

## Rundgang durch Betzdorfs Geschichte

### Der Bahnhof



Digitale Betzdorfer Bibliothek  
2006



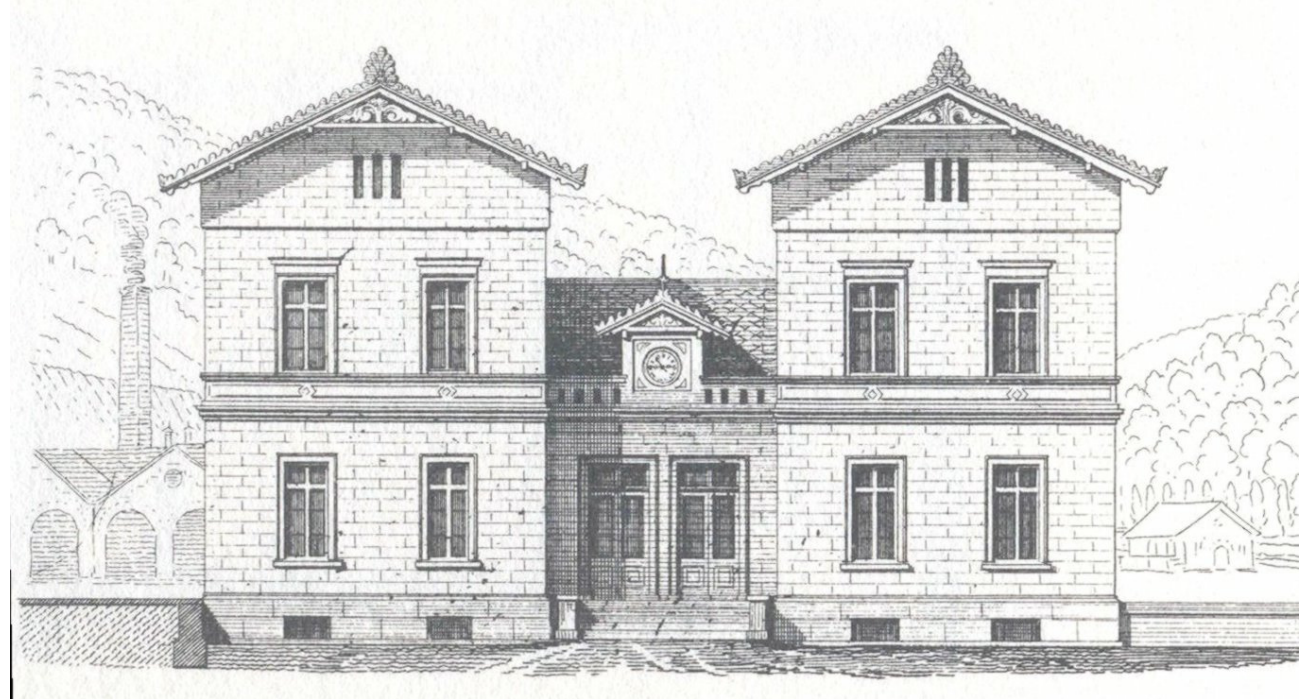
## Der Bahnhof

Die moderne Zeit Betzdorfs beginnt mit dem Anschluß an das Netz der Eisenbahn. Was liegt also näher, als hier unseren Spaziergang durch das alte Betzdorf zu beginnen? Wenn der Bahnhof auch aus einer Vielzahl von Gebäuden und Einrichtungen besteht, so steht das Empfangsgebäude für die meisten Betzdorfer Bürger doch stellvertretend für das Ganze und war über Jahrzehnte Symbol des Aufstiegs Betzdorfs vom kleinen Dorf zur Stadt an Sieg und Heller. Seiner Entwicklung wollen wir uns hier ausführlicher widmen.

Den Bahnhof hatte die private **Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft** in den Jahren 1859/60 im Rahmen des Baus der Köln-Gießener Eisenbahn und der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen errichtet, die 1861 mit sechs Personenzügen pro Tag in Betzdorf den Betrieb aufnahmen. Der kleine Ort wurde danach schnell zum bedeutenden Knotenpunkt für den Personen- und Güterverkehr und blieb es bis zum 1. Weltkrieg, als täglich schon mehr als 200 Züge im Bahnhof Betzdorf ein- und ausliefen.

