Bahnstrecke

An anderer Stelle berichtete ich bereits vor vielen Jahren über eine alte, vergessene Bahnstrecke, die ganz früher mal u.a. die große, seit über 30 Jahren stillliegende Fabrik angebunden hatte. Außerdem gab es dort noch viel früher sogar mal Personenverkehr, womit etliche umliegende Dörfer im Umkreis von vielleicht 15 km an eine größere, übergeordente Bahnstrecke angebunden wurden. Als die Fabrik niederging, endete auch die Zeit dieser Bahnstrecke, da der Güterverkehr in dem Moment ungefähr auf 0 zurück ging. Wie ich von älteren Anwohnern mal hörte, die damals schon hier lebten (wir wohnen ja erst seit 2006 hier), gab es nach Schließung der Fabrik nur noch sehr sporadisch mal einen einzelnen Güterwaggon zu einem Landwaren- und Baumaterialhandel in einem der Nachbarorte. Der Personenverkehr wurde sogar schon eingestellt, als die Fabrik noch in Betrieb war, da die meisten Beschäftigten schon mit dem Auto kamen. Der hiesige Bahnhof, oder Haltepunkt muss man wohl sagen, lag ohnehin recht weit von der Fabrik weg, so dass die Arbeiter, die mit dem Zug kamen, noch über einen km zufuß gehen mussten, bis sie im Betrieb waren, obwohl es direkten Gleisanschluß mitten ins Werk gab, aber der diente ja nur zum Gütertransport. Ungefähr um 1985 herum fuhr der letzte offizielle Zug, vielleicht später nochmal einzelne Fahrten, aber ab 1993 gar nichts mehr, weil die Strecke inzwischen zugewachsen war. Emsigen Bahn -

Liebhabern ist nun vor ein paar Jahren aufgefallen, dass diese kleine Strecke im Jahr 2016 ihre 120jähriges Jubiläum nach der Ersteröffnung feierte. Damit nicht genug, sie wollen die Strecke als so eine Art Museumsbahn nutzbar machen. Mit viel Aufwand haben Mitglieder eines Vereins

in unentgeltlicher Kleinarbeit von fast zwei Jahren den größten Teil der insgesamt 17 km langen Strecke von Zuwucherungen frei geschnitten und in einen provisorisch mit maximal 10 km/h befahrbaren Zustand hergerichtet. Dann gab es Anfang Herbst 2016 eine einzige Sonderfahrt mit einer richtigen alten Diesellok und drei Wagen dran, das sieht man nur noch selten, denn sonst fahren heute ja überall nur noch Triebwagen. Hier wurde Wert darauf gelegt, dass es ein Zug im alten Stil ist, wie er vielleicht ähnlich 1970 dort mal gefahren ist. Auf obigem Foto sieht man, dass die alten Bahndämme wie geleckt aussehen, nur noch Reste von einigen Ästen zeugen vom vorherigen Zustand. Den sieht man unterdessen auf dem Foto rechts,

welches wir ungefähr im gleichen Bereich im Jahr 2010 geschossen hatten, wo man noch große Mühe hatte, vor lauter Gestrüpp überhaupt das Gleis zu erkennen. Also da wurde schon viel geschuftet, um das alles wieder frei zu bekommen. Trotzdem fragen wir uns, ob sich dieser ganze Aufwand der Freiwilligen mit dem Freischneide - Einsatz wirklich gelohnt hat, denn ausser dieser einen Sonderfahrt, die wirklich im kriechenden Schritttempo statt fand, gab es danach bis heute keine einzige weitere Fahrt mehr. Im Gegenteil, einige Bereiche der Strecke wuchern langsam aber sicher schon wieder zu, da die Wurzeln des Gestrüpps größtenteils nicht mit entfernt wurden und dann ist das Buschwerk schnell wieder bei Stelle, wenn keine Züge darüber rauschen und es sich ungestört frei entfalten kann. Wie wir neulich erfahren haben, gab es offensichtlich kurz nach der obigen Sonderfahrt anlässich des 120 - jährigen Streckenjubiläums ziemlichen Ärger für die Bahnfreunde, da diese Fahrt von ganz oben, so einer Art bahngottgleichen Stelle, überhaupt nicht genehmigt war. Untere Bahnstellen hatten wohl alles genehmigt, aber ganz oben nicht nachgefragt und so wurde erst mal jede weitere Nutzung untersagt. Hinzu kam weiterer Ärger mit einigen Grundstücksbesitzern, die in manchen Bereichen die Bahndämme entlang der Strecke bereits vor Jahren von der Bahn abgekauft hatten, z.B. um damit ihren daran angrenzenden Garten zu verlängern. Die Bahnenthusiasten hatten auch dort, natürlich ohne die heutigen Besitzer zu fragen, einfach das Gelände betreten

und den Wildwuchs platt gemacht. Die sagen, dass sie treu im Glauben gehandelt hätten, dass alles noch im Bahnbesitz wäre. Das hätten die vorher klären müssen, dafür war jedoch keine Zeit mehr, denn ansonsten hätte man nicht mehr das 120jährige, sondern das 121jährige Jubiläum feiern müssen, was als sehr unrunde Zahl auch irgendwie blöd ausgesehen hätte. Wie dem auch sei, Kayla und ich, wir sind kürzlich fast die gesamte Strecke

an einem sonnigen Sonntagmorgen mal abgewandert. Dabei stießen wir nach einigen Kilometern am Streckenrand auf eine alte Telefonbude aus Wellblech. Gleich wurden Erinnerungen an die 1950er Jahre wieder wach, wo man solche Büdchen öfters entlang von Bahnlinien oder in Bahnhofsbereichen sah. Man hatte solche Bauwerke schon längst vergessen und bestimmt seit 40 Jahren keins mehr gesehen. Eigentlich finde ich es schön, dass sowas noch überlebt hat. An dem kleinen Fensterchen konnte man rein sehen und es war tatsächlich drinnen noch so ein alter grauer Telefonapparat mit Kurbel darin. Man könnte vermuten, dass das Ding sogar noch funktioniert. Ich weiss allerdings nicht, wen man darüber erreicht, denn Nummern wählen kann man mit diesen Apparaten ja nicht. Es wird wohl dann irgendwo in einem übergeordneten Bahnhof oder Stellwerk klingeln. Wäre die Tür offen gewesen, hätten wir das aus Spaß mal probiert, dann hätten die Bahnleute an der

angeschlossenen Stelle sicher an einen Geisterzug geglaubt, der sich auf einer seit Jahrzehnten stillgelegten Strecke nähert. Das haben wir natürlich nicht gemacht. Auf diesem Foto sieht man zugleich sehr schön, wie schnell sich der Wildwuchs nach der Freischneideaktion schon wieder breit gemacht hat, denn vom Gleis sieht man aus dieser Perspektive bereits gar nichts mehr, es ist aber da und befindet sich direkt neben dem Telefonmast.

Noch ein kleiner Blick zurück etwa ins Jahr 2008 bezüglich der selben Bahnstrecke, nur einige Kilometer gleisaufwärts mehr in Richtung unseres Heimatortes. Wir wohnten damals gerade vielleicht ein Jahr in unserem Haus und machten fast täglich stundenlange Erkundungen in der gesamten Umgebung. Dabei waren wir auch einige Kilometer dieser Strecke abgewandert und landeten an einem verlassenen Bahnhof, dessen langsamer Verfall uns sehr leid tat, da es eigentlich ein sehr schönes und stattliches Gebäude war. Die straßenseitigen Eingänge waren

damals schon mit Gestrüpp zugewachsen, das Gebäude selbst sah aber eigentlich noch relativ gut erhalten aus. Ein großer Bau, der genau genommen aus vier Gebäuden besteht, einem Anfangs - Querbau, fest daran angebaut ein längerer Längsbau, daran schließt sich wieder ein gleichartiger End - Querbau in den selben Abmessungen und gleichem Baustil an. Dahinter folgt in rund 10 m Abstand noch ein kleineres, wohnhausartiges Gebäude in einem anderen Baustil, welches vermutlich zu einer anderen Zeit errichtet wurde, was aber auch dazu gehört. In dem gesamten

Gebäude war endlos viel Platz, ich schätze mindestens 700 m² Wohn- und Nutzfläche, ohne das erwähnte Nebengebäude, welches sicher auch noch mal 150 m² Platz bot. An der Gleisseite stand eine Tür offen, so dass wir damals auch mal kurz in das

Bahnhofsgebäude gegangen waren. Ziemlich marode sah alles aus, Farbe platzte ab, Schimmel an etlichen Stellen, aber es stand sogar noch ein ausgedienter Fahrkartenautomat dort herum. Es war schon eine Schande, wie

man dort Werte einfach verfallen ließ. Soweit ich weiss, wurde das Anwesen vor rund vier Jahren doch noch gerettet und von einem Privatmann gekauft. Mittlerweile kommt man gar nicht mehr so nah an das Gebäude heran, weil die kleine Straße davor Privatstraße des neuen Eigentümers ist und alles weiträumig abgezäunt ist. Es erzählte neulich jemand, dass in Teilen des Bahnhofs angeblich ein Musikverlag Einzug gehalten hätte, ob das stimmt, weiss ich jedoch nicht.

Aktualisierung von Anfang 2017

Die Geschichte droht sich zu wiederholen. Da haben sich in den vergangenen Jahren die Bahnfreunde soviel Mühe gemacht, die alte Strecke wieder frei zu schneiden und es sogar irgendwie geschafft, dass ein einziger Zug als Jubiläumszug darüber gefahren ist, doch dann war schon wieder Schluß. Nach diesem einen Zug im Oktober gab es keine weitere Fahrt mehr. Mit

fast primitiven Methoden wurde, vermutlich auf Veranlassung der DB, die Strecke ab einem bestimmten Punkt sogar mittels schrägem Drüberlegen von alten Holzschwellen, die aber sogar im Untergrund an anderen Schwellen festgeschraubt sind, gesperrt. Da fährt so schnell kein Zug mehr drüber. Der mühsam entfernte Wildwuchs setzt schon wieder erneut ein.

Rund 13 km weiter wurden bereits Fakten geschaffen, indem man sogar die Gleise ganz heraus gerissen hat. In einem Bereich, wo die Bahn früher von einem Bahnhof zu einem Werksanschluß abzweigte ist jetzt nur noch der blanke Schotter und seitliche Eisenstangen mit Führungsrollen von früheren Seilzügen zu finden, mit denen wohl mal Weichen oder Signale betätigt wurden. Desweiteren stehen vereinzelt stellenweise noch alte Schaltkästen oder sowas ähnliches herum. In einer

regionalen Zeitung wurde das Gesamtgelände mit einer Größe von beachtlichen 12.000 m² zum Verkauf angeboten. Eine etwas eigenwillige Preisbezeichnung stand da, kein konkreter Preis, sondern dass man Angebote erwarte, das Mindestgebot, unter dem man nicht verkaufen würde, läge bei 262.000 Euro. Wieso so eine krumme Zahl und was passiert, wenn am Ende das höchste Gebot bei 260.000 Euro liegen würde ? Ob die dann echt, wegen fehlender 2.000 Euro den Verkauf ausschlagen? Andererseits für eine derart riesige Fläche scheint der Preis günstig zu sein, sofern es kein Bietergefecht gibt, bei dem sich die Interessenten gegenseitig ohne Hirn und Verstand in die Höhe treiben. Etwas später sind wir ab dieser Stelle des Fotos oben links auf dem Schotter

noch ein paar Kilometer weiter gewandert. Man konnte gut bemerken, dass in diesem Bereich die Gleise schon länger weg waren, da auf dem

ehemaligen Gleisbett schon recht hohe Bäume wuchsen. Um so erstaunter waren wir, als wir auf ein hallenartiges Gebäude trafen, welches rechts vom ehemaligen Gleisbett liegt und vermutlich früher mal ein Güterschuppen war, der schon recht beachtliche Ausmaße hatte. Leider steht das Gebäude trotz der massiven Bauweise sicher schon seit vielen Jahren leer. Wieder so ein Beweis für die unsinnige Art, wie

man dort mit Werten umgeht. So ein Gebäude hätte sich in gutem Zustand sicher problemlos zu einem ansehnlichen Preis verkaufen lassen, aber da lässt man lieber alles verfallen und keiner hat etwas davon. Nun weiss ich natürlich nicht, wem das gehört, augenscheinlich ist, dass sich keiner darum kümmert. Das Bauwerk ist auf dem kleinen Foto nur zu etwa 30 % zu sehen, es hat sicher eine Nutzfläche von über 500 m². Wo man vorne die Baumreihe sieht, verlief früher ein Gleis zu einem Prellbock, dessen Überreste noch weit hinten vor einem Damm vorhanden sind. Das Gleis, an dem die Waggons in diese Güterhalle entladen werden konnten, befand sich auf der rechten Gebäudeseite, die hier nicht zu sehen ist, auch dort ist alles ähnlich mit Bäumen und Sträuchern zugewachsen.

Einige Monate später sind wir in dem Bereich mal an einem Sonntagmorgen etwas gewandert, wobei wir auf die Idee kamen, mal einige weitere Kilometer der alten Bahntrasse zu folgen. Dabei stießen wir unterwegs ebenfalls noch auf einige Relikte aus besseren Bahnzeiten. Rund 1 km von

einem Dorf entfernt fanden wir im Boden die Reste von Fundamenten und Kellergewölben eines ehemaligen Bahnhofs. Kurz dahinter tat sich noch eine recht gut erhaltene, gepflasterte Ladestraße auf, die mit richtig altem Kopfsteinpflaster belegt war. Man sah, dass diese Ladestraße auch noch von Fahrzeugen genutzt wird, weil sich Grasbewuchs nur in der Mitte breit machte. Damit nicht genug, zwischen den Bäumen auf der rechten Seite lagen sogar noch zwei Gleise, die man auf dem Foto leider nicht wirklich erkennt. Weiter hinten, ungefähr in der Mitte des Bildes, sieht

man bei genauer Betrachtung noch eine alte Laterne von einer dort installierten Weiche als kleinen hellen Fleck. Die Gleise sind noch vorhanden, jedoch durch den Bewuchs mit Unkraut, Sträuchern und Bäumen nicht mehr richtig erkennbar. Diese Ladestraße endet jedoch nicht, wie oft üblich, an einem Damm, sondern sie führt als sehr gut begehbarer Weg noch über 2 km weiter. Immer fast gerade aus nur mit einem leichten Schwenk nach rechts. Rund 1,5 km von der oben geknipsten Stelle stießen wir dann auf ein altes kleines Häuslein, man könnte es auch als besseres Büdchen bezeichnen, aber massiv gemauert. Es hatte eindeutig früher auch etwas mit der Bahn zu tun, wenngleich wir nicht wissen, welchem Zweck es damals

diente. Vom Bautstil her erinnerte es etwas an Toilettenhäuschen, wie es sie früher manchmal am Rande von Bahnsteigen in Bahnhöfen mittlerer Größe gab. Ich glaube allerdings nicht, dass dies mal ein Toilettenhäuschen war, es schien eher eine technische Bewandtnis gehabt zu haben. Auf der Tür war noch in rotem Lack die Bezeichnung R 27 zu erkennen, neben der Tür hing irgend ein altes technisches Gerät, so ein kleiner Kasten. Im Unkraut neben und hinter dem

Büdchen standen noch einige verrostete kleine Schienenfahrgestelle herum. Dieses Häuslein stand etwas seitlich verschwenkt von der Ladestraße auf einer Art Wiesenplatz, der früher sicher nicht bewachsen war, während sich die Ladestraße selbst noch einen halben Kilometer weiter zog, wo sie dann abrupt in einer Art Waldbereich endete. Es könnte aber durchaus sein, dass sie früher dort noch weiter führte, weil man zwischen den Waldbäumen auch noch weiter die geschotterte alte Bahntrasse ausmachen konnte. Ab der Stelle sind wir jedoch umgekehrt, weil uns ansonsten die Wanderung zu lang geworden wäre. Vielleicht werden wir zu einem späteren Zeitpunkt noch mal ab dieser Stelle zu weiteren Erkundungen der Bahngeschichte ansetzen.

