



## Unsere Fahrzeuge im aktiven Betriebseinsatz

Stand: 1. November 2015

# 798 589



798 589 war im Mai 1956 der erste zweimotorige Schienenbus im Bw Gießen. Der Aufenthalt in Gießen war zunächst nur von kurzer Dauer, bereits im Mai 1956 ging es weiter nach Darmstadt. Anfang der 1970er verschlug es ihn weiter südlich nach Heidelberg und Ende der 1970er erreichte er Radolfzell am Bodensee. 1983 wechselte er zurück nach Hessen, zum Bw Marburg, wo er jedoch nur wenige Monate bis zum Ende der Fahrzeugunterhaltung verbrachte. Danach wechselte er bis 1986 ins Bw Gießen. Nach einem 2-jährigem Gastspiel im Bw Kassel kehrte er 1988 wieder nach Gießen zurück. Hier beendete er als einer der letzten Schienenbusse im Juni 1996 die Schienenbus-Ära im Bw Gießen.

798 589 gehört auch zu den am längsten eingesetzten Schienenbussen überhaupt. Die Zeitspanne von 40 Jahren und 2 Monaten zwischen Inbetriebnahme und Ausmusterung wird nur noch von zwei weiteren 798ern übertroffen

## Stationierungen

03.05.56 - 29.05.56 Gießen  
30.05.56 - 22.05.71 Darmstadt  
23.05.71 - 14.12.77 Heidelberg  
15.12.77 - 28.05.83 Radolfzell  
29.05.83 - 29.09.83 Marburg/Lahn  
30.09.83 - 30.09.86 Gießen  
01.10.86 - 06.11.88 Kassel  
07.11.88 - 29.06.96 Gießen

**Betriebsnummer:**  
798 589-8 (ab 1968)  
VT98 9589 (bis 1968)

**Baujahr:**  
1956

**Hersteller:**  
WMD, Donauwörth

**Fabriknummer:**  
1225

**Abnahmeprüfung:**  
24.04.1956  
durch BZA Minden

**Abnahme:**  
02.05.1956  
durch AW Kassel

**Leistung:**  
2 x 150 PS  
(2 x 110 kW)

**Vmax:**  
90 km/h

**Dienstgewicht:**  
18,9 t

**Länge über Puffer:**  
13.950 mm

# 798 829



VT 98 9829 war der letztgebaute VT 98, aber nicht wie oft behauptet wird der letzte Schienenbus für die DB überhaupt. Diese Ehre gebührt den Zahnradtriebswagen VT 97 907 und VT 97 908, die im November 1965 geliefert wurden.

Er gehört zu den besonders standorttreuen Vertretern seiner Baureihe. Einsatz und Unterhaltung erfolgten stets von Marburg aus, auch wenn sich durch die Auflösung des Bw Marburg als selbständige Dienststelle und wiederholte Wechsel der Zuordnung der Außenstelle zum Bw Gießen bzw. dem Bw Kassel die buchmäßige Stationierung mehrmals änderte. Erst das Ende der Fahrzeugunterhaltung im Stützpunkt Marburg im Herbst 1989 führte dazu, dass 798 829 in seinen letzten Jahren noch eine andere Werkstatt - die des Bw Gießen - kennen lernte.

Im Gegensatz zu unseren beiden anderen VT kam 798 829 in nicht betriebsfähigem Zustand in unseren Besitz. Die Kosten seiner Aufarbeitung mussten seine beiden "Kollegen" einfahren, so dass 798 829 erst im Jahr 2004 seinen Dienst aufnehmen konnte. Im Jahr 2012 hat das Fahrzeug seine zweite Hauptuntersuchung in Gießen erfolgreich hinter sich gebracht und kann für weitere 8 Jahre in Betrieb bleiben.

