

Wolfram Bäumer

Bahnhof Unterwilden der Freien Grunder Eisenbahn

Kleinbahn — das ist mehr als die Fahrzeuge, so hieß es im Leitartikel von DME 1/94. Leser Dieter Kreuz griff den Vorschlag der Redaktion auf und stellt die von ihm rekonstruierten Zeichnungen der Gebäude auf Bahnhof Unterwilden der Freien Grunder Eisenbahn zur Verfügung. Auf diese Weise können wir im folgenden präzise technische Zeichnungen über die gesamten Hochbauten eines typischen Kleinbahn-Endpunktes veröffentlichen.

Technische Zeichnungen als historische Quellen

Da Zeichnungen in den seltensten Fällen unter guten konservatorischen Bedingungen von der Jahrhundertwende bis heute bei Kleinbahnen bzw. NE aufbewahrt wurden, sondern häufig auf zugigen Dachböden oder in feuchten Kellern in Vergessenheit geraten, bis sie dort eingerissen, zerknickt und z. T. verschimmelt von Kleinbahnfreunden entdeckt werden, bedürfen die Zeichnungen in den meisten Fällen der sorgfältigen Rekonstruktion.

In ein paar Jahren wird man vermutlich auch großformatige Zeichnungen in ein CAD-Programm elektronisch einlesen und dann rechnergestützt vervollständigen bzw. „entflecken“ können. Bislang ist es üblich, die historische Zeichnung auf dem Reißbrett vorsichtig zusammensetzen, ein neues Blatt Transparentpapier darüberzulegen und dann die noch vorhandenen Linien mit der Ziehfeder nachzuzeichnen. Da Fahrzeuge und Gebäude in der Regel Symmetrien aufweisen oder auf andere Weise exakte Rückschlüsse zum Aussehen fehlender Parteien zulassen, kann häufig auch aus unvollständigen Zeichnungsfetzen eine vollständige Zeichnung rekonstruiert werden. Dazu sind allerdings neben dem zeichnerischen Vermögen eine Reihe Erfahrungen und Kenntnisse notwendig. Denn schon ein Zeichencomputer könnte problemlos und technisch genau passend eine defekte Güterwagenzeichnung von 1865 derart rekonstruieren, daß anschließend wie selbstverständlich eine KE-Bremse vorhanden ist.

Darüber hinaus benötigt man für eine stimmige Rekonstruktion auch viel Gefühl. Denn jeder Architekt, jeder Konstrukteur in einer Lok- oder Waggonfabrik und auch jeder Technische Zeichner hat seine eigene „Handschrift“. Und hier ist mit Handschrift nicht nur die Art und Weise der Beschriftung innerhalb der Zeichnung gemeint, sondern zunächst auch die Linienführung und die Papierfüllung, dann aber auch gerade die Architektur, der Einfluß des Zeitgeschmacks, Vorlieben oder Abneigungen in der Verwendung oder Anordnung bestimmter technischer Baugruppen und natürlich erst recht eigener Erfindungen oder Entwicklungen.

Diese Konstruktionsprinzipien und die Einflüsse von Geschmack und Architektur zu bewahren und zu vermitteln, ist ja der Hauptgrund für alle ernsthaften Museen und Museums-Eisenbahnen, beispielsweise umfangreiche Fahrzeugsammlungen anzulegen, zu diesen Fahrzeugen In-

formationen und eben auch Zeichnungen zu sammeln und die gesammelten Fahrzeuge zusammen mit den erworbenen Kenntnissen auch konsequent zu restaurieren bzw. zu rekonstruieren. Gepäcknetze nicht einfach durch Latten in ihrer vormaligen Funktion wiederherzustellen, sondern durch handwerkliches Knüpfen auch in ihren originalen Ausmaßen und im ursprünglichen Aussehen zu rekonstruieren, ist ebenso ein Zeichen für die dem historischen Dokument „Eisenbahnfahrzeug“ und der Kreativität und dem Schaffen seiner Erbauer entgegengebrachte Ehrfurcht wie das zielgerichtete Sammeln derartiger Fahrzeuge selbst.

Da Gepäcknetze den Museums-Besuchern während des Besuches unmittelbar „ins Auge fallen“, dürfte dieses Beispiel als eindeutig gelten. Viel umstrittener ist bislang noch der Umgang mit Konstruktionsmerkmalen, die zwar dem Besucher verborgen bleiben, die aber dennoch das Eisenbahnfahrzeug in seinem historischen Zusammenhang kennzeichnen, wie z. B. ein genieteter Kessel mit kupferner Feuerkiste oder ein hölzernes Gerippe nun einmal zu Fahrzeugen der Jahrhundertwende gehören. Derartige, wenn auch für Besucher unsichtbare, Konstruktionen gegen Schweißkonstruktionen zu ersetzen, steht einem Museum unter gar keinen Umständen an — dann sollte auf die sogenannte Aufarbeitung des Fahrzeuges, die vielmehr ein nachträglicher Umbau ist, lieber verzichtet werden!

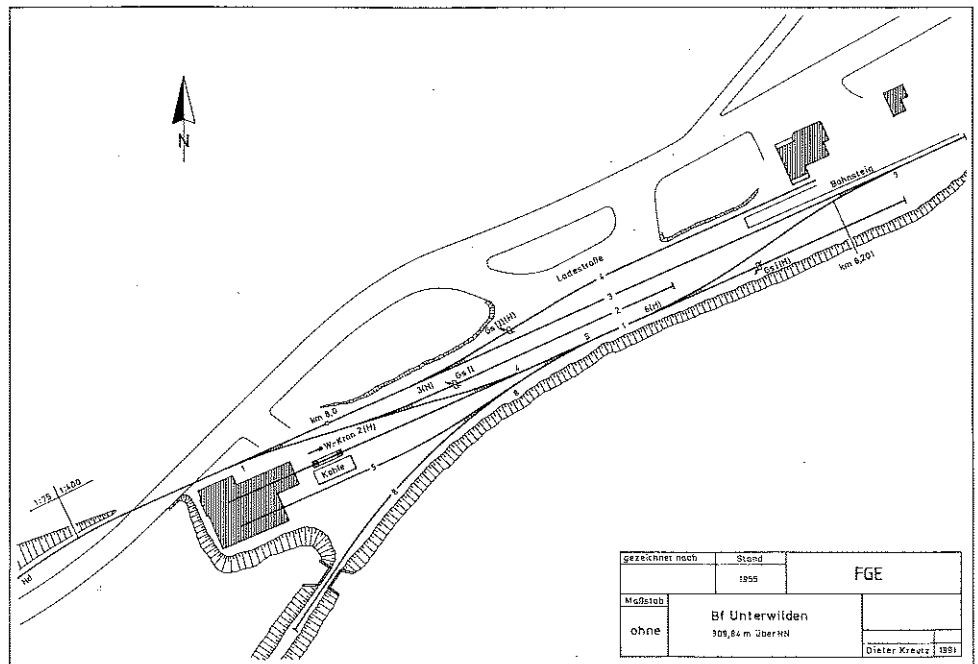
Aus den oben geschilderten Gründen kann der Wert der in diesem Beitrag gezeigten Zeichnungen gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Denn in ihrer Vollständigkeit mitsamt Schnitten und Grundrissen kann man sich in die Architektur der Gebäude so richtig „einlesen“ und unter Berücksichtigung der betrieblichen Quellen auch ziemlich genau den hier stattgefundenen Betrieb vorstellen.

