

# Impressionen vom **Schienenbus**



**Gregor Atzbach**

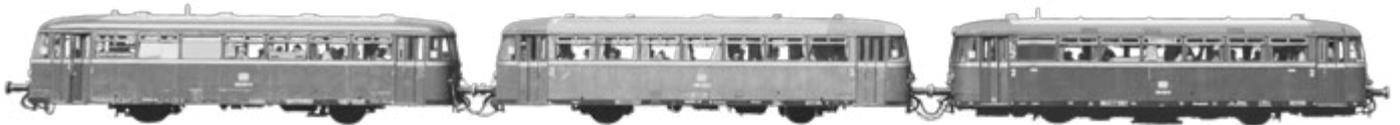
**Bienenschuss Fotobuch - Band 1**

# Gregor Atzbach

Bienenschuss - Fotobuch

Band 1:

Impressionen vom Schienenbus



[www.bienenschuss.de](http://www.bienenschuss.de)

# Vorwort:

Als in den 1950er Jahren für viele Nebenbahnen die Kosten der Dampfzüge zu hoch wurden, machte sich die Bundesbahn Gedanken wie man den Betrieb günstig aufrecht erhalten könnte, ohne Streckenstilllegungen. Es entstanden mehrere Schienenbusse als Prototypen. Ab dem Sommer 1950 setzte sich der UERDINGER-Schienenbus, der später als VT95 (Baureihe 795) in Serie ging, durch. Dieser Schienenbus hatte einen 110 kW Dieselmotor, war 13 Meter lang und konnte mit 10 Meter langen Beiwagen gekuppelt werden. Ab Mitte der 1950er Jahre kam bei der Bundesbahn der weiterentwickelte VT98 (Baureihe 798) auf. Dieser besaß, gegenüber seinem Vorgänger, zwei Dieselmotoren á 110 kW sowie Schraubenkupplung und Puffer. Die größte Neuerung war, dass er durch Steuerwagen fernbedient oder mit mehreren Schienenbussen in Traktion gefahren werden konnte, was flexiblere Zuglängen erlaubte und das Umsetzen des Motorwagens am Endbahnhof ersparte. Im Jahre 1988 wurden 115 Schienenbusse für den Einmann-Betrieb umgerüstet, sie erhielten die Baureihennummer 796 und wurden mit automatischer Türschließenrichtung und Rückspiegeln ausgestattet, um Züge lediglich mit dem Lokführer als Personal besetzen zu können. Die Schienenbusse waren damals ausgelegt für eine Nutzungsdauer von etwa 18 Jahren, allerdings waren sie für etwa vier Jahrzehnte auf den Westdeutschen Nebenbahnen anzutreffen. Der Schienenbus war das Nahverkehrsmittel für alle (Lateinisch „Omnibus“). Mit ihm fuhren die Kinder zur Schule, der Arbeiter in die Fabrik der nächsten Stadt und zwischen den Dörfern auf dem Land nahm die Bäuerin auch mal ein Huhn oder ein Ferkel mit.

Auf den folgenden Seiten zeige ich auf über 140 Bildern Schienenbusse im Streckeneinsatz, in den Betriebswerken, deren Verwendung als umgebaute Bahndienstfahrzeuge sowie bis heute verbliebene Schienenbusse im Museumsbetrieb.

Dieser Bildband, ist der 1. Teil einer Bücherserie. Unter dem Titel „Bienenschuss“ werden in den nächsten Jahren noch weitere Fotosammlungen entstehen. Im Internet unter [www.bienenschuss.de](http://www.bienenschuss.de) finden Sie dazu noch weitere Informationen. Weitere Buchideen sind bereits in Planung!

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei dieser bildlichen Reise mit den „roten Brummern“!  
Gregor Atzbach



Die „UERDINGEN“-Raute, das Erkennungszeichen der echten UERDINGER-Schienenbusse. Der VT 98 wurde neben der Waggonfabrik Uerdingen noch von MAN, Orion, Rathgeber und Donauwörth gebaut.

