

Langenschwalbacher im Einsatz

Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben nur einige wenige Wagen der Bauart Langenschwalbach im Osten Deutschlands. Der Verwendung dieser Fahrzeuge bei der DR der DDR hat unser Autor Dr. Franz Rittig nachgespürt und liefert hier ergänzende Informationen zu der im Eisenbahn-Journal 9/2007 auf Seite 52 abgedruckten Tabelle.

Der älteste Langenschwalbacher, der nach 1945 in Thüringen lief, war ein C4iPr09. Wann, wo und wie lange er im Einsatz war, ist nicht genau zu ermitteln. Mehr ist über einen BC4iPr11/31 und zwei C4iPr11 bekannt, die ebenfalls aus der ersten Nachbauperiode stammten. Der BC4i wurde von der DR ab 1958 als B4ip mit der Nr. 232-402 geführt und 1960 in Meiningen ausgemustert. Die beiden C4i registrierte die DR als B4ip mit den Nummern 232-401 und 232-403. Auch sie waren typische „Meininger“ und dort noch bis 1968 bzw. 1969 im Einsatz.

Ferner zählte ein Packwagen mit Postabteil (PwPost4iPr11) zum DR-Bestand. Nach Unterlagen der Rbd Erfurt sollte dieser u.a. auf Neben- und ehemaligen Kleinbahnen in der „Goldenen Aue“ (u.a. auf der Kyffhäuser-Kleinbahn) eingesetzte Einzelgänger im Zuge einer Art Typenbereinigung nach Meiningen zu seinen „Brüdern“ umgesetzt werden, was wohl auch geschah. Allerdings tauchte der Wagen in den Sechzigerjahren auf der ehemaligen Privatbahnstrecke Ilmenau-Großbreitenbach und damit am Nordrand des Thüringerwaldes auf. In Unkenntnis seiner wahren

Identität hielten ihn Zeitgenossen für ein Überbleibsel aus dem Fahrzeugbestand der einst von Darmstadt aus verwalteten Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft SEG.

Die „jüngsten“ DR-Wagen aus der ersten Nachbauperiode waren drei D4iPr11. Die „erst“ 1913 gebauten Fahrzeuge liefen zumindest zeitweilig im Verbund mit den bereits genannten Wagen. Einer verschwand schon vor 1958 aus dem Meininger Bestand, während die verbliebenen zwei als B4itrp im Jahre 1958 mit den Nummern 232-404 und 232-405 gesehen und erst im September 1967 aus dem Verkehr gezogen wurden.

Mit ihrer seltsamen Bauweise, darunter ja auch den schmalen hohen Fenstern, hinterließen all diese Wagen offenbar einen leicht archaischen Eindruck, vor allem dann, wenn auf Nachbargleisen dreiachsige Reko- oder sogar Doppelstockwagen standen! Es hatte eine gewisse Komik, wenn interessierte Urlauber fragten, ob es sich möglicherweise um „umgespurte“ Schmalspurwagen handle ...

Bei den ebenfalls in Meiningen eingesetzten zwei BC4iPr14 waren „Irritationen“ die-

ser Art hingegen ausgeschlossen. Hier handelte es sich um 1916 gebaute Fahrzeuge, mit typisch preußischen Oberlichtdächern. Einer dieser Wagen, den die DR als B4ip mit der Nr. 222-201 führte, blieb bis zu seinem Ende 1967 in Meiningen. Der Verbleib des anderen Wagens ist unbekannt. Als dritter Wagen aus dieser Gruppe ist noch ein C4iPr15 zu nennen, der anders als die beiden genannten „Oberlichter“ ursprünglich ein reiner „Dritt-Klässler“ war, über zwei geschlossene Einstiegsbühnen verfügte und als B4ip mit der Nr. 222-202 bis Ende der Sechzigerjahre durchhalten musste.

Aus dem Bestand der „DRG-Langenschwalbacher“ fand (sehr zum Erstaunen des Autors!) nur ein ehemaliger D4iPr23 als B4ip mit der Nr. 232-501 zur DR. Aber auch dieser „Solist mit dem Tonnendach“ wurde erst 1967 in Meiningen ausgemustert, nachdem er einige Jahre auf Drehgestellen amerikanischer Bauart gelaufen war. □

TEXT: DR. FRANZ RITTIG