



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 40

Lok stürzt in die Fluten der Perf

Gladenbach. Auch früher schon musste die Bahn zuweilen vor dem Wetter kapitulieren, wie am 7. Februar 1984 als bei einer Hochwasserkatastrophe bei Wiesenbach ein Damm unterspült wurde.

Während die Bahn mit ihren heutigen angeblich hochentwickelten Fahrzeugen im Sommer Züge wegen nicht mehr funktionierender Klimaanlage räumen lassen muss oder im Winter mit eher geringen Mengen an Eis und Schnee bereits zu kämpfen hat, war die Technik früher robuster gegen solche Wetterlagen.



Nach dem Rückgang des Wassers wird das ganze Ausmaß des Schadens deutlich. Während die Perf wieder normal in ihrem Flußbett dahinfließt und erste Vorarbeiten für die Bergung der Lok begonnen haben, sieht man an den Schienen und an der Lok noch gut wie hoch das Wasser gestanden haben muss.

© Manfred Ritter



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

Mit dieser Technik und einem höheren Material- und vor allem Personalaufwand galt die Devise „Alle reden vom Wetter, wir nicht.“ Mit dieser Losung warb die damalige Deutsche Bundesbahn stolz auf Plakaten, um so auf diesen Wettbewerbsvorteil aufmerksam zu machen.

Allerdings führten lokal begrenzte Extremwetterlagen auch im Hinterland immer wieder zu teils längeren Betriebsunterbrechungen auf den heimischen Eisenbahnlinien.

Solche Unterbrechungen konnten mehrere Wochen dauern, wenn durch Überflutungen der Bahndamm oder gar ganze Brücken weggespült wurden.

Dann musste – soweit dies möglich war – im betreffenden Abschnitt ein Schienenersatzverkehr mit Bussen auf öffentlichen Straßen eingerichtet werden, bis die Bahnanlagen wieder hergestellt waren.

Vor 30 Jahren lag Anfang Februar im Hinterland noch relativ viel Schnee, als in der Nacht vom 6. auf den 7. Februar die Wetterlage endgültig umschlug. Zum einen kam es zu einem stärkeren Temperaturanstieg, der den Schnee schnell schmelzen ließ, gleichzeitig regnete es sehr stark.

Neben anderen Regionen Deutschlands war das Hinterland besonders stark betroffen besonders kleinere Bäche verwandelten sich innerhalb kürzester Zeit in reisende Ströme. In manchen Dörfern hieß es Land unter. Im Landkreis wurde Katastrophalarm ausgelöst. Nicht nur Häuser und Betriebe waren betroffen, sondern auch die Verkehrsinfrastruktur. Straßen wurden überflutet und der Bahndamm zwischen Wallau und Buchenau an mehreren Stellen beschädigt, wie die OP damals berichtet.

Den eindrucksvollsten Schaden gab es aber bei Wiesenbach zu vermelden. Eine Lok war um kurz nach 7 Uhr in die Fluten der Perf gestürzt. Die Unglücksstelle befand sich bei Bahnkilometer 29,1. Also genau in der Mitte zwischen den Eisenbahnbrücken über die Perf und über den Boxbach, nur wenige Meter vor letztere mündet der Gladenbach in den Boxbach.

Am etwa 300 Meter langen Abschnitt des Bahndamms zwischen diesen beiden Brücken kam es zu einem erheblichen Rückstau des Wassers, welches in der Folge den Damm immer mehr aufweichte. Die Wassermassen überfluteten schließlich sogar den Bahndamm. Das registrierte auch der Lokführer, des von Wallau kommenden Zuges. Dieser hatte, wie Gerhard Moll im Buch „Die Baureihe V100“, erschienen 2010 im EK-Verlag in Freiburg, auf Seite 135 schreibt, einen Vorsichtsbefehl erhalten und auf Sicht zu fahren.



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

Er erkannte die Gefahren und wollte den Zug nun stoppen, doch es war bereits zu spät. Der Bahndamm konnte den Kräften, die von der noch 10 Kilometer in der Stunde schnellen Lok über das Gleisbett auf ihn übertragen wurden nicht mehr standhalten. Große Teile des Bahndamms scherten in Fahrtrichtung rechts ab, die Lok neigte sich und kippte schließlich in die Wassermassen. Der Lokführer konnte sich selbst nicht mehr in Sicherheit bringen und erst durch die Rettungskräfte befreit werden.

Ihm muss das Wasser im wahrsten Sinne des Wortes bis zum Hals gestanden haben, wie Moll weiter berichtet. Denn die Lok und damit auch große Teile des Führerhauses lagen unter Wasser.

Glück im Unglück war allerdings, dass die Kupplung zwischen der Lok und dem ersten Wagen gerissen war. Damit blieben die drei Personenwagen auf dem Bahndamm stehen. In denen befand sich nur ein Zugführer, da es sich um die Überführung eines sogenannten Leerreizeuges nach Gönnern handelte. Der Zugführer blieb damit unverletzt.

Wären die Wagen mit in die Perf gerissen worden, hätten sie sich verkeilen können und zusammen mit anderem Treibgut für einen noch größeren Rückstau der Wassermassen führen können.

Die ohnehin in den Firmen an der Perf entstanden Hochwasserschäden, wären womöglich noch gravierender geworden.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 05.03.2014 14:56 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de