



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 37

Mit Schiffsdiesel durchs Bergland

Gladenbach. Es dauerte recht lange, bis die Entwicklung der Diesellok ein Stadium erreicht hatte, das sie auch für sämtliche Alltagsdienste brauchbar machte.

Hauptknackpunkt war die Leistungsübertragung von der Motorwelle auf die Räder. Es mussten zunächst Getriebe entwickelt werden, welche die hohen Leistungen im Eisenbahnwesen übertragen konnten.

Deshalb gab es bei der Reichsbahn zunächst nur die unterschiedlichsten Typen von kleinen Rangierloks. Während diese ab Mitte der 1930er-Jahre in großen Stückzahlen für die Reichsbahn und Industriebetriebe in Serie gefertigt wurden, hatte die Reichsbahn vor dem Krieg nur eine serienreife Großdiesellok für den Streckendienst in Betrieb nehmen können.



Die V65 011 befand sich sehr lange als Leihgabe der DB im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. Dort entstand 1998 diese Aufnahme. Zwischen dem 2. und 3. Radsatz befindet sich die Blindwelle. Beachtenswert ist neben dem Stangenantrieb auch der Zugang zum Führerhaus über Treppe und Umlauf. Inzwischen befindet sich die Lok im DB-Museum Koblenz.

© Otto Runzheimer



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

Großdieselloks sind solche mit einer Leistung von mindestens 1000 PS. Im Krieg und bereits davor beschaffte vor allem die Wehrmacht für ihre Bedürfnisse noch neu entwickelte Diesellokomotiven. Solche Dieselloks waren dann auch die ersten, die im Hinterland zum Einsatz kamen.

Nach dem Krieg wollte die Bundesbahn die Entwicklung weiter vorantreiben und entwickelte verschiedene Typen von Dieselloks für den Streckeneinsatz. Aber auch die Industrie entwickelte, teilweise an die Vorkriegszeit anknüpfend, neue Dieselloks. Eines dieser Unternehmen war die Maschinenbau Kiel (MaK). Diese lieferte 15 aus ihrem Typenprogramm abgeleitete Loks an die Bundesbahn.

Dieser Vorgang war besonders bemerkenswert, da es sonst üblich war, dass die Bundesbahn ihre eigenen Loks in Zusammenarbeit mit der Industrie entwickelte und bestenfalls Einzelstücke von Industrieentwicklungen zur Erprobung mietete. Stationiert wurden diese 15 als V65 bezeichneten Loks alle im Bahnbetriebswerk (Bw) Marburg. Die Bezeichnung rührte vom 650 PS leistenden Dieselmotor her, dessen Ursprünge auf einen Schiffsdiesel zurückgehen. Mit Ausnahme der vom Betriebswerk (Bw) Dillenburg bedienten Strecken (Scheldetalbahn und Aar-Salzböde-Bahn) kamen die neuen Loks ab 1956 überall im Hinterland zum Einsatz. Aber auch auf anderen Nebenbahnen in Nordhessen waren die neuen Loks unterwegs. Einer der wichtigsten Einsatzorte war der Raum Frankenberg. Das ehemalige Bw Frankenberg, welches zur Außenstelle des Bw Marburg herabgestuft worden war, setzte die neuen Loks besonders intensiv ein.

Dieselloks ziehen nur noch die schweren Züge

Zusammen mit dem ebenfalls zu dieser Zeit aufkommenden Schienenbus wurden die Dampfloks so auf der oberen Edertalbahn und dem Streckenabschnitt Frankenberg – Allendorf – Bromskirchen – Winterberg fast vollständig abgelöst.

Einzig die schwersten Züge sowie Reserveeinsätze und solche, für die nicht genügend Dieselloks vorhanden waren, blieben den Dampfloks vorbehalten.

Damit wurde in weiten Teilen des Hinterlandes der Traktionswandel, also die Umstellung von Dampftrieb auf Elektro- oder wie hier Dieseltrieb so früh begonnen wie nur in wenigen anderen ländlichen Regionen der Bundesrepublik.

Lokomotiven von der Stange zu kaufen war zwar für die DB allemal ein Versuch wert, aber die Erwartung ohne Entwicklungskosten eine Eierlegendewollmilchsau für den Nebenbahndienst zu bekommen, zerschlugen sich.

Die Loks arbeiteten zwar insgesamt zufriedenstellend, allerdings waren 650 PS viel zu wenig und deshalb waren nicht selten zwei V65 vor einem Zug zu sehen. Ab 1962 erschienen die ersten V100 in Marburg und da das Bessere der Feind des Guten ist, lösten diese nicht nur die letzten Dampfloks, sondern auch die V65 ab.

Diese übertrugen die Kraft nicht mehr, wie bei der V65 über Blindwelle und Kuppelstangen, sondern über Gelenkwellen und waren als Drehgestelloks ausgeführt. Dabei darf allerdings nicht übersehen werden, dass die V65 aufgrund einer ausgeklügelten Mechanik fast dieselben Laufeigenschaften wie Drehgestelloks besaßen.



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

Zugferd diente heute noch als Museumslok

Nach ihrer Marburger Zeit kamen die V65 noch in Norddeutschland im Rangierdienst bis Ende der 1970er-Jahre zum Einsatz. Bis heute sind V65 001 und 011 als Museumsloks erhalten. Während Letzter noch 1985 an der großen Parade zum Jubiläum „150 Jahre Eisenbahnen in Deutschland“ in Nürnberg mit einem nachempfundenen Nebenbahnzug aus ihrer Marburger Zeit teilnahm, ist sie heute nicht mehr betriebsfähig. Hingegen ist V65 001 in Osnabrück, bei den dortigen Dampflokkfreunden betriebsfähig erhalten und bespannt dort Museumszüge.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 05.03.2014 14:35 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de