

Günter König

Personenwagen 44 – 47 und 54 – 56

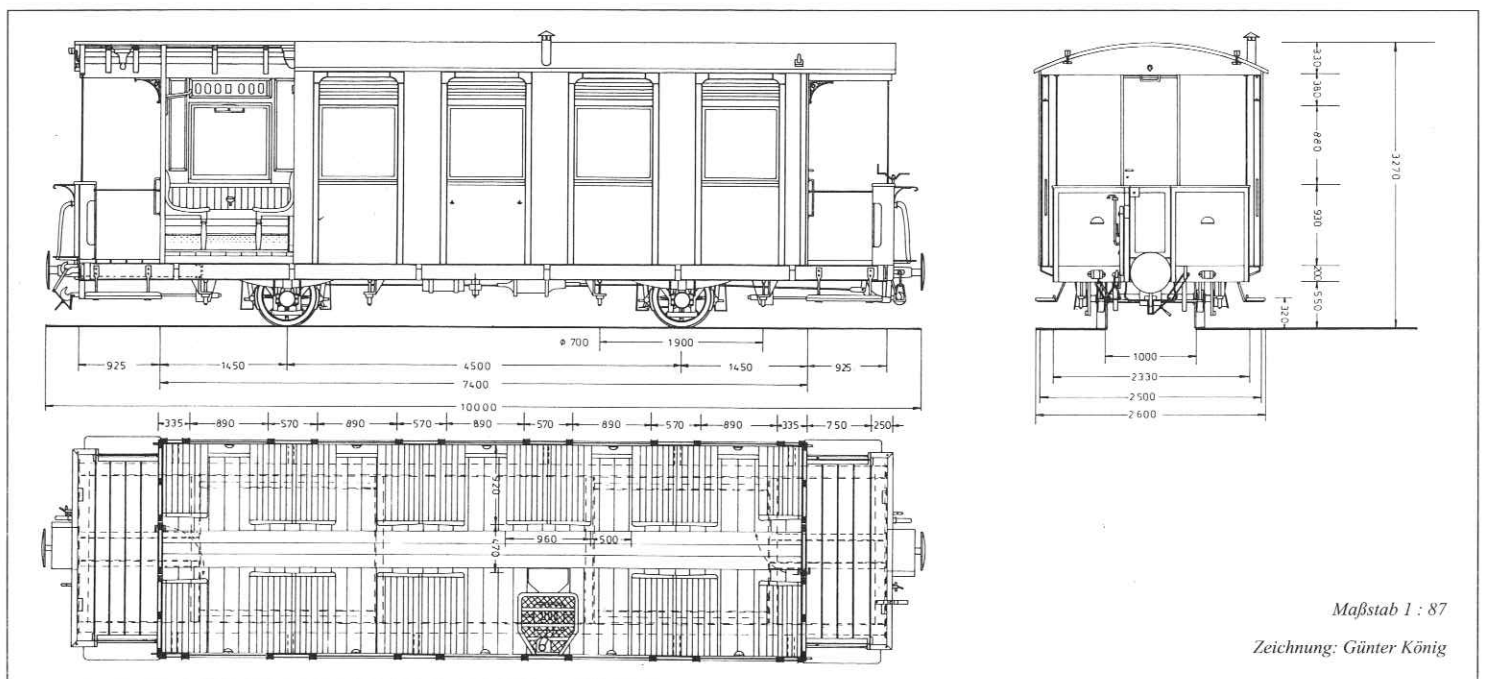
