

Mit der zunehmenden Industrialisierung fanden immer mehr Menschen aus den Dörfern in der Region ihren Arbeitsplatz in den umliegenden Städten. Die Arbeiter nahmen meist lange Wegstrecken mit Fuhrwerken oder zu Fuß in Kauf, oder blieben an ihrem Arbeitsplatz.

Daraus erwuchs der Druck, Abhilfe zu schaffen. Damit war die Basis für einen Ausbau von Bahnverbindungen gelegt. Während die „Rodgaubahn“ als Nebenstrecke bereits im Oktober 1896 ihren Betrieb aufnehmen konnte, dauerte es bei der „Dreieichbahn“ noch 9 weitere Jahre. Hauptgrund hierfür waren vor allem jahrelange Auseinandersetzungen wegen des Streckenverlaufes. Gemeinden wie Langen, die nicht an die Strecke angeschlossen waren, legten Protest ein und verzögerten so die Planungen.



Arbeiten am Bau der Dreieichbahn

Nachdem alle Beschlüsse vorlagen, dauerte die Bauzeit für die rund 15km zwei Jahre.

Entstehungsgeschichte

Die Streckenführung beträgt 15,02 km und zählt damit zu den kürzeren Nebenbahnen in Deutschland. Der Ausgangsbahnhof ist Dreieich-Buchschlag. Auf Höhe des Empfangsgebäudes von Ober-Roden werden die 15,02 km erreicht.



Sie verbindet Buchschlag an der „Main-Neckar-Bahn“ (Eröffnung ab 1847) mit Ober-Roden an der „Rodgaubahn“ (Eröffnung 1896). Umgangssprachlich wird auch die darauf verkehrende Linie als Dreieichbahn bezeichnet, die von Ober-Roden auf der Rodgaubahn bis Dieburg führt. Damit ergibt sich eine Gesamtstrecke von rund 23 km.



Februar 1902: Arbeiter der Dreieichbahn vor dem Bahnhof Götzenhain

111 Jahre Dreieichbahn



Am 1. April 1905 : Festliche Eröffnung der Dreieichbahn. Ein Sonderzug bringt die Honoratioren nach Ober-Roden. Im Gasthaus „Zum Stern“ (Fam. Rupp) versammeln sich die Gemeindevertreter zu einer Feier.



Die Karte zeigt das Gasthaus „Zum Stern“ sowie Streckenführungen der Rodgaubahn.

Die Dreieichbahn wurde von Anfang an gut aufgenommen. Bereits 1912 hatte sich das Angebot an Zugverbindungen nahezu verdoppelt.

Der Erste Weltkrieg: Zu Lasten des Personenverkehrs lag der Hauptanteil der Bahn nun in der Mobilmachung. Zahllose Züge fuhren an die Front, vor allem im 2. Halbjahr 1914. Aber auch danach blieb der zivile Verkehrsumfang deutlich unter Vorkriegsniveau. Hinzu kam eine Verknappung von Kohle und viele Bahnmitarbeiter wurden zum Kriegsdienst eingezogen.



Mobilmachung im Sommer 1914

1917 war man auf der Dreieichbahn in etwa wieder auf dem Stand der Eröffnung 1905. Im Mittelpunkt standen die Pendlerzüge.

Durch die Aufteilung in Besatzungszonen, zerstörten Gleisen und dem Fehlen von Kohle wurde der Bahnverkehr auf der Dreieichbahn wenigstens zwischen Dezember 1918 und Juni 1919 komplett eingestellt. Ersatzweise wurden Busse für die Arbeiter bereit gestellt.

Auch in den 1920er Jahren waren vereinzelte Strecken, vor allem Anschlusszüge nach Frankfurt, durch die unterschiedlichen Besatzungszonen immer wieder unterbrochen. Die Dreieichbahn wurde jedoch offensichtlich auf ganzer Strecke befahren und diente zeitweise als Umleitungsstrecke für andere Bahnlinien.



Gasthaus „Zum Eisenbahn“ in Ober-Roden



Gasthaus „Zum Eisenbahn“ in Urberach

In unmittelbarer Nähe zu den Bahnhöfen entstanden fast zeitgleich auch Gasthäuser für Fahrgäste

1905
Fahrplan
für die Strecke von Dreieich-Buchschlag nach Sprendlingen-Ober-Roden

Stationen	Sprendlingen		Dreieich		Ober-Roden	
	ab	an	ab	an	ab	an
Ober-Roden	5:45	6:00	6:15	6:30	6:45	7:00
Urberach	5:55	6:10	6:25	6:40	6:55	7:10
Offenthal	6:05	6:20	6:35	6:50	7:05	7:20
Götzenhain	6:15	6:30	6:45	7:00	7:15	7:30
Sprendlingen	6:25	6:40	6:55	7:10	7:25	7:40
an 7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30

Gruss von der Dreieichbahn-Einweihung Sprendlingen Ober-Roden.

Extrazüge am Kirchweihfest auf der Nebenbahn Sprendlingen—Ober-Roden.

Wie wir bereits mitgeteilt, hat auf eine Eingabe unserer Seite die Eisenbahn-Direktion auf der Nebenbahn Sprendlingen—Ober-Roden am Kirchweihfest folgende Extrazüge genehmigt.

Ab Ober-Roden 11 Uhr nachts, Ab Dreieichh. 11²⁷ Uhr nachts,
 „ Urberach 11⁰⁰ „ „ „ Sprendl. Ort 11³⁴ „ „
 „ Offenhal 11¹⁰ „ „ „ „ M. R. 11⁴⁰ „ „
 „ Götzenhain 11²² „ „ „ „ „ „ „

sodass der Anschluss an den Zug 11³⁴ Uhr nach Frankfurt zu erreichen ist.

Dieser Zug kehrt dann um und verlässt Sprendlingen-M. R. 12 Uhr Sprendlingen-Ort 12¹¹ Uhr sodass die Befüher von Dreieichh. um 12¹⁷ Uhr n. von Urberach um 12²⁷ Uhr n. Götzenhain „ 12²² „ „ „ Ober-Roden „ 12⁴² „ „
 „ Offenhal „ 12²⁸ „ „ „ „ „ „

in ihren Wohnorten ankommen. Es dürfte im Interesse der Gewerbetreibenden von diesen Sonderzügen ein recht reger Gebrauch gemacht werden, die Wirte aber auch diese Zugverbindungen in ihren Lokalen bekannt machen.

Sprendlingen, den 12. August 1908.
 Großb. Bürgermeisterei.
 Dreieichh.

Einladung an die Einwohnerstadt von Dreieichenhain

Es ist geplant, zur Eröffnung der Nebenbahn Sprendlingen—Ober-Roden eine offizielle Feier in unserer Gemeinde zu veranstalten. Wir laden hierzu alle interessierten Einwohner zu einer vorherigen Besprechung in dieser Angelegenheit auf Sonntag, den 26. ds. Mts., abends 9 Uhr in das Gasthaus „zu den drei Eichen“ höflichst ein.

Das prov. Komitee.

Fahrplan gültig ab 1. Juni. 1924

Frankfurt — Ober-Roden.

Stationen	W		Sa		So	
	ab	an	ab	an	ab	an
Frankfurt Ort	6:40	13:30	2:10	4:30	6:40	8:10
„ Döb.	6:49	14:16	2:19	4:37	6:48	8:18
Louisa	6:58	15:04	2:28	4:46	6:57	8:27
Neu-Jernburg	7:07	15:52	2:37	4:55	7:06	8:36
Sprendl.-Buchschlag	7:16	16:40	2:46	5:04	7:15	8:45
Sprendlingen Ort	7:25	17:28	2:55	5:13	7:24	8:54
Dreieichhain	7:34	18:16	3:04	5:22	7:33	9:03
Götzenhain	7:43	19:04	3:13	5:31	7:42	9:12
Offenthal	7:52	19:52	3:22	5:40	7:51	9:21
Urberach	8:01	20:40	3:31	5:49	8:00	9:30
Ober-Roden	8:10	21:28	3:40	5:58	8:09	9:39

Ober-Roden — Frankfurt

Stationen	W		Sa		So	
	ab	an	ab	an	ab	an
Ober-Roden	5:06	5:31	6:11	11:40	12:45	6:45
Urberach	5:13	5:38	6:18	11:47	11:52	6:52
Offenthal	5:21	5:46	6:27	11:54	12:01	7:01
Götzenhain	5:27	5:52	6:34	12:01	12:08	7:07
Dreieichhain	5:34	5:59	6:41	12:10	12:17	7:17
Sprendlingen Ort	5:42	6:07	6:49	12:18	12:25	7:25
Sprendl.-Buchschlag	5:47	6:12	6:57	12:23	12:30	7:30
Neu-Jernburg	5:53	6:18	7:04	12:28	12:35	7:35
Louisa	6:02	6:27	7:11	12:36	12:43	7:43
Frankfurt Döb.	6:09	6:34	7:18	12:43	12:50	7:50
„ Ort	6:15	6:40	7:24	12:49	12:56	7:56

Die weitere Entwicklung

1925: Anteil der Pendler von allen Erwerbstätigen

Sprendlingen	33%
Dreieichenhain	44%
Offenthal	22%
Götzenhain	18%

1928: Personenzüge auf der Dreieichbahn verfügen nicht mehr über 1./2. Klasse und 3./4. Klasse, sondern nur noch über die Klassen 2 und 3.

In der Zeit von 1933-1938 hatte sich die Anzahl der Arbeiter in den Opel-Werken in Rüsselsheim auf 26.000 vervierfacht. Viele kamen aus den Gemeinden an der Dreieichbahn. Bis 1938 fuhren die allermeisten mit Bussen direkt nach Rüsselsheim, da der Weg über die Bahn erheblich länger dauerte. Ab 1938 gab es erstmals durchgehende Zugverbindungen auf der Dreieichbahn nach Rüsselsheim.



Busflotte Emil Lang/ Urberach 1930er Jahre

Die ersten **Kriegsjahre** brachten nur wenige Schäden entlang der Dreieichbahn. Im weiteren Verlauf stand jedoch vor allem der Knotenpunkt Ober-Roden im Mittelpunkt von Angriffen der Alliierten:

- 26. November 1944: Drei Einschläge beschädigten Gleise und Lokschuppen
- 28. Februar 1945: 16 Bomben mit schweren Schäden
- 18. März 1945: 20 Bombeneinschläge mit großen Schäden und Toten.

