

Heimat im Bild

Gießener Anzeiger — Kreis-Anzeiger für Wetterau und Vogelsberg — Lauterbacher Anzeiger — Taunus-Kurier — Oberurseler Kurier
Oberhessische Zeitung — Gelnhäuser Tageblatt — Kinzigtal-Nachrichten

„An den Schienenstrang angeschlossen, der das ganze große Vaterland umspannt“

Eine Nebenbahn erschloß Kellerwald und Wohratal — Von Harald Klaus

Die eingleisige, 43,5 km lange Nebenbahn Zimmersrode-Kirchhain erschloß einst den abgelegenen und dünn besiedelten, jedoch landschaftlich sehr reizvollen und abwechslungsreichen Raum des Kellerwaldes und des Wohratales. Sie führte von Zimmersrode aus in westlicher Richtung über Gilsberg nach Gemünden (Wohra), dem Mittelpunkt der Bahn, wendete sich hier nach Süden, um in Kirchhain wieder die Main-Weser-Bahn zu erreichen. Diese Strecke brachte einst den Bewohnern der Gegend den Anschluß an den „Weltverkehr“, und sie mußten nicht mehr, wie man zu sagen pflegte, „weit hinter dem Monde“ leben.

Postkutschenzeit

Bereits im 18. Jahrhundert hat in Jesberg eine Poststation mit Rasthaus und der Möglichkeit zum Pferdewechsel bestanden. In dem unter Landgraf Karl erschienenen ältesten hessischen Postreglement vom 5. August 1724 wird nämlich Jesberg ausdrücklich als Poststation genannt, über die zwei regelmäßig benutzte Routen geführt wurden: Unter anderen Routen werden genannt als Nr. 3 die Briefbeförderung durch reitende Boten von Kassel über Gudensberg-Jesberg-Marburg nach Frankfurt und unter Nr. 8 eine zur Personen- und Gepäckbeförderung durch fahrende Postkutschen von Kassel über Gudensberg-Jesberg-Marburg-Gießen nach Frankfurt a. M.

Lange bevor es zum Bau der Eisenbahnstrecke Zimmersrode-Kirchhain kam, bestand eine Postkutschenverbindung von Kirchhain über Gemünden (Wohra) nach Haina. In der „Frankenberger Zeitung“ findet sich ein Fahrplan, der ab 1. 4. 1906 gültig war. Die „Kaiserliche Post“ fuhr um 8.20 Uhr morgens in Kirchhain ab, war um 10.50 Uhr in Gemünden und erreichte Haina um 11.55 Uhr. Nachmittags fuhr sie um 14.30 Uhr wieder von dort ab, hielt um 15.35 Uhr in Gemünden und langte um 18.05 Uhr wieder in Kirchhain an.

Diese Verbindung wurde ergänzt durch den „Omnibus Rohde“, ein Privatunternehmen, der morgens um 6.35 Uhr in Haina startete, um 7.35 Uhr Gemünden erreichte und um 10.05 Uhr in Kirchhain ankam. Die Rückfahrt erfolgte um 16.45 Uhr. Nach 2 1/2-stündiger Fahrt war der Omnibus in Gemünden und hatte um 20.20 Uhr sein Ziel Haina erreicht.

Dieser Omnibus, auch Familienwagen genannt, konnte etwa 10 bis 15 Leute befördern. Mit dieser Postkutschen- und Omnibusverbindung war es für die Menschen aus dem Wohratal möglich, ab Kirchhain eine Zustiegemöglichkeit an die seit 1852 bestehende Main-Weser-Bahn zu finden.