## Stationierungen

04.05.62 - 29.09.83 Marburg/Lahn

30.09.83 - 30.09.86 Gießen

01.10.86 - 31.10.87 Kassel 1

01.11.87 - 03.07.94 Gießen

**Betriebsnummer:**  
798 829-3 (ab 1968)  
VT98 9829 (bis 1968)

**Baujahr:**  
1962

**Hersteller:**  
MAN, Nürnberg

**Fabriknummer:**  
146611

**Abnahmeprüfung:**  
26.04.1962  
durch BZA München

**Abnahme:**  
03.05.1962  
durch AW Kassel

**Leistung:**  
2 x 150 PS  
(2 x 110 kW)

**Vmax:**  
90 km/h

**Dienstgewicht:**  
18,9 t

**Länge über Puffer:**  
13.950 mm

**Ausrüstung:**  
PZB 90 und mobiler  
GSM-R-Funk

# 996 310



996 310 wurde im Jahr 1962 bei Rathgeber in München gebaut und zunächst im Bw Bamberg beheimatet. Mitte der 1970er erfolgte die Umbeheimatung nach Hof. 1992 kam er letztlich nach Gießen, wo er 1994 ausgemustert wurde. Wie auch 996 677 erhielt 996 310 im Jahr 1989 den Umbau zum „Einmannbetrieb“, dies umfasste unter anderem eine automatische Türsteuerung und wurde fortan unter der neuen Baureihenbezeichnung 996 geführt. 996 310 war zum Zeitpunkt der Übernahme durch die OEF nicht betriebsfähig. Die Aufarbeitung des Wagens, bei der wir z.B. die gesamte Holzverkleidung im Innenraum erneuerten und an einem Fahrzeugende einen Bedienbereich mit Theke, Regalen, Kühlschrank etc. einbauten diente auch als Lern- und Probelauf für die folgenden Arbeiten an den anderen Fahrzeugen.

Bei dem Schienenbus 996 310 handelt es sich um einen antriebslosen Beiwagen ohne Führerplatz und ohne Packabteil, so dass er eine große Platzkapazität bietet.

## Stationierungen

- 30.04.76 Bamberg  
01.05.76 - 31.08.86 Hof  
27.10.88 - 02.06.92 Hof  
30.11.92 - 29.11.93 Gießen

**Betriebsnummer:**  
996 310-9 (ab 1989)  
998 310-7 (ab 1968)  
VB98 2310 (bis 1968)

**Baujahr:**  
1962

**Hersteller:**  
Rathgeber, München

**Leistung:**  
keine, nur Beiwagen

**Vmax:**  
90 km/h

**Dienstgewicht:**  
10 t

**Länge über Puffer:**  
13.950 mm

# 996 677



Bei dem 996 677 handelt es sich um einen „echten“ Uerdinger. Er wurde 1959 bei der Waggonfabrik Uerdingen gebaut und beim Bw Oldenburg in Betrieb genommen. Die weitere Reise führte ihn über Wuppertal, Betzdorf (Sieg) und Siegen letztendlich Ende der 1980er nach Gießen, wo er 1996 ausgemustert wurde.

1989 erfolgte der Umbau zum „Einmannbetrieb“, dies umfasste unter anderem eine automatische Türsteuerung. Aus diesem Grund erhielt das Fahrzeug von nun an auch die neue Baureihenbezeichnung 996.

Bei dem 996 677 handelt es sich um einen Steuerwagen, dass heißt an einem Wagenende befindet sich ein Führerplatz, von dem aus der Motorwagen gesteuert werden kann.

## Stationierungen

- 27.05.78 Oldenburg  
28.05.78 - 12.10.79 Wuppertal  
13.10.79 - 31.12.81 Betzdorf  
01.01.82 - 18.08.88 Siegen  
19.08.88 - 28.05.95 Gießen

**Betriebsnummer:**  
996 677-1 (ab 1989)  
998 677-9 (ab 1968)  
VS98 077 (bis 1968)

**Baujahr:**  
1956

**Hersteller:**  
Waggonfabrik  
Uerdingen, Uerdingen

**Fabriknummer:**  
1225

**Abnahmeprüfung:**  
24.04.1956  
durch BZA Minden

**Abnahme:**  
02.05.1956  
durch AW Kassel

**Leistung:**  
keine, nur Steuerwagen

**Vmax:**  
90 km/h

**Dienstgewicht:**  
10,5 t

**Länge über Puffer:**  
13.950 mm

**Ausrüstung:**  
PZB 90 und mobiler  
GSM-R-Funk

# 998 184



998 184 kommt von Orion, einer Fabrik, die man heute im Eschweger Telefonbuch vergeblich sucht und die nicht mehr jedem Eisenbahnfreund bekannt sein dürfte.

