

Ein wahrer Blickfang am Bahnhof Gebhardshain-Steinebach war vor fast 100 Jahren eine der ersten Lokomotiven der Westerwaldbahn.

Fotos: Archiv Joachim Weger

WWB-Kalender

- 1911–1913 Bau auf Trassenteilen der Krupp'schen Elbbachtalbahn
- 1914 Übernahme der Betriebsführung durch den Kreis Altenkirchen
- 1926 Bau der Strecke von Bindweide nach Weitfeld
- 1928 Bau der Strecke von Weitfeld nach Friedewald
- 1934 Inbetriebnahme der Trasse Bindweide–Luckenbach–Nauroth
- 1936 Inbetriebnahme der Strecke Friedewald–Emmerzhausen
- 1942 Aufnahme des Personenverkehrs mit Triebwagen
- 1942/43 Streckeneröffnung Emmerzhausen–Flugplatz Lippe
- 1949 Start des Omnibusverkehrs
- 1950 Ende der Personendampfpzüge
- 1956 Anlieferung der ersten beiden Jung-Dieselloks V 26
- 1957 Dritte Diesellok und Ablösung des Dampftriebs
- 1957 Einstellung des Schienenpersonenverkehrs Elkenroth–Weitfeld
- 1960 Umstellung des kompletten Personenverkehrs auf die Straße
- 1970 Stilllegung der Strecke Friedewald–Emmerzhausen
- 1974 Strecke Rosenheim–Nauroth wird stillgelegt und abgebaut
- 1977 Strecke Oberdreisbach–Friedewald wird stillgelegt
- 1994 Übernahme der Strecke Betzdorf–Daaden von der DB
- 1996 Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes auf der Daadetalbahn
- 1999 Gründung von Westerwaldbahn GmbH und Hellertal Bahn
- 2004 Betriebsaufnahme der Vectus-Verkehrsgesellschaft mbH
- 2005 Eröffnung des Betriebshofs
- 2006 Eröffnung des Reisecenters im Regio-Bahnhof Wissen
- 2007 Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001:2000

Westerwaldbahn feiert ihren 100. Geburtstag

Jubiläum 1913 ging es vor allem um Eisenerztransport der Grube Bindweide

Von unserem Mitarbeiter Joachim Weger

■ **Steinebach.** Am Neujahrstag vor 100 Jahren richtete sich der Blick im Gebhardshainer Land ganz auf ein neues Kapitel der lokalen Verkehrserschließung: Am 10. Januar 1913 nahm die Westerwaldbahn (WWB) ihren Dienst auf. Die 17 Kilometer lange Strecke führte vom Staatsbahnanschluss in Scheuerfeld bergwärts über Elben, Steinebach, Bindweide und Elkenroth zum Zielpunkt Nauroth. Weitere Veränderungen, Planungen und Herausforderungen sollten folgen. Allein bis zum Betriebsstart beim Bahnhof Bindweide waren 234 Höhenmeter zu meistern. Selbst die größten Optimisten hätten damals kaum geahnt, welche Dimensionen die einstige Kleinbahn in 100 Jahren erreichen würde.

Man verlor nie den neusten Stand der Technik aus den Augen: Dies galt stets für zeitgemäße Lokomotiven, Triebwagen und Omnibusse ebenso wie für ein optimales Streckennetz auf Schiene und Straße. An heutige Themen und Begriffe wie Hellertal- und Daadetalbahn, Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Reisecenter, Regio oder Vectus war einst gewiss nicht zu

denken. 1913 ging es um andere Dinge: Man wollte auf der neuen Normalspurstrecke regelmäßig verlässliche Gütertransporte und Personenverkehr durchführen. Ein Jahr vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs boomte die Grube Bindweide bei Steinebach. Eine rund 800-köpfige Belegschaft förderte monatlich zeitweise mehr als 10 000 Tonnen erstklassiges Eisenerz zutage. Die neuen Schacht- und Maschinenanlagen erforderten durchdachte Planungen bezüglich Absatz, Verladung und Transport. Die 30 Jahre zuvor gebaute Materialbahn auf Schmalspur mit Endpunkt Steinebach-Ort hatte ausgedient. Es fehlte die Nähe zu den neuen Bergwerksanlagen auf der Bindweider Höhe.