Nach der Eröffnung der Teilstrecke Zimmersrode-Densberg am 1. Juni 1911 wurde der Postkutschenverkehr in Jesberg einge-

stellt. Zum letzten Mal erschallte das Posthorn. Die Postkutsche trat unter den Klängen des Liedes „Muß ich denn zum Städele

hinaus“, von der begleitenden Musikkapelle gespielt, ihre letzte Fahrt an. Sie hat ihre Dienste geleistet und weicht einem größeren



Auszug aus der Übersichtskarte vom Mai 1964

193 c Zimmersrode-Gemünden (Wohra)-Kirchhain (Bz Kassel) und zurück Alle Züge nur 1. Klasse

km	ZugNr	Bz Kassel	ZugNr	1918	1924	1934	1941	1947	1952	1957	1962
0,0	Zimmersrode 196	...	...	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05
0,5	Gilsberg	...	...	8.10	8.10	8.10	8.10	8.10	8.10	8.10	8.10
3,2	Reptich	...	...	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15
6,0	Jesberg	...	...	8.20	8.20	8.20	8.20	8.20	8.20	8.20	8.20
10,0	Densberg	...	...	8.25	8.25	8.25	8.25	8.25	8.25	8.25	8.25
11,2	Densberg-Schönenstein	...	...	8.27	8.27	8.27	8.27	8.27	8.27	8.27	8.27
16,2	Gilsberg	...	...	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30
17,2	Malsfeld	...	...	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30
17,3	Gemünden (Wohra)	...	...	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30
17,3	Gemünden (Wohra)	...	...	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30
15,3	Gemünden (Wohra)	...	...	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00
16,0	Gemünden Süd	...	...	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05
17,0	Wohra	...	...	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05	8.05
17,0	Ernsthausen-Wambach	...	...	8.10	8.10	8.10	8.10	8.10	8.10	8.10	8.10
17,0	Rauschenberg	...	...	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15	8.15
17,0	Hersfeld	...	...	8.20	8.20	8.20	8.20	8.20	8.20	8.20	8.20
13,5	Kirchhain (Bz Kassel) 196	...	...	8.25	8.25	8.25	8.25	8.25	8.25	8.25	8.25

● Bedarfshaltestelle ● Abk. bis 30. IV. nur X und ab 1. V. täglich
X-Züge nicht am 27. XII. u 28. V.
1-Züge auch am 27. XII. u 28. V.



Die historische „Kellerwald-Bahn“

Konkurrenten im Dienste der Kultur, berichtete die Tageszeitung.

Diese Art von Personenbeförderung war aber auf Dauer umständlich, unbequem und zeitraubend. So tauchten denn auch bereits 1894 Pläne auf, eine Bahnlinie von Kirchhain über Gemünden nach Frankenberg/Eder zu bauen. Der Bau wurde aber zurückgestellt. Ende Mai des Jahres 1906 richteten die Kreistage von Frankenberg und Kirchhain erneut eine Petition an den Landtag um Beschleunigung des Baues der Wohratal-Bahn. Auch dieser Plan blieb erfolglos.

Projektierung und Bau der Strecke

Am 24. August 1906 wurde aber die Strecke Zimmersrode-Gemünden amtlich projektiert. Die Vermessungsarbeiten begannen, und die Landvermesser gelangten am 27. November in Gemünden an. Der Landtag befürwortete noch im gleichen Jahr das Projekt. Der Oberpräsident und der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel bereisten im Juni die Strecke und hielten sich auch in Gemünden auf. Zur Sprache kam dort der Standort des Bahnhofes, für den drei Plätze in Frage kamen. Da der Ankauf der Grundstücke für die Bahnlinie bevorstand, wurden die Eigentümer ersucht, die Herbstsaat zu unterlassen.

Mit dem Bau des 27 km langen Abschnitts Zimmersrode-Gemünden wurde im Jahre 1909 begonnen. Der erste Spatenstich wurde am 1. September ausgeführt. Es wurde zunächst im Abschnitt (Los) bis Densberg gearbeitet. Die Strecke umfaßte die Stationen bzw. Haltepunkte Bischhausen, Gilsa, Reptich, Jesberg, Densberg, Schönstein, Moischeid, Gilserberg und Gemünden/Wohra. Die Endstationen Zimmersrode und Gemünden erhielten je einen Lokschuppen, Kohlebansen und je einen Wasserbehälter zum Speisen der Dampflokotiven.

