Bau und Entwicklung der Eisenbahn durch und in Kleinlinden

Burkhard Sanner

Einführung

Kleinlinden wird seit Mitte des 19. Jahrhunderts durch die Eisenbahn geprägt. Die Strecken nördlich und östlich des Dorfes sowie die teilweise durch das bebaute Gebiet führende Verbindungsbahn bestimmen deutlich sichtbar das Landschaftsbild – allerdings seit 1979 durch die Südspange des Gießener Rings (B 49) in den Schatten gestellt (Abb. 1). Der Verlauf der Eisenbahnen über Kleinlinden ist durch die geographischen Gegebenheiten bedingt und schon durch mittelalterliche Straßen vorgezeichnet. Hier trafen sich die alten Wege von Frankfurt nach Norden über Gießen und Marburg mit denen von Westen (Wetzlar). Der direkteste Verlauf für eine Straße (und später Schiene) von Frankfurt her ab dem Übergang über die Wasserscheide zwischen Wetter und Lahn bei Pohl-Göns (bzw. Kirch-Göns für die Bahn) bis nach Gießen verläuft über Kleinlinden. Der Weg von Wetzlar her

mied die sumpfige Lahnaue und führte an ihrem südlichen Rand entlang, und traf so bei Kleinlinden auf die Straße von Frankfurt her. Schon die Postkutschen als Vorläufer der Eisenbahn kamen auf diesen Wegen durch die Gemarkung Kleinlinden, und für den Fuhrverkehr war Kleinlinden eine wichtige Etappe¹. Dass dann auch die Eisenbahn diesen Weg nahm, war der nächste logische Schritt.



Abbildung 1: Bau der Südspange des Gießener Rings 1978, links im Hintergrund die Bahn und die Unterführung der Frankfurter Straße (Foto Sammlung OVA, übergeben von Else Jung)

Noch eine Anmerkung vorab: Dieser Beitrag richtet sich weniger an Eisenbahnfans und –historiker, vielmehr im Rahmen der Festschrift an die Kleinlindener Bevölkerung und ein weiteres Publikum. Entsprechend wurden die Schwerpunkte gelegt, viele Detailangaben nur in Fußnoten gemacht, und Fachjargon soweit wie möglich vermieden oder erklärt. Wenn im Text von Frankfurt die Rede ist, ist Frankfurt am Main bzw. der dortige Hauptbahnhof gemeint. Die Abbildungen stammen, falls nicht anders vermerkt, vom Verfasser.

Entstehung der Bahnstrecken in Kleinlinden

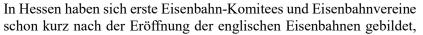
Vorgeschichte

Die ersten Anregungen zum Eisenbahnbau in Hessen kamen von Privatpersonen, nach dem der Nutzen der Eisenbahn zuerst in England demonstriert worden war. Dort gab es Anfang des 19. Jahrhunderts bereits viele Jahrzehnte Erfahrung im Einsatz von Eisenbahnen in Bergwerken, und am 27.9.1825 ging die weltweit erste Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr in Betrieb, die Darlington and Stockton Railway in Nordost-England. Beim Eröffnungszug kam eine Dampflokomotive zum Einsatz, die von George Stephenson und seinem Sohn Robert gebaute "Locomotion" (Abb. 2). Allerdings waren, vor allem für den Personentransport, noch einige Jahre lang auch Pferde im Einsatz.

¹ vgl. Beiträge zum öffentlichen Nahverkehr in Kleinlinden und zu den Wirtshäusern in Kleinlinden. Noch bis 1988 trafen sich die Bundestraßen B 3 und B 49 an der Einmündung Wetzlarer Straße / Frankfurter Straße in Kleinlinden; faktisch hatte sich dieser Knotenpunkt für den überregionalen Verkehr bereits 1979 zum Dreieck Bergwerkswald verlagert.

Die Strecke verband Kohlefelder und Kalksteinbrüche bei Bishop Auckland über Darlington und Stockton mit den Hafenanlagen am Fluss Tees². Die Bahn war nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung der Region bedeutend, sondern auch eine gute Investition für die Eigentümer, deren Dividenden in den ersten Betriebsjahren bei 5 % lagen und bis 1832 auf 8 % anstiegen. Der Erfolg brachte schnell weitere Bahnbauten; als nächstes die Liverpool and Manchester Railway, die am 15.9.1830 eröffnet³ und von Beginn an mit lokomotivgeführten Zügen nach Fahrplan betrieben wurde, also nach dem auch heute noch grundsätzlich gültigen Prinzip.

Angeregt durch die englischen Erfolge haben sich Kaufleute und wohlhabende Bürger auch auf dieser Seite des Kanals für den Bau von Eisenbahnen stark gemacht. Die erste Eisenbahn in Deutschland, die am 7.12.1835 eröffnete Ludwigsbahn von Nürnberg nach Fürth (Abb. 3), entstand durch eine solche private Initiative der Bürger, und der König gestattete nur, seinen Namen für sie zu nutzen. Der Bau dauerte länger als geplant und die Baukosten waren deutlich höher, was unter anderem auf die Schwierigkeiten bei der Landbeschaffung zurückzuführen war, da es kein Rechtsverfahren für Enteignungen gab. So rechtfertigte im September 1835 einer der Initiatoren, Georg Platner, gegenüber der zuständigen Behörde eine weitere Verschiebung des Eröffnungstermins, und merkte dabei an: "...daß ohne ein zweckmäßiges Expropriationsgesetz an weitere Unternehmungen dieser Art in Bayern nicht zu denken sei" 4.



zuerst 1832 in Kassel. Die unterschiedlichsten Pläne wurden lanciert und diskutiert, und Konzessionsgesuche wurden vorbereitet. Im Großherzogtum Hessen wurden erste Konzessionen 1835 beantragt (von Mainz nach Frankfurt), und das Frankfurter Handelshaus von Rothschild erkundigte sich in dieser Angelegenheit, ob es ein Expropriationsgesetz gäbe⁵. Man hatte wohl erkannt (oder von den Nürnberger Bahninitiatoren gehört), dass Bahnbau ohne ein solches, die Basis für Grundstücksenteignungen bietendes Instrument sehr teuer und langwierig werden würde. Verschiedene Komitees rangelten um Konzessionen und versuchten die Regierungen dazu zu bringen, ihnen Unterstützung zu gewähren und Konkurrenzprojekte zu verhindern⁶.

Für die Planung von Strecken über die Landesgrenzen hinaus war sowieso der Staat gefordert, denn hier mussten entsprechende Staatsverträge durch die betroffenen Regierungen abgeschlossen werden. Den Staatsregierungen war die wirtschaftspolitische und strategische Bedeutung des Eisenbahnbaus schnell klar geworden, und sie nahmen den privaten Komitees, die sich auch finanziell überfordert zeigten, die Sache schließlich aus der Hand. Im Großherzogtum Hessen wurde 1842 ein Gesetz zur Eisenbahnpolitik vorgestellt, dass den Bau der Hauptlinien auf Staatskosten vorsah⁷. Die politische Situation im betrachteten Raum ist in Abb. 4 vereinfacht dargestellt.

Abbildung 2: Die bei der Eröffnung der Stockton and Darlington Railway am 27.9.1825 verwendete Dampflok "Locomotion", auf einer Briefmarke der Royal Mail.



Abbildung 3: Lokomotive "Adler" der Ludwigseisenbahn Nürnberg-Fürth, 1835, auf einer Briefmarke zur 175-Jahr-Feier der Eröffnung der Bahn.

Stephenson's Locomotion
7p
1825 Stockton and Darlington Railway

² Die Bahn wurde anfangs nach dem wirtschaftlichen Prinzip des in England verbreiteten Kanalnetzes betrieben; dabei stellte die (private) Bahngesellschaft den Fahrweg zur Verfügung, erließ Regeln für den Betrieb und erhob Nutzungsgebühren; den Transport übernahmen die Bergwerksbesitzer oder Fuhrunternehmer mit eigenen Wagen, Pferden oder Dampfloks (vor allem für die schweren Kohlezüge). Dieses Betriebsmodell, bei dem die einzelnen Nutzer nach Bedarf festlegten, wann ihre Züge fahren sollten, erwies sich bald als unpraktisch und teilweise gefährlich, da die Regeln oft nicht eingehalten wurden, und so ging man ab 1832 sukzessive zum eigenen Betrieb in der Hand der Bahngesellschaft über.

³ Der berühmte Lokomotivvergleich von Rainhill auf dieser Strecke fand im Oktober 1829, knapp ein Jahr vor der Eröffnung, statt und diente der Suche nach geeigneten Lokomotiven.

⁴ Zitiert nach [2], S. 234

⁵ [1], S. 24

⁶ Diese Aktionen, und vor allem die Haltung der jeweiligen Regierungen dazu und deren Eisenbahnpolitik, sind in [1] ausführlich beschrieben.

⁷ [1], S. 70

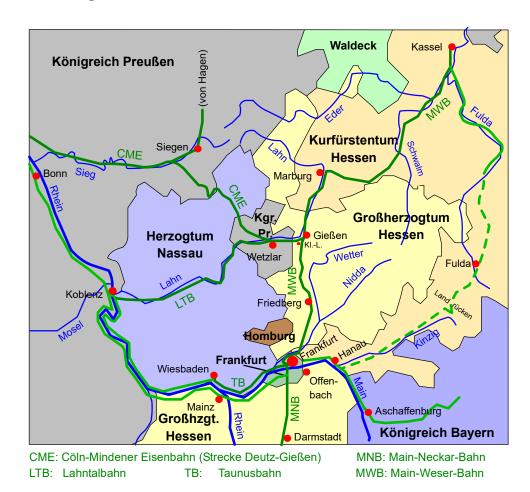


Abbildung 4: Schematisierte Karte der Ländergrenzen 1815-1866 und der ersten Bahnstrecken; kleinere Enklaven sind nicht verzeichnet, nicht betrachtete oder spätere Bahnstrecken in hellgrün gehalten, nach 1866 vollendete Strecken gestrichelt.

Main-Weser-Bahn

Die lange Vorgeschichte des Baus der Main-Weser-Bahn bietet ein gutes(?) Beispiel für kleinstaatliches Denken und Verfolgen des eigenen Vorteils. Um Frankfurt bzw. die Strecken von Süden her mit Kassel und dem Norden/Osten zu verbinden, musste drei Akteure zusammenkommen: Kurhessen (Kassel), das Großherzogtum Hessen (Darmstadt), und die Freie Stadt Frankfurt (Abb. 4). Dabei hatte jeder seine eigenen Interessen:

- Kurhessen wollte über eigenes Territorium eine Verbindung mit seinem Landesteil um Gelnhausen und Hanau herum und mit Frankfurt erreichen, favorisierte also eine Strecke über Fulda:
- das Großherzogtum wünschte sich eine Verbindung seiner Landesteile Starkenburg (Südhessen) und Oberhessen, also von Darmstadt bis Gießen, und dann von dort weiter nach Kassel;
- und die Stadt Frankfurt wünschte sich zwar Verbindungen in alle Richtungen, wollte aber nicht, dass Waren einfach auf den Zügen durchfahren, sondern wollte sie nach altgewohnter Fuhrverkehrs-Sitte ausladen, lagern, damit handeln, wieder verladen und daran verdienen man knüpfte hier an das mittelalterliche Stapel- und Umschlagsrecht⁸ an.

In [1] sind diese Interessenslagen und die langwierigen Verhandlungen in den Jahren 1841-1845 detailliert geschildert. Dazu kamen noch die Interessen der Nachbarn, wie z.B. Preußen für die Weiterführung nach Norden und Osten, Bayern nach Südosten, Baden nach Süden und Nassau nach Westen. Die Gemengelage führte dazu, dass die Akteure teilweise in widerstreitende Interessen im eigenen Land und mit den Nachbarn verstrickt waren. So versuchte Kurhessen einerseits, den Bau der Main-

⁸ Eine Stadt, die das Stapelrecht besaß, konnte durchziehende Kaufleute verpflichten, ihre Waren in der Stadt abzuladen und zum Kauf anzubieten.

Weser-Bahn in der Priorität hinter der Strecke über Fulda zurückzustellen, hatte aber gleichzeitig ein Interesse daran, Marburg mit der Bahn zu erschließen – und man konnte auch noch keine technischen Lösungen für den schwierigen Übergang vom Einzugsgebiet der Fulda in das der zum Main fließenden Kinzig finden⁹. Kurhessen wollte außerdem für den Bahnbau auf seinem Gebiet Geld von der Stadt Frankfurt, da diese bedeutende Handelsstadt ja den größten Nutzen von der Bahn hätte. Frankfurt wiederum wollte möglichst die Strecke von Süden am südlichen Mainufer enden lassen und nicht direkt mit der Strecke nach Norden verbinden, musste aber damit rechnen, dass das Großherzogtum mit seiner Strecke dann den Main evtl. an anderer Stelle überqueren und die Stadt Frankfurt auf dem Weg nach Norden umgehen würde. So zog sich das in [1] geschilderte Abwarten, Taktieren und Verhandeln bis ins Jahr 1845 hin - am Ende des langwierigen Prozesses konnte am 5.2.1845 aber schließlich doch ein Staatsvertrag geschlossen werden, der den Bau der Main-Weser-Bahn vorsah¹⁰.

Planung, Landerwerb und Bau zogen sich dann bis 1851 hin. Die Bahn war nicht überall willkommen, nahm sie doch Land in Beschlag, trennte Felder und Wege, und brachte den Bauern in den kleinen Dörfern erst einmal keinen ausgleichenden Vorteil. Am Beispiel Kleinlinden kann man dies nachvollziehen, da die Bahnstrecke die Fluren im Gebiet "auf dem Brand" vom Dorf abtrennte und der Zugang zuerst durch einen Bahnübergang und später durch eine Brücke wiederhergestellt werden musste¹¹. Bereits die Vermessungsarbeiten zur Main-Weser-Bahn brachten Reibereien mit der Bevölkerung mit sich¹². Vom benötigten Land konnte "nur sehr wenig durch gütliche Übereinkunft erhalten" werden¹³, und neben dem Kauf musste daher in vielen Fällen von der Enteignung Gebrauch gemacht werden (ein entsprechendes Expropriationsgesetz lag im Großherzogtum Hessen vor). Auch dieser Prozess war nicht ohne Probleme und oft mit hohen Entschädigungsforderungen und langwierigen Rechtsstreitigkeiten verbunden. Kosten- und Zeitüberschreitungen für den Bahnbau waren damit vorprogrammiert.