Foto: Gregor Atzbach

# Inhaltsverzeichnis:

<b>Kapitel 1:</b>	<b>Schienenbusse bei der Bundesbahn</b>	<b>Seite: 6</b>
<b>Kapitel 2:</b>	<b>Ein Blick in die Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke</b>	<b>Seite: 72</b>
<b>Kapitel 3:</b>	<b>Schienenbusse im Museumsverkehr</b>	<b>Seite: 90</b>
<b>Kapitel 4:</b>	<b>Schienenbusse als Bahndienstfahrzeuge</b>	<b>Seite: 142</b>
	<b>Eine Fahrt im Schienenbus, Übersicht über Vereine die Schienenbusse erhalten</b>	<b>Seite: 150</b>

---

---

**Buchtitel:** 996 677, 998 184 und 798 829 der OEF am 07.09.2013 bei Freinsheim. (Foto: Norbert Effen)  
**Rückseite:** 996 677, 996 310 und 798 829 der OEF am 09.06.2014 auf der Lumdatalbahn. (Foto: Sven Ackermann)

© 2016 Gregor Atzbach

1. Auflage

ISBN: 978-3-83913-978-3

Texte: Gregor Atzbach

Korrektur: Désirée Börner, Matthias Kreuzberger

Internetseite zu diesem Buch und Kontaktmöglichkeit: [www.bienenschuss.de](http://www.bienenschuss.de)

Ein Dank geht an: Désirée Börner, Matthias Kreuzberger, Jaco Möglich sowie an alle Fotografen!

Verlag: BOD

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.



Nachdem Abends der letzte Fahrgast den Schienenbus verlassen hat, kehrt Ruhe ein. Kurz darauf wird er ins Bahnbetriebswerk gefahren wo er nach dem Tanken zur Nachtruhe abgestellt wird.

Foto: Gregor Atzbach

# Kapitel 1

## Schienenbusse bei der Bundesbahn

Der Schienenbus war das Verkehrsmittel für alle. Kinder fuhren mit ihm zur Schule, Arbeiter in die nächste Stadt und auf dem Lande wurde auch mal ein Nutztier mitgenommen, sofern dieses natürlich nicht allzu groß war.



Ein Jahr vor der Übernahme der Taunusbahn durch die Hessische Landesbahn stehen 798 590, 998 166 und 998 834 im Bahnhof Grävenwiesbach, der damaligen Endstation der Taunusbahn.  
13.05.1992

Foto: Rainer Güttler



Im mittlerweile stillgelegten Bahnhof Hessisch Lichtenau halten auf verschneiten Gleisen vier Schienenbusse, 796 597 hängt am Zugschluss.

27.12.1993

Foto: Karl-Heinz Rost



Die Schienenbusse 996 677 und 796 680 verlassen den Bahnhof Erbach (Westerwald) in Richtung  
Westerburg.  
1994

Foto: Christoph Weinkopf



Eine zweiteilige Schienenbusgarnitur aus 798 749 und 998 770 hält in Weidenhausen auf der Aar-Salzböde-Bahn.

16.06.1986

Foto: Ulrich Steuber



Drei Schienenbusse stehen im Bahnhof Marburg zur Abfahrt in Richtung Herborn über Niederwaldern, Gladenbach und Hartenrod bereit.  
1980er

Foto: Detlef Dittmann



Die Hersfelder Kreisbahn beschaffte in den 1960er Jahren neue Fahrzeuge, darunter VT 54. Dieser Gliederzug bestand aus einem fest verbundenen Motor- und Steuerwagen.  
20.05.1980

# Kapitel 2

## Ein Blick in die Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke

Auch ein Schienenbus braucht ein Zuhause. Abgestellt wurden sie oft in einem Lokschuppen eines Bahnbetriebswerkes (Bw), manchmal aber auch nur auf Abstellgleisen oder auf einem Bahnhof unterwegs. Hier wurden die roten Brummer auch getankt und gewartet. Zu größeren Reparaturen und Hauptuntersuchungen wurden die Schienenbusse meist in ein Ausbesserungswerk (Aw) überführt.



