

# Stichbahn

## Ein Abstecher auf eine Stichbahn

An dieser Stelle möchten wir noch einen Seitenschwenk auf eine uns bis dahin völlig unbekannte Abzweig - Stichbahn einflechten. Die Bahngeschichte weitet sich somit unerwartet etwas aus. Vor kurzem sprach ich mit einem Pensionär, der früher bei der Deutschen Bundesbahn war. Der Mann ist heute 83 Jahre alt und wurde vor ziemlich genau 30 Jahren pensioniert. Von 1961 bis zu seiner Pensionierung 1987 hat er auf dieser Strecke gearbeitet. Er sagte, was uns bislang völlig unbekannt war, dass früher von dem größeren, schönen Bahnhof mit dem Jugendstil - Anbau, der auf der Seite [Bahnstrecke](#) genannt wird, noch eine sehr kleine, eher stets unbedeutende Stichbahnstrecke abzweigte, die ihrerseits bis heute, also lange nach ihrer Stilllegung, ein Kuriosum durch eine völlige Fehlplanung beim Abbau der alten, nicht mehr benötigten Streckenteile hinterlässt. Genau um diese Bahn geht es hier. Stillgelegt wurde diese Stichbahn schon 1986. Die Gleise sollten allerdings erst 1997 abgebaut werden. Dumm war dabei, dass man erst 1997 feststellte, dass die ganzen Abzweiggleise sowie die ersten beiden Kilometer der Strecke ab dem Abzweighbahnhof schon 1995 abgebaut worden waren. So gab es keine Möglichkeit mehr, den restlichen Streckenteil über eine Schienenanbindung per Abbauzug abzubauen. Nun kann das auch per Bagger und LKW - Abtransport geschehen, das erschien aber auf Grund der in vielen Teilbereichen sehr schlecht zugänglichen Lage als viel zu aufwendig. So beschloss man kurzerhand, diese Stichbahn einfach sich selbst zu überlassen, also liegen zu lassen, da die Abbaukosten um ein Vielfaches teurer geworden wären, als der Ertrag durch Schrottpreise und Immobilienverkäufe. Den Anfang der Stichbahn macht also ein Bereich von rund 2 km Länge, auf dem beginnend an ihrem früheren Ausgangsbahnhof (siehe auf der Seite [Bahnstrecke](#)), sämtliche Gleise heraus gerissen wurden. Der frühere Bundesbahnbeamte meinte, die Stichbahn müsse, bis auf diese genannten ersten 2 km eigentlich sogar heute noch liegen. Er ging allerdings davon aus, dass man davon heute, nach so langer Zeit, nicht mehr viel finden wird. Das spornte uns natürlich an, in dem Bereich mal nach heute noch erkennbaren Überbleibseln zu suchen. Tatsächlich wurden wir fündig, wenn auch mit einigen Hindernissen. Kurz hinter dem früheren Ausgangsbahnhof sind die Gleise weg und die Schottertrasse ist noch erstaunlich gut erhalten, so als wäre alles erst vor höchstens einem Jahr abgebaut worden.

Offensichtlich schlummert da noch soviel Unkrautvernichter im Boden, dass der Bereich vom sonst typischen Unkrautbefall weitgehend verschont blieb. Wir fuhren dann ab dort mit dem Auto auf Streckenpirsch. Etwa 6 km hinter diesem ehemaligen Abzweighbahnhof konnte man von einer kleinen Nebenstraße rechtsseitig noch einen alten, Bahndamm erkennen, der stark mit Bäumen und Sträuchern bewachsen war, wodurch er zunächst gut getarnt war und mehr oder weniger im Einheitsgrün der sehr üppigen Bewaldung unterging. An



einem Feldweg stellten wir unser Auto ab und wanderten auf den Bahndamm. Trotz des starken Bewuchses fanden wir alsbald tatsächlich das heute noch vorhandene Gleis dieser Stichbahn. Dem wanderten wir ab dieser Stelle noch vielleicht 300 m nach und trafen auf einen ehemaligen Haltepunkt dieser Stichbahn (siehe Foto). Der war von der Straße nicht mehr sichtbar, weil er rundum von Bäumen



verdeckt wurde. Sogar eine Bahnsteiglampe stand noch dort und ragt inzwischen

oben in die Baumwipfel. Nun fragten wir uns, was soll ein Haltepunkt an einer Stelle, wo weit und breit kein Ort zu finden ist? Das nächste Dorf liegt hier über 6 km entfernt, das ist selbst für die damaligen Verhältnisse nicht nachvollziehbar. Der o.g. Pensionär schaffte Aufklärung. Er sagte, dass es unweit dieses Haltepunktes bis 1981 ein großes, altes Kur - Sanatorium gegeben hätte. Durch ständig steigende Zuzahlungen, Mißwirtschaft und fehlende Modernisierungen gingen dem Sanatorium aber die zahlenden Patienten und Gäste aus, so wurde es 1981 geschlossen und etwa 1983 abgerissen, da die Bausubstanz ohnehin ziemlich marode war. Von dem einst prächtigen Sanatorium findet man heute gar nichts mehr, der Haltepunkt hingegen ist geblieben, wenngleich er heute kaum noch zu finden ist. Er diente ursprünglich also in erster Linie dem Sanatorium als Zubringer und an Wochenenden wurde er noch etwas von Wanderern genutzt, um ab dort durch die ausgedehnten Waldgebiete zu spazieren. Das hat wirklich fast etwas Lustiges. Ein Haltepunkt im Nirgendwo, wo seit über 30 Jahren keine Züge mehr fahren, auch nicht mehr fahren können, aber dort liegt dann in einer Art Insellage die alte Strecke, so als wolle man sie demnächst wieder in Betrieb nehmen, was aber aufgrund der fehlenden Anbindung gar nicht mehr möglich wäre. Zunächst wollten wir ab diesem Einfachst - Bahnhof auf dem Gleis weiter bis zur nächsten Station wandern, was sich als weniger gute Idee entpuppte, denn nach vielleicht 500 m folgte ein Bereich, der dermaßen zugewuchert war, dass keine normale Begehung mehr möglich war. Deswegen ging es erst mal zurück zum Auto und über einige asphaltierte Feldwege, von denen man die alte Bahntrasse noch halbwegs im Auge behalten konnte, folgten wir dieser in wechselndem Abstand. Vielleicht nach knapp 3 km kam ein kleines Dorf, vielleicht 300 Einwohner zählend und fast direkt an dem Bahndamm gelegen. Das ließ vermuten, dass es ebendort früher auch einen Haltepunkt gegeben haben könnte. So fuhren wir quer durch das Dorf bis zum Bahndamm. Nebenbei bemerkt, kaum habe ich jemals ein Dorf gesehen, welches so tot und ausgestorben wirkte. Man sah keinen einzigen Menschen dort auf der Straße, einige alte Bauernhöfe verfielen oder waren bereits eingestürzt, dafür dazwischen, umgeben von parkähnlichen Vorgärten, einige villenartige Neubauten, die wohl von reichen Leuten als Refugium zum Relaxen genutzt werden, eben weil es dort so abgeschieden und ruhig ist. Erneut klappte uns vor Erstaunen die Kinnlade herunter, als wir

am Rand in vielleicht 400 m Abstand hinter dem Dorf auf ein wunderschön renoviertes, altes Bahnhofsgebäude stießen, was man in der Form und Größe an der stets recht unbedeutenden Stichbahn gewiss nicht erwartet hätte. Der Baustil hatte hier auch eine gewisse Ähnlichkeit mit einigen Bahnhöfen der obigen Hauptstrecke, war hier allerdings mehr mit einem fast quadratischen Grundriss ausgeführt und im unteren Bereich aus grauem Basaltstein gemauert. Was man auf dem Bild mangels Sonne und wegen des beengten Fotostandortes nicht sieht, rechts am