Der Bau der Main-Weser-Bahn erfolgte durch private Unternehmer im Submissionsverfahren. Im Großherzogtum Hessen wurden dabei vor allem einheimische Betriebe beauftragt, allerdings zu möglichst niedrigen Preisen, in Kurhessen dagegen größere Unternehmen aus dem Ausland¹⁴. Unter den damaligen Bedingungen war für die Erdarbeiten, Kunstbauten und Gleisverlegung weitgehend Handarbeit notwendig, und entsprechend groß war der Bedarf an Arbeitskräften. Für die einfacheren Arbeiten bestand dafür ein Potential aus Tagelöhnern und Landarbeitern, aber auch Kleinbauern und Handwerker arbeiteten für den Bahnbau. Facharbeiter, Vorarbeiter und Ingenieure kamen oft aus dem Ausland; so hatte Kurhessen einen Großteil der Arbeiten an belgische Firmen vergeben, die belgischen Fachleute in Planung und Überwachung einsetzten. Das führte in Verbindung mit den u.g. Arbeitsbedingungen verschiedentlich zu ausländerfeindlichen Aktionen, z.B. im Juli 1848 in Ruttershausen, wo drei belgische Maurer angegriffen und misshandelt wurden¹⁵.

Generell war die Lage der Arbeiter im Bahnbau nicht gut. Es mussten lange Arbeitszeiten absolviert werden, und für die Arbeiter aus den umliegenden Dörfern kam dazu oft noch ein weiter An- und Abmarsch zur Baustelle. Die Unterbringung der auswärtigen Arbeiter in Herbergen, Privatquartieren oder Baracken war ebenfalls problematisch. Zwar gab es Vorgaben für die Bauunternehmen zur Versorgung der Arbeiter mit "gutem Trinkwasser", "guten Schlafstellen" und "guten Lebensmitteln zu

⁹ Hier lag der an der niedrigsten Stelle rund 370 m hohe Landrücken im Weg, mit steilem Abfall nach Südwesten ins Kinzigtal; erst 1868 konnten ihn die Bahnbauer überwinden, mit Hilfe einer Spitzkehre im Bahnhof Elm. Zum Vergleich: der Scheitelpunkt der Main-Weser-Bahn auf der Wasserscheide zwischen Stadtallendorf und Neustadt liegt nur ca. 290 m hoch auf einem beidseits sehr flach abfallenden Höhenrücken.

¹⁰ Allerdings wurde dieser Vertrag vorerst nur von den Vertretern von Kurhessen und dem Großherzogtum unterzeichnet, da Frankfurt immer noch auf getrennten Bahnhöfen für die verschiedenen Richtungen bestand. Erst am 5.4.1845 unterschrieb auch der Frankfurter Vertreter, nachdem man sich auf den Kompromiss geeinigt hatte, für die Strecken aus Süden, Westen und Norden zwar jeweils eigene Frankfurter Endbahnhöfe zu bauen, diese aber direkt nebeneinander zu legen und Verbindungsgleise vorzusehen. Erst 1888 wurden sie durch den gemeinsamen "Centralbahnhof" ersetzt, den heutigen Frankfurter Hauptbahnhof.

¹¹ Näheres dazu im Beitrag "Wege über die Main-Weser-Bahn"

¹² [1], S. 183

¹³ a.a.O.

¹⁴ [1], S. 206; hier ist zu beachten, dass der Begriff "Ausland" auch auf andere deutsche Länder wie z.B. Preußen zutraf.

¹⁵ [1], S. 234

angemessenen Preisen"¹⁶, doch wurde dem in der Praxis oft nicht entsprochen. Bauunternehmen versuchten, die Kosten möglichst gering zu halten, um trotz der niedrigen Auftragssummen noch einen Gewinn machen zu können, und Vorarbeiter, aber auch Quartiergeber und Kaufleute versuchten, aus den Bedürfnissen der Arbeiter Nutzen zu ziehen. Arbeitsaufruhr im Streit um Lohn und Lebensbedingungen war daher nicht selten, zumal die Jahre um 1848 generell von einem steigenden politischen Selbstbewusstsein der immer noch als Untertanen lebenden Bevölkerung geprägt waren. Für Kleinlinden dürfte die Zeit des Baus der Main-Weser-Bahn unruhig und lebhaft gewesen sein; der Bahnbau zerschnitt die Gemarkung, bot (zeitweilige) Arbeitsmöglichkeiten, ermöglichte Verdienste durch Materiallieferungen¹⁷ und durch Transportaufgaben, und brachte auswärtige Arbeiter ins Dorf.

Die Main-Weser-Bahn hatte Gießen von Norden her bereits 1850 erreicht, am 25.8.1850 wurde die Strecke aus Richtung Lollar offiziell eröffnet. Aus dem Süden, von Frankfurt her, gestaltete sich die Sache aber schwieriger; zwar konnte die Strecke bis Langgöns, von Butzbach kommend, bereits am 1.5.1851 eröffnet werden, doch bereitete der große Damm über das Lückebachtal bei Großen-Linden erhebliche Probleme. Der Lückenschluss zwischen Langgöns und Gießen konnte somit noch nicht erfolgen, wobei davon ausgegangen werden kann, dass nördlich und südlich des Damms die Strecke bereits 1851 fertig war und damit das Gleis in Kleinlinden schon lag, auch wenn es noch nicht für den Verkehr genutzt werden konnte. Somit mussten die Reisenden und Güter zwischen Langgöns und Gießen¹⁸ mit Kutsche und Fuhrwerk befördert werden; die heutigen Pendler in Bussen des immer wieder einmal nötigen Schienenersatzverkehrs können also auf eine lange Tradition dieser Betriebsweise zurückblicken! Der Damm, dessen Böschungen immer wieder abrutschten, musste an der Basis verbreitert werden. Auch in späteren Jah-

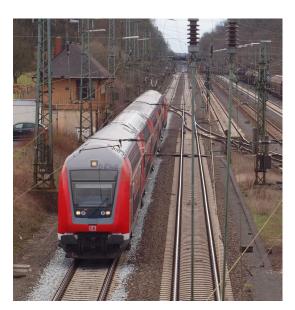


Abbildung 5: Blick von der Brandwegbrücke nach Süden auf die Main-Weser-Bahn; ein aus Doppelstockwagen gebildeter und von Lok 146 121 geschobener Zug aus Frankfurt eilt am 13.4.2013, mehr als 160 Jahre nach der Betriebseröffnung, dem Bahnhof Gießen entgegen.

ren gab es hier Probleme, denen durch Bermen¹⁹ und Gegengewichte aus Beton begegnet wurde. Mehr als ein Jahr nachdem der Betrieb bis Langgöns begann, konnte schließlich das letzte Streckenstück nach Gießen, durch Großen-Linden²⁰ und Kleinlinden, am 15.5.1852 eröffnet und damit der durchgehende Verkehr über die gesamte Strecke von Kassel bis Frankfurt aufgenommen werden.

Der Verkehr auf der Main-Weser-Bahn entwickelte sich sehr positiv. Vor allem der Fernverkehr nahm schnell zu und überwog in den Jahren ab 1854 den Binnenverkehr zwischen Stationen an der Main-Weser-Bahn²¹. Der Verkehrszuwachs erforderte schließlich den zweigleisigen Ausbau, der bis zum Jahr 1865 abgeschlossen werden konnte. Da nach dem preußisch-österreichischen Krieg von 1866 Kurhessen und Frankfurt an Preußen fielen, schloss das Großherzogtum Hessen einen Staatsvertrag mit Preußen, das dann ab dem 1. August 1868 den Betrieb auf der Gesamtstrecke der Main-Weser-Bahn übernahm.

¹⁶ [1], S. 220

¹⁷ es gab z.B. mehrere kleinere Steinbrüche in Kleinlinden

¹⁸ Eine Fahrt bis zum Bahnhof Großen-Linden war damals nicht möglich, da dieser erst gut 30 Jahre später, nach vielen Streitigkeiten um Standort und Namen, gebaut und im November 1886 eröffnet wurde.

¹⁹ Eine Berme ist ein (horizontaler) Absatz in einer Böschung, der einem Böschungsbruch entgegenwirkt und auch als Gegengewicht zur Verhinderung eines Grundbruchs dienen kann.

²⁰ auf einem kurzen Abschnitt südlich des Bahnhofs Großen-Linden führt die Strecke auch durch die Gemarkung von Leihgestern.

²¹ [1], S. 253f

Bahnstrecke Deutz-Gießen (später Köln-Gießen)

Die nächste Strecke nach Gießen, von Westen her, litt ebenfalls unter den unterschiedlichen Interessen benachbarter Länder. Hier waren es das mächtige Preußen und das viel kleinere Herzogtum Nassau, die sich gegenseitig behinderten²². Nassau wollte entlang des Rheins nach Niederlahnstein und weiter über preußisches Gebiet nach Köln bauen, und Preußen wollte von Köln her durch die Täler von Sieg und Dill die seit 1815 preußische Stadt Wetzlar erreichen und im weiteren Verlauf den Anschluss an die Main-Weser-Bahn nach Süden ermöglichen; dabei musste im Dilltal aber nassauisches Gebiet durchquert werden (Abb. 4). Beide Strecken sollten Köln mit Frankfurt verbinden und standen damit in Konkurrenz zueinander. Nassau erteilte 1853 eine Konzession für die Strecke nach Niederlahnstein und suchte eine Einigung mit Preußen, das aber darauf bestand, erst die Strecke über Siegen und Wetzlar zu bauen. Auf preußischem Gebiet erreichte diese Bahn siegaufwärts 1859 bereits Eitorf und 1860 Wissen. Erst 1860 kam es zu einer Einigung, nach der die Bahnstrecke Deutz-Gießen durch nassauisches Gebiet genehmigt wurde und gleichzeitig Nassau sowohl die Strecke im Rheintal bei Koblenz über eine Brücke an die linksrheinische Strecke anschließen, als auch die bereits seit 1851 geplante und 1858 lahnaufwärts bis Ems fertiggestellte Lahntalbahn²³ im preußischen Wetzlar mit der Strecke Deutz-Gießen verbinden durfte.

Gebaut wurde die Strecke in Sieg- und Dilltal von der Cöln-Mindener Eisenbahn, deren Stammstrecke die beiden namengebenden Städte verband und die nun von Deutz her den Anschluss Richtung Südosten suchte. Die Trasse verlässt bei Betzdorf das Siegtal und führt durch das Hellertal nach Burbach hinauf, überquert die Wasserscheide in etwas mehr als 420 m Höhe, und steigt über eine weite Schleife nach Süden im Hickengrund schließlich nach Haiger im Dilltal ab. Trotz schwieriger

Geländeverhältnisse im Siegtal und bei der Gebirgsüberschreitung konnte die Gesamtstrecke bis Gießen bereits 12.1.1862 eröffnet werden. Knapp 10 Jahre nach Betriebsaufnahme auf der Main-Weser-Bahn fuhren Eisenbahnzüge nun auf einer zweiten Bahnstrecke durch die Kleinlindener Gemarkung (Abb. 6). Die Akten vom Ankauf der Flächen in der Gemeinde Kleinlinden sind noch vorhanden und befinden sich im Hessischen Hauptstaatsarchiv in Wiesbaden²⁴; hier tauchen die bekannten Kleinlindener Namen Jung, Lenz und Weigel immer wieder auf, meist mit Nummernzusatz, aber auch Germer, Holler, Klein, Langsdorf, Ruhl, Schaum, Theiß, Volk und Weller. Die meisten Flächen liegen in den damaligen Fluren II und III, was gut zum Verlauf der Bahnlinie passt²⁵.



Abbildung 6: Elektrotriebwagen 429 041 der Hessischen Landesbahn in der Kleinlindener Lahnaue unterwegs nach Siegen, etwa bei Kilometer 163,5 der alten Strecke Deutz-Gießen; aufgenommen am 11.5.2011 und damit fast 150 Jahre nach deren Eröffnung.

Die Lahntalbahn hatte im engen Lahntal flussabwärts von Löhnberg ebenfalls mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, und viele Tunnel sowie acht Lahnbrücken waren auf diesem Abschnitt erforderlich. Im Oktober 1862 wurde Weilburg erreicht, und da das Reststück bis Wetzlar in wesentlich einfacherem Gelände liegt, konnte bereits am 10.1.1863 der Anschluss an die Strecke Deutz-Gießen gefeiert werden. Die meisten Züge der Lahntalbahn fahren auch heute noch direkt bis Gießen durch und damit ebenfalls über Kleinlindener Gebiet.