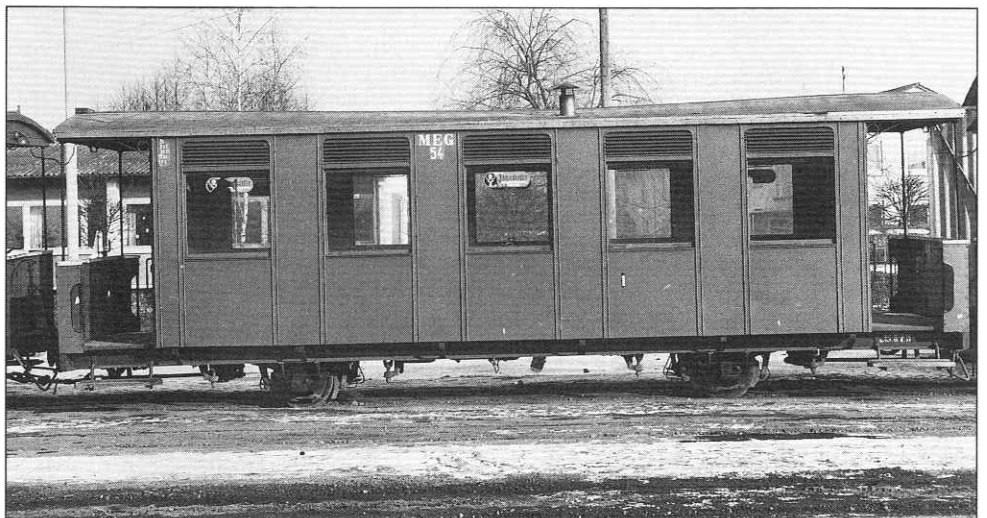
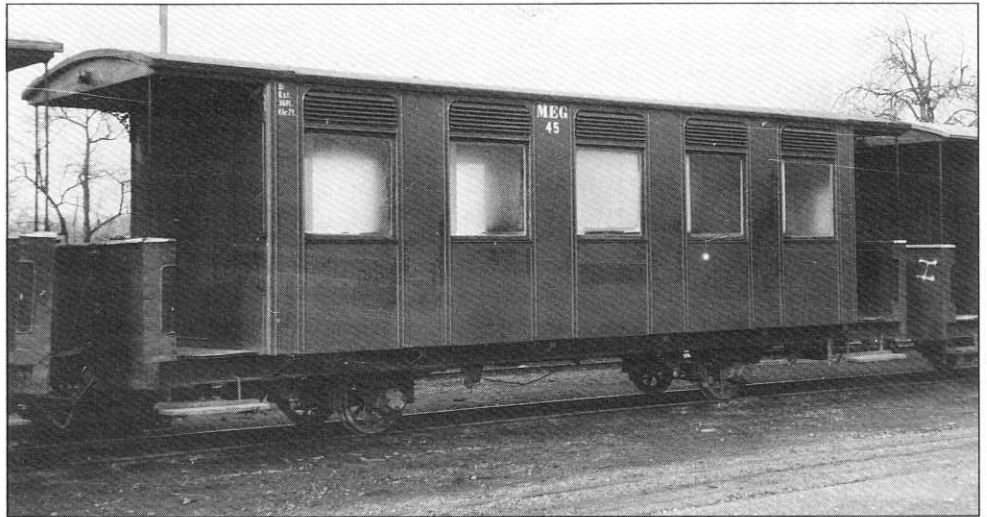
der Mittelbadischen Eisenbahn-Gesellschaft (MEG)

