

Bernd Vorlaeufer-Germer

Der Eisenbahntunnel zwischen Grävenwiesbach und Hasselborn im Zweiten Weltkrieg

Der „Hasselborner Tunnel“ liegt zwischen Grävenwiesbach und Hasselborn, an der Grenze zwischen dem Hochtaunus- und dem Lahn-Dill-Kreis. Seit vielen Jahren war er dem Verfall preisgegeben. Doch das verdeckte nur seine recht bedeutende und bewegte Vergangenheit. Heute, nach vielen Jahren der Ungewißheit, wurde nun endlich entschieden, daß dieser für die Region wichtige Eisenbahntunnel wieder eine Zukunft haben soll.

Der „Hasselborner Tunnel“ wurde in den Jahren 1910 bis 1912 gebaut. Er ist insgesamt 1.320 Meter lang und verband seit Inbetriebnahme des Eisenbahnverkehrs am 1. November 1912 Grävenwiesbach mit Hasselborn. Dadurch erhielt die ortsansässige Bevölkerung eine bessere, wetterunabhängige Verkehrsverbindung nach Norden über Albshausen bis nach Wetzlar und Gießen, nach Süden über Bad Homburg v. d. Höhe bis nach Frankfurt am Main und nach Westen über Weilburg bis nach Limburg.

Diese nicht nur lokal bedeutende Verkehrsverbindung konnte auch die vielen Jahre über bis zum Beginn des II. Weltkrieges seine Funktion unverändert beibehalten. Doch dann wurde in seiner Nähe, in Ziegenberg/Wiesental, ab Sommer 1939 das Führerhauptquartier „Adlerhorst“ gebaut. Das sollte auch einschneidende Auswirkungen auf den „Hasselborner Tunnel“ und den Ort Hasselborn selbst haben. Zuerst wurde Ende 1939 der Tunnel zum „Führertunnel“ erklärt, d. h. in ihm sollte bei Bedarf der Sonderzug von Hitler bombensicher abgestellt werden können.

Im Frühjahr 1940 untersuchten Generalstabsoffiziere die nähere und weitere Umgebung vom damals noch im Bau befindlichen Führerhauptquartier „Adlerhorst“, um einem möglichen Standort für ein beigeordnetes Luftwaffenhauptquartier für Göring zu finden. Wegen der Nähe zu Ziegenberg, der relativen Abgeschiedenheit von Hasselborn und seinem Eisenbahntunnel wählten sie diesen Ort aus. Das für die Anlagen passende Gelände, vor allem Wiesenflächen, wurde umgehend beschlagnahmt. Das Dorf hatte damals nur etwa 120 Einwohner.

Zuerst verlegten Soldaten der Luftnachrichtentruppe ihre Fernsprech- und Fernschreibwagen nach Hasselborn. Telefonleitungen wurden nach Ziegenberg zum Führerhauptquartier „Adlerhorst“ und nach Usingen verlegt, denn die zentrale Nachrichtenknoten-Vermittlungsstelle für das Führerhauptquartier lag in Usingen unter der Erde. An einem Montag im Juni 1940 kamen „überfallartig“ 5.000 – 10.000 Mann der Organisation Todt (paramilitärische Bautruppe des Nazi-Regimes) sowie von Luftwaffenbaueinheiten, um das Luftwaffenhauptquartier in Hasselborn innerhalb von nur vier Wochen aufzubauen. Überall im Ort wurde emsig gearbeitet; es herrschte ein geschäftiges Treiben wie in einem Ameisenhaufen.

Es wurden insgesamt etwa 23 Holzbaracken gebaut, vierzehn davon an der Eisenbahnstrecke vom Bahnübergang bis zum Tunnel hin. Am Bahnhof Hasselborn entstanden erhöhte Holzbahnsteige, zwei Empfangspavillons und am Ende der Ladestraße für Göring ein großes, getarntes Blockhaus, in dem auch Lagebesprechungen stattfinden sollten. Weiterhin wurden zwei Schwimmbäder und eine große Kantine errichtet, die Straßen überall befestigt, auf einer Wiese sogar ein kurzes Flugfeld für kleinere Kurierflugzeuge vom Typ Fieseler „Storch“ angelegt. An der Stelle des heutigen Dorfgemeinschaftshauses stand damals ein großes Zelt für den umfangreichen Fuhrpark. Im Gasthaus „Onkel Max“ wurde die Ortskommandantur und in einem Anbau das Offizierskasino eingerichtet.