Schon bald bürgerte sich für die Bahnstrecke aus Deutz nach dem eigentlichen und wichtigeren Endpunkt die Bezeichnung Köln-Gießen ein. Bis Anfang 1880 wurde sie von der Cöln-Mindener Eisenbahn betrieben und ging dann an die Preußische Staatseisenbahn über. Die Bedeutung der Bahn, vor

²² [1], S. 106f

²³ [3], S. 12

²⁴ HHStAW Abt. 480 Nrn. 1041, 2526 und 2528

²⁵ s. dazu Beitrag "Flurkarten Kleinlinden".

allem auch im Güterverkehr mit Erz aus dem Siegerland und dem Lahn-Dill-Gebiet, führte zum weitgehend zweigleisigen Ausbau bis etwa 1870. Lediglich einige Teilstrecken im engen, gewundenen Tal der unteren Sieg blieben einspurig. Ein Seitenast der Strecke führte bereits seit Januar 1861 von Betzdorf nach Siegen, wo es ab August 1861 einen Anschluss nach Norden über die Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen gab. Damit konnte auch der Verkehr aus dem östlichen Ruhrgebiet über Betzdorf, Haiger, Wetzlar und Gießen nach Süden geleitet werden. Erst erheblich später, am 1.12.1915, wurde die direkte Strecke von Siegen und Weidenau nach Haiger eröffnet, die die Ausläufer des Rothaargebirges mit dem 2652 m langen Rudersdorfer Tunnel unterquert. Nunmehr gab es einen direkten Weg von Hagen nach Gießen, ohne den rund 30 km langen Umweg über Betzdorf [4]. Die ehemalige Stichstrecke von Betzdorf nach Siegen wurde jetzt zur Hauptstrecke aus Richtung Köln, und die alte Strecke über Burbach nach Haiger diente nur noch dem Lokalverkehr und gelegentlichen Umleitungen. Zusammen mit der 1881 in Betrieb genommenen, die Stadt Frankfurt umgehenden Strecke von Friedberg nach Hanau durch die Wetterau entwickelte sich ein wichtiger Güterverkehrskorridor vom östlichen Ruhrgebiet über Gießen ins Rhein-Main-Gebiet und weiter nach Süden und Südosten, was dann auch den Anlass zum Bau der weiter unten beschriebenen Verbindungsbahn in Kleinlinden gab,

Oberhessische Eisenbahn

Wiederum etwa ein Jahrzehnt später wurden die Bahnstrecken um Gießen nach Osten hin komplettiert mit den beiden Strecken der Oberhessischen Eisenbahn-Gesellschaft (vgl. Abb. 9); die Strecke von Gießen nach Gelnhausen wurde am 30.11.1870 eröffnet, diejenige von Gießen nach Alsfeld und Fulda am 31.7.1871. Beide berühren Kleinlinden allerdings nicht und werden daher hier nicht weiter behandelt.

Klein-Lindener Verbindungsbahn

Besonders prägend für die Kleinlindener Umgebung ist die Verbindungsbahn²⁶ von Dutenhofen an der Köln-Gießener Strecke zum Abzweig Bergwald an der Main-Weser-Bahn. Um die Bahn aus der Lahnaue bei Dutenhofen (156 m ü. NN) über den Schildberg in Kleinlinden (175 m ü. NN) zu führen (und weiter mit einer Brücke über die Frankfurter Straße und zum Anschluss an die Main-Weser-Bahn), war eine rund 3,1 km lange Rampe von im Mittel 0,6 % Steigung nötig. Dazu wurde ein im Osten über 15 m hoher Damm erstellt, der auf einer Strecke von gut 1,4 km, zwischen Hoppenstein und Schildberg, den Blick aus dem Ort nach Norden dominiert (Abb. 7).



Abbildung 7: Damm der Verbindungsbahn nördlich der Ortslage von Kleinlinden mit einem in Richtung Abzweig Bergwald fahrenden Güterzug der DB, gesehen im Februar 2019 von der L 3451 am Ortsausgang Kleinlinden aus.

²⁶ Häufig auch als Umgehungsbahn bezeichnet, da sie den eigentlichen Bahnhof Gießen umgeht.

Der Bedarf für die Verbindungsbahn ergab sich aus der überregionalen Bedeutung der weiter oben beschriebenen Strecke von Hagen nach Gießen und weiter Richtung Süden, vor allem für den Güterverkehr. Noch vor Eröffnung der direkten Strecke Siegen/Weidenau-Haiger im Dezember 1915 war am 28.5.1913 der Bau der Verbindungsbahn bereits genehmigt worden [5], und im September 1914 begannen die Arbeiten (Abb. 8).

Auch bei diesem kurzen, aber durch den Dammbau ziemlich flächenhungrigen Streckenstück mussten wieder Enteignungen vorgenommen werden. und ein Artikel im Gießener Anzeiger 5.11.1914 geht auf die mit den verhältnismäßig hohen Entschädigungszahlungen verbundenen Verim Grundwerfungen stücksmarkt ein: "Die eingeleitete Enteignung von Gelände zur Erbauung der Umgehungsbahn wurde kürzlich durch einen Vergleich erledigt.



Abbildung 8: Essenspause für einen Arbeitstrupp beim Bau des Damms der Verbindungsbahn, ca. 1915/16 (Sammlung OVA, übergeben von Erna Frey).

Die Eisenbahnbehörde bezahlt für den Holzlagerplatz an Wilhelm Jung I. Erben (zirka 3.000 Quadratmeter Fläche) pro Quadratmeter 8 Mk. und einen Zuschlag von 6000 Mk. für Bauplätze, zusammen also 30 000. Mk. Für die beiden Nachbargrundstücke sind pro Quadratmeter 7,50 Mk. bewilligt. Die Allgemeinheit dürfte davon übrigens keinen Vorteil haben. Es wird sich dies u. a. zeigen, wenn die Gemeinde später Straßengelände erwerben muß. Seither wurden Bauplätze an der Frankfurter Straße und in deren Nachbarschaft mit 3-4 Mk. für den Quadratmeter bezahlt. Es war dadurch auch dem geringen Manne möglich, ein Eigentum zu erwerben. Nachdem die Bodenpreise durch die Bahn doppelt so hoch geschraubt sind, wird die weitere Entwicklung des Dorfes wohl vorerst langsam vor sich gehen."

Der vorgesehen Termin zur Fertigstellung im Sommer 1916 konnte nicht eingehalten werden, da auch hier wieder der Dammbau große Schwierigkeiten machte und der erste Weltkrieg Arbeitskräfteund Materialmangel bedeutete, trotz der kriegswirtschaftlich hohen Bedeutung der Strecke. Daher sollen überwiegend italienische Arbeiter zum Einsatz gekommen sein. Am 1.7.1918 konnte die eingleisige Strecke dann schließlich erstmals im vorgesehenen Sinn benutzt werden. Der zweigleisige Ausbau, wiederum mit Problemen bei der Erweiterung des Damms behaftet, ging erst im Sommer 1927 zu Ende. Die Strecke ist vom Abzweig östlich des Bahnhofs Dutenhofen bis zum Abzweig Bergwald in Kleinlinden knapp 4 km lang, einschließlich der parallel zur Main-Weser-Bahn liegenden Gleise des Abzweigs sind es rund 4,6 km.

Elektrifizierung

In den 1960er Jahren kam die fortschreitende Elektrifizierung der Hauptstrecken der Deutschen Bundesbahn auch nach Kleinlinden. Aus Bayern kommend hatte der Fahrdraht über Aschaffenburg und Hanau am 12.8.1960 bereits den Bahnhof Friedberg erreicht. Damit war das erste Teilstück des für den Güterverkehr (vor allem für die Montanindustrie) so wichtigen Korridors vom östlichen Ruhrgebiet über Siegen und Gießen nach Bayern und weiter Richtung Südosten elektrifiziert. Am 14.5.1965 wurde dann auf der Gesamtstrecke von Frankfurt über Friedberg, Gießen und Siegen bis Hagen der elektrische Betrieb eröffnet, und am gleichen Tag ging die Oberleitung auch auf der Verbindungsbahn in Betrieb. Der Eröffnungszug von Frankfurt nach Siegen wurde von einer der modernsten Elektroloks der DB gezogen, der in den Rheingold-Farben elfenbein und blau lackierten

E 10 1270²⁷. Dieser Zug wurde von Dr. Rolf Brüning bei der Durchfahrt durch Kleinlinden am Stellwerk Gvf im Bild festgehalten²⁸.

Auch nach der Elektrifizierung waren in Kleinlinden noch Dampf- und Dieselloks anzutreffen. Da die Weiterführung der Elektrifizierung auf der Main-Weser-Bahn nach Norden bis Kassel erst am 20.3.1967 in Betrieb genommen wurde²⁹, musste für fast zwei Jahre bei durchgehenden Zügen in Gießen die Lokomotive gewechselt werden. Zur Zeitersparnis bei Fernzügen fuhren dann auch Dampf- oder Dieselloks unter dem Fahrdraht nach (und aus) Frankfurt. Später waren es vor allem die Güterzugloks von der Lahntalbahn her und die Rangierloks, die ohne den Strom aus dem Fahrdraht durch Kleinlinden fuhren.

Bahnanlagen

Insgesamt gehen von Gießen Strecken in sechs verschiedene Richtungen aus (Abb. 9), wobei sich die Strecken nach Siegen – Köln bzw. –Hagen und nach Limburg-Koblenz erst in Wetzlar trennen, jedoch beide ab Gießen betrieben werden. Das gemeinsame Streckenstück zwischen Gießen und Wetzlar verläuft durch die nördliche Gemarkung von Kleinlinden. Weiterhin verläuft die Strecke der Main-Weser-Bahn von Gießen nach Frankfurt durch das Gebiet von Kleinlinden, ebenso wie die Verbindungsbahn zwischen Dutenhofen und dem Abzweig Bergwald, die eine direkte Fahrt aus dem Nordwesten (Köln, Ruhrgebiet) nach Süden (Frankfurt) und Südosten (über Friedberg-Hanau nach Bayern, Österreich usw.) und umgekehrt unter Umgehung des Bahnhofs Gießen ermöglicht.

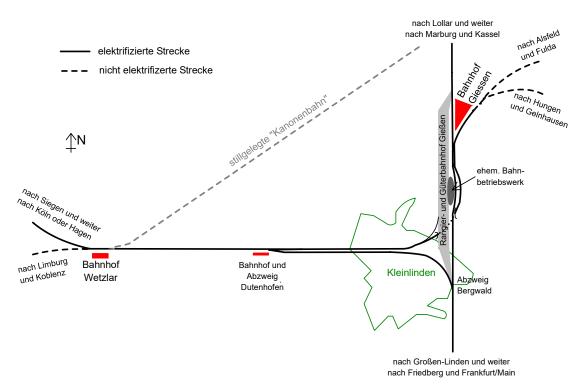


Abbildung 9: Unmaßstäbliche, schematische Darstellung der Bahnstrecken bei Gießen und der Lage der Gemarkung Kleinlinden

Main-Weser-Bahn

Die Main-Weser-Bahn durchquert Kleinlinden von Süden kommend auf einer geraden, um rund 10° von der Süd-Nord-Richtung nach Nordwesten abweichenden Trasse (vgl. Abb. 5). Erst nördlich der Brandwegbrücke, kurz vor dem Viadukt der B 49, beginnt eine leichte Rechtskurve, mit der das

²⁷ Ein zweiter Eröffnungszug fuhr mit der ebenfalls elfenbein-blauen E 10 1312 von Hagen nach Siegen, beide Züge fuhren parallel in Siegen ein ([6], S. 103).

²⁸ [6], S. 102

²⁹ Den Eröffnungszug Gießen-Kassel führte die rot-beige E 03 003.

ehemalige Bahnbetriebswerk umgangen wird. Im südlichen Teil liegt die Strecke in einem Einschnitt und nördlich, beim Verlassen Kleinlindens auf den Unterführungen über die Frankfurter Straße und die Strecke von Wetzlar, auf einem kleinen Damm. Die beiden Hauptgleise der Main-Weser-Bahn sind die östlichsten Gleise der Gleisfelder auf Kleinlindener Gebiet; ganz im Osten Gleis 101/201 für den Verkehr nach Norden, daneben Gleis 102/202 für Fahrten in südlicher Richtung.

Die Überquerung der Frankfurter Straße am nördlichen Ortsausgang von Kleinlinden (vgl. Abb. 1) ist das wichtigste Bauwerk dieses Streckenabschnitts. Die Bahnstrecke war zu Beginn 1852 eingleisig und wurde nach etwa 10 Jahren auf zwei Gleise erweitert, doch mussten hier schließlich, bis heute, acht Gleise von der Straße unterquert werden. Damit ergab sich für die Straßenbenutzer ein tunnelartiger Eindruck, während die parallelen Brücken von oben, im Verlauf des Gleisfeldes, kaum in Erscheinung treten. Die Brücken wurde 1932 umgebaut³⁰ und verstärkt und sind in dieser Form im Wesentlichen bis heute erhalten. Zum Kleinlindener Jubiläumsjahr 2019 plant die Stadt Gießen, auf Initiative des Ortsbeirats, die Klinkerwände der Widerlager reinigen zu lassen und ein modernes Beleuchtungskonzept zu installieren, bei dem einige Leuchten im mittleren Bereich auch tagsüber eingeschaltet bleiben und dem "Tunnelgefühl" entgegenwirken.

Strecke Gießen-Wetzlar und Verbindungsbahn

Nördlich des Ortes verlaufen die Strecke von Gießen nach Wetzlar und die Verbindungsbahn zur Main-Weser-Bahn Richtung Frankfurt vom Abzweig bei Dutenhofen bis zum Schildberg in Kleinlinden parallel (vgl. Abb. 9). Dabei gewinnt die Verbindungsbahn von West nach Ost stetig an Höhe, während die Strecke zum Bahnhof Gießen eben weiterführt, am nördlichen Ortsende von Kleinlinden unter der Main-Weser-Bahn hindurchführt und dann über einer Linkskurve das Gleisvorfeld des Personenbahnhofs erreicht.

Durch den Damm der Verbindungsbahn gibt es vier Durchfahrten; von Westen her liegt der erste in Verlängerung der Straße Zum Weiher (früher Lahnweg, die direkte Verbindung nach Heuchelheim jenseits der Lahn), der zweite Durchlass in der Verlängerung der Straße Pfingstweide (Abb. 10), der dritte über die Straße Am Sportfeld (s. Abb. 16), und schließlich als viertes die Brücke über die Frankfurter Straße südlich Bernhardtshausen. Auf die Strecke Gießen-Wetzlar, die nicht nach Osten ansteigt und somit deutlich tiefer liegt als die Verbindungsbahn, entfallen nur zwei Unterführungen, in der Verlängerung der Straße Pfingstweide (vgl. Abb. 10) und an der Lahnstraße. Der Weg durch den weiter westlich gelegenen Dammdurchlass in Verlängerung der Straße Zum Weiher überquert die Strecke Gießen-Wetzlar an einem heute durch eine Anrufschranke gesicherten Bahnübergang. Früher gab es hier einen besetzen Bahnübergang mit dem Schrankenposten 147 (Abb. 11).