Zur Betriebseröffnung der Nebenbahn Schwarzach – Rastatt am 2. 5. 1909 der >Straßburger Straßenbahn Gesellschaft< (SSB) lieferte deren Hauptwerkstätte 4 neue Dritte-Klasse-Wagen und stellte sie unter den Nummern 124 – 127 in Dienst. Zwar wurde in den Hauptabmessungen weitgehend auf die bereits vorhandenen Wagen 72 – 85 der Belgischen Waggonfabrik l'Exploitation des Chemins de Fer Vincinaux in Louvain zurückgegriffen, doch näher betrachtet handelt es sich bei den neuen Wagen um eine eigenständige Entwicklung der SSB-Werkstätte. Soweit dies von den zur Serie gehörenden belgischen BCI bekannt ist, hatten diese einachsige Drehgestelle. Die Wagen 124 – 127 dagegen hatten Lenkachsen erhalten. Außerdem wurde der Wagenkasten mit 5 großen Fenstern und breiten dazwischenliegenden Fensterstegen ausgeführt. Dadurch war der Wagenkasten wesentlich stabiler als bei den 10fenstrigen Vorgängermodellen.

Im Aussehen paßten sich die neuen Wagen denen der Badischen Staatsbahn an. Von der Raumaufteilung waren die SSB-Ci sogar großzügiger, als die meisten zu diesem Zeitpunkt im Badischen eingesetzten Personenwagen für den Lokalverkehr der Staatsbahn. Um 1910 erhielten die 4 Wagen die neuen Betriebsnummern 44 – 47.

Oben: Wagen MEG Bi 45, 1. 4. 1967, Bf. Schwarzach,
Foto: Hermann Braun

Rechts: Wagen MEG Bi 54, 7. 1. 1970, Bf. Schwarzach,
Foto: Rudolf Mickel



1914 ließ die SSB bei der Waggonfabrik Rastatt 3 Wagen nach den selben Plänen nachbauen. Sie unterschieden sich von den SSB-Wagen nur durch eine einfachere Dachstütze. Diese 3 Wagen erhielten die Betriebsnummern 54 – 56 und die Rastatter Fabriknummern 10577 (54), 10576 (?) (55) und 10575 (56). Soweit sich dies heute noch ermitteln läßt, dürften alle Wagen nur auf den Badischen Strecken der SSB eingesetzt worden sein.

Bedingt durch die politischen Ereignisse nach dem Ersten Weltkrieg und die damit verbundene Abtretung des Elsass an Frankreich, wollte die SSB, die sich nun >Compagnie des Tramways Strassbourgeois< (CTS) nannte, ihre Badischen Strecken ab 1920 nicht mehr betreiben. Man bot die Strecken, die sich nun >Kehler Bahnen< nannten, zur Übernahme der Reichsbahndirektion Karlsruhe an, die aber dankend ablehnte. Daher wurde versucht, eine private Gesellschaft zu gründen. Zusammen mit der >Lahrer Eisenbahn-Gesellschaft< wurde daraufhin die >Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft< gegründet und am 30. 6. 1923 ins Handelsregister eingetragen. Mit Wirkung vom 1. 11. 1923 gelangten die beschriebenen Fahrzeuge in den Besitz der MEG.

Alle Fahrzeuge überlebten den Zweiten Weltkrieg. Als erster wurde 1955 Wagen 55 ausgemustert und verschrottet. 1957 erhielt Wagen 47 die neue Betriebsnummer 57. Dieser Wagen, sowie Wagen 44 und 46 wurden nach der Einstellung des Personenverkehrs auf der Strecke Kehl-Turnhalle – Freistett zum 24. 9. 1966 ausgemustert und verschrottet, bzw. verkauft.

Einer der beiden Wagen 44 oder 46 wurde nach seiner Ausmusterung an den Angelweiher in Schifung (Gemeinde Sinzheim, Landkreis Rastatt) verkauft, wo er am 13. 3. 1993 noch vorhanden war. Leider läßt sich unter dem heutigen Lack nur noch die erste 4 der Betriebsnummer entziffern. An weiteren Beschriftungen waren am Rahmen neben dem Achsstand nur noch das Untersuchungsdatum vom 17. 12. 1958 und die letzte Bremsuntersuchung vom 17. 6. 1961 angeschrieben. Diese Angaben stehen jedoch im Widerspruch zu den bekannten Ausmusterungsdaten. Vielmehr sieht es so aus, daß der Wagen zwar 1966 abgeschrieben wurde, jedoch bereits seit Fristablauf nur noch abgestellt vorhanden war. Die Behauptung, der Wagen von Schifung sei der ehemalige BCi 59, kann als widerlegt gelten, da ein Maßvergleich ihn eindeutig als ehemaligen Ci ausweist. Der Wagen verfügt noch über einen kompletten Rahmen und alle Bühnengeländer. Er dient als Aufenthaltsraum und befindet sich in einem den Umständen entsprechend guten Zustand. Der Kuriosität halber sei erwähnt, daß die eine Plattform über das Ufer hinausragt und bei schlechtem Wetter den Anglern einen trockenen Angelplatz bietet. Vielleicht kann ja ein Leser der DME aufgrund der Untersuchungsdaten die richtige Betriebsnummer ermitteln.