Zeitweilig über 1200 Beschäftigte fanden seinerzeit Arbeit bei der Königlichen Eisenbahndirektion, die mit der Verstaatlichung der Eisenbahn im Jahre 1881 den Betrieb übernommen hatte. Der Siegerländer Künstler **Jakob Scheiner** fertigte diese

Frontansicht des Empfangsgebäudes



Zeichnungen für den 1865 erschienenen prächtigen Band "Bau-Anlagen der Köln-Gießener Eisenbahn und der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen"<sup>1</sup> an, aus dem auch die Abbildungen zum Empfangsgebäude des Betzdorfer Bahnhofs entnommen sind.

Daß sich an der Problemstellung und Grundanlage des Bahnhofs seit der damaligen Zeit wenig geändert hat, zeigt folgendes Zitat aus diesem Werk:

<sup>1</sup> Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft: Bau-Anlagen der Köln-Gießener Eisenbahn und der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen. Köln 1865.

Dem Bahnhofe Betzdorf musste, weil hier die Bahn nach Siegen abzweigt, durch welche der Verkehr auf der Ruhr-Sieg-Bahn vermittelt wird, und weil hier der Dienst auf der Gebirgsstrecke Betzdorf-Dillenburg beginnt und eine Locomotiv-Reparatur-Werkstätte angelegt werden sollte, eine nicht gewöhnliche Ausdehnung gegeben werden. ....

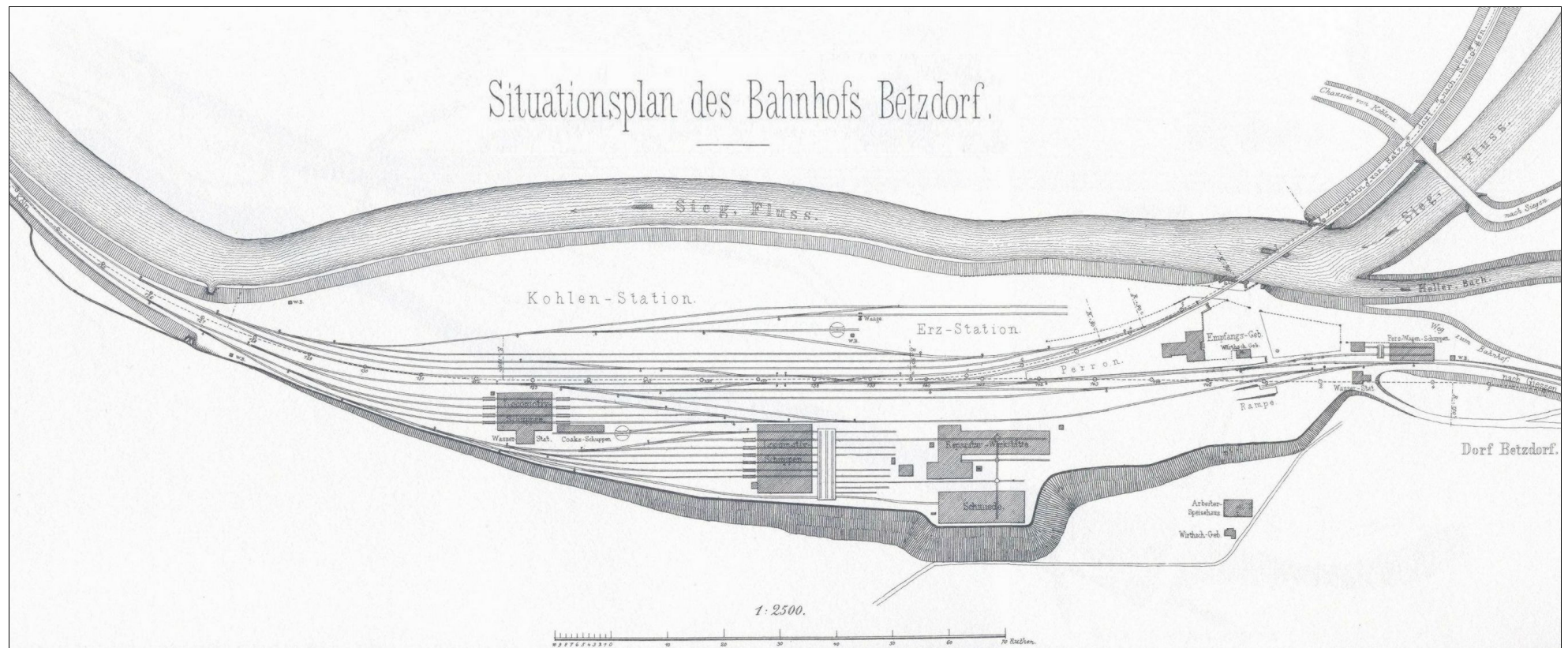
Das Empfangsgebäude ist zwischen der Bahn nach Giessen und jener nach Siegen der Art situiert, dass es ohne Niveau-Überschreitung der Geleise vom Publicum erreicht werden