Abbildung 10: Unterführung durch den Damm der Verbindungsbahn in der Verlängerung der Straße Pfingstweide (erwähnt in der Denkmaltopographie, s.u.), Oktober 2018; im Hintergrund die Überführung der Strecke Wetzlar-Gießen über denselben Weg.



Abbildung 11: Schrankenposten 147 am Bahnübergang in der Verlängerung der Straße Zum Weiher (früher Lahnweg) in den 1930er Jahren (Foto Sammlung OVA, übergeben von Marie Leschhorn).

³⁰ Näheres hierzu im Beitrag "Wege über die Main-Weser-Bahn"

Abzweig Bergwald und Verschiebebahnhof Gießen

In Kleinlinden befinden sich die südlichsten Gleise des Bahnhofs Gießen. Dazu gehören vor dem Stellwerk Gvf und weiter Richtung Großen-Linden bis zum Stellwerk Gs die Gleise 216-220 mit jeweils knapp 800 m Nutzlänge³¹ (früher "Gießen Vorbahnhof", Gleise 116-120³²). Hier können Güterzüge in beiden Richtungen solange angehalten werden, bis sie in den Verkehr auf der Main-Weser-Bahn Richtung Friedberg eingefädelt werden können bzw. umgekehrt ihren Weg auf die Verbindungsbahn fortsetzen können (Abb. 12). Ebenso ist es auf diesen Gleisen möglich, Züge anzuhalten, die von der Verbindungsbahn bzw. auf der Main-Weser-Bahn ankommen, und diese dann in den Rangierbahnhof Gießen zu drücken; dies hat allerdings heute kaum noch Bedeutung. Die Gleise haben seit einiger Zeit noch eine weitere Funktion bekommen, die dem neuen Eisenbahn-Zeitalter entspricht. Sie dienen dem Personalwechsel bei langlaufenden Güterzügen über die Verbindungsbahn (vgl. Abb. 12), wobei die Lokführer meist mit Minicars zum Stellwerk Gvf gebracht bzw. dort abgeholt werden³³.



Abbildung 12: Personalwechsel auf Lok 151 020 bei Stellwerk Gvf am 12.4.2012, der Zug steht auf Gleis 219.

Für den Verschiebebahnhof war ein Ablaufberg vorhanden, der sich nördlich der Unterführung der Frankfurter Straße, direkt südwestlich des Bahnbetriebswerks befand. Die Einfahr- bzw. Abstellgleise zogen sich etwa von der Brandwegbrücke bis zur Unterführung Frankfurter Straße hin, sie sind heute noch als Abstellgleise 210-214 (früher 110-114) mit Nutzlängen von bis zu 950 m in Benutzung. Gleis 215, das westlichste in diesem Bereich, dient heute als Durchfahrgleis zum Güterbahnhof (Abb. 13). Nördlich des Ablaufberges und damit nicht mehr auf Kleinlindener Gebiet befanden sich zeitweilig bis zu 18 Sammelgleise, in denen die Güterwagen nach Zielorten geordnet wurden; die dort noch vorhandenen Gleise dienen heute vorwiegend als Abstellgleise. Diese und die nördlich Richtung Personenbahnhof anschließenden Gleise bildeten bis Dezember 2006 den zentralen Zugbildungsbahnhof für den mittelhessischen Güterverkehr, eine Aufgabe, die inzwischen weitgehend nach Wetzlar in den dortigen Güterbahnhof verlagert wurde.

Stellwerke

Vom späten 19. Jahrhundert bis zur Jahrtausendwende gab es gleichzeitig bis zu 12 Stellwerke in Gießen³⁴. Die Stellwerksbezirke durften nicht zu groß sein, damit Fahrdienstleiter und Weichensteller das Geschehen im Blick behalten konnten, und damit die Entfernung zu den mechanisch über

³¹ Diese und die weiteren Angaben zu aktuellen Gleisnutzung aus [7] und [8].

³² Stand 1928; diese und weitere Angaben zu früheren Bezeichnungen nach einer in [9] abgedruckten Bahnhofsdienstanweisung für den Bahnhof Gießen von September 1928.

³³ Der Personalwechsel bei durchgehenden Güterzügen auf der Main-Weser-Bahn kann dagegen meist günstiger am Bahnsteig 2/3 im Personenbahnhof Gießen durchgeführt werden.

³⁴ Nach [9], S. 26, waren sie 1928 eingeteilt in 3 Befehlsstellwerke, 6 Weichen- und Signalstellwerke und 3 Weichenstellwerke, dazu kam noch eine Blockstelle.

Drahtzüge gestellten Weichen und Signalen nicht zu groß wurde. Drei Befehlsstellwerke (später Fahrdienstleiterstellwerke), am Personenbahnhof später Gf), Rangierbahnhof (Grb, später Grf) und Verschiebebahnhof (Gvb, später Gvf), lenkten den Betrieb jeweils mit Hilfe zugeordneter Weichenstellwerke. Bereits 1928 sind zwei der Befehlsstellwerke (Gsb und Grb) und zwei Signal- und Weichenstellwerke als Kraftstellwerke aufgelistet³⁵, bei dedie Stellvorgänge elektromechanisch und nicht mehr durch Muskelkraft erfolgten. Im Lauf der Jahre wurden auch andere Stellwerke ganz oder



Abbildung 13: Ein Gast aus der Schweiz in Kleinlinden – Lok 421 371 der SBB nutzt am 13.5.2011 Gleis 215 zur Durchfahrt durch den Güterbahnhof Richtung Süden, rechts daneben die Abstellgleise 214 bis 212, und im Hintergrund Burg Gleiberg

teilweise modernisiert. Seit Dezember 2004 wird der Betrieb im größten Teil des Gießener Bahnhofs über ein Elektronisches Stellwerk (ESTW) gelenkt und gesichert, das von Frankfurt aus ferngesteuert wird.

Es sind aktuell noch 5 Stellwerke in Gießen vorhanden: ESTW-UZ Gießen, Gl und Grf im Güterund Abstellbahnhof, sowie Gvf und Gs am Abzweig Bergwald. Auf Kleinlindener Gebiet befindet sich nur eines davon, das Fahrdienstleiterstellwerk Gvf (früher Gvb) für den Verschiebebahnhof und den Abzweig Bergwald. Es wurde in den 1970er Jahren mit Relaistechnik als elektromechanisches Stellwerk aufgerüstet. Ganz nahe an Kleinlinden liegt, gegenüber des Markwalds, aber bereits in der Gemarkung Großen-Linden, das Stellwerk Gs (früher Gf), das unter Leitung von Stellwerk Gvf für die südliche Ein- und Ausfahrt in den Vorbahnhof zuständig ist. In Abb. 14 sind die beiden Stellwerksgebäude im heutigen Zustand zu sehen.





Abbildung 14: Stellwerk Gvf (links), an dem am 4.1.2010 gerade ein von einer Lok der Baureihe 110 geschobener Zug Richtung Gießen vorbeifährt, und Stellwerk Gs (rechts) im Januar 2009.

³⁵ [9], S. 27

Bauwerke unter Denkmalschutz

Verschiedene Bauwerke an Main-Weser-Bahn, Köln-Gießener Bahn und Verbindungsbahn in Kleinlinden sind im Rahmen der Denkmaltopographie erfasst. Sie sind in [10] aufgeführt und werden nachfolgend kurz vorgestellt:

- An der Main-Weser-Bahn ist es einmal das Stellwerk Gvf (Abb. 14, links) ("Kleinbau aus Klinkergeschoss um 1900 mit verschindeltem Oberbau um 1930 unter einem Walmdach" ³⁶), und zum anderen die Brandwegbrücke ("Eiserner Vollwandträger von 1947 auf gemauerten Widerlagern und Stützen aus Eisenfachwerk" ³⁷). Es handelt sich hier um die nach dem Krieg wieder aufgebaute Brücke³⁸, die seitlichen Bleche und Schutzgitter erhielt sie erst 1965 (Abb. 15).
- An der Strecke nach Wetzlar zwei Bachdurchlässe für Flutgräben (jeweils "tonnengewölbter Dammdurchlass von 1861 aus Natursteinen" ³⁹) und die Unterführung am Ende der Pfingstweide (Abb. 10) ("Tonnengewölbter Dammdurchlass von 1909 aus Natursteinen für einen Feldweg nordwärts zur Lahn" ⁴⁰).

Dazu kommt noch die als Kulturdenkmal ausgewiesene Brücke der Verbindungsbahn über die Straße zum Sportfeld (Abb. 16): "Die gequaderte Sandsteinbrücke mit segmentartigem Tonnengewölbe ist aus verkehrsgeschichtlichen und technikgeschichtlichen Gründen Kulturdenkmal⁴¹."



Abbildung 15: Die Brücke des Brandwegs über die Main-Weser-Bahn mit einem HLB-Zug aus je einem Triebwagen 427 und 429; im Vordergrund die Verbindungsbahn (Mai 2011).

Betrieb

Personenverkehr

Kleinlinden hat zwar keinen eigenen Personenbahnhof, doch ist der Personenverkehr im Hinblick auf die Möglichkeiten des Pendelns, vor allem ins Rhein-Main-Gebiet, und bequemer Reisen zu nahen und auch sehr fernen



Abbildung 16: Die als Kulturdenkmal gelistete Brücke der Verbindungsbahn über die Straße Am Sportfeld (Februar 2019).

³⁶ a.a.O.

³⁷ [10], S. 179

³⁸ Näheres hierzu im Beitrag "Wege über die Main-Weser-Bahn"

³⁹ [10], S. 274

⁴⁰ a.a.O.

⁴¹ http://denkxweb.denkmalpflege-hessen.de/61869/

Zielen interessant. Der Bahnhof Gießen lässt sich mit Bus, Fahrrad und Auto schnell erreichen; Bahnreisende Richtung Frankfurt durchqueren dann gleich wieder Kleinlinden! Die Geschwindigkeit, mit der Reisezüge auf der Main-Weser-Bahn durch Kleinlinden fahren, hat sich bis heute deutlich erhöht. Umgekehrt haben sich die Fahrzeiten im Lauf der Zeit stark verkürzt, was durch die höheren Geschwindigkeiten und kürzere Aufenthalte möglich wurde. Für die Gesamtstrecke Frankfurt-Kassel wurde zu Beginn eine Fahrzeit von 6½ Stunden veranschlagt, die Entwicklung ging dann folgendermaßen weiter:

- Um 1900 befuhren Schnellzüge die Strecke in 3½ bis 4 Stunden.
- Bis 1939 sank die D-Zug-Fahrzeit auf knapp über 3 Stunden, FDt 77/78⁴² schaffte die Strecke ohne Zwischenhalt in 2 Stunden und 7 bzw. 9 Minuten.
- 1958 waren es ebenfalls noch gut 3 Stunden, eine Ausnahme war F43/44, der die Strecke, mit nur einem Halt in Gießen, in 21/4 Stunden befuhr.
- 1975 schafften die schnellsten DC-Züge (DC 971/972) die Strecke in 2 Stunden 2 Minuten.
- 2019 benötigt ein RE (Regionalexpress) noch etwa 2¹/₄ Stunden⁴³.

Fahrzeiten für den Abschnitt Frankfurt-Gießen sind in Tab. 1 aufgeführt. Beim jeweiligen Vergleich 1898/1922 bzw. 1939/1958 ist interessant zu sehen, dass die Nachkriegs-Fahrzeiten der Schnellzüge jeweils länger sind als vorher. Den größten Fahrzeitgewinn ermöglichte die Elektrifizierung 1965/67, mit schnelleren Anfahrten, höheren Geschwindigkeiten bergauf und dem Wegfall von Wasserfassen bei Dampfloks usw.

Zugart	1898 (nach [9])	1922 (nach [11])	1939 (nach [12])	1958 (nach [13])	2019 (*)
Fernschnellzug (F43/44), IC/ICE	-	-	_ **	46-48 min	44-45 min
Schnellzug / RE	69-71 min	73-84 min	57-62 min	65-71 min	41-42 min
Personenzug / RB	ca. 120 min	128-145 min	102-113 min	ca. 100 min	57-59 min

aktuelle Online-Fahrplanauskunft DB

Tabelle 1: Entwicklung der Fahrzeit Frankfurt-Gießen (oder umgekehrt) auf der Main-Weser-Bahn von 1898 bis 2019

Ansonsten ist für die Bewohner Kleinlindens der fahrplanmäßige Eisenbahnbetrieb nur wegen der Durchfahrten mit der entsprechenden Geräuschkulisse (und früher auch der Rauchentwicklung) relevant⁴⁴. Gut erfassen lassen sich die Reisezüge, die nach veröffentlichten Fahrplänen verkehren. In Tab. 2 sind die täglichen Reisezug-Zahlen für vier verschiedene Jahre angegeben. Die Anzahl der durch Kleinlinden fahrenden Reisezüge hat sich wesentlich erhöht, wobei jedoch der Geräuschpegel der einzelnen Züge deutlich gesunken ist und weiter sinkt; sehr leise sind z.B. die Elektro-Triebwagen der Baureihen 427/429 (vgl. Abb. 15 und 19) und 442.