Bahnhofsgebäude befindet sich noch ein schöner, ebenfalls renovierter Fachwerk - Güterschuppen, der im Baustil dem Schuppen des obigen Maggi - Bahnhofs gleicht. In Richtung Gleis gibt es noch einen alten Stellwerks - Vorbau, was dafür spricht, dass es ganz früher sogar noch mehrere Gleise gegeben haben muss. Unterdessen liegt auch vor diesem Bahnhof noch das alte Streckengleis und ist hier sogar, vermutlich von den Bahnhofsbesitzern, vom Unkraut und Bewuchs befreit worden, damit es schöner aussieht. Sogar ein alter Telefonkasten der Bahn steht noch auf dem alten, ehemaligen Bahnsteig. Die weitere Begehung der Strecke endete

wieder einige hundert Meter hinter diesem Bahnhof, weil alles dicht zugewuchert war. So ging es per Auto weiter zum nächst folgenden Dorf, welches etwas größer war. Inzwischen kam sogar die Sonne hervor. Das Dorf teilte sich in einen höher gelegenen Oberteil und einen kleineren, etwas abseits liegenden Unterteil. In letzterem stießen wir nach einiger Suche auf den alten Bahnhof. Einstmals ein doch



schon recht stattliches Gebäude, welches leider nur noch in einem sehr erbärmlichen Zustand war. Der Baustil war hier total anders, als bei allen anderen Bahnhofsgebäuden dieser Gegend und er erinnerte an die Formen von italienischen Landvillen. Speziell war zudem, dass hier der massiv gemauerte Güterschuppen oben noch von einer Wohnung überbaut war. Unbewohnt, teils zugewachsen und

stark renovierungsbedürftig war das Gebäude. Mit entsprechendem Aufwand wäre es aber noch zu retten, sofern sich innerhalb der nächsten Zeit jemand erbarmt und das eigentlich recht schöne Anwesen instand setzt. Wir sprachen mit einer älteren Dame, die im Vorgarten eines Hauses in der Nähe Unkraut jätete und die erzählte uns, dass nach der Schließung des Bahnhofs etwa 10 Jahre lang im Erdgeschoss ein Postamt gewesen sei, sogar mit Postbankfiliale. Beim heutigen Anblick nur schwer vorstellbar, aber selbst diese Zwischennutzung ist schon wieder seit 20 Jahren Geschichte und seither verfällt das Gebäude leider. Die Dame meinte, dass örtlich ansässige Leute in dem Haus nicht wohnen wollten, weil in der oberen Wohnungsetage im Dritten Reich ein Obernazi gelebt hätte, der die ganze Umgebung tyrannisierte und dafür sorgte, dass damals aus seiner Sicht ungeliebte Leute, die nicht zum Regime passten, deportiert worden wären. Nun mag das sein, sowas weiss man als Außenstehender natürlich nicht, aber was kann das schöne Bahnhofsgebäude dafür? Das wäre das Gleiche, als würden alle Leute aus einer Straße wegziehen, nur weil da unter Adolf mal ein brauner Henker gewohnt hat, auf die Idee kommt ja auch keiner. Hinzu kommt, dass diese traurige Geschichte inzwischen schon fast 80 Jahre her ist. Wollte man alle Plätze meiden, die in der gesamten Weltgeschichte irgendwann mal Austragungsort von negativen Vorfällen waren, dann müsste sich die Menschheit bald einen Ersatzplaneten suchen. Die Dame sagte, dass der Bahnhof vor einigen Jahren zu einem Preis von 38.000 Euro zum Verkauf gestanden hätte. Nach ihrer Meinung sei er nicht verkauft worden, sondern stünde auch heute noch zu diesem Preis zum Verkauf, nur irgendwann wären die Verkaufsplakate selbst so marode gewesen, dass sie beim nächsten Unwetter weggeblasen wurden. Auf obigem Foto ist die Straßenseite des Bahnhofs zu sehen. Die Gleisseite sah ähnlich aus, nur noch eine Spur maroder und war sehr schlecht zu begehen, da überall alte Baumaterialien und Brocken von Betonschutt herumlagen. Auch dort lag das alte Gleis noch und zusätzlich ein kurzes Abstellgleis mit verfaultem Prellbock, welches es erlaubte, einen Waggon direkt neben dem Güterschuppen und der ehemaligen Rampe (wo heute der Baum drauf wuchert) zur Be- / Entladung zu "parken". In einem Vorbau waren sogar noch die Stellhebel für die zugehörige Weiche sowie diverse andere Bahnutensilien vorhanden. Die ehemals kurz als Posträume genutzten Bereiche waren in einem relativ guten und umgestalteten Zustand, dort war sogar noch ein Postschalter und eine Pakettheke erkennbar. Man konnte nicht in das Gebäude hinein, alles war zu, aber durch die Verglasung war das gut zu erkennen. Noch eine Viertelstunde wurde besichtigt, und dann ging es, nach diesem deprimierendem Anblick weiter zum nächsten

Bahnhof an der Strecke. Der war von der Gleisseite weitgehend dicht zugewachsen mit Bäumen und Sträuchern. Hier nicht erkennbar, zwischen dem Unkraut liegt noch das Gleis. Auch dieser Bahnhof schien ungenutzt leer zu stehen, obwohl er, bis auf den zügellosen Bewuchs, in Sachen Bausubstanz ansonsten einen noch relativ guten Eindruck machte. Das zugehörige Örtchen lag etwa 1 km entfernt

links vom Bahnhof. Der Bahnhof war wieder in einem völlig anderen Baustil errichtet. Auf dieser kleinen Stichbahn hatte man wohl früher mal



wahllos in die Kiste der möglichen Bauvarianten gegriffen und heraus gefischt, was gerade greifbar war. Das Gebäude verfügte links (hinter den Bäumen kaum zu sehen) über einen kurzen, aber recht hohen Güterschuppen. Ein Versuch, das Gebäude von der Straßenseite in Augenschein zu nehmen, scheiterte schon an der Tatsache, dass es dort keine richtige Straße mehr gab, es folgte ein gepflasterter Zufahrtsweg, der seinerseits teils schon hoch mit Bäumen zugewuchert war und zudem folgte im Abstand von etwa 100 m zu dem Gebäude ein hoher Zaun, der über ein verschlossenes Gattertor verfügte. Selbst diese Zaunanlage war schon vom Wachstum der Bäume stellenweise zerdrückt worden. An dem Gattertror hing ein unmißverständliches, großes Schild "Privatgelände" und somit war eindeutig klar, dass für uns hier Schluß ist. Jede Wanderung auf der alten Trasse war in dem Bereich völlig unmöglich, wegen dem altbekannten Problem mit dem dichten Bewuchs. So hieß es, wieder mit dem Auto in Abstand dem alten Bahndamm zu folgen. Das funktionierte jedoch nur noch etwa 1 km, ab dann verloren wir zunächst jede Orientierung, weil es keinen Bahndamm mehr zu sehen gab. Zu allem Übel zogen Gewitterwolken auf, die für einen heftigen Regenschauer sorgten. Zunächst wollten wir die Erkundung in dem Moment abbrechen und später fortsetzen, jedoch so schnell, wie das Gewitter gekommen war,



verschwand es auch wieder. So machten wir weiter. Nach einiger Herumkurverei in der Landschaft, entdeckten wir, dass wir keinen Bahndamm mehr finden konnten, weil die Strecke selbst ab kurz hinter obigem Bahnhof in einer Art Taleinschnitt weiter verlief. Am Übergangsbereich zwischen einem Waldstück und Feldern entdeckten wir diesen Einschnitt und waren doppelt erfreut, weil die Strecke ab dieser Stelle nur kaum mit Unkraut und Zeugs zugewuchert war. Man konnte sehr gut auf ihr

wandern. Unter einer alten Steinbrücke her, über die eine kleine Straße führte, die einen großen Waldbereich mit angrenzenden Feldern und einem winzigen 50 - Einwohner Dörflein verband, wanderten wir so noch sicher über 2 km in schöner frischer Luft, deren Reinheit durch das kurz vorher aufgebrauste Gewitter noch frischer geworden war. Man musste auf den nassen Schwellen nur höllisch aufpassen, dass man nicht ausrutschte. Zusammen mit dem Unkraut und der Nässe bildete das so eine Art Gleitfilm, der recht tückisch war. Trotz dieser etwas rutschigen Umstände machte das Wandern so richtig Spaß und wir hätten noch stundenlang weiterlaufen mögen, als man erst mal an den Schwellenschritt gewöhnt war. Nach etwas über 2 km lichtete sich der Rand

und die Landschaft wurde freier, anstatt Wälder gab es Felder links und rechts neben der alten Trasse und der nächste alte Bahnhof tauchte auf. Wieder ein völlig anders gebautes Gebäude, welches von der Frontseite seltsam und irgendwie unkomplett wirkte, so als habe man im oberen Stockwerk vergessen, die Fenster einzubauen. Eine weitere Besonderheit



dieses Bahnhofs war, dass er über zwei Güterschuppen verfügte, einen hohen Fachwerk - Schuppen auf der rechten Gebäudeseite und einen niedrigen, gemauerten Güterschuppen auf der linken Seite. Vorne gab es überstehend noch eine alte Bahnsteigüberdachung aus Holz sowie ganz rechts noch ein richtiges, altes Toilettenhäuschen, mit getrennten Eingängen für Damen und Herren. Die Bahnsteigseite von dem Bahnhof war mit einigen Sträuchern leicht zugewachsen, aber bei weitem nicht so extrem, wie beim Bahnhof davor. Das Streckengleis war hier auch nur in dem Maß bewachsen, wie auf dem Streckenstück in dem Taleinschnitt. Offensichtlich herrschten dort im Gleisbett keine guten Wachstumsbedingungen für Unkraut, Sträucher und Bäume. Den Zustand dieses Bahnhof kann man zwar nicht als gut bezeichnen, aber er lag im erträglichen Bereich und mit einem vertretbaren Aufwand ließe sich daraus sicher ein Schmuckstück machen. Es wirkte so, als ob das Gebäude leer stünde, aber möglicherweise noch bis vor kurzem bewohnt war. Der dazugehörige Ort befindet sich in etwa 400 m Entfernung schräg rechts hinter dem Bahnhof. Links neben dem Bahnhof folgt noch eine schier endlos lange Ladestraße, die früher mal über 2 recht lange Abstellgleise verfügte. Von den beiden Abstell- und Ladegleisen ist heute



