

# Infotafel 15

## Der Bahnhof in Seenbrücke und die Seenbachtal-Eisenbahn



Ursprünglich wurde das in den Gruben gewonnene Erzgestein mit Pferdefuhrwerken zu Gießereien der Umgebung gefahren. Nach Laubach, Friedrichshütte und auch weiter nach Butzbach oder Wetzlar. Durch diese hohen Transportkosten war das hiesige Erz nicht konkurrenzfähig, was zur Schließung einiger Gruben führte.

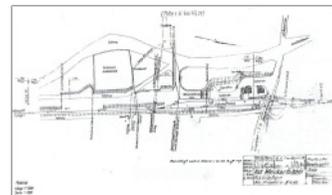
Die kommerzielle und wirtschaftlich erfolgreiche Ausbeute der oberhessischen Eisenerzvorkommen geht daher eng einher mit dem Bau des Eisenbahnnetzes.

Nach der Inbetriebnahme der Bahnstrecken Gießen-Fulda und Gießen-Gelnhausen 1896, entwickelte sich in den Gemeinden um Laubach der Wunsch nach einer Querverbindung durch das Seenbachtal. Neben Holz, landwirtschaftlichen Produkten und den Erzeugnissen der Webereien, waren es vor allem die Erzgruben, die als Argument für den Ausbau vorgebracht wurden.



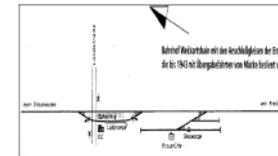
Bahnhof Weickartshain 1937, Die Seenbachtal-Eisenbahn, S. 97

1901 wurde mit dem Bau durch das Seenbachtal begonnen, der Tunnel bei Freienseen angelegt und am 30. September 1903 befuhr der erste Zug die neue Strecke. Der im selben Jahr erbaute Bahnhof in Weickartshain hatte ein Haupt- und ein Verladegleis mit einer Rampe. Als Verladebahnhof für die Erzzüge in den 1930er Jahren wuchs seine wirtschaftliche Bedeutung so stark, dass südlich des Bahnhofgebäudes zwei zusätzliche Anschlussgleise mit Erz-schütte und Gleiswaage eingerichtet wurden. Von hier aus erfolgte der Transport zu den Hochöfen der Hüttenbetriebe. Auch der Ortsteil Seenbrücke entwickelte sich. Gegenüber vom Bahnhof wurden eine Molkerei und eine Weberei gebaut, zwei Baustoffhändler hatten ihre Lagerplätze auf der Ladestraße des Bahnhofs.



Gleisplan Bahnhof Weickartshain

Die Bahnverbindung stärkte deutlich den Aufschwung der Erzförderung. So kamen von der Erzwäsche der Grube *Hoffnung* in Stockhausen im Jahre 1914 täglich 80 t Erz zur Verladung. Und die 1908 in Betrieb genommene Erzwäsche in Seenbrücke erbrachte 1935 bis 1939, zur Zeit der Hochkonjunktur der Erzgewinnung in dieser Region, eine Tagesleistung von 150 t Wascherz. Das entspricht etwa 10 Waggons, für die eigens eine tägliche Übergabefahrt von Mücke nach Weickartshain eingerichtet wurde, um leere Waggons anzuliefern und die vollen abzuholen. Aus Krautwurst und Rühl, *Die Seenbachtal-Eisenbahn*



Gleisanschluss

In der zweiten Hälfte der 1930er Jahre sollte die Strecke als zweigleisige Hauptverbindung ausgebaut werden. Die zweite Tunnelröhre bei Freienseen ist ein Zeugnis dieses Vorhabens, das durch den Ausbruch des 2. Weltkrieges gestoppt wurde.



Tunnel bei Freienseen 1960, Die Seenbachtal-Eisenbahn, S. 129

Mangelhafter Gleisbau, Wegfall der Erztransporte nach Schließung der ausgebeuteten Gruben und nachlassender Personenverkehr führte 1959 zur Einstellung des Personenverkehrs zwischen Mücke, Freienseen und Laubach. 1960 begann der Rückbau der Gleisanlagen. Das Bahngelände und die Gebäude wurden verkauft. Werner d'Amour, aus *550 Jahre Weickartshain*, 1993

Im Dezember 1954 erwarb die katholische Kirchengemeinde das Verwaltungs- und Magazingebäude der Grube und gestaltete es zu einer Kirche um. Der Bahnhof in der Emdestraße, den wir von hier aus nur von der Rückseite sehen, wurde zu einem zweigeschossigen Wohnhaus umgebaut.



Kontakt: [www.erzwanderweg.de](http://www.erzwanderweg.de), Kulturring Weickartshain e.V., email: [info@weickartshain.com](mailto:info@weickartshain.com) und [kunst\\_turm\\_muecke\\_e.v.](mailto:kunst_turm_muecke_e.v.), email: [k\\_t\\_m@gmx.de](mailto:k_t_m@gmx.de)

Gefördert durch:

