

Günter König

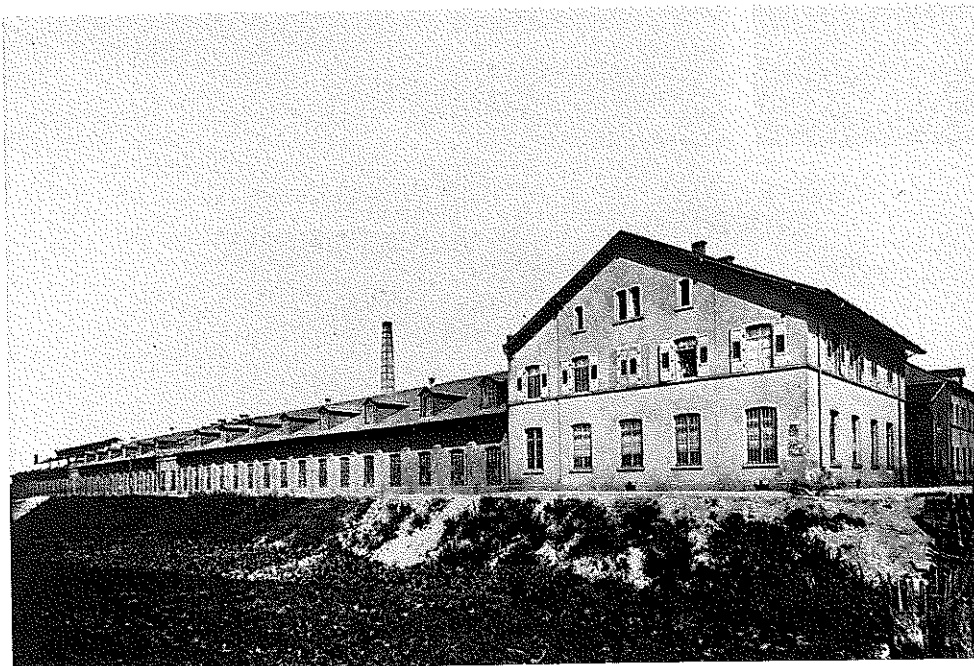
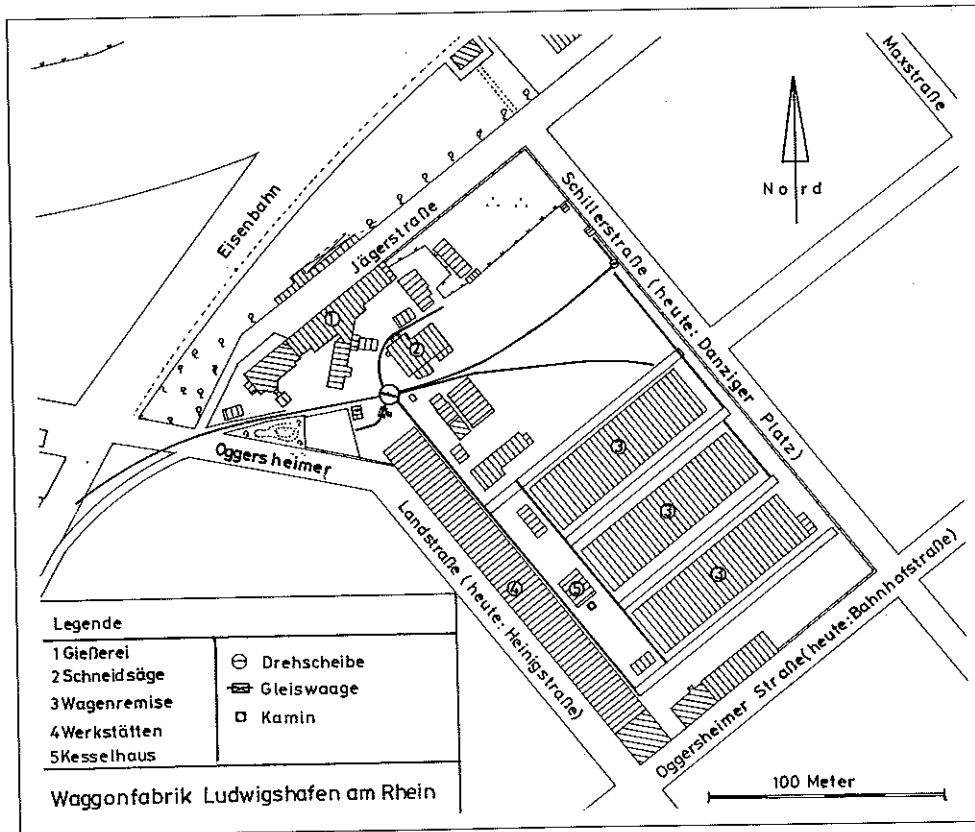
Die Waggonfabrik Ludwigshafen a. Rh. und ihre Güterwagenlieferungen an die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft

Bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf befinden sich heute ein offener Güterwagen und zwei Drehschemelwagen aus der Produktion der Waggonfabrik Ludwigshafen a. Rh.. Anlaß genug, die Geschichte dieser kleinen Waggonfabrik und der von ihr an die SEG gelieferten Güterwagen näher zu beleuchten. Vieles blieb dabei wie so oft im Dunkeln. Es ist daher wünschenswert, daß Eisenbahnfreunde, die über zusätzliches Material verfügen, dies zur Verfügung stellen würden.

Die Waggonfabrik Ludwigshafen

Im heutigen Ludwigshafen findet man keinerlei Spuren mehr, die an die Waggonfabrik Ludwigshafen erinnern. Entsprechend schwierig gestalten sich daher auch Recherchen zu diesem Thema. Gegründet wurde die Waggonfabrik im Sommer 1867. Dabei soll ein bereits vorhandenes Anwesen mit Wohnhaus, Eisengießerei und Sägemühle der Herren Hackmann und Inquet übernommen worden sein, das jedoch nicht sehr alt gewesen sein kann. Eigentümer der Fabrik war eine Gesellschaft, deren Kapitalgeber bis jetzt jedoch noch nicht ermittelt werden konnten. Im Zusammenhang mit der Einführung der Pferdebahn Mannheim – Ludwigshafen wird jedoch davon gesprochen, daß die Wagen bei der Waggonfabrik von Adolph Jacquet in Ludwigshafen gebaut worden seien. Der Betrieb muß anfänglich gut floriert haben, denn für das Jahr 1871 wird die Belegschaft mit rund 400 Arbeitern angegeben. In einer Übersicht für 1875 wird berichtet, daß die Fabrik im Jahr 700 bis 800 Güterwagen pro Jahr liefern könne. Im Vergleich dazu konnten Herbrand in Köln auch nur 800 bis 1000 Wagen und Fuchs in Heidelberg 500 bis 600 Wagen liefern. Sie wird im allgemeinen Vergleich im oberen Mittelfeld der Lieferanten angesiedelt.

1878 bereits wurde eine Betriebskrankenkasse eingerichtet. Doch bereits Mitte der 1880er Jahre ging das Geschäft merklich zurück, denn die Arbeiterzahl wird für 1886 mit nur noch 200 angegeben. 1896 war dann endgültig Schluß. Bekannt ist, daß die Betriebskrankenkasse zum 30. 10. 1896 wegen Auflösung des Betriebs geschlossen wurde. Letzter Eigentümer war der Fabrikant Karl Adler aus Ludwigshafen. Die Abwicklung des Liquidationsverfahrens zog sich aber noch bis mindestens 1904 hin. Das Anwesen wurde danach noch längere Jahre weiter genutzt. Die nördliche und die mittlere Wagenremise wurden in 1899 teilweise abgebrochen. 1902 wurden die Reste der nördlichen Wagenremise und 1904 die der mittleren Wagenremise vollständig abgebrochen. Die südliche Halle wurde in den Jahren 1902 und 1904 teilweise abgebrochen. Auch die große Fabrikationshalle wurde auf mehreren Abschnitten abgebrochen. Der südliche Teil wurde 1900 und 1919 teilabgebrochen, während der nördliche Teil der Halle erst im Mai und August 1939 entfernt wurde. Das Wohnhaus im südlichen Teil des Werksgeländes fiel 1912 der Spitzhacke zum Opfer, während das ehemalige Direktorenhaus im Oktober 1940 als letztes Gebäude der Waggonfabrik von der Bildfläche verschwand.