Nur langsam kam der Zugverkehr nach 1945 wieder in Gang. Viele Gleise und Brücken waren zerstört. Im Juni 1946 war die Anzahl der Züge mit 5 Zugpaaren wieder in etwa auf dem Stand von 1905 anlässlich der Eröffnung. Die „Opel-Züge“ fuhren erst 1950 wieder.

Doch schnell ging es zunächst aufwärts.

Sommerfahrplan 1954:

- 19 Zugpaare an Werktagen
- 17 Zugpaare an Samstagen
- 11 Zugpaare an Sonntagen

1956: Es gib nur noch eine Personenklasse auf der Dreieichbahn

1957/58: An Werktagen fahren die Züge nun fast rund um die Uhr.



1977: Blick auf die (ruhenden) Züge in Ober-Roden an einem Wochenende

Die Fahrgastzahlen gehen deutlich zurück:

- 1960: Die „Opel-Züge“ werden gestrichen, statt dessen gibt es (wieder) Busverbindungen nach Rüsselsheim
- 1964: Der Sonntagsverkehr auf der Dreieichbahn wird eingestellt. Bereits seit einigen Jahren wurde auch der Zugverkehr an Werktagen zurück gefahren.
Vergleichsweise hoch blieben jedoch die Fahrgastzahlen zwischen Ober-Roden und Urberach, hervorgerufen durch die hohen Mitarbeiterzahlen bei der Fa. T&N.
- 1966: Nur noch 10 Zugpaare befahren die Dreieichbahn. Viele Fahrgäste verfügen zwischenzeitlich über eigene PKW.
- 1965: Letzter planmäßiger Einsatz von Dampflokomotiven auf der Dreieichbahn. Andere Strecken sind schon Jahre zuvor umgestellt worden.
- 1975: Der Samstagverkehr wird nun auch für über 20 Jahre eingestellt.
- 1976: Erste Gerüchte kommen auf, die Dreieichbahn könnte stillgelegt werden. Bürgerinitiativen setzen sich für den Erhalt ein.
- 1981: Die Interessengemeinschaft Dreieichbahn wird gegründet. Die Fahrgastzahlen steigen wieder, das Angebot wird ausgebaut. Die Stellung war vom Tisch.

1996-1998 Die Modernisierung

Im Jahr 1988 gab es erste Planungen zu einer umfassenden Modernisierung der Dreieichbahn.

1996: Spatenstich zur Modernisierung am neuen Haltepunkt „Weibelfeld“

Geplante Kosten: 17,1 Mio.€
Anteil Kommunen: 12,5%



Gleisarbeiten in Urberach

Neben Gleisarbeiten, Umbau von Fahrbahnsteigen, der Anlage von Fußgängerunterführungen, der Einrichtung von Wartehäuschen und Beleuchtungen mussten auch in Teilen Kurven und andere Streckenführungen angepasst werden, da die Geschwindigkeit der Züge auf 80 km/h erhöht werden sollte.



Fußgängerunterführung in Ober-Roden



1985

Nach und nach wird auch der **Güterverkehr** zurückgefahren. Endgültig vorbei ist es damit 1990. In Ober-Roden finden in den 1980er Jahren offensichtlich noch kleinere Verladungen statt.



50 Jahre Dreieichbahn

Eine große Ausstellung in Sprendlingen, ein Kinowagen, Jubiläumszug, festlich geschmückte Bahnhöfe: Tausende von Menschen an allen Bahnhöfen entlang der Dreieichbahn feierten das 50jährige Bestehen. Die Akzeptanz der Bahn hatte ihren Höhepunkt erreicht.



Ober-Roden



Götzenhain



EINLADUNG
Die Einwohnerschaft von Sprendlingen und Umgebung werden zur
50jährigen JUBILÄUMSFEIER
der Dreieichbahn im Bahnhof Sprendlingen herzlich eingeladen.
Samstag, den 2. April
Besichtigung der Ausstellung der Bundesbahn, der Ausstellung „Die Industrie an der Dreieichbahn“, der Jubiläumsschau und des Kinowagens.
Sonntag, den 3. April
Besichtigungen der Ausstellungen, des Jubiläumszuges, der Führungen im Kinowagen.
Ab 2 Uhr Sonderfahrt im Schienenbus.
14 Uhr Jubiläumsteiler.
Montag, den 4. April
Besichtigungen der Ausstellungen, des Jubiläumszuges, Führungen.
Die Karten für die Sonderfahrten mit dem Schienenbus sind jeweils auf den Bahnhöfen erhältlich.
VERKEHRSVEREIN DER STADT SPRENDLINGEN



2005: 100 Jahre Dreieichbahn

Im Gegensatz zum 50jährigen Jubiläum war das Interesse an Jubiläumsveranstaltungen entlang der Strecke überaus verhalten. Dank der IG Dreieichbahn wurden Sonderfahrten mit einer historischen Dampflokomotive durchgeführt.



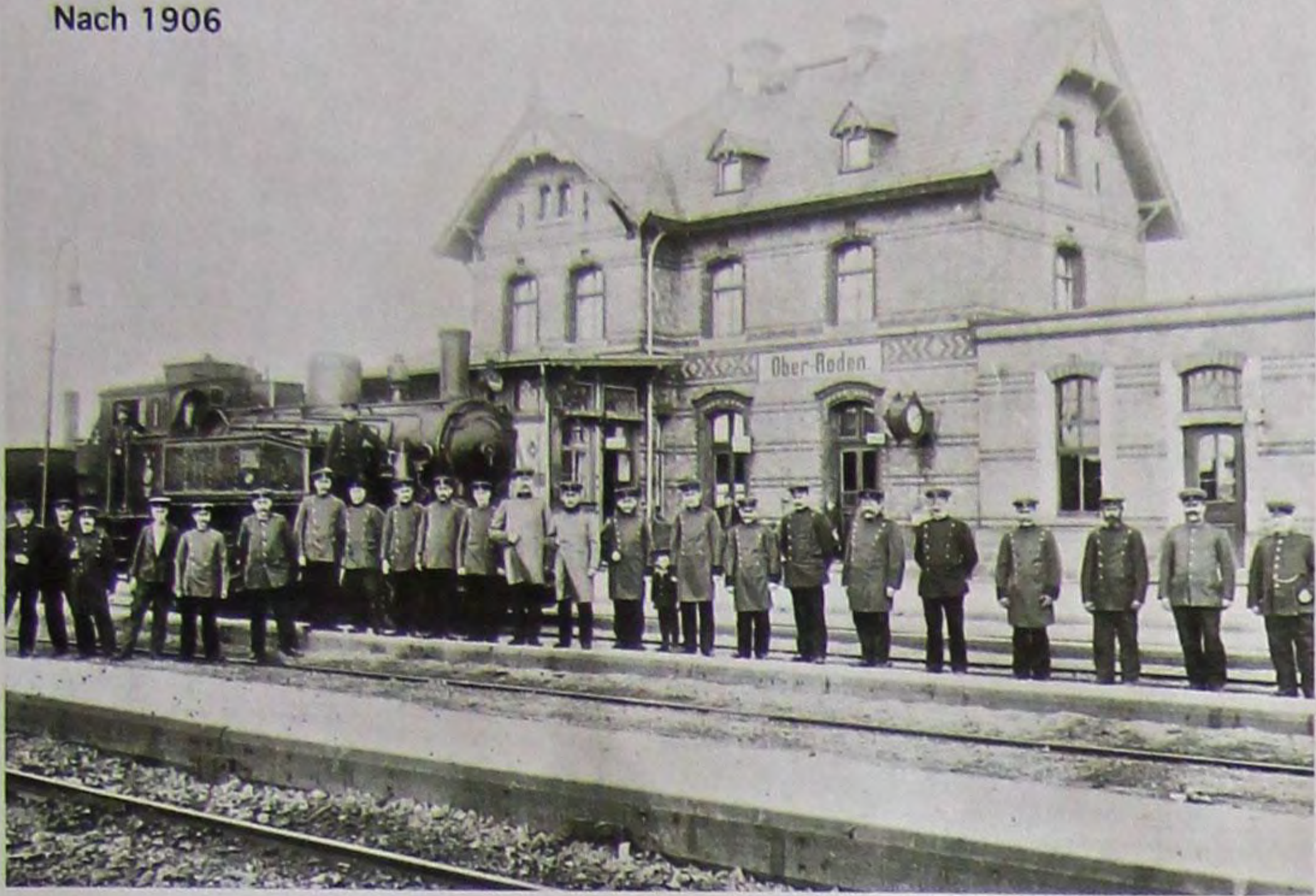
100 Jahre Dreieichbahn
Sprendlingen, BR
Dampf - Sonderfahrt
Datum: 03.04.2005 1. R.
07h 00m - 07h 30m
Startort bei Fahn
Wagen: 4 Plätze: 35
2177

Literatur & Fotonachweise
Archiv Heimat- und Geschichtsverein Rödermark
„100 Jahre Dreieichbahn“ - Burow, Fuchs, Koch (2006)
„1200 Jahre Ober-Roden in der Rödermark“ - Schallmayer (1986)
„Chronik Gemeinde Urberach“ (1974)

Ober-Roden

1896 erfolgte die Einweihung der Strecke von Offenbach nach Dieburg - Reinheim, 1905 konnte die Dreieichbahn eröffnet werden. Ober-Roden wurde Eisenbahnknotenpunkt und erhielt eine ausgedehnte Bahnanlage. Lokomotiven wurden hier mit Kohle und Wasser versorgt wie auch gewartet. Neben den Gleiskörpern entstanden das Stationsgebäude, der Lokomotivschuppen mit vorgelagerter Drehscheibe, der Wasserturm und weitere Nebengebäude. Westlich des Bahnhofs in der Eisenbahnstraße errichtete man drei größere Wohnbauten für die Bahnbediensteten und ihre Familien.

Nach 1906



Das Hauptgebäude zeigt bereits den flachen Vorbau für die Leitung. Die Aufnahmen entstanden etwa 1906-1915.