Kurze Zeit danach suchten wir die gleiche Stelle wieder auf, und setzten ab dort die Begehung der ehemaligen Bahntrasse durch das Waldgebiet fort. Bereits nach rund 400 m ließ der starke Baumbewuchs nach und die Landschaft wurde etwas offener. Dadurch war auch das alte Schotterbett wieder wesentlich deutlicher zu erkennen und in Teilbereichen sogar noch so gut erhalten, dass man glauben mochte, die Gleise wären dort erst vor wenigen Wochen heraus gerissen worden. Kaum Unkraut, kaum Bewuchs. Nach weiteren etwa 300 m folgte links von der

Trasse ein sehr seltsam gebauter Schuppen, der im vorderen Bereich stabil gemauert war und etwa die Größe von 2 Autogaragen, nur höher, hatte. Direkt daran schloss sich noch ein niedrigerer Bau aus Holz und Dachplatten an, der vermutlich wesentlich später mal angebaut wurde. Der Schuppen hatte aus unserer Sicht eindeutig auch etwas mit der früheren Nutzung zu Bahnzwecken zu tun. An der Kopfmauer hing noch ein uraltes Schild, auf dem was mit Ausschlackstelle

stand. Rechts das Schild noch mal separat. Was auch immer das bedeuten soll, es dürfte schon sehr alt sein. Vermutlich wird das Gebäude heute von Privatleuten für andere Zwecke genutzt, vielleicht als Lagerraum oder sowas, jedoch war der Zustand ziemlich schlecht, aber noch nicht baufällig. Auf dem Schotterbett lagen

hier stellenweise sogar noch Reste von Gleisen, die man wohl vergessen hatte abzubauen. Dann gab es noch mit grauen Granitsteinen eingefasste Schächte im Boden. Es wurde erkennbar, dass in dem Bereich früher sogar mehrere Gleise gelegen haben müssen, geschätzt mindestens vier nebeneinander. Vielleicht war das damals mal eine Art Land - Güterbahnhof oder etwas ähnliches. Wir stapften unterdessen auf der vermeintlichen ehemaligen Haupttrasse weiter. Rund 1 km nach dieser Stelle folgte in einigem Abstand ein Dorf sowie ein ehemaliges Bahnhofsgebäude, welches sich in einem sehr guten Zustand befand. Wir glaubten, dass das Gebäude zu Wohnzwecken

umgebaut worden war. Als wir auf der ehemaligen Gleisseite näher heran traten, stellten wir aber fest, dass es wohl leer stand und unten stand sogar die Tür offen, die früher zum Bahnsteig führte. Das passte eigentlich überhaupt nicht zu dem guten Gebäudezustand, denn man weiss ja, wie schnell heute alles von bescheuerten Vandalen niedergemacht wird, wenn es offen steht. Wir trauten der Sache nicht so recht, vielleicht hatte auch nur jemand in einer Art Vergesslichkeit oder Leichtmut vergessen diese Tür zuzumachen. Trotzdem liess ich es mir nicht nehmen, einfach mal ein kleines Foto

durch die Tür zu schiessen, ohne das Gebäude weiter zu betreten. Im Erdgeschoss scheint zumindest dieser erste Raum noch so erhalten zu sein, als ob erst gestern der letzte Zug hier gefahren wäre. Es gab sogar noch einen altmodischen Fahrkartenschalter mit so einem Sprechgitter in der Scheibe (siehe linke Wand auf rechtem Foto). Der Boden war noch mit originalen, alten Fliesen belegt, wie

man sie ganz früher öfters in Bahnhöfen fand, die immer wechselweise in schwarz und weiss im Rauteckmuster gelegt sind. Dank mangelnder Reinigung waren die weissen Fliesen allerdings eher gelbbeige. Ansonsten wirkte alles sehr gut erhalten. Unsere Vermutung war, dass die obere Etage und auch Teile des Erdgeschosses heute schon als Wohnung dienen, nur halt dieser Bereich nicht. Vom Gesamteindruck her schien uns

dieses Bahnhofsgebäude aber nicht aus der Anfangszeit der ursprünglichen Strecke zu stammen, es wurde vermutlich nach dem zweiten Weltkrieg neu aufgebaut. Der gesamte Baustil ist für hier die Gegend eher etwas untypisch und hat nach unserer Meinung eher fast schon einen etwas norddeutschen Charakter. Die Bahn hatte jedoch da so ihre Normbauten und so konnte es kommen, dass zu einer bestimmten Zeit in andere Regionen solche Baustile “exportiert” wurden. Von diesem Bahnhof aus wanderten wir noch etwa 4 km weiter auf der alten Schotterpiste der Trasse und staunten nicht schlecht, als ab dem nächsten folgenden Bahnhof die Gleise wieder begannen. Dabei war das

eigentliche Streckengleis sogar blitzeblank, also kürzlich noch von einem Zug befahren worden. Ins leichte Gegenlicht der Mittagssonne fotografiert hat das Bild schon etwas sehr idyllisches, finde ich. Im Bereich der angrenzenden kleinen Waldgebiete führt eine sehr alte Steinbrücke über die Bahnstrecke und weit hinten am Horizont wirkt es, als stünde ein hoher Tannenbaum mitten auf der Strecke, was natürlich nicht so ist, weil die Strecke kurz davor seitlich verschwenkt, was man auf der Distanz, die sicher weit über 1 km entfernt liegt, nicht mehr erkennen mag. Das Abzweiggleis wird unterdessen wohl kaum noch oder eher gar nicht mehr befahren, weil gleich hinter dem Abzweig schon eine Fichte mit ihren Ästen in den Gleisbereich ragt. Das dortige Bahnhofsgebäude wollte ich auch noch ausgiebig fotografieren, jedoch war ausgerechnet in dem Moment der Akku in meiner Digitalkamera leer. Das wird aber demnächst nachgeholt und dann hier noch ergänzt. Was es dort an dem heutigen Endbahnhof noch zu geben scheint, ist eine kleine Fabrik, ein großer Landwarenhandel der Raiffeisen - Kette, ein Baustofflager, das recht groß ist sowie ein Verladeplatz für Holz. Das unterstreicht die These vom Güterverkehr. Wir fuhren mit

dem Auto eine kleine Landstraße, die in einigem Abstand der Richtung der Bahnstrecke folgt, bis zum nächsten Bahnhof dieser Strecke in südlicher Richtung. Bis wir dort waren hatte sich der Kameraakku etwas erholt und es gelang wenigstens dort ein einziges Foto von diesem Landbahnhof zu machen. Dieser Bahnhof wirkt mitten in viel Landschaft sehr idyllisch, der eigentliche Ort, zu dem er gehört, liegt fast 2 km entfernt. Ein hübsches,

altertümliches Gebäude einschließlich großem Fachwerk - Güterschuppen, beide Bauwerke dürften noch aus der Anfangszeit der Bahnstrecke stammen. Der Bahnhof war bewohnt und dient heute wohl als Einfamilienhaus. Von uns erhielt er den Spitznamen “Maggi - Bahnhof”, da an dem Güterschuppen noch ein sehr großes, altes und gut erhaltenes Blech - Reklameschild von 1950 hing, auf dem für Maggi - Würze geworben wurde. Der alte Bahnsteig war zwar noch vorhanden, aber mit Gras bewachsen und darauf gab es, soweit erkennbar, keine Einrichtungen

von früher mehr, also dort hält mit Sicherheit kein Zug mehr. Auf der gegenüberliegenden Seite (rechts) waren noch Reste eines alten Gebäudes, welches früher sicher mal zur Bahn gehörte. Das war jedoch zum größten Teil schon eingestürzt. Wir sind dann auf der Strecke noch etwas weiter gewandert,

natürlich nicht mitten auf dem Gleis, auch wenn es auf den Fotos so aussehen mag, dieser Standort mittig wurde nur zum Fotografieren eingenommen. Wie das Gleis selbst belegt, fahren ja wohl ab und zu noch Züge, sonst wäre es nicht so glänzend an der Oberfläche. Trotzdem ist uns während der Begehung nirgendwo ein Zug oder auch nur eine Lok begegnet. Ich weiss jetzt nicht, wie lange es nach der Befahrung dauert, bis das Gleis obendrauf wieder rostig wird, das hängt sicherlich auch vom Wetter ab, bei Feuchte rostet es schneller. Wir vermuten, dass der blanke Zustand etwa 2 - 3 Tage anhält.

Es ist definitiv wohl so, dass diese Strecke von der “anderen” Seite her in diesem Teilstück noch liegen gelassen wurde, weil man sie auch noch gelegentlich nutzt, wie man an dem blanken Gleis eben eindeutig erkennt. Ob dort noch Personenverkehr stattfindet oder nur Güterverkehr, das wissen wir noch nicht genau. Vermutlich dürfte jedoch nur noch Güterverkehr stattfinden, da in den Dörfchen in diesem Bereich eher nur wenige Leute leben, wodurch sich Personenverkehr kaum lohnen würde. Außerdem waren die alten Bahnsteige nicht so ausgestattet, dass man sie noch ernsthaft nutzen könnte, das sieht man auch sehr schön an dem Bahnsteig von diesem kleinen Unterwegsbahnhof. Unklar ist ebenso, ob die DB oder eine Privatbahn diese Befahrungen macht.

Nachtrag Nr. 1)

Wie oben versprochen, folgen hier noch einige Motive der gleichen Strecke ab der Stelle, wo heute noch die Gleise liegen. Den Anfang macht der heutige Endbahnhof der Linie, der damals wegen dem leeren Kameraakku nicht geknipst werden konnte und der heute das absolute Ende der Gleiswelt dieser Bahn darstellt. Oben der “Maggi - Bahnhof” liegt somit eine Station vor diesem.

Ein relativ großes Doppelgebäude, teils noch mit alter Bahnsteigüberdachung und sogar die alten Bahnsteiglampen stehen noch, obwohl dort heute keine Personenzüge mehr fahren, wie wir von einem Mann erfuhren, der zufällig gerade dort entlang wanderte, als wir zum zweiten Mal dort aufkreuzten. Vorne in dem Schuppen ist noch eine alte, rostige Anlage, die wie ein Sieb oder so ähnlich aussieht. Am Horizont führt die Strecke vermeintlich weiter, endet heute aber

nach etwa einem Kilometer an einer kleinen Fabrik, die noch gelegentlich für etwas Güterverkehr sorgt. Früher ging die Strecke tatsächlich weiter, dort folgte dann in einigen km Entfernung das weiter oben gezeigte Bahnhofsgebäude in dem moderneren Klinkerbaustil, wo heute keine Gleise mehr liegen. Die kleine Fabrik ist das schemenhaft noch so gerade erkennbare, weisse Gebäude oben am Ende unterhalb des Waldes. Dort gibt es auch noch einen Platz neben dem Gleis, der sporadisch zur Verladung von Baumstämmen genutzt wird, etwa einmal pro Jahr. Im Hintergrund der Fotografin (Kayla war das) befindet sich rund 400 m vor dem Bahnhof ein großes Raiffeisen - Landwarenlager. Was man auf dem Bild nicht sieht, neben dem Grünstreifen rechts gibt es noch ein zweites Gleis, welches nach vielleicht 300 m mittels einer Weiche wieder auf das Hauptgleis zurück führt. Dieses Zweitgleis ist aber sehr rostig und wohl schon lange nicht mehr befahren worden. Wir setzten uns ins Auto und fuhren dann zum übernächsten Bahnhof, den wir bislang noch nicht aufgesucht hatten. Das war für

einen kleinen Landbahnhof schon ein relativ imposantes Gebäude, welches im Baustil wesentlich schöner war, als dieser Endbahnhof oben. Baulich eine

Art Gemisch aus dem Maggi - Bahnhof weiter oben, der ja zwischen diesen beiden Bahnhöfen liegt, nur etwas größer durch einen seitlich angebauten Gebäude- und Treppenhausteil. Dafür war hier der Güterschuppen (rechts) deutlich kleiner, als an dem Maggi - Bahnhof oben. Hier das Bahnhofsgebäude sah so aus, als ob die Wohnungen oben bewohnt wären und dieser breite, überstehende Anbau vorne war wohl eine Art Dienstraum oder früher mal ein Stellwerk gewesen. Das Gelände war gleisseitig

sehr groß und man erkannte, dass früher dort mal zahlreiche Gleise gelegen haben müssen. Heute liegt nur noch einsam das Durchgangsgleis und zu stellen gäbe es in dem Stellwerk wohl nichts mehr, da ohne weitere Gleise auch keine Weichen existieren, die bedient werden wollen. Früher muss also dort allerhand los gewesen sein. Das zugehörige Dorf lag ungefähr 500 m links von dem Bahnhof, war also stets auch schon relativ weit weg. So führte uns an dem Tag die Reise

auch noch zum nächsten Bahnhof an dieser Strecke, der von obigem etwa 5 km weiter südlich lag. Er war fast im gleichen Baustil errichtet, wie obiger, auch die Größe war sehr ähnlich, auch er verfügte über solch einen großen, ehemaligen Stellwerks-Anbau. Ab hier gab es sogar noch uralte Telefon - Leitungen der Bahn mit Isolatoren auf Masten, ganz wie früher. Manch ein Museum hätte daran heute gewiss seine Freude, sowas habe ich schon

mindestens 15 Jahre nicht mehr gesehen. Immerhin, dort lagen sogar längs des Bahnhofes noch zwei Gleise, also das Hauptstreckengleis und so eine Art Abstellgleis, welches weit hinten in den Feldern an einem Prellbock endete. Das Abstellgleis muss sogar im ersten Bereich in der letzten Zeit nochmal befahren worden sein, da es auf den ersten ca. 150 m oben etwas blank gescheuert war, aber nicht so sehr, wie das Hauptgleis. Nach diesem Teilstück war es dann aber sehr rostig und zugewuchert. Was man auf dem Bild hier nicht sieht, der Güterschuppen, der sich, ähnlich wie oben, auf der nördlichen Seite des Bahnhofs direkt angebaut befindet, war hier bei dem Bahnhof moderner. Während auf dem oberen Bild der Güterschuppen teils in Fachwerkbauweise war, war er hier an dem Bahnhof etwa 50 % größer und in verputztem Mauerwerk errichtet. Vermutlich wurde dieser Güterschuppen nach dem zweiten Weltkrieg neu gebaut. Das Dorf lag hier in dem Fall gleich links, quasi hinter den Bäumen, könnte man sagen.