Oben: Lageplan der Waggonfabrik Ludwigshafen a. Rh. um 1880, Zeichnung: Günter König

Unten: Ansicht von Wohnhaus für die Angestellten und den Werkführer sowie der Fabrikationshalle von der Oggersheimer Landstraße aus, um 1880, Stadtarchiv Ludwigshafen a. Rh., 01923

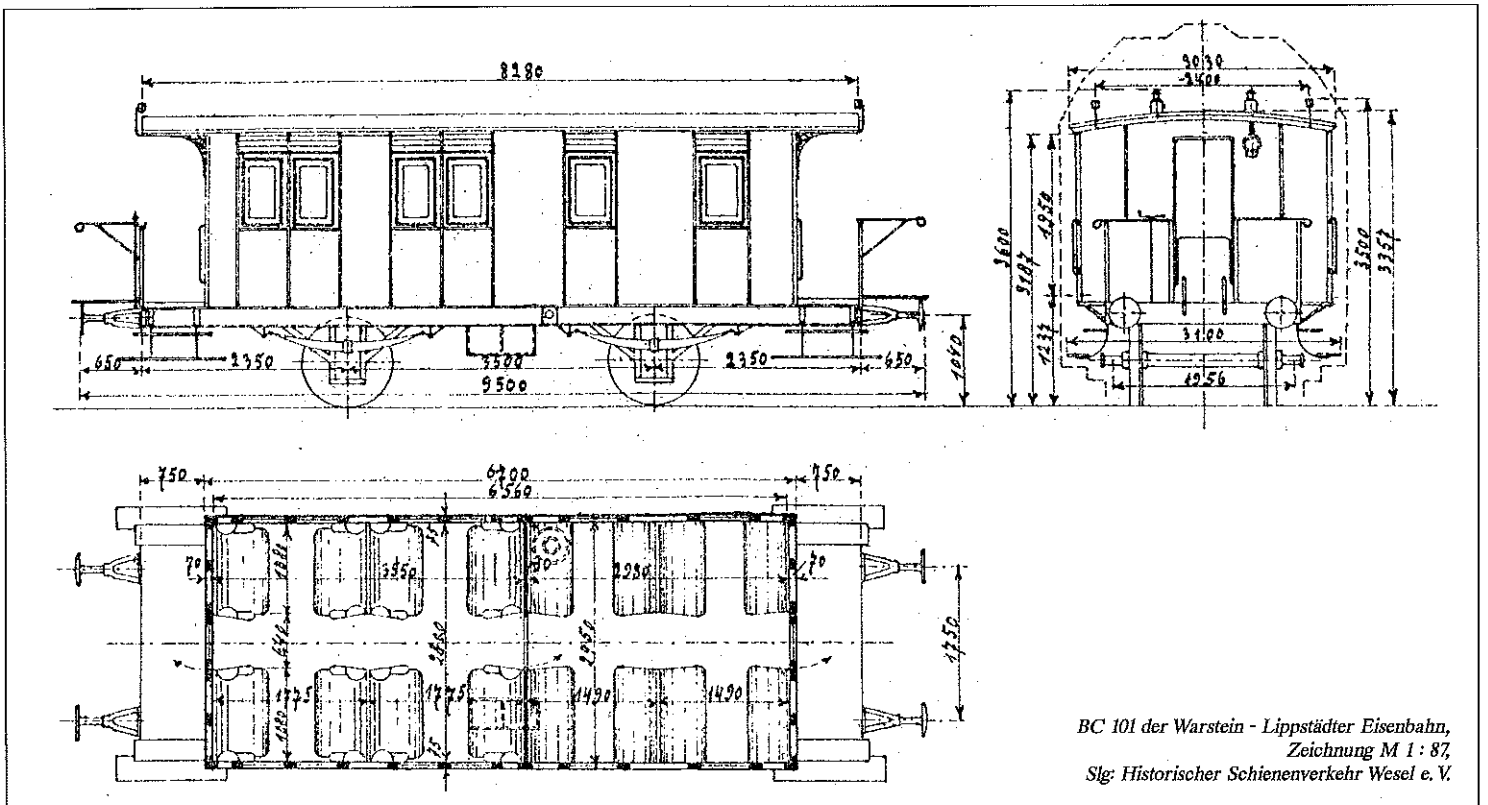
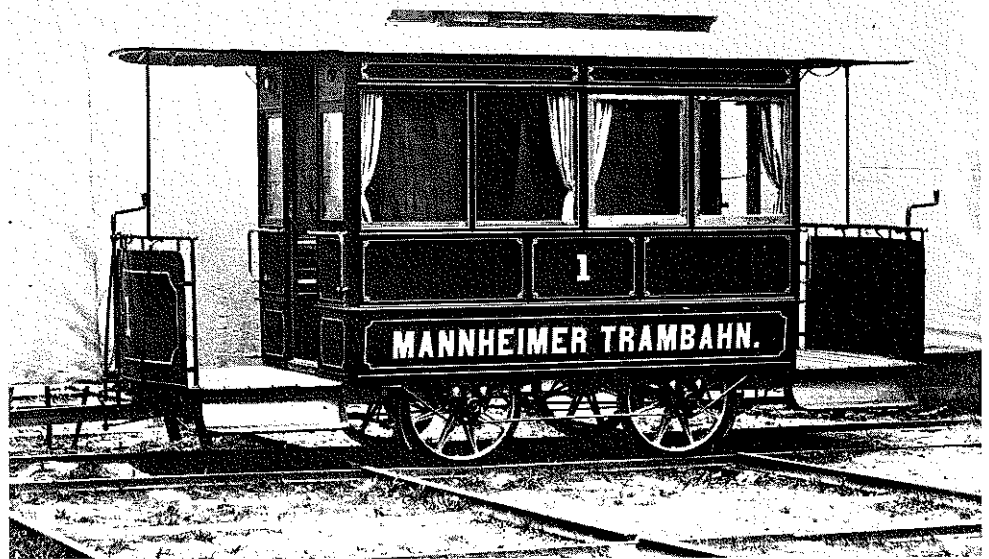
Die Waggonfabrik lag in unmittelbarer Nähe des alten Ludwigshafener Hauptbahnhofes auf dem Gelände des heutigen Danziger Platzes und des anschließenden Wohnareals. Die Gebäude wurden während der gesamten Betriebszeit nach Angaben der königlichen Messungsbehörde nur unwesentlich verändert. Dagegen sprechen jedoch zwei Fotos aus dem Stadtarchiv von Ludwigshafen. Das eine zeigt das Direktorenhaus um 1880. Dabei muß es sich um das im nördlichen Eingangsbereich gelegene Wohnhaus handeln haben. Die später dort angebaute Eisengießerei fehlt noch. In der großen Fabrikationshalle an der Oggersheimer Landstraße soll 1880 auch noch die Eisengießerei und die Holzverarbeitung mit untergebracht gewesen sein, die zum Schluß separate Gebäude besaßen.

Im letzten Betriebsjahr bestanden die Baulichkeiten aus zwei Wohngebäuden, einem Wohnhaus mit Büro, einem Kesselhaus, drei rund 90 x 22,5 m großen Wagenremisen, einem 147 x 17 m großen Fabrikgebäude mit Werkstätten, einer Schreinerei, einer Gießerei und einem Schrauben- und Eisenmagazin sowie einem 18 x 13,3 m großen Bretterschuppen und einem 34,9 x 10,8 m großen Bretterschuppen mit Spritzenhaus.

Die Gleisanlage war sehr einfach gehalten. So gab es überhaupt keine Weichen im Werksgebiet. Die Verteilung erfolgte über eine 9,46 m im Durchmesser messende Drehscheibe. Eine weitere Drehscheibe hatte einen Durchmesser von 2,12 m. Zwischen bzw. neben den Wagenremisen waren insgesamt vier Schiebebühnen vor-

Oben: Das Direktorenhaus der Waggonfabrik Ludwigshafen a. Rh. angebl. um 1880 aufgenommen. Vermutlich ist das Foto jedoch älter, da die Gießerei noch nicht angebaut ist. Vor dem Haus steht Direktor Jagni. Stadtarchiv Ludwigshafen, 01924

Mitte: Pferdebahn-Wagen Nr. 1 der Mannheimer Trambahn, vielleicht das einzige Foto eines Wagens auf dem Gelände der Waggonfabrik Ludwigshafen, Archiv Mannheimer Verkehrs-Aktiengesellschaft



BC 101 der Warstein - Lippstädter Eisenbahn, Zeichnung M 1 : 87, Slg: Historischer Schienenverkehr Wesel e. V.

Volker Wente

Packwagen 11 des HSW

Eines der wenigen heute noch erhaltenen Fahrzeuge der Waggonfabrik Ludwigshafen und zugleich eines der ältesten Fahrzeuge, das auf der DB zugelassen ist, ist der Wagen 11 des

Vereins »Historischer Schienenverkehr Wesel e. V.« (HSW). Er hat die Waggonfabrik 1883 verlassen und wurde an die Warstein – Lippstädter Eisenbahn, einer Vorgängerin der heutigen



Westfälischen Verkehrsgesellschaft (WVG) zum Preis von 6.500 Mark geliefert. Ein baugleicher Wagen war bei der Firma Killing & Sohn in Hagen um 500 Mark teurer, was vielleicht ein Grund für den Import aus der bayerischen Pfalz nach Preußen sein könnte.