Ab 1915 kommt es schrittweise zu einem erheblichen Ausbau, dann Umbau des Bahnhofs. Das Bahnhofsgebäude wird seit dem von diesem Bild geprägt. Die strukturierte Backsteinfassade liegt seit etwa 1970 unter Verputz.

1969



Im Rahmen eines erheblichen Ausbaus des Bahnhofsgeländes wurden 1916 zwei mechanische Wärterstellwerke in Betrieb genommen: „On“ (Ober-Roden Nord) sowie „Os“ (Ober-Roden Süd).



Stellwerk Ober-Roden Süd (Os)

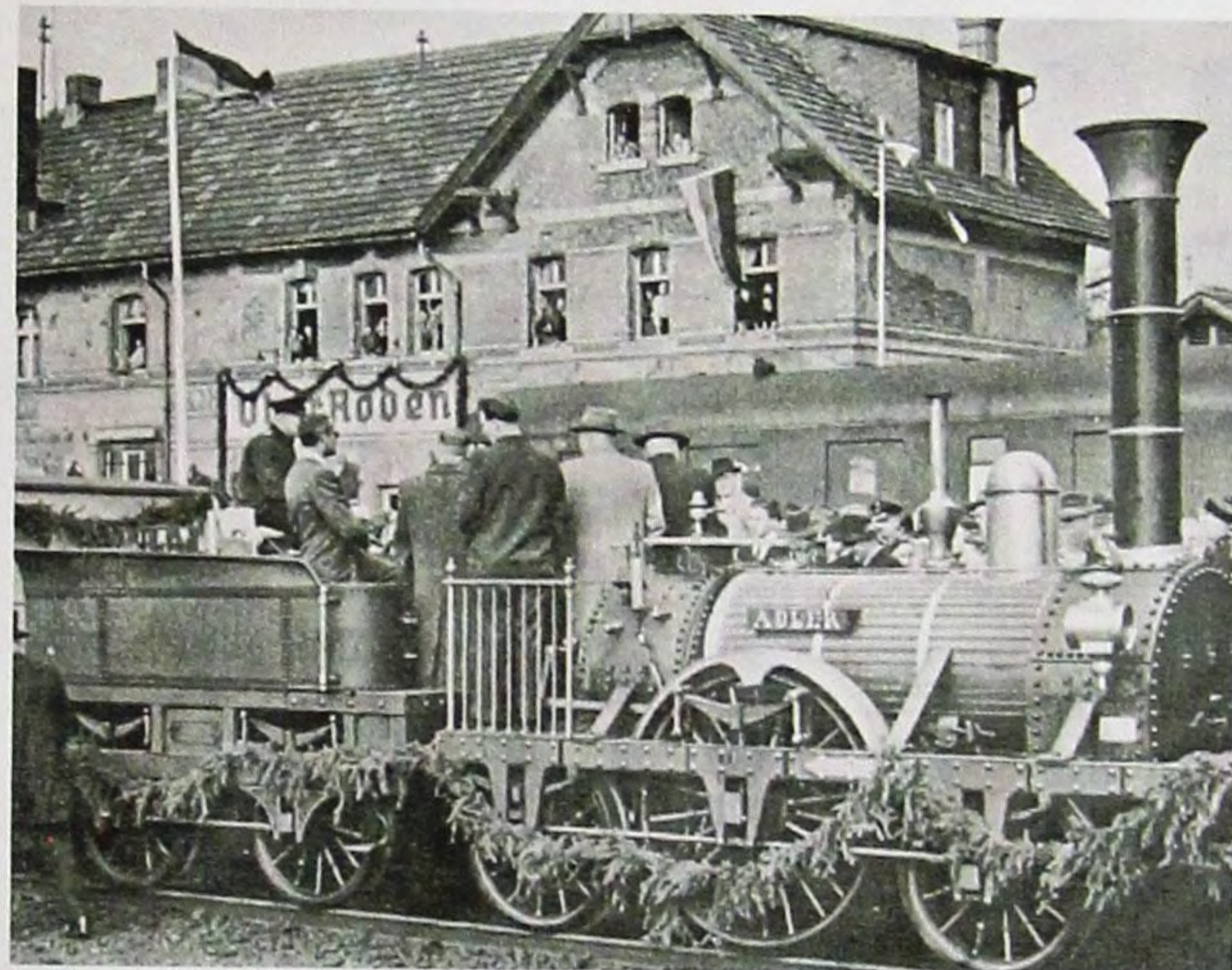
Der Fahrdienstleiter behielt seinen Sitz in der „Befehlsstelle“, einem dem Bahnhofsgebäude angefügten Vorbau, wie es ihn auch an anderen Bahnhöfen gab.

Das Bahnhofsgebäude samt Vorbau wurde bei einem Fliegerangriff am 18. März 1945 derart zerstört, dass man die Befehlsstelle in das Stellwerk „On“ verlegte, das künftig „Of“ (Fahrdienstleiter) genannt wurde. Ab 1985 wurden von hier aus auch die zwischenzeitlich auf elektrischen Antrieb umgestellten Schranken bedient. Abriss „Of“ im Nachgang zur Modernisierung der Dreieichbahn 2002.



Stellwerk Ober-Roden Nord (On), ab 1945 Sitz der Fahrdienstleitung (Of) - Aufnahme 1977

„Großer Bahnhof“ 1955: 50 Jahre Dreieichbahn



Sonderfahrt mit historischer Lokomotive - Einfahrt in Ober-Roden



Bahnhofsvorplatz 1955



1945

Die Aufnahme von 1945 zeigt die Gleisanlagen des Bahnhofs. Aufgrund seiner Bedeutung war er im Gegensatz zu Urberach und anderen Anlagen an der Dreieichbahn mehrfach Ziel von Bomben während des Zweiten Weltkrieges. Nach einem Angriff am Nachmittag des 18. März 1944 war er nahezu unbefahrbar. Getroffen wurden auch Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft, wobei mehrere Menschen ums Leben kamen.



Blick zum Bahnübergang Richtung Dieburger Straße. Links ist das Bahnwärterhaus zu erkennen. Um 1940.

Rund 40 Jahre später:



Um 1980 am Bahnübergang mit Blick auf die Rückseite des Lokschuppens, der 1982 kurz nach dieser Aufnahme abgerissen wurde.

Ursprünglich auf der anderen Straßenseite gelegen wurde der Schrankenposten an der Dieburger-/Frankfurter Straße 1940 in den Bereich hinter den Lokschuppen verlegt. Vielen ist er noch in Erinnerung. Es gab ihn bis 1985. Danach wurde eine Gleisfreimeldeanlage installiert und der Fahrdienstleiter übernahm die auf elektrischen Betrieb umgestellten Schranken.



Hohe Leistungsfähigkeit

Sommer 1966 u. 1977 in der Zeit von:

05.00 - 07.00 Uhr

Jeweils 17 abfahrende und 10 ankommende Züge zzgl. Rangierarbeiten. Das entspricht der Leistung eines Großbahnhofs.

Der Lokomotivbahnhof

Um 1930



Lokschuppen

Übernachtungshaus

Kohlelager

Ober-Roden war Lokomotivbahnhof. Nach und nach wurde bis 1930 ein zehnständiger Halbrundschuppen errichtet. Hinzu kamen Kohlelager, Wasserturm und entsprechendes Betriebspersonal. Die größte Ausdehnung der Gleisanlage besaß der Bahnhof in den 1930er Jahren.



1965: Die letzten planmäßigen Dampflokomotiv-Einsätze auf der Dreieich- wie der Rodgaubahn sind beendet, der als Behandlungsanlage arbeitende Lokschuppen war damit eigentlich ebenfalls überflüssig geworden.

Doch nutzte man die Schuppen noch eine Zeit lang zum einfachen Unterstellen der „neuen“ Diesel-Lokomotiven. Ab 1979 wurden diese nur noch auf den Gleisen am Bahnhof abgestellt.

Im Februar 1982 wird der Lokschuppen sowie weitere Anlagen des früheren Lokomotivbahnhofs abgerissen. Der Wasserturm verschwand bereits 1965 mit Einstellung der Dampflokomotiv-Einsätze.