Hasselborn und seine nähere Umgebung, einschließlich des „Hasselborner Tunnels“, wurde zum militärischen Sperrgebiet erklärt. Es wurde gesichert von einer Kompanie des Wachregiments Hermann Göring mit 240 Soldaten, aber auch von einem Zug der Feldgendarmarie

mit 80 Mann. Die Zufahrtsstraßen nach Hasselborn und auch Straßen im Ort selbst wurden mit Schranken abgesperrt. Die Bewohner erhielten besondere Ausweise, damit sie den Ort betreten konnten. Je vier hölzerne Flaktürme wurden im „Gähenstoß“ und auf dem „Hohe Hardt“ errichtet, zwei andere oberhalb des Dorfes, und am „Silberberg“ befand sich eine weitere eingegrabene Flakstellung (Flak = Fliegerabwehrkanone).

Zur militärischen Tarnung führte dieses Luftwaffenhauptquartier die Bezeichnung „R.A.B.-Ausladestelle Hasselborn/Ts.“ (R.A.B. = Reichsautobahn). Trotzdem scheint die damalige rege Bautätigkeit bei den Alliierten nicht ganz unbemerkt geblieben sein, denn seinerzeit wurden in der Umgebung auch Flugblätter gefunden mit dem Text: „Hasselborn im Loch – wir finden dich doch!“

Durch den extremen Anstieg der Zahl der Bewohner des Ortes brach die früher ausreichende Wasserversorgung zusammen. Deshalb wurde das Sickerwasser aus dem Tunnelbereich, das auch heute noch eine gute Qualität besitzt, zuerst in einem Wasserbehälter von 45 qm, später auch noch in einem zweiten von 200 qm Größe gesammelt. Der zivile Eisenbahnverkehr zwischen Grävenwiesbach und Hasselborn wurde unterbrochen und durch Autobusse ersetzt, wobei die Haltestelle für die Bewohner von Hasselborn an der „Siegfried-Eiche“ an der Straße Grävenwiesbach-Brandoberndorf lag.

Nach dem „Blitzkrieg“ im Westen wurde jetzt die sogenannte Operation „Seelöwe“ – die Invasion Englands durch die nationalsozialistische deutsche Wehrmacht – vorbereitet. Dafür sollte Großbritannien zuerst von der Luftwaffe invasionsreif gebombt werden. Hitler gab in seiner Weisung für die Kriegsführung Nr. 16 vom 16. Juli 1940 „Über die Vorbereitungen einer Landungsoperation gegen England“ den Befehl, daß dafür alles zentral von seinem Führerhauptquartier „Adlerhorst“ in Ziegenberg aus organisiert werden sollte. Die beigeordneten Hauptquartiere der Oberbefehlshaber der drei Teilstreitkräfte der Wehrmacht (Heer, Marine und Luftwaffe) sollten von Ziegenberg aus im Umkreis von höchstens 50 km liegen. Das traf auch für Hasselborn als Befehlszentrale für die Luftwaffe zu, die Hauptquartiere von Heer und Marine waren in Gießen untergebracht.

Die Schlacht um England begann am 10. Juli 1940 zunächst mit planmäßigen Angriffen auf britische Geleitzüge im Kanal. Ab dem 8. August griffen deutscher Kampffliegerverbände Radarstationen und Flugplätze in Großbritannien an. Am 13. August, dem sogenannten „Adlertag“, wurde der deutsche Luftkrieg durch Angriffe auf weitere militärische Ziele auf der Insel verschärft, ab dem 7. September wurden auch massive Nachtangriffe auf englische Großstädte mit Flächenbombardements geflogen. Doch alle Mühe der Luftwaffe sollte am anhaltenden englischen Widerstandswillen scheitern. Das Unternehmen „Seelöwe“ mußte deshalb im Herbst 1940 de facto aufgegeben werden.