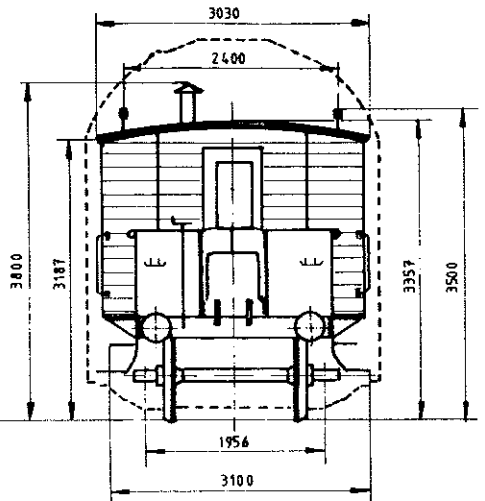
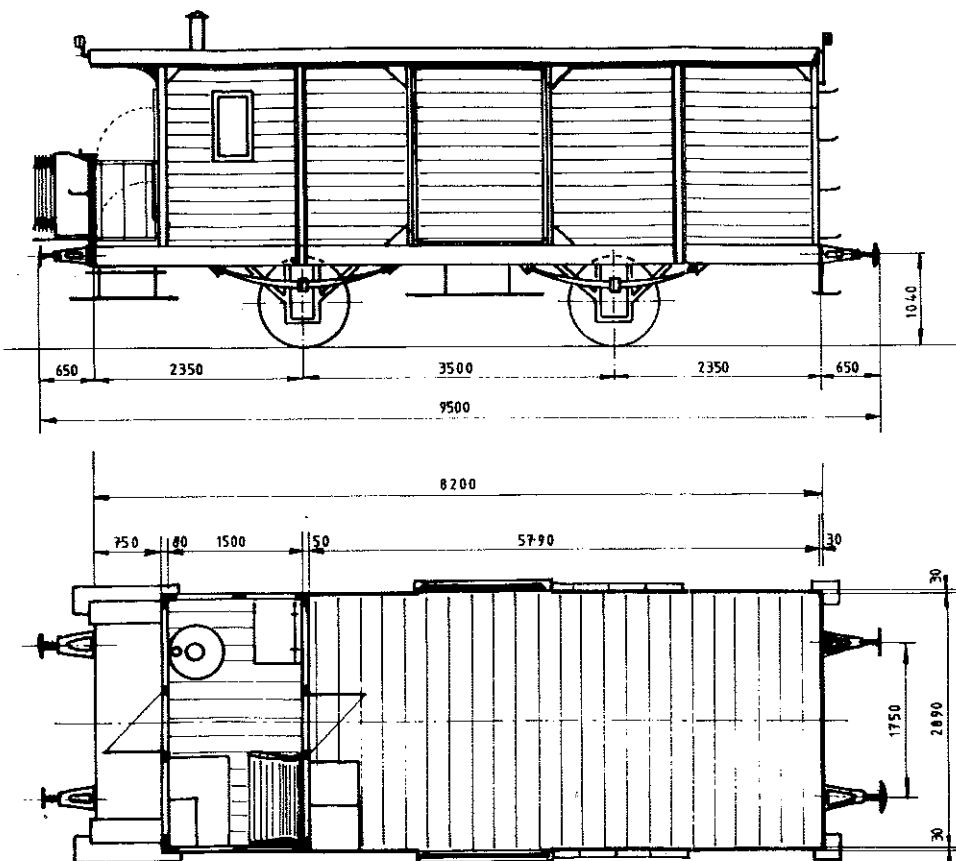
Der Wagen wurde als Personenwagen mit der Betriebsnummer BC 101 in Betrieb genommen und gehörte zur Erstausrüstung der Bahn. Weitere Fahrzeuge wurden später im Zuge der Streckenausweitung Richtung Münster 1898 beschafft. Er besaß je 16 Plätze in der zweiten und in der dritten Klasse. Im Militärverkehr standen Offiziere 8 und Mannschaften 16 Plätzen zur Verfügung.

Nach knapp 30 Jahren wurde der Wagen als Personenwagen ausgemustert und am 1. 9. 1912 als Packwagen 236 mit dem heute noch erhaltenen Aufbau umgebaut wieder dem Betriebsdienst übergeben. Nun wies er ein kleines ofengeheiztes Zugführerabteil mit 2 Plätzen auf, das mit einem Schreibpult und einem Sortierregal für den betriebsinternen Briefdienst ausgestattet war.

Bis Ende der 50er Jahre begleitete er Personenzüge, danach fand er bis zum 1. 1. 1967 als Güterzugpackwagen Verwendung. Bezeichnet wurde er zwischenzeitlich als Pw 404 bzw. 3404. Bis zum Kauf durch den HSW im Frühjahr 1980 war er als Gerätewagen der Telegrafemeisterei als G 7037 im Einsatz.

Beim HSW dient er heute wieder der vormaligen Bestimmung und wird im Museumszugbetrieb zur Fahrrad-, Gepäck- und Kinderwagenbeförderung genutzt.

Zeichnung: Klaus Kaitna, M 1 : 87



Daten:

Hersteller: Waggonfabrik Ludwigshafen

Bauj.: 1883

Typ: Personenwagen BC 101

Umbau: WLE 1912 in Pw 236

Eigengewicht: 8680 kg, 86,8 kN

Tragfähigkeit: 4200 kg, 42 kN

Ladefläche: 12,5 m²

Laderaum: 30 m³

Bremse: Hand

Letzte Bezeichnung: G 7037

handen. Bei ihrer Schließung war die Waggonfabrik durch Wohn- bzw. Industriebebauung völlig eingeschlossen. Ausnehmungsmöglichkeiten gab es an diesem Standort keine mehr.

Der Kuriostät halber sei noch erwähnt, daß die Waggonfabrik 1890 für den Fründnerhausbau- und für die Realschule jeweils 400 Mark und 1893 für den Bau der Städtischen Krankenanstalten 500 Mark spendete.

Die Wagenlieferungen

werden im nachfolgenden Teil aufgezeigt, sind jedoch nur sehr lückenhaft bekannt.

1873: 50 Stück offene Güterwagen, normalspurig für die Württembergische Staatsbahn Litera O 5501 bis 5550.

1878: Wagen für die Mannheim – Ludwigshafener Trambahn (Pferdebahn), insgesamt waren wohl 39 Wagen in offener und geschlossener Bauweise beschafft worden. Ob alle von der Waggonfabrik Ludwigshafen geliefert wurden, ist nicht bekannt. Mehrere Wagen an die Kölner Pferdebahn Hardt.

1883: Vermutlich 5 Personenwagen regelspurig für die Westfälische Landeseisenbahn (WLE). Die Wagen wurden 1911/12 zu Gepäckwagen umgebaut (u. a. Nr. 3404 (?)). Einer dieser Wagen steht heute bei der Vereinigung „Historischer Schienenverkehr Wesel“ im Einsatz.

1886: Vermutlich 5 Personenwagen meterspurig für die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft (Nr. Bb 1 und 2, BC3ü(?) 3 und 4 und C 5; Angaben zu Nummer und Gattung nicht sicher).

1890: Pfälzische Eisenbahnen Ow 3435 – 3437, 3439, meterspurig für Lokalbahn Dannstadt – Ludwigshafen – Großkarlbach.

1893: SEG Hw 792, 793 sowie OOw 741, 742, 750 – 759, meterspurig für MWHME, Hafenbahn Worms (letzter Besitzer) ohne Nummer, Flachwagen normalspurig, eh. Omk nach Musterblatt Ild 3.

1894: SEG Ci 1105 – 1112, normalspurig für Kaiserstuhlbahn (davon ein Wagen in teilmodernisierter Form als Bi 44 bei der Kanderthal-Museumsbahn noch vorhanden) sowie SEG CPost 1132 – 1134 und SEG Omk 1603 – 1606, SEG BPw 191 – 194, Hw 794, 795, OOw 801 – 806 und Ow 831 – 840 meterspurig für MWHME.

1895: SEG Ci 104, 105 (beide Nummern nach der Rekonstruktion der Wagen), normalspurig für Reinheim – Reichelsheimer Eisenbahn. SEG Ow 841 – 852, meterspurig für MWHME.

1899: Aachener Straßenbahn, meterspurig, Anhänger 241 – 244; Vermutlich ist das Baujahr 1899 das Lieferjahr nach Aachen. Wo die Wagen herkamen und welches Baujahr sie tatsächlich haben, blieb bislang unbekannt. Nach den bekannten Abmessungen könnte es sich aber um ehemalige Pferdebahnwagen handeln.