1982: Abriss des Lokschuppens
1994 entstand an seiner Stelle die Kulturhalle

Nach 1994



Hier stand der ehem. Lokschuppen



Ober-Roden 1962: Arbeiten am Bahnübergang Trinkbrunnenstraße

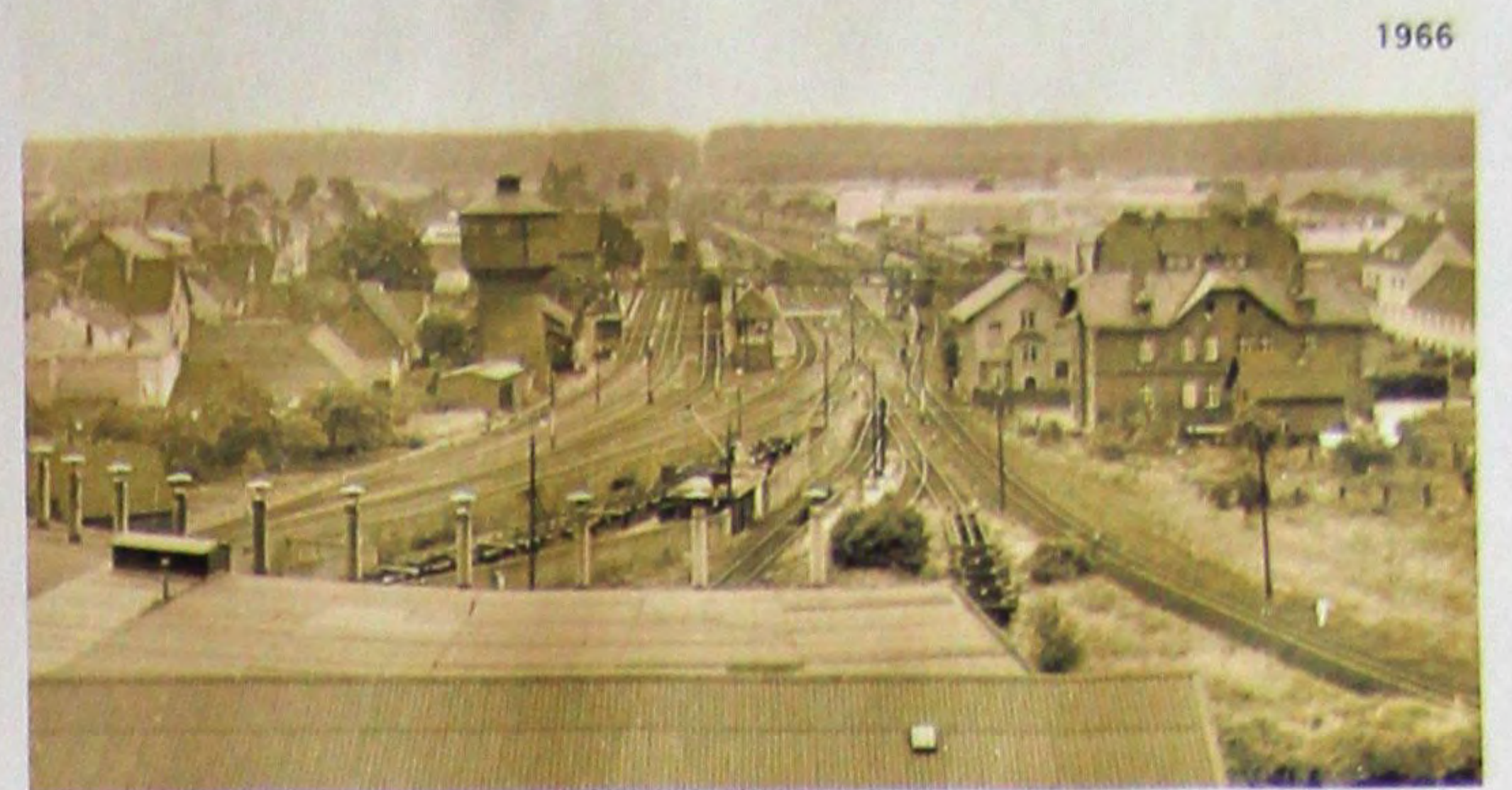


1962: Einer der letzten Dampflokomotiv-Einsätze

Ober-Roden



Eine Diesel-Lok vor dem „alten“ Lokschuppen



1966

Rechts im Bild: Beamtenwohnhäuser der Bahn
Bildvordergrund: Dächer des Lokschuppens

Mitte der 1960er Jahre: Ober-Roden ist ein großer Knotenpunkt. Die Station besitzt 20 Haupt- und Nebengleise mit rund 4,5km Nutzlänge sowie 31 Weichen. Ebenfalls zu sehen (Bildmitte): Die eiserne Fußgängerbrücke von 1964



1979: Schienenbus zwischen Ober-Roden und Urberach



1985: Ausfahrt Richtung Urberach

Personalbestand

1. Januar 1973

Beamte	47
Angestellte	1
Arbeiter	28
Nachwuchs	6
=	82

1977: Ober-Roden wird als Hauptdienststelle aufgelöst betrieblich dem Bf Offenbach und verkehrlich der Ga Offenbach angegliedert. Ein Jahr zuvor war hier ein Knotenpunktsystem im Wagenladungsverkehr eingeführt.

Jetzt gab es in Ober-Roden nur noch:

- 6 Auf beiden Stellwerken und dem Schrankenposten je einen Mann im Schichtdienst
- 1 Rangierer im Güterverkehr
- 1 Betriebsarbeiter für Reinigung und Kleingut
- 1 Reinigungskraft
- 2 Mitarbeiter im Bahnhofsgebäude (Fahrkartenverkauf), unterstützt von einem Ladebediensteten



1977

Einfahrt auf der Dreieichbahn aus Urberach kommend
Rechts im Bild: Stellwerk Nord/Fahrdienstleitung (Of)



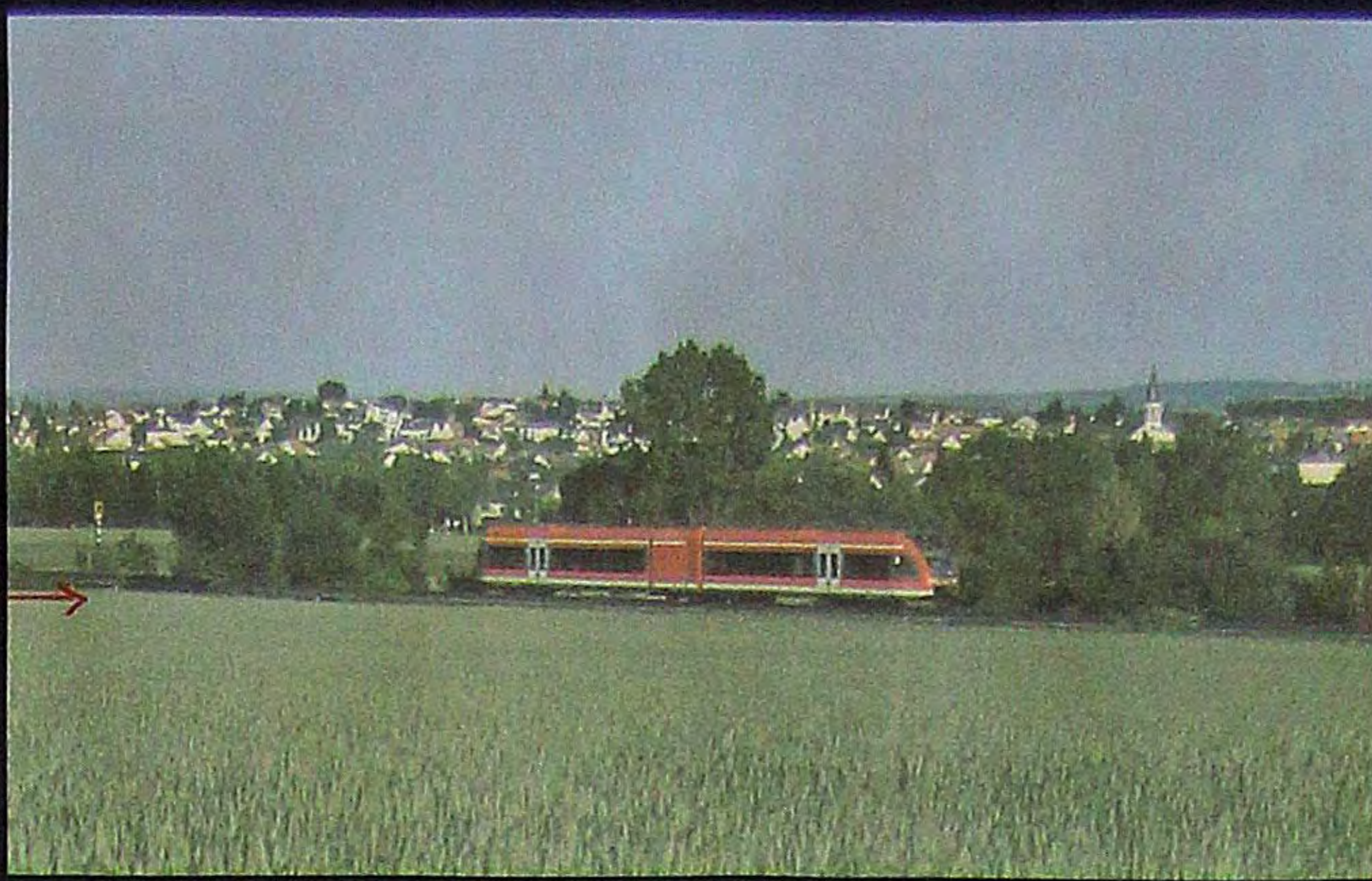
Ober-Roden Hessen



Urberach



Vermutlich aus dem Jahr der Eröffnung stammt diese Karte aus Urberach. Sie zeigt unten das Bahnhofsgebäude und oben - von der Bulau aus gesehen - mitten im Bild die den Verlauf der Bahntrasse.