noch vom ersten ein kurzes Teilstück vorhanden, welches nach etwa 50 m im Unkraut endet. Ursprünglich verlief es soweit das Auge reicht an einem seichten Ladestraßendamm vorbei, bis weit hinten an einer weissen Quermauer vorbei, die mal die Begrenzung für einen Sandlagerplatz bildete. Neben dieser Quermauer führte es noch mehrere hundert Meter weiter, dort folgt dann auch heute noch ein gleisloser Prellbock, der in solch einer alten Bauform aus gemauerten Steinen errichtet ist, die mit einer alten Holz - Bahnschwelle in Höhe der Puffer belegt ist. Solche Primitivprellböcke sah man früher auf Landbahnhöfen öfters. Immerhin gerade dieses Einfachding hat sich bis heute erhalten. Auf dem alten Verladedamm sprießen heute die Tannenbäume. Das zweite Abstellgleis verlief früher rechts neben der matschigen Ladestraße, davon ist heute aber nichts mehr übrig, außer das Schotterbett. So leuchtet ein, dass an diesem Bahnhof früher sehr viel Betrieb gewesen sein muss. Die

Leute aus diesem Ort scheinen Angst vor Fremden zu haben, denn während wir dort erkundeten kam einmal eine Frau mit ihrem Hund dort vorbei spaziert und als wir die nach einigen Details zu dem ehemaligen Bahnhof fragen wollten, sagte sie gar nichts, sondern lief mit ihrem Hund davon, als habe sie einen Geist erblickt. Einige Minuten später kam aus Richtung der Ladestraße ein älterer Mann angewandert, den wir auch ansprachen, doch der grunzte nur etwas, winkte ab und setzte, jetzt deutlich schneller humpelnd, seinen Weg unbeirrt fort. Durch die Größe der ehemaligen Güteranlagen dauerte unsere Exkursion in dem Bereich über eine Stunde. Da wir unser Auto noch an einem Feldweg im Bereich des oben erwähnten Taleinschnitts stehen hatten, von wo aus wir über die Gleise bis hierher gewandert waren, mussten wir das ganze Stück wieder zurück wandern. Mittlerweile schon recht müde, brauchten wir für die Rückwanderung deutlich länger und beschlossen, für diesen Tag mit der Erkundung aufzuhören und mit dem Auto nach Hause zu fahren. Am nächsten Tag ging es bereits früh morgens mit frischem Elan ab kurz hinter dem letzten Bahnhof auf dem Gleis zufuss weiter. Den Wagen ließen wir kurz vor dem Dorf gleich neben dem Gleis stehen. Das Wetter meinte es an diesem Tag erst mal nicht so gut mit uns.

Starker Regen prasselte kurz nach Beginn auf uns nieder, trotzdem beschlossen wir, weiter zu machen. Zum Glück hatten wir unsere alten gelben Ostfriesen - Nerze im Auto liegen und holten die noch schnell, darin konnte uns der Regen nichts anhaben. Zum Glück war im ab dort weiterführenden Gleisstück nur wenig Bewuchs. Erstaunlich fanden wir, dass bereits nach höchstens 1,5 km schon der nächste alte Bahnhof erreicht wurde. Auch der war ziemlich



zugewachsen von Sträuchern und Bäumen, das scheint so ein Markenzeichen der alten Bahnhöfe dieser Stichbahn zu sein. Hier war der Baustil des Bahnhofsgebäudes bei genauer Betrachtung fast identisch mit dem Baustil des sogenannten Maggi - Bahnhofs auf der übergeordneten Bahn, die wir auf der Seite "Bahnstrecke" beschreiben. Die Hauptunterschiede waren jedoch die, dass erstens das gesamte Bahnhofsgebäude verschiefert war, von oben bis unten, sowas habe ich zuvor noch nie gesehen und es verleiht dem Gebäude einen völlig anderen Charakter, der nicht wirklich zum Baustil passt. Zweitens besaß das Gebäude keinen angebauten Güterschuppen, sondern einen ähnlich gebauten, aber sehr kurzen frei stehenden Güterschuppen, der keine bauliche Verbindung mit dem Hauptgebäude hatte. Man sieht davon rechts hinter dem dichten Baumbewuchs nur noch so gerade eine Ecke vom Dachfirst. Trotz des dichten Bewuchses war das Gebäude bewohnt und machte insgesamt einen frisch renovierten Eindruck. Sogar das Dach schien komplett neu zu sein, ebenso das Dach von dem abgesetzten kleinen Güterschuppen. Es gab auch einen flachen Stellwerks - Vorbau und sogar noch einen 1a asphaltierten Bahnsteig, dessen Teerbelag fast wie neu aussah. Auf der Straßenseite dieses Bahnhofs gab es noch einen relativ großen Parkplatz sowie 2 Garagen. Das Dorf liegt links etwas versetzt nach hinten, etwa in 100 m Abstand zum Bahnhof. Was hier sicher bemerkenswert war, dass der Abstand zum vorherigen Bahnhof nur rund 1,5 km betragen hatte, was damals im Bahnbetrieb für die Reisenden sicher recht lästig wirkte, wenn der gerade abgefahrene Zug schon wieder für einen neuen Halt stoppen musste. Da der Regen zwar nachgelassen, aber nicht aufgehört hatte, beschlossen wir, zunächst zurück zum Auto zu wandern und das sozusagen nachzuholen. Da auch der Bewuchs der nun doch recht glitschigen Strecke wieder zunahm, fuhren wir bis zum nächsten Bahnhof mit dem Auto. Den zu finden, das war wiederum nicht ganz leicht. Er lag etwa 5 km weiter. Recht



schnell zog der Regen ab und es gab schönen Sonnenschein, ideal zum Besichtigen. Auch dieser Bahnhof war dem Baustil des Maggi - Bahnhofs sehr ähnlich, mit dem Unterschied, dass er etwas breiter war, was man auch daran erkennen mag, dass er im ersten Stock vier anstatt der üblichen drei Fenster hat. Weitere Besonderheit war, dass er einen zweistufigen Güterschuppenanbau hatte, zunächst einen relativ niedrigen Schuppen direkt angebaut an das Bahnhofsgebäude und dann folgte an diesen angebaut ein deutlich höherer Güterschuppen, der zugleich ein wenig nach hinten versetzt war. Wozu man das einst so komisch gebaut hat, erschloss sich uns nicht. Damit nicht genug der Besonderheiten. Der Abstand zwischen Bahnhof

und Gleis bzw. Bahnsteig war sehr groß. Eine Wand war komplett verschiefert, aber eben nur die eine, so dass der Charakter des Bahnhofsgebäudes noch besser durch kam. Das Dach schien auch hier erneuert worden zu sein. Der Bahnhof war bewohnt und im ehemaligen Güterschuppen hatte wohl ein Verlag seinen Sitz, wie einem Schildchen zu entnehmen war. Sehr viel weite, leicht bergige Landschaft gibt es ringsum, die Gegend wird ab hier offener, könnte man sagen, weil die Berge weiter auseinander stehen. Da Wetter und Streckenzustand es hergaben, wanderten wir auf dem Gleis noch 3 km weiter und trafen dabei auf ein sehr ungewöhnliches Bahnhöfchen, wie

wir diese Station bezeichneten. Ein uraltes kleines Gebäude, welches sogar offen stand und auch weitgehend zugewachsen war. Das Gleis lag rechts neben dem Gebäude. Innen gab es einen kleinen Warteraum mit noch vorhandener Holzbank, die fest an der Wand angeschraubt war, dann einen etwa gleich großen Dienstraum, der in der Zwischenwand zum Warteraum noch einen fast neu wirkenden Fahrkartenschalter mit Sprechfenster aufwies. Sogar ein alter, vergilbter Fahrplan von

1976 hing noch an der Wand. Hinter diesem Dienstraum gab es eine Toilette mit Waschraum. Leider war das Gebäude innen wie außen in einem sehr schlechten Zustand.