Die im Jahr 2019 durch Kleinlinden fahrenden Reisezüge sind in Abb. 17 und 18 über den Tag verteilt dargestellt. Auf der Main-Weser-Bahn fahren die Regionalzüge meist bis Frankfurt bzw. kommen von dort, einige Züge beginnen oder enden in Friedberg bzw. bedienen ab dort die Wetterau ab/bis Hanau, und Fernzüge haben ihren südlichen Start- bzw. Endpunkt meist in Karlsruhe, am Tagesrand in Frankfurt. Auf der Strecke nach Westen fahren aktuell nur Regionalzüge, jenseits Wetzlar entweder über die Dillstrecke mit Start- bzw. Endpunkt in Dillenburg oder Siegen, oder über die Lahntalbahn ab/bis Limburg oder Koblenz. Direkte Zugläufe über diese Endpunkte hinaus, wie sie früher z.B. über Siegen bis Aachen bzw. Münster und über Koblenz nach Trier üblich waren, gibt es momentan

^{**} FDt 77/78 brauchte vermutlich um die 45 min für die Strecke, hielt aber nicht in Gießen

⁴² FDt 77/78, ein Fernschnelltriebwagen zwischen Frankfurt und Hamburg, wurde im August 1938 eingeführt ([14], S. 105f); bereits im August 1939 wurden alle FDt-Fahrten eingestellt ([15], S. 87). Aus dieser kurzen Betriebszeit ist dem Verfasser keine Aufnahme bekannt, die den Einsatz über Gießen (und damit durch Kleinlinden) dokumentiert. Der F 77/78 "Helvetia" der Nachkriegszeit fuhr über Fulda.

43 Auf dem mit den früheren Verbindungen identischen Weg bis Kassel Hbf; die IC- und ICE-Züge fahren nur Kassel-

Wilhelmshöhe an, sind auf diesem Abschnitt aber nicht schneller als die RE nach Kassel Hbf.

⁴⁴ Rangierarbeiten finden so gut wie nicht mehr statt; diese waren gut zu hören und gehörten viele Jahre zur Geräuschkulisse in der Nähe der Bahn.

	1898	1922	1939	2019	1898	1922	1939	2019
Main-Weser-Bahn	von Gießen nach Süden			aus dem Süden nach Gießen				
Fernverkehr	5	5	15	8	4	5	11	8
Regionalverkehr	11	12	21	60	10	12	24	61
total	16	17	36	68	14	17	35	69
Gießen-Wetzlar	von Gießen nach Westen			aus dem Westen nach Gießen				
Fernverkehr	2	3	2	0	2	3	3	0
Regionalverkehr	14	15	34	67	12	15	30	68
total	16	18	36	67	14	18	33	68

Tabelle 2: Entwicklung der Zahl werktäglicher Reisezugfahrten auf den durch Kleinlinden führenden Strecken von 1898 bis 2019 (Werte 1898 nach einem in [9] abgedruckten Fahrplan, Werte 1922 nach [11] und 1939 nach [12], Werte 2019 nach aktueller Fahrplanauskunft DB).

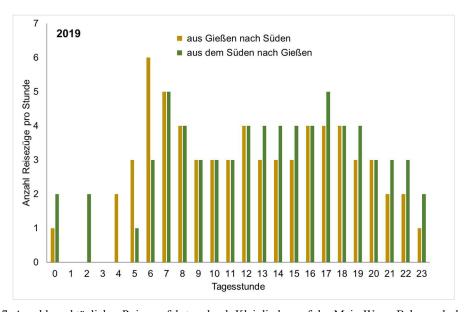


Abbildung 17: Anzahl werktäglicher Reisezugfahrten durch Kleinlinden auf der Main-Weser-Bahn nach dem zu Beginn des Jahres 2019 gültigen Fahrplan; deutlich sind am Morgen die Pendlerzüge ins Rhein-Main-Gebiet zu sehen, mit einer Spitze von 6 Zügen Richtung Süden in der Stunde von 6-7 Uhr, und die etwas breitere Nachmittagsspitze mit 5 Zügen Richtung Gießen in der Stunde von 17-18 Uhr.

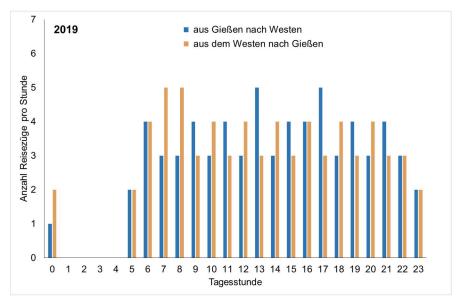


Abbildung 18: Anzahl werktäglicher Reisezugfahrten durch Kleinlinden auf der Strecke Gießen-Wetzlar nach dem zu Beginn des Jahres 2019 gültigen Fahrplan; auch hier ist eine morgendliche Spitze Richtung Gießen zu sehen, die sicherlich zu einem wesentlichen Anteil den Pendlern weiter nach Frankfurt dient.

Auf der Verbindungsbahn gibt es aktuell nur ein von der HLB gefahrenes Regionalzugpaar, das montags bis freitags im morgendlichen Berufsverkehr von Siegen über Wetzlar Richtung Frankfurt den Bahnhof Gießen umfährt und abends ebenso eine schnelle, direkte Verbindung von Frankfurt über Wetzlar nach Siegen bietet. Die Zeitersparnis beträgt rund 10 Minuten. Der Morgenzug kann kurz vor 6 Uhr, der Abendzug kurz nach 18 Uhr in Kleinlinden gesehen werden⁴⁵ (Abb. 19). Ansonsten ist die Verbindungsbahn dem Güterverkehr vorbehalten (vgl. Abb. 21 und 22).



Abbildung 19: Die beiden HLB-Triebwagen 427 041 und 429 042 sind am Abend des 19.5.2015 für den Dienst mit dem Regionalexpress über die Verbindungsbahn Richtung Siegen und Wetzlar eingeteilt, hier am Westende des Damms, bereits auf Allendorfer Gebiet und kurz vor Dutenhofen; links die Gleise der Strecke Gießen-Wetzlar.

Interessante Zugläufe durch Kleinlinden

Im Laufe der Jahre sind viele interessante Reisezüge durch Kleinlinden gekommen. Manche hatten sehr lange oder ungewöhnliche Laufwege. In Tab. 3 ist eine Auswahl davon aufgeführt. Es sind dabei nur einzelne Jahre herausgegriffen, zu denen ausreichend Informationen vorlagen, und auch für diese Jahre wurde keine Vollständigkeit angestrebt. Die Aufstellung soll vielmehr dazu anregen, sich vorzustellen, wohin man früher von Gießen aus direkt fahren konnte! Alle Zugläufe wurden jeweils auch in umgekehrter Richtung angeboten (Zugpaare); in der Tabelle sind die wichtigsten Stationen von Nord nach Süd bzw. von West nach Ost angegeben. Die bedeutendsten Züge in den 1950/60er-Jahren waren F 43/44 "Roland" und F 41/42 "Senator".

Im Fernverkehr wurde in Westdeutschland 1971 das IC-Netz eingeführt, in dem die hochrangigsten Reisezüge (nur 1. Klasse) im 2-Stunden-Takt auf vier Linien durch Deutschland geführt wurden. Die Main-Weser-Bahn wurde nicht Teil dieses Netzes, und bis Ende 2018 fuhren die jeweils höchsten Zugklassen der DB nicht mehr durch Kleinlinden. Von 1973-1977 wurden als Ergänzung und als Ausgleich für wichtige, nicht im IC-Netz bediente Strecken DC-Züge eingeführt. Gießen wurde gleich von drei DC-Linien angefahren, deren Züge alle durch Kleinlinden mussten:

- 11, Emden Münster Hagen Gießen Frankfurt
- 12, Kassel Gießen Frankfurt Stuttgart/Mannheim
- 14, Köln Siegen Gießen Kassel Göttingen

Wegen fehlender Nutzung wurden die DC-Züge bis zum Jahr 1977 sukzessive wieder eingestellt und meist in klassische D-Züge umgewandelt. Als 1979 die zweiklassigen IC-Züge im Stundentakt eingeführt wurden, erhielt Gießen ein bis 1991 bestehendes "Alibi"-Zugpaar, den IC 596/597 "Herkules" in Tagesrandlage (morgens nach Süden, abends nordwärts).

Die nächste Änderung gab es erst 10 Jahre später - im Fernverkehr fuhren dann von 1989-2002 Interregio-Züge (IR) auf der Strecke (Hamburg) – Kassel – Gießen – Frankfurt – Karlsruhe – Konstanz, und von 1992-2002 auch IR Münster – Hagen – Gießen – Frankfurt. 2003 wurden die Fernzüge auf der Main-Weser-Bahn als Intercity hochgestuft und neu als IC-Linie 26.1 betrieben (auf der Strecke nach Hagen fiel der Fernverkehr ganz weg). Die Reisegeschwindigkeit blieb gleich, doch wurde nun der IC-Zuschlag fällig. Der gesamte, maximale Laufweg der IC-Linie lautete (Binz –) Stralsund – Rostock – Hamburg — Kassel – Gießen – Frankfurt – Karlsruhe (– Konstanz). Im Jahr 2003 versuchte sich auch ein privater Betreiber, Interconnex, und bot für einige Monate (6.6.-27.10.) einen Zug Rostock – Berlin – Gießen – Siegen – Köln – (Neuss) an, der die Kleinlindener Lahnaue durchfuhr. Eine Besonderheit war ein Eurocity, der von Dezember 2009 bis Dezember 2011 durch Kleinlinden

⁴⁵ Im Fahrplan 2019 liegen die Fahrzeiten folgendermaßen: RE 24931 nach Frankfurt, Wetzlar ab 5:47, Bad Nauheim an 6:10, und RE 24930 nach Siegen, Bad Nauheim ab 17:58, Wetzlar an 18:19.

fuhr (sowohl im Lahntal als auch auf der Main-Weser-Bahn), der EC 112/113 von Siegen über Gießen nach Klagenfurt (Abb. 20). Vor- und nachher war der nördliche Endpunkt dieses Zuges in Frankfurt. Seit Dezember 2018 fährt auf der Main-Weser-Bahn die ICE-Linie 26, wie auch beim Übergang IR/IC mit unveränderten Fahrzeiten, aber höheren Preisen.

Auf der	r Main-Weser-Bahn:					
1007	D 170/190	Berlin – Kassel – Gießen – Frankfurt – Straßburg – Basel –				
1907	D 179/180	Genf/Brig/Mailand				
	D75/76	Hamburg – Gießen – Frankfurt – Basel/Friedrichshafen				
1939	FDt 77/78	Hamburg-Altona – Frankfurt (kein Halt in Gießen)				
1939	D 91/92 u. D 191/192	Berlin/Hamburg-Altona – Gießen – Frankfurt –				
		Saarbrücken/Basel (mit Kurswagen von/nach Rom)				
1955	F41/42 "Senator"	Hamburg-Altona – Kassel – Gießen – Frankfurt				
	F43/44 ,,Roland"	Bremen – Kassel – Gießen – Frankfurt – Basel				
1958	D 75/76	Kiel – Hamburg – Gießen – Frankfurt – Stuttgart – Lindau				
1938	D 234/235	Dortmund – Gießen – Frankf. – Stuttgart – Lindau – Feldkirch				
	D 383/384	Aachen – Köln – Siegen – Gießen – Frankfurt				
1966	D 41/42 "Senator"	Bremen – Kassel – Gießen – Frankfurt – Wiesbaden				
1970	D 774/775 "Schwarzwald Ex-	Lübeck – Hannover – Gießen – Frankfurt – Freiburg – See-				
	press"	brugg				
	DC 912/917 "Ostfriesland" ⁴⁶	Norddeich – Emden – Münster – Hagen – Gießen – Frankfurt				
1974	DC 942/945 "Werraland" ⁴⁷	Köln – Siegen – Gießen – Kassel – Göttingen				
	DC 970/975 "Taunusland"	Kassel – Gießen – Frankfurt – Stuttgart				
1982	IC 596/597 "Herkules"	Kassel – Gießen – Frankfurt – Mannheim – München				
	IR 2410/2411	Norddeich – Münster—Hagen – Gießen – Frankfurt				
2002	IR 2474/2475	Hannover – Kassel – Gießen – Frankfurt – Karlsruhe - Kon-				
		stanz				
2010	EC 112/113	Siegen – Gießen – Frankfurt – München – Klagenfurt (Zagreb)				
2015	IC 2374/2375	Westerland – Hamburg – Gießen – Frankfurt – Karlsruhe				
2019	ICE 1671/1672 u.	Stralsund – Hamburg – Gießen – Frankfurt – Karlsruhe				
2017	ICE 1577/1578	Straisting – Trainburg – Gleben – Frankfurt – Karistune				
	Lahntalbahn:					
1914	D123/124 u. D125/126	Metz/Luxembourg – Gießen – Berlin				
1925	D125/126	Thionville – Gießen – Berlin				
1939	D 227/228	(Luxembourg) – Trier– Koblenz – Gießen				
1958	E 575/576	Trier – Gießen – Hamburg – Westerland				
1972	D 356/357	Paris – Luxembourg – Gießen				
1972	E 1570/1571	Luxembourg – Gießen – Hamburg – Westerland				
1978	E 2070/2071	Luxembourg – Gießen – Hamburg – Westerland				
	ie Verbindungsbahn:					
1972	Dt 812/813 "Westfalenland"	Bielefeld – Hagen – Wetzlar – Frankfurt				
1975	DC 918/919 "Westfalenland"	Bielefeld – Hagen – Wetzlar – Frankfurt				

Tabelle 3: Auswahl von namentragenden Zügen und längeren, durch Kleinlinden führenden Zugläufen (die Jahresangaben beziehen sich jeweils auf eine beispielhafte Fahrplanperiode, in der der Zug fuhr; meist blieben Laufweg und Nummer aber über eine Reihe von Jahren gleich; in Klammern gesetzte Bahnhöfe wurden nur an bestimmten Tagen angefahren).

