

Die Eisenbahn zieht immer

Grävenwiesbach - Vor 50 Jahren fährt der letzte Zug durchs Weital

Von Matthias Pieren

Der Heimat- und Geschichtsverein wird noch eine dritte und erweiterte Auflage der Publikation „Unsere Bahn“ veröffentlichen. Das dann 130-seitige Buch wird an die Bedeutung Grävenwiesbachs als Eisenbahnknotenpunkt erinnern. Vor 50 Jahren fuhr letztmals ein Zug durchs Weital über Heinzenberg nach Grävenwiesbach.

Eine stolze Dampflokomotive der Baureihe 50 zog an einem denkwürdigen Tag vor 50 Jahren letztmals einen Zug mit sechs grünen Personenwagen über die legendäre, längst abgerissene Talbrücke bei Mönstadt nach Grävenwiesbach.

Die Stahlbrückenkonstruktion überspannte auf 114 Metern Länge das dortige Steinkertzbachtal auf 22 Meter hohen Stützpfeilern. „Am 27. September 1969 fuhr der letzte fahrplanmäßige Zug übers Weital nach Grävenwiesbach“, erinnert Horst Mader an die Stilllegung der Bahnlinie.

Zuhause in Hundstadt hat der Vorsitzende des Heimat- und Geschichtsvereins Grävenwiesbach jenen Abschiedszug als Modell originalgetreu nachgebildet. „Ende der 1960er Jahre fuhren normalerweise natürlich keine Dampflokomotiven mehr durchs Weital. Doch für den Abschiedszug hatte die Deutsche Bundesbahn die schwere Dampflokomotive in den Taunus geschickt“, sagt der 63-Jährige.

Rote Schienenbusse - Die letzten Züge der Weitalbahn zwischen Weilburg und Grävenwiesbach waren eigentlich die sogenannten roten Schienenbusse. Fürs Foto dieser Zeitung hat Mader einen entsprechenden roten Triebwagen gleich neben den nachgebildeten Dampflokomotive auf den Tisch gestellt. Mit den Modellzügen strömt sogleich ein wenig Nostalgie einer längst vergangenen Eisenbahn-Epoche durch sein Wohnzimmer.

Die Bahn-Geschichte seiner Heimat halten Mader und ein paar andere Eisenbahn-Enthusiasten schon lange aufrecht. „Immer, wenn der Heimat- und Geschichtsverein zu einer Eisenbahn-Ausstellung einlädt, kommen viele Besucher“, sagt Mader. „Auch in diesem Advent wird es wieder so weit sein. Eisenbahn zieht immer.“

Dabei wird auch das maßstabsgetreue Modell der Mönstädter Talbrücke zu sehen sein, das der Wehrheimer Jürgen Kauer im Maßstab 1:87 (Spurweite H0) gebaut und dem Heimat- und Geschichtsverein Grävenwiesbach als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt hat.

Neue Broschüre - „Wir hoffen, dass unsere Arbeitsgruppe Eisenbahn dann die dritte Auflage der Broschüre „Unsere Bahn“ fertiggestellt hat“, sagt der Vorsitzende des Heimat- und Geschichtsvereins. Die jeweils schnell vergriffene erste und zweite Auflage der Broschüre hatte lediglich 50 Seiten.

Mader als federführender Autor und seine Mitstreiter haben für das nun 130 Seiten starke Buch deutlich mehr Bildmaterial, sowie Fakten, aber auch kurzweilige Anekdoten rund um die drei Bahnlinien, die einst in Grävenwiesbach aufeinander trafen, zusammengetragen und layoutet.

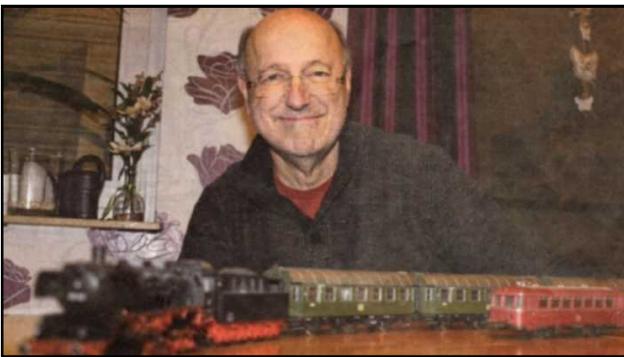
„Die von Weilburg und Weilmünsterkommende Bahnlinie über Heinzenberg nach Grävenwiesbach wurde Ende September 1969 stillgelegt“, sagt Mader.

Über diese Nebenbahn verkehrte bis 1965 sogar ein Zug in den späten Nachmittagsstunden von Frankfurt über Grävenwiesbach und Weilburg und Limburg bis nach Köln.

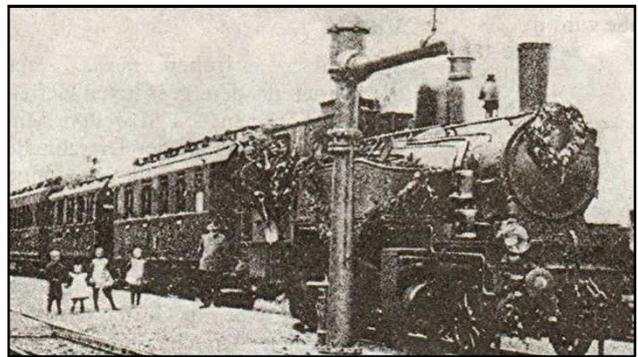
„Der „Rote Kölner“ war gewiss der legendärste Hecken-Eilzug auf dieser Strecke“, sagte Mader. „Es war aber nur ein Teil dieser Zugverbindung, der über Grävenwiesbach geführt wurde. Alle anderen Züge aus Köln durch den Westerwald fuhren dann über Limburg, Niedernhausen und Eppstein nach Frankfurt weiter“.

Ohne Auto aufgewachsen - Dass Mader sich bis heute für die Eisenbahn interessiert, ist kein Wunder. Er wohnt noch in seinem Elternhaus, von wo aus er bereits als Kind aus dem Fenster die Dampfzüge zwischen Grävenwiesbach und Usingen nach Bad Homburg schnaufen sah. „Ich bin ohne Auto aufgewachsen und bin ab Hundstadt immer mit dem Zug zur Schule nach Usingen und später auch zur Ausbildung nach Oberursel gefahren“, erzählt der 63-Jährige.

Noch heute nutzt er die Taunusbahn der Hessischen Landesbahn, um nach Oberursel zur Arbeit zu fahren. „Ganz schwach kann ich mich erinnern, dass ich mit meinen Eltern auch einmal mit dem Zug nach Weilmünster gefahren bin“. Aber das geht heute natürlich nicht mehr.



Horst Mader hat zuhause ein H0-Modell des Abschiedszugs der Weiltalbahn und auch die typischen dort verkehrenden roten „Schienenbusse“. Foto: M. Pieren



Am 29. Mai 1909 fuhr dieser Eröffnungszug auf der neuen Eisenbahnstrecke von Grävenwiesbach nach Weilmünster.