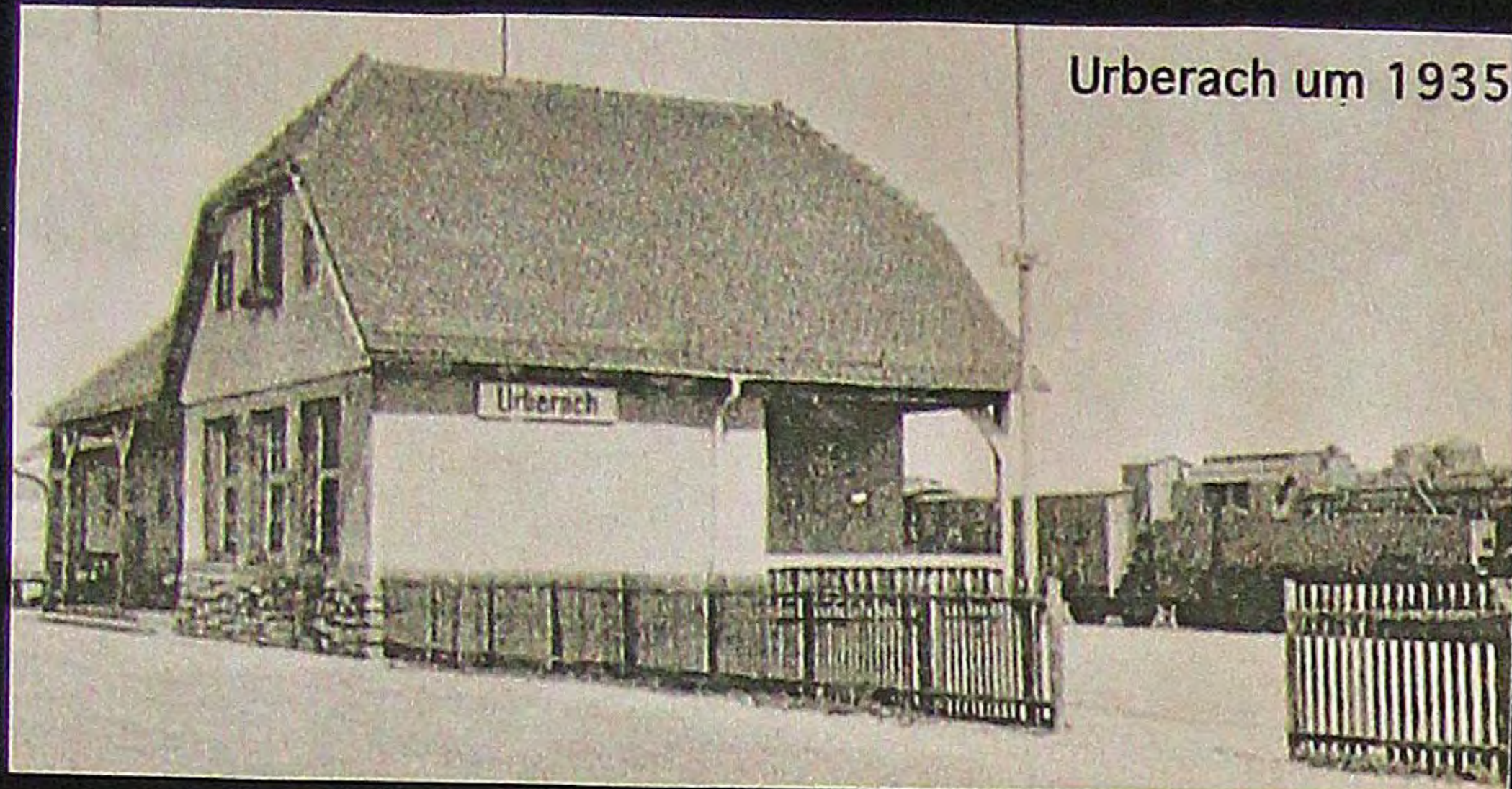
Güterumschlag

Fahrplan ab 5. Oktober 1919.
Frankfurt-Sprendlingen-Überroden.

	W	W	W	W	W	W	W
Frankfurt	08:05	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05	20:05
Sprenzlinsberg	08:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:15
Überroden	08:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25	20:25
Frankfurt	08:35	10:35	12:35	14:35	16:35	18:35	20:35
Sprenzlinsberg	08:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45	20:45
Überroden	08:55	10:55	12:55	14:55	16:55	18:55	20:55

Überroden-Sprendlingen-Frankfurt.

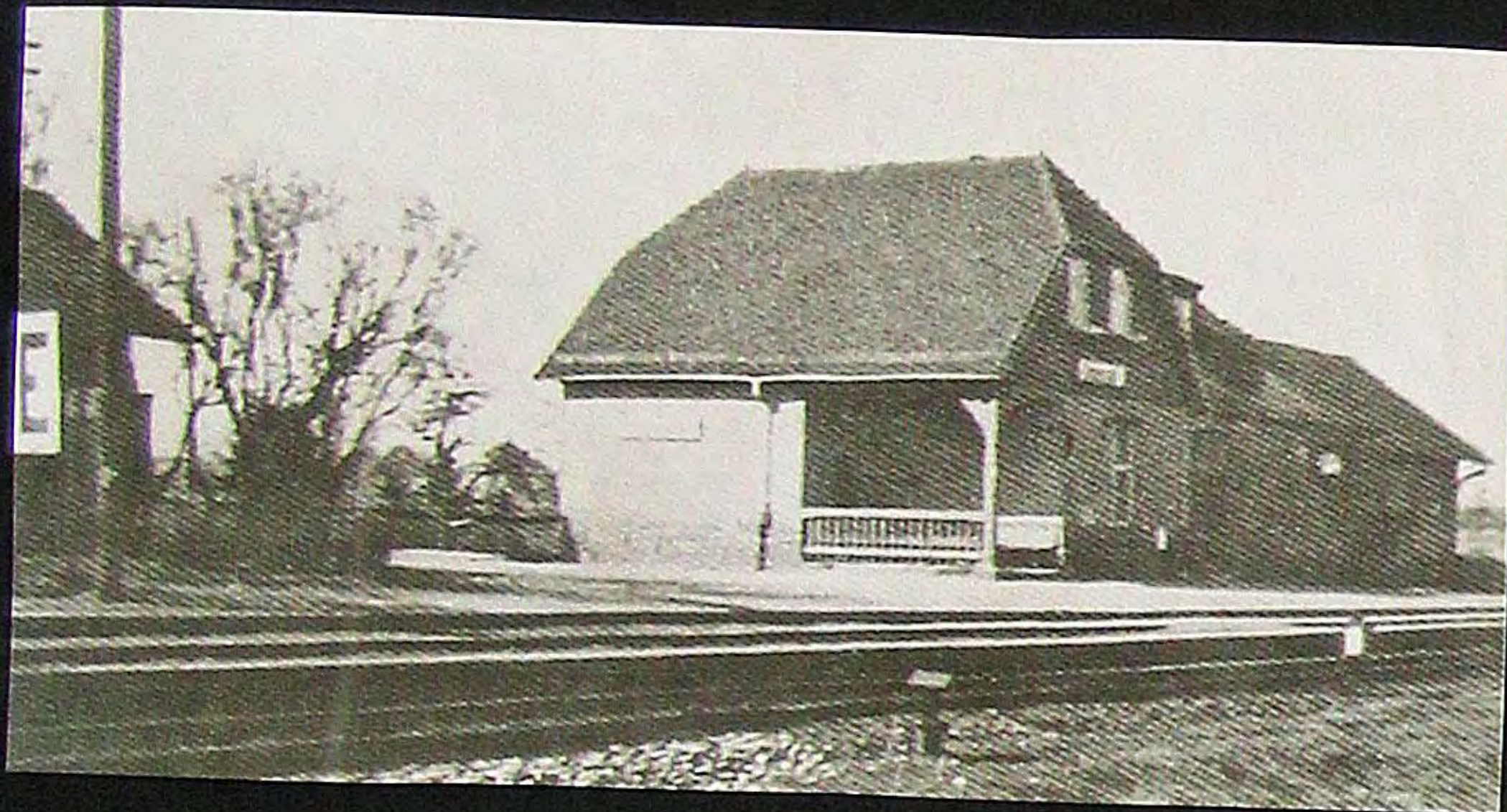
	W	W	W	W	W	W	W
Überroden	05:17	06:00	06:25	07:15	08:05	08:55	09:45
Sprenzlinsberg	05:25	06:08	06:33	07:23	08:13	09:03	09:53
Frankfurt	05:35	06:18	06:43	07:33	08:23	09:13	10:03
Überroden	05:45	06:28	06:53	07:43	08:33	09:23	10:13
Sprenzlinsberg	05:55	06:38	07:03	07:53	08:43	09:33	10:23
Frankfurt	06:05	06:48	07:13	08:03	08:53	09:43	10:33



Urberach um 1935



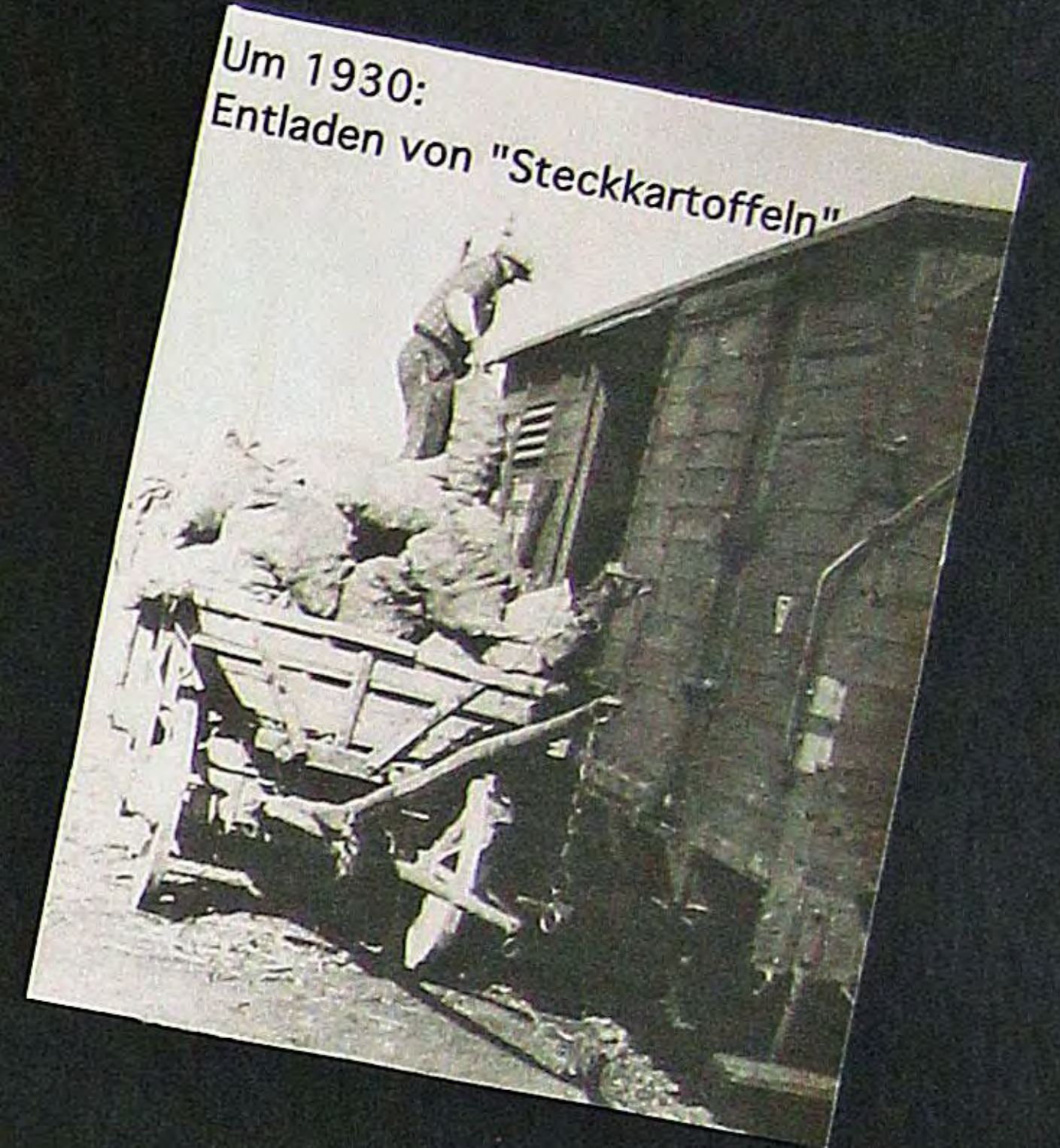
Mit Aufnahme des Betriebes der Dreieichbahn änderte sich der Gütertransport aus und in die Dörfer nachhaltig. Nun war es möglich, auch große Mengen an Gütern über weite Strecken zu transportieren, was zu einem wirtschaftlichen Aufschwung führte.