Es regnete rein, weil das Dach undicht war und alles stand offen. Vandalismusschäden gab es trotzdem nicht, weil es den Rotzlöffeln, die für solche Schäden meist verantwortlich sind, wohl zu weit weg vom Schuß liegt. Nachdem wir an dem Bahnhöfchen eine Ruhepause eingelegt hatten, bei der wir mitgebrachte Butterbrote verzehrten, weil es dort so schön ruhig war, ging die Tour gestärkt und erfrischt weiter. Da das Wetter sich inzwischen von seiner allerbesten Seite zeigte, wollten wir über das Gleis weiter wandern, was jedoch erneut abrupt nach kurzer Strecke vom unüberwindlichen Bewuchs der Strecke verhindert wurde. Da hieß es erneut, erst 3 km zum Auto zurück wandern, Auto holen und dann per selbigem weiter zum nächsten Bahnhof. Hier hatten wir allerdings erhebliche Zweifel an der weiteren Streckenführung, weil wieder kein Bahndamm zu sehen war. So wurde eine theoretische Linie gedacht, wie die Strecke eigentlich weiter gehen müsste. Diese bestätigte sich nach 10 Minuten Fahrt auch, als wir gleich am Ortseingang von



einem deutlich größeren Dorf, welches sicher über 3000 Einwohner zählen dürfte, auf das links abgebildete, große alte Bahnhofsgebäude stießen. Der Baustil war wie ein Gemisch aus dem ziemlich verfallenen Bahnhof weiter oben und dem aus dem Ort, wo die Leute so ängstlich waren, nur deutlich größer. Besonders der Güterschuppen mutierte hier schon mehr zu einer Güterhalle, wobei es auch hier die seltene Besonderheit gab, dass der Güterschuppen noch mit Wohnungen überbaut

war. Veranstalter hatten die alten Rolltore sowie sogar Teilbereiche der Wände dazu mißbraucht, um Reklameplakate für ihre Events daran zu pappen. Der Bahnhof machte insgesamt einen recht gut erhaltenen Eindruck. Er stand nicht nur leer, sondern auch sogar zum Verkauf, wie auf dem Schild eines Immobilienmaklers zu lesen war, welches am Glas der Haupteingangstür hing. Die, wie ich finde, interessanten Eckdaten dabei, die dem Schild zu entnehmen waren: Nutzfläche in ehemaligen Bahnräumen im Erdgeschoß des Hauptgebäudes 210 m<sup>2</sup>, Wohnfläche in insgesamt 3 separaten Wohnungen im ersten Stock insgesamt 360 m<sup>2</sup> (durch die Überbauung des Schuppens), Nutzfläche im Schuppen 170 m<sup>2</sup>, Nutzfläche in allen Kellerräumen 300 m<sup>2</sup> (der Schuppen war auch unterkellert), Nutzfläche Dachboden 140 m<sup>2</sup>, Grundstücksfläche 4.700 m<sup>2</sup>, wobei das liegende Gleis im Bereich des Grundstücks dazu gehörte. Renovierungsbedürftig. Die Kaufpreisvorstellung lag bei 160.000 Euro, war aber verhandelbar. Auf der Gleisseite war alles zugewachsen, vor allem mit diversen Büschen. Eigentlich ein schönes Objekt, wäre nicht der große Nachteil, dass gleich die Hauptdorfstraße direkt daran vorbei führt, womit die Lage als recht unruhig anzusehen ist, da auf der Straße schon einiges an Verkehr läuft, auch wenn es hier auf dem Foto wie ausgestorben wirkt. Da wir an dem Tag noch weiter kommen wollten, ging es gleich per Auto weiter zum nächsten Bahnhof. Dachten wir jedenfalls. Irgendwie hatten wir uns durch die etwas abschweifende Lage total verhaspelt. Wir waren uns absolut sicher, dass die Strecke weiter in leicht westliche Richtung verlaufen müsste, das wäre auf dem Foto leicht nach links schwenkend. Da der weitere Gleisverlauf auch in diese Richtung wies, war für uns klar, das ist so. So fuhren wir in diese Richtung. Nach rund 4 km war weit und breit nichts mehr von einer Bahnstrecke oder Bahnhöfen auszumachen, nur eine kleine Straße durch den Wald gab es noch. So kam die Idee auf, dass wahrscheinlich die Strecke dort wieder irgendwo in einem Einschnitt oder

vielleicht sogar einem Tunnel verläuft und hinter dem bewaldeten Berg irgendwo hervor tritt. Also wurde der Berg quasi überquert. Manchmal lohnt es sich, sich zu irren! Gleich hinter dem Berg tat sich zwar keine alte Bahnstrecke und schon gar kein Bahnhof auf, dafür aber ein sehr

schöner See. Der hatte mit der Bahnlinie zwar gar nichts zu tun, gefiel uns aber auf Anhieb so gut, dass wir dort erst mal eine halbstündige Rast einlegten. Eine wunderschöne und schon recht große Anlage, die total menschenleer da lag. An Wochenenden im Sommer sieht es dort sicher anders aus, denn im unteren Bereich war sogar so eine Art künstlicher Sandstrand eingerichtet worden. Wunderbar frische Luft tankten wir dort und das stärkte, um die Suche nach der verschollenen Bahn mit mehr Elan fortzusetzen. Altmodisch auf einer



echten Papierlandkarte (wir hassen Navis) wurden mögliche Bereiche für eine Streckenlage gesucht, die dann der Reihe nach angefahren wurden. Schon der zweite Punkt auf der Liste der



Möglichkeiten war ein voller Erfolg. Wir fanden die Strecke wieder und nicht nur die, sondern sogar ein weiteres "Bahnhöfchen", so einen kleinen, ehemaligen Minibahnhof, der hier aber in einem völlig anderen, moderneren Baustil errichtet worden war, als der Minibahnhof oben. Er erinnerte mehr an eine Garage aus Beton, die zum Bahnhöfchen umfunktioniert wurde. Sogar eine alte Bahnsteiglampe stand noch

auf dem ehemaligen Bahnsteig, der übrigens sehr gepflegt aussah. Das hatte auch seinen Grund. Das Mini - Bahnhofsgebäude war nämlich von einem Gartenfreund nebst großen Grundstück gekauft worden und diente ihm als Gartenhaus. Der Mann war gerade vor Ort und als er uns sah kam er heraus und erzählte ein Weilchen mit uns. Er sagte, er habe das Bahnhöfchen nebst 3.200 m<sup>2</sup> Grundstück bereits vor über 20 Jahren von der Bahn für den Spottpreis von damals 5.500 DM, also rund 2.750 Euro, gekauft und das große Grundstück vorwiegend zum Garten umgestaltet. Vorher wären dort nur Bäume und einige Parkplätze für Bahnreisende gewesen. Der Bahnsteig gehört auch zu diesem Gelände und den habe er absichtlich so gelassen, weil man auf der geraden Fläche erstens gut mit dem Auto parallel zu seinem Garten fahren könne, etwa wenn man mitgebrachte Sachen wie Saatgut, Gartenwerkzeug oder ähnliches ausladen oder die Früchte der Arbeit einladen will und zweitens würde er und seine Familie dort im Sommer gerne die Liegestühle aufstellen und relaxen, weil das total abgelegen und ruhig liegt. Durch die gerade Fläche des Bahnsteigs ließen sich Liegestühle darauf perfekt aufstellen. So gesehen ist es ein Luxus - Gartenhaus, weil es, als früherer Bahnhof, sogar über Strom- und Wasseranschluß verfügt. Auch der originale alte Toiletten- und Waschraum ist noch betriebsfähig erhalten, was bei der Gartenarbeit gewiss manchmal willkommen ist. Sein eigentliches Wohnhaus hat er noch nicht mal in diesem Ort, sondern in 12 km Entfernung in einem anderen Dorf. Nach dem durchaus angenehmen Plausch ging unsere Erkundungsreise weiter. Von diesem Bahnhöfchen aus wanderten wir zufuss noch etwa 2 km entlang der Strecke, wobei wir längst noch nicht am nächsten und vorletzten Bahnhof dieser Linie angekommen waren, denn der sollte erst in 7 km Entfernung folgen, was uns für diesen Tag zu weit weg lag, um es noch zu erkunden. Die 2 km, die wir noch gelaufen sind, haben sich trotzdem gelohnt. Man konnte noch gut erkennen, sowohl an Bahndammresten, als wie auch noch an einer stillgelegten Abzweigweiche, dass in diesem Bereich früher noch ein Gleis nach Westen abzweigte. Hinter der Weiche endet dieser ehemalige Abzweig heute als Stummel nach vielleicht 150 m an einigen Holzschwellen, die man übers Gleis gelegt hat, danach folgen noch ca. 400 m marodes Gleis, welches abrupt in