Rund zwei Wochen später waren wir ohnehin wegen einer anderen Sache wieder in der Gegend und so suchten wir in einem Aufwasch auch noch den nächst folgenden Bahnhof auf. Der war, bei genauer Betrachtung im Prinzip auch durchaus ähnlich in der Bauart, aber erstens deutlich größer, zweitens um einem schönen Anbau mit Jungendstilelementen erweitert, der etwas anders gebaut war, als das Hauptgebäude und zudem war dieses in der Mitte befindliche Hauptgebäude in den Giebelfassaden noch weitreichend verschiefert. Ein sehr hübsches, aufwendiges und geräumiges Gebäude, zusätzlich noch mit großem Fachwerk - Güterschuppen. In dem niedrigeren Anbau auf

der rechten Seite war unten früher eindeutig mal eine große Bahnhofsgaststätte, die

mittlerweile laut einem kleinen Schild am Eingang zu einem Tonstudio umgebaut worden ist. Darüber scheint eine Wohnung zu sein. In dem eigentlichen Hauptgebäude befinden sich sowohl im ersten, zweiten und im Dachgeschoss jeweils Wohnungen, während es so wirkte, als ob im Erdgeschoss dort noch Bahnanlagen in Betrieb wären. Der Güterschuppen verfügte vorne über eine schräge Rampe und wurde als Garage für 2 Autos und 2 Traktoren genutzt, was man von hier

der Gleisseite nicht sieht. Das eigentliche Dorf liegt quasi im Rücken des Betrachters auf der anderen Seite des Gleises in vielleicht 200 m Abstand und war schon etwas größer, vermutlich dürfte es um die 2000 Einwohner haben. Um den Bahnhof zu erreichen muss man durch eine schmale Unterführungsstraße fahren. Fahrzeuge, die höher als 2,50 m sind, passen nicht durch diese Unterführung. PKW und Kleinbusse passen da noch problemlos durch, wer aber mit einem LKW an den Bahnhof will, muss einen weiten Umweg von mehr als 7 km über ein Nachbardorf in Kauf nehmen, von wo aus dann eine Straße durch den bergigen Wald im linken Hintergrund bis dorthin führt. Einen Passanten, der dort gerade spazierte, befragten wir einfach mal. Es stellte sich heraus, dass er in dem Dorf wohnt und einiges zur Geschichte wusste. Laut seinen Angaben befindet sich dieses Bahnhofsgebäude seit 4 Jahren in Privatbesitz, nur unten im Erdgeschoss wären mehrere Räume von der DB dann wieder zurück gemietet worden, die halt irgendwie für den spärlichen Güterverkehr ab und an noch gebraucht würden und an manchen Tagen sogar mehrere Stunden mit Personal besetzt wären, obwohl vielleicht nur ein einzelner Güterzug mit 3 Waggons vorbei zieht und nach einigen Stunden wieder zurück kommt. Er sagte, dass der Bahnhof früher sogar mal über 6 Gleise verfügt habe, 2 Streckengleise, ein Abzweiggleis auf eine Stichbahn, ein Anschlußgleis und 2 Abstellgleise. Davon ist, neben dem einzelnen Haupt - Streckengleis, nur noch ein Abstellgleis übrig geblieben und selbst das wird so gut wie nicht mehr benutzt. Die Reste der Stichbahn, die ab hier abzweigte (was wir erst später erfuhren), haben wir ebenfalls besucht und auf einer separaten Seite **Stichbahn** zusammengefasst. Früher, bis in die 1970er Jahre hinein, wäre viel Obst und Kartoffeln verladen worden, so dass in der Ernte - Saison stets die Abstellgleise mit Güterwaggons voll waren. Das ist aber schon lange vorbei. Ebenso lange vorbei ist wohl der Personenverkehr, der schon vor über 20 Jahren eingestellt wurde, was somit sicher auf die gesamte Strecke zutreffen dürfte. Dadurch wissen wir das nun auch endlich, es war ja lange unklar, ob da vielleicht docht noch Personenverkehr herrscht oder seit wann nicht mehr. Die Zahl der Güterzüge heute schwanke stark, im Durchschnitt käme man auf etwa 3 Stück pro Woche, die selten länger als 3 Waggons wären, manchmal käme auch nur eine einzelne kleine Lok, die dann spät nachmittags mit einem Waggon zurückkehren würde. Da wir nun einmal in der Gegend waren

und die Zeit nicht sonderlich drängte, beschlossen wir, von obigem Bahnhof aus auch noch den nächsten zu besuchen. Das Gebäude dort war im Baustil weitgehend identisch mit dem sogenannten Maggi - Bahnhof weiter oben, nur dass hier alles um 180° gedreht aufgebaut war, dh. der Güterschuppen befand sich an der Nordseite des Bahnhofs, zudem war er etwas kürzer als der Güterschuppen an dem Bahnhof weiter oben. Dafür

besaß hier der Bahnhof noch einen kleinen Stellwerks - Vorbau in Richtung Gleis. Das Gebäude selbst war in einem erheblich schlechteren Zustand, als das oben gezeigte. Wir waren uns nicht ganz sicher, ob es bewohnt war oder nicht. Unten sah alles leerstehend aus, oben eher nicht. Weitere Gemeinsamkeit mit obigem, fast baugleichen Maggi - Bahnhof war die sehr ruhige und fast schon einsame Lage. Der zugehörige Ort befindet sich auch hier rund 2 km entfernt in

Blickrichtung der Gleise. Womit wir bei einer weiteren Besonderheit wären, hier lagen nämlich, im Gegensatz zum Maggi - Bahnhof, sogar noch 2 Gleise. Das vom Bahnhofsgebäude weiter entfernte Gleis, welches längs zu dem Dammrücken verläuft, war hier das Haupt - Streckengleis, davor stand sogar noch so eine Fernsprechkiste. Zudem fanden wir seltsam, dass an diesem Hauptgleis die Bahnsteigkante des ansonsten sehr einfach gehaltenen Mittelbahnsteigs so aussah, als wäre sie erst vor wenigen Jahren komplett erneuert worden, aus speziellen modernen, hellen Beton - Formsteinen. Das Gleis vorne am Bahnhof war rostig. Der Abzweig auf dieses Gleis lag schon sehr weit vor dem Bahnhof , schätzungsweise in 1 km Entfernung nach Norden gesehen und es verlief so weit wir sehen konnten, noch mindestens 2 km weiter in Richtung Süden parallel zum Streckengleis. Ob es dort wieder zurück auf dieses Hauptgleis schwenkt oder an einem Prellbock endet, wissen wir nicht, da es uns an dem Tag doch zu lästig war, diese lange Strecke abzuwandern. Im vorderen Bereich war mit Abstand zum Gebäude durch eine asphaltierte Zufahrt zum Bahnsteig und einen Maschendrahtzaun getrennt, ein kleiner Garten angelegt, der dafür spricht, dass der Bahnhof im Obergeschoss wohl doch bewohnt ist, denn es wird sicher keiner hier einen Garten anlegen, der dafür extra ein paar Kilometer anreisen muss, der dürfte also von Bahnhofsbewohnern stammen. Vor allem Gemüse wurde dort gezogen. Man muss sich bei genauer Betrachtung schon wundern, dass früher offensichtlich viele Bahnhöfe recht weit entfernt vom Ort angelegt wurden, wahrscheinlich hatte das seine Gründe in der topografischen Führung der Strecke, die sich nicht immer problemlos näher an die Dörfer heran legen ließ ohne einen noch wesentlich höheren Aufwand zu betreiben. Gerne hätten wir an dem Tag auch noch den nächstfolgenden Bahnhof in südlicher Richtung besucht, aber inzwischen war es schon so spät geworden, dass wir es vorzogen, auf direktem und kürzesten Weg bis nachhause zu fahren.

Wer uns kennt, der weiss, wenn wir erst mal an einem Thema dran hängen, dann lassen wir so schnell nicht wieder locker. So fuhren wir am darauf folgenden Freitag mit dem Auto in Richtung dieses nachfolgenden Bahnhofs. Dazu muss man anmerken, dass wir normalerweise freitags nur selten weitere Touren mit dem Auto unternehmen, weil es da erfahrungsgemäß meistens voller und wesentlich hektischer ist, als an anderen Tagen, da macht das nicht soviel Freude. An dem Tag gab es aber eine Ausnahme, die jedoch gleich im Chaos endete, weil es unterwegs auf einer Landstraße etwa 10 km vor unserem Ziel einen Unfall mit reichlich Materialschaden gegeben hatte. Zum Glück war keinem Menschen etwas passiert, aber großer Blechschaden an gleich 4 Autos, so mussten die Schrottmengen erst mal weggeräumt werden. Der Verkehr staute sich bis zum vorherigen Dorf. So verließ uns alsbald die Lust, weiter im Stau zu stehen und da es eine Landstraße war, konnten wir wenden. Danach befuhren wir eine uns bis dato völlig unbekannte Landstraße, die uns nach rund 12 km ebenfalls in einen Ort an der Bahnlinie führte, allerdings gab es dort dann schon den “überübernächsten” Bahnhof zu bewundern. Wir waren also dort bereits 3 Stationen weiter, als oben auf dem letzten Foto. Schon am ganzen Charakter des Dorfes merkte

man, dass man sich hier wieder mehr einem Ballungsgebiet nähert. Der ganze Aufbau des Ortes in eher sachlich, nüchterner Art und auch die Größe dieses Dorfes, die um ein Vielfaches höher lag, als bei den vorangegangen Orten, vermittelte gleich auf Anhieb, dass es hier mit der ländlichen Idylle vorbei ist. Unterdessen ist das Bahnhofsgebäude sehr schön, befindet sich jedoch direkt neben einer Fabrik, wo es munter zischt und rasselt, also kein ruhiger Wohnort um zu relaxen. Der Baustil des Bahnhofs war stark anders und moderner, wohl aus den späten 1950er Jahren, mit viel Stein und Beton.

Alles wirkte äußerst solide gebaut, stilistisch unterdessen stark angelehnt an die Bauweisen aus der Zeit kurz vor dem zweiten Weltkrieg. Ich vermute, dass die Bahn früher ein großes Archiv mit vorgefertigten Systemplänen hatte, die dann den örtlichen Gegebenheiten noch etwas angepasst wurden, aber einer Art interner Baukasten - Norm entsprachen. An dem Bahnhof waren alle Fenster mit dicken Holzplatten zugeschraubt, da er ungenutzt leer stand und man so Schäden durch verrückte Vandalen vermeiden wollte. Wie es der Zufall wollte, machte auf dem

Bahnsteig gerade ein Malermeister eine Zigarettenpause, dessen Unternehmen damit beauftragt war, an dem Bahnhofsgebäude einige Stellen auszubessern und aufzuhübschen, da es in Kürze verkauft werden soll. Der freundliche Mann, er ist übrigens noch auf dem Foto mit verewigt, gab gerne Auskunft und beschrieb, dass der Bahnhof auch innen bereits total mit Betondecken gebaut sei, auch in den oberen Geschossen und alles sei stabil, wie für die Ewigkeit und noch länger darüber hinaus. Er sagte, dass der künftige Käufer des Gebäudes damit einen guten Fang machen würde, weil Gebäude, die qualitativ so hochwertig und stabil gebaut sind, heute die absolute Ausnahme wären. Wie er beschrieb, würde er ja oft auf modernen Baustellen an Neubauten eingesetzt und dagegen wären die meisten heutigen Bauten nur noch primitive Pappmascheebuden. Nach seinen Informationen gehören noch rund 2.700 m² Umland dazu, wovon ein Großteil auf ehemalige Parkplätze vor und neben dem Gebäude entfallen sowie auf die Verlängerung eines weiten Bereiches an der hier sichtbaren Güterschuppen - Giebelseite. Nach seinen Informationen soll das Anwesen für 135.000 Euro verkauft werden. Auch wenn das Hauptgebäude auf den ersten Blick von außen eher klein wirkt, so täuscht das, weil es quasi quer steht und eine sehr große Tiefe aufweist und wenn man genau schaut, erkennt man, dass im Erdgeschoss 4 Fenster in einer Reihung nebeneinander sind, was auch auf eine relativ hohe Breite hindeutet. Da der Güterschuppen relativ lang gezogen ist, wirkt das Hauptgebäude gedrungener. Der Maler sagte, dass im Erdgeschoss rund 150 m² zur Verfügung stünden, im ersten Stock immerhin weitere 120 m² und im Dachgeschoss gäbe es 3 ausgebaute Räume mit etwa 50 m² Fläche sowie einen großen Dachboden. Das Gebäude ist komplett unterkellert mit 150 m² Nutzfläche und der Güterschuppen böte laut seinen Angaben rund 200 m² Nutzfläche und sei sogar auch noch teilunterkellert, etwa zur Hälfte der Fläche. Also Platz gibt es reichlich und der künftige Käufer erhält dafür wirklich extrem stabile, gut erhaltene Bausubstanz, die natürlich nach einigen Schönheitsreparaturen verlangt, aber eben nichts Wesentliches. Manche könnten es wohl als Problem sehen, dass im Erdgeschoss noch sämtliche Bahnanlagen eingebaut sind, sogar solche Stellbänke für Weichen und Signale, die draussen schon seit Jahrzehnten verschwunden sind, einen kompletten Schalter, Warteraum, Toiletten, Waschraum usw. findet man auch noch. Negativ ist halt die recht unruhige Lage, erstens neben einer rumorenden Fabrik und zweitens in dem Fall tatsächlich mitten im Ort. Das war bei den letzten Bahnhöfen ja völlig anders, die lagen meist ziemlich abseits, dafür jedoch landschaftlich sehr idyllisch. Von Idylle ist, bezogen auf die Umgebung, bei diesem Bahnhof keine Spur, wenngleich man nach bestenfalls 2 km Autofahrt außerhalb des Ortes dann wieder auf sehr schöne, waldreiche Landschaften trifft.

Zur vollständigen Erforschung der alten, in Teilbereichen abgebauten Land - Bahnstrecke, fehlten uns nach den Erkundungen zu diesem Zeitpunkt noch 4 Bahnhöfe innerhalb des Bereichs von unserem Heimatort in Richtung Süden bzw. Südwesten, sowie noch 2 weitere Bahnhöfe im schon lange gleislosen Bereich in Richtung Nordosten, um die Strecke komplett zu kriegen. In Richtung Süden waren das die beiden, die wir aus oben genannten Gründen übersprungen hatten, dann den südlichsten Bahnhof der Bahn, der heute zugleich der Startpunkt selbiger ist, sowie in dem bereits besuchten mittleren Abschnitt ohne Gleise fehlte noch einer, den wir irgendwie übersehen hatten. Da glaubten wir, dass dazwischen nichts mehr wäre und erfuhren erst später, dass es zwischen diesem weit oben erwähnten, verlassenen einsamen Güterschuppen und der darunter gezeigten alten Ladestraße von einem verschwundenen Bahnhof sogar noch einen weiteren Bahnhof gegeben haben muss. Irgendwie hatten wir den übersehen, weil wir bei der Fortsetzung der Begehung der alten Trasse in dem Fall ausnahmsweise nicht exakt an der gleichen Stelle weiter gemacht hatten, an der wir zuvor aufgehört hatten. Wir waren damals im Glauben, dass diese Bahntrasse dort geradeaus durch den Wald weiterführt und haben deshalb die Erkundung später, quasi ab einer gedachten geraden Linie, einige Kilometer weiter südlich wieder aufgenommen. Auf diese simple Weise war uns entgangen, dass die Bahntrasse kurz hinter dem verlassenen Güterschuppen am Anfang des folgenden Waldbereichs einen deutlichen Bogen nach Westen schlägt, um dann nach einigen Kilometern wieder auf die alte Linie zurück zu finden. Diesen Bogen hatten wir völlig übersehen, er macht an Streckenlänge locker weitere 3 km aus und genau im Bauch des Bogens, an der westlichsten Stelle der ganzen alten Bahnstrecke, liegt noch ein weiterer Bahnhof, heute natürlich auch ohne Gleise. Da uns das keine Ruhe ließ und weil dieser Bereich von unserem Heimatort mit dem Auto höchstens 20 km entfernt liegt, wurde am folgenden Sonntag zunächst nach diesem verschwundenen Bahnhof verhandet und das mit Erfolg. Trotzdem haben wir uns anfangs nicht gerade mit Ruhm bekleckert, weil wir wie die Blöden in dieser Gegend herumgefahren sind, aber keinen Bahnhof gefunden haben. Als wir schon davon überzeugt waren, dass es diesen Bahnhof wohl schon lange nicht mehr gibt und alles abgerissen ist, stießen wir durch einen dummen Zufall doch noch auf ihn. Wir hatten den

eigentlich schon bekannten Fehler gemacht, den Bahnhof in der Nähe eines Dorfes zu suchen, was früher nicht immer so war. Als wir schon den Heimweg antreten wollten, kamen wir an einer kleinen Straße, die über 3 km vom zugehörigen Ort entfernt lag und durch Felder und Waldbereiche führte, an einem kleinen, asphaltierten Abzweigweg vorbei, wo uns ein im Graben umgefallenes, uraltes rostiges Hinweisschild auffiel, welches in diesen Weg zeigte. Es war kaum noch leserlich, weil rostig und mit grünen Algen überzogen, aber mit etwas Phantasie konnte man aus dem Rest - Gekrakel noch das Wort “Bahnhof” ausmachen. So fuhren wir diesen Weg und nach weiteren 700 m staunten wir

Bauklötze, als wir auf ein imposantes Gebäude mit einer schier endlos langen Güterschuppenhalle stießen. Wie man auf dem Foto von der Gleisseite sieht, gibts dort keine Gleise mehr, bis auf vielleicht 25 Meter, die offenbar vergessen wurden, die man bei ganz genauer Betrachtung ganze vorne im Foto im Bewuchs noch als dunkle Linie ausmachen kann. Unkraut und kleine Bäumchen wuchern im Schotterbett bereits um die

