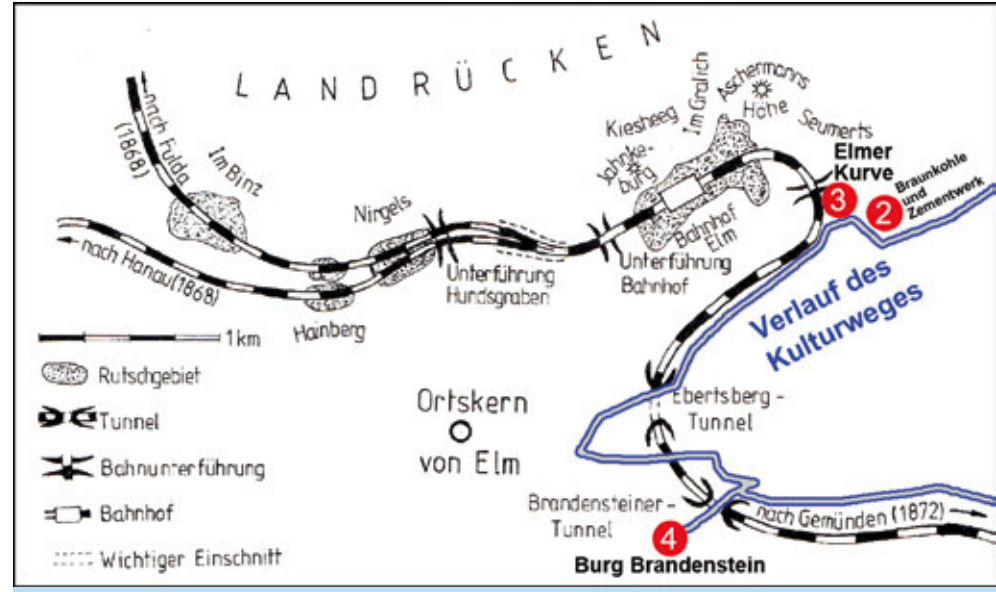


Bahnhof Elm

Deutschlands Eisenbahn-Nadelöhr bis 1914



Das größte Problem beim Bau von neuen Eisenbahnstrecken im 19. Jahrhundert war die Überwindung größerer Höhenunterschiede. Dem Bauprojekt der Bahnstrecke Hanau - Bebra stellte sich die Überwindung des 350-600 m hohen Landrückens in den Weg, da der Bau eines Tunnels damals technisch nicht durchführbar war.



Der Landrücken zwischen Rhön und Vogelsberg stellte die Eisenbahnkonstrukteure vor große Herausforderungen. Die Elmer Spitzkehre war die Lösung.



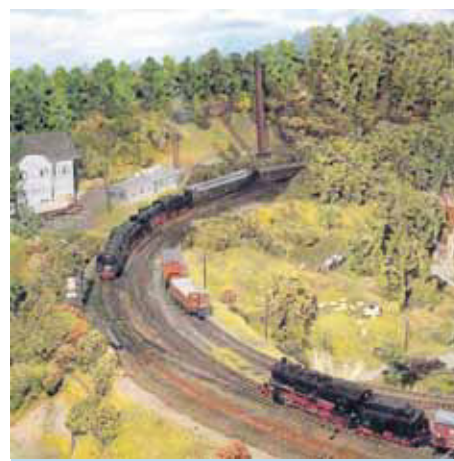
Bauarbeiten an den Bahntrassen am Bahnhof Elm um 1866 - links die Bahnstrecke von Elm in Richtung Frankfurt; rechts die Trasse in Richtung Bebra (mit dem Gleis einer Materialbahn).

Der damals zulässige Maximalwert für Steigungen von 1 m je 100 m Länge konnte nur eingehalten werden, indem die Strecke durch eine Spitzkehre bei Elm von beiden Seiten her verlängert wurde.



Der große Dammrutsch mit erheblichen Verkehrsstörungen im Bahnverkehr war im März 1906 Thema in ganz Deutschland. Das Elsässer Tagblatt in Straßburg schrieb: „An den entstandenen Schäden am Bhf. Elm arbeiten Tag und Nacht 150 Arbeiter, von Frankfurt wurde hierfür ein elektrischer Beleuchtungswagen requiriert, der nachts das Senkungsgebiet beleuchtete ...“

Hier wurde am Südhang des Landrückens in 318 m Höhe auf unbewohntem Gebiet ein Bahnhof aus dem Boden gestampft, von wo aus die Züge in Gegenrichtung den 354 m hoch gelegenen Pass des Distelrasens in Richtung Flieden erklimmen.