Literaturverzeichnis

Akten des Katasteramtes Ludwigshafen a. Rh. von 1867 - 1940, SW I 1a, NMR 199 und 200, FR 445, 601, 837, 959, 1034, 1149, 1326, 2401, 2959, 4090 und Besitz- u. Recherchen-Operat zur Neumesung;

Joseph Hoffmann, Kurze Geschichte des Handelsplatzes Ludwigshafen, Ludwigshafen 1868, Nachdruck 1967 (Stadtbibliothek Lu 00158135);

Geschichte der Stadt Ludwigshafen, Entstehung und Entwicklung einer Industrie- und Handelsstadt in fünfzig Jahren 1853 - 1903, herausgegeben vom Bürgermeisteramt, Ludwigshafen 1903 (Stadtbibliothek Lu 00038130);

Willi Breunig, Soziale Verhältnisse der Arbeiterschaft und sozialistische Arbeiterbewegung in Ludwigshafen a. Rh., Stadtarchiv Ludwigshafen Band 5 1976 (Stadtbibliothek Lu 00603589);

Baurechnungen für die Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn vom 14. 11. 1888 bis zum 31. 3. 1911;

Wagenparkverzeichnis der Badischen Strecken der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft vom 4. 3. 1907 mit Nachträgen;

Verzeichnis der in den Wagenpark der Großherzoglich Badischen Staatsbahn eingestellten Privatbahn-Güterwagen vom 1. 4. 1912 mit Nachträgen;

Wagenparkverzeichnis der OEG, aufgestellt 1939/40 bis etwa 1963;

Kurzmitteilungen Privatbahnen (Inselbahn Spiekerooog S. 46, 47), in Eisenbahn Kurier 9/1981, Freiburg 1981;

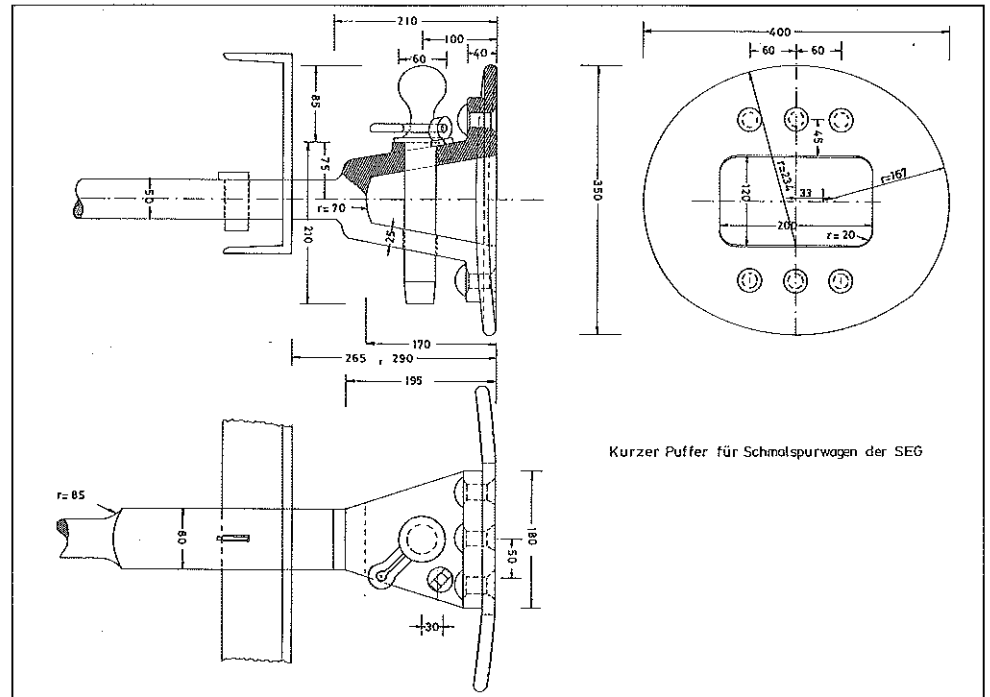
OEG Fahrzeugstatistik des Bahnbetriebs, 2. Auflage, Mannheim 1982;

Behrends, Hensel, Wiedau, Güterwagen-Archiv 1, Bertin (Ost) 1989;

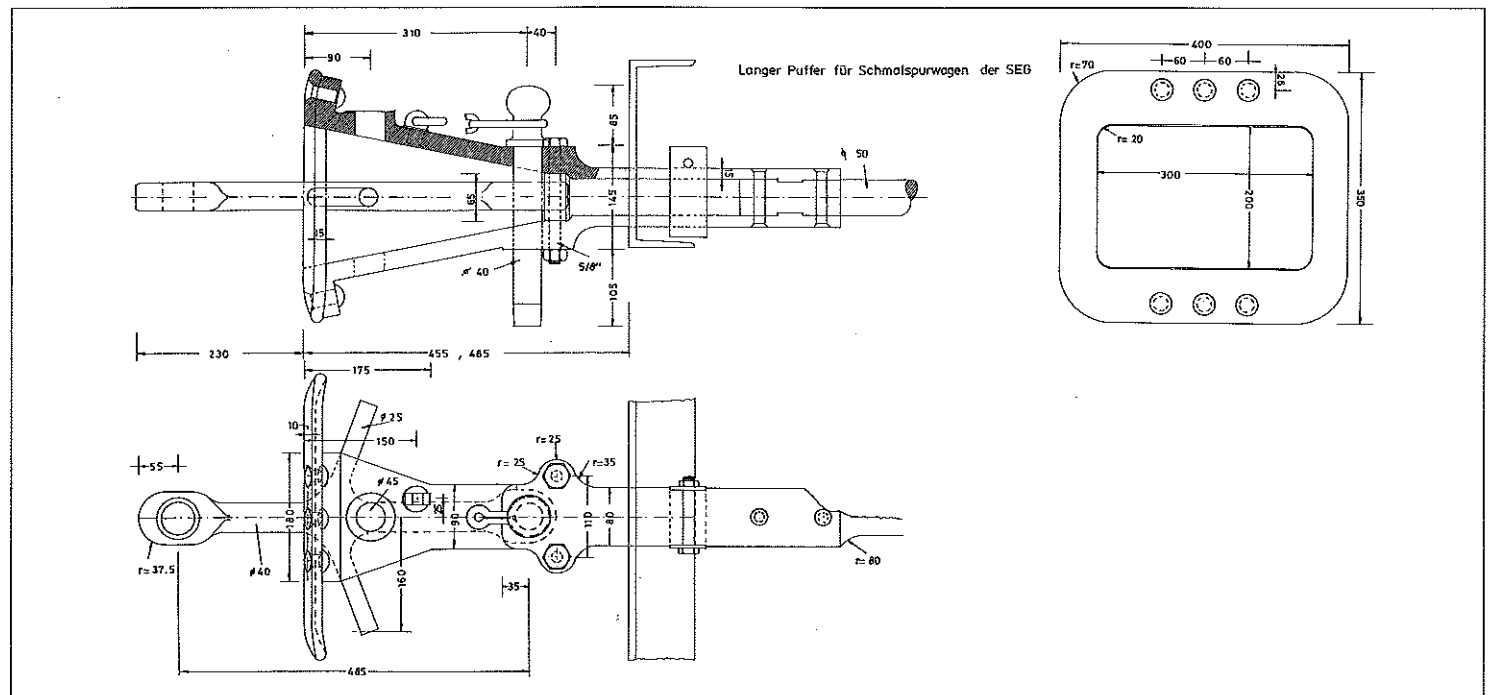
Uwe Franz, Neue Fahrzeuge der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf in DME 1/1990;

Bernhard König, Die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft AG in BDEF Jahrbuch 1990;

Bedanken möchte ich mich recht herzlich bei den Herren Braun, Dörzbach, Brenneisen, Mannheim, Geyer, Karlsruhe, Kirchner, Ellerstadt, Knupfer, Leonberg, König, Griesheim, Menges, Lahr, Mickel, Meckesheim, Dipl.-Ing. Rabe, Mannheim und den Damen und Herren des Stadtarchivs Ludwigshafen a. Rh. für die freundliche Unterstützung zu diesem Beitrag.