kann, indem die Verbindung des westlich der Bahn liegenden Dorftheiles durch eine Unterführung hergestellt ist. Auf jeder Seite der durchgehenden Geleise ist ein Geleise-System in der gewöhnlichen Art dergestalt angeordnet, dass gleichsam ein durch weichen in angemessener weise verbundener Doppelbahnhof gebildet wird, der durch Einschaltung mehrerer Geleise auf beiden Seiten einer Vergrößerung fähig ist.

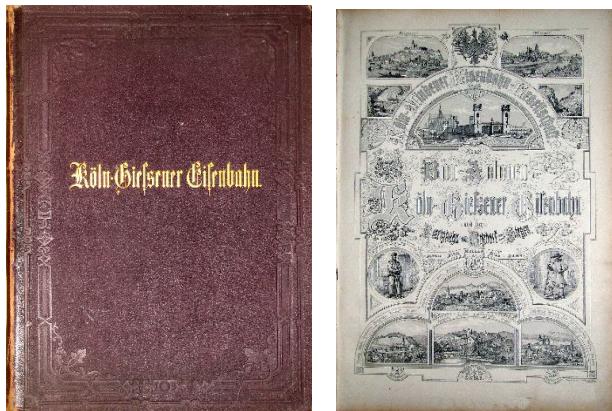
An der Ostseite des Bahnhofes liegen die Erz- und Kohlenstation, an der Westseite ein Locomotivschuppen für acht dienstthuende

und ein solcher für vierzehn reparaturbedürftige Maschinen. ...

Auf der Seite des Empfangsgebäudes steht ein Wagenschuppen und ein dem Localverkehr entsprechender kleiner Güterschuppen. Da in der Umgegend von Betzdorf für die beamteten und Werkstattsarbeiter Unterkommen nur schwierig zu finden ist, wurde ausserhalb der Gränzen des eigentlichen Bahnhofes ein Schlaf- und Speisehaus errichtet, in welchem die Leute billige Verpflegung erhalten.