Wette. Der Güterschuppen war erkennbar wesentlich später mal an den Bahnhof angebaut worden, alles in sehr stabiler Beton- und Steinbauweise mit weiss verputzten Außenwänden. Auf dem Bild sieht man nur etwa 50 % des Güterschuppens, weil er auf Grund seiner Länge und des Standortes fürs Foto nicht ganz aufs Bild passte. Der dürfte in den 1950er Jahren erbaut worden sein. Vermutlich war der ursprüngliche Güterschuppen nur dieser kurze Teil, der bis dort reichte, wo man die Trennfuge im Dach sieht. Sehr verblüffend war für uns, dass man in einer solch abgelegenen Einzellage ein derart großes Bahnhofsgebäude benötigt hat. Der zugehörige Ort liegt, wie bereits oben erwähnt, in gut 3 km Entfernung östlich davon und ist keineswegs ein Dorf, dem man eine überregionale Bedeutung zusprechen würde, eher ein übliches Dorf wie viele in der Gegend. Heute mit schmuckem Neubaugebiet am Ortsrand, aber selbst aktuell dürften dort bestenfalls 1000 Einwohner leben, eher nur 800. Damals, als der Bahnhof erbaut wurde, haben in dem Nest sicherlich höchstens 300 Leute ihr Zuhause gehabt, also wozu ein solch imposanter Bahnhof ? Man kann vermuten, dass vielleicht militärische Gründe dahinter steckten, weil mir jemand sagte, dass es ungefähr 5 km nordöstlich von dort früher mal eine große Kaserne gegeben haben soll, die jedoch schon 1975 abgerissen wurde. Diese Kaserne hätte ein Anschlußgleis gehabt, welches an diesem Bahnhof seinen Ausgangspunkt hatte. Von der Ausstattung her würde man jedoch vor allem auf einen regen Landhandel tippen, so dass der Bahnhof in dieser Hinsicht mal ein wichtiger Umschlagpunkt war, was auch die üppigen Dimensionen des Güterschuppens erklären würde. Alle Gebäude machten in der Substanz einen gut erhaltenen, aber dennoch leerstehenden Eindruck. Eigentlich sehr schade, wenn so etwas ungenutzt leer steht. Das Gebäude ist in einem eigenständigen Baustil errichtet, der von den meisten Bahnhöfen an der Strecke total abweicht. Eigentlich müssten sich um eine solch wunderschöne Einzellage die Leute schlagen, um ein derart tolles Objekt zu kaufen und zu bewohnen, aber es steht leer. Vielleicht gibt es dafür auch andere Gründe, denn dank der heutigen überzogenen Umwelt - Vorschriften, die wir nicht zuletzt auch dem Einfluß der Grünen zu verdanken haben, dürfen oftmals Häuser in Einzellagen, die nicht an die öffentliche Kanalisation angeschlossen sind, nicht mehr bewohnt werden. Nun gab das früher ohne Kanalisation auch keine Probleme, da die Abwasserbrühe in unterirdischen Kammern gesammelt wurde und von Entsorgungswagen ab einem bestimmten Füllstand abgepumpt wurde und zu einer Kläranlage verbracht wurde. Da damals über solche Entsorgungen schon penibel Nachweise geführt wurden, gelangte somit kein Abwasser in die Umwelt und wurde ordnungsgemäß in der Kläranlage entsorgt, genau wie beim Vorhandensein eines Abwasseranschlusses, aber die Öko - Diktatoren von der grünlichen Fraktion wollten sowas nicht zulassen. Doch das ist ein anderes Thema, was aber hier möglicherweise diese blöde Nebenwirkung hat, dass solch ein schönes Gebäude heute nicht mehr genutzt werden kann.

Wenn das so noch Jahre weiter brach liegt, wird in wenigen Jahren der Zustand so schlecht sein, dass es abgerissen wird, was jammerschade wäre.

Nachtrag Nr. 2)

Bei einer weiteren Erkundung fanden wir in südwestlicher Richtung im noch betriebenen Abschnitt den nun folgenden Bahnhof, der aus Sicht des heutigen Streckenanfangs vor dem stabilen, etwas modernen Bahnhof neben der Fabrik in dem etwas größeren Ort liegt, der oben als vorletzter besuchter Bahnhof erwähnt wurde, wo gerade der Maler am Werk war. Im Gegensatz zu diesem

ist hier wieder mehr Landidylle angesagt, die Gegend ist allerdings flächiger und flacher, kaum noch Berge, trotzdem relativ schön und beschaulich. Das Bahnhofsgebäude selbst war weitgehend wieder in dem Stil des Maggi - Bahnhofs errichtet, allerdings etwas abgewandelt, mit einem kleinen, etwas niedrigeren Seitentrakt. Der Güterschuppen war hier rechts angebaut, aber wohl nicht mehr original. Vermutlich nach dem zweiten Weltkrieg mal neu gebaut worden. Der Bahnhof war renoviert und bewohnt. Beim Renovieren hatte man leider die ursprünglich runden Bogenfenster im Erdgeschoss gegen moderne eckige Fenster

ausgetauscht, was hier aber noch recht gut gemacht war, weil die Einfassungen ebenfalls entsprechend geändert wurden. Da hat man schon schlimmere Sachen gesehen, wo einfach Steine die die Rundbögen geklotzt wurden und dann da rein die neuen Fenster ohne dazu passende Einfassungen rein geklatscht wurden. Das war hier zum Glück handwerklich ordentlich gemacht. Museumsfreunde hätten auch hier ihre Freude daran, dass sogar noch alte Masten mit Isolatoren von der Bahntelefonleitung stehen. Ob die nur da stehen oder sogar noch in Betrieb sind, weiss ich nicht. An diesem Bahnhof zweigt noch ein langes Abstellgleis ab, welches nach links in westliche Richtung führt und nach über 500 m an einem Prellbock endet. Und tatsächlich,

hier passierte es, was wir fast schon für unmöglich gehalten hatten: die erste Sichtung von einem, wenn auch sehr kleinen Güterzug ! Es gibt diese rare Spezies hier also doch noch in echt. Eine winzige, kleine rote Diesellok stand auf diesem Abstellgleis mit zwei flachen, offenen Güterwaggons im Schlepp. Der Motor lief und ein Lokführer lief dort herum, der, es ist keinesfalls böse

gemeint, dem berühmten Loriot - Knollennasenmännchen aus dessen Karikaturen sehr ähnlich sah, gewissermaßen Herr Müller - Lüdenscheid persönlich. Nach einer Weile schob die Lok die beiden Wagen über die Weiche auf die eigentliche Strecke, wo sie noch etwas wartete und dann in sehr gemächlichem Tempo mit den beiden Waggons in Richtung der oben beschriebenen Bahnhöfe davon ratterte. Solche winzigen Loks habe ich sicher schon 40 Jahre keine mehr gesehen und mich sehr gefreut, dass es sowas heute noch gibt. Dabei sah diese Winziglok aus, wie gerade frisch gebaut, also in sehr gutem Zustand. Nachdem der Zug außer Sichtweite war, kam für uns die Zeit, die Strecke in die andere Richtung weiter zu verfolgen. Praktisch war hier, dass es parallel zur Bahnstrecke eine schmale, asphaltierte Straße gab,

eigentlich war es ein asphaltierter Feldweg, aber egal, wir fuhren darüber bis zum nächsten Bahnhof. Auch dieser

ähnelte bei genauer Betrachtung in seiner Bauweise dem Maggi - Bahnhof sehr. Das Bahnhofsgebäude war frisch renoviert und bewohnt. Auch hier hatte man die schönen Rundbogenfenster gegen eckige ausgetauscht und alle Fenster mit Klappläden ausgestattet, was nach meiner Meinung den Charakter etwas kaputt machte, aber in einem erträglichen Ausmaß. Nutzen geht dabei wohl über Original. Der Güterschuppen war dafür hier weitgehend im Originalzustand durchrepariert worden. Auffallend war hierbei, dass das Gleis sehr weit vom Gebäude entfernt lag, noch im Rücken des

Fotografen. Das war vermutlich früher nicht so. Es wirkte so, als habe der Bahnhof früher 4 Gleise gehabt, wovon man später das letzte, was am weitesten vom Gebäude entfernt lag, zum Haupt - Streckengleis umgebaut hat, während im Originalzustand wohl das zweite Gleis die Strecke war und davor als Gleis 1 das Abstellgleis zum Güterschuppen lag. Eine Dame, vermutlich die Eignerin des Bahnhofs, sah uns dort fotografieren und fand das gar nicht gut. Sie kam auf die Rampe vor den Schuppen und beschimpfte uns. Wir sollten zusehen, dass wir Land gewinnen und dort verschwinden, meinte sie. Naja, wir waren in Höhe des Gleises, welches dort ja noch befahren wird und somit nicht zu deren Eigentum gehören dürfte, somit hatte die eigentlich keinen Grund sich zu beschweren, aber wer weiss, vielleicht hatte die mal schlechte Erfahrungen mit Fotografen gemacht, die in ihrem Tatendrang keinen Respekt vor Privateigentum hatten und alles platt trampeln. Da wir die gute Frau nicht weiter verärgern wollten, setzten wir unsere Erkundung in Richtung des nächsten Bahnhofs fort. Genau dabei gab es jedoch Probleme. Ab diesem Ort wurde es wieder deutlich bergiger. Dem Verlauf der Strecke konnte man ab etwa 1 km hinter obigem Bahnhof nicht mehr folgen, da sie in einem Tunnel verschwand. So ging ein Rätselraten los, wo denn wohl die Strecke wieder zutage treten möchte. Die Suche weiter westlich verlief erfolglos, da

der Tunnel südlich verschwenkt, womit die Bahn dann am Südrücken des nächsten Berges wieder das Tageslicht erblickte. Von dem Tunnel verlief wieder parallel zur Strecke ein ziemlich gut ausgebauter Feldweg, der uns ins nächste Dorf führte und dort genau vor dem Bahnhof endete. Auch hier befindet sich ein Gebäude im Fast - Maggi - Bahnhofsstil. Bei genauer Betrachtung fast baugleich zum vorangegangen Bauwerk, nur dass der Güterschuppen deutlich höher und insgesamt etwas größer gebaut war, das Bahnhofsgebäude in seiner Raumaufteilung

(siehe Fenster oben) um 180° gedreht war. Der Obere Giebelbereich ist höher verschiefert. Hier sind die schönen Rundbogenfenster noch erhalten, wenngleich mit Brettern zugenagelt. Der Bahnhof wurde gerade renoviert. Vor dem Güterschuppen war die komplette Verbindungsrampe, die früher zum Beladen von Waggons diente, weggebrochen. Auf der Straßenseite gegenüber dem Bahnhof befindet sich eine kleine Textilfabrik, in der Anoraks und ähnliche Allwetter - Kleidung produziert wird. Schräg gegenüber von diesem Bahnhof taten sich sogar noch 2 Abstellgleise auf,

auf dem, welch ein Wunder, sogar weitere Waggons entdeckt wurden, als Anzeichen für die noch vorhandene Nutzung der Bahn. Das

war ein normaler geschlossener Güterwaggon und ein hellblau lackierter Güterwaggon, der außen mit einem dicken Kasten versehen war, in dem wohl ein Stromgenrator tuckernd lief. Also irgendwie ein besonderes Teil, dessen Zweck wir jedoch bei unserem Besuch nicht wirklich deuten konnten. Wie man bei genauer Betrachtung auf obigem Bahnhofsfoto schon erkennen kann, braute sich fast schlagartig ein großes Gewitter zusammen. Der Regen ergoß sich plötzlich in Strömen, intensive Blitze zischten umher mit entsprechendem Gedonnere. An eine Fortsetzung der Exkursion war nicht mehr zu denken und so fuhren wir ab dort um einige Erkenntnisse reicher wieder nach Hause.

Da wir am Folgetag ohnehin für bestimmte Besorgungen wieder in diese Gegend mussten, sind wir auf dem Rückweg zum nächsten noch fehlenden Bahnhof im Südwesten dieser Strecke gefahren. Obwohl die gesamte Umgebung in dem Bereich, wie oben schon angesprochen, wieder mehr in städtische Gefilde kommt, wo alles dichter gedrängt und mehr bebaut ist, wo die Orte viel größer sind und wo auf den Straßen wesentlich mehr Verkehr herrscht, lag der alte Bahnhof dieses nächsten Ortes sehr weit außerhalb. Deswegen fanden wir ihn zuerst nicht. Gerade in solch größeren Orten erwartet man noch mehr, dass der Bahnhof in Zentrumsnähe liegt. Weit gefehlt, sogar sehr weit gefehlt, muss man hier im wahrsten Wortsinn sagen. Der Bahnhof lag gut 3 km außerhalb am Ende eines kleinen Sträßchens, welches man eher in der Rubrik asphaltierter Feldweg einsortieren kann. Ein Gebäude, wieder fast im gleichen Baustil wie oben der vorletzte Bahnhof, nur mit einem kleinen Stellwerksvorbau und einem wesentlich besser erhaltenen

Güterschuppen. Auch das Hauptgebäude in einem sehr guten Zustand, und zum Glück nicht so stark überrestauriert, wie in obigem Fall. Mit den komischen Fensterläden, wie im oberen Fall, kann man durchaus auch viel vom Erscheinungsbild kaputt machen, hier sieht man, wie es mit weniger Aufwand eindeutig besser geht. Im Gegensatz zu obigem Bahnhof sieht man bei genauer Betrachtung zudem, dass hier das Gebäude in den Amessungen etwas breiter ist, auch wenn es auf den ersten Blick nicht gleich so aussieht. Zählt man die Fenster im Obergeschoß (hier 4), wird es gleich deutlicher. Weiterer Gegensatz zu oben, hier verläuft die Strecke recht dicht am Haus vorbei

und der alte Bahnsteig liegt mittig also nicht an der Seite des Bahnhofsgebäudes, sondern an der anderen Seite des Gleises. Der Güterschuppen ist hier kaum zu sehen, er ist rechts am Bahnhof angeflanscht und entspricht in Baustil und Größe dem Schuppen des Maggi - Bahnhofs weiter oben. Trotz der Nähe zum Ballungszentrum liegt dieser Bahnhof total abgelegen und ruhig. Selbst Füchse und Hasen, die sich hier Gute Nacht sagen, würden damit schon wegen Ruhestörung auffallen. Nein, eine wunderbare Wohnlage und der oder die heutigen Eigentümer sind zu beneiden, sowas findet man nicht alle Tage. Dann kam uns die Idee, doch noch den nächsten und vorletzten Bahnhof an dieser Strecke zu besuchen, obwohl wir das Anfangs nicht vor hatten. Da das Wetter so schön war, kam Kayla auf die Idee, das Auto neben diesem Bahnhof stehen zu lassen und zufuß längs des Gleises zu wandern. Die hatte das unbewusst wieder in der Nase, dass wir dadurch etwas finden würden, was wir gewiss in der Gegend nicht erwartet hätten und was per Straße überhaupt nicht zu erreichen ist,

zumindest nicht für unbefugte Ortsfremde. Nach

vielleicht 1,5 km Wanderung lief die Strecke am Rand eines endlosen Abstellbahnhofs, wie ich ihn in echt bis dato selbst noch nie gesehen hatte. Vor allem die Länge war so beeindruckend. Mindestens über 2 km zogen sich die Gleise wie mit den Lineal gezogen auf der riesigen Fläche hin. Schätzungsweise 6 Gleise lagen dort nebeneinander. Das erste war frei (siehe Foto), das zweite war das Durchgangsgleis hier der Strecke und daneben folgten weitere Gleise, die zum größten Teil endlos mit alten offenen Güterwaggons voll gestellt waren, die dort vor sich hin rosteten. Die hinteren Reihen davon sahen so aus, als ob die schon 10 Jahre oder länger so dort herumstehen würden, waren teils schon selbst mit Unkraut und

Bäumchen bewachsen. Die Waggons ab der mittleren Reihe und bis ins linke Feld, waren noch in einem besseren Zustand. Trotzdem vermuten wir, dass fast alle verschrottet werden sollen. Nun war es lästig und schwierig, in dem Ausmaß überhaupt noch der eigentlichen Strecke zu folgen. Es hätte keinen Sinn gemacht und zudem viel zu lange gedauert, da wir ja nur zufuss unterwegs waren, das Auto stand ja noch an dem vorangegangenen Bahnhof. Deswegen wanderten wir den selben Weg wieder zurück zum Auto. Bei der Rückwanderung entdeckten wir noch am Rand der

Strecke in einem breiteren Bereich etwas versetzt neben der Strecke, der früher vermutlich mal ein Anschlußgleis beherbergt hat, eine kleine, hellblaue Schmalspur-Diesellok, die auf einem einzelnen Gleisstückchen am Rand dieses Bereichs aufgestellt war. Die Lok sah noch recht gut erhalten aus, nur die Scheiben in den Fenstern und die Lampen fehlten. Was es mit dieser, heute sicher seltenen Lok, auf sich hatte, ließ sich auf die Schnelle leider nicht ergründen. Laut einem Schildchen stammt sie von 1956, hat wohl 50 PS und einen Motor der Marke Deutz.