Post-, Express- und Güterverkehr

Gießen war lange ein wichtiger Knotenpunkt auch im Güterverkehr. Neben den vielen durchgehenden Güterzügen der Nord-Süd-Achse über die Main-Weser-Bahn und der Nordwest-Südost-Achse von Wetzlar her gab es auch Güterverkehr auf den Strecken nach Alsfeld und Hungen sowie von der Lahntalbahn und der Lumdatalbahn (über Lollar, vgl. Abb. 9). Der Güterverkehr ist nicht genau zu rekonstruieren. Nur die heute nicht mehr existierenden Post- und Expressgutzüge fuhren nach festen Fahrplänen. Bei den Güterzügen gab und gibt es sowohl solche, die nach festen Plänen fahren⁴⁸, als auch viele, deren Fahrt nach Bedarf angeordnet wird. Nach Fahrplan fuhren z.B. früher schnelle

⁴⁶ mit etwas kürzerem Laufweg ab Emden auch DC 910/915 "Emsland" und DC 913/914 "Münsterland"

⁴⁷ auf gleichem Laufweg auch DC 941/944 "Schwälmerland" und DC 940/943 "Siegerland" (DC 940 erst ab Kassel nach Köln)

⁴⁸ heute sind dies regelmäßig auf den gleichen Fahrplantrassen fahrende Ganzzüge (Neuwagen, Autoteile, Mineralöl, Stahl, Erz usw.) und Züge des kombinierten Ladungsverkehrs (KLV, d.h. Lkw-Auflieger, Wechselaufbauten, Container usw.).

Güterzüge mit verderblichen Waren (Milch, Fische, Obst, Gemüse usw.) oder lebenden Tieren. Züge mitverderblichen Waren und Postbeförderung sind im Postkursbuch verzeichnet; zwei Beispiele hierfür aus dem Jahr 1958 sind (mit Lauf durch Kleinlinden):

- De 5136 Flensburg Weiche Hamburg Kassel Gießen Frankfurt Basel⁴⁹
- De 5195 Freiburg Mannheim Frankfurt Gießen Kassel Göttingen

Ansonsten war der Güterverkehr durch Kleinlinden im 20. Jahrhundert stark von Kohle und Erz dominiert (vgl. Kapitel "Erinnerungen").



Abbildung 20: EC 114 mit ÖBB-Wagenmaterial und einer ÖBB-Lok an jedem Ende (vorne 1116 125, hinten 1016 023), da er in Frankfurt und Gießen die Fahrtrichtung wechselte (1.7.2010)

Im 21. Jahrhundert sind es weitgehend durchfahrende Güterzüge, oft mit sehr langen Laufwegen von den Nordseehäfen nach Südeuropa; dabei kommen manchmal sehr exotische Lokomotiven durch Kleinlinden (Abb. 21). Häufig sind auch Neuwagenzüge von Autofabriken zu Verladehäfen oder Verteilzentren zu sehen (Abb. 22). Gelegentlich beginnen Güterzüge aber auch heute noch in Gießen, wie an einem Beispiel gezeigt werden kann. Die Sturmschäden durch die Orkanen Kyrill und Xynthia haben zu eine großen Anfall an Holz geführt, das unter anderem auch in Gießen verladen wurde. Das Holzlogistik-Unternehmen HLG zog die Züge mit einer Diesellok durch den Verschiebebahnhof (Gleis 215) nach Süden; am nördlichen Zugende wurde die



Abbildung 21: Ein ausländische Zug in Kleinlinden – Mehrsystem-Lok BB 37029 der französischen Staatsbahn SNCF biegt am 12.4.2012 mit einem Zug, der vor allem Spezialwagen für den Transport von Stahlcoils mitführt, von der Verbindungsbahn kommend am Brandweg nach Süden ein

Elektrolok mitgezogen. Vor dem Stellwerk Gvf änderte der Zug dann seine Fahrtrichtung (Abb. 23), und die Elektrolok zog ihn über die Main-Weser-Bahn nach Norden, mit der Diesellok im Schlepp.

⁴⁹ Drei weitere Züge mit ähnlichen Laufweg, die aber nicht so weit nach Süden fuhren: De 5132 bis Frankfurt, De 5134 bis Mannheim, und De 5140 bis Offenburg; Informationen aus [13].





Abbildung 22: Das andere Ende der Verbindungsbahn: Lok 185 059 mit einem Neuwagenzug aus Ingolstadt kommt auf dem Damm von Kleinlinden her (links) und schlängelt sich über die Weichenverbindung am Bahnhof Dutenhofen in die Strecke nach Wetzlar-Siegen-Hagen ein (und vermutlich weiter zu einem Nordseehafen), 19.5.2015.





Abbildung 23: Ein im Güterbahnhof beladener Holzzug wird von Diesellok 2170 001 der LTE über Gleis 215 in den Vorbahnhof gezogen (links) und erreicht das Gleis 217 für den Fahrtrichtungswechsel (rechts); Lok 185 511 der HLG wird ihn anschließend nach Norden ziehen. Auf dem rechten Bild ist ganz links ein Triebwagen 425 des Mittelhessen-Express auf dem Weg nach Frankfurt zu sehen, daneben auf Gleis 216 einen wartenden Kesselwagenzug und ganz rechts auf Gleis 220 ein südwärts fahrender Güterzug, der warten muss, bis der Mittelhessen-Express weit genug entfernt ist (18.5.2011).

Ein auffallender Güterzug, der seit Jahren regelmäßig mehrmals pro Woche durch Kleinlinden fährt, ist der Kalkzug der BASF. Er bringt Kalkstein aus den großen Brüchen bei Steeden nach Ludwigshafen. Dabei nutzt er das Reststück der Kerkerbachbahn, das im Bahnhof Kerkerbach von der Lahntalbahn abzweigt. Da er ab Wetzlar über die nicht elektrifizierte Lahntalbahn fährt, besorgen Dieselloks die Traktion; ursprünglich zwei Loks vom Typ MaK G 1206 mit den Namen "Mathias" und "Roland", die inzwischen von Loks des Typs Vossloh DE18 abgelöst wurden. Über die Verbindungsbahn in Kleinlinden biegt der Zug von Westen aus dem



Abbildung 24: Der leer zum Kalksteinwerk in Steeden an der Lahntalbahn zurückkehrende BASF-Kalkzug kreuzt am 5.9.2011 die Gleise auf dem Weg zur Verbindungsbahn nach Dutenhofen, geführt von Diesellok 276 039 "Roland" der BASF.

Lahntal auf die Main-Weser-Bahn nach Süden ein und umgekehrt (Abb. 24).

Die Verbindung Hagen – Siegen – Gießen – Friedberg und weiter nach Süden und Südosten, die über die Verbindungsbahn durch Kleinlinden führt, hatte zu Spitzenzeiten im letzten Jahrhundert rund 120

Güterzüge pro Tag zu verkraften⁵⁰; heute bewegen sich die Zahlen im unteren zweistelligen Bereich, dafür hat der Reisezugverkehr zugenommen (vgl. Tab. 2). Die Strecke könnte aber wieder interessanter für den Güterverkehr werden. So schreibt Joachim Seyferth zum Potential des Korridors: "Für Güterzüge von den ARA-Häfen (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) und dem Ruhrgebiet nach Bayern/Österreich/Südosteuropa stellt die Variante über Siegen im Vergleich zu den Strecken links und rechts des Rheins eine um 40 Kilometer kürzere und damit sehr attraktive Route dar".⁵¹

Traktionsart

Der Betrieb auf den Bahnstrecken durch Kleinlinden wurde rund 100 Jahre lang fast ausschließlich mit Dampfloks abgewickelt. 1938 kam für kurze Zeit mit dem Fernschnelltriebwagen FDt 77/78 erstmals ein Dieselfahrzeug auf die Main-Weser-Bahn (von möglichen Kleinlokeinsätzen abgesehen). In der Nachkriegszeit wurde dann der Dieselbetrieb häufiger, z.B. mit dem Dieseltriebwagen VT 08 des F43/44 "Roland" und Loks der Baureihe V 200 vor einigen Schnellzügen, doch Dampf blieb bis zur Elektrifizierung 1965 dominierende Antriebskraft. Dampflokomotiven kamen noch bis Mitte der 1970er Jahre auf die Schienen in Kleinlinden (Abb. 25). Im Herbst 1977 wurden die letzten Dampfloks der DB ausgemustert, und ein Verbot des Betriebs von Dampflokomotiven auf DB-Gleisen erlassen. Erst im Zusammenhang mit der 150-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen 1985 wurde das Verbot wieder gelockert, und 1988 waren (Museums-)Dampfloks auch wieder bei der Fahrt durch

Kleinlinden zu sehen; im Juli die Schnellzug-Dampflok 01 1100, und im Herbst die schnelle Güterzuglok 41 360 (Abb. 26). Der Normalbetrieb wird aber ganz überwiegend mit elektrischer Traktion abgewickelt, ergänzt durch gelegentliche Fahrten von Dieselfahrzeugen.



Abbildung 25: Eine Dampflok der Baureihe 50 rangiert 1974 an der Brandwegbrücke



Abbildung 26: Lok 41 360 fährt mit Volldampf auf die Brandwegbrücke zu, um auf die Verbindungsbahn Richtung Wetzlar zu gelangen; auch zwanzig Jahre später, 2018, stand an dieser Stelle noch ein Flügelsignal! (16.10.1988)

Im Dezember 2014 kam dann aber doch noch einmal eine Dampflok der Baureihe 50 zum Rangiereinsatz in Kleinlinden. Allerdings war es eine 1959 in der DDR neubekesselte "Reko-50" mit dem typischen Mischvorwärmer-Aufbau, die während Gleisbauarbeiten für vier Tage in Gießen aushalf. Lok 50 3552 gehört seit 2005 der Museumseisenbahn Hanau e. V. und brachte für kurze Zeit die alten Geräusche und Gerüche zurück nach Kleinlinden.

⁵⁰ [4], S. 86; s.a. den Abschnitt "Abzweig Bergwald" im Kapitel "Erinnerungen".

⁵¹ [4], S. 87

Erinnerungen

Nachfolgend sind einige Beispiele aufgeführt, wie sich die Bahn für die Anwohner in Kleinlinden bemerkbar gemacht hat. Sie stammen aus der Zeit von ca. 1950 bis in die 1970er Jahre, als das Wirtschaftswunder den Güterverkehr hat anschwellen lassen und der Personenverkehr noch nicht nach Taktfahrplan mit immer den gleichen Zugfolgen abgewickelt wurde. Die Erinnerung kann durch Bilder angeregt werden; aus den 1960er Jahren liegen einige sehr schöne Farbfotos vor, die der bekannte Eisenbahnfotograf Dr. Rolf Brüning bei Besuchen von Frankfurt aus gemacht hat (z.B. in [6], [16] und [17]), einige schwarz-weiß-Fotos finden sich in der Sammlung des OVA, und ab den 1970er Jahren kann der Verfasser dieses Beitrags auch auf eigene Aufnahmen zurückgreifen.

Bergloks

Für den Betrieb am Ablaufberg des Verschiebebahnhofs (s.o.) wurden bis Ende der 1960er Jahre Dampflokomotiven eingesetzt. Die jeweils eingeteilten Maschinen wurden als "Berglok" bezeichnet, ggf. auch mit dem Zusatz 1 oder 2, wenn viel Arbeit zu erledigen war und eine Lok nicht ausreichte. Diese Bezeichnung, die vielen älteren Kleinlindenern vielleicht noch von den über Lautsprecher gegeben Befehlen von Stellwerk Gvf geläufig ist, hat also nichts mit dem Bergwerkswald zu tun, sondern mit dem Dienst am Ablaufberg.

Gefürchtet waren diese Loks bei Hausfrauen, die Wäsche zum Trocknen ins Freie hängten oder gar zum Bleichen auslegten (Abb. 27). Die Bergloks setzten sich aus Richtung Frankfurt an den Zug, der über den Ablaufberg gedrückt werden sollte; und standen dann, je nach Länge des Zugs, im Bereich der Brandwegbrücke. Beim kräftigen Feuern und vor allem beim Anfahren zum Abdrücken eines schweren Zuges wurde der Schornstein der Dampfloks zu einem wahren Vulkan, und Ruß und Asche legten sich auf die Umgebung. Eine "Rußwache" und schnelles Einsammeln der Wäschestücke war dann angesagt. Bis Ende der 1950er Jahre waren nicht sehr viele Anlieger betroffen, da die Bebauung

nur am Ostende von Hegweg und Brandweg sowie in Bernhardtshausen nahe an die Gleise des Verschiebebahnhofs reichte; besonders traf es natürlich die drei Häuser im Brandweg östlich der Bahn. In den 1960er Jahren wurde dann an der heutigen Hauffstraße und Brüder-Grimm-Straße gebaut, und nun kamen viel mehr Kleinlindener in den Bereich der Rußablagerungen. Glücklicherweise wurde der durchgehende Verkehr ab 1965 vorwiegend elektrisch abgewickelt, und bis Anfang der 1970er Jahre war auch die letzten Dampfloks, die gelegentlich nach im Berglok-Dienst aushelfen mussten, durch Dieselloks ersetzt worden.