Im Gegensatz zu den anderen Fahrzeugen, die wir auf einen Schlag 1996 erwarben kam er erst ein Jahr später in unseren Bestand.

Nach einer längeren Abstellzeit ist 998 184 seit der Saison 2008 wieder im Einsatz. Außer dem Ersatz größerer Bereiche der Bodenbleche erfolgte im Rahmen der Aufarbeitung auch der komplette Austausch der Innenraumverkleidung.

## Stationierungen

- 26.05.79 Dieringhausen
- 27.05.79 - 31.12.81 Betzdorf
- 01.01.82 - 09.06.84 Siegen
- 10.06.84 - 30.05.92 Gießen
- 16.06.92 - 30.11.94 Gießen

**Betriebsnummer:**  
998 184-6 (ab 1968)  
VB98 184 (bis 1968)

**Baujahr:**  
1956

**Hersteller:**  
Orion, Eschwege

**Leistung:**  
keine, nur Beiwagen

**Vmax:**  
90 km/h

**Dienstgewicht:**  
10 t

**Länge über Puffer:**  
13.950 mm

# 420 298



Die Entwicklung des ET420 begann Ende der 60er-Jahre, als für das künftige Münchner S-Bahnnetz ein Fahrzeug benötigt wurde. Bei der Entwicklung sollten die besonderen Bedingungen des Massenverkehrs berücksichtigt werden, so unter anderem ein stufenloser Einsteig, eine hohe Anzahl an Türen, eine ausreichende Beschleunigungs- und Bremsleistung für den kurzen Haltestellenabstand und die steilen Tunnelrampen, eine zentrale Türschliesseinrichtung im Führerraum sowie Mehrtraktionsfähigkeit.

Die kleinste betriebsfähige Einheit (Kurzzug) besteht aus 2 Endwagen (Baureihe 420) und 1 Mittelwagen (Baureihe 421). Diese sind miteinander fest verbunden und können im laufenden Betrieb nicht getrennt werden.

Insgesamt 480 Exemplare wurden in den Jahren 1969 bis 1997 gebaut. Somit wurde der ET420 schnell zum Sinnbild für den S-Bahnverkehr.

Im Rhein-Main-Gebiet endete der Einsatz des ET420 nach 37 Jahren am 3.11.2014.

## Stationierungen

27.07.1978 - 16.10.1990 Plochingen  
17.10.1990 - 19.05.2015 Frankfurt (Main)

**Betriebsnummer:**  
420 298-2 (A-Wagen)  
421 298-1 (M-Wagen)  
420 798-1 (B-Wagen)

**Baujahr:**  
1978

**Hersteller:**  
Waggonfabrik  
Uerdingen, Uerdingen

**Hersteller elektrisch:**  
Siemens

**Fabriknummer:**  
82963 (A-Wagen)  
82979 (M-Wagen)  
82995 (B-Wagen)

**Abnahme:**  
27.07.1978

**Gesamtleistung:**  
2400 kW

**Vmax:**  
120 km/h

**Anfahrzugkraft:**  
180 kN

**elektr. Bremskraft:**  
150 kN

**Dienstgewicht:**  
129 t

**Länge über Puffer:**  
67.400 mm

**Ausrüstung:**  
PZB 90, GSM-R, NBÜ

Oberhessische Eisenbahnfreunde e.V.  
Postfach 10 07 10  
35337 Giessen  
[www.oef-giessen.de](http://www.oef-giessen.de) / [info@oef-giessen.de](mailto:info@oef-giessen.de)

© 2015 OEF Andreas Ritzl  
Bilder: Janine Bertet, Frank Trumpold, Nick Zortea  
Alle Angaben ohne Gewähr