Zeichnungen Günter König, M 1 : 10



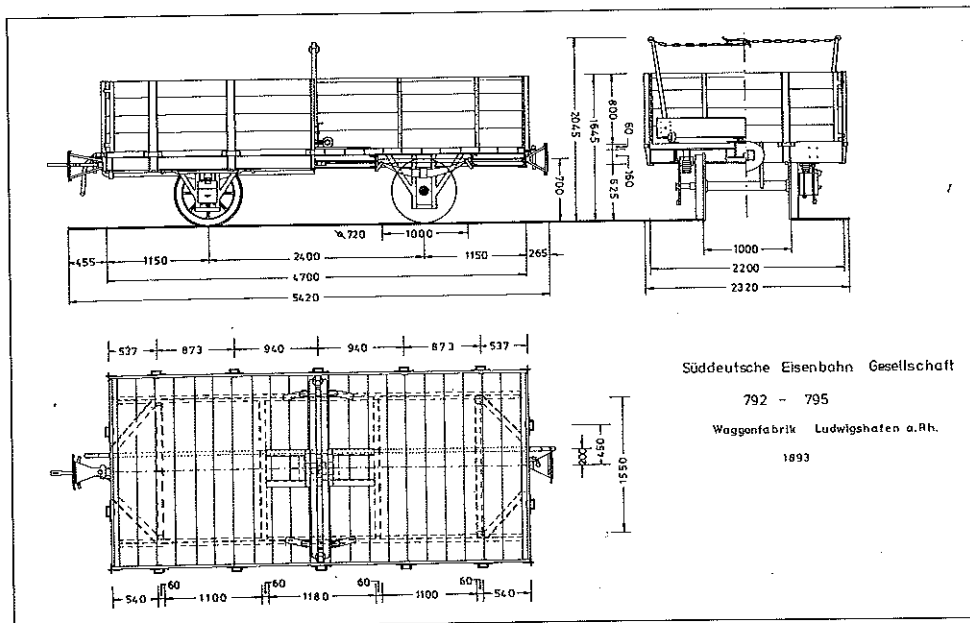
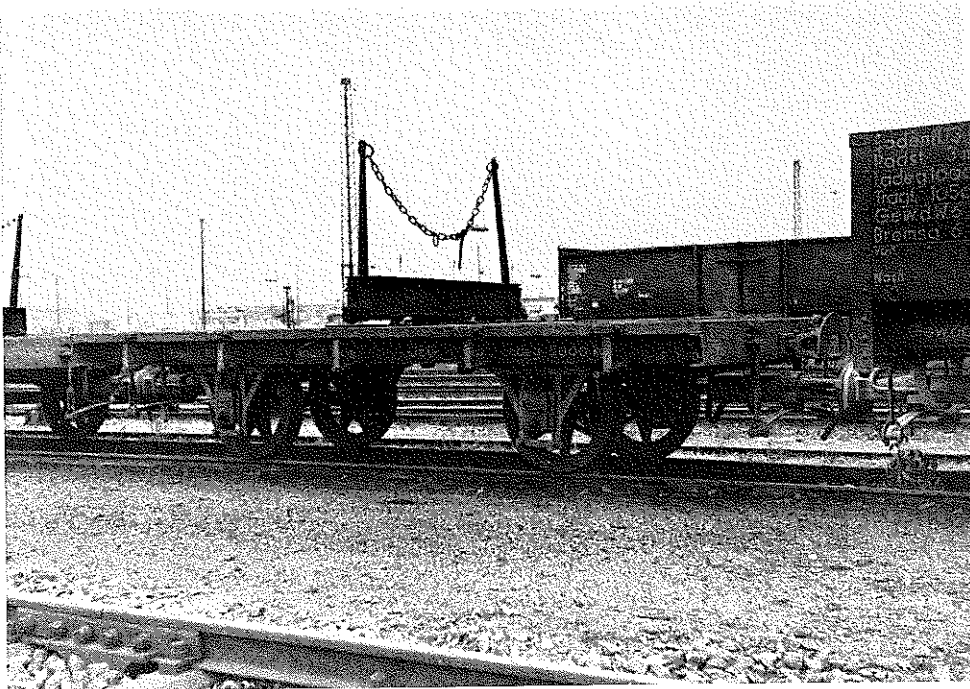
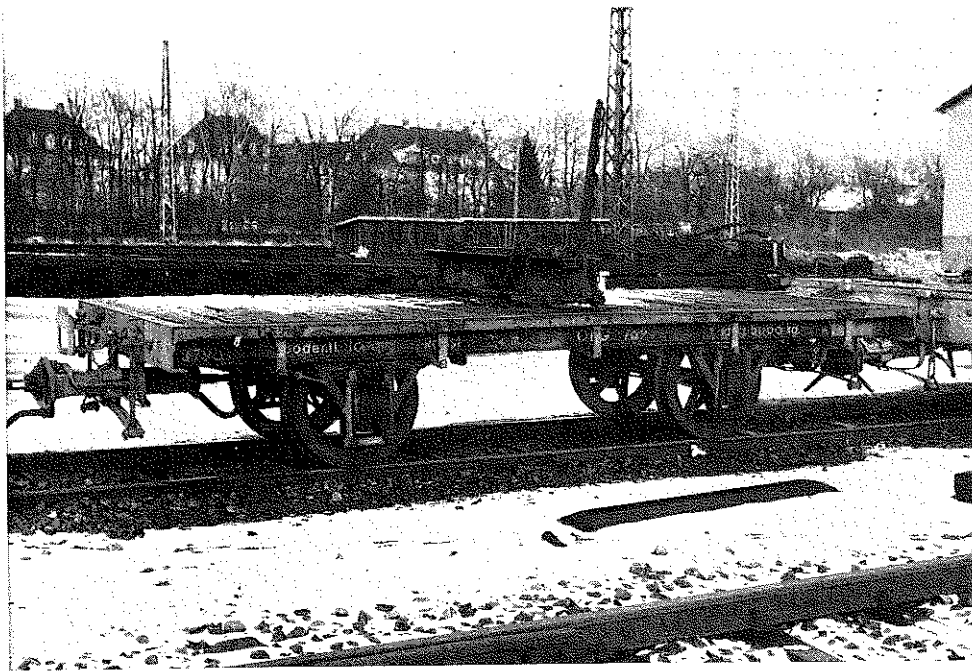
Die Drehschemelwagen 792 – 794

Im Frühjahr 1893 bestellte die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) für die Mannheim – Weinheim – Heidelberg – Mannheimer Eisenbahn (MWHME) bei der Waggonfabrik in damals bayerischen Ludwigshafen vier Drehschemelwagen mit aushebbaren Drehschemeln und abnehmbaren Bordwänden. Noch im selben Geschäftsjahr der SEG, das vom 1. 4. 1893 bis zum 31. 3. 1894 ging, wurden die Wagen geliefert und mit den Betriebsnummern 792 – 795 versehen. Nach den Betriebsmittellisten der SEG gelten als Baujahre: 1893 für die Wagen 792 und 793 und 1894 für die Nummern 794 und 795. Die vier Wagen ergänzten die beiden Drehschemelwagen 711 und 712 von Schmieder & Mayer aus der Erstausrüstung der Mannheim – Weinheimer Eisenbahn. Der Stückpreis pro Wagen betrug 1.667,50 Mark.

Obwohl 1898 bei Herbrand noch ein weiteres Paar Drehschemelwagen (Nummer 826 und 827) beschafft wurde, scheint kein sonderlich großer Bedarf an diesen Wagen bestanden zu haben, denn bereits im selben Jahr wurden die Wagen 711 und 712 an die Nebenbahn Zell – Todtnau abgegeben. Im Geschäftsjahr vom 1. 4. 1907 bis zum 31. 3. 1908 folgten diesen Wagen auch die beiden Ludwigshafener Wagen 792 und 793. In der Baurechnung für Mannheim wurden die Wagen im Nachtrag XVI zusammen mit 3.248,08 Mark abgeschrieben. Was aus den vier Todtnauer Drehschemelwagen wurde, konnte bislang nicht ermittelt werden. In den Fortschreibungen der Baurechnung der Nebenbahn Zell – Todtnau von 1920 – 1934 sind sie nicht als Abgang erwähnt. Bei der Übernahme der Nebenbahn Zell – Todtnau durch die Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) im Jahre 1953 wurden die Wagen jedenfalls nicht mehr erwähnt.

Die in Mannheim verbliebenen Drehschemelwagen, kamen 1911 in das Eigentum der Oberrheinischen Eisenbahn (OEG). Die Betriebsnummern wurden dabei nicht verändert. Erst 1958 wurden die Ludwigshafener Wagen im Arbeitswagenpark mit den Nummern 709ⁿ und 710ⁿ neu nummeriert. Die letzten Hauptuntersuchungen beider Wagen fanden am 3. 9. 1964 und am 3. 9. 1969 statt. Die Wagen kamen danach nur noch sporadisch beim Schienentransport zum Einsatz und wurden nach Fristablauf abgestellt.

Nachdem sie an ihrem letzten Standort im Heidelberger Güterbahnhof wegen Bauarbeiten im Wege waren, kamen sie 1983 ins Vorfeld des Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseums nach Viernheim. Nach dessen Auflösung bewarb sich der DEV um diese Wagen, da in dessen Bestand keine kompletten Drehschemelwagen vorhanden waren. Am 23. 11. 1989 wurden die Wagen in Viernheim verladen und kamen mit einem Bahntransport am 27. 11. 1989 in Bruchhausen-Vilsen an, wo sie abgeladen und nach Heiligenberg gebracht wurden. Im November 1991 wurde mit der Aufarbeitung des Wagens 709 begonnen. Die Fertigstellung erfolgte am 9. Juni 1992. Anschließend wurde der Wagen 710 der Werkstätte in Bruchhausen-Vilsen zugeführt. Er be-



Oben: OEG 709 (heute DEV 109), Heidelberg Güterbahnhof OEG, 20. 1. 1977, Foto: Bernhard König

Mitte: OEG 710 (heute DEV 110), Heidelberg Güterbahnhof OEG, 1962, Foto: Rudolf Kirchner

Unten: SEG 792 - 795, Waggf. LU 1893, Zeichnung Günter König, M 1 : 87

findet sich zur Zeit in Aufarbeitung. Die neuen DEV-Nummern lauten 109 und 110.

Als Wagengewichte wurden für die Wagen 792 und 793 3430 kg und für die Wagen 794 und 795 3460 kg angegeben. Am Wagen 709 (ex 794) war jedoch ein Gewicht von 3790 kg und am Wagen 710 (ex 795) eines von 3690 kg angeschrieben. Das Ladegewicht betrug 5000 kg, die Tragfähigkeit 5250 kg. Die Ladefläche beträgt 9,93 qm, der Rauminhalt 7,94 cbm.