Abbildung 27: Wäsche im Garten des Hauses Brandweg 32, östlich der Bahn, im Sommer 1944; rechts im Bild Ruth Holler (Foto F. Holler, Sammlung des Autors)

Als Berglok wurden Lokomotiven benötigt, die bei geringer Geschwindigkeit eine hohe Zugkraft aufbringen konnten. Rangierlokomotiven, wie sie z.B. Reisezüge zusammenstellten, reichten hier nicht aus. Geeignet waren aber ältere Güterzugloks, die bei den gestiegenen Geschwindigkeiten im Güterverkehr keine Verwendung mehr fanden. So waren ab den 1950er Jahren, bis 1968, meist Lokomotiven der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ hier eingesetzt (Abb. 28 ⁵²). Diese von 1913-1921 in großer Stückzahl

⁵² Die in Abb. 28 gezeigte Lok 55 3842 wurde 1916 bei BMAG in Wildau (bei Berlin) gebaut und kam am 21.9.1965 aus Wiesbaden nach Gießen. Sie wurde am 18.9.1967 im Bw Gießen abgestellt und am 12.3.1968 ausgemustert, unter der seit 1.1.1968 gültigen, EDV-gerechten Loknummer 055 842-9 (die sie aber vermutlich nicht mehr getragen hat); nach [9].

als G8¹ für die preußische Staatsbahn gebauten Güterzugloks Bauart D h2 ⁵³ hatten eine Höchstgeschwindigkeit von nur 55 km/h, konnten mit ihrer Leistung von fast 1300 PS und einem Reibungsgewicht⁵⁴ von knapp 70 t aber große Zugkräfte aufbringen⁵⁵. Ein in [9] abgedruckter Umlaufplan von

Oktober 1952 für 4 Maschinen der Baureihe 55 sieht für fast die Hälfte der Zeit Dienst als Berg I oder Berg II vor. Die letzten der Loks der Baureihe 55 verließen Gießen im Jahr 1968⁵⁶; ihr Einsatz als Berglok dürfte in dieser Zeit zu Ende gegangen sein, auch wenn Dillenburger 55er nachweislich noch 1969 nach Gießen kamen.⁵⁷

Schon in den 1960er Jahren sind Loks der Baureihe 50 gelegentlich für die 55er eingesprungen. Diese erheblich moderneren Dampfloks der Bauart 1'E h2 58, ab 1939 gebaut, waren deutlich größer, hatten aber dennoch nur eine um knapp 10 % höhere Anfahrzugkraft.⁵⁹ Auch die letzten Loks der Baureihe 50 verließen Gießen im Jahr 1968, Richtung Limburg und Dillenburg [9]. Allerdings kamen sie von dort auch Anfang der 1970er Jahre noch nach Gießen und konnten am Verschiebebahnhof gesehen werden (Abb. 29). Eine neue Generation von Bergloks nahm dann im Herbst 1968 mit Dieselloks der Baureihe 290 (Abb. 30) den Dienst auf; drei Loks wurden neu angeliefert (290 141, 142 und 143), zwei weitere wurden im April 1969 von Hamburg-Harburg nach Gießen umbeheimatet (290 087 und 088) [9]. Im Umlaufplan von Oktober 1972 [9] waren dann für 4 Loks



Abbildung 28: Dampflok der Baureihe 55 (ehem. pr. G8¹), wie sie lange als "Berglok" im Rangierbahnhof eingesetzt war, mit dem Kleinlindener Wilhelm Thon (links) am Fenster; Bahnhof Gießen, vermutlich 1965 (Foto: Sammlung OVA, übergeben von Hans Thon).

der Baureihe 290 wieder knapp 2 Tage Dienst am Ablaufberg vorgesehen, nun als Berg 1 und Berg 2. Die Dieselloks konnten beim Anfahren zwar auch Wolken von Dieselruß ausstoßen, dies war aber kein Vergleich mit den Dampfloks, und die heutigen Motoren und moderne Abgastechnik haben das



Abbildung 29: Dampflok der Baureihe 50 mit Kabinentender (nun mit EDV-Nummern der Reihen 050 bis 053) im Sommer 1974 am Südende des Gießener Verschiebebahnhofs.



Abbildung 30: Diesellok 290 087 im Herbst 1974 am Südende des Gießener Verschiebebahnhofs; als Berglok 2 trägt sie vorne am Geländer eine "2".

⁵³ D h2 bedeutet 4 Treibachsen (keine Laufachsen), Heißdampf, 2 Zylinder.

⁵⁴ Gewicht auf den Treibachsen.

⁵⁵ Anfahrzugkraft fast 200 kN, mehr als z.B. die schweren Schnellzugloks der Baureihe 01.

⁵⁶ Am 12.3.1968 wurden 55 2776 (055 776) und 55 3842 (055 842) ausgemustert, am 26.5.1968 gingen 55 3528 (055 528) und 55 4656 (055 656) nach Dillenburg, am 28.9.1968 folgte 55 3599 (055 599) und am 29.9.1968 wurden schließlich 55 3345 (055 345) und 55 5177 (55 0177) nach Dillenburg umbeheimatet (nach Angaben aus [9]).

⁵⁸ 1'E h2 bedeutet 1 Laufachse, 5 Treibachsen, Heißdampf, 2 Zylinder.

⁵⁹ Anfahrzugkraft 214 kN; der Grund liegt vor allem im geringeren Achsdruck, durch den sich trotz 5 Achsen nur ein Reibungsgewicht von etwa 75 t ergibt (gegenüber knapp 70 t bei der Baureihe 55).

Rauchen ganz abgestellt. Mit der Verlegung der Bildung von Güterzügen in den Verschiebebahnhof Wetzlar seit Ende 2006 endete dann auch die Ära der Bergloks in Kleinlinden. Eine preußische G8¹ kam aber 1996 noch einmal durch Kleinlinden, als Museumslok (Abb. 31).



Abbildung 31: Museumslok KPEV "4981 Mainz" ⁶⁰ am 8.9.1996 in der Lahnaue bei Kleinlinden in voller Fahrt Richtung Wetzlar (max. 55 km/h); Loks dieses Typs (spätere Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶) haben in den 1950/60er-Jahren lange als "Berglok" im Gießener Verschiebebahnhof gedient.

Abzweig Bergwald

Von der Eröffnung der Strecke Siegen-Haiger (1915) und der Verbindungsbahn (1918) an bis in die 1970er Jahre lief die wichtigste Route für den Verkehr mit Rohstoffen Richtung Bayern, Österreich und Südosteuropa von Hagen über Siegen, Wetzlar, Kleinlinden, Friedberg und Hanau nach Aschaffenburg und weiter Richtung Würzburg und Nürnberg. Dies betraf vor allem Brennstoffe wie Kohle aus dem Ruhrgebiet oder Erz von den



Abbildung 32: Lok der Baureihe 150 fährt im Jahr 1972 mit vollen Großraum-Schüttgutwagen unter der Brandwegbrücke hindurch nach Süden.

Nordseehäfen. So erhielt z.B. viele Jahre lang ein Großkraftwerk bei Nürnberg mehrmals wöchentlich Ganzzüge mit Kohle, die den Weg durch Kleinlinden nahmen (Abb. 32). Bei den vollen Zügen Richtung Süden waren zwar die schwer arbeitenden Zugloks auf dem Damm der Verbindungsbahn zu hören, die vollen Wagen waren aber nicht übermäßig laut. Das änderte sich auf der Rückfahrt. Besonders die in Kohlezügen bis in die1970er verwendeten offenen, zweiachsigen Wagen konnten in leerem Zustand eine mächtige Geräuschkulisse erzeugen, auf Weichen nochmal verstärkt. Wenn ein solcher Zug dann auch noch nicht bereits bei der ersten Möglichkeit an Stellwerk Gs abzweigte und auf dem durchgehenden Gleis zur Verbindungsbahn fuhr wie in Abb. 33, sondern die Weichenstraße zwischen Vorbahnhof und Verschiebebahnhof benutzte, musste man Gespräche erst einmal einstellen und konnte, da dies oft abends geschah, die Tagesschau nur noch sehen, aber nicht hören.

^{60 1913} in Betrieb genommen als "Münster 4981" und von 1916-1987 in der Türkei, pr. G 81, später Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶.

Dr. Brüning hat ein sehr schönes Foto aus dem Jahr 1965 veröffentlicht, das einen von einer Dampflok gezogenen Zug mit leeren, offenen Güterwagen zeigt, der die besagte Weichenstraße quer über die Gleise befährt⁶¹; Abb. 24 zeigt eine solche Fahrt aus jüngerer Zeit, mit modernen und viel leiseren Wagen.

Besondere Züge

Immer wieder gab es besondere Reisezüge, die Kleinlinden auf der Main-Weser-Bahn



Abbildung 33: Zwei Loks der Baureihe 150 bringen 1974 einen leeren Kohlenzug zurück ins Ruhrgebiet; die zweite Lok wird abgebügelt mitgeschleppt, ihre Kraft wird für die leeren Wagen nicht benötigt.

oder auf der Strecke von/nach Wetzlar durchquerten (vgl. Tab. 3 im Abschnitt "Betrieb"). Sie hoben sich entweder durch die eingesetzten Fahrzeuge oder durch ungewöhnliche Reisewege⁶² von der Mehrheit der fahrplanmäßigen Züge ab. Vielen Kleinlindenern, vor allem aber den hier wohnenden Eisenbahnern, waren sie bekannt und wurden bei der Durchfahrt besonders beachtet. Einige dieser Züge, an die sich ältere Bahn-Anwohner vielleicht noch erinnern, sollen hier erwähnt werden.

Zuerst genannt sei hier der "Roland" (Abb. 34). Dieser Zug hatte seinen Namen vom Wahrzeichen der Stadt Bremen, dem nördlichen Endpunkt seiner Fahrtstrecke, die ihn über Hannover, Kassel, Gießen und Frankfurt bis nach Basel führte (und umgekehrt). Der 1951 eingeführte Zug gehörte in der Wirtschaftswunderzeit zur höchsten Zugklasse, den F-Zügen, und wurde von Sommer 1952⁶³ bis Sommer 1963 mit Triebwagen der Baureihe VT 08 gefahren – der einzige solche Zug auf der Main-Weser-Bahn (vom nur im Jahr 1955 über Gießen geführten F41/42 "Senator" abgesehen, s.u.). Mit den stromlinienförmig-eleganten, roten Fahrzeugen war er leicht zu erkennen; diese Form brachte einer ganzen Gruppe von Diesel- und Elektrotriebwagen den Spitznamen "Eierköpfe" ein.



Abbildung 34: Nachblick auf den nach Süden davonfahrenden F 44 "Roland" bei Kilometerstein 138 der Main-Weser-Bahn, auf Großen-Lindener Gebiet, im Winter 1956; die beiden einfache Buchstaben "DB" trugen die Wagen seit 1955 (vorher ein Flügelrad), der von Eduard Ege entworfene "DB-Keks" kam erst 1956 und war nicht gleich überall zu finden (Foto: Sammlung OuV-Archiv, übergeben von Klaus-Peter Rein).

62 Wertvolle Hilfe bei der Rekonstruktion von Laufwegen und Zugbildung Ende der 1950er Jahre bietet die Website des "1958-Projekts" [13].

^{61 [16],} S. 44.

⁶³ Es ist unklar, ob F 43/44 überhaupt vor Sommer 1952 verkehrte oder erstmal nur auf dem Papier stand; mehr dazu in [15] auf S. 177.

Durch Kleinlinden fuhr der "Roland" mittags Richtung Süden (F 44, im Sommer 1958 z.B. 12:16 ab Gießen) und gegen Abend nach Norden (F 43, im Sommer 1958 an Gießen 17:24). In Abb. 34 hat F 44 "Roland" im Winter 1956 auf dem Weg nach Frankfurt das Kleinlindener Gebiet bereits wieder verlassen und wurde am Bahnübergang bei Kilometer 138 der Main-Weser-Bahn aufgenommen, wo die Strecke aus dem Waldeinschnitt kommend auf den Damm über das Lückebachtal übergeht⁶⁴. Ein sehr schönes Farbbild des F 44 in Kleinlinden im Mai 1963, in den letzten Wochen des Betriebs mit VT 08, wurde in [17] auf S. 74 veröffentlicht. Im Sommer 1963 wurde der "Roland" dann auf einen lokbespannten Wagenzug umgestellt⁶⁵ und 1969 schließlich zum TEE aufgewertet (TEE 74/75). Damit verabschiedete sich der Zug von der Main-Weser-Bahn, denn der Laufweg wurde nun auf die Strecke über Fulda verlegt und im Süden über Basel hinaus bis Mailand verlängert.⁶⁶

Ebenfalls gelegentlich mit VT 08 (als Ersatzzug) gefahren wurde F41/42 "Senator" Hamburg-Frankfurt u.z., der im Jahr 1955 über die Main-Weser-Bahn geführt wurde und morgens kurz vor 8 Uhr und abends kurz nach 22 Uhr durch Kleinlinden fuhr; damit war er nicht so sichtbar wie F 43/44 "Roland". Eigentlich für den Gliedertriebzug VT 10 501 vorgesehen, der sich aber als sehr schadanfällig erwies, mussten oft VT 08 oder lokbespannte Züge aushelfen. Ab Sommer 1958 wurde F41/42 "Senator" dann planmäßig als lokbespannter Zug über die Main-Weser-Bahn geführt, ohne Halt in Gießen und immer noch in Tagesrandlage.

Als nächstes soll ein Zug genannt werden, der Kleinlinden von Gießen aus nach Westen durchquerte (und umgekehrt): Der "Westerland".⁶⁷ Dies war zwar nur ein Eilzug, jedoch mit einem mit 960 km sehr langen Laufweg, nämlich von Westerland auf Sylt nach Trier (und ab 1972 bis Luxembourg, was dann eine Fahrtstrecke von ca. 1010 km bedeutete). Westlich von Gießen führte die Strecke über die Lahntalbahn nach Koblenz und von dort weiter moselaufwärts nach Trier bzw. ins Großherzogtum. Der Zugbildungsplan für den südwärts fahrenden E 576 aus dem Jahr 1958 ist in Abb. 35 gezeigt. Dreimal musste der Zug in dieser Zeit Kopf machen⁶⁸, in Hamburg-Altona, Hannover und Kassel Hbf, und viermal wurde die Lok gewechselt (neben den vorgenannten drei Bahnhöfen auch in Gießen). In Gießen erhielt er dabei eine damals ganz moderne Dampflok der Baureihe 23 (oder ersatz-

weise eine Lok der Baureihe 3810, ehem. preußisch P8). Bei der abendlichen Durchfahrt durch Gießen und Kleinlinden (Gießen ab 18:46) bestand der Zug nach diesem Plan aus 5 Wagen (1 Gepäckwagen, 1 Wagen 1./2. Klasse und 3 Wagen 2. Klasse), am Freitag und Sonntag kam noch ein weiterer 2.-Klasse-Wagen dazu. Dem Gegenzug nach Norden, E 575, gab man an manchen Tagen in Gießen noch bis zu zwei Postwagen mit.