Von daher gab das Konzept der neuen Kleinbahn Scheuerfeld-Nauroth den Fachleuten schlüssige Antworten und zukunftsfähige Perspektiven. Gewaltige Anstrengungen aller Beteiligten waren allerdings nötig, um den Bahnbau in weniger als zwei Jahren abzuschließen. Allein die vielen Erdbehebungen, Tunnelarbeiten sowie die Brücken- und Bahnhofsbauten erforderten ein Höchstmaß an Teamgeist und Ausdauer. Es gab im 100-jährigen Bahnbetrieb Hö-

hen und Tiefen, frohe und schwere Stunden. Und immer wieder klopfte der technische Wandel an.

Parallel dazu ereigneten sich menschliche Schicksale, aber ebenso heitere Begebenheiten. Viele Anekdoten aus dem Bahnalltag blieben erhalten. So soll sich vor rund 80 Jahren der Heizer einer Dampflok mit Bremsproblemen während einer rasanten Talfahrt mit folgendem Ausspruch in Sicherheit gebracht haben: „Da ist meine Wiese, da springe ich!“ Dabei soll der springende Heizer mit solcher Wucht gegen ein Trafohäuschen geprallt sein, dass im ganzen Amtsbereich der Strom ausfiel.

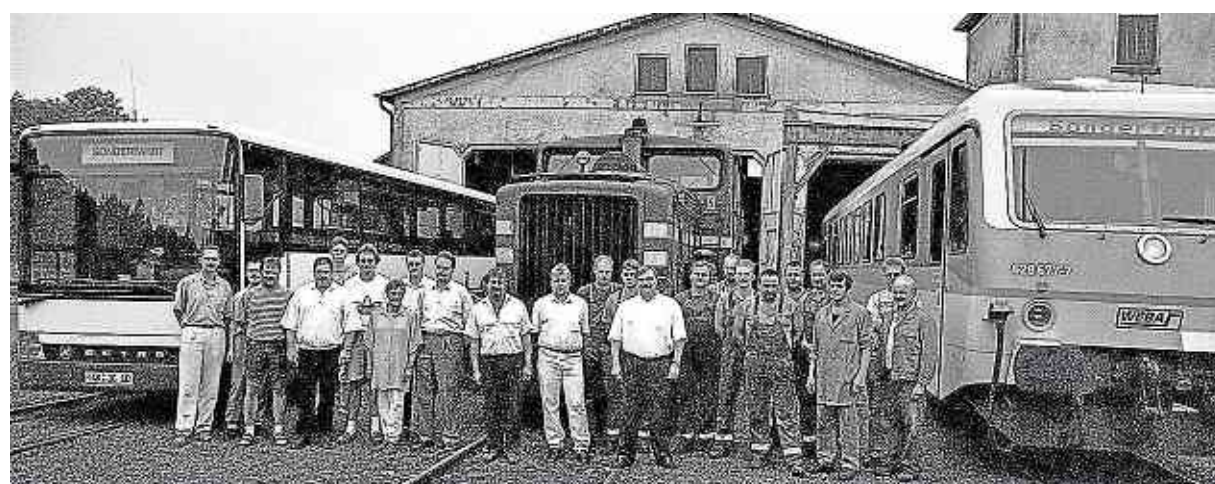
Im Jahr 2005 wurde der neue Betriebshof auf der Bindweider Höhe eingeweiht. Personal und Fahrzeuge der Bahn waren seit jeher eine Institution, sagt Gebhardshains VG-Bürgermeister Konrad Schwan: „Die alten Fahrer waren in der Bevölkerung fast bekannter als der Bürgermeister.“ Die Westerwaldbahn hat gezeigt, dass sie in 100 Jahren stetig wachsen und Hürden nehmen kann. Bleibt zu hoffen, dass sie die Signale angesichts der aktuellen Herausforderungen im Dschungel der Verkehrsnetze und Lizenzen auch in den nächsten 100 Jahren auf Zukunft stellen kann.



Gewaltige Bauarbeiten waren nötig, bevor die Westerwaldbahn vor 100 Jahren ihren Dienst aufnahm.



Fierstimmung herrscht bei der Westerwaldbahn, wenn – wie das Foto von 2005 zeigt – eine neue Lokomotive in den Bestand aufgenommen wird.



Bereits zum 85-jährigen Bahnjubiläum im Jahr 1998 präsentierte sich die Belegschaft der Westerwaldbahn stolz vor ihren stärksten „Zugpferden“ – längst gehörten auch Busse zum Inventar der WWB.



In den 1960er-Jahren kamen viele Feriengäste mit Sonderzügen ins Gebhardshainer Land. „Bitte aussteigen“, hieß es dann im Bahnhof Bindweide.