Bahnhof Unterwilden der Freien Grunder Eisenbahn

Oben wurde behauptet, es handle sich bei dem Bahnhof Unterwilden um einen typischen Kleinbahn-Endpunkt. Typisch deshalb, weil der Bahnhof nicht nur mit Anlagen für die verschiedensten verkehrlichen Aufgaben ausgestattet ist, sondern auch mit solchen Anlagen, wie sie für die kleinbahntypische Betriebsweise benötigt werden.

Und auch die Zusammenführung von betrieblichen und verkehrlichen Anlagen am Endpunkt der Strecke ist typisch für die Sparsamkeit der Kleinbahnen. Denn auf diese Weise konnte man von dem fernab der Zentren niedrigerem Lohnniveau profitieren, und zur Handhabung der relativ robusten Kleinbahntechnik und zur Abwicklung der einfachen Betriebsweise ließen sich die im übrigen noch schlechter bezahlten Landarbeiter und einfachen Handwerker nach entsprechender Ausbildung gut gebrauchen.

Die Staatsbahnen suchten auch damals vielmehr durch Zusammenziehen der betrieblichen Aufgaben in größeren Bahnbetriebswerken, Wagenbetriebswerken und Verschiebebahnhöfen Synergien auszuschöpfen. Obwohl das Verkehrsbedürfnis des ersten morgendlichen Zuges zu meist auf die Zentren gerichtet war, konnte für die Staatsbahnen die Inkaufnahme einer Leerfahrt zum Streckenendpunkt wirtschaftlicher sein, als der Betrieb eines weitabgelegenen Lokschuppens. In diesem Fall, der z. B. auch bei Kleinbahnenetzen mit vielen Stichbahnen sinnvoll war, konnten sich die betrieblichen Anlagen auf ein Umfahrgleis und gegebenenfalls einen Wasserkran beschränken.



Eröffnung der Freien Grunder Eisenbahn für den Personenverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird die Strecke Herdorf-Untervilden auch für den Personenverkehr nach folgendem Fahrplan eröffnet. Mit dem gleichen Tage tritt der vom Tage der Betriebsöffnung für den Güterverkehr gültige Binnentarif nebst Berichtigungsblatt in vollen Umfange in Kraft.
 Weitere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Neunkirchen.
 Frankfurt a. M., den 16. April 1908.

Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Die Direktion Fahrplan der Freien Grunder Eisenbahn. Gültig vom 1. Mai bis 1. Oktober 1908.

An Werktagen			An Sonn- und Feiertagen				km	Stationen:		An Werktagen			An Sonn- und Feiertagen			
W 304	W 310	W 314	F 2	F 4	F 6	F 8		Zug-Nr.	Zug-Nr.	W 303	W 305	W 311	F 1	F 3	F 5	F 7
6 ¹¹	12 ¹⁰	5 ¹¹	9 ¹¹	12 ¹⁰	2 ¹¹	6 ¹²	—	ab Herdorf	an	9 ¹¹	12 ¹⁰	8 ²²	9 ¹¹	12 ¹⁰	2 ¹¹	8 ²²
7 ¹¹	12 ¹¹	5 ¹¹	9 ¹¹	12 ¹¹	2 ¹¹	9 ⁰¹	—	an Herdorf Staatsbahnhof	ab	8 ¹¹	12 ¹¹	8 ²²	9 ¹¹	12 ¹¹	2 ¹¹	8 ²²
4 ²³	10 ¹⁵	3 ¹²	6 ¹¹	10 ¹¹	12 ¹¹	8 ¹²	—	ab Sießen	an	9 ¹¹	2 ¹⁰	11 ⁰⁸	11 ¹¹	4 ¹¹	4 ¹¹	11 ⁰⁸
6 ¹¹	12 ¹¹	5 ¹¹	9 ¹¹	10 ¹¹	2 ¹¹	8 ²²	—	an Herdorf Staatsbahnhof	ab	7 ¹¹	12 ¹¹	9 ⁰¹	9 ¹¹	2 ¹¹	2 ¹¹	9 ⁰¹
7 ⁵⁰	2 ²⁰	6 ⁴⁵	9 ⁵⁰	1 ⁰⁰	3 ¹⁸	9 ¹⁹	—	ab Herdorf (Nebenbahn)	an	6 ⁴¹	11 ⁵⁸	6 ⁰⁰	8 ⁵⁸	12 ⁰²	2 ²⁷	8 ⁰⁰
7 ⁵⁷	2 ²⁹	6 ⁵²	9 ⁵⁷	1 ⁰⁷	3 ²⁵	9 ²⁵	2	Stratshütten		6 ³⁵	11 ⁴⁷	5 ⁵⁴	8 ⁵²	11 ⁵⁶	2 ²¹	7 ⁵⁴
8 ⁰⁶	2 ³⁹	7 ⁰¹	10 ⁰⁶	1 ¹⁶	3 ³⁴	9 ³⁵	4	an Neunkirchen (Nebenbahn)	ab	6 ²⁵	11 ³⁷	5 ⁴⁰	8 ⁴²	11 ⁴⁶	2 ¹¹	7 ⁴⁴
8 ⁰⁸	2 ⁴⁴	7 ⁰²	10 ⁰⁸	1 ¹⁷	3 ³⁶	9 ³⁶	4	ab Reg.-Bez. Arnoldsberg	an	6 ²⁴	11 ³⁴	5 ³⁶	8 ²⁰	11 ⁴⁴	2 ⁰⁹	7 ⁴²
8 ¹⁷	2 ⁵⁵	7 ⁰⁸	10 ¹⁶	1 ²⁴	3 ⁴³	9 ⁴³	5	Saldendorf		6 ¹⁸	11 ²⁸	5 ³⁰	8 ¹⁴	11 ³⁸	2 ⁰³	7 ³⁶
8 ²⁹	3 ¹²	7 ²⁵	10 ³²	1 ⁴¹	4 ⁰⁰	10 ⁰⁰	5	an Untervilden	ab	6 ⁰⁰	11 ⁰⁰	5 ⁰⁰	7 ⁵⁶	11 ²⁰	1 ⁴⁵	7 ¹⁸

Anmerkung: 1. Die Zeiten von 6²² abends bis 6⁵⁹ morgens sind durch Unterstreichen der Minutenziffern bezeichnet.
 2. Als Feiertage außer den Sonntagen gelten: Himmelstfahrtstag und Pfingstmontag.
 3. Sämtliche Züge der Freien Grunder Eisenbahn fahren 2. — 4. Wagenklasse.