einem total zugewucherten Schotterbett endet. Dieses Gleis führt in einen Seitenbereich, der wie eine versteckte Nische zwischen den Hügeln und Bergen liegt. Somit war eindeutig klar, dass dort früher noch was gewesen sein muss. So wanderten wir von der Strecke ab und folgten einige hundert Meter dieser zugewachsenen, aber bei trockenem Wetter noch relativ gut begehbaren, gleislosen Trasse. Fast schon total zugewachsen von Bäumen, Sträuchern und Unkraut sah man



plötzlich alte Mauerwerks- und Gebäudereste durchschimmern. Als wir näher heran kamen, stellten wir fest, dass es sich dabei vermutlich um die Überreste eines alten Lokschuppens handelt. Er schien aber schon nicht mehr komplett zu sein, wahrscheinlich war er mal größer und an der rechten Seite wesentlich länger, dort lagen jedoch nur noch Schuttberge, die jedoch erst auf den dritten Blick als solche zu erkennen waren, weil sie schon so lange dort

liegen, dass sie selbst mit Bäumen und Unkraut bewachsen sind. Das Dach war größtenteils längst eingestürzt, nur im linken Bereich schien alles noch etwas besser erhalten zu sein. Wenn man sowas sieht, erscheint es uns immer völlig unverständlich, warum die Bahn solche Gebäude nicht irgendwann früher mal an Interessenten verkauft hat, als sie noch besser erhalten und somit etwas wert waren. Solche Hallen kann doch sicher auch ein Unternehmen gut gebrauchen, sei es, um sie als Lagerhalle, Fahrzeughalle oder Fabrikationshalle umzufunktionieren. Sowas wäre sicher auch als Autowerkstatt oder etwas ähnliches gut umbaufähig, der Ideen gäbe es viele, aber nein, da lässt man alles verfallen, bis der Wert 0 ist oder sogar noch Entsorgungskosten verursacht. Die Anlage war früher im Hintergrund und seitlich rechts noch um ein Vielfaches größer, davon gibt es sogar noch Reste, die kann man aber, dank dichtem Bewuchs nicht mehr betreten. Es schimmern etliche Relikte von Gebäuden und diversen Gleisanlagen durch. Ab der Bauruine hätte man zwar

die Strecke wieder bewandern können, aus Zeitgründen fuhren wir aber mit dem Auto weiter bis zum nächsten Bahnhof. Ab hier konnte man den alten Bahndamm auch wieder gut erkennen und durch eine in rund 100 m Abstand liegende Straße gut verfolgen. Nach knapp 4 km folgte ein Bahnhof, der in einem völlig anderen, recht ungewöhnlichen Baustil gebaut war. In einer verschachtelten Klinkerbauweise, recht hoch gebaut mit zwei Obergeschossen, vor allem aufwendig umgebaut und frisch renoviert. Die



Außenarbeiten waren noch nicht fertig und der neue Bahnhofseigentümer hatte mit einem Bagger hier die alte Gleistrasse mitsamt Gleisen und Schotterbett komplett weggebaggert. Der zugehörige Güterschuppen war weit abgesetzt vom Bahnhofsgebäude an der rechten Seite in rund 50 m Entfernung in einem völlig anderen Baustil und beachtlicher Größe errichtet worden. Eine junge Frau, die sich als Tochter des Bahnhofseigners entpuppte, gab gerne Auskunft. Sie sagte, dass ihr Vater neben dem Bahnhof insgesamt noch über 12.000 m<sup>2</sup> Umland einschließlich der Strecke in diesem Bereich erworben hatte.

Dort wo früher Bahnsteig und Gleis waren, sollen einige Garagen sowie gepflasterte Parkflächen für Autos entstehen. Sie hätten sich den Bahnhof als Mehrgenerationen - Haus hergerichtet, wie man das heute nennt. Die Großeltern väterlicherseits wohnen dabei in der Wohnung im Erdgeschoß, die Eltern der Tochter, also der Bahnhofsbesitzer mit seiner Familie, im ersten Stockwerk und diese Tochter im oberen zweiten Stockwerk. Eigentlich eine schöne Art der Nutzung, wie ich finde. Der Güterschuppen wurde unterdessen zunächst mal auf 2 Jahre befristet an eine ortsansässige Heizungsbaufirma als Lagerfläche verpachtet, die dafür zu einem sehr günstigen Preis die gesamte Heizungsanlage im Bahnhof erneuert hätte. Vorne rechts sieht man auf dem Bahnhofsfoto noch einen Stapel der herausgerissenen Gleise liegen, während der Schotter weit links (außerhalb des Bildbereichs) auf einem großen Berg zusammengeschoben wurde. Der Güterschuppen soll im nächsten Jahr renoviert werden, wenn die Außenanlagen am Bahnhofsgebäude fertig sind. Bei anhaltendem Sonnenschein fahren wir weiter zum nächsten

Bahnhof der Stichbahn, der sich zugleich als die Endstation entpuppte, jedenfalls war es früher die offizielle Endstation für Fahrgäste. Die Gleise verliefen unterdessen von dort aus noch über 2 km weiter in ein Seitental, wo eine Art Güter- und Betriebsbahnhof war. Der Bahnhof selbst war wieder in einer Art Mischbaustil, wie man dessen Komponenten schon an einigen anderen Bahnhöfen der übergeordneten Linie und dieser Stichbahn vorfand, nur deutlich größer. An der Anzahl der Fenster (5 Stück) im ersten Stock sieht man das immer sehr schön. Das ist immer ein guter Gradmesser für die



Gebäudebreite. Hier der Bahnhof ist mit beidseitigen Anbauten und einem geräumigen Fachwerk - Güterschuppen mit sehr weitem Dachüberstand versehen. Zudem gibt es einen hier sehr kleinen Stellwerks - Vorbau. Wie man noch erkennen konnte, war in dem seitlichen Anbau rechts sowie in dem daran anschließenden ersten Großraum im Hauptgebäude - Erdgeschoss früher mal eine Bahnhofsgaststätte. Beim Blick durch die Fenster sah man, dass innen sogar noch die Theke sowie alle Tische und Stühle vor früher darin standen, so als wäre die Gaststube erst gestern geschlossen worden. Dicke Staubschichten verrieten aber, dass das wohl schon etwas länger her sein dürfte. Das Gebäude schien relativ gut erhalten, wenn man mal von einzelnen, eher kleinen Baumängeln absieht. Trotzdem stand es zum Zeitpunkt unserer Besichtigung ungenutzt leer und es wirkte so, als wäre das schon längere Zeit so. Die Strecke, die vorne direkt am sogenannten Hausbahnsteig vorbei führt, ist hier noch gut sichtbar und begehbar. Von ihr zweigte etwas weiter hinten noch ein Abstellgleis ab, welches mit einem Prellbock auf Höhe des Güterschuppens endete. Links neben dem Bahnhof gab es einen sehr großzügigen asphaltierten Parkplatz, der eindeutig erst nach der Stilllegung des Abstellgleises errichtet wurde, denn wahre "Könner" hatten einfach kurzerhand dilettantisch das Abstellgleis mit asphaltiert, dadurch wirkte das ein wenig, als würde dort eine Straßenbahn verlaufen. Wie wir eindeutig feststellten, war dieser Endbahnhof rein technisch trotzdem nicht das wirkliche Ende dieser Strecke, denn das Streckengleis führte weiter und verschwenkte seicht nach links weiter in westliche Richtung, soweit das Auge reichte. Da der Zustand und das Wetter es zuließen, stellten wir unser Auto auf dem genannten Parkplatz neben dem Bahnhofsgebäude ab und wanderten zufuss auf dem Gleis weiter. Es dauerte schon einige

Zeit, in dem Bereich wurde das idyllische Tal enger und nach über 2 km tat sich ein früherer großer Gleisplatz auf, ich nenne das einfach mal so, wo es wohl mal zig Gleise gegeben hatte. Sogar alte, sehr hohe Güterbahnhofs - Lampen standen dort noch auf Stahlmasten, eine kleine Wellblechhalle, eine Wellblechbude und ein großer Schuttcontainer standen zusammengerückt im vorderen Mittelfeld dieses schier endlosen Areals.