Rangieren im Bw Siegen. 996 677 und 798 589 befahren die Drehscheibe vor dem Lokschuppen.

15.05.2011

Foto: Matthias Kreuzberger



Frisch vollgetankt steht 795 205 im Bw Landau und wartet auf seinen nächsten Einsatz auf den Pfälzer Nebenstrecken.  
25.03.1978

Foto: Gerhard Lieberz



Ein Schienenbusbeiwagen mit Ofenrohr? Wer weiß, was die Mitarbeiter des Aw Kassel mit 995 184 vor hatten. Scheinbar wurde er vor seiner endgültigen Ausmusterung noch als Pausenraum genutzt.  
12.08.1980

# Kapitel 3

## Schienenbusse im Museumsverkehr

Fast wäre eine Ära zu Ende gegangen und die Nachwelt hätte sie nicht mehr erleben können. Zum Glück haben sich damals einige Vereine gegründet um ausgemusterte Schienenbusse zu erwerben. So betreiben heute z.B. die Oberhessischen Eisenbahnfreunde aus Gießen, der Förderverein Schienenbus e.V. aus Menden oder die Eisenbahnfreunde Rodachtal Schienenbusse und machen mit ihnen regelmäßig Sonderfahrten. So lässt sich das Schienenbusgefühl noch einmal erleben.



Die Schienenbusse vom Förderverein Schienenbus e.V. Menden verlassen den kleinen Ittertunnel auf der, einen Tag vorher reaktivierten, Burgwaldbahn zwischen Korbach und Frankenberg.

12.09.2015

Foto: Gregor Atzbach



Mit lautem Pfeifen ging es am Frankfurter Mainufer entlang. Vorbei an Menschen, die eigentlich ein Sonnenbad genießen wollten. Dieses Schauspiel ist nicht alle Tage zu beobachten.

14.06.2015

Foto: Gregor Atzbach



Halt in Balduinstein, am schönsten Bahnhof der Lahntalbahn. Hier stehen 996 677 und 798 829, um nach einem kurzen Aufenthalt weiter nach Lahnstein zu fahren.

28.02.2015

Foto: Gregor Atzbach

Als in den 1950er Jahren der Betrieb auf Nebenbahnen mit Dampfzügen zu kostenintensiv wurde suchte die Bundesbahn nach einer Möglichkeit, diese Strecken günstiger zu betreiben statt diese stilllegen zu müssen. So entwickelte die Waggonfabrik Uerdingen einen einmotorigen Schienenbus (VT95), der später in Serie gebaut wurde. Mit diesem konnte damals die eine oder andere Streckenstilllegung verhindert oder zumindest verzögert werden. Dieser einmotorige „rote Brummer“ hatte jedoch ein paar Nachteile. Der Motorwagen musste am Endbahnhof an das andere Ende umgesetzt werden und die Leistung des Motors war nicht für alle Strecken ausreichend. Daraus entstand Handlungsbedarf und schließlich wurde ein zweimotoriger Schienenbus - der VT98 - entwickelt. Dieser war ab Ende der 50er Jahre bis teilweise zur Jahrtausendwende auf den Westdeutschen Nebenbahnen anzutreffen.



**Dieses Buch möchte den Leser in diese Zeit zurückversetzen:**

- in die Zeit der Schienenbusse bei der Bundesbahn
- mit einem Blick in Bahnbetriebswerke
- Vereine die mit Schienenbussen Sonderfahrten veranstalten
- Schienenbusse die in Bahndienstfahrzeuge umgebaut wurden

**Kommen Sie mit auf eine Reise im „Retter der Nebenbahnen“!**