Nachdem der Restpersonenverkehr zwischen Freistett, Schwarzach und Bühl zum 27. 9. 1970 ebenfalls eingestellt wurde, konnten die Wagen 45, 54 und 56 kurz danach an die IHS verkauft werden. Diese setzt die 3 Wagen noch heute auf dem Reststück der Geilenkirchener Kreisbahn, der "Selbkantbahn" ein. Von der IHS wurde auch der passende BCi 59 gekauft. Dieser verunfallte jedoch kurz vor dem Abtransport bei der MEG und mußte daraufhin verschrottet werden.

Da der Unterhaltungszustand sich im Laufe der Jahre nicht verbesserte, mußte im Juni 1980 zunächst Wagen 45 abgestellt werden [2]. In einer 11 Monate dauernden Hauptuntersuchung wurden Teile des Wagenkastens, sowie Teile des Rahmens im Bereich der Plattformen erneuert. Ihm folgte im Winter 1983/84 Wagen 54. Den besten Erhaltungszustand zeigte damals Wagen 56. Da für ihn heute größere Instandsetzungsarbeiten nötig sind, wird er z. Z. nur als Reservewagen vorgehalten. Die letzten Untersuchungen fanden für die Wagen am 5. 8. 1989 (45), 21. 11. 1990 (54) und am 21. 5. 1988 für Wagen 56 statt. Seitenteile und Kopfstücke des Wagenrahmens bestehen aus U-Profilen 200 x 75 x 10 mm der Firma Röchling. Dasselbe gilt auch für die Querverbindungen im Bereich der Achsen. Die Profile zwischen den Kopfstücken und den Querträgern im Bereich der Achsen, sowie im Bereich zwischen den Querträgern sind in U-Form 160 x 55 x 8 mm gefertigt. Unter dem Wagenkasten gibt es zusätzlich noch L-Profile 70 x 70 mm, bzw. U-Profil 50 x 50 mm.

Die Federung des Wagens besteht aus 4 neunlagigen Blattfedern mit einer gestreckten Länge von 1900 mm. Der Federblattquerschnitt beträgt 80 x 13 mm. Die für einen Schmalspurwagen recht langen Federn verleihen dem zachsigen Wagen eine erstaunliche Laufruhe.

Ursprünglich waren alle Wagen mit Gleitachslagern mit geschlossener Achsbüchse nach amerikanischem Muster ausgerüstet. Spätestens ab 1937 rüstete die MEG die Fahrzeuge mit Rollenlagern aus. 1953 gab es aber noch Wagen mit Gleitlagern, wie die 3 zur Selbkantbahn gelangten Fahrzeuge. Wagen 45 erhielt allerdings Mitte der 70er Jahre KAE-Radsätze, da die schmalen Radreifen zum Entgleisen neigten. Diese werden für einen späteren Rückbau aufgehoben.

Der Wagenkasten ist eine komplette Holzkonstruktion, die außen mit Blechen verkleidet ist. Auf einem Foto (s. DME 3/1981 S. 10 unten) ist die Kastenkonstruktion des Wagens 45 bei abgenommenen Blechen gut zu erkennen. Das Wagendach ruht neben den Stirnwänden auf insgesamt 12 Dachspriegeln. Die Länge der Plattformüberdachung beträgt 1000 mm. Im Bereich der Plattform liegt das Dach auf 2 Dachspriegeln. Die Fenster waren alle zu öffnen und hatten Metallrahmen erhalten. Bei Wagen 56 wurden jedoch bereits bei der MEG einige Metallrahmen durch feststehende Holzfenster ersetzt. Inwieweit von solchen Maßnahmen auch die anderen Wagen, die nicht zur IHS kamen, betroffen waren, ist bislang noch unklar. Über den Fenstern waren Lüftervorrichtungen angebracht. Bei Lieferung waren 40 Sitz- und 16 Stehplätze vorhanden.

Mit Einführung des Triebwagenbetriebs bei der MEG konnte die ursprünglich vorhandene Dampfheizung nur noch im Lokomotivbetrieb genutzt werden. Die MEG baute daher in den Jahren 1935 bis 1938 Öfen ein. Dadurch verringerte sich die Anzahl der Sitzplätze auf 36. Zwar wurden die Öfen im Wagenkasteninneren bei allen Wagen stets an der selben Stelle plaziert, jedoch ergab ein Vergleich mit Fotos einzelner Wagen, daß die Zuordnung zur Handbremse unterschiedlich ist. Mal wurde der Ofen links zur Spindelbremse (z. B. Wagen 54), mal rechts wie beim Ci 57 eingebaut.