Selbst weit hinten sah man noch weitere solcher Lampen stehen, was

verriet, dass dieser Güterbahnhof, Abstellbahnhof oder was immer das mal war, früher riesige Ausmaße gehabt haben muss, die man mit Sicherheit an solch einer kleinen Stichbahn nicht erwartet hätte. Das Streckengleis verlief vorne noch weiter bis in einer Kurve kurz vor dem hohen Berg, den man am linken Bildrand hinten sieht. Ursprünglich folgten dort sowie vorher schon in Höhe der Wellblechhalle mehrere Abzweigweichen, die ab dort mal so eine Art Gleisharfe gebildet hatten, deren Gleise sich mal bis ganz weit in dieses Tal hinein gezogen haben. Davon waren aber nur noch Reste erkennbar und die Strecke endet heute an der Stelle im Nichts oder besser gesagt im Unkraut. Kayla meinte, dass solch große Anlagen in einem derart abgelegenen Winkel mit ziemlicher Sicherheit auf militärische Bedeutungen von früher zurück gehen, denn sonst hätte niemand soweit draußen in der Pampa eine derartig elephantöse Einrichtung gebaut. Der normale Personen- und Güterverkehr von den paar Dörflern entlang der Strecke hätte sowas niemals auch nur halbwegs gerechtfertigt. Bis ganz weit hinten sind wir das Gelände an dem Tag aber nicht mehr abgewandert, weil es uns dafür einfach zu groß war und es inzwischen schon spät nachmittags war und wir alsbald nachhause fahren wollten. Schließlich mussten wir den Weg übers Gleis ja auch wieder zurück bis zu dem Bahnhof wandern, wo unser Auto stand. Fest steht, die Punkte dieser Stichbahn, die wir bei dieser Ersterkundung noch nicht oder kaum erkundet haben, werden wir in absehbarer Zeit nochmal aufsuchen und näher unter die Lupe nehmen, dazu zählt dann insbesondere auch dieser idyllische, ehemalige Abstellbahnhof in dem Seitental. Vielleicht ergeben sich daraus neue Erkenntnisse, wozu das alles mal diente oder vielleicht entdecken wir dabei sogar noch Dinge, die alles wieder in einem völlig anderen Licht erscheinen lassen, weil sich dann Zusammenhänge auftun, die man mit dem derzeitigen Wissensstand noch nicht deuten kann.

### Ergänzungen

Etwa einen Monat später lasen wir in einer kostenlosen Werbezeitung, die hier wöchentlich ins Haus flattert, dass das Bahnhofsgebäude des großen Endbahnhofs dieser Stichstrecke zum Verkauf stand. Aus Neugierde, weniger aus Kaufabsicht, weil wir mit unserem alten Fabrikhaus ja gut bedient sind, haben wir uns beim Verkäufer mal gemeldet. Der war sehr freundlich und lud uns ein, an einem Besichtigungstermin teilzunehmen, den er für mehrere Interessenten auf einen Freitag angesetzt hatte. So fieberten wir dem Termin entgegen. Die Besichtigung brachte in



Teilbereichen dann doch große Ernüchterung mit sich. Der Zustand im Erdgeschoß war weitaus schlechter, als wir bei dem Außenbild erwartet hätten. Natürlich ist man dann zuerst mal etwas geschockt, andererseits muss man bei solchen Objekten einerseits Visionen haben, was man wie daraus machen könnte und man muss die Qualität zwischen all dem Dreck herauslesen können, was nur wenige wirklich schaffen. Die Grundsubstanz war stabil, aber eben dreckig, vergammelt, weil laut Auskunft des Anbieters in den ehemaligen Bahnräumen im Erdgeschoss seit 30 Jahren

keine Nutzung mehr stattgefunden hat. Genauso

sah das auch aus. Laut Anbieter hätte er das Anwesen vor 11 Jahren von der Bahn gekauft und wollte darin im Erdgeschoss einen modernen Friseursalon und im Güterschuppen eine Handlung für Haustierbedarf einrichten. Der Friseursalon sollte von seiner Frau betrieben werden, während der Tierfuttershop an eine Kette für solche Tiernahrungsprodukte verpachtet werden sollte. Oben sollten dann 2 Wohnungen für seine Familie eingerichtet werden. Besonders für den Friseursalon wären erhebliche Umbauarbeiten



nötig gewesen, die der Denkmalschutz einfach in keinster Weise mittragen wollte. Nach jahrelangem Hin und Her habe seine Frau schließlich in einer Kleinstadt in 10 km Entfernung ein fast perfektes Haus mit wenig Umbauaufwand für ihren Frieursalon gekauft. Er hätte den Bahnhof eigentlich trotzdem behalten wollen, aber zwei Objekte würden ihm nun doch zu viel, deshalb muss der Bahnhof nun weg. Auf den drei Bildchen, die alle aus dem Erdgeschoss stammen, sind oben und mittig verschiedene frühere Diensträume der Bahn zu sehen, hier unten das Foto zeigt den ehemaligen Warteraum. Die Räume sind

alle schön groß, aber eben ziemlich ramponiert. Immerhin, mit Ausnahme des Warteraums, wo Verrückte offenbar sogar die Schalter mitsamt Kabeln aus dem Putz gerissen haben, ist der Putz in den anderen Räumen eigentlich noch gut, nur halt dreckig. Diese paar Räume sind natürlich nur ein Bruchteil der Räume im Erdgeschoß, der Zustand aller Räume ist jedoch ähnlich den beiden oberen Beispielen - bezogen auf das Erdgeschoss. In einem aufwendig abgetrennten Bereich des

Erdgeschosses hatte damals der Bahnhofsvorsteher seine Büros. Dabei waren diese gekoppelt mit den Büros einer anderen Dienststelle, die laut noch vorhanden Türschildchen Expresßgut - Nachforschungsstelle genannt wird. Wie ich von einem alten "Bahnhasen" inzwischen erfuhr, ist das eine Stelle, bei der sich Bahnkunden beschweren konnten, die von der Möglichkeit des Expresßgut - Transports der Bahn seinerzeit Gebrauch machten und denen bei diesen Aufträgen ihr zu beförderndes Gut entweder ganz oder teilweise abhanden gekommen war. Sowas gab es also damals auch schon, dass auf den unendlichen Wegen der Bahn mal Sachen im Gewusel von Abfertigung, Transport und Sortierung untergingen. Diese



Nachforschungs - Dienststelle war insofern schon etwas besonderes, da es sie pro Bundesbahndirektion nur ein paar mal gab, bei manchen sogar nur einmal, und diese dann für den ganzen Bezirk in einem Umkreis von vielleicht 200 km zuständig war. Da die Räume im Erdgeschoss für diese mehr oder weniger ehrenvolle Aufgabe nicht ganz ausreichten, hatte diese Nachforschungsstelle im ersten Stock noch einen Raum mit in Beschlag genommen, der ansonsten normalerweise zu einer der Wohnungen gehört hätte. Erstaunlich fanden wir, die sichtlich hochwertigen Holzqualitäten, die die Bahn für Türen und Türrahmen verwendet hatte, nur das Teuerste vom Teuren

war da verwendet worden, was sich ein normaler Häuslebauer zu der Zeit gewiss nicht leisten konnte. Nochmal zurück ins Erdgeschoss. In einem Flur, der früher wohl mal als Durchgang vom Bahnbereich zum eher privaten Bereich der Bewohner diente, waren noch irgendwelche Technik - Schränke aus Blech installiert. Wozu sie mal dienten, weiss ich nicht, vielleicht sind auch die Stromzähler des Hauses hinter deren Blechtüren, aber es wirkte eher anders, als wäre es eine Steuerungsanlage oder so was. In dem links angrenzenden Treppenhaus sass unten auf der Treppe eine sogenannte Kasperle - Handpuppe,



die offensichtlich mal von spielenden Kindern zurückgelassen wurde, die den Bahnhof als ihren Spielplatz entdeckt hatten. Wahrscheinlich kam dann jemand, worauf die Kinder geflüchtet sind und in ihrer Eile diese Puppe vergessen hatten. Das muss aber schon lange her sein, da die Puppe stark zugestaubt und mit dicken Spinnweben besetzt war. Trotzdem liess jeder beim Begehen der Treppe die Puppe so an ihrem angestammten Platz sitzen, als wäre sie absolut unantastbar und als gehöre sie inzwischen schon zum festen Inventar des Bahnhofs. Die Kinder, die sie mal zurück liessen, sind inzwischen sicher längst Erwachsene und hätten ihr Aha - Erlebnis beim Besuch hier der Seite. Auch wenn alles etwas zerbröselst aussieht, die Grundsubstanz des Mauerwerks ist gut.