1. 2.	Eichenberg-Kassel-Gießen-Koblenz-Trier (2249)							
Süd		** 104 % 300 t, ab Husum 350 t; ab Hmb-Alt 400 t; ab Ksl 300						
	ab	ab Gießen 250 t ab Koblenz 300 t			▼ Kassel-Koblenz			
	↑ ab We	sterland und Hanno	ver				100	
	ABm	Husum-	Kassel	575	575	Ksl	2366	
	Bm	11	11	11	11	**	.,	
Fr.So	Bm	Westerland-	**	,,	**	,,	2367	
	BR	3)	***	**	**	,,	2365	
	Bm	,,	Trier	**	825	Tri	5410	
	ABm	,,	,,	,,	,,	,,	3.2	
1) 2 Kb	$_{ m Bm}$,,	,,	,,	,,	**	,,	
	Bm	,,	**	,,	575	,,	5416	
Fr, So	Bm	**		11	**	Ksl	2367	
	Pw (40)	**	,,	**	21	,,	5426	
	♦ ab Hm	b-Altona u Kassel						

Abbildung 35: Zugbildungsplan für E 576 von Westerland nach Trier für den Sommerfahrplan 1958 (von [13], mit freundlicher Genehmigung).

In den 1970er Jahren hat der Autor diesen Zug häufig von Gießen nach Weilburg benutzt. Damals waren meist ein oder zwei Seitengang-Schnellzugwagen der SNCF von/nach Luxembourg im Zug, und diese brachten einen Hauch Exotik und Fernweh auf die Strecke in der hessischen Provinz. Im

 $^{^{64}}$ ca. 1,5 km südlich des Stellwerks Gvf

 $^{^{65}}$ Bilder in [15], S. 250/251 aus Sommer und Herbst 1963 zeigen F43/44 bei und in Frankfurt einmal mit einer Diesellok V 200 und einmal mit einer Dampflok 01^{10} .

⁶⁶ Ab 1979 endete TEE 74/75 im Süden in Stuttgart, und 1980 wurde er ganz eingestellt.

⁶⁷ Später auch als "Westerländer" bekannt; einen offiziellen Namen hat er allerdings nie getragen, nur die Zugnummer E 575/576, später E 1570/E1571 und schließlich E 2070/2071.

⁶⁸ d.h. die Fahrtrichtung wechseln.

Mai 1979 fuhr der seit dem Sommerfahrplan 1955 verkehrende "Westerland" zum letzten Mal durch Kleinlinden – der inzwischen als E 2070/2071 bezeichnete Zug bediente nun südlich von Kassel die Strecke über Bebra nach Würzburg und wurde 1986 ganz eingestellt⁶⁹.

Kurzzeitig gab es in den 1970er Jahren noch einen anderen ungewöhnlichen Zug, der Kleinlinden über die Lahntalbahn erreichte. Es war dies D 356/357 von Paris-Est über Luxembourg und Koblenz nach Gießen – von 1972 bis 1976 hatte Gießen somit eine direkte Schnellzugverbindung mit Paris! Auch dieser Zug (Abb. 36) fuhr mit seinen 3-4 Schnellzugwagen, gezogen von einer Diesellok Baureihe 216, durch die Kleinlindener Lahnaue; Richtung Paris um die Mittagszeit (ab Gießen 12:59), aus Paris am Nachmittag (Gießen an 16:05).

Selten und damit interessant sind die Reisezüge auf der Verbindungsbahn Dutenhofen – Abzweig Berg-



Abbildung 36: D 357 Paris-Gießen mit Lok 216 105 im Sommer 1972 in Weilburg

wald. Diese Strecke wird hauptsächlich von Güterzügen genutzt, während die meisten Reisezüge von West nach Süd (und umgekehrt) den Weg über den Bahnhof Gießen mit dortigem Halt und Fahrtrichtungswechsel nehmen. Aber einige Reisezüge, nie mehr als ein Zugpaar pro Tag, nahmen und

nehmen diese Abkürzung. So konnte von Ende 1969 bis Ende 1973 wieder täglich ein "Eierkopf" in Kleinlinden gesehen werden, diesmal aber die elektrische Variante Baureihe 430 (ET 30). Diese Triebwagen bedienten die Verbindung Bielefeld-Frankfurt als Dt 812/813 "Westfalenland" und fuhren dabei über Hagen, Siegen, Wetzlar und die Verbindungsbahn nach Frankfurt, vormittags in südlicher Richtung und nachmittags zurück nach Norden (Abb. 37). Ab 1974 verkehrt auf dieser Verbindung dann ein lokbespannter Zug als DC 918/919 (Abb. 38). Auch einzelne Sonderzüge, Militärzüge und ähnliche benutzten die Verbindungsbahn.

Auf der Main-Weser-Bahn waren immer auch die Vorzeigeloks der Bahn zu sehen. In der Dampfzeit waren es die Schnellzugsloks der Baureihen 01 und 01¹⁰, und die beiden eleganten Dampfloks der Baureihe 10 mit stromlinienförmiger Teilverkleidung (Abb. 39) kamen um 1960 regelmäßig durch Kleinlinden. Später waren



Abbildung 37: Elektro-Triebwagen der Baureihe 430 als direkter Zug Dt 813 nach Hagen und Bielefeld nimmt im Herbst 1971 die Rampe der Verbindungsbahn in Angriff.



Abbildung 38: Eine Lok der Baureihe 110³ ("Bügelfalten-E 10") hat im Herbst 1975 den DC 919 "Westfalenland" über die Verbindungsbahn befördert und biegt nun entlang der Auffahrt zur Brandwegbrücke nach Süden ein.

^{69 [18],} S. 10f

die Elektroloks der Baureihe E 10 /110 die Paradeloks, denen dann die besonders eleganten Loks der Baureihe 103 folgten (Abb. 40). Ihre Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h konnten sie auf der Main-Weser-Bahn allerdings nicht ausfahren! Seit Dezember 2018 kommen ICE-Triebwagen der Reihe 411 (ICE-T) planmäßig durch Kleinlinden. Sie haben die meist von Loks der Baureihe 101 gezogenen IC-Züge weitgehend abgelöst. Schon vorher fuhren häufig ICE durch Kleinlinden, ohne aber im



Abbildung 40: Das "Paradepferd" der DB in den 1970er/80er Jahren war die Baureihe 103; hier ist Lok 103 108 im Mai 1974 allerdings mit einem eher bescheidenen Nahverkehrszug in Kleinlinden unterwegs.



Abbildung 39: Die letztgebauten Schnellzug-Dampfloks der DB sind die zwei Maschinen der Baureihe 10 aus dem Jahr 1957; sie fuhren bis zur Elektrifizierung regelmäßig auf der Main-Weser-Bahn durch Kleinlinden. Hier ist die nicht betriebsfähige Lok 10 001 am 23.5.2010 im Deutschen Dampflok-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg zu sehen.

Bahnhof Gießen anzuhalten – die Main-Weser-Bahn diente als Umleitungsstrecke, wenn der Weg über Fulda wegen Bauarbeiten gesperrt war. In Abb. 41 ist ein solcher umgeleiteter ICE der Reihe 401 (ICE-1) Richtung Süden auf der Fahrt durch Kleinlinden zu sehen.



Abbildung 41: Umgeleiteter ICE-Triebzug Baureihe 401 fährt auf dem Weg nach Frankfurt durch Kleinlinden, 5.4.2010

Epilog

Kleinlinden lebt mit der Eisenbahn. In großen Teilen des Ortes sind die Züge zu sehen (Abb. 42) – oder mindestens zu hören. Die meisten Einwohner werden sich daran gewöhnt haben und das regelmäßige Räderrollen nicht als Belastung empfinden. Die Eisenbahn hat vielen Kleinlindenern ihr tägliches Brot verschafft und hat zu Wachstum und Entwicklung des Ortes beigetragen. Viele bringt sie



tägliche an ihre Arbeitsstelle, andere zu Vergnügen, Erholung, Besuchen...

Die Güterzüge tragen umweltfreundlich zu unserer Versorgung und zum Funktionieren der Wirtschaft bei. Und die Eisenbahn selbst ist ein Motor der Entwicklung und des Fortschritts, mit schnelleren, stärkeren, leiseren, sichereren, umweltgerechteren Fahrzeugen.

Nicht jedem ist dabei ein Logenblick auf diese Entwicklung

vergönnt, wie ihn der Autor aus seinem Studentenzimmer hatte (Aufnahme von Mai 1974), auf die Bahn und dahinter auf Kleinlinden. Hier wurde er schon in den ersten Lebensjahren von Dampfloks und rollenden Rädern in den Schlaf gewiegt und auf der Brandwegbrücke von Dampf eingehüllt. Die Bahn wird dadurch zum Teil der Lebensgeschichte, wie wohl für viele Einwohner Kleinlindens. Und das Interesse für die Bahn hat den Autor nicht mehr losgelassen.

Literatur:

- [1] Brake, L., Die ersten Eisenbahnen in Hessen: Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Frankfurt, Hessen-Darmstadt, Kurhessen und Nassau bis 1866. 322 S., Veröffentlichungen Historische Kommission für Nassau 51, Wiesbaden 1991.
- [2] Mück, W., Eine Idee und ihre Verwirklichung: Die Nürnberg-Fürther Ludwigseisenbahn von 1835. Mitteil. Ver. f. Geschichte d. Stadt Nürnberg, 72: 232-262, Nürnberg 1985.
- [3] Kandler, U., Lahntalbahn. 98 S., Eisenbahn-Journal Sonderausgabe 3/1989, Hermann Merker Verlag, Fürstenfeldbruck 1989.
- [4] Seyferth, J., Ruhr-Sieg-Strecke und Dillstrecke. 90 S., Eisenbahn-Journal Sonderausgabe 1/2018, VGB, Fürstenfeldbruck 2018
- [5] Eckert, D., Zur Entlastung des Gießener Bahnhofs. Hessische Heimat 13/2005, Beilage der Gießener Allgemeinen Zeitung, Gießen, 2005.
- [6] Brüning, R., Neubau-Elektroloks der Deutschen Bundesbahn, Farbbildraritäten Bd. 6. 108 S., DGEG, Hövelhof 2010.
- [7] DB Netz AG, Gleise in Serviceeinrichtungen, Stand 1.10.2010, Betriebsstelle Gießen-Bergwald mit Plänen, Datei DE FGB NBS.pdf.
- [8] DB Netz AG, Gleise in Serviceeinrichtungen, Stand 1.6.2018, Gesamtliste, https://www.dbnetze.com/fahrweg



Abbildung 42: Blick vom Platz vor der Kirche nach Norden – ein Güterzug mit einer Lok Baureihe 152 der DB fährt auf dem Damm der Verbindungsbahn Richtung Wetzlar (April 2019).

- [9] Menk, H., Die Eisenbahn in Gießen und das Bahnbetriebswerk Gießen. 295 S., EK-Verlag, Freiburg 1993.
- [10] Rödel, V., Schomann, H., Kulturdenkmäler in Hessen Eisenbahnen in Hessen. 3 Bde, Theiss Verlag, Stuttgart 2005 (jetzt WBG Darmstadt).
- [11] Fahrplan gültig ab 8. Oktober 1922, Beilage des Gießener Anzeigers, Gießen 1922.
- [12] Website www.deutsches-kursbuch.de, Deutsches Kursbuch Sommer 1939.
- [13] Website "Das 1958-Projekt": https://www.db58.de
- [14] Gottwaldt, A.B., Schienenzeppelin Franz Kruckenberg und die Reichsbahn-Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit. 125 S., Rösler+Zimmer Verlag, Augsburg 1972.
- [15] Scharf, H.-W., Ernst, F., Vom Fernschnellzug zum Intercity. 884 S., EK-Verlag, Freiburg 1983.
- [16] Brüning, R., Mit Dampf auf der Main-Weser-Bahn, Farbbildraritäten Bd. 10. 144 S., DGEG, Hövelhof 2016.
- [17] Brüning, R., Meisterfotos von der Bundesbahn in Farbe, Bd. 3 Dieseltriebfahrzeuge 1957-66. 112 S., EK-Verlag, Freiburg 1983.
- [18] Mauerer, J., Grodecke, O., Langläufer mit drei Traktionen. eisenbahn magazin 5/2016:6-11, Alba Verlag, München 2016.

Weitere, nicht explizit zitierte Literatur:

Obermayer, H.J., Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven. 270 S., Frankh'sche Verlagshdlg., Stuttgart 1971.

von Rüden, F., Verkehrsknoten Frankfurt am Main. 112 S., EK-Verlag, Freiburg 2012.

Dazu Information aus weiteren Sonderheften Eisenbahn-Journal und Ausgaben von Hessische Heimat (Beilage der Gießener Allgemeinen Zeitung), sowie aus dem Internet von Wikipedia, diversen Foren und weiteren Websites, u.a. www.welt-der-modelleisenbahn.com.

Abkürzungen:

BASF: BASF SE, früher Badische Anilin- & Sodafabrik AG
DB: Deutsche Bundesbahn / seit 1994 Deutsche Bahn AG

HLB: Hessische Landesbahn

HLG: Holzlogistik und Güterbahn GmbH KLV: Kombinierter Ladungsverkehr LTE: Logistik- und Transport GmbH ÖBB: Österreichische Bundesbahnen SBB: Schweizerische Bundesbahnen

SNCF: Société nationale des chemins de fer français (französische Staatsbahn)





Viel hat sich geändert in nur einem Vierteljahrhundert, das zwischen diesen beiden Aufnahmen liegt (oben Lok Baureihe 110 am 20.4.1984, unten 111 146-7 am 1.4.2010): Die Häuser an der Hauffstraße verschwinden hinter der erheblich gewachsenen Vegetation, die meisten Flügelsignale sind durch Lichtsignale ersetzt, Gepäckwagen (und Postwagen) wie noch 1984 gehören der Vergangenheit an, und Doppelstockwagen sind nötig, um den Pendlerverkehr zu bewältigen; Strecke und Fahrzeuge gehören nicht mehr der Deutschen Bundesbahn, sondern Konzernsparten der privatwirtschaftlichen DB AG. Aber Züge rollen auch weiterhin durch Kleinlinden...