Die Einrichtung der Dampfheizung wurde jedoch in den Wagen belassen. Bei den zur IHS gelangten

Wagen sind jedoch auch an der Dampfheizung Umbauten zu erkennen. So wurde auf der Seite, bei der der Ofen aufgestellt worden war, der Heizstrang ausgebaut. Die ursprünglich unter den Wagenböden vorhandene durchgehende Heizleitung wurde stillgelegt, jedoch nur zum Teil ausgebaut. Dadurch wurde der Heizdampf ungedrosselt direkt durch die Heizkörper geschickt, so daß aus der ursprünglichen Niederdruckheizung eine Hochdruckheizung geworden war. Bei der IHS wurde bei Wagen 45 (1980) und 54 (1984) die Dampfheizungseinrichtung ausgebaut, die entsprechenden Teile jedoch aufbewahrt. Da man nun die Dampfheizung auf der Selbkantbahn wieder einführen möchte, sollen die beiden Wagen wieder mit den entfernten Teilen versehen werden. Die beim Wagen 56 noch erhaltene Dampfheizung wurde im Dezember 1992 probeweise wieder in Betrieb gesetzt und zeigte sich dabei bis auf wenige Ausnahmen voll funktionsstüchtig und dicht.

Zwar hatten die Wagen auf den Plattformen Übergangsmöglichkeiten, doch waren diese nur dem Personal vorbehalten. Die Übergangsbleche waren daher auch nur 250 mm lang. Seitliche Plattformabschlüsse gab es nur in Form einer einfachen Stange.

Die Wagengewichte wurden von der MEG alle einheitlich mit 8500 kg angegeben. Teilweise waren die Wagen aber mit 9000 kg (z. B. Wagen 56) beschriftet. Dies dürfte aber auf die Verwendung der Beschriftungsschablone der BCi zurückzuführen sein. Anlässlich eines Transportes des Wagens 54 am 9. 9. 1987 mußte dieser Wagen neu gewogen werden. Die nun ermittelte Wagenleermasse lag bei 9400 kg. Inwieweit die anderen Wagenmassen richtig waren, läßt sich somit nur schwer sagen.

Zur Beleuchtung waren ursprünglich 3 Petroleumlampen im Wageninneren und jeweils eine Lampe auf der Plattform vorhanden. Bereits Ende der 20er Jahre führte die MEG elektrische Zugbeleuchtung ein. Gespeist wurde sie von den Lichtmaschinen der Lokomotiven. Unterhalb des Plattformdaches war dazu jeweils eine Steckdose angebracht worden. Bei den Lokomotiven wurde übrigens vor dem Schornstein ein freistehendes Flacheisen angebracht, auf dem die Steckdose angebracht wurde. Diese Vorrichtung kann noch heute bei der vorhandenen Lok 46 der MEG bewundert werden. Zwischen den Fahrzeugen gab es Kabelverbindungen. Jeder Wagen verfügte im Wageninneren über einen Lichtschalter und eine Sicherung.

Die ursprüngliche Farbgebung der Wagen war dunkelgrün. Mit dem Einsatz als Triebwagenanhänger ab 1934 wechselte der Farbanstrich. Der unterhalb und oberhalb der Fenster liegende Teil wurde dunkelblau und die Fensterstege creme gestrichen. Auf der Stirnwand ging der cremefarbene Teil bis unter das Wagendach. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Stirnwände komplett dunkelblau gestrichen. Die zuletzt vorhandenen Wagen 45, 54 und 56 erhielten Mitte der 60er Jahre einen roten Anstrich, der auch noch längere Zeit bei der IHS vorhanden war. Zwischen 1980 und 1982 erhielten die Wagen die heute noch vorhandene dunkelgrün/creme Lackierung.

In den Fahrzeugverzeichnissen der MEG von 1935 wird neben der heute noch vorhandenen Spindelhandbremse eine Westinghouse-Druckluftbremse erwähnt, die auf insgesamt 8 Klötze wirkte. Bereits in den 1939er Listen wird aber die noch heute vor-

handene Knorr-Druckluftbremse erwähnt. Das Bremsgewicht beträgt nach Wagenanschrift 7 t.