Gesamt bietet das Erdgeschoss fast 200 m<sup>2</sup> Fläche. Gut erhalten sind unterdessen die Räume der beiden Wohnungen im Obergeschoss, wobei die linke Wohnung mit satten 110 m<sup>2</sup> Wohnfläche aufwartet, während die rechte, die teils in die Überbauung der ehemaligen Gaststätte hinein ragt, 65 m<sup>2</sup> aufweisen soll. Im Dachgeschoss ist der Zustand fast schon als sehr gut zu bezeichnen. Dort gibt es sogar 2 ausgebaute große Räume hinter Gauben, die zusammen 60 m<sup>2</sup> ergeben, die aber nicht als Wohneinheit gewertet werden, weil es so gesehen nur 2 normale Zimmer ohne Küche sind. Offiziell ist alles ohne Küche keine richtige Wohnung und darf nicht als solche verwertet werden. Das Kellergeschoss bietet auch locker 150 m<sup>2</sup> Nutzfläche in diversen Räumen, ist erstaunlich gut erhalten, da hätten wir bei dem Erdgeschoss schlimmeres erwartet. Dort gibt es auch noch diverse Überreste von alten Bahnanlagen, wie Umlenkgebilde, Kabelkästen und weiss der Geier was fürn Zeug, einen Heizungskeller mit betagter Ölheizung sowie eine eigene Wasserversorgungsanlage mit Elektropumpe und eine Entwässerungsanlage, ebenfalls mit Elektropumpe. Der Güterschuppen folgt im Zustand dem Erdgeschoss, Bausubstanz relativ gut, aber sehr dreckig. Hier gibt es rund 90 m<sup>2</sup> Nutzfläche plus einem Ölkeller in dem der Heizöltank für den Heizungsraum im benachbarten Bahnhofsgebäude untergebracht ist. An Grundstücksfläche gibt es 7.490 m<sup>2</sup> Umland dazu, also schon eine ordentliche Größe, wobei interessant sein dürfte, dass darin auch noch der ehemalige Bahnsteig, das danach folgende, dort noch liegende Gleis und sehr weite Flächen in der Richtung der früheren Gleisanlagen enthalten sind. Der große asphaltierte Parkplatz links neben dem Gebäude gehört unterdessen nicht dazu, der befindet sich schon länger im Eigentum der Ortsgemeinde. Die Rasenflächen rechts neben dem Bahnhof gehören auf einer Länge von rund 50 m noch dazu. Der Verkäufer hätte gerne 430.000 Euro für das Objekt, was angesichts des Zustandes sicher schwierig werden dürfte. Einerseits hat man hier Platz ohne Ende und auch relativ seine Ruhe, da der nächste Nachbar über 150 m weit weg liegt (mal abgesehen von dem Parkplatz), aber die Aufwendungen, um besonders das Erdgeschoss wieder einigermaßen auf Vordermann zu bringen, dürften schnell mal einen weiteren Hunderttausender verlangen, sofern man alles von Fachfirmen machen lässt. Eigentlich wäre es das ideale Objekt für jemanden, der selbst gleich oben in eine der relativ gut erhaltenen Wohnungen einzieht und dann unten die Renovierungen selbst nebenbei ausführen kann. Da hielten sich die Unkosten in überschaubaren Grenzen. Trotzdem halte ich 430.000 Euro für viel zu teuer, ungefähr die Hälfte, vielleicht etwas mehr, wäre in Ordnung.

Durch Hinweise von einem Bahnkenner, den wir beim Fotografieren von Nostalgiefahrten auf der Schienenbus - Rundreise trafen, die am Ende der Seite "Bahnstrecke" erwähnt wird, kamen wir erst auf den Trichter, dass wir bei der obigen Begehung der Strecke wieder einen alten Fehler begangen hatten. Hinter dem oben, ungefähr in der Seitenmitte, erwähnten ersten alten Klein - Bahnhöfchen, konnten wir damals nicht weiter der Strecke entlang wandern, weil

die alte Trasse ab dort total zugewuchert war. Wir waren dann mit dem Auto zum vermeintlich nächsten Bahnhof gefahren. Wie sich nun heraus stellte, war das oben gezeigte größere Bahnhofsgebäude an der Hauptstraße des Ortseingangs schon der übernächste Bahnhof. Das heisst, wir hatten einen Bahnhof zwischen diesem und dem kleinen, alten Bahnhöfchen übersehen. Bei eher mässigem Wetter suchten wir neulich diese Gegend noch mal auf. Man könnte sagen, dort folgte ein Berg,

der von der Bahntrasse regelrecht zerschnitten wurde. Damit aber nicht genug, uns klappten kollektiv die Kinnläden runter, als wir sahen, dass dort sogar noch das alte Gleis lag und zwar auf einer recht beachtlichen Länge von geschätzt über 2 km. Dieses Gleis sah fast wie neu aus, könnte man mit etwas Übertreibung sagen, weil es fast keinen Unkrautbewuchs gab. Kayla meinte, den Leuten, die damals die Strecke abgerissen haben, ging es sicher wie uns, sie haben diesen Bereich durch seine sehr versteckte Lage erst gar nicht gefunden



und so liegt er noch bis heute. In dem Bereich war früher mal ein Bahnhof, von dem aber nur noch einige traurige Mauerreste übrig sind sowie ein garagenähnlicher Anbau, der noch relativ gut erhalten war. Das eigentlich Bahnhofsgebäude war ursprünglich mal ein eingeschossiger Bau mit Dach, von dem heute nur noch die rückwärtige Giebelwand steht, davor liegen von dem Rest nur noch Schuttberge. Von den Abmessungen her war das Gebäude ursprünglich größer gewesen, als die oben erwähnten "Bahnhöfchen", aber kleiner, als die normalen Bahnhofsgebäude, also so eine Art Zwischending. Der Bauart nach ist das auch mal später errichtet worden, vielleicht kurz nach dem zweiten Weltkrieg, weil es vorwiegend aus verputzten Hohlblocksteinen gebaut war, die besonders gerne in der Zeit zwischen etwa 1948 und etwa 1970 verwendet wurden. Warum man das Gebäude abgerissen hat, erklärt sich nicht, vielleicht fiel es auch einem Brand zum Opfer, weil Holzreste von der Dachkonstruktion, die zwischen dem Bauschutt liegen, teils etwas verkohlt aussehen. Es kann natürlich auch sein, dass die erst angekokelt wurden, nachdem alles am Boden lag, einfach um sie zu beseitigen. Selbst dieser kalte oder warme Abriss dürfte, dem Bild des Schutthaufens nach, schon über 20 Jahre her sein. Das dem Bahnhof zugehörige Dorf liegt hinter dem Berggrücken, den man auf der rechten Bildhälfte sieht, während die Bahnstrecke durch den Einschnitt in einem weiten Bogen von links heran geführt wurde. Hinter diesem Bahnhof führte die Trasse dann wieder ganz seicht nach rechts und erreichte nach vielleicht 3 km den größeren Bahnhof, der weiter oben am Ortseingang des nächsten Dorfes gezeigt wird, wo die vielen Plakate an den Schuppentüren hängen. Der Abstand hier dieses Bahnhofs vom Ort liegt mit etwa 250 m noch im eher moderaten Bereich für diese Gegend. Dabei gab es die Besonderheit, dass für Fußgänger ein schmaler Pfad wie eine Schneise zwischen dem rechten Berggrücken bis zum Dorf her führte, während Autofahrer eine kleine Straße nehmen mussten, die sich weiter rechts im Bogen wie ein U um den Berg wand. Dadurch betrug der Weg für Autofahrer etwa 1 km. Wieder sehr erstaunlich ist ein Effekt, den wir schon relativ oft an dieser, aber auch anderen stillgelegten Streckenresten beobachtet haben, dass einige Bereiche trotz 20 Jahren Stillstand fast gar nicht mit Unkraut überwuchert sind, während ansonsten meistens andere Stellen in der Zeit so dicht von der Natur zurück erobert wurden, dass man sie fast gar nicht mehr wieder findet, wenn man nicht vorher schon genau weiss, wo sie liegen. Zu diesem etwas eigenartigen Phänomen stütze auch der oben erwähnte Bahnkenner, der das auch schon länger beobachtete, unsere These, dass die Unkraut - Spritzzüge, die früher auf den Bahnen regelmässig verkehrten, oftmals schlecht eingestellt waren, man nahm das mit der Dosierung nicht so genau, wie heute, und wenn dann ein Spritzzug in bestimmten Bereichen öfters langsamer fuhr, als an anderen Stellen oder sogar stehen blieb, dann liess man die Pumpen der Spritzeinrichtung einfach mit gleicher Leistung weiter spritzen, weil es denen zu mühsam gewesen wäre, die jedesmal an diese Gegebenheiten anzupassen. Das und vermutlich die unterschiedliche Art des Bodenuntergrundes führten dann dazu, dass manche Bereiche regelmässig mit Spritzmittel "überdosiert" wurden, so dass dort im Boden heute noch sovielen Reste von alten Spritzmitteln schlummern, dass deren Wirkung bis zum heutigen Tag anhält, obwohl der letzte Spritzzug hier vielleicht vor 20 Jahren gefahren ist. Nur 300 m weiter

nach vorne bot sich dann am gleichen Gleis - Überrest das meist



übliche Bild. Mit Unkraut, Gräsern und Bäumchen zugewachsenes Gleis und weiter hinten sogar noch eine Weiche. Viele Abschnitte sind jedoch so stark zugewuchert, dass man vom Gleis gar nichts mehr sieht. Unterdessen möchte man wirklich gerne mal Mäuschen spielen und als ein solches vielleicht um 50 Jahre zurück versetzt an der gleichen Stelle stehen, um zu sehen, wie es damals dort aussah und was dort vermutlich für ein emsiger Bahnbetrieb