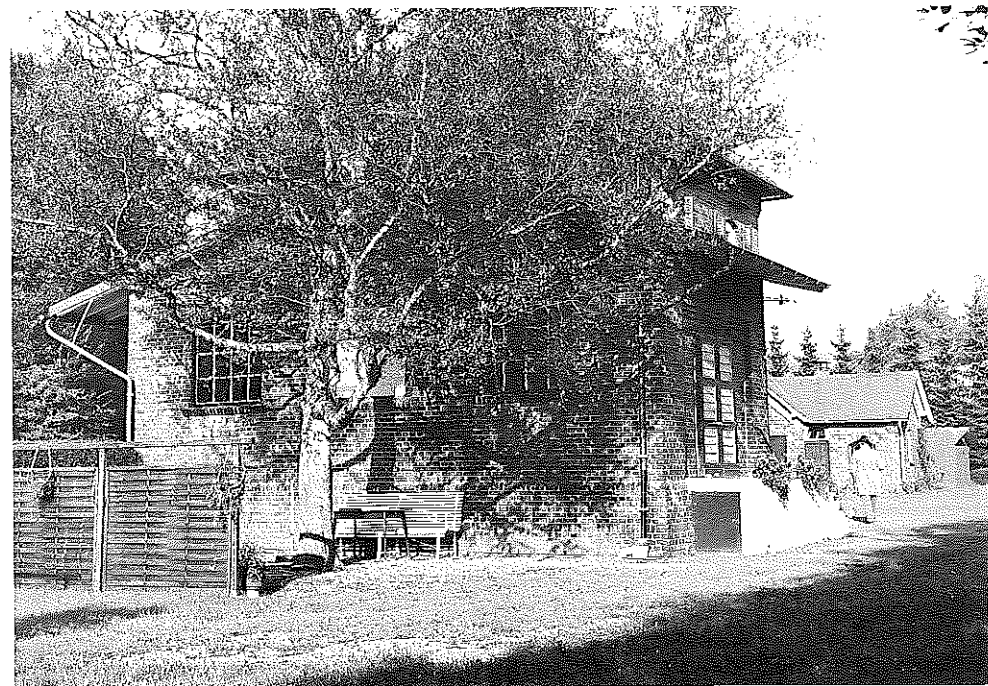
Verkehrliche Anlagen weist jeder Endbahnhof auf, denn gäbe es kein Verkehrsbedürfnis (mehr), dann wäre auch die Strecke nicht gebaut worden oder bereits stillgelegt. Als 1906 und 1907 die Strecke nach Untervilden gebaut wurde, galt es, die Verkehrsnachfrage der nahegelegenen Erzgruben „Bautenberg“ und „Landeskron“ zu befriedigen. Mit Bau und Betrieb der Bahn wurde die in Frankfurt (Main) ansässige Firma „Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb“, eine der Vorläuferfirmen der heute ebenfalls in Frankfurt aktiven Firma „Deutsche Eisenbahngesellschaft“ beauftragt. Das auch an vielen anderen Kleinbahnbauten beteiligte Unternehmen brachte vermutlich den Bauplan für den Lokschuppen in das Projekt ein, denn dieser gleicht dem ein Jahr zuvor (1905/06) gebauten Lokschuppen in Gerstetten der Nebenbahn Amstetten - Gerstetten der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft bis ins Detail.

Die Gebäude stehen auf Fundamenten bestehend aus Ziegelsteinmauerwerk und Stampfbeton und besitzen einen gemauerten Sockel. Das Ziegelsteinmauerwerk der Außenwände ist ausgefügt und beim Bahnhofsgebäude sowie dem Turm am Lokschuppen teilweise verputzt. Innenwände bestehen z. T. aus Fachwerk, das mit Ziegel- oder Schwemmsteinen ausgemauert wurde. Die Dächer wurden mit Schiefer gedeckt nur der eigentliche Lokschuppen mit Dachpappe.

Die Grube Bautenberg wurde mit einer knapp 2 km langen Strecke an den Bahnhof Untervilden angeschlossen. Andere Güter mußten an der Ladestraße oder im Güterschuppen umgeschlagen werden, da auch eine Weiterführung der Bahnstrecke über Mittel- und Oberwilden nach Wilnsdorf an der Topographie gescheitert war. Für den vergleichsweise schwachen Personenverkehr gab es in Bahnhof Untervilden einen Bahnsteig und ein Bahnhofsgebäude mit Fahrkartenausgabe und Warteraum.

Wie bei vielen anderen Kleinbahnen auch wurde der Lokschuppen auf Bahnhof Untervilden nachträglich, nämlich 1922, durch einen Werkstattanbau ergänzt.

1925 stellte die Grube Bautenberg neben vielen anderen Siegerländer Gruben die Erzförderung vorübergehend ein, bis staatliche Hilfe den Siegerländer Eisensteinbergbau wieder ankurbelte. Nach einem Wassereinbruch wurde 1938 die Erzförderung auf Grube Bautenberg erneut zurückgefahren und 1942 ganz eingestellt. Bis 1953 wurde die Anschlußstrecke zur mittlerweile auf dem Grubengelände ansässigen Firma „Carl Roth“ sporadisch bedient und noch im selben Jahr abgebrochen.



Mitte: Der baugleiche Lokschuppen in Gerstetten, 15. 3. 1985, Foto: Wolfram Bäumer

Unten: Güterschuppen von der Gleisseite des Bahnhofs Untervilden nach Abbau der Gleise, 2. 10. 1987, Foto: Wolfgang Moll

Zum 31. 10. 1950 wurde der Personenverkehr auf Busse verlagert und zum 31. 10. 1963 auch der Güterverkehr auf dem Streckenstück zwischen der ehemaligen Grube „Heinrichsglück“, nunmehr Betriebsteil der Maschinenfabrik Carl Roth, und Unterwilden eingestellt. Die Straßenbauer warteten den Streckenrückbau nicht einmal ab, sondern stellten noch im Herbst 1963 Leitplanken neben der Straße ins Lichtraumprofil der Eisenbahn ragend auf, so daß der noch im Bahnhof Unterwilden stehende Personenwagen Nr. 2 an Ort und Stelle verschrottet und ein Güterwagen der DB per Straßentiefader nach Bahnhof Salchendorf transportiert werden mußten.

Mittlerweile sind die Gleise abgerissen, und auf dem Gelände hat sich ein Bauunternehmen niedergelassen. Die Gebäude sind mit Ausnahme des abgerissenen Kohlenbansens in eine Fremdnutzung übergegangen: Das Bahnhofsgebäude steht äußerlich noch fast unverändert, das Abortgebäude wurde zur Garage zweckentfremdet, der Lokschuppen beherbergt einen metallverarbeiteten Betrieb und ist bedingt durch Erweiterungsbauten als solcher nicht mehr zu erkennen.

Gruf aus Salchendorf. Der neue Bahnhof.

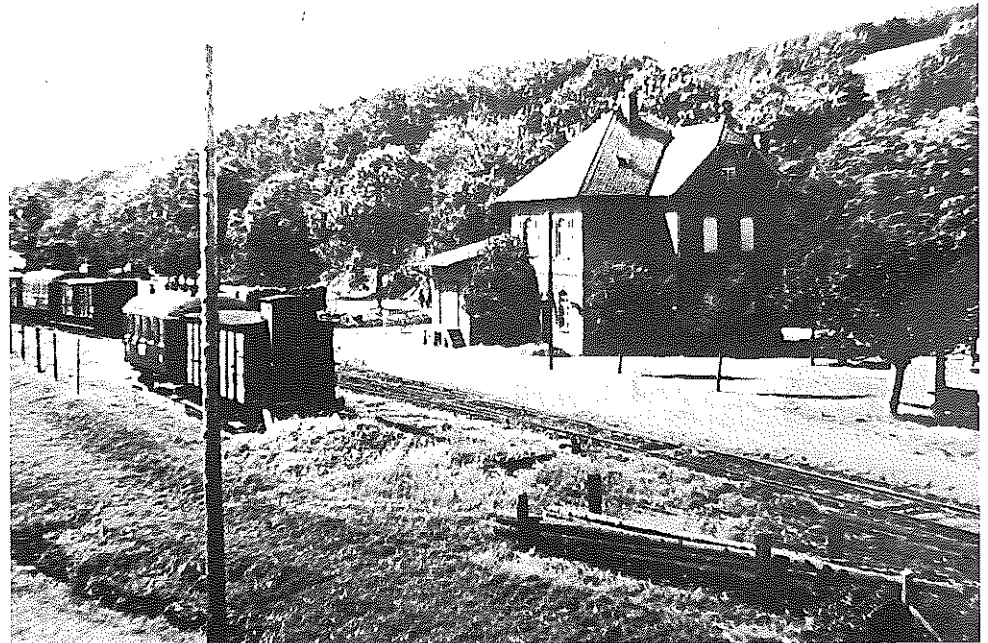


Zum Betrieb auf Bahnhof Unterwilden

Den Betrieb können wir durch die Überlieferung der „Bahnhofs-Dienstanweisungen“ vom 15. 5. 1955 nachvollziehen. Dabei handelt es sich um eine betriebsinterne Ergänzung der für die Anwendung bei möglichst allen Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen allgemein abgefaßten „vereinfachten Fahrdienstvorschriften“. Zwar ist der Betrieb auf der Anschlußstrecke zur Grube Bautenberg in dieser Quelle nicht mehr von Belang, dennoch sei sie im folgenden zitiert:

„4. Bahnhof Unterwilden

A. Einrichtung des Bahnhofs: Bahnhof Unterwilden ist Kopfbahnhof. Das Gleis 1 ist Hauptgleis und wird zu Ein- und Ausfahrten benutzt. Das östliche Stumpfgleis dient zum Aufstellen der Reservewagen. Das westliche Stumpfgleis ist Lokomotivschuppengleis. Das Aufstellgleis 2 dient zum Abstellen von Wagen. Das Gleis 3 ist Umfahrgleis. Das Ladegleis 4 dient zur Bedienung des Freiladeverkehrs und des Güterschuppens. Das Gleis 5 ist Werkstätten-gleis. Aus Gleis 5 zweigt das Abstellgleis 8 ab. Bahnhofs-grenze in Richtung Salchendorf ist Weiche 1.



Oben: Postkarte von Bahnhof Salchendorf, 1. 5. 1908, Stg.: Dieter Kreutz

Mitte: Bahnhofsgebäude Unterwilden in gleicher Perspektive, ca. 1936, Stg.: Gerhard Moll

Unten: Bahnhofsgebäude Unterwilden nach Abbau der Gleise, 2. 10. 1987, Foto: Wolfgang Moll

Die Weichen 1, 2, 4, 5 und 7 stehen in Grundstellung auf das Hauptgleis 1, die Weichen 3 und 6 auf Gleis 3. Sie sind durch Schlüssel verschlossen. Das östliche Stumpfgleis 1 ist durch Gleissperre I, das Gleis 2 durch Gleissperre II und Gleis 4 durch Gleissperre III gegen das Ablaufen von Wagen gesichert. Die Gleissperren dürfen nur bei Bedienung dieser Gleise geöffnet werden.

B. Die Leistung und Überwachung des Dienstes obliegt dem Zugführer als Fahrdienstleiter.

C. für das Freisein des Gleises 1 zwischen den Weichen 1 und 7 ist der Zugführer als Fahrdienstleiter verantwortlich.

D. Die Weichen und Gleissperren werden vom Zugführer bedient.

E. Sonstige Betriebsvorschriften örtlicher Art:

Zu vFV § 14 (4): Ein Zug darf erst zurückgemeldet werden, wenn er bei der Einfahrt aus Richtung Salchendorf an dem Grenzzeichen der Weiche 1 mit Zugschluss vorübergefahren ist.

Zu vFV § 26 (3): Fahrplanmässige Zugkreuzungen finden nicht statt.

Zu vFV § 30 (11): Für die Teilfahrten nach den Anschlussstellen und deren Bedienung gelten die besonderen Dienstanweisungen.

Zu vFV § 84 (6): Beim Befahren der Unterwilder Bahnhofstrasse durch Rangierabteilungen hat sich ein Begleiter der Rangierabteilung – bei Dunkelheit mit einer brennenden, rot abgeblendeten Laterne – gut sichtbar auf dem Überweg aufzustellen und die Wegebenutzer durch Zuruf und Haltesignal – seitliches Ausstrecken eines oder beider Arme – zu warnen.

Zu vFV § 84 (9): Wegen des nach Salchendorf anschliessenden Gefälles 1:40 sind die Rangierbewegungen mit grösster Vorsicht auszuführen. Nach Richtung Salchendorf darf nicht abgestossen werden. Im abgekuppelten, stehbleibenden Zugteil sind mindestens 12 v. H. der Achsen durch Anziehen der Handbremsen festzulegen.

Zu vFV § 84 (15): Beim Rangieren ist die einmännige Besetzung der Lokomotive zugelassen. Der Heizer kann zum Kuppeln der Wagen und Auflegen der Hemmschuhe herangezogen werden.

Zu vFV § 85 (12): Die Hemmschuhe werden nach Beendigung des Rangierens im Güterschuppen aufbewahrt.“

