



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

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 30

Mehr Komfort auf den Nebenbahnen

Gladenbach. Dieser Teil widmet sich einem ganz besonderen Personenwagen, der über Jahrzehnte auch von Gladenbach aus eingesetzt wurde.

Auf den Bahnen im Hinterland wurden im Laufe der Geschichte viele verschiedene Bauarten von Personenwagen eingesetzt. Wenn man sie alle nennen wollte, könnte man zum einen nie sicher sagen, ob man nicht doch eine vergessen hat, zum anderen würde es den Rahmen dieser Serie sprengen.



Das Bild entstand beim Hessencourier und zeigt den ältesten erhaltenen Langenschwalbacher. Neben den Drehgestellen und dem Leichtbau waren die abgerundeten Dachenden ein weiteres Merkmal dieser Bauserie..

© Stefan Runzheimer



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

Die Aar-Salzböde-Bahn war eine der ganz wenigen Bahnstrecken in Deutschland auf denen über Jahrzehnte Personenwagen der Bauart Langenschwalbach zum Einsatz kamen. Diese boten schon sehr früh einen für Nebenbahnen ungewöhnlich hohen Komfort.

Der Name Langenschwalbacher leitet sich aus dem Endbahnhof der ersten Einsatzstrecke zwischen den damals international höchst bedeutsamen Kurorten Wiesbaden und Langenschwalbach (dem heutigen Bad Schwalbach) ab. Diese wurde 1889 eröffnet und wies große Steigungen sowie enge Radien auf, in denen die damals üblichen zwei- und dreiaxigen Wagen ein entsprechend bescheidenes – für die internationalen Kurgäste als nicht standesgemäß empfundenen – Fahrverhalten aufwiesen. Dann setzten sich in den bedeutenden Schnellzügen immer mehr die Wagen mit Drehgestellen durch, da diese ein besseres Fahrverhalten aufwiesen. Um den Komfort auf der Langenschwalbacher Bahn zu steigern, scheute die Staatsbahn keine Mühen und Kosten und so wurde Anfang der 1890er Jahre dieser Personenwagen entwickelt und erstmals gebaut, bei dem dann auch Drehgestelle zum Einsatz kamen.

Die ganze Konstruktion musste besonders leicht ausfallen, damit auf den starken Steigungen eine ausreichende Anzahl von Wagen in einem Zug befördert werden konnten. Der große Erfolg der Wagen führte dazu, dass diese auch für andere Nebenbahnen beschafft wurden und die Konstruktion immer ein wenig weiterentwickelt wurde. Neben kombinierten Post- und Gepäckwagen entstanden Personenwagen für alle vier damaligen Wagenklassen, die oftmals zwei Klassen pro Wagen aufwiesen.

Bis Ende der 1920er Jahre gab es in Deutschland vier Wagenklassen. Dabei war die 4. Klasse noch einfacher ausgeführt als die 3. Klasse. Die Holzbänke in der 4. Klasse bestanden meist nur aus 2 Holzbohlen von denen die eine als Sitzfläche und die andere als Rückenlehne verwendet wurden. Nach dem Aus der 4. Klasse wurden die Wagen aber nicht verschrottet, sondern in Wagen der 3. Klasse umgezeichnet.





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

Reduzierung von vier auf zwei Wagenklassen

1956 wurde dann eine weitere Wagenklasse abgeschafft. Diesmal traf es die 1. Klasse. Dass man heute noch in einer 1. Klasse Reisen kann, hängt damit zusammen, dass damals die Wagen der 2. Klasse in Wagen 1. Klasse und die Wagen 3. Klasse in Wagen 2. Klasse umgezeichnet wurden. So gab es auch einige Langenschwalbacher, die ursprünglich als Wagen 4. Klasse beschafft wurden, die meisten Jahre ihrer Einsatzzeit als Drei-Klasse-Wagen eingesetzt wurden und zum Ende ihrer Laufbahn noch zu Wagen 2. Klasse wurden.

Neben ihrer Stammstrecke wurden andere Nebenbahnen in verschiedenen hessischen Mittelgebirgen die Haupteinsatzregion der Langenschwalbacher. Die genaue Anzahl der gebauten Wagen ist unklar, sie müsste aber in etwa 270 betragen wie Norbert Eifler in seinem 1978 beim Freiburger Eisenbahn Kurier Verlag erschienenen Standardwerk „Der Langenschwalbacher – Geschichte eines außergewöhnlichen Reisezugwagens. Band 1 der Reihe Reisezugwagen“ aufführt.

Neben vielen Fotos, die den Einsatz auf der Aar-Salzböde-Bahn dokumentieren gibt das Werk von Eifler noch genauere Auskunft. Denn dort sind für den Heimatbahnhof Gladenbach, in dem die Wagen stationiert waren, im Zeitraum von 1920 bis 1945 mindestens fünf Wagen dauerhaft und mindestens acht Wagen zeitweise nachgewiesen.

Mindestens deshalb weil die ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen Wagen, die bis 1945 aus dem Dienst ausschieden, nicht berücksichtigten. Ende der 50er waren die Wagen dann in Dillenburg beheimatet, der Einsatz auf der Aar-Salzböde-Bahn blieb aber bestehen. Von den Fotos, die den Einsatz auf dieser Strecke dokumentieren hat es eines sogar zum Titelbild für die Schrift „750 Jahre Bad Endbach“ gebracht. Da viele Wagen nach dem Ausscheiden aus dem Reisezugdienst als Bahndienstwagen, also für interne Aufgaben, weiter verwendet wurden, blieben fünf bis heute erhalten. Davon haben zwei beim Hessencourrier die, wegen des Bahndiensteinsatzes entfernte, Inneneinrichtung zurückerhalten.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 18.10.2013 17:29 Uhr

Quelle: www.op-marburg.de