

Totgesagte leben länger

Jubiläum Großes Fest zum 100-jährigen Bestehen der Staudenbahn lockte viele Gäste an

VON WILHELM UNFRIED

Oberneufnach Als vor 100 Jahren der erste durchgängige Zug auf der Staudenbahn zwischen Gessertshausen und Türkheim fuhr, standen sicher auch Menschen am Bahngleis um diesen Fortschritt zu feiern, denn in den Stauden legte man große Hoffnung in das Stahlross, sollte es doch auch wirtschaftlichen Aufschwung bringen. Jetzt, 100 Jahre später, gehört der Zug zu den Relikten vergangener Zeiten. Nach dem Zweiten Weltkrieg begann für die Staudenbahn ein schleichernder Tod bis zur endgültigen Einstellung des Personenverkehrs im Jahre 1991. Zum 100. Geburtstag dampfte aber wieder eine Lokomotive durch das Neufnach und wurde von vielen Eisenbahnfreunden stürmisch begrüßt. Am Oberneufnacher „Baheisla“ hatte der Brauchtumsverein eine Jubiläumsparty organisiert.

Beim ersten Zug vor 100 Jahren, es war genau der 11. Dezember 1912, werden die Menschen wohl gefroren haben. Zum Bahnfest 2012 lachte die Sonne am Himmel und die Menschen standen in T-Shirts an den Haltestationen.

Die Blaskapelle wartete am Gleis

Pünktlich um 10.25 Uhr ließ Gerhard Eberhard, Vorsitzender des Brauchtumsvereins Oberneufnach, den Bahnübergang von der Feuerwehr sperren. Die Musikanten der Blaskapelle Oberneufnach brachten sich in Stellung. Gebannt schauten die Eisenbahnfans nach Norden. Und dann sah man zunächst eine dunkle Rauchwolke und wenig später hörte man das Keuchen der Dampflok aus der Baureihe 38, ehemals preußische P8 (siehe Info).

Elegant stoppte der Lokomotivführer genau am Baheisla und einer der ersten, der den Zug verließ, war Hubert Teichmann, ein Mann der an die Zukunft der Staudenbahn glaubt und der seit Jahrzehnten mit dem Verein der Staudenbahnfreunde für die Wiederbelebung der Strecke kämpft. Viele stiegen nun schnell zu um die letzten Meter der Fahrt von Augsburg nach Markt Wald mitzerleben. Die Musikanten hatten gerade das zweite Lied angestimmt, ein Pfiff und dann setzte sich das Stahlross wieder schnaubend in Bewegung. Es blieb nicht viel Zeit die österreichischen Zugarnituren inklusive eines Salonwagens in Augenschein zu nehmen.

Dafür wurden die Fans dann in Markt Wald durch einen Lokwechsel entschädigt. „Die Lok fährt jetzt ja rückwärts“, meinte der kleine Niklas, der mit Mutter und Vater aus Schlingen angereist war, um so eine Lokomotive aus nächster Nähe zu betrachten. Schnell war die Lok wieder angekuppelt und der Zug setzte sich wieder in Richtung Augsburg in Bewegung. Dort war großes Dampfloktreffen im Bahnpark.



Viel bestaunt wurde die alte Dampflok bei ihrem Halt am Oberneufnacher Bahnheisla. Zum Jubiläum der Staudenbahn wurde der Zug mit viel Publikum und Blasmusik empfangen. Außerdem hatte der Brauchtumsverein ein buntes Fest organisiert, zu dem auch eine Oldtimerschau gehörte.

Fotos: Unfried

Doch viele Besucher stiegen am Bahheisla in Oberneufnach wieder aus. Bei der kleinen Mara aus Mindelheim ließ das Interesse für das schwarze Ungeheuer schnell nach, sie hatte nur noch Augen für das Kinderschminken.

Die Älteren bestaunten die Parade der Oldtimer vom Motorrad über schicke Cabriolets bis hin zu den Dieselsrössern. Außerdem gab es Ponyreiten für Kinder oder Kutschfahrten für die ganze Familie.

Und wer sich über die Geschichte der Staudenbahn informieren wollte, der konnte dies im Bahheisla tun. Zahlreiche Dokumente und viele Berichte der Heimatzeitung belegen eine bewegte Vergangenheit.

1891 wurde erstmals über den Bau einer Bahn zwischen Gessertshausen und Türkheim diskutiert. 1910 war das erste Teilstück zwischen Gessertshausen und Fischach fertig gestellt. Es folgte das Teil-

stück Ettringen – Markt Wald und schließlich die Strecke Fischach – Markt Wald. Anfangs waren Reisende von Ettringen nach Augsburg sowohl über Gessertshausen oder Buchloe etwa zwei Stunden unterwegs.

1967 fuhr die letzte Dampflok auf der Strecke. Der Personenverkehr ging kontinuierlich zurück, nicht zuletzt weil man in die Strecke nichts mehr investierte. Langsamstellen hielten den Verkehr auf und machten die Staudenbahn unattraktiv. Dazu passte, dass 1982 der Streckenabschnitt Ettringen – Markt Wald für den Personenverkehr gesperrt werden musste. Heute ist der Gleiskörper mit Gestrüpp überwuchert.

Der schleichende Tod ging weiter: Der Personenverkehr zwischen Türkheim und Ettringen endete 1987 und der letzte Akt des Dramas endete mit der Schließung der Stre-

cke Gessertshausen – Markt Wald im Jahre 1991. Doch die Hoffnung stirbt zuletzt. Diese Teilstrecke wurde dem Staudenbahn-Schienenweg-Trägerverein übertragen. Inzwischen regt sich wieder Leben auf der Staudenbahn. Der Güterverkehr zwischen Ettringen und Türkheim sowie im nördlichen Abschnitt kam in Schwung, seit 2005 gibt es unregelmäßige Ausflugsfahrten zwischen Augsburg und Markt Wald. Diejenigen, die an eine Zukunft der Staudenbahn glauben, fordern einen S-Bahnverkehr zwischen Langenuefnach und Augsburg.

Für eine Durchgängigkeit der Strecke müsste dann aber die Strecke Markt Wald – Ettringen saniert werden. Vielleicht machen steigende Ölpreise eine Wiederbelebung der Staudenbahn eines Tages im Vergleich mit dem Auto wieder rentabel. Nicht umsonst heißt es schließlich: „Totgesagte leben länger“.

Die Lok P8

Die ab 1906 gebaute preußische P8 war mit über 3500 Exemplaren die meistgebaute deutsche Reisezuglokomotive. Die Besonderheit der P8 war die damals neuartige Heißdampfbauart, die in Verbindung mit einem einfachen Zweizylinder-Triebwerk die optimale Bauart für einen wirtschaftlichen Betrieb darstellte. Die Lokomotive wurde mehrmals baulich verändert und technisch immer ausgereifter. Später wurde sie dann auch in Rumänien in Lizenz nachgebaut. Die P8 erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern (vorwärts) und 50 rückwärts. Die Maschine hat 1180 PS und ist fast 19 Meter lang. Die Kohlen- und Wasservorräte betragen sieben Tonnen beziehungsweise 21 Kubikmeter.