Literaturhinweis

Dr. Hermann Bürnheim, Siegerner Kreisbahn, Teil 2, Gifhorn 1977

Gerd Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Band 3, Gifhorn 1974

Festschrift zum 50jährigen Bestehen der Freien Grunder Eisenbahn, 1957

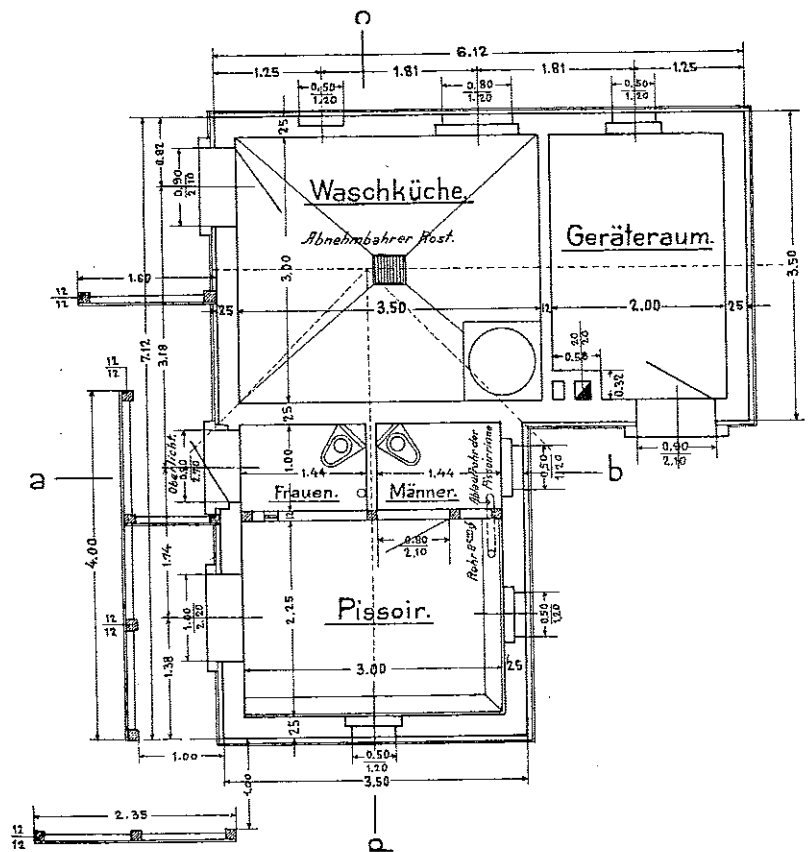
Zeichnungen auf S. 18, 19 und 25

in M 1 : 87,

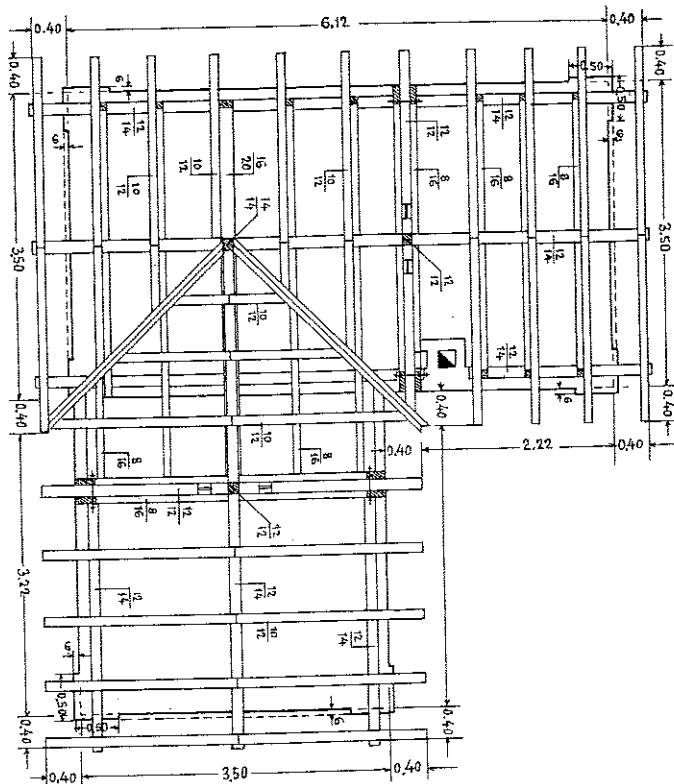
Zeichnungen auf S. 20 bis S. 24

in M 1 : 160,

alle Zeichnungen stammen von Dieter Kreutz.

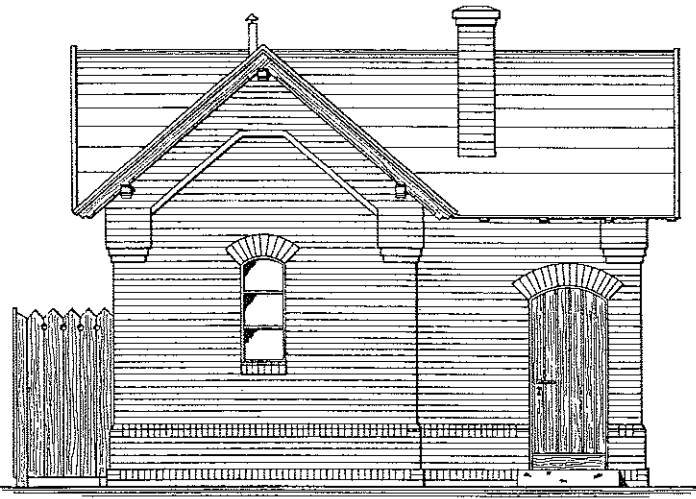


Grundriss

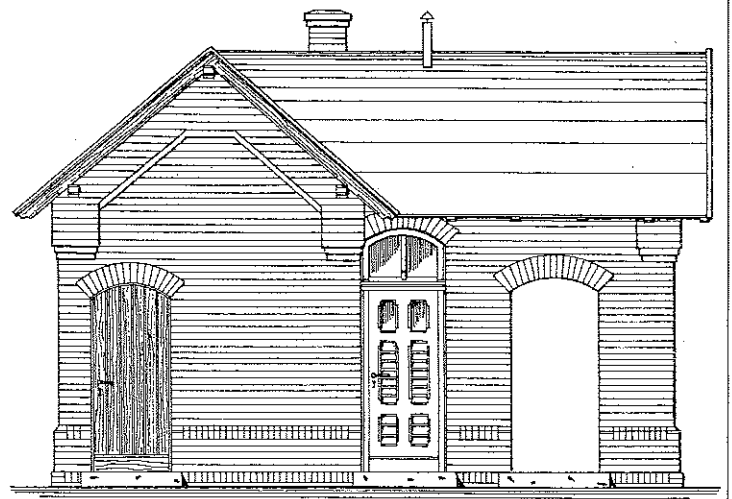


Sparrenlage

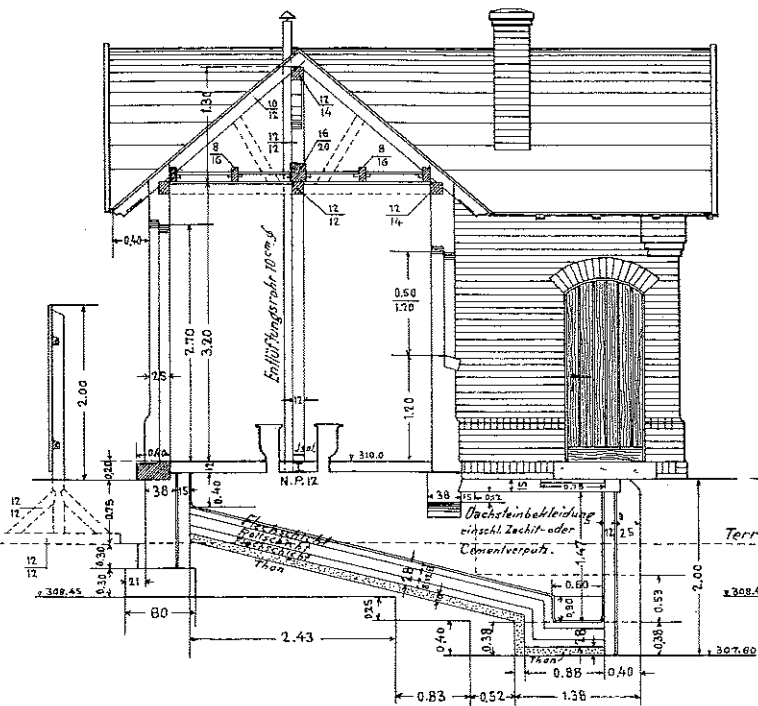
Abortgebäude auf Bahnhof Unterwilden:



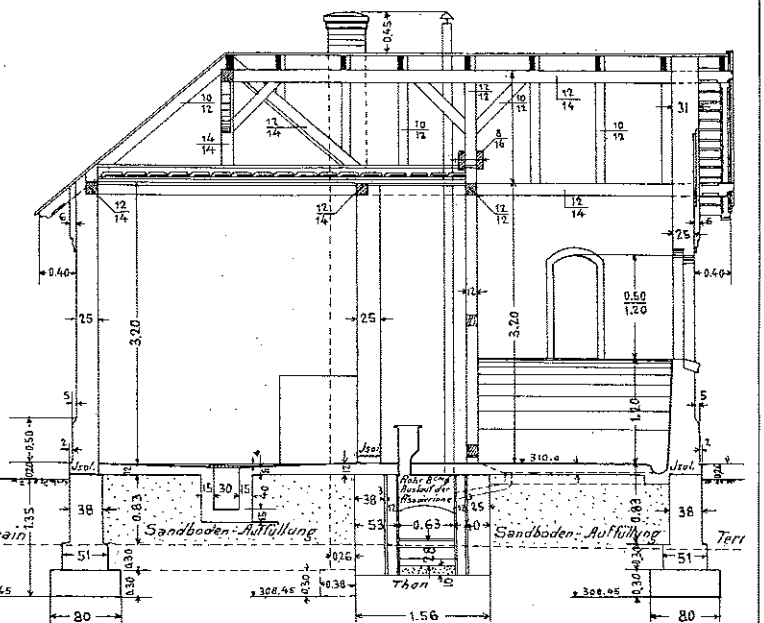
Bahnhofseite



Seitenansicht

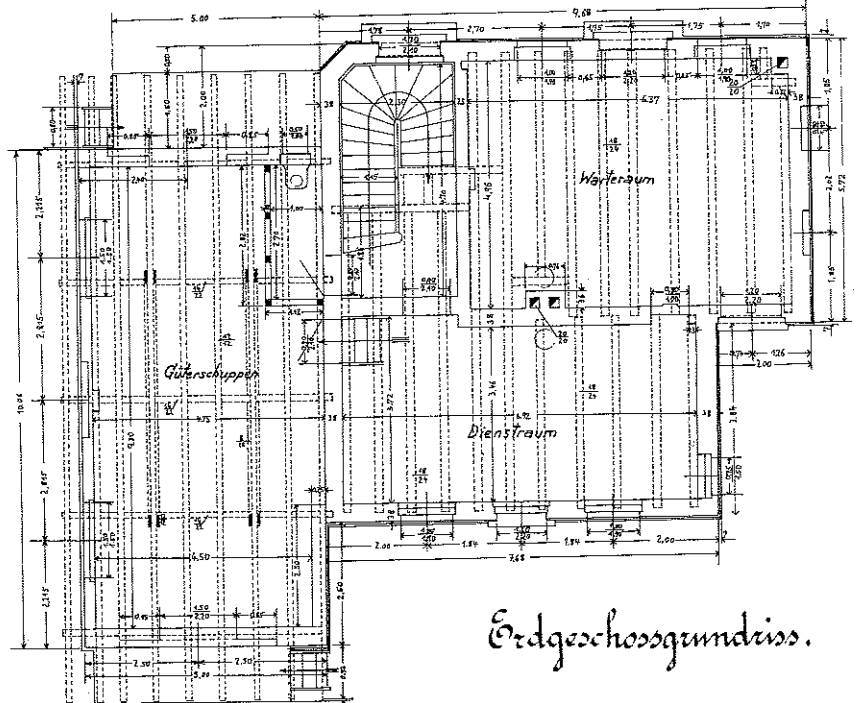
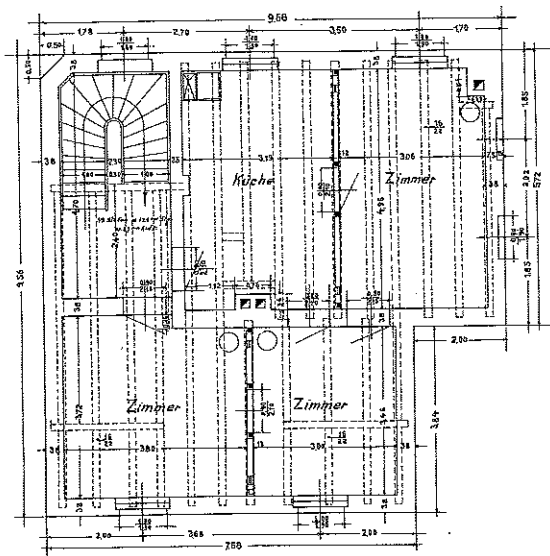
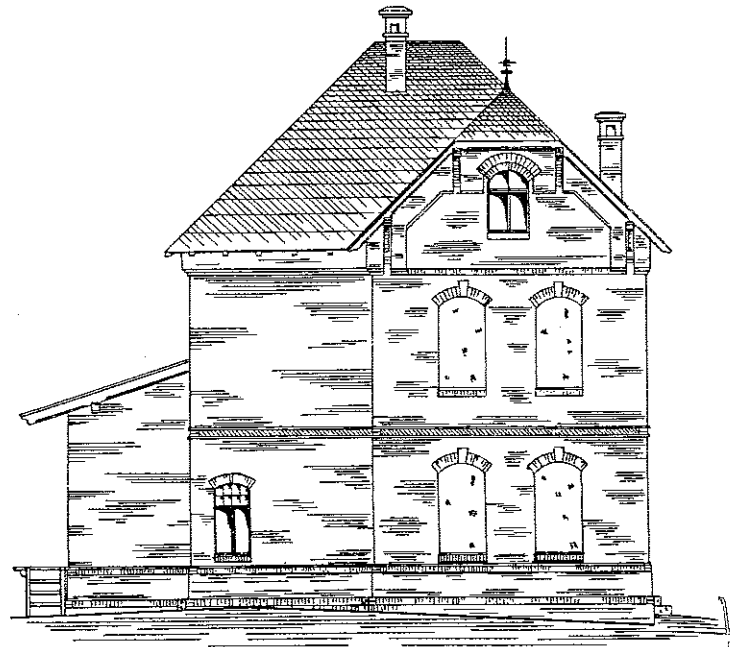
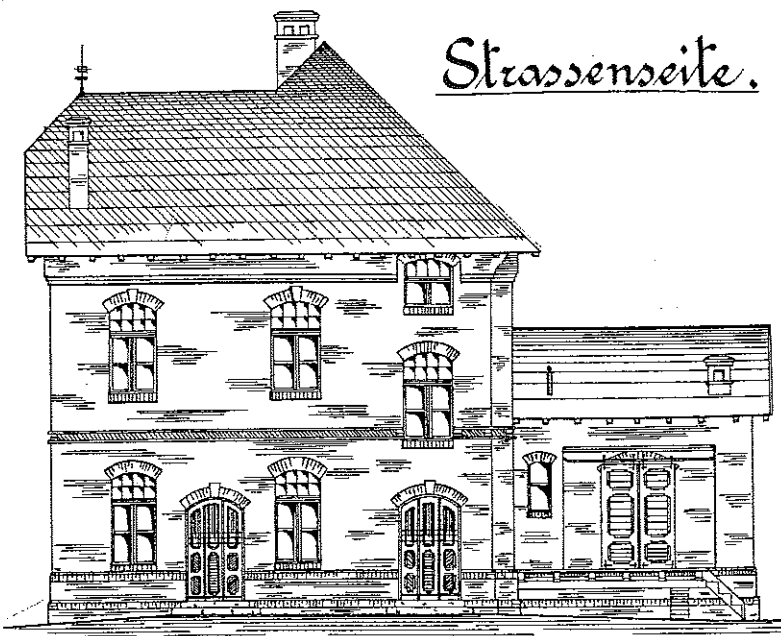


Schnitt a-b



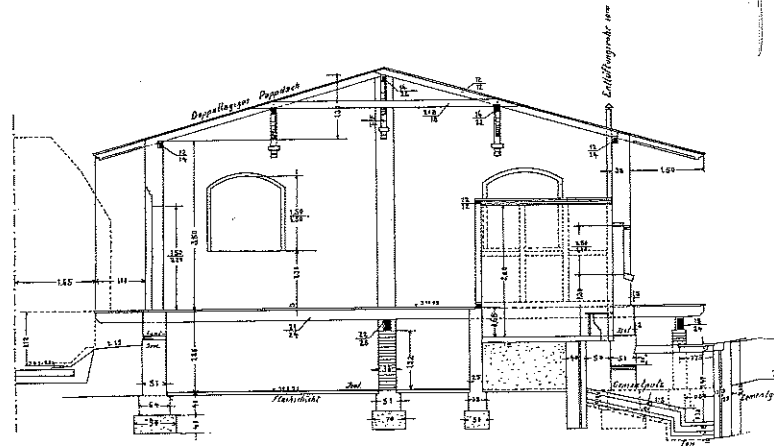
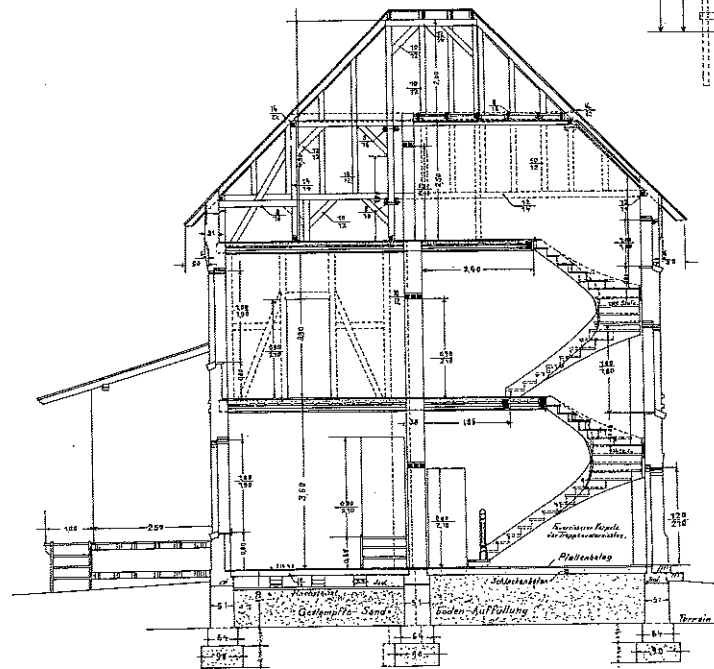
Schnitt c-d

Strassenseite.