Auffallend in Urberach: Von Anfang an wurden Tonwaren der hiesigen Töpfer nun in großen Mengen mit der Bahn versandt. Durch das Hutstoffwerk Bloch & Hirsch erfolgte zudem ein erheblicher Güterumschlag bei Fellen (Empfang) sowie bei Fertigprodukten, z.B. Hüten (Versand).



Töpferei Weber, Darmstädter Straße

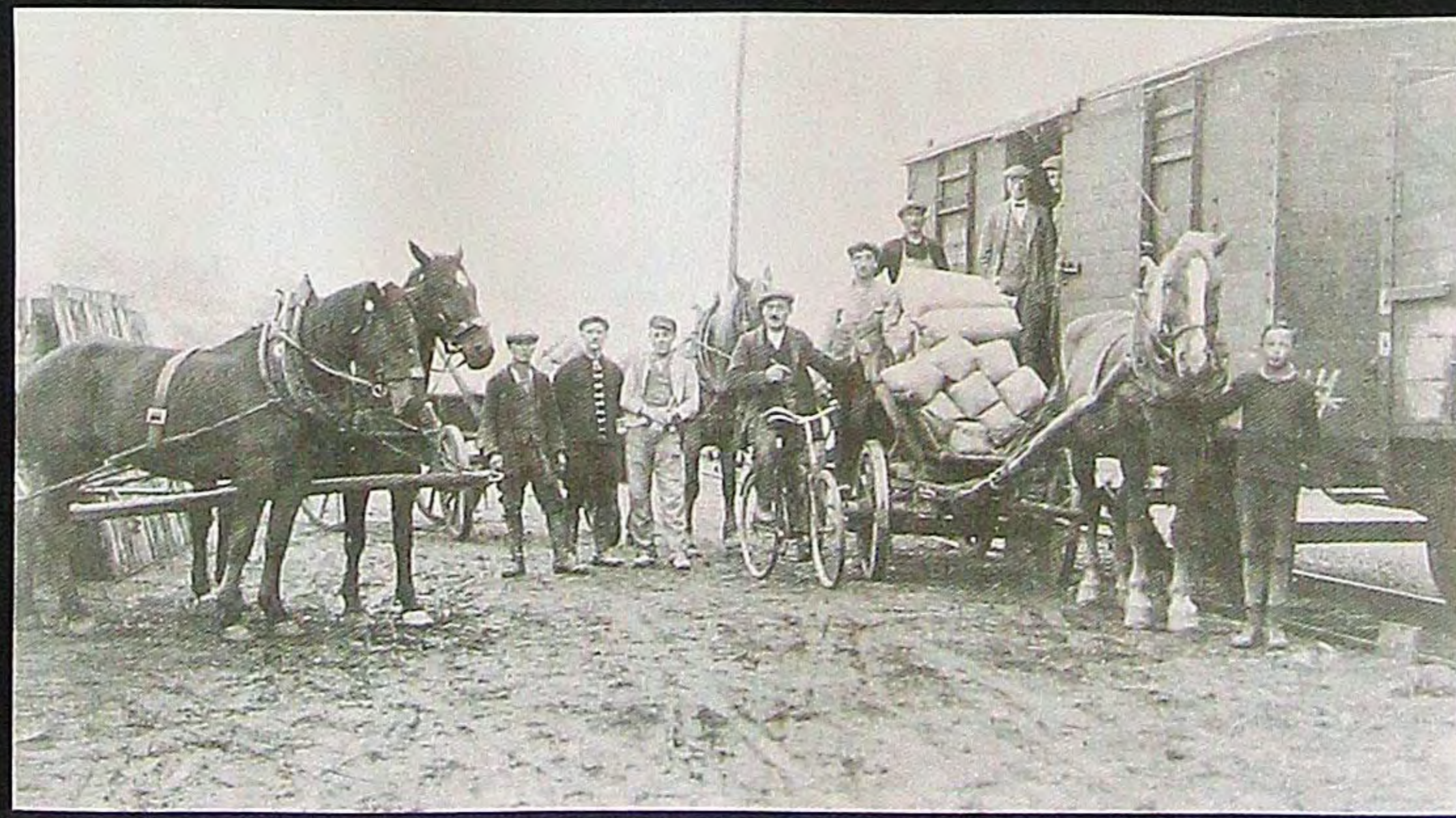


Um 1930: Entladen von "Steckkartoffeln"



1945

Ks Doppelkarte
Personenzug
Überroden
Frankfurt (M) Hbf
ausw. Hahnenberg
und zurück
täglich 4 Tage
3. u. 4. H.
2. u. 3. H.
H. 24 km
4762



Der Bahnübergang in Urberach erhielt erst 1934 eine Schrankenanlage, nachdem die Streckengeschwindigkeit auf 50 km/h erhöht worden war.

Bis 1972 wurde die Schranke vom Fahrdienstleiter bedient, dann wurde sie durch eine lokführerüberwachte Blinklichtanlage mit Halbschranken ersetzt.



1981 entfiel dann bei allen Zügen die Zugaufsicht durch den Fahrdienstleiter. Rote Mütze und Befehlsstab gab es nicht mehr.



1960

Bereits um 1935 hatte das Gebäude einen flachen Vorbau für die Stellwerkstechnik erhalten.



1981: Ausfahrt aus Urberach Richtung Offenthal



Kurz vor Urberach findet sich heute die einzige Eisenbahnbrücke der Dreieichbahn. Sie entstand 1982 mit der Freigabe der Rodaustraße.

Urberach

Die Nebengleise

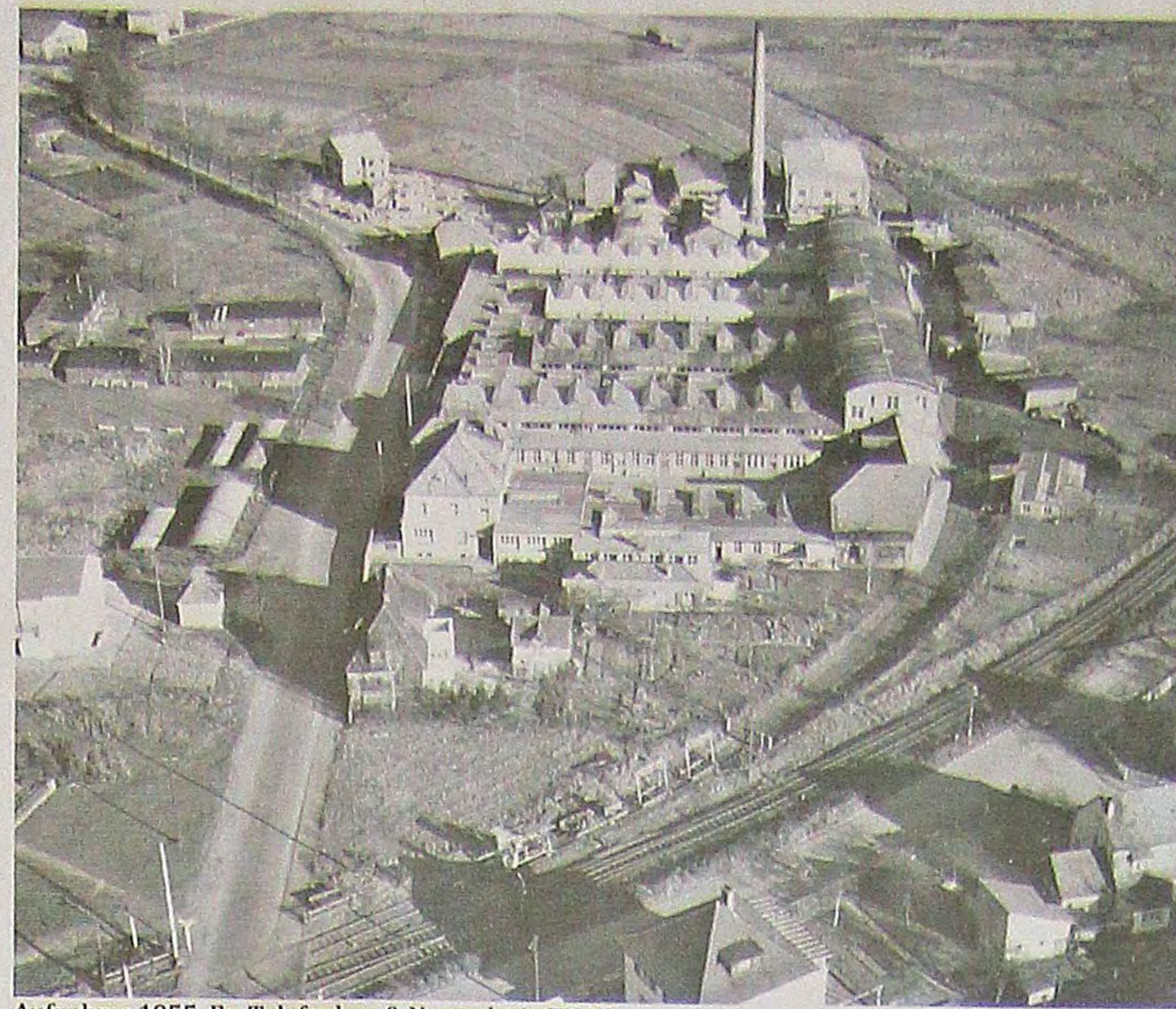
Bei der Eröffnung des Bahnhofes Urberach gab es drei Gleise. Im Laufe der Jahrzehnte kamen an 3 Orten eigene Gleisanschlüsse an die Dreieichbahn hinzu. Neben dem Umspannwerk zwischen Urberach und Offenthal lagen die Gründe im betrieblichen Güterumschlag von Unternehmen am Ort.