Die Bremsausrüstung bestand von Anfang an aus einer Luftleitung für die Körting-Saugluftbremse, die 1931 durch eine Luftleitung für die damals eingeführte Druckluftbremse ersetzt wurde. Nach dem Betriebsmittelverzeichnis von 1907 sollen die Wagen über Hand- und Körting-Saugluftbremse verfügt haben. Diese Angaben erscheinen jedoch fraglich, zumal keinerlei Bremsaufhängungselemente vorhanden sind. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß bei allen Schmalspurbahnen der SEG von Anfang an alle Fahrzeuge außer den Rollböcken über Vakuumbremsen, bzw. Luftleitungen verfügten.

Bemerkenswert ist auch die Ausführung der Langträger als Doppel-T-Träger 160 x 75 x 7 mm. Diese Bauart entspricht zwar den Musterblättern der KPEV von 1879, war jedoch bei Schmalspurbahnen außer bei Schmalspurfahrzeugen der SEG bis 1895 nur selten anzutreffen. Die Stirnträger sind in U-Form 220 x 80 x 9 mm. Dasselbe gilt auch für die Querträger mit den Federaufhängungen, die ein U-Profil von 145 x 60 x 5 mm aufweisen. Auch die Träger für den Drehschemelhalter sind in U-Form 180 x 70 x 6 mm.

Der Wagen verfügt über vier Blattfedern mit einer gestreckten Länge von 1000 mm. Die Feder ist 8lagig, die Federblätter haben einen Querschnitt von 75 x 10 mm.

Die Zug- und Stoßvorrichtung bestand aus einer Mittelpuffertrichterkupplung mit Kuppelisen und durchgehender Zugstange nach sächsischem Vorbild. Der flußeiserne Pufferteller hatte die größten Maße mit 400 mm in der Breite und 350 mm in der Höhe. Beim langen Puffer hatte der Pufferteller eine rechteckige Form mit einer großen Öffnung, während beim kurzen Puffer der Pufferteller oval und die Öffnung kleiner war. Die genauen Maße der Puffer können den beiden Pufferzeichnungen entnommen werden.

1931 erhielten die Wagen bei der OEG Scharfenbergkupplungen, deren Länge 400 mm über Rahmen beträgt und die 475 mm über SO angebracht sind. Die Schaku wurde in einem eigenen Tragrahmen unter dem Wagen beweglich angebracht. Am Stirnträger wurde eine Blattfeder an Hängestangen befestigt, die den Kupplungskopf in seiner horizontalen Lage hielt. Mit im Kupplungskopf war auch die Luftleitung integriert. Der lange Puffer der Trichterkupplung wurde auf die Länge des kurzen Puffers gebracht und mit einem halbrunden Pufferteller versehen. Beim kurzen Pufferteller wurden die unteren Rundungen entfernt.

Die Bordwände waren abnehmbar und hatten eine Wandstärke von 30 mm. Wann die Bordwände entfernt wurden, konnte bislang nicht geklärt werden. Das OEG-Betriebsmittelverzeichnis von 1939/40 ff gibt jedoch an, daß als Zubehör 14 lose Rungen pro Wagen vorhanden seien.

Die Fußbodenstärke betrug 60 mm. Der Drehschemel besteht aus U-Profilen 230 x 90 x 10 mm.

Die vierachsigen offenen Güterwagen 741, 742, 750 – 759 und 801 – 806

Die Erstausrüstung der offenen Güterwagen der MWHME bestand aus kleinen 5200 mm langen 5-t-Wagen. In den Jahren 1893 und 1894 (801 – 806) wurden nun bei der Waggonfabrik Ludwigshafen insgesamt 18 vierachsige offene Güterwagen mit 10 t Ladegewicht für die MWHME beschafft. Dazu kamen noch 8 vierachsige Wagen von der Waggonfabrik Herbrand mit den Nummern 743 – 749, die aber bis auf den Wagen 749 sofort zur Nebenbahn Zell – Todtnau weitergingen. Die von Herbrand gelieferten Wagen sollen vom Baujahr 1892 sein. Es ist heute nicht mehr auszumachen, wer bei wem abgekupfert hat, denn alle Fahrzeuge weisen den gleichen Rahmen und die gleichen Drehgestelle auf. Lediglich die Bordwände unterscheiden sich in den Höhen teilweise.

Erhalten blieb ein Zeichnungssatz der Waggonfabrik Ludwigshafen, der neben einer Gesamtansicht im Maßstab 1 : 10 ohne Nummer vom Mai 1893 noch folgende Zeichnungen umfaßt: Nummer W93 2649 vom 14. 6. 1893 (beinhaltet im Maßstab 1 : 1 den Drehzapfen und das Drehlager, sowie Teile der Drehvorrichtung); Zeichnung W93 2653 vom 19. 6. 1893 (beinhaltet Rahmenteile und Profilbefestigungen im Maßstab 1 : 1); Zeichnung W93 2668 vom 5. 7. 1893 (beinhaltet Profile, Winkel, Türgriffe und Kastenbefestigungen) und die Zeichnung W93 2672 vom 11. 7. 1893 mit Teilen des Drehgestells. Die letzte Zeichnung mit der Nummer W93 2713 stammt vom 30. 11. 1893 und stellt Kastenteile, wie U-Profile, Trittschienen sowie Deckenringe dar.

Die Beschaffungskosten für die Wagen 741, 742, 749 – 759 und 801 – 806 wurden mit 62.018,55 Mark angegeben. Im Jahre 1907 wurden die Wagen 741 und 805 (24. 12. 1907) zur Nebenbahn Zell – Todtnau abgeben, nachdem bereits 1898 der Herbrandwagen 749 nach dort abgegeben worden war. Zum 17. 2. 1908 folgten die Wagen 803, 804 und 806. Die in Mannheim verbliebenen Fahrzeuge gingen 1911 in das Eigentum der OEG unter Beibehaltung ihrer Nummern über. Um 1942 wurden die Wagen 753, 801 und 802 in gedeckte Güterwagen für den Transport von

Kriegsgefangenen zur Traktorenfabrik Lanz in Mannheim umgebaut.

Der Wagen 753 wurde nach dem Krieg wieder in einen OOw zurückgebaut. Die beiden anderen Wagen wurden in Flachwagen umgebaut. Der Umbau des Wagens 802 erfolgte allerdings erst 1958. Zum 17. 7. 1967 wurde der Wagen 759, der ab 1958 die Nummer 811 trug, in den Flachwagen 695 umgebaut.

1958 wurde wie bereits erwähnt eine Umnummerierung durchgeführt. Dabei wurden die Wagen 742 und 750 – 759 in 801" – 806" und 807 – 811 umbenannt. Der Wagen 752 (neu 804") wurde aber bereits im Juni 1959 in einen Flachwagen mit der Nummer 699 umgebaut. Die Wagen 801 und 802 (I. Numerierung) erhielten die Arbeitswagennummern 705 und 706. Für die als OOw verbliebenen Wagen bestand Anfang der siebziger Jahre kaum noch Bedarf.

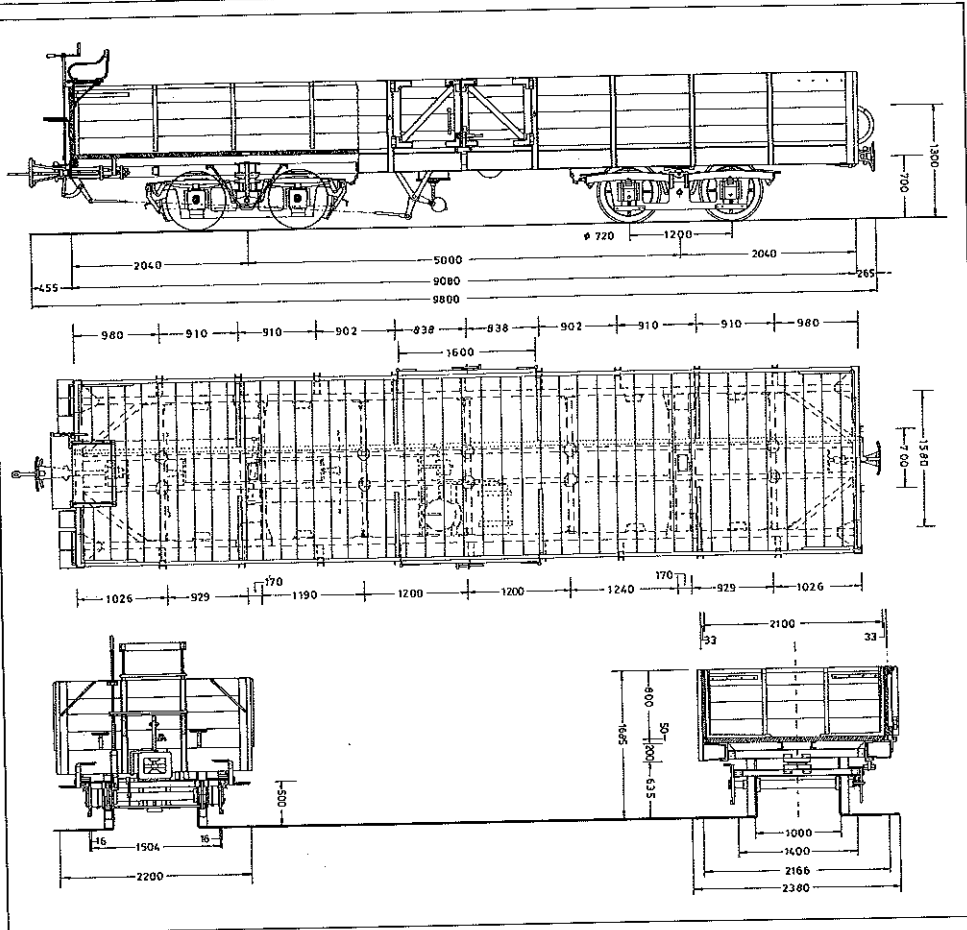
Daher wurde 1970 der Wagen 801" an den DEV abgegeben, der ihn 1971 im Tausch an die Inselbahn Juist weiter gab. Dorthin folgten 1971 noch die Wagen 806", 807 und 810. 1971 wurden die Wagen 802", 803", 805" und 808 an die Inselbahn Spiekeroog verkauft, die dort die Nummern 44, 46, 45 und 47 erhielten. Auf Spiekeroog wurden bis auf eine Stirnwand beim Wagen 45 sämtliche Bordwände entfernt. Nach deren Einstellung gingen die Wagen 1981 an die DB nach Wangerooe. Der ehemalige OOw 801 (neu 705") wurde 1984 an das Straßenbahnmuseum Stuttgart für die geplante Museumseisenbahn Neckarsteinach – Schönau verkauft. Der OOw 802 (neu 706") kam am 29. 12. 1987 zur Museumseisenbahn Amstetten – Oppingen auf der Schwäbischen Alb.