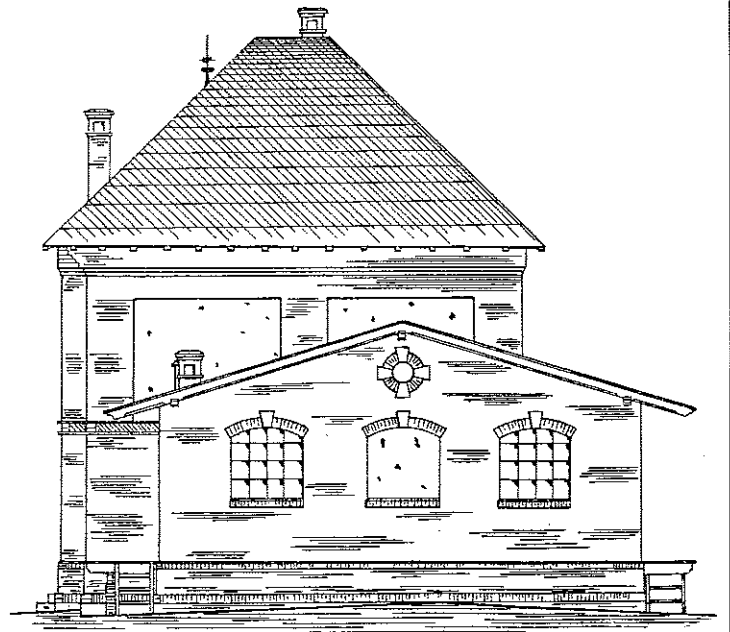
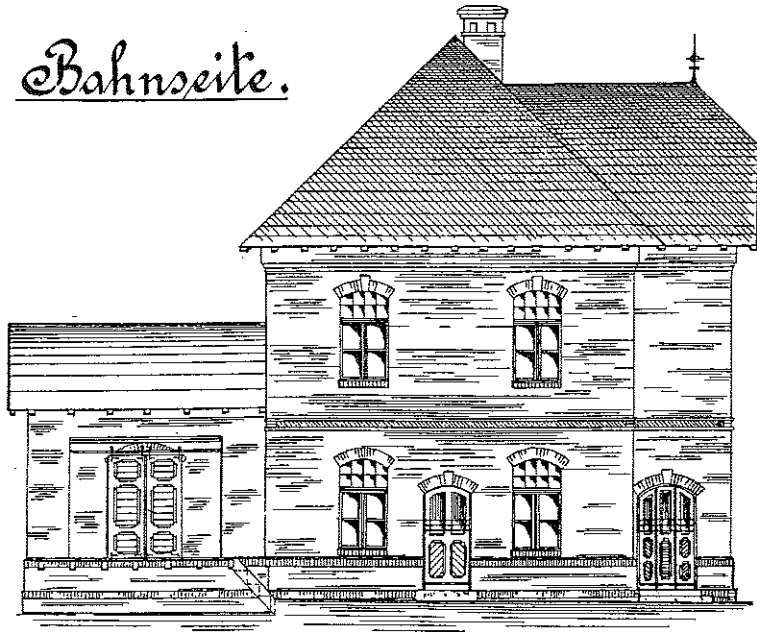


Obergeschoss.

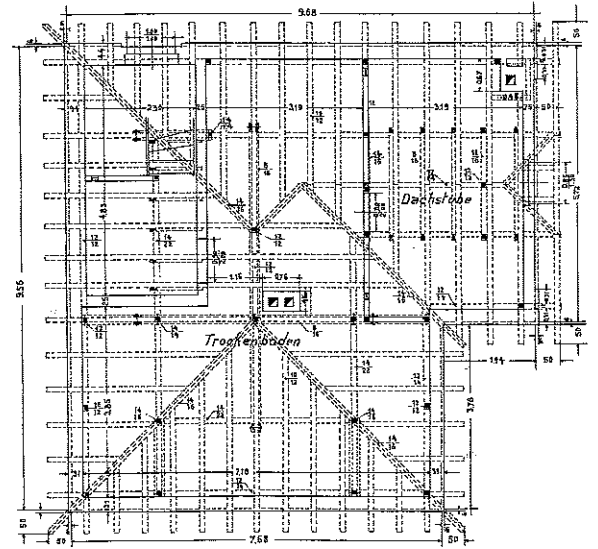
Erdgeschossgrundriss.



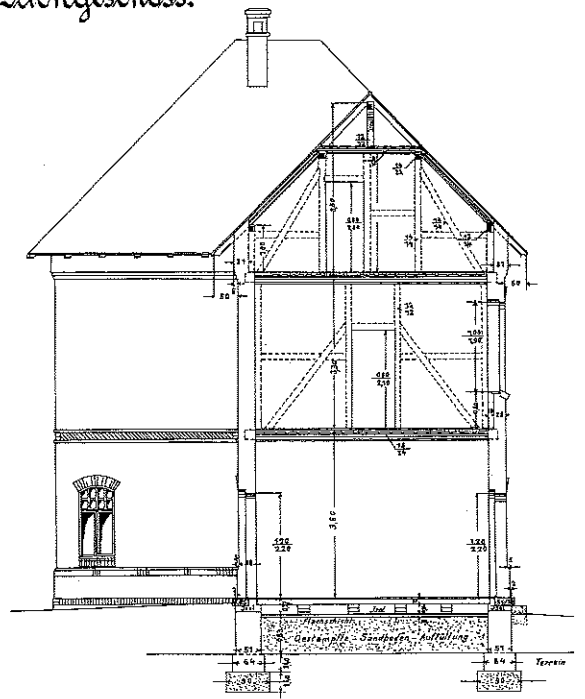
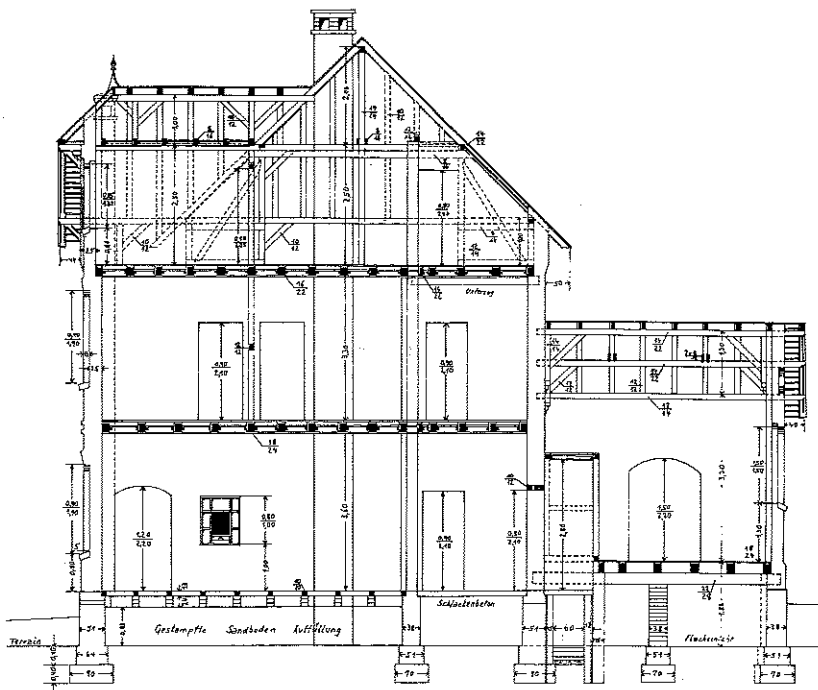
Bahnseite.