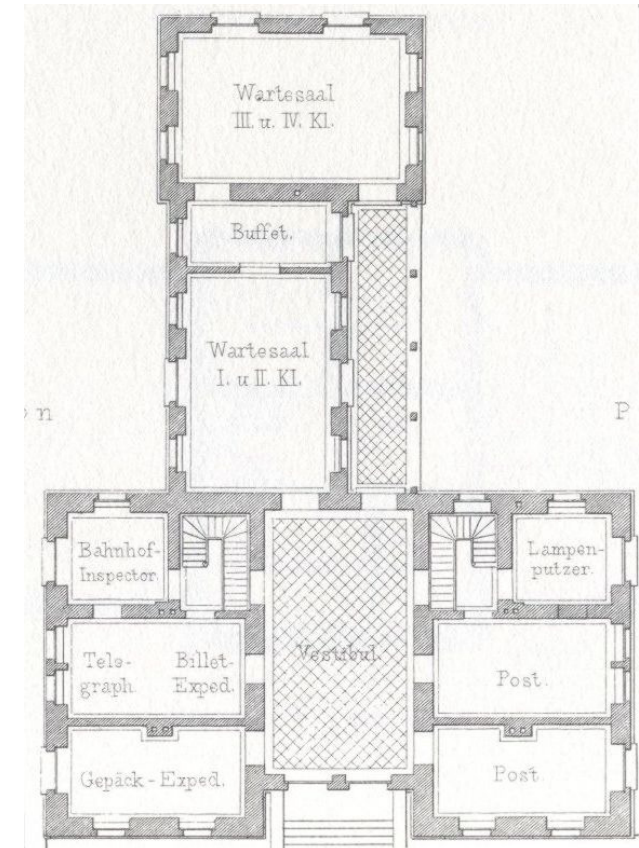
Situationsplan des Bahnhofes Betzdorf



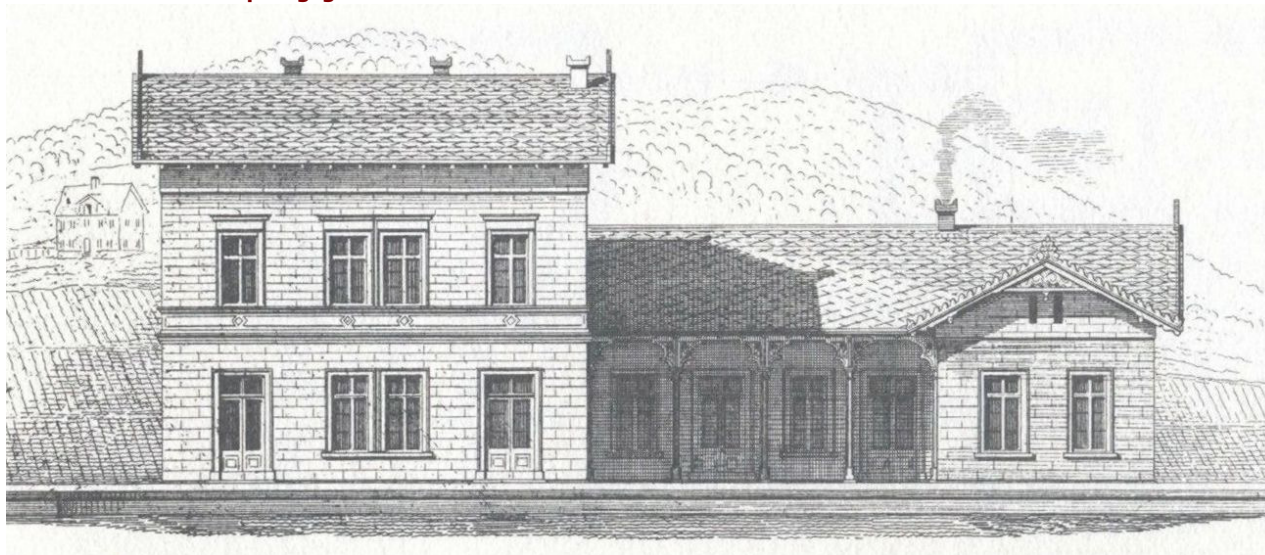
Bauanlagen der Köln-Gießener Eisenbahn, 1865