Die Elmer 180-Grad-Kurve mit 496 m Durchmesser ist eine der engsten Kurven der Deutschen Bahn.

Hinten die Zementfabrik, rechts die Villa des Fabrikdirektors, auch „Tanns Villa“ genannt;

Modell der Elmer Kurve von Rolf Jirowetz.

Ein dauerndes Problem war der unsichere Baugrund. Mehrere Hangrutschungen konnten nur durch umfangreiche Entwässerungsmaßnahmen in den Griff bekommen werden.



Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Elm war bereits 1873 mit einer Telegraphen-Station sowie mit einem eigenen Postamt ausgestattet (Südseite, 1902).

1868 wurde der Bahnhof Elm in Betrieb genommen und damit die Lücke der Verbindung von Berlin bis Saarbrücken geschlossen. Beim „Kopfmachen“ wurde zumeist die Lok abgekuppelt und eine neue am anderen Zugende angespannt. Nachdem die Strecke von Elm aus bis Jossa an die bayerische Grenze fortgeführt wurde, stellte die königlich-bayerische Bahn 1872 die Strecke von Gemünden am Main nach Jossa fertig. Der Bahnhof Elm war nun ein Eisenbahnknotenpunkt.

Bis 1873 wurde das Empfangsgebäude zwischen den preußischen und den bayerischen Gleisen errichtet.

Mit einer Länge von 67 m und einer Breite von 12 m glich es in Baustil und Größe den Bahnhöfen in Fulda und Bebra. Das Gebäude hatte ein Bahnrestaurant, zwei Wartesäle für die 1. und 2. Klasse sowie die 3. und 4. Klasse.



1908: Während des Umspannens der Lok konnten sich die Reisenden am Büffet am Empfangsgebäude bedienen. Neben der reichhaltigen Auswahl an Gebäck wurde Kaffee aus Tassen mit der Aufschrift „Bahnhof Elm“ gereicht.



Bahnbetriebswerk mit Werkstätten, Drehscheibe sowie das Kohlelager mit Kränen zur Bekohlung der Lokomotiven; im Hintergrund die Fußgängerbrücke zum Empfangsgebäude auf der Insel.



Rangierbahnhof mit dem Empfangsgebäude rechts



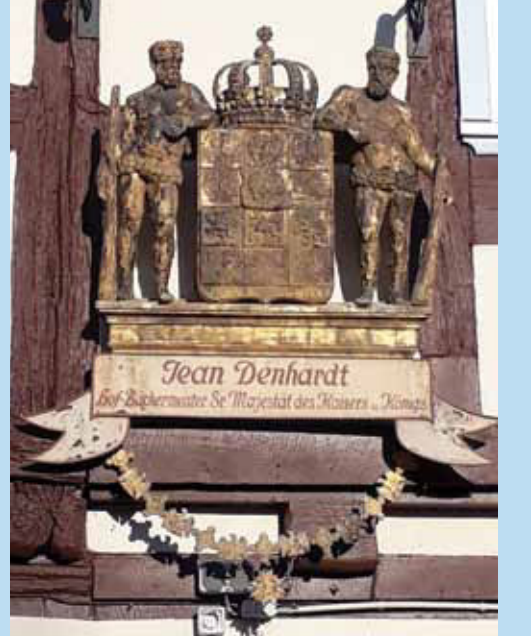
Empfangsgebäude mit Nebengebäuden (alle drei Fotos von einem Modell von Rolf Jirowetz)

Als Bahnknotenpunkt war die Einrichtung eines Rangierbahnhofs, Bahnbetriebswerks sowie einer Bahnmeisterei mit insgesamt rund 350 Eisenbahnern notwendig geworden.

Nach und nach kam ausgebildetes Personal aus der unmittelbaren Umgebung zum Bahnhof, in erster Linie aus Elm und Hutten. So wurden beide Orte über 80 Jahre lang zu Eisenbahnerdörfern. Die meisten Huttener Eisenbahner legten ihren Weg zum Arbeitsplatz zu Fuß zurück.