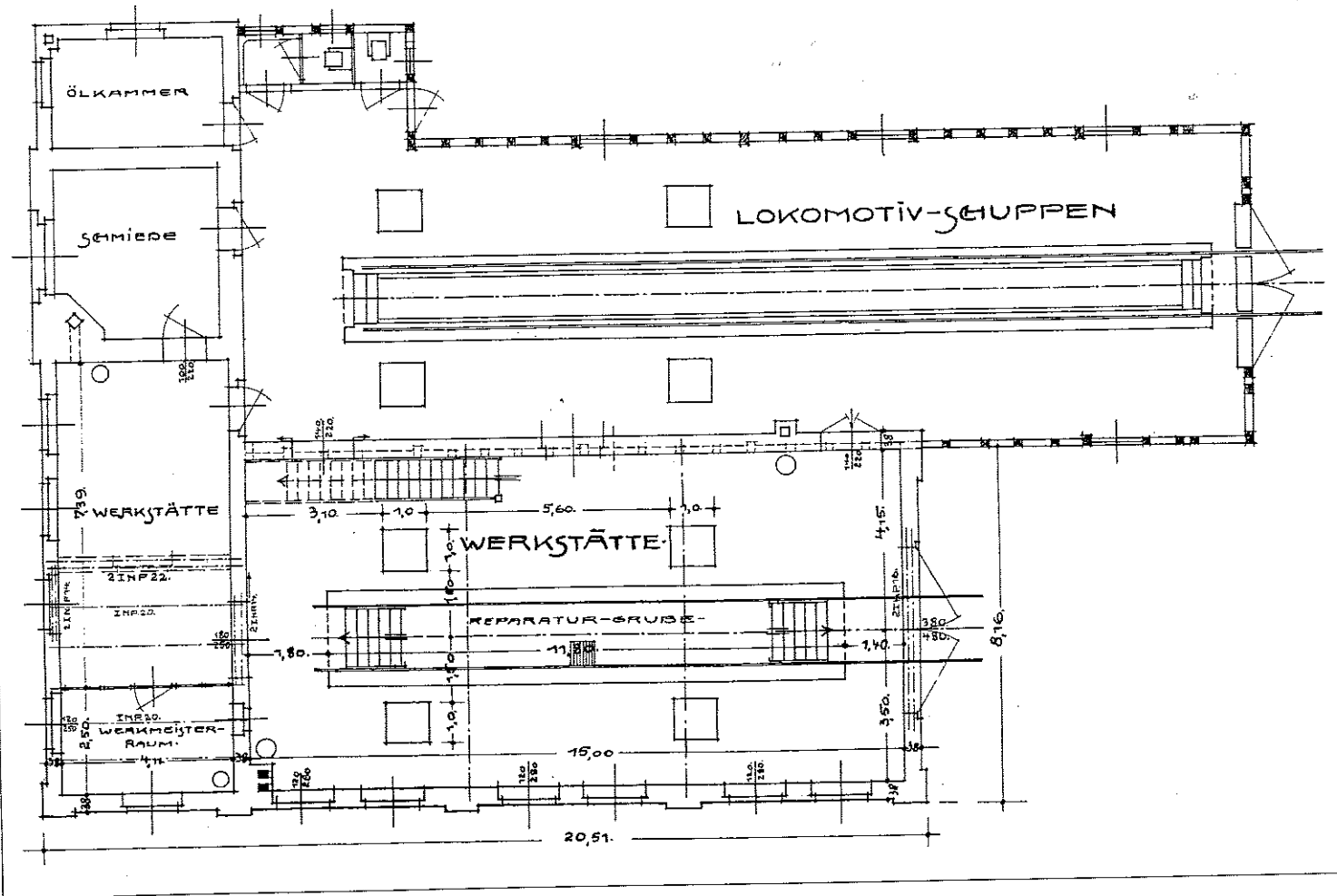
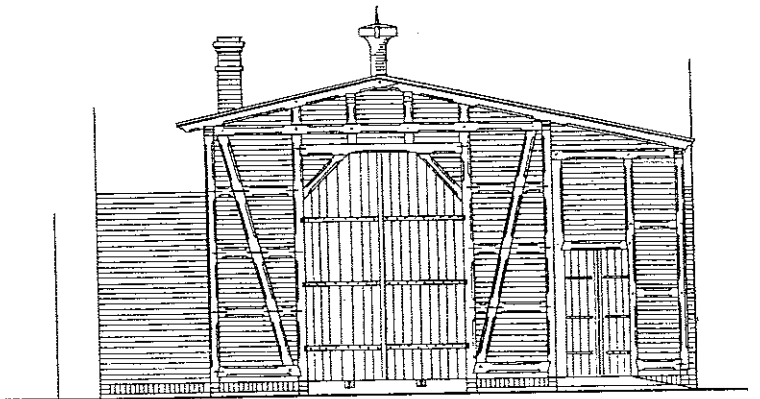
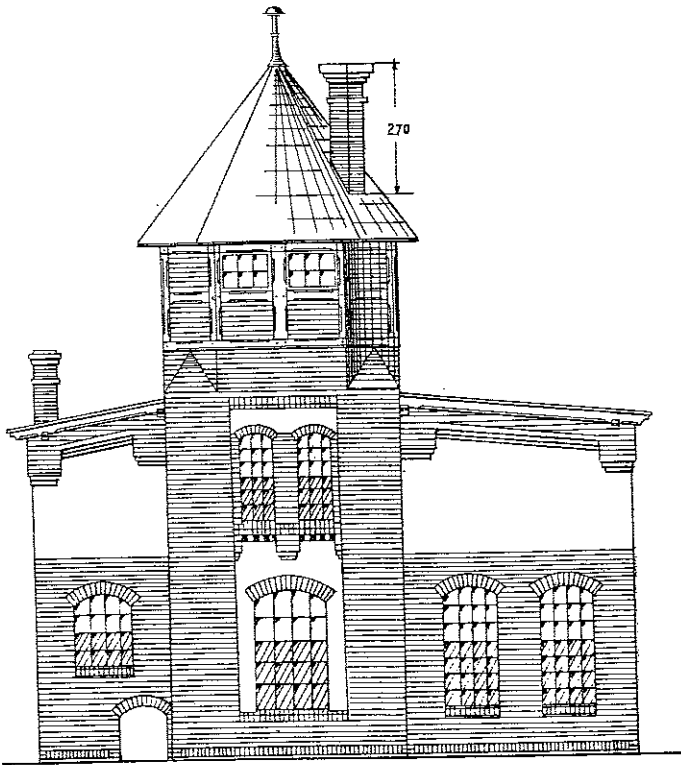


Empfangsgebäude
für den Bahnhof
Unterwilden.



Dachgeschoss.





Kohlenhof auf Bahnhof Unterwilden.