Parallel dazu gab es bereits im Sommer 1940 erste Überlegungen, den Angriffskrieg auch gegen die Sowjetunion zu beginnen; das Unternehmen „Barbarossa“ wurde vorbereitet. So erlangte das Luftwaffenhauptquartier Hasselborn auch nie die Bedeutung, die es ursprünglich eigentlich bekommen sollte. Die anfangs sehr zahlreiche Bewachung wurde bis zum Herbst 1941 immer weiter verringert, der Rest der Luftwaffen-Wacheinheiten dann ganz abgezogen. Es verblieb nur noch ein kleines Polizeikommando für die gesamten Anlagen des Luftwaffenhauptquartiers. Es verfiel sozusagen in einen Dornröschenschlaf, ebenso wie große Teile des Führerhauptquartiers „Adlerhorst“ und sein Nebenhauptquartier im Schloß Kransberg.

Ab Oktober 1941 wurde die Bahnlinie wieder freigegeben – doch wie sich zeigen sollte, nur für kurze Zeit. Mit mörderischer Gewalt ging der von Nazi-Deutschland begonnene II. Weltkrieg immer weiter – aber seit der Niederlage von Stalingrad nun mit veränderten Auswirkungen!

Am 4. Oktober 1943 erlebte Frankfurt am Main einen verheerenden amerikanischen Bombenangriff, der vor allem den Vereinigten Deutschen Metallwerken (VDM) in Heddernheim galt und auch die VDM Luftfahrtwerke schwer traf. Daraufhin genehmigte Görings Luftfahrtmi-

nisterium, die seit 1942 leerstehenden Baracken des ehemaligen Luftwaffenhauptquartiers in Hasselborn durch einzelne Abteilungen des stark beschädigten Rüstungsbetriebes zu belegen. Ab November 1943 wurde dort das Entwicklungs- und Konstruktionsbüro der VDM Luftfahrtwerke mit seiner halben Belegschaft von zunächst 250 Betriebsangehörigen (170 Konstrukteure und weitere 80 Techniker und Schreibkräfte) untergebracht. Sie befaßten sich mit der Vor- und Serienkonstruktion von Luftschrauben für Motoren von Daimler-Benz und BMW.

Doch die alliierten Luftangriffe auf die Frankfurter Rüstungsindustrie nahmen immer mehr zu! Damit die zum Überleben des Nazi-Regimes notwendige Kriegsproduktion fortgeführt werden konnte, wurden große Teile davon ins weitere Umland verlagert. Das galt im besonderen für die kriegswichtige Propellerproduktion der VDM Luftfahrtwerke in Heddernheim. Die Rüstungsinspektion XII a des Reichsministers für Rüstung und Kriegsproduktion, Albert Speer, suchte deshalb bombensichere Räumlichkeiten. Dafür wurde der „Hasselborner Tunnel“ (Tarnbezeichnung: „Tanus“) mit seinen 5.000 qm als geeignet angesehen. Am 1. Februar 1944 wurde er auf Antrag des Luftfahrtministeriums für diese Firma als sogenanntem kriegsentscheidenden Rüstungsbetrieb reserviert und am 9. März 1944 endgültig für den Eisenbahnverkehr gesperrt. Das ganze Gebiet wurde erneut auch für die ortsansässige Bevölkerung hermetisch abgeriegelt und war nur noch mit Sonderausweisen zu betreten.

Mit Fortschreiten des Krieges waren immer mehr deutsche Arbeiter zur Wehrmacht eingezogen worden. Neue Arbeitskräfte wurden benötigt und von den Nazis aus allen besetzten Gebieten zum weit überwiegenden Teil zwangsweise herangeschafft, hier nach Nationalitäten getrennt und unterschiedlich entlohnt, versorgt und behandelt, je nach Einstufung in der faschistischen Rassentheorie. Relativ gut kamen noch die Zwangsarbeiter aus den westlichen Nationen weg, am schlechtesten wurden die aus den östlichen Völkern behandelt. 1944 arbeiteten weit über sieben Millionen sogenannte „Fremdarbeiter“ im Deutschen Reich – das Ergebnis eines gigantischen Zwangsarbeiterprogramms der nationalsozialistischen Wirtschaft.