Die Arbeiten gingen zügig voran, so daß der Eröffnungstermin am 1. Oktober 1911 eingehalten werden konnte. Am 28. September erfolgte die landespolizeiliche Abnahme der Strecke; und am 1. Oktober 1911 hieß es dann: „Gemünden liegt nicht mehr hinter dem Monde. Es ist an den Schienenstrang angeschlossen, der das ganze große Vaterland umspannt.“

An der Strecke Gemünden-Kirchhain wurde in den Jahren 1912 und 1913 zügig gearbeitet. Am 30. April 1914 konnte die Strecke eröffnet werden. Die einst geplante Strecke von Gemünden nach Frankenberg/Eder wurde nicht mehr verwirklicht, hierzu fehlten das Geld und auch die wirtschaftliche Notwendigkeit.

Eröffnungsfeierlichkeiten

Am 24. Mai 1911 fand in feierlicher Form die bahnpolizeiliche Abnahme der Neubaus Strecke Zimmersrode-Densberg statt. Sämtliche an der Strecke gelegenen Stationsgebäude prangten zur Ehre des Tages im schönsten Tannengrün und waren mit Girlanden geschmückt. Punkt 10.06 Uhr fuhr der aus fünf Wagen bestehende Zug, dessen Lokomotive ebenfalls mit Tannengrün geziert war, von Zimmersrode ab. Im Zug hatten die Herren von der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel und von der Landesverwaltung Platz genommen. Der Zug fuhr in langsamem Tempo und hielt an verschiedenen Punkten längere Zeit an, um Wünsche und auch Beschwerden von Grundbesitzern entgegenzunehmen. In den verschiedenen Stationen wurde der Sonderzug von der Einwohnerschaft freudig begrüßt, wobei auch die Schuljugend mehrere Lieder zum Vortrag brachte.

Wie geplant, konnte die Teilstrecke Zimmersrode-Densberg am 1. Juni 1911 eröffnet werden. Die Tageszeitung berichtete hierzu folgendes: „Jesberg, 1. Juni. Gestern war ein großer Fremdenstrom nach unserem nun dem Weltverkehr angeschlossenen Ort geflutet. Da mit dem 1. Juni die neue Bahn dem Verkehr übergeben ward, war der gestrige Tag einer Freifahrt gewidmet. Es war von hier aus ein Zug für 1200 Personen bestellt worden, und wirklich hatte sich auch recht viel Publikum zu diesem Vergnügen eingefunden. Gegen $\frac{3}{4}$ 2 Uhr nachmittags stellte sich ein Zug bei der Wohnung des Herrn Bürgermeister auf.“

Unter den Klängen der Casseler Husaren Kapelle (Husaren-Regiment 14) ging es zum Bahnhof, wo gegen 2 Uhr der von Zimmersrode kommende Zug einlief, der auch schon viele Reiselustige mit sich führte. Herr Pfarrer Spangenberg hielt eine recht schöne Ansprache, in welcher er auf Jesbergs große Vergangenheit hinwies. Mit der Anlage der Main-Weser-Bahn hörte Jesberg auf, weiter einen Wartepunkt der großen Verkehrsstraße zu bilden, und jetzt sei ihr das Glück zuteil geworden, auch eine Bahn zu bekommen.

Das Wetter meinte es am Eröffnungstag (1. Okt. 1911) nicht gut. Nach stürmischer Nacht folgte ein regenreicher Morgen. Auf dem Bahnhof herrschte lebhaftes Treiben. Überall wurde geschmückt. Es sollte ein Volksfest werden. Auf dem Vorplatz und in der Bahnhofstraße, die noch unfertig aussah, standen Buden, ein Tanzboden und ein Karussell. Die



Der Haltepunkt Densberg (links) und der Triebwagen BR 515 527-0



Bilder: Schoentaube/Sammlung EFK

Stadt Gemünden hatte eine Militärkapelle engagiert.