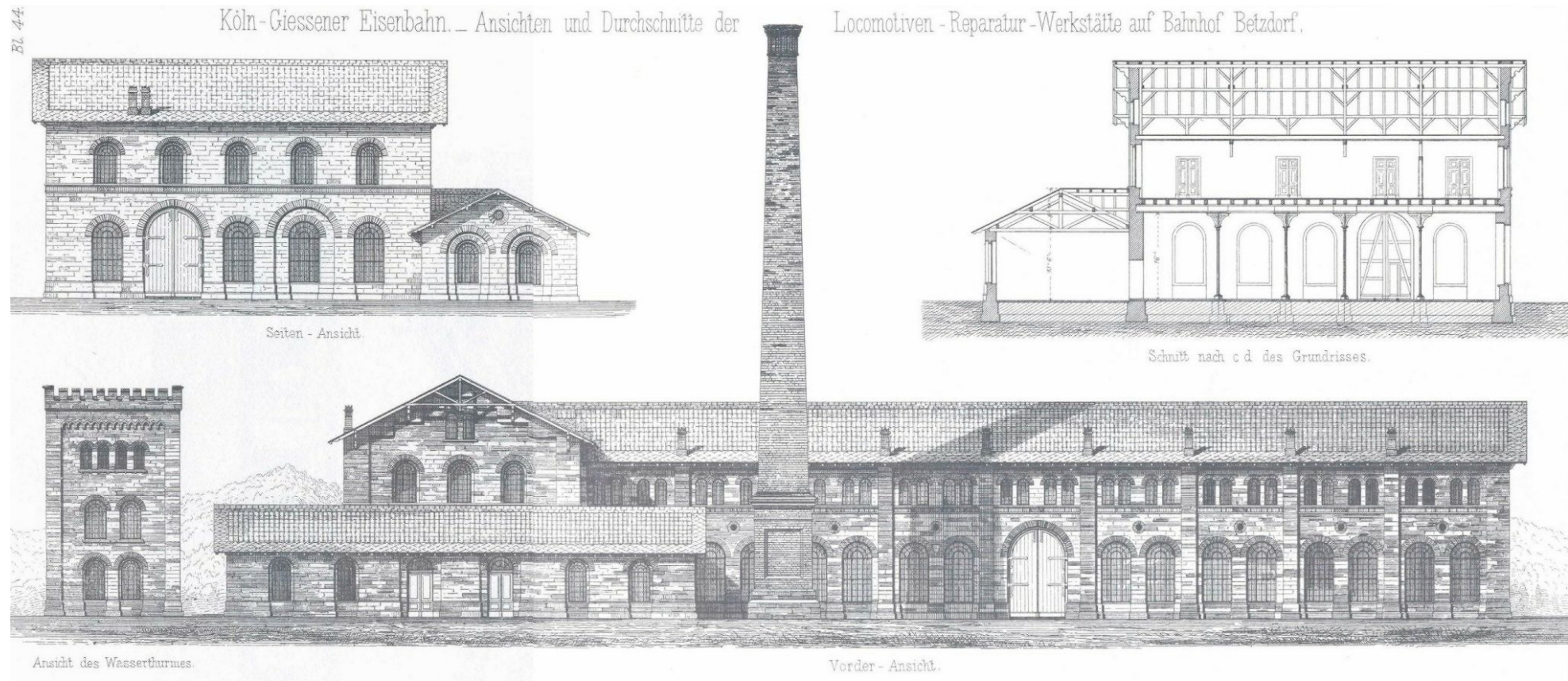
Die Abbildung der Frontansicht des Bahnhofsgebäudes zeigt uns die Symmetrie der eigentlich zwei gesonderten Gebäude, die nur durch das Vestibul verbunden waren. Im linken Teil war die **Bahn** zuhause. Hier waren die Gepäck-Expedition, die Fahrkartenausgabe, das Dienstbüro sowie die Wohnung des Inspektors. Im rechten Teil war die Dienststelle der **Post** nebst Dienstwohnung. Das Vestibul führte zum hinteren Teil des Gebäudes, in dem beiden Wartesaale (I.+II.Klasse; III.+IV. Klasse) untergebracht waren, was auf der nebenstehenden Zeichnung des Erdgeschosses verdeutlicht wird.