Da fast alle von ihnen unfreiwillig hier arbeiten mußten, zu jeweils schlechteren Bedingungen als vergleichbare deutsche Arbeitskräfte und zudem für eine Kriegsmaschinerie des Landes, das sie überfallen hatte, so war ihre Einstellung gegenüber der ihnen zugewiesenen Arbeit nicht gerade positiv. Die jeweiligen Betriebsleiter erhielten deshalb von den Nazis große Vollmachten zur Unterdrückung dieser Menschen, sie z. B. mittels körperlicher Züchtigung, Betriebsarrest und Lebensmittelkartenentzug gefügig zu machen. Darüber hinaus konnten sie aber auch einen Antrag an die Geheime Staatspolizei (Gestapo) auf Einweisung in ein sogenanntes Arbeitserziehungslager (AEL) richten.

Ein solches entstand bereits im Februar 1942 bei den VDM-Werken in Frankfurt-Heddernheim. Es unterstand der SS bzw. der Gestapo, die dorthin Häftlinge aus der ganzen Region (u. a. auch aus Mainz und Wetzlar) für bis zu 56 Tage einliefern konnte – so besagte es zumindest ein Erlaß von Himmler! Doch in der Praxis gab es Häftlinge, die dort bis zu einem halben Jahr dem Terror der Lagerleitung und der Wachmannschaften ausgesetzt waren.

Als dann Teile der VDM Luftfahrtwerke von Heddernheim in den „Hasselborner Tunnel“, d. h. unter die Erde, verlagert werden sollten, wurden auch dorthin solche AEL-Häftlinge geschickt. Es entstand das größte Außenkommando des AEL Heddernheim am Rande des Ortes Hundstadt mit 150 bis zu 300 Häftlingen in einem ehemaligen Lager des Reichsarbeitsdienstes (RAD). Die Häftlinge mußten im Tunnel die Eisenbahnschienen samt Schwellen und Schotter entfernen, auf dem Tunnelboden Wasserleitungen und Kanalisation verlegen, darauf einen 40 cm dicken Betonboden anlegen. Auf der östlichen Seite war eine 60 cm breite Schmalspurbahn vorgesehen, auf der westlichen Seite wurden die Maschinen aufgebaut. Unter der Tunneldecke wurden Frisch- und Abluftschächte installiert. Von den Häftlingen des AEL wurden außerdem auch noch Entwässerungsgräben angelegt und ankommende Güterwagen entladen.

Ausgebaut wurde die Anlage nach Bauplänen der „Zentralen Bauleitung der VDM“ auf Kosten des Reichsministers für Rüstung und Kriegsproduktion. Die Arbeit wurde im Auftrag der Organisation Todt (OT) von sieben zivilen Baufirmen unter Führung der Firma Holzmann durchgeführt. Hierfür wurden viele ausländische Zwangsarbeiter (darunter waren auch 90 Russen und 100 polnische Kriegsgefangene) eingesetzt. Die Häftlinge des AEL-Außenlagers Hundstadt hatten für die vielen Arbeiter am Grävenwiesbacher Tunnelende etwa 15 große und eine Anzahl kleinerer Baracken für Bürozzwecke und als Unterkünfte zu errichten. Außerdem wurde hier noch eine große Stahlhalle gebaut, die heute noch steht. Zu diesem Zeitpunkt wurden beim Auf- und Ausbau ca. 365 Arbeitskräfte eingesetzt. Die Baukosten betragen im dritten Quartal 1944 insgesamt RM 375.000,- (leider ist nur diese Zahl überliefert).

Die Planung sah vor, daß ab April 1944 die Baumaßnahmen so zügig durchgeführt werden sollten, daß der Ausbau im Juni größtenteils abgeschlossen werden konnte. Anschließend sollten bereits die ersten Maschinen, Materialien usw. aus den verschiedenen Betrieben des Konzerns, auch aus solchen in den besetzten Ländern (besonders aus Frankreich und Jugoslawien), in den Tunnel gebracht werden. Je nach Größe der einzelnen Produktionsanlagen wurde entweder der ganze oder aber nur ein Teil des Raums zwischen Betonboden und Luftschächten an der Tunneldecke genutzt, gegebenenfalls aber auch noch eine Zwischendecke eingezogen. In diesem Fall kamen z. B. die Büros in die obere Etage.