herrschte. Von dort aus sind wir noch etwas weiter gewandert, das Gleis endete bald, dann gab es es nur noch ein Gemisch aus Schotter und Unkraut. Die seitlichen Berghänge wurden wieder höher, ähnlich wie an obiger Stelle, nur mit dem Unterschied, dass man hier keinen Einschnitt in den Berg gearbeitet hat, um damals die Trasse zu verlegen, sondern den aufwendigen Weg eines Tunnels wählte. Letzterer ist heute längst vergessen, sein Eingangsportal von diversem Gestrüpp und Bäumen zugewachsen. Aber er existiert noch. Durch den dichten Bewuchs war es uns jedoch nicht möglich, den Tunnel zu betreten, dafür müsste man eine Kettensäge und ordentliche Astscheren mitbringen. Auf einem eingehauenen Stein war so gerade noch zu lesen, dass er 267 m lang ist. Aus dem Tunnelportal drückte regelrecht eine Wand aus



sehr kalter Luft heraus, die diesen ganzen Bereich weiträumig überflutete. Diesen Kaltluftstrom konnte man schon über 20 m vorher bemerken. Diese Gegend um den Tunnel herum scheint gar nicht mehr im Bewusstsein der Bevölkerung zu sein, da weit und breit keine direkten Straßen und Wanderwege dorthin führen. Etwas bessere Feldwege gibt es bis ungefähr 150 m vor dem Tunnelportal, weil seitlich rechts in diesem Abstand an den Ausläufern des Berges noch diverses Weideland von Bauern ist. Von hier dieser Stelle liegt der nächste Ort zwar theoretisch nur etwas über 1 km entfernt, aber mangels vernünftiger Zuwegung verläuft sich hier praktisch nie einer.



Bei einer Wanderung in der Gegend entdeckten wir dieses, heute etwas trostlos wirkende Motiv der alten Bahntrasse am Waldrand, wo der Übergang vom Wald zu einem Dorf stattfindet. An gleichem Ort entdeckten wir auch noch einen weiteren Bahnhof, den man schwach im Hintergrund der linken Bildhälfte noch mitsamt Güterschuppen erkennen kann. An dem Tag herrschte ein so genanntes "Wolkenwanderwetter", bei dem sich schnell vorbeiziehende Woken partiell vor die Sonne schieben und dabei einen Effekt

erzeugen, der wie ein wandernder Scheinwerfer - Spot wirkt, da bestimmte Bereiche hell mit Sonne bestrahlt werden und gleich daneben liegende Landstriche unter dem Schattenwurf der Woken verschwinden. Diesen obigen Bahnhof hatten wir bis zu dem Zeitpunkt noch nicht entdeckt. Es war uns leider versagt, den an diesem Tag noch aus der Nähe zu fotografieren, da diese ehemalige Bahntrasse, die heute ein Wander- und Holzabfuhrweg für den Wald ist, weiter hinten, etwa 300 m vor dem Bahnhof an einem Bachlauf endet, weil die alte Betonbrücke fehlt, die dort ursprünglich mal stand. Die hatte man beim Streckenabriss wohl gleich mit abgerissen, weil sie marode war und man sich so jeden weiteren Unterhalt derselben spart. Das ist ungefähr in dem Bereich, wo die Erhellung durch den "Sonnenspot" in Richtung des Bahnhofes

endet. Dort gibt es auch einen leichten Niveauunterschied, der ursprünglich ebenfalls von der Brücke überwunden wurde. Dieser Waldweg verschwenkt heute kurz vor dem alten Betonwiderlager der Brücke nach rechts in Richtung des Dorfes, wo er dann in eine Landstraße mündet. Zufuss war es uns an dem Tag aber zu weit, um über diesen relativ weiten Umweg noch bis zu dem Bahnhof zu laufen, da wir zuvor schon etliche Kilometer gewandert waren und schließlich auch wieder zurück zu unserem Auto mussten, was quasi am anderen Ende des Waldweges in etwa 4 km Entfernung stand. Das wird also später mal nachgeholt. Zu dem Waldweg auf der ehemaligen Bahntrasse bleibt noch zu sagen, dass man den mit einer ganz komischen Sorte von hellbraungrauem Splitt kleinster Körnung aufgefüllt hat, der irgendwas von Tonmasse hat, also ein leicht seifige Wirkung aufweist. Das führt dazu, dass die Oberfläche fast zu einer betonartigen, festen Masse verklebt, was sicher für die Befahrung mit schweren Holzurückfahrzeugen zur Holzabfuhr günstig ist. Unter diesem seltsamen Untergrundmaterial befindet sich noch komplett der alte Bahnschotter und wo hier die im Schatten nur dunkel sichtbaren Sträucher und Gräser am Rand wuchern, sind sogar noch die alten Entwässerungsgräben der Bahntrasse erhalten und entwässern so heute den Waldweg, was dann auch eine Holzabfuhr mit schweren Maschinen bei Regenwetter problemlos erlaubt.

### Großer Park in Bahnhofsnähe

Bei weiteren Erkundungen im letzten Frühjahr fanden wir unweit von dem Bahnhof, der weiter oben oberhalb des schönen Sees beschrieben wird, der mit den Plakaten an den Türen der Güterhalle,



einen sehr schön angelegten, großen Park. Auf einen großen, runden Springbrunnen, der an dem Tag leider abgeschaltet war, laufen sternförmig vier Wege zu, wovon der hinterste wie eine schier endlos lange Allee aufgebaut ist. Sehr aufwendig zugeschnittene Buchsbaumhecken formten die Umgebung wie natürliche Mauern. Leider begann auch dort der sogenannte Buchsbaum - Zünsler sein böses Werk, wie man schon leicht an dem oberen Teil der linken Hecke erkennt die dort schon leicht gelbbraunlich wirkt und abstirbt, weil die Raupen des Ungeziefers alles abfressen. In

diesem Jahr ist das eine bundes- oder sogar europaweite Plage, wie wir selbst auch schon auf unserem Grundstück erfahren mussten, wo wir eine kleine Buchsbaumhecke an einer Seite als Begrenzung hatten. Diese ging bei uns sogar innerhalb von nur 2 Wochen komplett ein, so dass nur noch ausreissen half. Hier in dem Park die Profigärtner haben da sicher andere Möglichkeiten, den Schaden noch halbwegs zu begrenzen, wobei ich ihnen viel Erfolg wünsche. Wie sähe es aus, wenn z.B. auf der einen Seite noch eine Hecke ist und auf der anderen nicht mehr? Damit wäre das ganze schöne Bild hinfällig. Doch damit genug zu dem Park, hier geht es schließlich um Bahnhöfe und die verschiedenen, früheren Bahnstrecken.

### Irrungen & Wirrungen

Nur wenige Tage später waren wir zunächst wieder in dieser Gegend unterwegs. Vor Ort kamen wir mit einem älteren Herrn ins Gespräch, der glaubte, sich näher auszukennen. Er gab uns einen heißen Tipp, wo es noch einen weiteren, schönen alten Bahnhof zu bestaunen gäbe. Uns kam gleich komisch vor, dass seine Wegbeschreibung dorthin, die in ein nordwestliches Seitental führte, doch sehr weit klang, bezogen auf die Entfernung von unserem Ausgangspunkt. Naja, seine Beschreibungen weckten jedenfalls unser Interesse. Dieser Mann war selbst davon total überzeugt, dass der von ihm beschriebene Bahnhof auch an dieser Stichbahnstrecke liegen würde. Er sagte, dass die dort sogar einen Waggon als Denkmal aufgestellt hätten und das Objekt sehr sehenswert wäre. Er war sogar so emsig, dass er uns eine grobe Wegbeschreibung auf einen Notizzettel kritzelte, damit wir das leichter finden, weil



eine Anfahrt über normale Bundesstraßen zu umständlich wäre, da man dann einen Riesenumweg machen müsste. So

fuhren wir gleich los. Alle Punkte, die wir auf seinem Zettel korrekt abfahren, waren gut zu finden, er hatte das mit wenigen Worten schön beschrieben. Doch bald sollte sich meine erste Vermutung bestätigen, dass dieser Bahnhof und insbesondere die dort verlaufende Bahnlinie rein gar nichts mit diesen Bahnlinien unserer direkten Heimatregion zu tun haben. Trotzdem möchten wir die in dem Bereich gemachten Entdeckungen würdigen und tun dies ab sofort auf der separaten Seite "[Andere Bahnen](#)", wo Sie künftig mehr über diese etwas außerhalb



unserer Stammregion liegenden Bahnhöfe erfahren. Diese wurden von uns aber bislang nicht nach einem festen Konzept der Reihe nach aufgesucht, sondern einfach so in munterer Reihenfolge hier aufgeschrieben, wie wir sie mehr per Zufall so nebenbei entdeckten.