Grundriß des Empfangsgebäudes



Seitenansicht des Empfangsgebäudes





Ansichten der Reparaturwerkstätte in Betzdorf

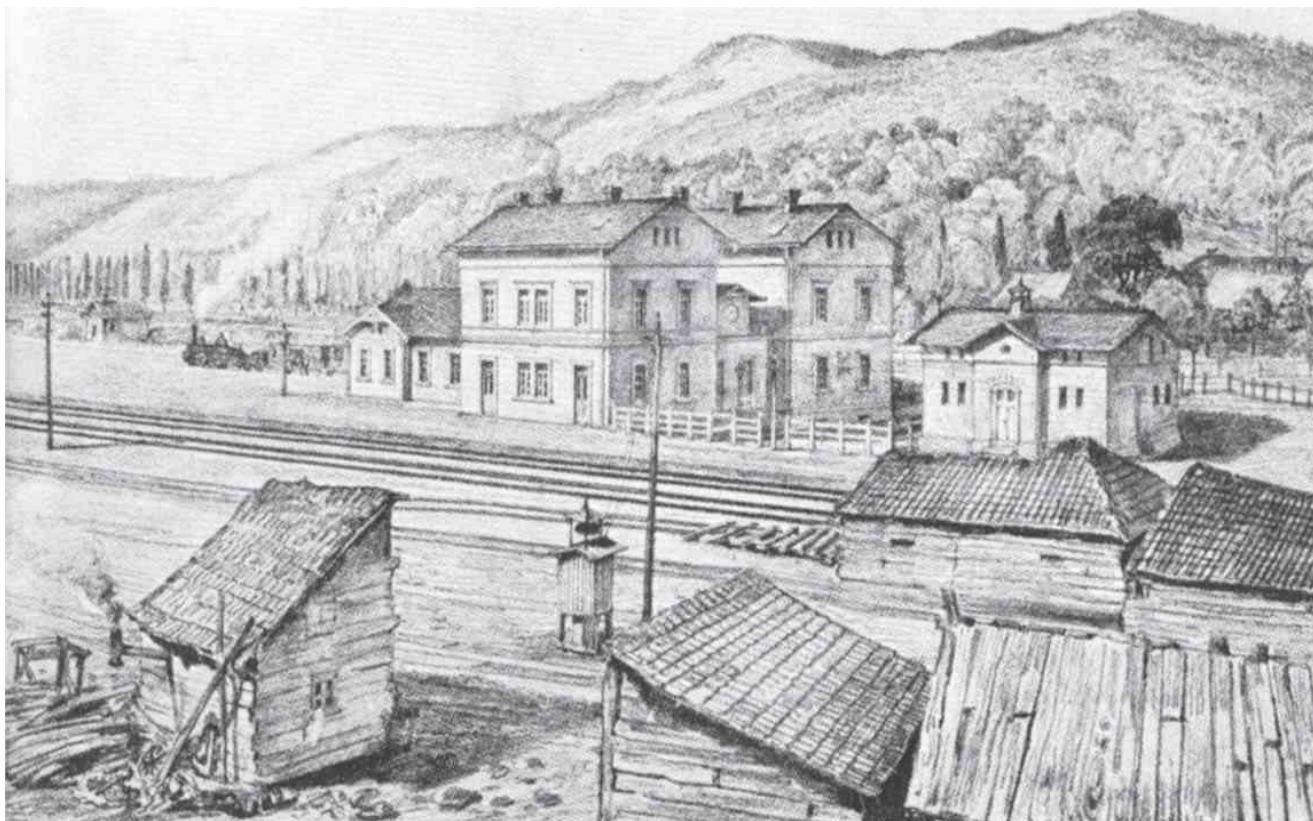
**Jakob Scheiner (1820-1911)**

Das Werk des in Sohlbach bei Geisweid geborenen Scheiner steht im Spannungsfeld des gewaltigen Umbruchs in der Welt des 19. Jahrhunderts: Es reicht von präzisen Zeichnungen, die den **Siegeszug der Technik** in Verkehr und Industrie mit klaren Linien dokumentieren, hin zu Skizzen, Aquarellen und Ölgemälden, die im Verschwinden begriffene **Stadtbilder und Landschaften festhalten** wollen.



Trotz fehlender akademisch-künstlerischer Ausbildung arbeitete er sich - ungeachtet einer Reihe von Rückschlägen - vom technischen Zeichner und Gebrauchsgraphiker über den Beruf des Lithographen und Landschaftszeichners zu einem hervorragenden Maler empor, dessen Werke auch auf Weltausstellungen (Paris 1868 und Wien 1873) zu sehen waren.

Seine Darstellungsweise mag damals schon als konventionell gegolten haben, doch zeigen die oft großformatigen Bilder - wohl auch aufgrund der handwerklichen und technischen Ausbildung - eine ungewöhnliche Genauigkeit des Blicks und der Perspektive.