1908: Bloch & Hirsch



Nahezu zeitgleich mit der Dreieichbahn errichtete die Vereinigte Hutstoff-Fabrik Bloch & Hirsch in Urberach ein Werk. Mit den Jahren wurde es der wichtigste Arbeitgeber in Urberach.

Zur Hutproduktion (Filz) wurde aus Tierhaaren große Mengen an Fellen benötigt, die mit der Bahn angeliefert wurden. Die Fertigprodukte wurden im Gegenzug ebenfalls wieder versandt.



Aufnahme 1955, Fa. Telefonbau & Normalzeit (T&N)

Nach dem Krieg wurden auf dem Gelände Telefone und -anlagen hergestellt (T&N) Der Betrieb wurde erneut zum wichtigsten Arbeitsgeber in der Region.

Der alte Gleisanschluss wurde zwar nicht mehr genutzt (Rückbau 1981), dafür wurde an anderer Stelle ein zweiter verlegt.

1996 wurde auch gab auch die Fa. T&N (seit einigen Jahren Bosch) den Betrieb an diesem Standort auf. Heute befindet sich hier ein Märktezentrum.

1998 wurden beide Gleisanschlüsse zurückgebaut.



Schalterhalle - viele kennen sie noch



An der Weiche zum Umspannwerk

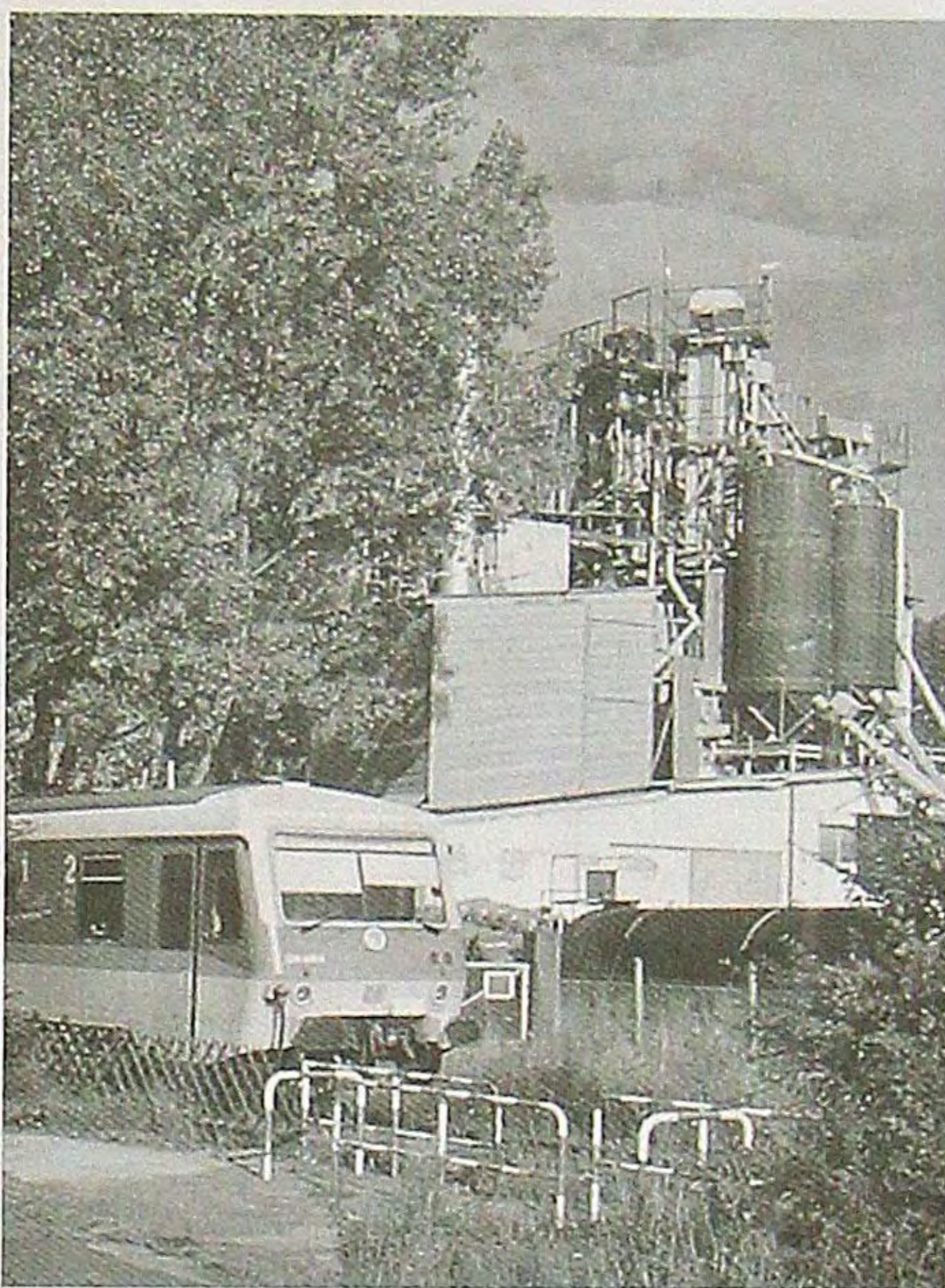
Gleisanschluss Fa. Bloch & Hirsch, später T&N - Stillgelegt: 1972



Bis 1930 wurde das Nebengleis von dem Unternehmen genutzt.

Bereits vor der Machtergreifung der Nationalsozialisten emigrierte die jüdische Familie Bloch in die USA. Die Werkshallen wurden zunächst eine Zeit lang zur Lagerung von Getreide genutzt. Ab 1941 wurden hier Steuergeräte für die V1 und V2 sowie Messgeräte für Jagdflugzeuge und Flugabwehr hergestellt.

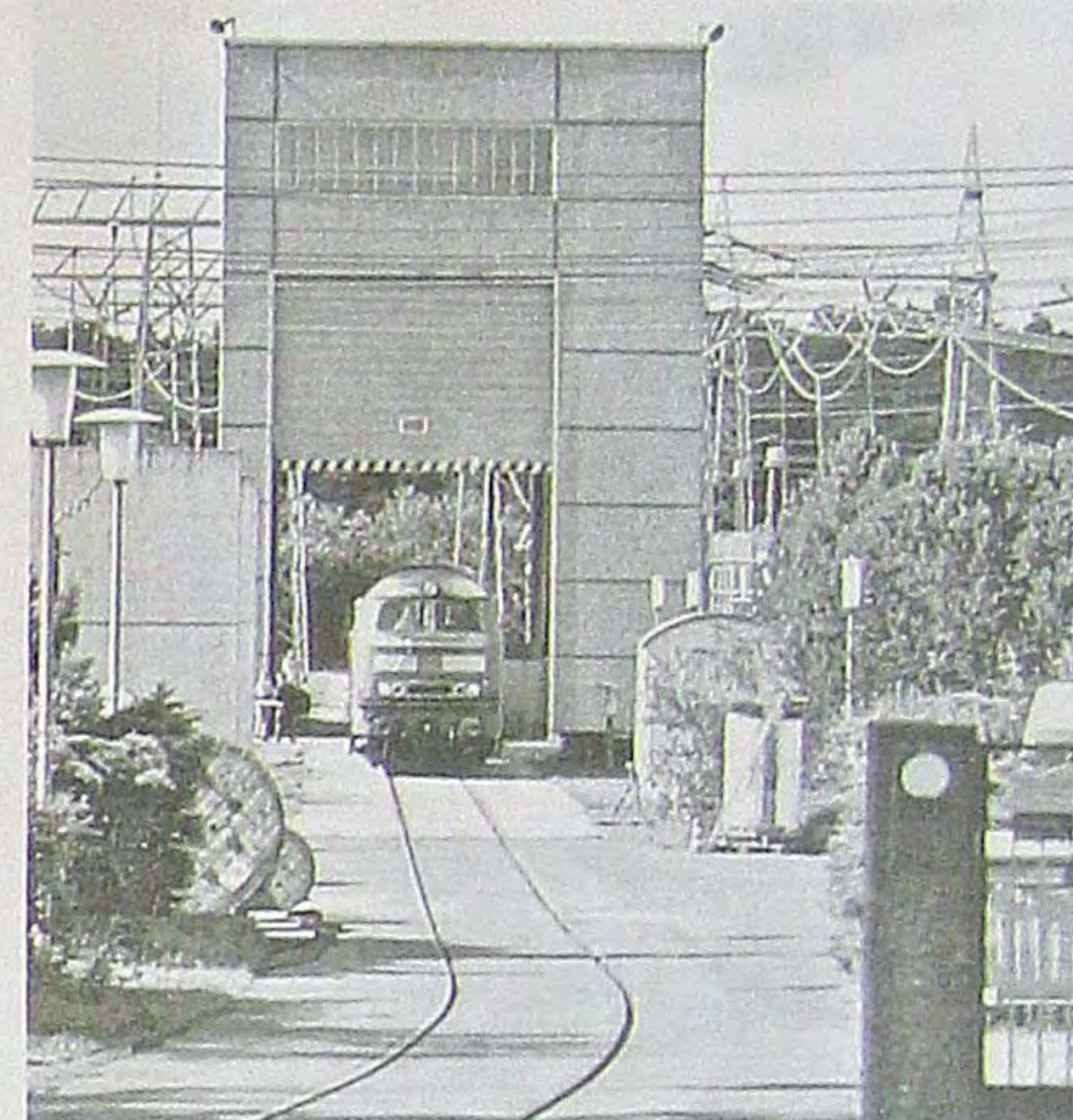
1961: Fa. Thermo Crete



Ein weiterer Anschluss entsteht bei der Fa. Thermo Crete/ später: Perlite (Nähe Hallenbad/ Kleingärtnerverein). Das Unternehmen produzierte u.a. Dämm-Materialien. Die Bedienung im Güterverkehr erfolgte von Ober-Roden aus. Genutzt wurde dieser Anschluss eher selten im Jahr, dann aber unter großer logistischer Anstrengung. Angeliefert wurde vor allem (Quarz-)Sand.

1998 wurde auch dieser Anschluss zurückgebaut.

1966: Umspannwerk „RWE“



Ab Mitte 60er Jahre entstand das Umspannwerk zwischen Urberach und Offenthal. Spätestens 1966 erhielt auch dieser Standort ein eigenes Gleis für schwere Transformatoren. Der Transport erfolgt nur alle paar Jahre, zuletzt 2004. Die Querung der B 486 erfolgt deshalb bis heute ohne Sicherung.