Als wir am Auto angekommen waren, haben wir erst mal in der schön ruhigen Idylle des oben zuletzt genannten Bahnhofs eine halbstündige Pause eingelegt. Dann fuhren wir weiter, um den nächsten Bahnhof der Strecke auch noch zu besuchen, der quasi hinter dem Abstellbahnhof für alte Güterwaggons folgen musste. Nach einigen Wirrungen durch blöde Verkehrsführung wegen etlicher Baustellen auf Landstraßen, gelangten wir nach über 30 Minuten Fahrt, wohlgemerkt um einen Punkt zu erreichen, der gerade mal 5 km entfernt lag, tatsächlich noch an diesem nächsten Bahnhof. Wir gerieten auf eine kleine, stark abschüssige Straße, die exakt vor diesem Bahnhof endete bzw. ab dort auf die eigentliche Dorfstraße abzweigte. Dieses Bahnhofsgebäude ist im

Mittelteil ebenfalls sehr ähnlich gebaut, wie das oben gezeigte vorangegangene Gebäude, nur noch etwas breiter, etwas größer und mit einem relativ großen Anbau aus Bruchsteinmauerwerk versehen. Unten war ein relativ großes Stellwerk angebaut, in dem sogar ein Bahnmann Dienst tat. Ein sehr großer Güterschuppen folgte rechts neben dem Gebäude und war vom Bahnhof völlig getrennt (auf dem Bild nicht sichtbar). Das Bahnhofsgebäude war frisch renoviert, alles blinkte piksauber. In dem Bruchsteinanbau gab es sogar noch eine geöffnete Gaststätte,

obwohl die Zeit der Personenzüge genauso schon länger

vorbei ist, wie am Rest der Strecke. Es scheint aber so zu sein, dass in diesem südlichen Abschnitt mehr Güterzüge verkehren, als in dem weiter oben beschriebenen Bereich. Da eine Tür zu dem alten Schalterraum offen stand, bin ich dort mal kurz rein und habe mal ein Foto vom ehemaligen Fahrkartenschalter gemacht, wohlgemerkt von der Seite, von der man es sonst als Kunde nicht sieht. Dieser frühere straßenseitige Bahnraum im Erdgeschoß hatte von der Renovierung des Gebäudes innen leider nichts ab gekriegt. Kurios fanden wir, dass in einem Bereich auf dem alten Bahnsteig schon jemand ein Gemüsebeet unter einer alten

Bahnsteiglampe eingerichtet hatte. Also ein Gemüsebeet mit Nachtbeleuchtung. Dazwischen gab es noch einen Durchgangsweg zu einem schmalen Rest des Bahnsteigs und das Stellwerk in diesem vorderern Anbau war sogar mit einem Bahnbediensteten besetzt, da es dort immerhin noch 3 Gleise mit Weichen dazwischen gab und offensichtlich ein Güterzug erwartet wurde. Wie ich erfahren konnte, ist dieser Bahnbeschäftigte nicht immer dort, sondern nur, wenn im Umfeld von etwa 15 km ein Güterzug auf der Strecke unterwegs ist. Ist der Zug aus dem Bereich raus, fährt der gute Mann mit dem Auto zum nächsten Bahnhof mit Stellwerk, wo seine Arbeit gefordert ist. Es wirkt fast schon paradox, aber das wichtigste Werkzeug eines Bahnmitarbeiters ist heute das Auto, denn sonst käme er gar nicht rechtzeitig an die Stelle, wo sein Wirken erforderlich ist.

In etwas Abstand schräg gegenüber von dem Bahnhof stand auf einem halb zugewachsenen Abstellgleis neben einem Lagerhaus eine fast baugleiche kleine Diesellok, wie wir sie etliche Kilometer zuvor mit 2 Güterwagen an einem der oben genannten Bahnhöfe sahen. Hier diese war allerdings nicht in rot, sondern in blau lackiert und einfacher ausgestattet. Während obige ein richtig geschlossenes Faherhaus hatte, gab es hier bei der Lok nur Textilplanen vor Türen und

Seitenfenstern. Es wirkte so, als ob diese Lok schon länger nicht mehr benutzt worden wäre. Vielleicht ist es so eine Art Ersatzlok, falls die rote mal ausfällt. Es gab hier noch einiges zu entdecken, aber da die Zeit schon weit fortgeschritten war, wollten wir eigentlich ab dieser Stelle abbrechen und nachhause fahren, als Kayla mit ihrem Fernglas weit hinten seitlich versetzt im Gelände irgendwas zwischen Bäumen durchschimmern sah, was uns neugierig machte. Deswegen wanderten wir noch vielleicht 1 km weiter in südlicher Richtung an der Strecke entlang, wobei Kayla noch recht unglücklich stürzte, weil sie im Gleis genau auf eine Schwellenschraube getreten war und von dieser abrutschte. Beim Sturz holte sie sich noch einige Schürfwunden, an Beinen und Armen, aber sie ist da ziemlich zäh und wollte keinesfalls deswegen abbrechen. Als wir den Bereich erreicht hatten, sahen wir, dass dort rechts neben dem Streckengleis 5 weitere alte Gleise lagen, wovon eines weit hinten zwischen dem Gebüsch

verschwand und 4 Gleise vorne

parallel verliefen. Auf dem dritten Gleis stand ein total vergammelter alter Güterwagen. Das Ding war aber richtig alt, wie man so sagt, vermutlich noch aus der Kaiserzeit. Die Bauform war viel gedrungener, als man es heute gewohnt ist, der Zustand war jedoch sauschlecht. Die Holzteile faulten vermutlich seit etlichen Jahrzehnten munter vor sich hin, die Aufhängungen der Achsen waren schon durchgerostet wodurch der ganze Waggon auf die Räder durchgesackt war.

Dadurch wirkte er noch viel niedriger, als er so schon war. Diese Räder selbst waren noch in Spechenbauform, was ebenfalls für ein sehr hohes Alter spricht. Die Puffer hatte man wohl vor Jahrzehnten schon abgebaut und sie lagen im Inneren, was man nur von der Rückseite sehen konnte, wo der Wagen in einem ähnlich “guten” Zustand war. Dort gab es eine Schiebetür, deren Hölzer komplett wie Schwammbrösel zu einem Haufen schmierigen Drecks zusammengefallen waren. Die Gleise selbst erweckten in dem Bereich stellenweise den Eindruck, dass man schon mal mit deren Abriss begonnen, dann aber nicht mehr weiter gemacht hätte. Selbst eifrige Bahnliebhaber werden dieses zweifellos altehrwürdige Fragment der Bahngeschichte wohl nicht mehr retten können. Eigentlich verwundert es einen bei der heute meist üblichen deutschen Abrisswütigkeit schon mehr, dass so etwas sich tatsächlich seit Jahrzehnten vermutlich unentdeckt in einer Seitennische ehemaliger Bahnanlagen bis in unsere Tage rüber retten konnte. An dem Tag waren wir nach dieser Entdeckung aber so müde, dass es höchste Zeit war, die Heimreise anzutreten.

Zwischenbemerkung 1)

Noch bevor wir unsere Erkundungen fortsetzen konnten, erfuhren wir durch Zufall, dass in einem Teilbereich des noch vorhandenen Streckenrests an einem Sonntag ein Personen - Sonderzug für Bahnnostalgiker fahren soll. So ganz Genaues wussten wir nicht, ob man da vielleicht gegen eine Gebühr mitfahren konnte oder von wo bis wo der Zug genau fährt. Dann rief mich am Vortag noch ein Bekannter an, der sagte, dass der Zug nur im südlichen Bereich der Strecke fahren würde, bis zu dem Bahnhof, von wo aus früher die Stichbahn abzweigte. Die ungefähren Uhrzeiten wusste er auch. So machten wir uns auf den Weg, denn das wollten wir uns nicht entgehen lassen. Wann sieht man auf der Strecke noch einen Personenzug? Eigentlich gar nicht. Natürlich wollten wir davon auch Fotos schießen, die Frage war nur, an welcher Stelle man sich da positionieren sollte. Wir begaben uns schließlich in den Bereich, wo wir zuletzt erkundet hatten, wo der marode Güterwagen seitlich steht. Da der Fotostandort wegen der Licht- und Platzverhältnisse ungünstig war, gingen wir etwa 500 m weiter in südliche Richtung, wo wir bis dato noch nie waren. Das hatte sich gleich doppelt gelohnt. Dort entdeckten wir nämlich eine weiteren Abzweigstrecke, deren Gleis weit zugewachsen war. Die Verblüffung kannte keine Grenzen, als dann nach 40 Minuten warten der Personen - Sonderzug sogar mit einer Dampflok daher kam. Damit hätten wir wirklich

nicht gerechnet. Auf dem Bildchen sieht man beides, rechts die eigentliche Bahnstrecke mit dem Dampf - Sonderzug, der sehr langsam angeschnaubt kommt, vielleicht mit 5 km/h und links das verrostete und leicht zugewachsene Gleis einer weiteren Abzweigbahn. Näheres hierzu auf der Seite Abzweigbahnen unter Punkt 1). Der Zug soll übrigens doch den gesamten noch vorhandenen Streckenbereich bis zum heutigen Ende der Gleise (siehe weit oben) befahren haben, aber in dem oben vielfach erwähnten Maggi - Bahnhof auf der Rückfahrt

eine längere Pause von über einer Stunde eingelegt haben. Möglichkeiten zur Mitfahrt gab es übrigens nicht, weil es eine vom Veranstalter straff vorgeplante Fahrt nur für Mitglieder von einem bestimmten Verein war. Dieser Verein und dessen Mitglieder kamen sogar von relativ weit her, überhaupt nicht aus hier der Region, sondern irgendwo aus Nordhessen, ich glaube aus dem Raum Kassel oder Eschwege, hieß es jedenfalls. Uns fehlte unterdessen die Muße, stundenlang auf die Rückfahrt des Zuges zu warten, außerdem hatten wir an dem Tag ohnehin eigentlich etwas ganz anderes vor, weswegen wir dann an dieser Stelle für diesen Tag Schluß machten und heim fuhren. Da wir bei der Heimfahrt die ersten 3 km parallel zur Strecke fuhren, entdeckten wir ungeplant noch

auf einem Abstellgleis an einem früheren Verladepunkt eine recht große Diesellok mit einem einzelnen Bauzugwaggon, der aus einem umgebauten alten Personenzugwaggon hergestellt worden war. Dort tat sich aber nichts, es war ja auch Sonntag, die Lok und der Waggon waren nur “geparkt” und scheinen wohl während der Woche vermutlich in dem Bereich irgendwo im Einsatz zu sein. Kayla meinte, dass die vielleicht weitere Gleise abreißen, denn bislang sah es an keinem Punkt der Strecke so aus, als ob irgendwas instand gehalten würde, eher umgekehrt.

Ergänzungen, Teil 1

Anfang des Frühjahres kamen wir in der Nähe des Bahnhofs vorbei, der weiter oben, ziemlich genau in der Mitte der Seite, beschrieben wird und der als nächster Bahnhof unterhalb des größeren Abzweigbahnhofes der früheren Stichbahn folgt. Das ist der Bahnhof, der im Baustil dem noch weiter oben erwähnten Maggi - Bahnhofs sehr ähnlich ist. Da wir einmal in der Gegend waren, entschlossen wir uns, nochmal schnell einen Abstecher zu dem Bahnhof zu machen. Damit hatten

wir wohl per Zufall den richtigen Riecher. Denn im Bahnhof stand ein schier endlos langer Güterzug, der so lang war, dass man seinen Anfang und die Lok nicht sehen konnte, weil diese hinter der nächsten Kurve verschwand, wodurch sie von dem Damm verdeckt wurde. Die Waggons waren alle vom gleichen offenen Typ und alle waren mit alten Eisenbahnschwellen aus Eisen beladen. Ein Arbeiter turnte oben auf den Schwellen herum, vermutlich weil sich da etwas gelöst hatte (siehe oberhalb des grauen VW - Bullys). Wir warteten

einige Zeit, in der Hoffnung, den Zug auch fahren zu sehen, doch daraus wurde nichts. Als wir nach einer halben Stunde die Geduld verloren, fragte ich den Arbeiter, wann der Zug denn fahren würde, da meinte der, das das frühestens in 3 Stunden der Fall wäre. Schade! Solange konnten wir nicht warten. Weiter südlich im Verlauf der Strecke, an dem Bahnhof, der oben vor dem Abstellbahnhof

erwähnt wird, waren einen Tag später Arbeiter mit Reparaturarbeiten an einer Weiche beschäftigt. Das ist aus bahntechnischer Sicht sicher ein eher gutes Zeichen, weil man davon ausgehen kann, dass man sowohl die Strecke für den Güterverkehr als wie auch die Weiche für das Abstellgleis erhalten will, also auch das

Abstellgleis als solches der Bahnwelt noch länger erhalten bleibt. Heute heisst es ja meistens rausreissen was das

Zeug hält. Nebenbei erwähnt, was dort heute nur noch ein rund 400 m langes Abstellgleis ist, war früher sogar mal ein zweites Bahnsteiggleis, also mit Umfahrungsmöglichkeit, weil quasi im Rücken der Fotografin am Anfang des Bahnhofs damals eine zweite Weiche folgte, die das Gleis wieder auf die Strecke verschwenkte. Diese Möglichkeit wurde, laut unseren Informationen, bereits Ende der 1980er Jahre entfernt und das ehemalige Bahnsteiggleis 2 mit einem Prellbock beendet. Ob diese Arbeiter von der Privatbahngesellschaft stammen, die hier den Güterverkehr durchführt oder ob sie von einer speziellen Bahnbaufirma sind, die sowas im Auftrag erledigen, das konnten wir nicht in Erfahrung bringen. Vielleicht sind sie sogar von der Deutschen Bundesbahn, der diese Strecke eigentumsmässig gehören soll. Am Ende der gleichen Woche gab es an einem Samstag einen

sogenannten Nostalgiezug, der den Zügen stark nachempfunden war, wie sie in der Zeit zwischen etwa 1960 und 1980 auf der Strecke verkehrten. Davon hatten wir erst sehr spät erfahren, es gelang uns so gerade noch, den Zug, der aus einer alten Diesellok der V 100 - Baureihe und 2 Silberling - Waggons bestand, im Vorfeld des weissen Bahnhofs mit dem Bruchsteinanbau zu knipsen, oben als letzter hiervor genannt wird. Die

Fahrt war von einem fernen Bahnfreundeverband organisiert worden, die nicht hier aus der Gegend stammen. Es gab keine Mitreisemöglichkeit für Außenstehende, obwohl noch viele freie Plätze zu sehen waren. Einige Verantwortliche waren beim Halt sogar sehr bemüht, Außenstehende möglichst weit fern zu halten. Ein emsiger Bahnfotograf, der sehr nah am Zug fotografieren wollte, wurde von zwei Helfern halb freundlich aber sehr bestimmend, fast schon etwas handgreiflich, in die Ferne befördert, worauf der wie ein Rohrspatz schimpfte. Wir knipsten aus einer “sicheren” Distanz, was die offensichtlich nicht störte. Die Verweildauer war nur sehr kurz, nach kaum 3 Minuten fuhren die weiter in südliche Richtung, also so gesehen in Richtung des heutigen Streckenanfangs, wo sie wahrscheinlich auf eine andere, übergeordnete Bahnlinie wechselten. Ob es sich bei den Organisatoren um die gleichen Bahnfans handelte, die auch die kurz zuvor etwas weiter oben genannte Dampffahrt im gleichen Streckenbereich durchgeführt hatten, ist uns nicht bekannt.