In Mannheim verblieb lediglich der OOw 809 (ex 757). Zum 27. 5. 1964 erhielt er zum letzten Mal bei der OEG eine HU. Er war meistens in Edingen abgestellt. 1984 kam der Wagen in das Vorfeld des Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseums nach Viernheim. Nach dessen Auflösung wurde er am 23. 11. 1989 an den DEV verkauft und in Viernheim verladen. Am 27. 11. 1989 traf er zusammen mit den Hw 709 und 710 in Bruchhausen-Vilsen ein. Er wurde danach nach Heiligenberg gebracht, wo er heute noch abgestellt vorhanden ist. Seine neue Nummer lautet 148.

Bei der OEG sind heute nur noch die beiden Flachwagen 695 und 699, die um 1990 die neuen Nummern 370 und 371 erhielten.

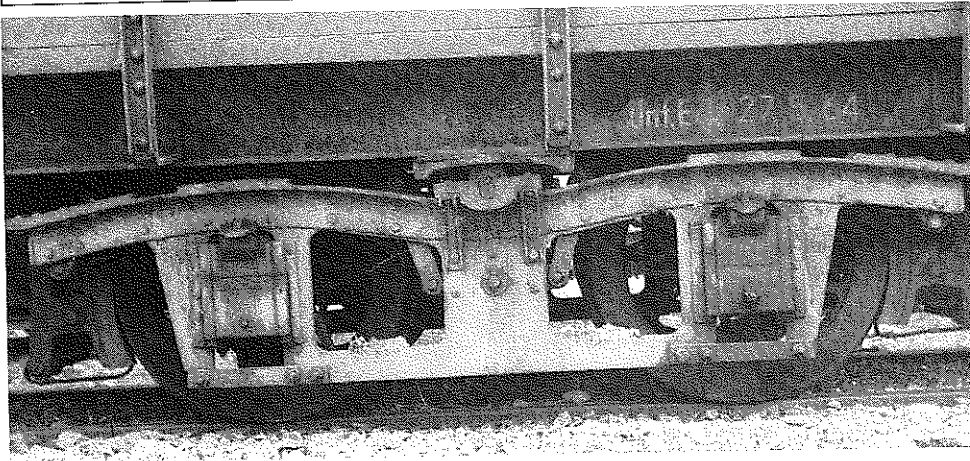


OEG 808 (baugleich mit DEV 148) am 8. 12. 1963 in Heidelberg Güterbahnhof OEG, Foto: Helmut Röh

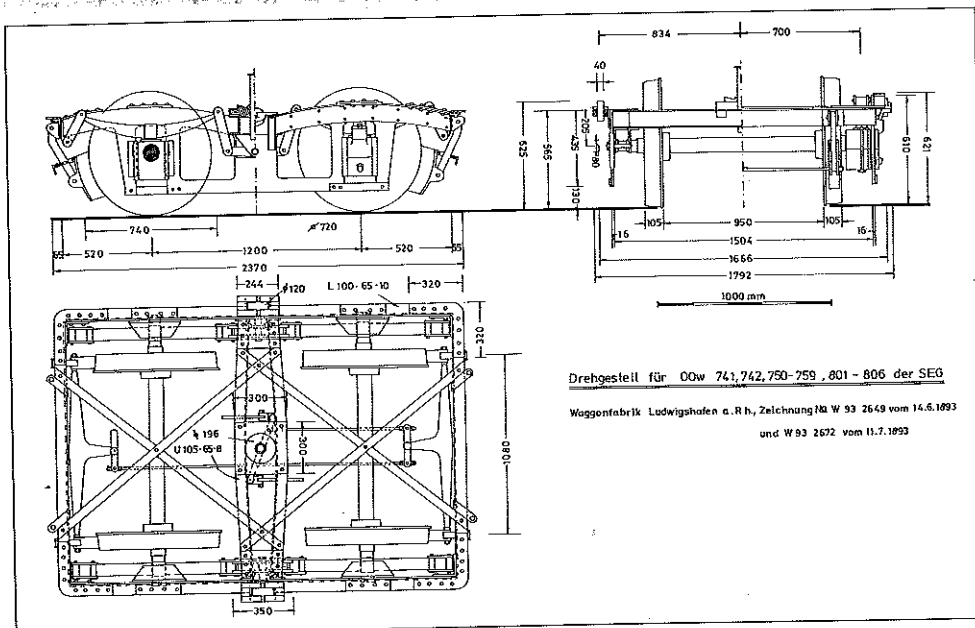


Über die bei der Nebenbahn Zell – Todtnau verbliebenen Wagen liegen nur für die Wagen 803, der 1968 ausgemustert wurde, 805 ausgemustert 1930 (? wird in der Fortschreibung der Bauzeichnung nicht abgeschrieben) und 806 ausgemustert nach 1963 nähere Angaben vor. Was aus den restlichen Wagen wurde, ist nicht bekannt, doch dürften sie bereits vor 1925 ausgeschrieben sein. Möglicherweise wurde 1930 der Wagen 804 oder 805 in den Schneepflug 501 umgebaut. Die Umbaukosten wurden mit 785,32 Mark beziffert. Dieser Wagen wurde 1968 nach der Streckenstilllegung ebenfalls verschrottet. Einer dieser Wagen wurde zu einem unbekanntem Zeitpunkt in den Sprengwagen Nr. 18 umgebaut. Dabei wurden Holzteile entfernt und ein Tank aufgesetzt. Zum Verbleib dieses Wagens ist nichts bekannt.

Als Wagengewichte wurde folgendes angegeben: 741 6500 kg, 742 7450 kg (nach Umbau in GGW 8150 kg, nach Rückbau in OOW war der Wagen mit 7700 kg beschriftet), 750 7180 kg (am Wagen angeschrieben mit 7550 kg), 751 6500 kg (am Wagen angeschrieben mit 7110 kg), 752 6310 kg (als Flachwagen 699 6160 kg), 753 7710 kg (als GGW 8240 kg), 754 7680 kg, 755 7340 kg (am Wagen angeschrieben mit 7400 kg), 756 7160 kg (am Wagen angeschrieben mit 7730 kg), 757 7560 kg (am Wagen angeschrieben mit 7860 kg), 758 7500 kg, 759 6850 kg (am Wagen angeschrieben mit 6670 kg, als Flachwagen 6670 kg), 801 7850 kg (nach Umbau in Flachwagen 6610 kg), 802 7180 kg (nach Umbau 6110 kg), 803 6270 kg, 804 6800 kg, 805 6310 kg und 806 6370 kg. Das Ladegewicht lag bei 10000 kg, die Tragfähigkeit bei 10500 kg. Die Ladefläche betrug 18,9 qm, der Rauminhalt 15,12 cbm.



Die Bremsausrüstung bestand ursprünglich bei den Wagen 801 – 806 aus einer Handspindelbremse und einer Körting-Saugluftbremse, die jedoch nur auf ein Drehgestell wirkte. Die restlichen Wagen hatten nur Luftleitung. Die in Mannheim verbliebenen Bremswagen erhielten Anfang der dreißiger Jahre mit dem Einbau der Schaku Druckluftbremsen. Nach 1960 stattete die OEG einige der ungebremsten Wagen noch mit Körting-Druckluftbremsen aus, die wohl aus ausgemusterten Personenwagen stammten. Dabei wurden beide Drehgestelle gebremst. Als Handbremse wurde eine Handradfeststellbremse gewählt. Bekannt sind die Wagen 801 – 803 und 805 – 809. Beim Wagen 811 war nach seiner letzten HU am 2. 8. 1962 noch keine Bremse vorhanden. Nach seinem Umbau in einen Flachwagen im Jahre 1967 erhielt auch er eine Druckluft- und eine Handradfeststellbremse. Auch die beiden Wagen 801 und 802 erhielten solche Handradfeststellbremsen, blieben jedoch auch weiterhin nur auf ein Drehgestell gebremst. Die in Todtnau verbliebenen Wagen behielten bis zum Schluß die Körting-Saugluftbremse.