1998

Umbau und Modernisierung



Der Bahnhof Urberach vor 1998

Im Zuge der umfassenden Modernisierungsmaßnahmen entlang der Dreieichbahn erhielt auch der Bahnhof in Urberach ein teilweise neues Gesicht.

Bereits seit 1990 gab es entlang der Strecke kaum noch Güterumschlag. 1998 wurden deshalb alle Anlagen hierfür zurück gebaut. Ebenfalls verschwunden sind die Nebengleise zur ehemaligen Fa. T&N sowie Thermo Crete/ Perlite, die bereits seit einigen Jahren nicht mehr genutzt wurden.

Urberach wird ein zweigleisiger Kreuzungsbahnhof. In das Gebäude zieht wie in vielen Bahnhofsbauten ein gastronomischer Betrieb.



Bahnhofsgebäude

Vom Backsteinbau zum Jugendstil

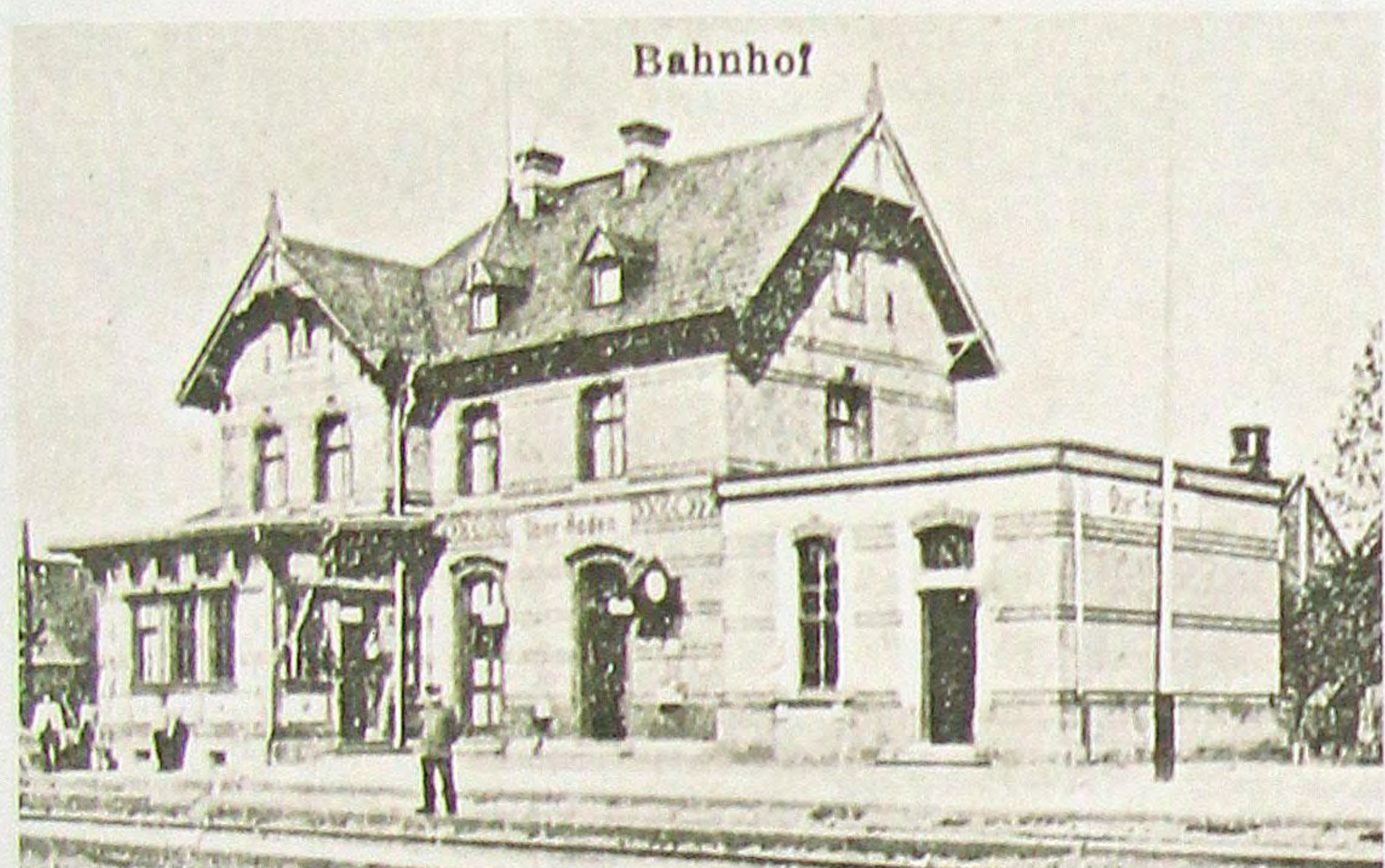
Das Bahnhofsgebäude Ober-Roden wurde anlässlich des Baus der Rodgaubahn Ende des 19. Jhs. mit der für diese Zeit typischen Backsteinfassade errichtet. Seit etwa 1970 liegt das Gebäude unter Verputz.

Um 1895

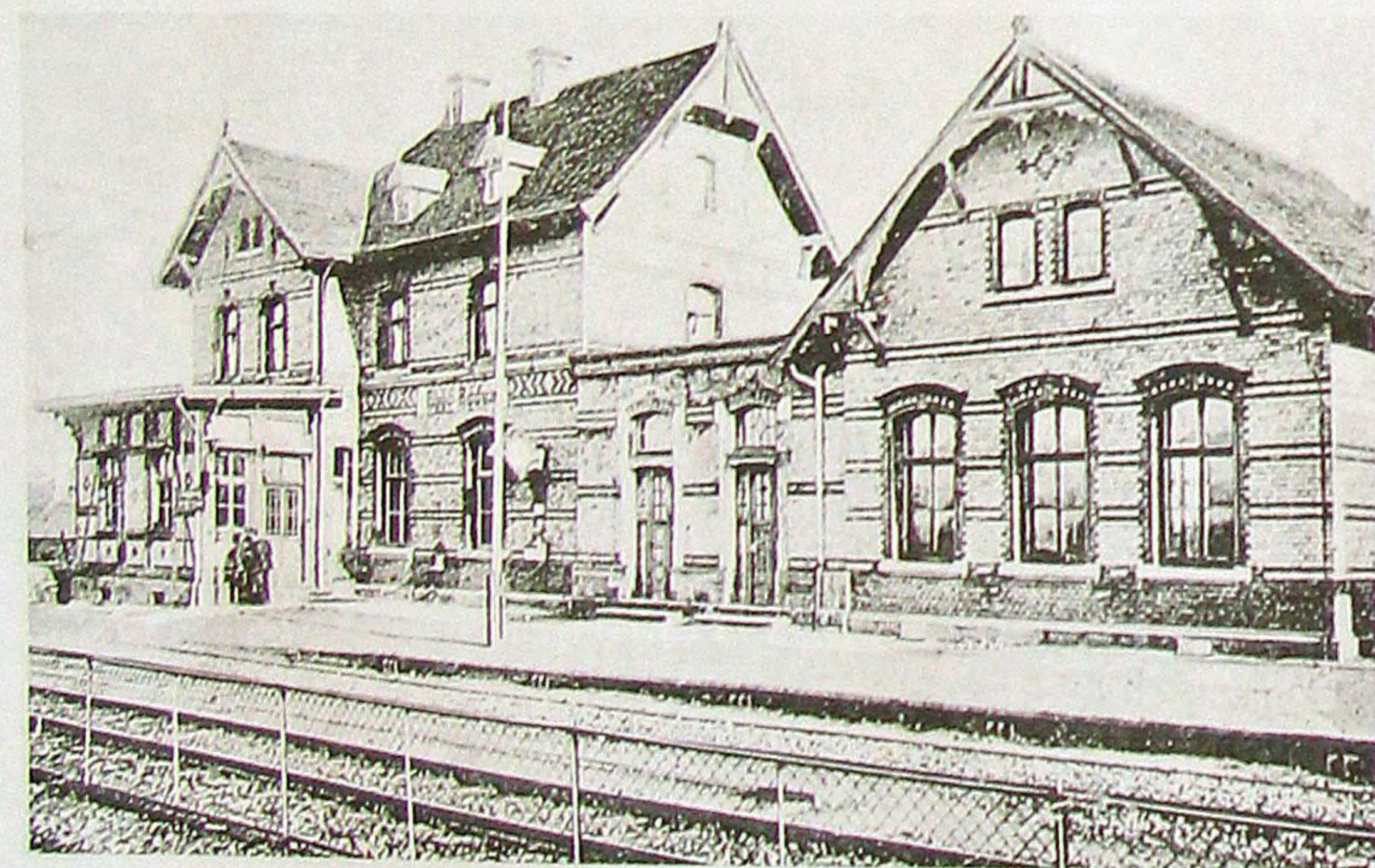


Der Bahnhof lag zum Zeitpunkt seines Entstehens im sog. „Ausdorf“ und noch weit entfernt vom eigentlichen Dorf Ober-Roden, das sich in seinem Kern auf die Bebauung innerhalb des „Rundlings“ beschränkte. Von Anfang an wurden Lokschuppen errichtet, zunächst 2, später waren es dann bis zu 10.

Bereits wenige Jahre später bekam der Bahnhof weitere Anbauten



Nach 1906



Buchschlag



Auch der Bahnhof Buchschlag entstand bereits 1879

Ganz anders verhielt es sich mit den Bahnhofsbauten entlang der Dreieichbahn, die alle zierlicher und mit zahlreichen Jugendstilelementen versehen sind.

Zur Bauzeit dürften alle diese Bahnhöfe über einen Dienstraum für das Bahnhofspersonal und zwei Wartesäle (1./2. Klasse sowie 3./4. Klasse) verfügt haben. Im ersten Stock kamen Dienstwohnungen hinzu.



Urberach um 19...

Offenthal



Götzenhain 1955



Dreieichenhain um 1935



Sprendlingen
1909



Ein typisches Toilettenhäuschen, wie es sie an nahezu allen Bahnhöfen gab.