Die Verlagerungskosten, d. h. ohne die Kosten für den Ausbau des Tunnels, betragen etwa zwei Millionen Reichsmark und wurden (wie auch die Baukosten) vom Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion bezahlt und damit wiederum aus der Staatskasse. Zur Verschleierung und Irreführung der Alliierten nannte sich diese militärisch außerordentlich wichtige Rüstungs-Untertagefabrik jetzt „Spessart AG“. Im August 1944 wurde der Konzern aus den gleichen Gründen von VDM Luftfahrtwerke AG in „Continental Metall AG“ umbenannt.

Ab August 1944 lief die Produktion von Luftschrauben (Propellern), Komponenten für Luftschrauben, aber auch schon solche für Düsenflugzeugmotoren an. Die Anlage im Tunnel hatte von der Grävenwiesbacher Seite aus beginnend folgende Abteilungen: Vorrichtungsbau, Nebenfertigung, Dreherei, Schleiferei, Fräserei, Schlosserei, Flügelfertigung und Härterei, d. h. am Hasselborner Ende des Tunnels war auch das Ende der Produktionsstraße. Es läßt sich heute ohne weiteres sagen, daß ohne diese Produktionsstätte hier im Tunnel die nationalsozialistische Jagdflugzeugproduktion sicherlich zum Erliegen gekommen wäre.

So aber konnte sie 1944 trotz des verstärkten Bombenkrieges der Alliierten bisher unerreichte Rekorde feiern: Sie lag etwa zwanzig mal höher als während der Schlacht um England 1940; konkret belief sie sich im September 1944 auf rund 4.000 Jagdmaschinen, im Jahr 1944 insgesamt auf mehr als 25.000 Jagdflugzeuge! Die gesamte Zahl der neuen Flugzeuge aller Art betrug 38.000 Stück, eine unvorstellbare Anzahl, auch für die Alliierten unfassbar nach den schweren Bombenangriffen auf die Flugzeugwerke im Machtbereich der Nazis. Erst sehr viel später wurden von ihnen die neuen Produktionsstätten im und am „Hasselborner Tunnel“ entdeckt.

Doch mit welchen Mitteln wurden diese Rekorde erreicht? Die Arbeitszeit der Zivilarbeiter betrug damals bereits sechzig Stunden in der Woche, Ende 1944 wurde sie noch einmal auf bis zu 72 Stunden wöchentlich heraufgesetzt. Die Entlohnung der Arbeiter war seit 1933 real stetig gesunken, Zwangssparen wie „Eisernes Sparen“ verringerten den Lohn noch mehr. Ausländische Zwangsarbeiter erhielten zudem je nach Nationalität noch weniger als ihre deutschen Arbeitskollegen. Im Tunnel wurden sogar Unterschiede bei den Toiletten gemacht, einerseits gab es solche für Deutsche und andererseits solche für Ausländer! 1944/45 arbeiteten hier im und am „Hasselborner Tunnel“ insgesamt 1.527 Menschen.

Einer von diesen war ein 22-jähriger sowjetischer Kriegsgefangener. Wie seine Kameraden war er ständig unterernährt, weswegen er sich im September 1944 einige Kartoffeln von ei-

nem Acker in Grävenwiesbach auflesen wollte. Deshalb wurde er von einem Wachposten erschossen. Zwei andere Landsleute von ihm, ebenfalls aus dem AEL, starben im April und Juni 1944 in Grävenwiesbach und Hundstadt. Nach der derzeitigen Quellenlage gab es vier Todesfälle unter den Häftlingen des AEL-Außenlagers Hundstadt, wobei drei von ihnen „auf der Flucht erschossen“ wurden. Nach dem Ende des II. Weltkriegs wurden diese Todesfälle zwar untersucht, eine angemessene Ahndung der Morde unterblieb aber.