Die Strecke scheint zunehmend für Veranstalter von Nostalgiefahrten interessant zu werden, denn Mitte April gab es eine weitere Fahrt, die jedoch nicht mit einem Zug, sondern mit zwei gekoppelten Dreier - Einheiten von Schienenbussen (6 Einzelfahrzeuge !) durchgeführt wurde. Schienenbusse verkehrten früher auch auf der Strecke. Das waren Fahrten, bei denen nur ein Teil der damals noch

kompletten Strecke bedient wurde. Die Fahrten, die früher auf der ganzen Strecke liefen, waren meist mit Zügen wie oben dem besetzt worden. Hier diese Schienenbusfahrt war von einem regionalen Bahnfreundeverein organisiert worden und jeder konnte ab jedem Unterwegsbahnhof mitfahren. Das hätten wir auch durchaus in Anspruch genommen, aber leider kam der nicht mehr zurück, weil er morgens früh bereits in die Gegenrichtung

gefahren war. Dann hätten wir unser Auto an dem Bahnhof stehen gehabt und später vom Zielbahnhof mit dem Taxi rund 40 km zurück fahren müssen, um wieder ans Auto zu

kommen. Das war uns leider zu umständlich. Die Fahrt hätte pro Person 12 Euro gekostet. Freie Plätze gab es noch genug, was sicher hauptsächlich am absolut miesen Wetter lag. Es regnete ständig und an dem Tag war es saukalt, irgendwas um 3 oder 4 Grad als Tageshöchsttemperatur. Auf oberem Foto sieht man den Schienenbus beim Halt an dem einsamen Landbahnhof, der weiter oben auf der Seite unter dem größeren Abzweigbahnhof zur Stichbahn folgt. Dort hatte man für die Fahrt enorme Vorbereitungen getroffen und extra den Unkraut- und Grasbewuchs vom alten Bahnsteig entfernt und alles frisch mit braunem Grobsplitt aufgefüllt. Wie man sieht, fanden sich

einige Mitreisende ab diesem Bahnhof. Noch mehr Betrieb herrschte am viel zitierten Maggi - Bahnhof, der weiter oben auf dieser Seite schon bei schönerem Wetter aus einer etwas anderen Perspektive nur ohne Zug zu sehen ist. Einer der Bahnfans meinte, wenn nun plötzlich so

eine Vielzahl von Sonderfahrten stattfinden würde, während es vorher 5 Jahre keine einzige gab, dann würde bereits das Totenglöcklein auch für diesen verbliebenen Rest läuten und man davon ausgehen, dass hier diese Rest - Strecke bald ganz stillgelegt und abgerissen wird. Offizielle Verlautbarungen in diese Richtung soll es zwar noch nicht geben, jedoch bei einer Strecke, die ohnehin nur noch sporadisch im Güterverkehr bedient würde, ginge das schnell, manchmal sogar von heute auf morgen, sagte der Bahnfan, der sich mit solchen Dingen besser auskannte und ähnliches schon öfters erlebt hatte.

Eine weitere Ergänzung betrifft den heute gleislosen Bereich der Strecke, der ganz weit oben beschrieben wird. Kurz hinter der Stelle, wo ganz oben das leere Schotterbett gezeigt wird, welches nebst viel Umland derzeit zum Verkauf steht, verschwenkte die Bahntrasse etwas bogenförmig, um einen Berg zu umfahren. Die Rückseite dieses Berges hatten wir damals noch nicht besucht, weil es uns zu lästig war und wir dort nichts nennenswertes erwarteten. Neulich haben wir das doch noch nachgeholt. Dabei entdeckten wir einen kleinen, leider schon zum Teil eingestürzten Bahnhof.

In landschaftlich schönster Alleinlage bot das kleine Bahnhofsgebäude, oder besser gesagt, das, was davon noch übrig ist, ein sehr trauriges Bild. Das Erdgeschoß wirkte noch halbwegs erhalten, aber alles, was darüber kam, war total eingestürzt. Nun wissen wir noch nicht genau, ob da oben bereits das Dach folgte oder ob noch ein komplettes Stockwerk ursprünglich vorhanden war. An kleinen Stationen gab es, wie man auch auf diesen Seiten findet, sehr gelegentlich auch solche Gebäude ohne Obergeschoß. Dem Berg an Schutt und

eingestürzten Ziegeln nach zu

urteilen, der in und neben dem Gebäude lag und der selbst schon dicht von Unkraut überwuchert wurde, wurde schnell klar, dass ursprünglich einst noch ein Obergeschoss vorhanden gewesen war. Wie man auf dem kleineren Foto erkennt, sah es auf der Rückseite des Gebäudes noch schlimmer aus, als von vorne. Egentlich sehr schade, denn es war mal ein hübsches Gebäude.

Jedoch wie so oft, spielen viele Negativfaktoren in Deutschland solchen abgelegenen Gebäuden in Einzellagen böse in die Karten. Manche Leute haben Angst, so einsam zu wohnen, aber ich glaube, dass ist eher weniger das Problem, eher spielen seltsame bürokratische Bestimmungen der Neutzeit hierbei wesentlich mit. Da heisst es, dass Abwasserleitungen nicht so weit außerhalb gelegt würden und der Betrieb von Kammerklärgruben, die Jahrzehnte lang problemlos gut genug waren, werden aufgrund von Öko - Hirnfürzen untersagt und somit wird oft das Wohnen in solchen Lagen unmöglich, weil kein Normalverdiener auf seine Kosten mehrere hundertausend Euro für einen etliche Kilometer langen Abwasseranschluß aufbringen kann. Heute nicht mehr wirklich erkennbar, aber früher verlief das Gleis dort, wo man hier den Trampelpfad sieht und es schwenkte dann leicht nach links am Bahnhofsgebäude vorbei. Es ist klar, dass hier das Gleis schon sehr lange weg ist. Wenn man den Untergrund im Bereich des Pfades etwas weg kratzt, kommt noch etwas Schotter zum Vorschein. Zur aktiven Zeit der Bahn dürften die Bäume und Büsche rechts sowie im Hintergrund noch nicht gestanden haben, ebensowenig vorne links das Gebüsch. Die Zufahrt kam früher von der Seite des rechten Bewuchses und endete als Sackgasse am Bahnhofsgebäude. Von dieser Straße findet man zwischen den Bäumen auch noch Asphaltreste am Boden. Etwas weiter links, außerhalb des Bildbereichs, ragen aus dem Gebüsch noch Fundamentstreifen, die vermutlich von einem abgesetzten Güterschuppen stammen, der dort früher mal stand. Dort liegen auch noch beachtliche Haufen von Katzenköpfen, also solchen oben rundlichen Quadrat - Pflastersteinen aus dunklem Basalt, die früher sicher mal die Ladestraße am Güterschuppen belegten, dann aber später aus unerklärlichen Gründen zu Haufen zusammen geschoben wurden. Kayla meinte, vielleicht hat man das alles absichtlich in solch einen nicht mehr nutzbaren Zustand versetzt, um eine künftige Bewohnbarkeit zu verhindern. Auszuschließen ist eine solch makabere These heute auch nicht mehr, wenn man z.B. wegen der heute üblichen Naturschutzspinnerei eine Bewohnung von derartigen Außenlagen vermeiden will, um die eine oder andere Nebelkrähe o.ä. zu schützen.

Nachtrag Nr. 3)

Der erste eigenständige Bahnhof der Strecke fehlte bislang noch in der Auflistung. So sind wir Ende Mai mit dem Auto in diese Gegend gefahren und haben den dann auch noch aufgesucht. Obwohl

alles recht einsam wirkte, fanden wir hier ein sehr gepflegtes Bahnhofsgebäude und ebenso die Gleise und der Bahnsteig sahen wie geleckt aus. Der Schotter zwischen dem vorderen Gleis sah aus, als wäre er kürzlich erneuert worden. Was man hier nicht sieht, neben dem Mittelbahnsteig folgt nach links noch ein zweites Gleis. Vor und hinter dem Bahnhofsbereich gibts

Weichen, so dass auch heute dort noch problemlos eine Umfahrung / Kreuzung von Zügen möglich wäre. Im weiteren Bereich in Richtung Norden (das ist in Blickrichtung wo das Gleis hinten in einer Kurve zwischen linkem Waldrand und Bebauung leicht nach rechts verschwenkt) sieht man noch, dass mal ein Abstellgleis sowie ein weiteres, abzweigendes Gleis existiert haben und vor nicht allzulanger Zeit herausgerissen wurden. Einen Güterschuppen gibt es hier nicht, vielleicht wurde er auch mal abgerissen, wer weiss. Ein Stück hinter dem Bahnhof gleich neben der Trasse folgen noch 3 Wohnhäuser, die alle den Baustil der Seitentrakte des Bahnhofsgebäudes etwas aufnehmen, nur um 180° gedreht und kleiner. Sie sind mit Sicherheit früher auch mal von der Bahn errichtet worden, vermutlich als Beamtenwohnhäuser. Ansonsten hat man hier wieder das Phänomen, dem man an dieser und auch den abzweigenden Strecken oft begegnet, dass der zugehörige Ort sehr weit vom Bahnhof entfernt liegt, in diesem Fall schätzungsweise sogar über 3 km. Dieses Gebäude ist in einem total anderen Baustil errichtet, wie wir ihn bislang an noch keiner anderen Station dieser ganzen Strecken unserer Erkundungen hatten. Zum Gleis hin gibt es noch einen großzügigen, flachen Stellwerksanbau, auf der nordwärts gerichteten Seite verrät noch ein uraltes, kaum noch lesbares Schild an einer straßenseitigen Tür, dass in diesen Räumen des Erdgeschosses mal eine Außenstelle einer sogenannten Bahnmeisterei untergebracht war. Der Schriftart sowie der Machart dieses Schildes nach zu urteilen, muss das noch aus den 1930er oder 1940er Jahren stammen. Was bei genauer Betrachtung etwas kurios wirkte, war die Tatsache, dass die beiden Bahnsteige und die riesige asphaltierte Parkplatzfläche südlich vom Gebäude so gepflegt und sauber wirkten, dass jeder Laie auf Anhieb davon ausgehen würde, dass dort noch regelmässig Personenzüge verkehren würden, was definitiv nicht der Fall ist. Auf der Strecke fahren bekanntlich seit zig Jahren nur noch Güterzüge und selbst die nur sehr gelegentlich, wenn man mal von diesen eigentlich sehr seltenen Nostalgiefahrten absieht. Der Bahnhof ist im Obergeschoss bewohnt und im Erdgeschoss hat, als Kontrapunkt zum Eisenbahnwesen, ein KFZ - Sachverständiger seine Büros, also einer, der vornehmlich Unfallschäden an Autos bewertet. Der wohnt wohl auch in der darüberliegenden Wohnung. Möglicherweise befindet sich der Bahnhof heutzutage auch in dessen Privatbesitz. Diese KFZ - Sachverständigen benötigen vor Ort ja keine eigene Werkstatt, sondern suchen in der Regel Autowerkstätten auf, wo Unfallschäden repariert werden sollen, um die Schadenssummen zu ermitteln, die am Ende von der Versicherung des Verursachers zu zahlen sind. Wahrscheinlich sorgen diese Leute heute dafür, dass es um den Bahnhof herum so gepflegt aussieht, dass es, im Vergleich zu den meisten anderen bislang gesehenen alten Stationen schon regelrecht hervor sticht.

Eine weitere Neuerung betrifft den Bereich des heutigen Endbahnhofs der Strecke, der oben direkt unter “Nachtrag Nr 1” gezeigt wird. Von dort zweigte noch eine weitere kurze Strecke ab, wie wir erst jetzt feststellten, die kurz hinter dem Bahnhof seitlich in dem langgezogenen Berg in einem Tunnel verschwindet. Offensichtlich hat es diese gerade von uns erst entdeckte Stichbahn nun erwischt, denn ein Gleiskran hat damit begonnen, die Gleise auf der Rückseite Stück für Stück heraus zu reissen. Die werden dabei nicht einzeln herausgenommen, sondern jeweils als etwa 15 m lange Komplettstücke, sogenannte Gleisjoche, abgetrennt und dann mittels des Krans heraus gehoben. Das vereinfacht den Abtransport und wie mir ein Bahnarbeiter sagte, bietet sich das besonders für Gleise an, die mit Eisenschwellen ausgerüstet sind, wie es hier war, da diese dann komplett als Eisenschrott am Stück verwertet werden können. Man kann wohl nicht davon ausgehen, dass diese Gleise nur erneuert werden, wie es manch ein

Eisenbahnfreund schon hoffte, sondern dass sie leider ganz verschwinden. Wegen akutem Personalmangel beim Demontagetrupp hatte sich der Abbau bereits stark verzögert. Eigentlich sollte das alles schon vor über zwei Jahren abgerissen werden. Seitlich am Rand standen vier Eisenbahnfreunde aus der Gegend, die mit traurigem Blick das Treiben beobachteten. Einer von denen hatte gar die Tränen in den Augen stehen, weil er sich erinnerte, dass er u.a. als Schulbub auf dieser Bahn in den 1970er Jahren täglich meist mit Schienenbussen zum übernächsten Ort gefahren sei, wo die übergeordnete Schule war. Nur wenige Tage später entdeckten wir bei Regenwetter im Bereich des weiter oben

genannten Abzweigbahnhofs, an dem es früher auf die größere Stichbahn ging, die auf der Seite “Stichbahn” beschrieben wird, einen etwas seltsamen Zug aus alten Waggons, der dort am letzten verbliebenen Abstellgleis neben dem alten Bahnsteig abgestellt war. Er bestand aus einem recht alten grünen Personenwagen, so einem Silberling - Wagen und einem geschlossenen Güterwaggon. Was es damit genau auf sich hat, wissen wir noch nicht, jedenfalls stand er eine Woche später immer noch unverändert so dort. Vielleicht hat jemand diese Waggons erworben und will sie irgendwo aufstellen, weil an allen hing

außen aufgeklebt ein sogenannter Laufzettel, der eine Art Routenbeschreibung für die Bahnleute angibt, damit die wissen wohin die rangiert und verfrachtet werden müssen. Diese Zettel endeten an genau diesem Bahnhof. Kayla vermutete deswegen schon, dass man sie vielleicht dauerhaft dort als Erinnerung an eine gloreichere Bahnhzeit stehen lassen möchte.

Aus dem Zug sieht manches anders aus

Nun war es uns doch gelungen, neulich bei einer sogenannten Sonderfahrt wenigstens einige Stationen mitzufahren. Das hatte noch einen weiteren positiven Nebeneffekt, nämlich den, dass wir feststellten, noch einen Zwischenbahnhof bei unserer Rundreise zu den Bahnhöfen per Straße übersehen zu haben. Dieser befindet sich 3 km hinter dem Bahnhof oben, wo die 2 Güterwaggons

abgestellt sind und der gerade renoviert wird, wo ein Baugerüst dran ist. Hier der Folgebahnhof ist in sehr ähnlichem Baustil erbaut wie dieser, allerdings etwas größer, denn oben sind 4 Fenster anstatt 3 und zwischen dem Güterschuppen (hier nicht sichtbar) und dem Bahnhofsgebäude, gibts noch einen niedrigen Verbindungsbau, der zum Gleis hin wie eine Galerie durch weit zurück versetzte Wände, eine Art Unterstand bildet, wo sich Reisende bei Regen unterstellen konnten. Der Bahnhof ist bewohnt, aber nicht renoviert. So

gibt es hier die Seltenheit, dass man das Gebäude noch im absoluten Originalzustand bestaunen kann. Bei fast allen anderen Bahnhöfen wurde irgendwann mal was modernisiert und geändert, hier nicht und man fühlt sich auf Anhieb um mindestens 50 - 70 Jahre zurück versetzt. Vor allem fällt auf, dass das geänderte Blickfeld auf einen Bahnhof, welches man aus einem Zug hat, wenn man selbst drin sitzt, das Ganze doch stark anders erscheinen lässt, als wie ein “Außen - Bild” von der Bahnsteigkante. Die Wirkung ist irgendwie eine ganz besondere, ein wenig wie im Kino, als würde man einen Landschafts - Film betrachten, der vor einem abläuft. Eine junge Frau, die vermutlich in dem Bahnhof wohnt (die in dem weissen Kleid vorne links im Bild), kam aus dem Gebäude und bestaunte ihrerseits den Zug, denn Personenzüge sieht man dort längst nicht mehr

jeden Tag. Der Zug hielt an jedem Unterwegsbahnhof, wirkliche Zustiege gab es jedoch kaum, nur an vielleicht 3 Bahnhöfen. An dem Maggi - Bahnhof, wo wir zugestiegen waren, taten dies weitere 6 Reisende, die meisten waren schon eine Station länger in dem Zug, nämlich ab dem heutigen Endbahnhof, der ja in Richtung Norden als nächster nach dem Maggi - Bahnhof folgt. Über die näheren Umstände dieser Sonderfahrt werden wir demnächst noch etwas ausführlicher berichten. Jetzt nur soviel, wir hatten die zweifellos seltene Gelegenheit, von dem weit oben gezeigten Maggi - Bahnhof bis zu dem ersten eigenständigen Bahnhof der Strecke (vom heutigen Ausgangspunkt im Süden gesehen), der gleich unter Nachtrag Nr. 3) genannt wird, für 10 Euro pro Person mitzufahren und, was für uns ja wegen dem Auto wichtig war, nach 90 Minuten Aufenthalt auch wieder zurück zum Auto zu fahren.

