



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

**Oberhessische Presse**  
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 41

## „Goliath“ hebt Lok zurück auf Schienen

**Gladenbach.** Das Hochwasserunglück vom 7. Februar 1984 hatte erhebliche Auswirkungen auf die Betriebsführung der Scheldetalbahn.

Neben dem Personenverkehr, der in diesem Abschnitt als Schienenersatzverkehr mit Bussen auf der Straße abgewickelt werden musste, betraf die Unterbrechung besonders den Güterverkehr. Der wichtigste Güterkunde, die Breidenbacher Hütte war nun nicht mehr über die Obere Lahntalbahn erreichbar. Deshalb musste man wieder den Güterverkehr über die Steilstrecke aufnehmen. Das war zwar prinzipiell möglich, hatte aber einen hohen Material- und Personalaufwand und entsprechende Kosten zur Folge.



*Die Lok hängt am Kran und schwebt auf das Gleis zurück. Rechts unter den Gegengewichten des Krans erkennt man dessen Stützen, die sich auf Schwellenstapel auf extra gebauten Stahlbetonfundamenten abstützen.*

© Manfred Ritter



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

Denn bei der Hinfahrt bergauf über die Steilstrecke waren die Züge so schwer, dass gemäß der Steilstreckenvorschrift eine Diesellok den Zug ziehen und eine weitere den Zug nachschieben musste. Auf der Rückfahrt bergab mussten sich beide Loks an der Zugschleife befinden. Wegen dieses Aufwandes war der Güterverkehr über die Steilstrecke einige Jahre zuvor eingestellt worden und wurde nun ein allerletztes Mal über selbige reaktiviert.

Aber auch die Bergung der verunglückten Lok gestaltete sich sehr aufwändig. In den ersten Tagen nach dem Unglück zog sich das Wasser zurück und manchmal hüllte sich der frisch gefallene Schnee wie ein Leichentuch um die Lok. Als erste Arbeiten mussten die in die Luft ragenden Gleis-Reste entfernt sowie Fundamente für die Stützen des Krans am Bahndamm gegossen werden und neben der Lok, wo sich zuvor der Bahndamm befand, der Untergrund mit alten Holzschwellen ausgelegt werden. Der letzte Schritt war nötig, da die Lok nicht mit einem Mal angehoben und wieder aufs Gleis gesetzt werden konnte. Sie musste zunächst aus ihrer seitlichen Lage aufgerichtet werden.

### **Lok wird zunächst auf Holzschwellen gesetzt**

Ohne die Holzschwellen wäre die Lok dabei wahrscheinlich mit ihren Rädern derart in den Untergrund gepresst worden, dass man sie nicht mehr in einem Stück hätte bergen können. Denn die Bundesbahn musste ohnehin schon einen ihrer drei stärksten Krane aufbieten: „Goliath“, der 150-Tonnen-Kran aus Dortmund. Die 150 Tonnen beziehen sich dabei auf die Last, die der Kran bei seiner engsten Ausladung maximal heben kann. Je weiter die Ausladung, desto geringer wird dieser Wert. Der Kran reiste über Marburg an.

Der Kranzug besteht neben dem Kran selbst aus einem Schutzwagen für den Ausleger, einem Gegengewichtswagen und einem Begleitwagen. Zur zusätzlichen Unterstützung war noch der Hilfszug aus Gießen mit seinem Einheitshilfsgerätewagen vor Ort.

### **Bahn verzeichnet einen Schaden von 500 000 Mark**

Alle Wagen mussten in Wallau so rangiert werden, dass der Zug vor Ort richtig stand. Dann konnten die eigentlichen Bergungsarbeiten am 14. Februar beginnen.

In einem ersten Schritt wurde der eigentliche Kran mit dem Gegengewichtswagen an das Damm-Ende gefahren. Nachdem die Stützen ausgefahren waren und ein Gegengewicht am Kran angehängt war, konnte das „Ungetüm“ erstmals aufgerichtet werden. Nun konnte die 64 Tonnen schwere Lok angehängt und zunächst grob ausgerichtet auf ihren Rädern auf die Holzschwellen aufgesetzt werden.



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

Danach wurde das zweite Gegengewicht am Kran angehängt und der Gegengewichtswagen an eine andere Lok gehängt und weggezogen. Bei den Bergungsarbeiten waren zwei Loks im Einsatz, die zuerst die Wagen rangieren und zum Schluss auch noch die geborgene Lok abschleppen mussten. Nun wurde die verunglückte Lok ein weiteres Mal angehoben, um sie richtig auszurichten. Nachdem sie zwischenzeitlich auf den Holzschwellen abgesetzt worden war, wurde sie nun endgültig angehoben. Als dabei genügend Höhe erreicht war, schwenkte der Kran um 180 Grad. Nun wurde die Lok auf das Gleis gesetzt, um abgeschleppt zu werden. Nachdem der Kran wieder abgebaut war, traten die Fahrzeuge die Rückreise an.

Die Schadenskosten beliefen sich auf 500 000 Mark, wie die OP damals berichtete. Es dauerte bis zum 20. Februar, bis der Zugbetrieb wieder durchgehend aufgenommen und die Güterzüge wieder über Wallau verkehren konnten. Vorher musste der Damm instandgesetzt und die Lücke im Gleis geschlossen werden.

Bis 2002 gab es in dem betreffenden Abschnitt noch Güterverkehr, wenig später wurden die Gleise in diesem Bereich abgebaut. Ziemlich genau dort, wo der Damm einst brach, - befindet sich heute wieder eine Lücke, denn die Perf wurde in diesem Bereich umgeleitet, und die alte Perfbrücke steht heute ohne Perf und Gleise da.

Die Lok dagegen gibt es noch heute. Sie war wenige Monate nach dem Unglück wieder im Einsatz und gelangte nach ihrem Ende bei der DB über eine Zwischenstation bei den Österreichischen Bundesbahnen zu einer französischen Gleisbaufirma, wo sie noch immer Dienst tut. Der Kran wird noch heute von der DB unter anderem für solche Notfälle eingesetzt.

*von Stefan Runzheimer*

*Veröffentlicht am 05.03.2014 15:06 Uhr*



Quelle: [www.op-marburg.de](http://www.op-marburg.de)