Im Herbst 1944 sollte mit einer Frist von nur zehn Tagen die ganze Untertagefabrik den Tunnel plötzlich wieder verlassen, da sich mit Näherkommen der Front Hitler auf seinen eingangs erwähnten „Führertunnel“ beim Führerhauptquartier „Adlerhorst“ erinnert hatte. Hier sollten die Sonderzüge der Nazi-Prominenz erneut bombensicher abgestellt werden. Der Einbau des Betriebes im Tunnel hatte 1944 mehrere Monate gedauert. Es dürfte deshalb wohl auch kaum möglich gewesen sein, dies innerhalb von kurzer Zeit wieder rückgängig zu machen. Nach vehementen Protesten der Werksleitung blieb deshalb alles unverändert – sonst wäre die hier für Nazi-Deutschland „kriegsentscheidende“ Produktion von Luftschrauben und anderen Komponenten für die Luftwaffe wohl ganz zum Erliegen gekommen!

Diese Arbeiten im und am „Hasselborner Tunnel“ konnten dadurch auch weiterhin ungehindert fortgeführt werden. Die Alliierten lokalisierten das Werk erst Anfang 1945, ein Luftangriff aber unterblieb. Doch die Front kam immer näher, und so mußte der Betrieb am 24. März 1945 eingestellt werden.

Die Unternehmensleitung ordnete noch kurz vor dem Einmarsch der Amerikaner an, daß der Tunnel noch analog zum sogenannten „Nero“-Befehl Hitlers gesprengt werden sollte; trotz Lebensgefahr für ihn selbst hintertrieb der damit beauftragte Sprengmeister aber diesen Befehl! Ende März 1945 flüchteten die leitenden Herren der Firma, zum Teil unter Mitnahme von hohen Geldbeträgen aus der Firmenkasse. Hingegen hatten viele der Arbeiter die letzten drei bis fünf Monate keinen Lohn mehr bekommen.

Am Morgen des 30. März 1945 (Karfreitag) marschierten die Amerikaner in Grävenwiesbach ein. Ende März nahmen sie auch Hasselborn ein. Die gesamte Untertagefabrik wurde von Hasselborn aus mit zwei Kompanien (400 Mann) amerikanischer Truppen besetzt, wobei zu ihrer Sicherheit der kommissarische Bürgermeister Heinrich Braum an der Spitze den etwa 1,50 m breiten Gang im Tunnel entlang gehen mußte.

Vor allem die vielen ausländischen Zwangsarbeiter, die in der Nähe des Grävenwiesbacher Tunnelendes in Baracken untergebracht waren, begrüßten die amerikanischen Truppen als ihre Befreier. Ihr oft langjähriger Leidensweg hatte endlich ein Ende! Was mag wohl aus ihnen geworden sein...

Ab dem 31. März 1945 wurde das Tunnelwerk zunächst von amerikanischen Soldaten bewacht. Später wurden diese aber wieder abgezogen, und die stillgelegte Fabrik blieb längere Zeit sich selbst überlassen. Einzelne Maschinen wurden von der Bevölkerung der Umgebung zur eigenen Verwendung mitgenommen. Die Feuchtigkeit im Tunnel setzte den restlichen ungeschützten Anlagen stark zu, da die Ventilation im Tunnel seit Ende März nicht mehr in Betrieb war. Erst am 26. Oktober 1945 stellte die amerikanische Militärregierung die Fabrik unter Eigentumskontrolle („Property Control“). Dafür wurde der neue Hasselborner Bürgermeister Butz als ihr Bevollmächtigter eingesetzt. Seiner Verantwortung unterstanden auf der Hasselborner Seite sechs große, vier mittelgroße und elf kleine Holzbaracken, zwei Schwimmbäder, ein Tennisplatz und die zwei Holzpavillons am Bahnhof sowie im Tunnel selbst die dort noch installierten 322 Werkzeugmaschinen, 180.000 Werkzeuge und 38.000 kg Werkzeugstahl, was insgesamt einen geschätzten Wert von RM 5.000.000,-- ausmachte.

