



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

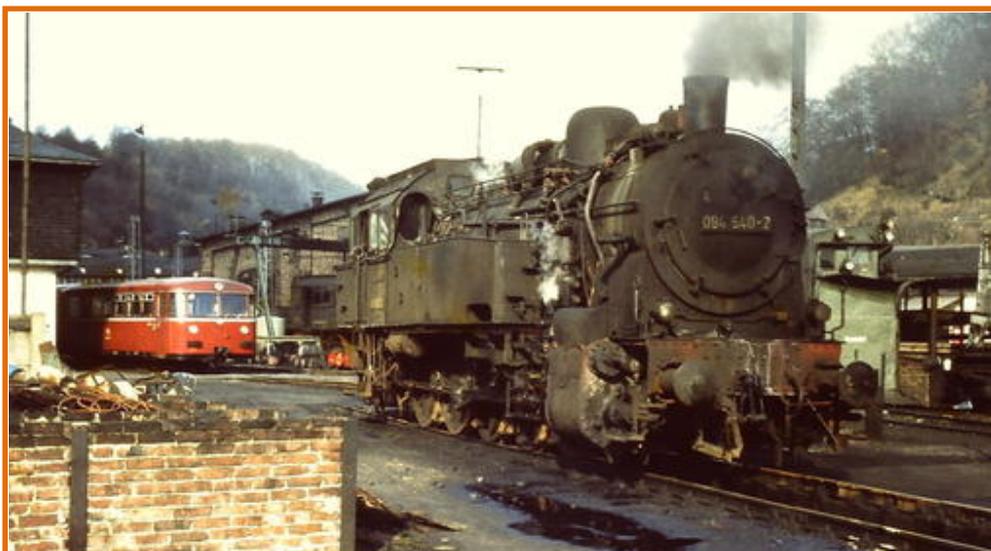
Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 10

Dampfloks als Touristenattraktionen

Gladenbach. Die „94“ wurde als letzte Dampfloks im Hinterland zur Legende. Es gibt Dampfloks und es gibt Dampflokslegenden. Zu letzteren gehören zweifelsfrei die auf der Scheldetalbahn eingesetzten Loks der BR 94 des Bw Dillenburg.

Die Baureihe (BR) 94 war fast 50 Jahre lang im Hinterland heimisch. Dies war dem Steilstreckenverkehr auf der Scheldetalbahn zu verdanken. Denn dieser sah wegen des großen Gefälles zur Sicherheit ein zweites - vom ersten unabhängiges - Bremssystem vor. Des Weiteren musste die Lok für das Überwinden der Steigung stark genug sein, durfte aber wegen der Tragfähigkeit des Oberbaus der Bahnstrecke auch nicht zu schwer sein.



Die 094 540, die frühere 94 1539, ist vom hartem Dienst gezeichnet. Im Hintergrund befinden sich im Bw Dillenburg ein VT95.5 und eine weitere 94. Rechts neben der Lok kann man noch den Dillenburger Schneepflug erkennen, der die Strecken im Winter freihalten musste.

© Manfred Ritter



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

Bei den Versuchsfahrten in den 1920ern zur Ablösung des umständlichen Zahnradbetriebs ging die BR 94 als Siegerin hervor, da sie die Anforderungen als einzige erfüllte. Sie bewältigte lange Zeit fast allein den Verkehr auf der Scheldetalbahn. Einzig auf den Flachstrecken kamen vor Güterzügen andere Loks zum Einsatz.

Erst der sogenannte Schienenbus übernahm einen Teil der Personenzüge. 1968 waren in Dillenburg noch sechs der 94er für den Dienst auf der Scheldetalbahn sowie der an Dillenburg angrenzenden Dietzhölztalbahn vorhanden. Zu diesem Zeitpunkt war der alleinige Dampflokbetrieb, von ein paar Schienenbussen abgesehen, auf der Steilstrecke in der damaligen BRD einmalig.

Scheldetalbahn wurde zur Touristenattraktion

In der DDR gab es zwar noch Vergleichbares, aber es wagten sich nur wenige Eisenbahnfreunde dorthin. So kam es, dass die Scheldetalbahn zum Ziel von Eisenbahnfreunden aus der BRD und anderen westeuropäischen Ländern wurde. Man hatte also nebenbei im Hinterland eine bundesweit einmalige Touristenattraktion.

Doch allmählich machte sich das hohe Alter der Maschinen bemerkbar, zumal auf teure Instandsetzungen verzichtet, da die Ablösung der Dampfloks beschlossen war. Zuerst wurde deshalb mit 941080 die älteste Lok abgestellt. Der Bestand wurde immer knapper, nachdem auch 941639 aus dem Dienst ging. Es gab sogar ernsthafte Überlegungen, den Fahrplan auszudünnen, da kein Ersatz verfügbar war. Im Dezember 1971 wurde auch 94 1538 abgestellt. Zur selben Zeit kamen allerdings die ersten Dieselloks der BR 213 zur Scheldetalbahn, da diese auf der Steilstrecke zwischen Freudenstadt und Baiersbronn durch neue, stärkere Dieselloks ersetzt wurden. Nun waren die 94er nicht mehr unersetzbar, ihr Ende zeichnete sich ab. Mitte April 1972 schied auch 94 1652 aus dem Dienst. Es blieben nur noch 94 1533 und 94 1539 übrig.



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

Fahrt zum Denkmalssockel am 30. April 1972

Der 30. April 1972 markierte einen Wendepunkt in der heimischen Eisenbahngeschichte. Die Dampflokomotive fuhr zum letzten Mal. Der Zug wurde von 94 1539 geführt und da er wegen des großen Andrangs sehr lang war, von einer Diesellokomotive geschoben. Die Fahrt führte von Dillenburg nach Gönners. Dort wurde 94 1538 als Lokdenkmal mit einem Volksfest eingeweiht.

Diese Lokomotive wurde, da sie mehr als 40 Jahre ununterbrochen auf der Scheldetalbahn im Einsatz war und sich obendrein noch am ehesten äußerlich im Ursprungszustand befand, in den letzten Jahren zur heimlichen Starlokomotive des Bw Dillenburg und deshalb auch als Denkmallokomotive ausgewählt. 94 1080 und 94 1639 wanderten nach einiger Abstellzeit zum Schrott. 94 1533 und 94 1539 dampften noch wenige Monate in Emden, bevor auch sie verschrottet wurden. Die 94 1652 stand noch ein paar Wochen in Frankfurt auf einem temporären Kinderspielplatz, wurde dort in einen schrottreifen Zustand versetzt und wenig später tatsächlich auch verschrottet. Einzig die 94 1538 überdauerte all die Jahre in Gönners. Nach einem Vierteljahrhundert verbreitete sich eine Sensationsnachricht wie ein Lauffeuer: 94 1538 soll wieder fahren!

Die Lokomotive wurde im Dampflokomotivwerk im thüringischen Meiningen wieder in einen betriebsfähigen Zustand versetzt. Heute ist sie normalerweise bei der Rennsteigbahn in Thüringen - ebenfalls eine Steilstrecke - im Einsatz. Zurzeit ist sie allerdings defekt und befindet sich im Ausbesserungswerk. Damit ist ein bedeutender Teil der Hinterländer Eisenbahngeschichte, wenn auch weit ab der Heimat, erhalten geblieben.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 15.02.2013 18:38 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de