Um 12 Uhr mittags stellte sich der Festzug auf dem Bahnhofplatz auf. Unter den Klängen der Musik zogen die Schulen, der Magistrat, die Stadtverordneten und die Vereine durch die Stadt. Auch die Einwohner der umliegenden Ortschaften wohnten der Feier bei. Um 2 Uhr kam der Zug langsam aus Richtung Gilserberg an und wurde mit brausenden Hurras und unter den Klängen der Musik empfangen. Die zwei Dampflokomotiven waren festlich geschmückt. Sie zogen zehn Wagen, aus denen sich die Reisenden drängten.

Aus dem Wagen 1. Klasse entstiegen die Ehrengäste: der Herr Regierungspräsident, der Präsident der Eisenbahndirektion, Geheim- und Regierungsräte usw. Drei Ehrenjungfrauen überreichten den Herren Buketts. Herr Bürgermeister Möbus hielt die Begrüßungsansprache. Die Kapelle spielte das Deutschlandlied, und die Menge sang begeistert mit. Der Gesangverein unter der Leitung des Herrn Lehrers Hohmeister sang das Lied „Hessenland“.

Nachdem die Ehrengäste durch das Festkomitee, Herrn Landrat Riesch, Oberförster v. d. Recke, Amtsrichter Schattenberg, Postrat Groß und Sanitätsrat Fahrig begrüßt wurden, schritten sie in das Bahnhofgebäude, wo ihnen die Stadt ein Essen gab. Sämtliche Herren gaben ihre Freude über die gelungene Feier zum Ausdruck und fuhren später als geplant mit dem Zug wieder ab. Nicht zuletzt trug auch das gelungene Essen des Bahnhofswirtes Rohde dazu bei.

An der Strecke Gemünden-Kirchhain wurde in den Jahren 1912 und 1913 zügig gearbeitet. Wie bei anderen Bahnbauten waren auch hier zahlreiche Fremdarbeiter beschäftigt, so Italiener, Österreicher und Kroaten.

Am 30. April 1914 konnten die Eröffnungsfeierlichkeiten begangen werden. Auch an diesem Tag stand der Bahnhof Gemünden/Wohra im Mittelpunkt des Interesses. „Gott grüße dich, Wohratal!“ In großen Lettern stand dieser Gruß vorn an der Lokomotive, die den ersten Zug durch das Wohratal nach Gemünden brachte. Dort hatten sich wiederum die Vertreter des Kreises, ihnen voran Landrat Dr. Stapenhorst, sowie Vertreter der Stadt eingefunden, um die Ehrengäste zu begrüßen. Auf dem zwischenzeitlich errichteten Bahnhof Gemünden-Süd hatte sich die Schuljugend von Schiffelbach aufgestellt und begrüßte den ersten Zug im Gesang.

Streckenführung

Zum Streckenverlauf möchte ich noch einige Einzelheiten anfügen, damit sich der Leser ein Bild machen kann, weil ja auf den aktuellen Straßenkarten die Linienführung nicht mehr eingezeichnet ist:

Von Zimmersrode aus lief das Streckengleis über einen Damm, überquerte über eine Gitterbrücke in der Nähe von Bischhausen das Fließchen Schwalm in Richtung Gilsa. Von Gilsa führte die Bahn links der Landstraße entlang nach Reptisch und überquerte vor Jesberg die Bundesstraße 3 über eine Brücke, um dann die Bahnanlagen von Jesberg zu erreichen. Hier gab es ein imposantes Stationsgebäude mit Güterschuppen, Fahrkartenausgabe und Expresstgutabfertigung. Einer der letzten diensttuenden Beamten stammte aus Jesberg.

