

Günter König

1.-Klasse-Wagen Nr. 1 der Chiemseebahn

Anlässlich des 150jährigen Jubiläums der Chiemsee-Schifffahrt nahm die Chiemseebahn 1995 Personenwagen Nr. 1 wieder in Betrieb. Grund genug, die Geschichte dieses heute einmaligen Wagens näher zu betrachten. Die Geschichte der Chiemseebahn wurde in DME 2/87 (S. 4 – 10) beschrieben. Dort war zu lesen, daß die Wagen der Chiemseebahn nach Grundsätzen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft (LAG) in München gebaut worden seien. Dies ist aber so nicht richtig. Vielmehr hatte Georg Krauss als Miterbauer der Chiemseebahn auf eine zwei Jahre alte und bewährte Fahrzeugtype zurückgegriffen.

Schon 1885 hatten zwei unter Einfluß von Georg Krauss gebaute aber nicht von der LAG betriebene Meterspurbahnen gleichartige Fahrzeuge beschafft:

1.) Die der Bayerischen Staatsbahn gehörende Meterspurbahn Eichstätt Bahnhof – Eichstätt Stadt beschaffte zunächst zwei zweiklassige Wagen (BC 18.232 und 18-233) und einen III.-Klasse-Wagen (C 18.551). Die Fahrgestelle stammten von Krauss und die Wagenkästen von Firma Noell [1].

2.) Die im Elsaß gelegene Kayserberger Talbahn (KTB) hatte bei MAN zwei II.-Klasse-, 10 II./III.-Klasse-, 13 III.-Klasse- und zwei II.-Klasse-/Post-Wagen bezogen [2].

Die beiden II.-Klasse-Wagen der KTB wurden in der Fachliteratur 1897 beschrieben [3]:

„Durchgangs-Personenwagen II. Klasse für 1000 mm Spur mit Längs- und Quersitzen der Kayserberger Thalbahn, erbaut von der Maschinen-Bauanstalt Nürnberg (Textabb. 669). Der Wagen hat zwei Räume zu je zwölf Sitzplätzen. Die Anordnung der Sofas macht den Wagen geräumig und behaglich. Ein Wagen gleicher Bauart hat an Stelle eines Abtheiles einen Gepäckraum von 2410 mm Länge.“

In der dazugehörigen Tabelle werden als Eigen-gewicht 5.590 kg und als spezifisches Gewicht 155 kg angegeben. Dazu werden neben den 24 Sitzplätzen II. Klasse noch 12 Plätze auf den Bühnen mitgerechnet.

Ausgerüstet waren die Wagen mit Dampfheizung, Petroleumbeleuchtung und Saugluftbremse. Auf den Plattformen gab es nach der Textabbildung 669 jeweils eine Zweiersitzbank. Und eben diese II.-Klasse-Wagen der KTB waren das direkte Vorbild des Wagens 1 der Chiemseebahn von 1887.

Da die Verkehrsverhältnisse mit Kutschen und Stellwagen zwischen dem Staatsbahnhof in Prien und dem Schiffsanleger der Feßlerschen Dampfschiffe in Stock unerträglich geworden waren, baute Feßler zusammen mit Krauss die Chiemseebahn und eröffnete sie am 10. 7. 1887. Eine Fahrt mit der Bahn war jedoch ein teures Vergnügen: Es gab nur die I. und II. Klasse, und 1887 kostete die Rückfahrkarte I. Klasse immerhin 1,20 Mark. Zum Vergleich eine Meldung aus der Frankenthaler Zeitung vom 17. 4. 1888: Damals kosteten 100 kg Kartoffeln 7 bis 7,50 Mark, 0,5 kg Butter 0,89 bis 1,04 Mark, 3 kg Schwarzbrot 42 Pfennige und 0,5 kg Schweinefleisch 50 Pfennige. Später kam die Chiemseebahn dem weniger betuchten Publikum entgegen, indem sie die vorhandenen Wagen einfach in 2. und 3. Klasse umbezeichnete. Heute tragen sie wieder die 1.- und 2.-Klasse-Bezeichnungen wie vor einhundert Jahren. Am Chiemsee war man halt ein bißerl fortschrittlicher als andernorts.

Zur Erstausrüstung der Chiemseebahn gehörte auch der von MAN unter Fabriknummer 40.322 gebaute reine 1.-Klasse-Wagen Nummer 1. 4.500 Mark kostete das gute Stück [5]. Von oben beschriebenen Wagen der KTB unterschied er sich

nur durch die fehlende Heizung und Zugbremse. Denn da die Chiemseebahn nur in der Sommersaison verkehrte und bis heute verkehrt und angesichts der kurzen Strecke von zunächst 1,91 km [5], ab 1909 sogar nur noch 1,79 km und einer größten Neigung von 1: 400 [4] waren Heizung und Saugluftbremse entbehrlich.

Der Wagen war bis kurz nach dem Zweiten Weltkrieg unverändert im Einsatz. Nachdem er am 12. 5. 1949 letztmals eine Untersuchung bekam, wurde er spätestens nach Fristablauf abgestellt. Danach stand er bis 1975 in der Wagenremise von Stock. Anschließend kam er zur Fahrzeugsammlung nach Marxzell bei Karlsruhe, wo er in einem Depot unzugänglich hinterstellt wurde (s. a. DME 1/1992, S. 19). Anlässlich des 150jährigen Jubiläums Schifffahrt am Chiemsee kam der Wagen wieder zurück. Seit seiner Fertigstellung bei der bislang letzten Hauptuntersuchung am 7. 4. 1995 läuft er wieder in jedem Zug mit.