Eine weitere nachträgliche Entdeckung betrifft den weiteren Bereich im Umfeld des heutigen Endbahnhofs der Strecke (siehe oben unter Nachtrag 1). In Richtung des Maggi - Bahnhofs, der ja nach dem Endbahnhof folgt, zweigt kurz hinter dem Endbahnhof nach links noch ein altes Gleis ab, dem wir damals bei unseren ersten Besuchen keine Beachtung schenkten, weil wir glaubten, es liegt eh brach. Doch hier lauerte noch eine Überraschung, denn dieses zu gering gewürdigte, leicht zugewachsenes Gleis führt seitlich in ein Industriegebiet, welches neben dem

Ort liegt. Dort teilt es sich auf in insgesamt 7 Abstellgleise, die allesamt hoch mit Gras und Unkraut zugewachsen sind. Auf einigen davon stehen etliche alte, ausgemusterte Waggons und sonstige teilzerlegte Fahrzeuge. Manche davon sind mit alten LKW - Planen abgedeckt. Auch ein recht schöner und optisch relativ gut erhaltener grüner alter Schnellzug - Waggon aus den 1930er Jahren befindet sich darunter (siehe rechte Bildhälfte). Der springt einem gleich ins Auge, weil der, im Gegensatz zu allen anderen Sachen, die dort stehen, in viel besserem Zustand ist. Dem Bewuchs des Gleises nach zu urteilen, dürfte aber auch er schon viele Jahre dort ausharren und von besseren Zeiten träumen. Wem die Fahrzeuge gehören und weshalb sie ausgerechnet dort stehen, das war leider nicht ersichtlich.

Einige Tage später waren wir wieder in dieser Gegend und wollten eigentlich den heutigen Ausgangsbahnhof besuchen, ab wo diese Strecke heute von der übergeordneten Hauptbahnlinie abzweigt. Wir glaubten bis dato, dass dieser Bahnhof der einzige ist, der uns von der Strecke noch fehlen würde. Erneut wurden wir eines Besseren belehrt. Nur knapp 4 km südwestlich von dem

oben unter Nachtrag Nr. 3 gezeigten Bahnhof folgte nicht etwa der von uns gesuchte, heutige Anfangs - Abzweigbahnhof dieser Strecke, sondern ein weiterer Bahnhof, der von uns gleich den Spitznamen “Der Florida - Boy - Bahnhof” bekam, weil auf einem Tor des Güterschuppens ein altes Emailleschild der früheren Limonaden - Marke Florida - Boy hing. Ich wusste gar nicht mehr bewußt, dass es diese Marke mal gegeben hat, dieses Erinnerungswissen wurde erst durch das Schild wieder aus dem letzten verstaubten Winkel der grauen Zellen hervor gezerrt. Viele werden die Marke Florida - Boy heute überhaupt

nicht mehr kennen. Denen sei gesagt, das war so eine Art Orangensaft - Erfrischungsgetränk ohne Kohlensäure, etwas ähnlich wie “Hohes C”, aber mit weniger Fruchtsaftanteil, also eine Art Zwischending zwischen Orangensaft und Orangenlimo ohne Kohlensäure. Das sollte grundsätzlich eiskalt getrunken werden, weil es dann am besten schmeckte. In den 1950er,

1960er und bis in die frühen 1970er Jahre konnte man das im Getränkehandel sowohl in Kästen, meist mit relativ kleinen 0,33 oder 0,5 Liter - Flaschen kaufen oder es gab das auch oft in Restaurants, Kaufhäusern, Bahnhofsgaststätten usw. aus einem Kühlautomaten, wo es in großen Sichtglas - Aufsätzen immer umgewälzt und gekühlt wurde und dann glas- oder becherweise von der Bedienung gezapft wurde. Soweit ich mich entsinne, war die Hauptsorte die gelbe mit Orangengeschmack, es gab aber auch eine rote mit Kirschgeschmack. Ich glaube, ungefähr 1978 verschwand die Marke plötzlich und man hörte seither nie wieder was davon. Aber damit genug mit dem Exkurs in die frühere Getränkewelt. Dieser Bahnhof hier ist wieder in einem anderen Baustil. Wie wir hörten, gab es hier die etwas ungewöhnliche Besonderheit, dass dieser Bahnhof aus nicht näher bekannten Gründen schon zu der im Personenverkehr aktiven Zeit der Bahn, ungefähr ab 1975, nicht mehr von Personenzügen bedient wurde, wie es so schön im Bahndeutsch heisst. Darauf deutet auch die etwas seltsame Gleislage hin, denn direkt am Bahnsteig liegt überhaupt kein Gleis mehr, in etwas Abstand verläuft das heutige Streckengleis. Also Einsteigen bei Sonderzügen oder sowas wäre hier nicht möglich, weil man vom Waggon zuerst in den Schotter fallen würde, da das Gleis etwa 4 m vom Bahnsteig entfernt liegt. Man kann vermuten, dass der Bahnhof damals schon als Halt gekippt wurde, weil auch er sehr weit vom Ort entfernt liegt, sogar satte 5 km. Mit der gleichen Entfernung wären die Einwohner dieses Ortes auch per Straße mit dem Auto oder Fahrrad entweder am eigentlichen Ausgangsbahnhof der Strecke oder am nächsten Bahnhof (der oben unter Nachtrag Nr. 3 genannte) gewesen. Hier sah es aktuell so aus, dass der Bahnhof zwar leer steht, das Bahnhofsgebäude von außen gerade frisch gestrichen worden war, nur der Güterschuppen noch nicht. Es tut sich also bereits etwas.

Ergänzungen, Teil 2

Es gibt noch einen weiteren “Riesenbahnhof” den wir übersehen hatten. Kurz vor dem weiter oben gezeigten Abzweigbahnhof, wo einst die Stichbahn ihren Anfang nahm, gab es an hier der Strecke noch einen kleinen Zwischenbahnhof. Ein schmuckloses Zweckgebäude, welches vermutlich in den

1950er oder 60er Jahren erbaut wurde. Es hat etwas von einer zu groß geratenen Garage, ein Bahnhöfchen in ähnlichem Baustil, jedoch noch um die Hälfte kleiner, fanden wir auch an der Stichbahn. Immerhin, obwohl es bekanntlich keine Personenzüge mehr gibt, hat man dem eingelaufenen Hauptbahnhof sogar noch seine hübsche Bahnhofsuhr als Staffage gelassen. Diese zeigte sogar noch die korrekte Uhrzeit an, wie man sieht, war es zum Zeitpunkt des Fotos zufälligerweise 5 vor 12, ob das nun ein eher

schlechtes Omen für die Strecke ist, wissen wir nicht. Das Gebäude machte insgesamt einen einigermaßen gepflegten Eindruck und es liefen auch Leute dort herum, die ins Haus gingen. Unser Eindruck war, dass es nicht als Wohnung, sondern vielleicht als Büro oder gewerblich genutzt wird. Zur rechten Seite hin war die Hälfte des Dachs großzügig überstehend vor gebaut, um so als Teil - Bahnsteigüberdachung zu dienen, damit sich früher zu Zeiten des Personenverkehrs die Fahrgäste bei Sauwetter dort unterstellen konnten. Vermutlich war damals der linke Raum der sogenannte Dienstraum und rechts, wo die kleinen Fenster sind, waren sicher ein Warteraum und Toiletten gewesen. Heute, wo nur noch vielleicht 2 kurze Güterzüge, wohlgemerkt pro Woche, dort vorbei ziehen, wirkt selbst dieses Bahnhöfchen noch überdimensioniert und irgendwie deplaziert. Was man hier nicht sieht, es ist auch etwas ungünstig in der Landschaft platziert, jedenfalls für heutige Verhältnisse. Vorne gleich am Gleis, im Hintergrund schließt sich gleich ein Damm mit Baum- und Grasbewuchs an, mit einem Auto kommt man nicht bis ans Gebäude, sondern muss dann rechts (außerhalb des Bildbereichs) in rund 50 m Entfernung am Straßenrand parken und den Rest über einen schmalen Weg aus Betonplatten zufuss gehen. Ich bin davon überzeugt, dass dieser etwas seltsame Haltepunkt später mal nachträglich eingerichtet wurde. Immerhin liegt, im Gegensatz zu vielen anderen Dörfern in der Umgebung, hier der Ort gleich rechts neben dem Bahnhof. Ein sehr kleines Dorf, mit vielleicht 70 - 100 Einwohnern. Da im Umkreis von 5 km noch etliche andere kleine Dörfer liegen, hat dieses Bahnhöfchen diese Nester früher gleich mit an die große Welt angebunden,

wodurch sich damals der Minibahnhof sicher mal durchaus rentiert haben mag.

Hier sei noch ein Bildchen von der gleichen Fahrt des Dampf - Nostalgiezuges nachgereicht, den man weiter oben gleich unter dem Abschnitt “Zwischenbemerkung 1” sieht. Es ist also der gleiche Zug, nur an einer anderen Stelle bei der Rückfahrt fotografiert, als man die Lok ans andere Ende des Zuges gespannt hatte, wodurch

sie quasi bei der Rückfahrt rückwärts gefahren ist, was vom Bild her nicht ganz so attraktiv wirkt, wie bei der normalen Fahrweise mit Kamin vorne. Das lässt sich heute nicht mehr anders lösen, da die Lok über Weichen und ein Nebengleis den Zug umfahren muss, um sich in die Rückrichtung davor zu setzen, Drehscheiben oder Gleisdreiecke, die ein Drehen der Lok erlauben, gibt es längst nicht mehr an der Strecke. Einige Tage später waren wir eigentlich wegen einer anderen Sache in

dem Städtchen, wo sich der Ausgangsbahnhof befindet. Da wir einmal dort waren, machten wir einen kurzen Abstecher zum Bahnhof, um die Reihe der ehemaligen Bahnhöfe dieser Strecke langsam mal voll zu kriegen. Es scheint in der Gegend sehr häufig Nebel zu geben, denn es herrschte wieder relativ dichter Nebel, wie schon bei anderen Besichtigungen in dem Landstrich. Das Bahnhofsumfeld war besonders betroffen, da er in einer Talsenke unweit von einer Flußaue liegt, wo sich der Nebel so richtig schön wie

graue Suppe festsetzte. Immerhin gelang es noch dieses trübe Foto zu schießen. Besser das, als gar nichts. Später werden wir noch mal hinfahren und besseres Bildmaterial nachreichen. Im Vordergrund sieht man das Gleis der Hauptbahnlinie, während das zweite Gleis im Hintergrund das Gleis “unserer” Bahnstrecke ist, von der wir auf dieser Seite so ausführlich berichten. Als wir bereits im Auto saßen und wegfuhren, trudelte auf der Hauptbahn gerade ein kurzer, hochmoderner Triebwagen ein. Von regem Fahrgast - Andrang war aber selbst dort, an diesem doch schon übergeordneten, größeren Bahnhof, keine Spur. 2 junge Mädels stiegen aus dem Zug und verschwanden in der Unterführung vom Bahnsteig. Das war schon alles. Übrigens vorne in dem komischen, dunklen Primitivbau, der aussieht wie ein alter Pferdestall und der nur aus dunkel imprägnierten Holzplatten gebaut ist, stehen zig alte VW - Busse, die ein Sammler, der in dem Bahnhof wohnt, dort wettergeschützt untergebracht hat. Auch vor dem Bahnhof (hier nicht sichtbar) standen 3 solcher alten VW - Busse, sogar noch zugelassen, ich glaube diese Baureihe nannte sich damals T 2, so aus den späten 1960er Jahren.

Im Bereich des weiter oben genannten großen Abstellbahnhofs, genauer gesagt zwischen diesem Abstellbahnhof und dem davor liegenden Bahnhof (oben der weisse Bahnhof mit der Baumreihe direkt davor) konnten wir letzte Woche einen kleinen Güterzug an einem Bahnübergang beobachten, der aus einer bunt lackierten, modernen kleinen Diesellok und einem einzelnen gedeckten Güterwaggon bestand.

Einige Wochen zuvor entstand in den frühen Morgenstunden dieses Bild von der emsigen Holzverladung am heutigen Endbahnhof der Strecke, der oben gleich unter Nachtrag 1 genannt wird. Wir hatten uns mal die Mühe

gemacht und waren den langen Weg vom Bahnhof bis zu dem doch noch relativ lang weitergeführten ehemaligen Streckengleis bis zu dieser Holzverladerampe und der kleinen Fabrik (die weissen Hallen hinten in der Mitte des Fotos) dahinter gegangen, die ja auch noch mit dem Gleis erreicht wird. Da tut sich also tatsächlich noch wenigstens etwas.

Ziemlich genau am anderen Ende dieser Strecke fanden wir nahezu einsam auf flachen Feldern im Streckenverlauf zwischen dem Ausgangsbahnhof und dem zweiten Bahnhof, dort wo die Gegend in einem etwa 5 km langen Bereich sehr flach ist, diese alte frühere Verladestelle. Das gelbe Eisen-Gestell ist ein sogenanntes Lademaß, mit dem früher die Beladung offener Güterwaggons darauf geprüft werden konnte, ob sie nicht zu weit übersteht. Lichtraumprofilprüfung nannte man das zu dieser Zeit. Wenn Wagen zu breit oder hoch beladen waren, hätte es Probleme bei Begegnungen mit anderen Zügen, an Oberleitungen, Brücken, in Tunnels oder dem Bewuchs neben der Strecke geben können. Unter dem Gras und Unkraut waren noch alte Pflastersteine erkennbar, die dort früher mal eine Ladestraße bildeten. Solche Ladestellen lagen normalerweise in Bahnhofsbereichen, hier war jedoch weit und breit kein Bahnhof zu finden, es sei denn, dass früher einer dort in dieser Einöde war, der aber irgendwann abgerissen wurde, dass kann man natürlich nicht ausschließen.

