



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 13

Zug entgleiste in Gladenbach

Gladenbach. Am Nachmittag des 13. Februar 1991 kam es im Bahnhof in Gladenbach beim Rangieren zu einer Entgleisung.

Im Laufe der Jahrzehnte gab es zahlreiche Unfälle auf den Bahngleisen im Hinterland. Bei vielen entstand ein mehr oder weniger großer Schaden, manchmal waren tragischerweise Tote zu beklagen. Von einem größeren Zugunglücke blieb die Region verschont. Die Ursache für solche Unfälle lag entweder im technischen oder menschlichen Versagen oder schlichtweg in Unachtsamkeit.

Am Aschermittwoch des Jahres 1991 ereignete sich am Nachmittag ein Unfall auf der Aar-Salzböde-Bahn. Der Nahverkehrszug aus Herborn, war wie immer im Bahnhof angekommen und die Fahrgäste hatten den Zug verlassen. In Gladenbach war Endstation. Da am Gleis 1 nur ein sehr kurzer Bahnsteig vorhanden war, benutzten die Personenzüge in der Regel die Gleise 2 und 3. Dort begegneten sich die Züge aus Richtung Herborn und Niederwalgern. Man spricht vom Kreuzen.



Durch die Demontage eines Puffers am Waggon konnte die Lok entfernt werden. Während das Drehgestell noch auf den Schienen steht, wurde der Wagenkasten total verdreht.

© Otto Runzheimer



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

Ein solches Kreuzen war in fast allen Stationen der Aar-Salzböde-Bahn möglich. Zuletzt allerdings nur noch in Gladenbach, Hartenrod und Bischoffen. Da in Gladenbach zusätzlich noch Züge begannen und endeten, war es an der Tagesordnung, dass diese auf Nebengleisen abgestellt wurden, um weiterhin ein Kreuzen der Züge zu ermöglichen.

Genauso war es am Aschermittwoch 1991: Ein Zug sollte von Gleis 3 nach Gleis 1 umgesetzt werden. Zunächst ging alles seinen gewohnten Gang: Die Erlaubnis zum Rangieren wurde erteilt, der Zug setzte sich in Bewegung und hielt wieder an, nachdem er den Bahnübergang und somit die letzte Weiche hinter sich gelassen hatte.

Die Weichen 1, 2 und 3 wurden gestellt und die Garnitur, die aus einer Diesellok der BR 212 und zwei Silberlingen der 2. Wagenklasse bestand, setzte zurück.

Der erste Wagen passierte die Weiche 1 ebenso wie das vordere Drehgestell des zweiten Wagens. Dann aber geschah das Missgeschick. Vom Stellwerk aus wurde in diesem Moment die Weiche 1 abermals umgelegt, sodass nun das zweite Drehgestell des zweiten Silberlings und die „212“ wieder auf Gleis 3 fuhren.

Die sofort eingeleitete Bremsung kam zu spät, die Garnitur verkeilte sich, die Wagenkästen wurden an den Übergängen eingedrückt, die Achsen der Silberlinge sprangen teilweise aus den Schienen und bei Weiche 3 war das Gleis beschädigt.

Aus eigener Kraft konnte man sich hier also nicht mehr befreien. Es musste der Hilfszug aus dem BW Gießen angefordert werden. Dieser bestand aus einem so genannten Einheitshilfsgerätewagen, der alle nötigen Geräte für kleinere Unfälle bereit hielt und einer davor angehängten immer betriebsbereiten Diesellok, um im Ernstfall so schnell wie möglich starten zu können. Dieser Zug machte sich dann auch unmittelbar nach seiner Alarmierung auf dem schnellsten Weg nach Gladenbach.

Dabei befuhr er zunächst die Main-Weser-Bahn bis Niederwalgern und wechselte dort auf die Aar-Salzböde-Bahn. Der Wagen musste so nah wie möglich an die Unfallstelle herankommen.

Da aber durch den Unfall ein Rangieren in Gladenbach von der Seite Niederwalgern nicht mehr möglich war und es in Lohra nur noch eine Weiche gab, um das Raiffeisenlager anzuschließen, musste der Wagen von Niederwalgern bis nach Gladenbach bei langsamer Fahrt geschoben werden.

Da die am Hilfszug hängende „212 059“ keine Fernsteuerung aufwies, musste auf der offenen Plattform, des nunmehrigen Zuganfangs, ein Eisenbahner stehen und dem Lokführer per Hand signalisieren, dass die Strecke frei ist.

Der Eisenbahner der dazu bei winterlichem Wetter ständig seine Hand schwenken musste, war sicherlich nicht zu beneiden. Da dabei nicht die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern gefahren werden durfte und obendrein vor den Bahnübergängen gehalten werden musste, zog sich diese Fahrt in die Länge.

Als der Hilfszug in Gladenbach eintraf konnten die Arbeiten beginnen. Inzwischen hatte das Geschehen in Gladenbach die Runde gemacht und zahlreiche Schaulustige hatten sich am Bahnhof eingefunden.



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

Zunächst wurde die „212“ von den Silberlingen gelöst. Dies war relativ einfach, da diese nicht entgleist war und nur ein paar leichte Blebschäden aufwies.

Das Bergen der Wagen war schwieriger, aber wenige Stunden nach dem Bahnunfall konnten auch diese wieder eingeleist und der Zugverkehr zwischen Gladenbach und Niederwalgern wieder aufgenommen werden.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 08.03.2013 18:43 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de