**Empfangsgebäude im Jahre 1862**

Die aquarellierte **Bleistiftzeichnung** des "Empfangsgebäudes auf Bahnhof Betzdorf" durch Jakob Scheiner aus dem Jahre 1862 zeigt uns das Gebäude in seiner ursprünglichen Form.<sup>2</sup> Noch steht das Empfangsgebäude alleine da, fast ein Fremdkörper im dörflichen Betzdorf. Am aufgeschütteten, aber noch unbefestigten Ufer der Heller entlang führt nur ein einfacher Weg zum Dorf. Doch das sollte sich ändern.

<sup>2</sup> Original im Siegerlandmuseum

Denn erst mit der Befestigung des Hellerufers wurden schließlich die Voraussetzungen geschaffen, daß das gewerbliche Leben an den Motor der Entwicklung auch direkten räumlichen Anschluß finden konnte. Doch der rasch wachsende Verkehr machte schon bald **Erweiterungen** erforderlich. So wurde der hintere Trakt für die Bahnverwaltung um erheblich erweitert und um eine Etage aufgestockt, wie uns Ausschnitte aus Aufnahmen der Jahre 1869 und 1876 zeigen.



**Bahnhof im Jahre 1869**



**Bahnhof im Jahre 1876**

Und so wurde dann ausgangs des 19. Jahrhunderts in rascher Folge die ganze Zeile der Geschäftshäuser der **Bahnhofstraße** bis hin zum Empfangsgebäude errichtet.

Auch der Bahnhof selbst mußte weiter dem wachsenden Verkehr angepaßt werden. Selbst nach dem Umzug der bis 1892 im Bahnhof untergebrachten **Post** und des Postmeisters Fischer mit seinen zehn Kollegen in das neuerrichtete Postgebäude (heute Standort der Kreissparkasse in der Decizer Straße) reichten die Räumlichkeiten für die Bahn nicht aus.

**Ansicht aus dem Jahre 1908**



So wurde - wie auf unserer Abbildung zu sehen ist - das **Stationsgebäude** durch einen einstöckigen Vorbau erweitert, womit größere Warterräume und weitere Diensträume geschaffen wurden.

Stimmung an einem Frühlingsmorgen erfaßt die alte Postkarte der Bahnhofsrestauration Jakob Kullmann, die um 1910 aufgenommen wurde. Aufbruch und Veränderung signalisiert diese Abbildung in zweierlei Hinsicht: Zum einen macht sie uns mit Fußgängern, Pferdefuhrwerk, Eisenbahn und Auto exemplarisch die Stufen der raschen **Verkehrsentwicklung** deutlich, zum anderen zeigt sie uns den Ausgangspunkt der Entwicklung des städtischen Betzdorf, dessen Bevölkerungszahl in den fünf Jahrzehnten vom Eisenbahnanschluß bis zu unserer Aufnahme von 500 auf 7.000 angewachsen war.

Den **Bahnhofsvorplatz** hatte man gepflastert, was nicht nur den Pferdefuhrwerken, die durch den An- und Abfuhrverkehr seit dem Eisenbahnanschluß deutlich zugenommen hatten, und den noch sehr wenigen Autobesitzern, sondern auch den vielen Reisenden sehr zupaß kam.

Bahnhof 1916\*



Der Bahnhof als Schnittstelle im Verkehr: Mit der Pferdedroschke zu Kaisers Zeiten, dem Bus in den 20er Jahren und den Personenkraftwagen in der 60er Jahren.



Auf letztere warteten Hoteldiener der zahlreichen Betzdorfer Gasthöfe, wie der Junge mit Mütze im Bildvordergrund rechts. Die im Bild zu sehende Schranke schloß sich übrigens erst Ende 1964 für immer.

Aber nicht nur im Ort, sondern auch im Empfangsgebäude profitierte das "wirtschaftliche" Leben von der rasanten Entwicklung. Der **Wartesaal** 1. u. 2. Klasse im hinteren Teil des Bahnhofsgebäudes war das Restaurant für die Reisenden und etwas betuchteren Betzdorfer.

Und einmal kam sogar höchster Besuch, wenn auch nur für ein Viertelstunden-Frühstück: Bismarck war hier bei einem kurzen Aufenthalt im März des Jahres 1889. Im Ausschank gab es bei der Wirtin Ohligschläger Franziskaner-Leistbräu aus München und Bols-Liköre, für den kleinen Hunger zwischendurch Schokolade von Stollwerck, wie die Werbetafeln anzeigen. Bezahlt werden mußte übrigens sofort, wie uns der freundliche Hinweis an der Wand verdeutlicht.