Verließ der Zug die Station in Richtung Densberg, so überquerte er unterhalb des Forsthauses „Steinboß“, in unmittelbarer Nähe des Pflanzgartens die Landesstraße. Das Gleisbett lag parallel zur Landesstraße, kreuzte sie vor Densberg und erreichte den in der Ortschaft, in der Nähe der Fa. Drüse-dau & Müller KG, gelegenen Bahnhof. Die Trasse verlief nun in südlicher Richtung, und in 1,5 km Entfernung lag bereits der Haltepunkt Densberg-Schönstein.



Der Bahnhof Gemünden (Wohratal)

Nach Verlassen des Haltepunktes verlief der Schienenstrang in einem Geländeeinschnitt bis Gilserberg, machte einen Schwenk nach Westen, kreuzte mehrere Male die Landesstraße Moiseheid-Gemünden und verlief dann unterhalb des Galgenberges in Richtung Wohra. In der Nähe von Halsdorf überquerte die Bahnlinie die B3, verlief dann wieder parallel zum Fließchen Wohra und kreuzte über eine Brücke in der Nähe von Rauschenberg die Straße nach Burgholz. Die Trasse führte unterhalb der Hardtmühle vorbei, verlief über eine Brücke über die B62 und führte in einem Bogen in den Bahnhof Kirchhain.

Der Fahrzeugpark

Die Dampflokomotiven, die für den Bahnbetrieb auf dieser Strecke benötigt wurden, setzten sich in den Anfangsjahren aus folgenden Gattungen (Baureihen) zusammen: Als erstes wäre die bewährte Tenderlokomotive der preußischen Gattung T3 (später als BR 89⁷⁰ bezeichnet) zu nennen. Daneben gab es noch die preußische /9³ (BR 91), die preußische T14 (BR 93⁹), die Einheitslokomotive der BR 64 und die BR 86. Die wegen ihrer geringen Achslast geschätzte BR 50 verkehrte Mitte der 60er Jahre ebenfalls auf dieser Strecke. Wegen eines Unfalls in Stadtlendorf wurde der Zugverkehr über Gemünden/Wohra umgeleitet.

Von den Eisenbahnfreunden Kassel organisierte Sonderfahrten mit historischem Wagenmaterial und Lokomotiven brachte auch besondere Maschinen zum Einsatz, wo die Dampflok 89 7159 und den ETA 515 527-0.

Die auf dieser Strecke eingesetzten Dampflokomotiven gehörten zum Bahnbetriebswerk Marburg/Lahn. Im Lokbahnhof Gemünden waren am 31. August 1949 zwei Dampflokomotiven der BR 86 stationiert und 23 Personen beschäftigt, hinzu kamen noch 47 Bedienstete aus anderen Bereichen. Der Schienenbus VT 95, später als VT 795 bezeichnet, löste die Dampfmaschinen ab und war bis 1972 auf dieser Bahnlinie im Einsatz.

Kriegsereignisse

Das Eröffnungsjahr 1914 für den Streckenabschnitt Gemünden-Kirchhain stand unter keinen guten Vorzeichen. Die politische Landschaft sah düster aus. Der „Weltenbrand“ war nahe. Schließlich wurde es zur Gewißheit, und die Mobilmachung erfolgte am 2. August 1914. Dies hatte natürlich auch Auswirkungen auf den Bahnbetrieb, hierzu einen Auszug aus dem Mobilmachungsbe-

Punkt 2: Sämtliche Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften des Beurlaubungsstandes, einschließlich der Ersatzreservisten, haben sich zu der auf den Kriegsbeordnungen angegebenen Zeit an dem bezeichneten Orte pünktlich einzufinden.

Punkt 6: Sämtliche Einberufenen haben, um ihren Gestellungsort zu erreichen, freie Eisenbahnfahrt ohne Lösung einer Fahrkarte und ohne vorherige Anfrage am Schalter, lediglich gegen Vorzeigen der Kriegsbeordnung oder anderer Militärpapiere an die zuständigen Bahnbeamten.

