



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 26

Im Schuppen werden Loks gewartet

Gladenbach.

Der Gladenbacher Lokschuppen ist zurzeit in aller Munde und gehört wohl bald der Geschichte an. Deshalb soll in diesem Serienteil seine einstmalige historische Bedeutung beleuchtet werden.

Im Gegensatz zum Bahnhofsgebäude von Gladenbach, das in den ersten Jahrzehnten immer wieder erweitert wurde, gehört der Lokschuppen nicht zur Erstausstattung der Aar-Salzböde-Bahn.

Als die Bahn in den ersten gut sieben Jahren ihres Bestehens ab Mai 1894 nur bis Weidenhausen in Betrieb war, genügten eine Personenwagen-Garnitur und eine Dampflok. Für die Dampflok gab es in Weidenhausen einen eigenen Lokschuppen mit Wasserkran und Bekohlungsanlage.



Eine Dampflok der Baureihe 50 vor dem Lokschuppen. Es war Wochenende, deshalb wurde die Lok dort abgestellt. Die Stände im Schuppen waren alle belegt.

© Manfred Ritter



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

Diese Anlagen befanden sich in Erdhäuser Gemarkung in etwa dort, wo heute die Straße „Am Weidenhäuser Bahnhof“ parallel direkt neben der alten Bahnstrecke verläuft, auf einer Fläche, die schon lange vor der Stilllegung der Aar-Salzböde-Bahn für gewerbliche Zwecke genutzt wurde.

Als aber 1901/2 die Strecke zuerst bis Hartenrod und dann durchgehend bis Herborn befahrbar war, genügte eine Lok nicht mehr. Deshalb entstand kurz nach der Jahrhundertwende der Lokschuppen in Gladenbach. Da die Loks immer größer und leistungsfähiger wurden, wurde das Bauwerk entsprechend großzügig dimensioniert. Es gab zwei Gleise, die jeweils über ein Tor in der Ostseite des Schuppens erreichbar waren. Das heute von außen betrachtet linke Holztor ist noch ein Original aus der Dampflokzeit, während das Rolltor eine Zutat des späteren Eigentümers ist.

Diese Tore waren 3,80 Meter breit und fast 5 Meter hoch. Der große vordere Teil des Lokschuppens, in dem auch die Gleise lagen, ist knapp über 30 Meter lang.

Unmittelbar hinter den Toren begannen die Arbeitsgruben, diese erstreckten sich bis zum Gleisende und waren etwa 27 Meter lang.

Diese Gruben waren nötig, um die Lokomotiven von unten untersuchen zu können. Ebenso wurden dort einfache Reparaturen ausgeführt und die Loks nach Dienstende geölt und geschmiert. Der Zugang zu den Gruben war an beiden Enden durch zwischen den einzelnen Schienen des Gleises befindliche Treppen möglich. Die Schienen waren im gesamten Grubenbereich nicht auf Schwellen sondern auf den Außenwänden der Gruben befestigt.

Das Arbeiten in den Gruben war alles andere als eine angenehme Arbeit, denn sie waren oben nur etwa 1 Meter und unten nur etwas über 50 cm breit und ein Erwachsener konnte in ihnen auch nicht unbedingt stehen.

Über den Gleisen befanden sich mehrere auch heute noch fast vollständig vorhandene Rauchabzüge, unter denen die Schornsteine der Dampfloks stehen mussten, damit das Gebäude nicht verqualmt wurde.

Da es nur in Niederwalgern und Herborn Drehscheiben gab, aber nicht in Gladenbach kamen die Dampfloks vorwärts und rückwärts im Lokschuppen an, deshalb gab es auch in der Mitte des Gebäudes diese Abzüge.

Unmittelbar vor dem Lokschuppen befanden sich in den beiden Zufahrtsgleisen einst Schlackegruben, dort wurden die Dampfloks von den Verbrennungsrückständen gereinigt.



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

An Wochenenden und nachts wird viel gearbeitet

Da die Dampfloks mit der Zeit immer länger wurden, musste man sich schon Anfang der 1920er-Jahre überlegen, wie man die einzelnen Loks der unterschiedlichen Typen und Längen abstellt, um noch über die Treppen in die Gruben gelangen zu können.

In der Regel wurden kleinere Reparaturen nur nachts und an den Wochenenden aus geführt, weil dann die Loks nicht oder nur teilweise für den Verkehr benötigt wurden.

Ab den 30-er Jahren hatte man Mühe die nun eingesetzten Loks im Schuppen unterzubringen, und spätestens mit Erscheinen der BR 50 mussten immer eine oder zwei Loks vor dem Schuppen abgestellt werden.

Ebenso wurden dort Loks abgestellt wenn man innen nicht genug Platz für Arbeiten hatte.

Der Wasserturm hinter dem Lokschuppen wurde erst in den 40-er Jahren errichtet.

Die Bahnbus-Garage zwischen dem Lokschuppen und Gleis 9 ist eine Zutat der 50-er Jahre.

Dieses Gleis 9 hatte zum einen den Zweck die Bekohlungsanlage mit Kohle zu versorgen, zum anderen diente es als so genanntes Ausziehgleis, um die Güterwagen zur Ladestraße zu rangieren, deshalb war es 240 Meter lang.

Davon befanden sich etwa 145 Meter auf dem Grundstück, das die Bahn einst mitsamt dem Lokschuppen an einen Gladener Bauunternehmer verkauft hatte.

Das Gleis durchzog einst dieses Grundstück auf voller Länge und endete an der Böschung. Zumaldest zeitweise befand sich zwischen dem Streckengleis nach Herborn und Gleis 9 hinter dem Wasserturm ein weiteres Gebäude, das wohl als Baustofffabrik genutzt wurde.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 24.10.2013 16:00 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de