



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 5

Lok schiebt Zug den steilen Berg hinauf

Gladenbach. Ein Streckenabschnitt der Scheldetalbahn zählt zu den steilsten Staatsbahnen in Deutschland. Sie wurde 1911 in Betrieb genommen.

Nachdem bereits 1872 die Gruben bei Oberscheld von Dillenburg aus erschlossen wurden, um von dort die Erze abzutransportieren und es ab 1896 dort auch Personenverkehr gab, kamen immer wieder Diskussionen um eine Verlängerung der Bahn in Richtung Biedenkopf auf.

Ebenfalls gab es seit 1892 die Dietzhöhlztalbahn von Dillenburg nach Ewersbach. Die Bewohner des Dietzhöhlzals wollten ebenfalls eine Bahn nach Biedenkopf. Man wollte über das Diete- und Perftal nach Wallau kommen, wo bereits Bahnanschluss nach Biedenkopf bestand.



Nach der Aufarbeitung kam die Lok 94 1538, welche früher in Gönnern auf dem Denkmalsockel stand, in ganz Deutschland vor Nostalgiezügen zum Einsatz. Die Lok ist zur Zeit defekt abgestellt, eine erneute Aufarbeitung ist fest geplant.

© Stefan Runzheimer



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Allerdings konnte sich die Variante von Oberscheld über das Gansbach- und Perftal nach Wallau durchsetzen, obwohl es dort wesentlich mehr Gelände-Schwierigkeiten gab. 1911 wurde die Strecke in Betrieb genommen. Der steilste Abschnitt hatte eine Neigung von 1:17 also knapp unter 60 Promille.

Bei den im Jahr 1911 zur Verfügung stehenden Mitteln machte das den Bau eines Zahnradabschnittes zwischen Herrenberg und Hirzenhain erforderlich.

Dabei kam das System „Abt“ zum Einsatz, bei welchem zwischen den Schienen zwei versetzte Lamellen in erhöhter Lage eingebaut werden. Um diesen Abschnitt befahren zu können, mussten vier spezielle Loks mit einem zusätzlichen Triebwerk angeschafft werden, welches auf die Zahnstange wirkte. Diese Lokomotiven schoben die Züge die Steigung hinauf.

In Gönnern entstand ein Lokschuppen und Gönnern wurde der wichtigste Unterwegsbahnhof der Strecke. In den 1920-ern war der Lokomotivbau so weit weiterentwickelt, dass mit neuen Lokomotiven der Zahnradbetrieb aufgegeben und die Zahnstange entfernt werden konnte.

Die Lokomotiven der preußischen Baureihe T16.1 konnten zum einen genug Reibung aufbringen um die Züge über die Steigung zu befördern, zum anderen hatten sie ein zweites unabhängiges Bremssystem, um die Züge auch sicher Talwärts befördern zu können.

Die Dampflokomotiven hielten sich schließlich bis 1972 und wurden dann von Diesellokomotiven abgelöst, welche ebenfalls ein zweites Bremssystem aufwiesen.

Eine der Dampfloks wurde als Denkmal im Bahnhof von Gönnern aufgestellt. Nachdem zuletzt nur noch ganz wenige Züge für Schüler verkehrten, wurde 1987 der gesamte Personenverkehr eingestellt.



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Ebenso wurde der Güterverkehr von Niedereisenhausen über Gönnern, Frechenhausen, Lixfeld und Hirzenhain weiter nach Dillenburg aufgegeben. 1991 endete auch der Güterverkehr von Breidenbach über Wolzhausen und Quotshausen nach Niedereisenhausen. Bis 1993 waren alle Gleise zwischen Dillenburg und Breidenbach verschwunden.

Allerdings war der Abschnitt von Breidenbach über Wiesenbach und Breidenstein nach Wallau, wo Anschluss an die Obere Lahntalbahn nach Biedenkopf und weiter nach Marburg besteht, im Güterverkehr noch lange unentbehrlich.

Es gab noch mehrere Anschlüsse. Am wichtigsten war Buderus in Breidenbach. Erst Ende 2002 wurde der Güterverkehr auf betreiben der DB beendet. Ebenfalls wurde in der Folge der Abschnitt Wiesenbach - Breidenbach abgebaut.

Die restlichen 3 der einstmals 32 Kilometer langen Strecke lagen ohne eine Perspektive ungenutzt herum. Doch dann kam auf den Tag genau vor fast fünf Jahren der Orkan Kyrill. Die riesigen Mengen Sturmholz mussten abtransportiert werden. Beim alten Haltepunkt Breidenstein, welcher erst in den 1950er Jahren fertiggestellt war, wurde eine Holzverladestation eingerichtet, die bis heute in unregelmäßigen Abständen genutzt wird.

Bestrebungen, die technisch äußerst interessante Scheldetalbahn nach 1987 als Touristenattraktion auf Vereinsbasis zu betreiben und dafür die Denkmalslok von Gönnern zu reaktivieren, scheiterten.

Allerdings wurde die Dampflokomotive von Gönnern später doch noch betriebsfähig aufgearbeitet.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 14.01.2013 16:25 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de