Bedanken möchte ich mich bei den Herren Braun, Dörzbach, Menges, Lahr, Mickel, Meckesheim und Steinhauer, Dortmund für die freundliche Unterstützung.

Quellenangaben und Literaturhinweise:

Gerd Wolff/ Hans-Dieter Menges Deutsche Klein- und Privatbahnen Band 2: Baden, Seite 221, Freiburg 1992;

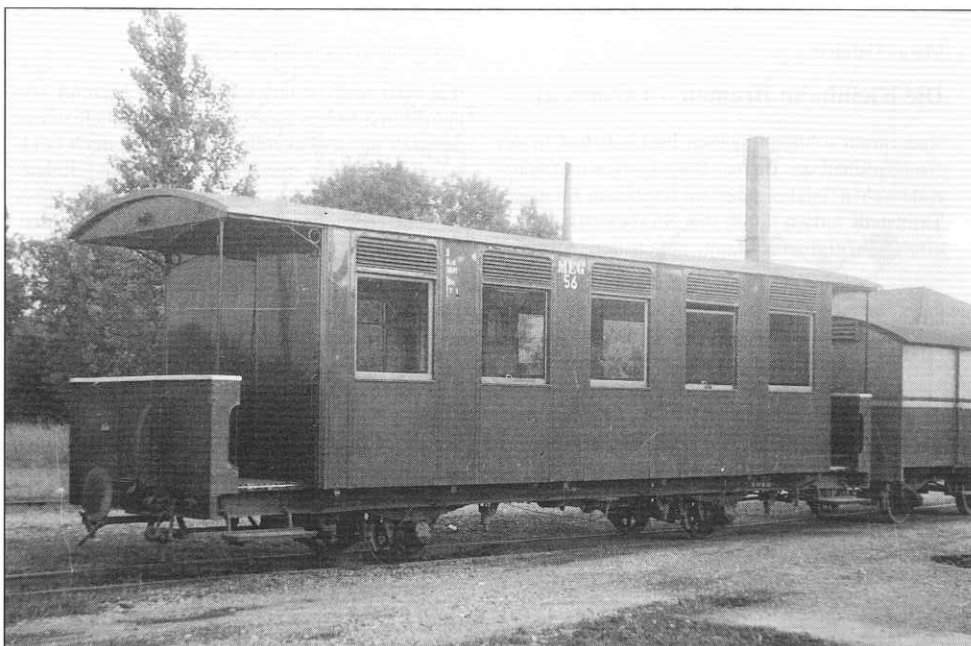
Steinhauer: Die Selkantbahn heute, DME 3/1981 S. 10 ff.;

Born, Haslauer, Herrenschneider, Seidel, Stöckle: Schmalspur zwischen Schwarzwald und Vogesen, Schwäb. Gmünd, 1972;

Menges, Janmaire: Mittelbadische Eisenbahnen, Villigen Schweiz, 1974;

Haslauer, Herrenschneider: Straßburg, die Geschichte einer Straßenbahn in Straßenbahnmagazin Nummer 17, Stuttgart, 1975; Steinhauer, Schweers und Wall: Die Fahrzeuge der Selkantbahn, Aachen, 1980;

Steinhauer: Die Fahrzeuge der Selkantbahn — Stand September 1992, in die Selkantbahn 5/1992 S. 7;



Oben: Wagen MEG Bi 56 mit frischem Lack am 8. 6. 1963 in Kehl-Turnhalle. Foto: Hermann Braun.

Mitte: Das Fabrikschild des Wagens 54, Foto: Rudolf Mickel

Unten: Deutlich sind auf dem Plattformfoto des Bi 54 die für die MEG typischen Bühnengeländer und die Lichtkupplung am Dach zu erkennen. Deutlich sind auch die von der Waggonfabrik Rastatt gewählten Dachstützen zu erkennen. 7. 1. 1970, Foto: Rudolf Mickel

Unten rechts: Achslager und Federpartie des Wagens 54 am 7. 1. 1970. Foto: Rudolf Mickel.