Der Wagenrahmen ist eine genietete Konstruktion aus U- und L-Profilen, sowie Flacheisen. Die Flacheisen bilden einen Art Untergurt zwischen den Achsen. Bemerkenswert ist die Federung. Die bei gestreckter Länge 1.100 mm lange Feder besteht aus 16 Lagen 70 x 7 mm. Damit waren die Federn identisch mit denen der Reisezugwagen der Linie Eichstätt – Kinding [6]. Allerdings sind die Laufeigenschaften der Wagen mit ihren kurzen Radständen von nur 2.700 mm eher bescheiden. Durch die großen Überhänge schwanken die Wagen beachtlich. Die Wagen 18.232, 18.233 und 18.551 der Bayerischen Staatsbahn wurden daher umgehend auf 5.000 mm Radstand umgebaut. Bei der Chiemseebahn ist das nicht tragisch, fährt man ohnehin über eine kurze Distanz und dies mit 15 km/h. Die Gleitachslager entsprachen ebenfalls denen der Bayerischen Staatsbahn.

Die Zug- und Stoßvorrichtung besteht aus einem gefederten Mittelpuffer und einer direkt mit dem Stirnträger verschraubten und ungefederten Haken- und Kettenkupplung. Diese Bauart erfordert vom Lokführer beim Anfahren sehr viel Fingerspitzengefühl.

Bis 1995 war der Wagen nur mit einer Spindelhandbremse ausgerüstet, die auf vier Klötze wirkt. Da man bei der Chiemseebahn 1961 die Druckluftbremse einführt, erhielt der Wagen nun ebenfalls eine Druckluftbremse. Das Wagengewicht wurde mit 5.270 kg in der Ursprungsversion angegeben. Das heutige Wagengewicht ist dem Autor nicht bekannt.



Ganz links: Cheisselongue, Tapeten und Spiegel an den Wänden geben dem Wagen das gewisse Etwas. 8. 9. 1995

Links: Und so sieht meine generierte Ehefrau aus, wenn ich neben dem Maßband auch noch den Fotoapparat in der Hand habe, nur um das Furnier in der Eingangstür des Wagens 1 zu fotografieren. 10. 9. 1995. Fotos: Günter König

Der Wagenkasten ist eine Holzkonstruktion, die außen mit Blechen verkleidet ist. Innen ist der Wagen mit Furnieren und Tapeten verkleidet, was ihm ein gefälliges Aussehen verleiht. Wandspiegel und Sofas lassen den Wagen innen besonders gediegen wirken. Bei der Wiederinbetriebnahme wurden die bis dahin noch an den Stirnwänden vorhandenen Gepäckbretter entfernt. Ob der Wagen auch die hölzernen Sitzbänke der KTB auf den Plattformen hatte, ließ sich bislang nicht klären. Beleuchtet wurde jedes Abteil mit einer Petroleumleuchte, die 1995 durch eine von der Lok gespeiste elektrische Lampe ersetzt wurde.

Mit der Wiederinbetriebnahme wurde das nach Stock zeigende Bühnengeländer verändert. Ursprünglich gingen beide Bühnengeländer über die Trittbretter hinaus. Da die Schaffner der Chiemseebahn bis heute über die Trittbretter von Wagen zu Wagen klettern, wurde das zu den Bahnsteigen zeigende Bühnengeländer bis zum seitlichen Abschluß verkürzt, um die Unfallgefahr zu mindern.

Bleibt zu hoffen, daß das gute Stück noch lange im Betrieb steht und von Spraydosen-Schmierfinken und Idioten, die bereits dem Schloß-Mobiliar und den Polsterbänken des Raddampfers mit Kaugummi zusetzen, verschont bleibt. Auch wenn die Fahrt in der Ersten Klasse ein wenig teurer ist als in der Holzklasse, sollte man eine Fahrt mit dem Wagen nicht versäumen. Sie trägt mit einer Schiffsfahrt nach Insel und Schloß Herrenchiemsee und der Fraueninsel zu einem unvergeßlichen Ferienvergnügen bei.

Fotografierende Eisenbahnfreunde können sich im Bahnhof Prien der Chiemseebahn auch Fahrkarten kaufen, ohne mitfahren zu müssen. Knipsen alleine reicht nicht, um diese interessante Bahn am Leben zu halten. Wer sich für die Schiffsfahrt auf dem Chiemsee interessiert, dem sei das ausgezeichnete Buch empfohlen: Arno Berleb. Die Schiffsfahrt am Chiemsee, Schiffe und Menschen auf dem Bayerischen Meer, Rosenheim 1995.

Anmerkungen und Literaturhinweise

- [1] Hoecherl, Eichstätter Schmalspurbahn, Eggldham 1984
- [2] Domengie und Banaudo; Les petit trains de jadis, est de la France, Breil-sur - Roya 1990, Seite 150
- [3] Die Eisenbahntechnik der Gegenwart, Band II a, Seite 503, Wiesbaden ca. 1897
- [4] Reichsstatistik 1910
- [5] Hehl, Die Chiemseebahn, Freiburg 1987
- [6] Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn; II, Schmalspurfahrzeuge, Ausgabe 1932
- [7] Bergsteiner, Die Nebenbahn Eichstätt - Beilngries, Nordhorn 1997
- [8] Hierl, 100 Jahre Chiemseebahn, Straßenbahn-Magazin S. 162 - 170, Nr. 65/1987

Oben: Wagen 1 der Chiemseebahn, M 1 : 87.
Zeichnung Günter König

Rechts: Wagen 1 mit den geänderten Bühnengeländern im Bahnhof Prien, 5. 9.1997, Foto: Günter König