In der Nacht vom zweiten zum dritten Mobilmachungstag hörte der Friedensfahrplan auf und trat der Militär-Fahrplan in Kraft. Die Eisenbahn, ein wichtiges Transportmittel, hatte sich den Kriegserfordernissen unterzuordnen. Nach dem Waffenstillstand am 11. November 1918, der Krieg war für Deutschland verloren, drückten dann Inflation, Arbeitslosigkeit, Reparationsverpflichtungen und Weltwirtschaftskrise der Bahn ihren Stempel auf.

Die wirtschaftliche Lage in Deutschland beserte sich langsam, die Menschen faßten wieder Hoffnung, da begannen der Einmarsch der Wehrmacht in das Sudetenland, 1939 der Polenfeldzug, dann der Frankreichfeldzug und der Einmarsch in Rußland. Wieder hatte die Eisenbahn die Transportprobleme zu lösen. Auch die Strecke Zimmersrode-Kirchhain gewann an militärischer Bedeutung. Nachdem man ein Anschlußgleis von Halsdorf zum Feldflugplatz bei Bracht gebaut hatte, transportierte man auch Flugzeugteile dorthin. Dies führte natürlich im Lauf des Krieges zu häufigen Bombardierungen und Beschießungen der Strecke durch alliierte Flugzeuge. Da die Kellerwaldbahn in Zimmersrode von der Main-Weser-Bahn abzweigte und in Kirchhain wieder auf sie mündete, wurde sie in dieser Zeit zu einer wichtigen Ausweichstelle, da die Hauptbahn sehr oft durch Kriegszerstörungen blockiert war.

Die feindlichen Tiefflieger griffen ständig und überall an, so haben sie vor dem Palmsonntag einen Zug der Kellerwaldbahn angefliegen und dabei den Lokführer erschossen und am Sonntag vor Palmsonntag bei einem schweren Angriff die Bahnhofsgebäude in Zimmersrode getroffen. Ein britischer Jagdbomber beschößte am Bahnhof Schönstein eine Fahrzeugkolonne, zerschellte dann aber am Schmitteberg; der Pilot kam ums Leben. Ende März 1945 wurden die Bahnanlagen durch US-Truppen besetzt.

Wirtschaftliche Bedeutung

Die Eröffnung der Bahnlinie brachte wie erwartet große Veränderungen mit sich. Die Gegend nahm einen wirtschaftlichen Aufschwung, von dem man früher nicht gewagt hatte zu träumen. Kohle, Holz, Düngemittel und landwirtschaftliche Produkte sorgten für das nötige Frachtaufkommen. Der Güterverkehr war derart stark, daß man darangehen mußte, die Bahnanlagen zu vergrößern; auch der Touristenverkehr zu den romantisch gelegenen Punkten des Kellerwaldes und des Hohen Lohrs nahm in dieser Zeit in großem Maß zu. Allein das Frachtaufkommen des Kornhauses Gemünden, des wichtigsten Kunden der Deutschen Bundesbahn in diesem Bereich, betrug 1976 1782 Tonnen und 1979 1894 Tonnen.

Erste Stilllegungen

Nach dem 2. Weltkrieg, mit Beginn des „Wirtschaftswunders“, nahm die Bedeutung der Bahn langsam aber stetig ab. Das Auto trat seinen Siegeszug an, der Individualverkehr nahm zu. Diese Entwicklung veranlaßte die DB bereits im Jahre 1961, einen Antrag auf Einstellung des gesamten Schienenverkehrs zu stellen. Doch engagierten Kommunalpolitikern gelang es noch einmal, die Kasseler Bundesbahndirektion von ihrem Vorhaben abzubringen, die allerdings Rationalisierungsmaßnahmen beschloß: Am 1. Mai 1962 wurde der Sonn- und Feiertagsverkehr auf die Straße verlegt, und DB-Busse beförderten die Reisenden.