Der „Hasselborner Tunnel“ war anschließend noch jahrelang mit den Einbauten und Maschinen der „Continentalen Metall AG“ belegt, die seit 1944 ihren Sitz im Bad Homburger Schloß verlegt hatte. Viel davon ging in diesen Jahren als Reparationen an die von den Nazis ausge-

plünderten Länder zurück. Erst danach wurde der Tunnel dann 1948 wieder für den Eisenbahnverkehr hergerichtet und freigegeben.

Durch eine jahrzehntelang verfehlte Verkehrspolitik wurde der Eisenbahnverkehr auf dieser Strecke immer weiter ausgedünnt, die Fahrgäste blieben dann weitgehend aus, und so wurde dann diese früher so wichtige Schienenverbindung am 31. Mai 1985 von der Deutschen Bundesbahn für den Personenverkehr ganz eingestellt. Die Eisenbahnschienen wurden aus dem „Hasselborner Tunnel“ und bis nach Albshausen hin abgebaut; das Schicksal des Tunnels schien besiegelt - das historische Monument verfiel immer weiter.

Durch den überraschenden Erfolg der vom Hochtaunuskreis betriebenen „Taunusbahn“ auf der Strecke zwischen Grävenwiesbach und Friedrichsdorf bzw. Bad Homburg v.d.H., morgens und spätnachmittags sogar bis nach Frankfurt am Main, wurde der Bahnverkehr wieder attraktiv, so daß der Lahn-Dill-Kreis beschloß, die Voraussetzungen für eine Verlängerung der „Taunusbahn“ von Grävenwiesbach aus durch den „Hasselborner Tunnel“ über Hasselborn bis nach Brandoberndorf zu schaffen. Die Reaktivierung dieser Eisenbahnstrecke soll bis Ende 1999 verwirklicht werden, der Tunnel und die Eisenbahnverbindung erhält endlich wieder eine Zukunft.

An die bedeutende Geschichte des „Hasselborner Tunnels“ während des II. Weltkrieges und damit besonders auch an die damaligen Ereignisse dort erinnert heute nicht mehr viel. Gedenktafeln in der Nähe des Tunnels und am ehemaligen Gelände des Arbeitserziehungslagers in Hundstadt, heute ein Sportplatz, fehlen weiterhin; es scheint so, daß damit auch dieser Teil der Vergangenheit in Vergessenheit geraten soll. Ist das denn wirklich beabsichtigt?

Die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs zwischen Grävenwiesbach und Hasselborn wäre eine gute Gelegenheit für die Gemeinden, sich auch mit dieser Vergangenheit intensiver zu beschäftigen und damit das Gegenteil zu beweisen. Zu der dringend notwendigen Aufarbeitung der eigenen Geschichte meinte der spanisch-amerikanische Philosoph George Santayana einmal: „Wer sich seiner Vergangenheit nicht erinnert, ist verurteilt, sie noch einmal zu durchleben.“

Hauptsächlich genutzte Quellen:

Augenzeugenberichte aus Hasselborn und Grävenwiesbach, Archivalien vom Hessischen Hauptstaatsarchiv (Wiesbaden), Bundesarchiv (Koblenz/Berlin), Bundesarchiv-Militärarchiv (Freiburg i. Br.), Internationaler Suchdienst des IKRK (Arolsen), Public Record Office (Kew, GB), Imperial War Museum (London, GB), Air Photo Library (Keele, GB), National Archives (Washington, D.C., und Suitland, MA, USA) sowie einschlägige Literatur.

Copyright:

Bernd Vorlaeuer-Germer, Marienbader Platz 18, 61348 Bad Homburg v. d. Höhe.

Der Autor dieses Beitrags wird über das Thema noch sehr viel ausführlicher – angereichert mit vielen weiteren Dokumenten, Fotos etc. – in einer eigenen geplanten Publikation berichten, in der auch die Gesamtdarstellung der Geschichte des Führerhauptquartiers „Adlerhorst“ in Ziegenberg/Wiesental, vom Hauptquartier von Himmler und Göring im Schloß Kransberg und vom Luftwaffen-Einsatzhafen Merzhausen vorgesehen sind.

aus: „Heimatbuch 2000. Hochtaunuskreis“