An einem Taleinschnitt, der zwischen dem heute vorletzten Bahnhof der Strecke, dem Maggi - Bahnhof, und dem heutigen Endbahnhof der Strecke liegt, konnten wir Anfang Mai diesen ungewöhnlichen Zug fotografieren, der aus einer älteren Diesellok und einem großen Gleiskran bestand. An dem Tag herrschte mittags gleißender Sonnenschein und brütende Hitze wie im Hochsommer, was sich sogar auf das Foto übertrug. Kayla befürchtete schon, dass man diese Strecke durch Herausreißen von Gleisen weiter “verkürzen” möchte. Ich vermute eher, dass die vielfach noch liegenden Überreste von heute nicht mehr genutzten Gleisanlagen früherer Zeiten, besonders im Bereich des Endbahnhofs, entfernt werden sollen. Da liegt ja noch einiges an zugewachsenen Abstellgleisen sowie Abzweigen, wo früher mal Anschlußgleise, Ladestraßen oder auch vermutlich ein kleines Betriebswerk waren. Man ist heute ja auf Vereinfachung aus, so dass alles Überflüssige entfernt wird. Deutschland war schon immer ein “abreißwütiges” Land, das trifft auf nicht genutzte Industriegebäude ebenso zu, wie eben auch auf Bahnanlagen. In vielen anderen Ländern läßt man es halt so ungenutzt liegen, sofern es niemanden bei aktuellen Aufgaben stört. Diese gelassenere Politik hat sich im Nachhinein oft als die bessere entpuppt, wenn man z.B. deutlich später mal auf den Trichter kam, dasss man diese Sachen oder Flächen doch wieder nutzen kann. Aber das ist wohl eine tiefe Grundeinstellung, die zu einem gewissen Grad auch mentalitätsbedingt ist, über deren Negativauswirkungen wir schon mehrfach auf unseren Seiten über Exkursionen in alte Fabrikanlagen berichteten. Also im Sinne von “Alte Fabriken sind die Burgen und Schlösser der Zukunft”, kann man inhaltlich diesen Satz auch locker ummünzen auf “Alte Bahnhöfe sind die Burgen und Schlösser der Zukunft”, doch leider fehlt vielen Verantwortlichen hier in ihrem Aufräumwahn der nötige Weitblick. Wären die Generationen unserer Vorfahren genauso konsequent in den Abreißwahn verfallen, wie es heute üblich ist, dann würde es längst so gut wie keine Burgen und Schlösser mehr geben, die heute als

Touristenmagnet vermarktet werden und bei vielen Mitmenschen auch für eine Identifikation mit ihrer Heimat sorgen.

Noch ein kleines Experiment mit unserem Panorama-Fotoprogramm, hier wurde aus 3 Einzelbildern, die alle im Bereich vor dem größeren

Ausgangsbahnhof der Strecke geschossen wurden, ein Panoramabild dieses Gleisvorfeldes gefertigt. Man könnte sagen, die Breitwand - Filmtechnik der frühen 1970er Jahre lässt grüßen, denn irgendwie erinnert einen das Ergebnis dieser Fotobastelei stark an diese Zeit, in der manche Kinofilme fast zu einem flimmernden, horizontalen Querstrich mutierten.

Etliche Wochen später trieben wir uns noch mal im Umfeld des ehemaligen Abzweigbahnhofs der ersten Stichbahn herum. Womit wir nicht gerechnet hatten, aber zufällig stand in dem Mittelbau die bahnsteigseitige Tür weit offen. Da weit und breit niemand zu sehen war, ging ich bis zu der Tür und warf einen Blick in diesen ersten Raum, wobei ich auch ein paar Fotos schoss. Alles sah innen wie

frisch renoviert aus. Vor allem sind dort viele Jugendstilelemente, die teils mit modernen Dingen gekoppelt sind. Ein sehr gelungener Mix finde ich. An einer breiten Treppe, die nach unten führte, hing an der Wand darüber ein Schild mit dem Hinweis, dass es dort entlang zu dem Tonstudio geht, welches aussen an einem kleinen, unscheinbaren Schildchen angeschrieben steht. Eine alte Bank aus Bahnzeiten, mit einem Jugendstil - Gußsockel auf den frisch mit Klarlack lackierte Holzlatten geschraubt sind, stand dort und bot sich wohl für

Besucher des Tonstudios als Wartegelegenheit an. Im unteren Bereich waren die Wände noch mit heute seltenen, dunkelgrünen Hochglanzkacheln versehen, die gewiss noch original aus der Bauzeit des Bahnhofs stammen. Solche Wandfliesen sah man in den 1950er Jahren zuweilen auch öfters in Geschäften, besonders in Metzgereien oder Lebensmittelläden, diese Erinnerungen aus meiner Kindheit kamen dadurch wieder hoch. Später, ab Mitte der 1960er Jahre habe ich die nie wieder gesehen, bis jetzt in diesem Bahnhof. Ansonsten waren die Wände frisch in einem freundlich - dezenten Gelbton gestrichen. Der Raum wird mit zahlreichen LED - Strahlern angenehm ausgeleuchtet. Wir vermuten, dass dieser Durchgangsraum, der zugleich die Straßenseite des Bahnhofs mit der Gleisseite verbindet, früher zugleich als Warteraum diente. Rechts, vorbei an dem Schutzgitter zu der Treppe, folgte nämlich noch das originale alte Fahrkartenschalter - Fenster mit Sprechöffnung und diesem handbedienten Wechselfach für Geld und Karten. Pfiffiger Weise hatten die heutigen Eigentümer hinter dem alten Schalterfenster ein 3D - Foto von dem alten Schalterraum als Hintergrund aufs Glas geklebt, dadurch wirkte es von weitem, als könne man dort tatsächlich noch bei einem Bahnbeamten Fahrkarten kaufen. Da ich niemanden brüskieren wollte, wagte ich mich nicht weiter in das Gebäude rein und zog es vor wieder raus zu gehen, man hat es selbst ja auch nicht gerne, wenn Fremde einem ins Haus laufen. Anschließend wanderten wir noch einige km

ab diesem Bahnhof entlang der heute noch übrig gebliebenen Strecke, u.a. in einem Bereich, wo wir zuvor noch nie waren. Dort tat sich etwa 2 km von dem Bahnhof ein längerer gerader Abschnitt auf, an dem auf

der rechten Seite neben dem Gleis noch ein alter Bahnsteig lag und links stand ein Fernsprech - Kasten neben dem Gleis. Bis vorne an den Bahnsteig führte noch ein asphaltierter Feldweg. Ein

Bahnhofsgebäude oder sonstige Bauten gab es dort aber nicht mehr. Vermutlich war dort auch mal ein Bahnhof, die Lage war etwas unklar. Zudem konnte man links von der anderen Seite des grauen Telefon - Kastens im Unkraut die Überreste eines weiteren, sehr rostigen Gleises sehen, welches auf einer Länge von mindestens 1 km immer parallel zu dem Streckengleis weiter verlief. Am Horizont, weit hinter den Büschen, endete es dann abrupt, wo man vermutlich schon vor vielen Jahren die Verbindungsweiche zum Hauptgleis heraus gerissen hatte. Ebenso hatte es vor diesem Standort, also im Rücken der Fotografin, früher in rund 100 m Entfernung eine weitere Weiche gegeben, wo dieses Rostgleis von dem Hauptgleis abzweigte. In dem Bereich konnte man anhand von rostig verfärbten Spuren im Schotter noch sehr gut erkennen, wo diese Weiche mal war. Das war also mal eine Art Umfahrungsgleis, mit dem stehende Züge umfahren werden konnten oder wo sich im Gegenrichtungsverkehr Züge begegnen konnten, wobei dann einer abwarten musste, bis der andere durch war. Ein Dorf war in dem Bereich weit und breit nicht auszumachen. Die nächste Ortschaft wäre im Prinzip die des vorherigen Bahnhofs (der mit dem Tonstudio) in halt 2 km Entfernung oder in die andere Richtung weit weg im Westen vom Gleis in über 3 km Entfernung ein Minidorf. Also ein zweiter Bahnhof für den vorherigen Bahnhofsort, das ist völlig unwahrscheinlich, somit dürfte der seinerzeit tatsächlich diesem 3 km entfernten Nest zugeordnet gewesen sein. Kayla sah das anders und glaubte, dass dieser seltsame Haltepunkt überhaupt keinem Ort zugeordnet gewesen wäre, sondern nur rein betrieblicher Natur gewesen sei, um an der Stelle ausweichen zu können. Aber wurde sowas je weit abseits in der Prärie extra dafür gebaut? Ich meine nein, solche Umfahrungen waren doch auch immer innerhalb eines Bahnhofsbereichs. Gegen diese pure Theorie der Nur- Ausweichstelle spricht meines Erachtens auch das Vorhandensein des Bahnsteigs. Wäre es nur eine Ausweiche gewesen, dann hätte man dort keinen Bahnsteig benötigt. Außerdem ist es doppelt unlogisch, weil im Bahnhofsbereich des vorherigen Bahnhofs (der mit dem Tonstudio) ebenfalls eine Umfahrungsmöglichkeit bestand. Zwei Umfahrungen auf nur 2 km Distanz und das auf einer solch eher kleinen, unbedeutenden Strecke, das wäre nur schwer vorstellbar. Kayla fand das nicht, weil sie meinte, dazu müsse man die früheren Fahrpläne kennen, die dort vor 50 Jahren oder mehr mal gegolten haben, vielleicht ging die Begegnung zweier gegenläufiger Züge zeitlich nun mal exakt an dieser Stelle auf, ohne dass ein Zug übermässig lange auf den anderen warten musste. Gewiss, möglich ist alles und solche Bahnbeamten haben früher auch anders gedacht, nicht unbedingt der Wirtschaftlichkeit geschuldet, sondern eher dem exakten Einhalten des Fahrplans, also ganz ausschließen kann man diesen Grund nicht wirklich.

Nachtrag vom August

Wir haben tatsächlich noch ein weiteres, ungewöhnlich gebautes Bahnhöfchen entdeckt. Wir hatten das ebenfalls übersehen, weil es nur 3 km vor dem oben im Nebel gezeigten Endbahnhof liegt. Wir waren damals im Glauben, dass vor dem Endbahnhof kein weiterer Bahnhof mehr ist. Hier das kleine, aber durchaus recht alte Gebäude, welches aus der Anfangszeit dieser Bahn stammt, weist gleich

mehrere Besonderheiten auf. Straßenseitig vor dem Gebäude gibts 5 Parkplätze für PKW. Gleich hinter dem Eingang, der offen stand, gibts links Damentoiletten und rechts solche für Herren, die sogar noch für die Allgemeinheit gebührenfrei geöffnet sind, was man heute nur noch selten findet. Trotzdem waren sie sehr sauber, nicht bekritzelt und in dem Dorf scheint es überhaupt keine Probleme mit Vandalismus und bescheuerten Sprayer - Rotzbübchen zu geben, wie man sie sonst leider häufig an solchen Einrichtungen vorfindet. Geradeaus gehts weiter, es folgt ein ehemaliger Schalterraum, dessen Bahnschalter stillgelegt ist, der Raum dient aber noch als Warteraum. Geradeaus folgen noch einige (frühere) Diensträume, die verschlossen sind und rechts eine Ausgangstür, die unter der rechtsseitigen Bahnsteigüberdachung endet. Dahinter verläuft dann das Streckengleis, allerdings in einer seltsamen Schräge, wobei der Abstand zwischen Gleis und Bahnhofsgebäude zur linken Seite hin immer größer wird. Warum man das Bahnhöfchen nicht gleichläufig neben das Gleis gebaut hat, erschloss sich uns nicht, es wird aber sicher beim Bau mal seine Gründe gehabt haben. Kaylas Ansicht nach, dürfte früher das Gleis mal anders verlaufen sein, ohne die Schräge, vielleicht weil im hinteren Bereich, wo es heute verläuft, noch andere Anlagen waren. Der Baustil ist hier völlig anders, als bei allen anderen Bahnhöfen dieser Strecke, nicht nur wegen der Größe, die irgendwo zwischen kleinem Bahnhöfchen und “richtigem” Bahnhofsgebäude liegt, sondern auch wegen der hier genutzten

Stilelemente. Immerhin wird das Bahnhöfchen wohl noch rege genutzt, da während unseres Aufenthalts dort eigentlich ständig Leute auf dem Bahnsteig herum liefen und auf den Zug warteten. Der zugehörige Ort liegt links rund 100 m daneben und dürfte schätzungsweise etwas über 1000 Einwohner haben. Der Tag, an dem wir das Bahnhöfchen entdeckten, war wettermässig einer von der Sorte, die man früher gerne als Hundstage bezeichnete, allerdings nur bis etwa 14 Uhr, dann zogen viele Wolken auf und es kühlte bei leichtem Regen und kräftigem Wind schlagartig stark ab. Gegen Mittag, als wir obiges Foto schossen, hatte es fast 30 Grad, als wir gegen 15.30 Uhr wieder zuhause eintrafen, war es auf 18 Grad herunter gekühlt.

Nachtrag vom Dezember

Bei einer Rundfahrt durch die Umgebung (mit dem Auto) kamen wir Anfang des Monats an dem alten Bahnhof vorbei, den wir vor einiger Zeit mal bei einer Sonderfahrt aus dem Zug heraus fotografiert hatten. Wie damals

bereits berichtet, ist der Bahnhof bewohnt, jedoch nicht renoviert. Wir haben an dem Bahnhof eine kurze Rast eingelegt, dabei entdeckten wir, dass die Zugangstür, die unter der Überdachung des Zwischenbaus zum Güterschuppen hin ist, weit offen stand. So ging ich ein paar Schritte hinein und habe dabei dieses, im Vordergrund etwas unterbelichtete und im Hintergrund helle Foto geschossen. Vor dem breiten Durchgang ist der ehemalige Bahn - Bereich, dahinter der Privatbereich, wo das Treppenhaus zu den

Wohungen in den Obergeschossen führt. Durch die ungünstige Beleuchtung, hinten direkt ins grelle Gegenlicht einer Lampe über dem Treppenabsatz und vorne im alten Bahnbereich ohne jedes Licht, kann man quasi nur den hinteren Bereich erkennen, der sich hinter der Durchgangstür auftut.Vorne führte nach links (gleisseitig) eine Tür in den ehemaligen Warteraum und rechts gab es Türen zu Toiletten und ehemaligen Technikräumen, wo u.a. etwas von “Akkumulatorraum” stand, von dem aus früher wohl mittels Akkus eine Art Notstromversorgung für die Bahntechnik vorgehalten wurde, falls der normale Netzstrom mal ausfällt. Diese Türen waren aber leider alle dicht. In Treppenhaus und Flur war alles noch genauso wie früher. Es war nichts renoviert, nichts irgendwo mal neu lackiert oder tapeziert worden, die Verschleißspuren von über 120 Jahren Bahngeschichte waren alle noch vorhanden. Selbst der früher typische Geruch in solchen alten Bahnhöfen, den man mit Worten nicht wirklich beschreiben kann, war noch original vorhanden. Sofort wurden Kindheitserinnerungen wach, aus den 1950er und 60er Jahren. Kann man einen Geruch vielleicht auch unter Denkmalschutz stellen, fragten wir uns, hier wäre es jedenfalls möglich, weil er noch vorhanden ist. Ob in den früheren Bahnräumen auch noch die alten technischen Einrichtungen drin sind, ließ sich nicht ergründen, vermutlich wird die Bahn das bei der offiziellen Stilllegung abgebaut haben. Von dem bahnsteigseitigen Fenster konnte man leider auch nicht näher in den Raum blicken, weil von hinten Holztafeln davor gestellt waren, die jeden Ausblick in Innere verhinderten. Ob die alten Bahnräume im Erdgeschoß heute überhaupt noch zu etwas genutzt werden, erschien uns fraglich, es sah jedenfalls nicht danach aus. Aus den oberen Etagen hörte man Gepolter und Stimmen, die man klanglich jungen Mädchen zuordnen würde. Am straßenseitigen Klingelschild, wo insgesamt 4 Uralt - Klingelknöpfe mit so einem brünierten Alugehäuse und schwarzen Rundtasten hingen, stand nur ein Name, der so gekritzelt war, dass man ihn nicht lesen konnte. Ich hatte ihn als Ranselpansel entziffert, Kayla meinte Rasselpansek gelesen zu haben, beides wohl Fehlinterpretationen, denn so heisst wohl keiner.

Damit wäre, zumindest rein theoretisch, die Strecke hier komplett. Allerdings ganz sicher sind wir uns da nicht wirklich, denn wie ich schon von anderer Seite hörte, müsste es in dem heute gleislosen Teil im Norden der Strecke erstens noch einen weiteren Bahnhof gegeben haben, der hier noch nicht aufgeführt ist, weil wir diesen unterwegs unbeabsichtigt “geschlabbert” haben und angeblich soll es dort oben auch noch eine weitere kleine Stichbahn gegeben haben, von deren Existenz wir bislang noch gar nichts wussten. Zudem ist, wie schon ein paar mal vorgekommen, die Wahrscheinlichkeit groß, dass wir unterwegs noch einige wenige Einzelbahnhöfe übersehen

haben, wenn wir mit dem Auto den vermeintlich nächsten Bahnhof aufsuchten, der aber in Wirklichkeit schon der übernächste war. Diese Fakten werden demnächst noch abgeklärt und dann ggf. hier ergänzt.