Die Einstellung des Personenverkehrs auf der Schiene erfolgte mit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 1972. Gleichzeitig wurde der

Güterverkehr Zimmersrode-Gilserberg aufgegeben. Das Teilstück Zimmersrode-Gilserberg wurde bereits 1975 abgebaut. Der Schotter des Gleisbettes wurde an eine Baufirma verkauft. Ab diesem Zeitpunkt fuhr werktäglich nur noch ein Güterzugpaar bespannt mit einer Lok der Baureihe 211 nach Gemünden.

Im Jahre 1980 wurde eine betriebliche Sperrung der Strecke verfügt. Der letzte Güterzug von Gemünden nach Gilserberg fuhr am 5. Dezember 1980. Von Kirchhain nach Gemünden und zurück fuhr am 19. Dezember 1980 der letzte Güterzug. Das endgültige Stilllegungsdatum lautet 1. 1. 1982. Am 13. April 1982 begannen die Rückbauarbeiten in Gilserberg und endeten am 24. Juni 1982 in Kirchhain.

An die ehemalige „Wohratalbahn“ bzw. „Kellerwaldbahn“ erinnern nur noch einige Bahnhofsbauwerke, die sich in Privatbesitz befinden, einige Brücken und die von der Natur zurückgewonnene Trasse.

Quellennachweis:

1. „900 Jahre Densberg“ Dorfchronik, Hrsg. Gemeindeverwaltung Jesberg, 1985
2. Heimatbuch Rauschenberg 1966
3. Unser Frankenger Land, 16. 2. 1980
4. Hess.-Niedersächs. Allgem. Zeitung, Kassel, (Div. Artikel der Jahre 1980-1981)
5. Frankenger Allgemeine, 9. 5. 1981
6. Eisenbahn-Illustrierte, Nr. 3/1983
7. Oberhess. Presse, Marburg, 25. 1. 1986
8. Frankfurter Rundschau, 10. 1. 1987
9. Verzeichnis der Lokbahnhöfe, Stand 1. 1. 1950 - Hrsg. G. Röhr - 1977, Krefeld
10. Jahrbuch des Eisenbahnfreundes 1972, Rösl & Zimmer-Verlag, Augsburg
11. Ohmtalbahn Nr. 4/1988, S. 13-23

Der Freiheitsbrunnen

Im Langgönsener Heimatbuch von 1955, das von Lehrer im Ruhestand Philipp Hofmann herausgegeben wurde, lesen wir folgende Geschichte:

In Niederkleen entspringt im Wiesental eine starke Quelle, die ihr Wasser dem Kleebach zuführt. Diese Quelle heißt „Der Freiheitsbrunnen“, und man erzählt von ihr folgende Sage:

Wenn ein zum Tode Verurteilter vom Gefängnis in Niederkleen aus zum Galgen geführt werden sollte, wurde ihm, wenn das Vergehen nicht allzu schwer war, die Möglichkeit gegeben, sein Leben und seine Freiheit zurückzugewinnen. Er mußte in einem Lauf in einer bestimmten Zeit einen mit Wasser gefüllten Krug zum Berg hinauf- und zurücktragen, ohne daß der Krug beschädigt wurde oder ein Tropfen Wasser verloren ging. Gelang ihm das, so wurde seine Strafe erleichtert oder er wurde ganz freigelassen. Durch dieses sogenannte „Gottesurteil“ sollen viele bereits verurteilte Übeltäter ihre Freiheit zurückgewonnen haben.

H. Schirmer

OWERHESSISCHES

Wäi gesaad ...

Der Jagdgast eines hiesigen Jagdpächters wurde einmal vom zuständigen Jagdaufseher mit den Worten empfangen, die bald zu einer stehenden Redewendung wurden:

„Wäi gesaad, Herr Hemmopath, es wärd durch Feäld eann Waald gejaa't ...!“

Hieronymus Caesar



Das alte Rathaus in Hohenahr-Großaltenstädten.

Zeichnung: Franz Ewert