Ein Schlüchterner wird Hofbäcker des Kaisers

Auch große Persönlichkeiten machten mit ihren Zügen „Kopf“ in Elm. Das Bahnrestaurant erhielt sein Gebäck von dem Schlüchterner Bäckermeister Wilhelm Weitzel. Bei einem Aufenthalt Kaiser Wilhelms II. am 29. März 1898 in Elm war er von dem Gebäck der Bahnrestaurantstätte so beeindruckt, dass bei Weitzel die Nachfrage einging, ob er sein Gebäck zu den hohen Herrschaften nach Bad Homburg liefern wolle. Hielt sich der Kaiser dort auf, lieferte der Bäckermeister täglich das Gewünschte aus. Die Backwaren mussten morgens um 4 Uhr fertig sein. Sie wurden dem Kaiserlichen Hofkuriere im D-Zug Berlin - Frankfurt mit planmäßigem Halt in Elm um 5.14 Uhr übergeben und trafen pünktlich zum Frühstück um 8 Uhr in Bad Homburg beim Kaiser ein. 1908 wurde Weitzels Nachfolger, dem Bäckermeister Jean Denhardt, der Titel „Hofbäckermeister Sr. Majestät des Kaisers und Königs“ verliehen. Das vergoldete Wappenschild ist noch heute am Hause der heutigen Gastwirtschaft „Eckebäcker“ in Schlüchtern zu sehen.



1909 begannen unter dem Landrücken die Arbeiten mit dem Bau des Distelrasen-Tunnels, der zu dieser Zeit mit einer Länge von knapp 4 km einer der längsten Eisenbahntunnels werden sollte. Nach der Eröffnung der Distelrasentunnels 1914 war Schluss mit dem „Kopfmachen“ im Bahnhof Elm. Die Wartesäle im Empfangsgebäude wurden nicht mehr benötigt.



Der nach dem 2. Weltkrieg wieder aufgebaute Elmer Bahnhof

Die Anzahl der in Elm stationierten Lokomotiven reduzierte sich bis auf die „Schiebe-Dampfloks“, welche die schweren Güterzüge über die erheblichen Steigungen drückten. Im Zweiten Weltkrieg war der Bahnhof Elm häufig Ziel von Fliegerangriffen.

Der schwerste Angriff erfolgte am 25. November 1944, als ein Güterzug aus Wildflecken, beladen mit Munition für V2-Raketen im Bahnhof Elm mit Ziel Travemünde eintraf. Tiefflieger beschossen den Zug und die darauf folgende Explosion des Munitionszuges zerstörte den Bahnhof Elm nahezu vollständig. Dieser schwerste aller Angriffe forderte neben den massiven Zerstörungen viele Tote und Verletzte. Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Bahnhof Elm behelfsmäßig wieder aufgebaut, doch bereits 1956 wurde er als selbstständige Dienststelle aufgelöst. Mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke 1960-64 stand das Ende der Dampfloks bevor und damit auch das Aus für den Bahnhof Elm, denn es wurden keine Schiebeloks mehr benötigt. 1978/79 wurde das Empfangsgebäude abgerissen und zum 20. Mai 1979 der Personenverkehr im Bahnhof Elm eingestellt.



Die Beschilderung wird demonstert.



Abriss der Gebäude 1979

Die Gleisanlagen dienen seitdem nur betrieblichen Zwecken, etwa Überholungen. Zwischen Gemünden und Fulda wird ein großer Teil des auf der Nord-Süd-Achse verlaufenden Schienengüterverkehrs mit 150 Güterzügen täglich unter Umgehung des Ballungsraums Rhein-Main abgewickelt.



In the 19th century, overcoming large differences in altitude was a challenge in railway construction. For the German north-south connection, the 600 m high land ridge between Bebra and Hanau had to be overcome. This was achieved by extending the line with a setting-back track near Elm, where in 1868 a new train station was built in the wilderness. In 1872, another connection was made from here to the south to the Main, resulting in a railway junction and the construction of an impressive station building. With the two land ridge tunnels from 1914 and 1986, the Elm route lost its importance. The station building destroyed in the Second World War was rebuilt provisionally, but with the electrification of the railway line in the 1960s the train station finally came to an end. Today, the line is mainly used by freight trains.



Au XIXe siècle, surmonter les grandes différences d'altitude était un défi pour la construction des chemins de fer. Pour la liaison nord-sud allemande, la crête terrestre «Landrücken», haute de 600 m, dut être surmontée entre Bebra et Hanau. Pour arriver à ces fins, la ligne fut prolongée par un virage en épingle à cheveux à Elm, où une nouvelle gare fut construite en pleine nature en 1868. En 1872, une autre connexion fut réalisée d'ici vers le sud jusqu'au Main, créant une jonction ferroviaire et un impressionnant bâtiment voyageur. La route d'Elm perdit son importance avec les deux tunnels de «Landrücken» de 1914 et 1986. Le bâtiment de la gare, détruit pendant la Seconde Guerre mondiale, fut reconstruit de manière improvisée, mais l'électrification de la ligne ferroviaire dans les années 1960 entraîna la fin définitive de la gare. Aujourd'hui, la ligne est principalement utilisée par les trains de marchandises.