**Bahnhofsrestaurant Wartesaal I. u. II. Klasse**



**Bahnhofswache 1914 in einer Aufnahme von Peter Weller**

Im **I. Weltkrieg** hatte Betzdorf 273 Gefallene zu beklagen, aber der Ort Betzdorf kannte die Gewalt des Krieges nur von der Durchreise. Schon ehe der "drohende Kriegszustand" erklärt wurde, standen die Eisenbahnanlagen unter Bewachung von bewaffneten Eisenbahnern. Ab dem 1. August 1914 bewachte ein **Landsturm-Bataillon** den Bahnhof und seine Anlagen. Innerhalb von 24 Stunden rollten 75 Militärzüge durch Betzdorf, jeder zivile Güter- und Personenverkehr war hingegen eingestellt. Mit Begeisterung umlagerte die Bevölkerung die

Züge, übergab den Soldaten kleine Geschenke und verabschiedete sie mit "Tücherschwenken und Hurra" auf den für viele dann vorletzten Weg. Schon zwei Wochen später kamen aus der entgegengesetzten Richtung Verletzte, dann Gefangene. Da bestimmten nicht mehr die kampfbereiten Wachen das Erscheinungsbild des Bahnhofes, sondern die hilfsbereiten Frauen des "**Vaterländischen Frauenvereins Betzdorf**", die sich um die durchreisenden Kranken und Verletzten kümmerten.

Mit Um- und Anbauten und einem einheitlichen Verputz wurde das Empfangsgebäude **1936** vollständig **renoviert** und bekam ein gänzlich anderes Erscheinungsbild: Neoklassizistische Elemente, Bögen und Ornamente sowie die Pendeltüren verschwanden, rechte Winkel und glatte Oberflächen bestimmten nun das Bild.

Der Betzdorfer Bahnhof war von zentraler Bedeutung für den die ganze Region und somit strategisches Ziel der **Bombenangriffe** im Frühjahr **1945**. Am 12. März wurde bei schweren Angriffen der Amerikaner in zehn Minuten während der Mittagszeit das Bahnhofsgelände bombardiert, wobei auch das Empfangsgebäude gänzlich zerstört wurde.

Nach dem Krieg mußte deshalb durch Nutzung der umliegenden Gebäude improvisiert werden. Und wie das bei Provisorien so sein kann: Der Zustand sollte noch Jahre andauern.

Richtfest für das **neue Bahnhofsgebäude** konnte 1958 gefeiert werden, **1959** wurde das neue Gebäude eingeweiht: Ganz im Stile der damaligen Zeit des Wirtschaftswunders bestimmten Lineal, rechter Winkel und Symmetrie das Erscheinungsbild. Gelbe Klinker zierten nun die Fassade, die hohe Halle ließ über die großen Fenster reichlich Licht herein.

Seitdem hatte es eine Reihe von **Modernisierungen** gegeben, die dazu dienten, die Nutzfläche und den Nutzungswert für die Betreiber der Einrichtung zu erhöhen, wodurch der für den Besucher eher großzügige Eindruck der Architektur doch etwas gelitten hat. So ist die lange Passage innerhalb des Bahnhofs verschwunden und die Halle auf die Größe eines Vorraums geschrumpft.

Damit spiegelt der Bahnhof die Entwicklung der Bahn wieder, hat doch auch diese viel von ihrer Anziehung verloren.

Wenn somit auch die Bedeutung der Bahn als Verkehrsträger insgesamt und als Wirtschaftsfaktor für Betzdorf nicht mit der wirtschaftlichen Entwicklung Schritt gehalten hat, so erfüllt der Betzdorfer Bahnhof dennoch - auch wenn er durch die Stadtsanierung mittlerweile aus dem direkten Blickfeld verschwunden ist - für mehrere tausend Reisende pro Tag eine unentbehrliche Funktion.

1936



1945



1960



Der Bahnhof als Spiegelbild der Geschichte: Umbau, Zerstörung, und Wiederaufbau