



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 7

Der rote "Retter der Nebenbahnen"

Gladenbach.

Er war unkomfortabel, im Winter kalt und im Sommer heiß, der sogenannte Schienenbus sicherte dennoch jahrzehntelang die Existenz der Nebenbahnen.

Zu der Geschichte der Eisenbahnen im Hinterland gehören nicht nur die Bahnstrecken sondern auch die jahrzehntelang auf ihnen eingesetzten Fahrzeuge. Deshalb werden in dieser Serie auch markante Schienenfahrzeuge vorgestellt. Den Anfang macht dabei der legendäre Schienenbus, der Generationen von Hinterländern zur Arbeit oder zur Schule brachte.



Der VT 95.9, hier bereits als BR 795, in den 1970ern im Bahnhof Gladenbach. Vorne und hinten die Triebwagen, in der Mitte die Beiwagen. In jedem Triebwagen sitzt ein Lokführer, die Verständigung erfolgt mittels Klingelleitung.

© Manfred Ritter



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

Spätestens seit den 1930ern war klar, dass ein Betrieb auf Nebenbahnen in Randzeiten mit einer Dampflok und ein bis zwei Wagen, welche hohe Personal- und Betriebskosten zur Folge hatten, angesichts des aufkommenden Busverkehrs keine großen Zukunftschancen haben wird. Bahnindustrie und -gesellschaften versuchten deshalb Personenwagen zu entwickeln, die über einen eigenen Antrieb durch Verbrennungsmotoren verfügten. Auf diese Weise entstanden die ersten Schienenbusse, welche einen halbwegs wirtschaftlichen Bahnbetrieb auch in Randzeiten zuließen. Allerdings gelang der Durchbruch erst nach dem Zweiten Weltkrieg der Waggonfabrik Uerdingen mit ihrem „Uerdinger Schienenbus“.

Nach einem Dutzend Prototypen begann die Serienfertigung der Baureihe VT95.9, die einen Motor besaß und auf einer von zwei Achsen angetrieben war. Der Motor war ein Büssing-Unterflurmotor aus dem Lastwagenbau, der sich mit seinen rund 100 Kilowatt als nahezu unverwüstlich erweisen sollte. Es waren 57 Sitzplätze auf in Fahrtrichtung umklappbaren Sitzbänken vorhanden. Bis 1958 hatte allein die Deutsche Bundesbahn 572 Serienfahrzeuge. Zusätzlich gab es fast genauso viele Beiwagen, die ebenfalls zweiachsig aber antriebslos und etwas kürzer weil ohne Führerstände ausgestattet waren. Es konnte maximal vierteilig gefahren werden. Das Fehlen der Führerstände machte ein „Umfahren“ der Beiwagen an den Endbahnhöfen erforderlich, was Zeit und Geld kostetet. Auch ließ die Leistung des Motors und die abweichende Bauart der Kupplungen, die das Anhängen von normalen Waggons ausschloss, zu wünschen übrig.

Die Konsequenz war der weiterentwickelte VT98.9, bei dem alle diese Nachteile beseitigt wurden. Der Motor war zweimal vorhanden und trieb auch die zweite Achse an. Zu den 329 ab 1955 gelieferten Triebwagen kamen 320 Beiwagen und 321 Steuerwagen. Mit einer zusätzlichen Bremse war es auch möglich die Steilstrecke der Scheldetalbahn zu befahren.



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

Technisch war es möglich neunteilig mit einem Lokführer zu fahren, wobei in der Praxis maximal sechsteilig gefahren wurde. An Endbahnhöfen, wechselte der Lokführer nun nur den Führerstand. Dies sind die Gründe, weshalb die VT95.9 bis 1980 verschwand, während die VT98.9, seit 1968 als Baureihe(BR) 798 bezeichnet, noch bis in die 90er im heimischen Raum zu beobachten waren. Ab 1988 erhielten einige noch automatisch schließende Türen und wurden als BR 796 eingeordnet, sodass auch auf den Zugbegleiter verzichtet werden konnte. Dadurch verloren die Schienenbusse aber einen Teil ihres Flairs, war es doch, wenn auch offiziell verboten, im Sommer eine Selbstverständlichkeit, während der Fahrt die Türen zu öffnen, um den Innenraum mit dem Fahrtwind zu kühlen. Bei Privatbahnen und Museumsbahnen blieben viele bis heute betriebsfähig erhalten. So auch bei den Oberhessischen Eisenbahnfreunden in Gießen. Die Fahrzeuge trugen zahlreiche Spitzennamen wie „Schom“ als Kurzform für Schienenomnibus oder „Roter Brummer“ wegen des Fahrgeräusches. Der eindrucksvollste war aber „Retter der Nebenbahnen“, sicherte er doch über Jahrzehnte deren Existenz. Allerdings hätte spätestens um 1980 ein Nachfolger eingeführt werden müssen, um der Konkurrenz durch den Straßenverkehr in Bezug auf Reisezeit und -komfort entgegenzuwirken. Dieser kam aber erst Ende der 80er/Anfang der 90er-Jahre flächendeckend, als es für viele Strecken bereits zu spät war.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 25.01.2013 17:59 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de