Die Seitenteile der Drehgestelle waren aus 16 mm starken Eisenplatten mit Öffnungen gefertigt worden. Den Abschluß nach oben bildeten 100 x 65 mm starke L-Profile. Die inneren U-Träger der Drehgestelle waren 105 x 60 mm stark. Jedes Drehgestell verfügt über vier Blattfedern, die bei gestreckter Länge 750 mm lang

Oben: Zeichnung Günter König, M 1 : 87

Mitte: Drehgestell der Bauart der Waggonfabrik Ludwigshafen a. Rh. für die meterspurigen Fahrzeuge an die SEG, hier an OEG 809 (heute DEV 148), 1972, Foto: Rudolf Kirchner

Unten: Zeichnung Günter König, M 1 : 45

sind. Die Feder hat 5 Blätter mit einem Querschnitt von 75 x 10 mm.

Beim Wagen 742 wurden zu einem bislang nicht bekannten Zeitpunkt die Drehgestelle verändert. Dabei entfielen die jeweils an den Außenwangen liegenden Räder zur Stützung des Wagenkastens und deren Laufschiene am Wagenrahmen. Dafür wurden auf der Oberseite des Drehgestells Eisenteile aufgeschweißt, die ein Kippen des Wagenkastens verhindern sollten. Ob die ursprünglichen Rollen ins Drehgestellinnere verlegt wurden, ist nicht bekannt.

Bei den Wagen 807 und 810 wurden vermutlich nach dem Kriege die Drehgestelle getauscht. Beim Wagen 807 kamen Drehgestelle der Bauart Rastatt zum Einbau. Diese Drehgestelle nach der Rastatt-Zeichnung 6 vom 17. 5. 1905 sind eine Weiterentwicklung der bei dieser Serie verwendeten Drehgestelle. Vermutlich stammten sie von den Wagen C4 182 (neu 118^o) oder 184 (neu 120^o), die beide 1962 ausgemustert wurden. Die Seitenteile dieses Drehgestells waren ebenfalls 16 mm stark. Im oberen Teil bildete ein L-Profil 100 x 65 x 11 mm den Abschluß. Die nun außen liegenden Blattfedern waren 6lagig, bei einer gestreckten Länge von 900 mm. Auch die Achslager, geschlossene Achsbüchsen nach amerikanischem Vorbild, lagen außerhalb des Rahmens.

Die beim Wagen 810 eingebauten Drehgestelle waren von Herbrand im Jahre 1889/1890 bei einigen Personenwagen verwendet worden. Wegen ihrer schlechten Laufeigenschaften wurden sie jedoch nach und nach ausgebaut. Das Drehgestell hatte nur einen Achsstand von 1000 mm. Insgesamt war pro Seite nur eine 11lagige Blattfeder vorhanden.

Die Langträger des Wagens bestehen aus U-Profilen 220 x 75 mm. Sämtliche inneren Lang- und Querträger waren ebenfalls in U-Form 105 x 55 mm.

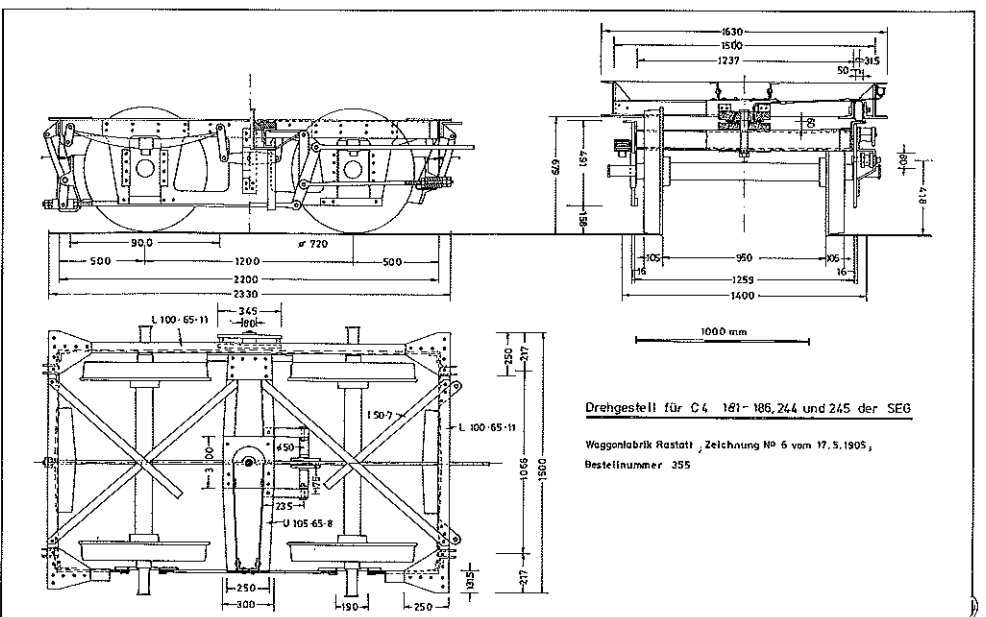
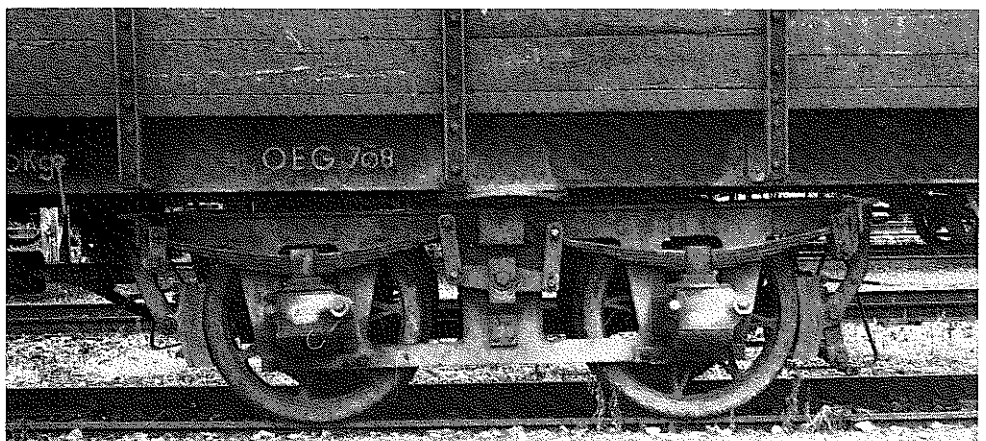
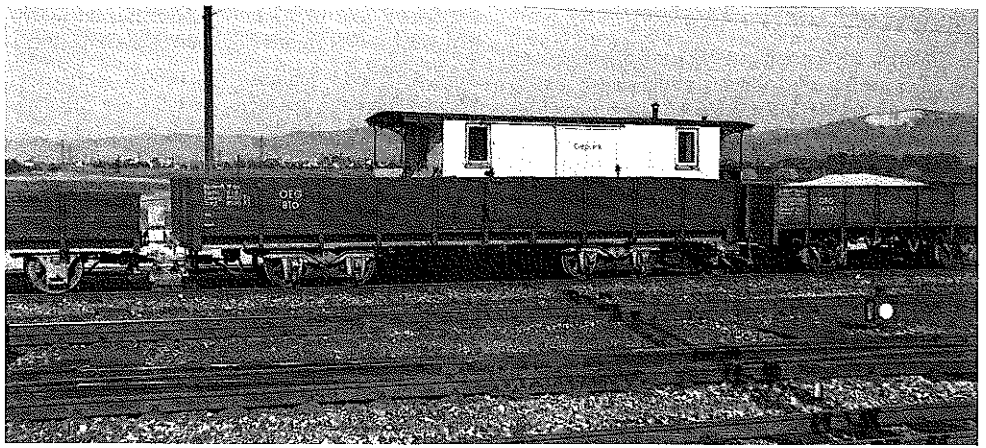
Die Zug- und Stoßvorrichtung entsprach wieder denen der Drehschemelwagen 792 – 795, jedoch mit der Ausnahme, daß jeder Puffer einzeln abgefedert und keine durchgehende Zugstange vorhanden war. Die bei der OEG verbliebenen Wagen erhielten wie folgt Schakus: 1928 die Wagen 754 – 757 und 1929 die Wagen 742, 750 – 753, 758, 759, 801 und 802.

Der Wagenkasten war aus Holz mit eisernen 820 mm langen U- und L-Profilen. Die L-Profile hatten die Abmessungen 100 x 100 x 10 mm, die U-Türrungen 75 x 40 x 9 mm und die restlichen Rungen U 57 x 35 mm. Die Wandstärken betragen 33 mm an den Seitenwänden und 40 mm an den Stirnwänden. Sämtliche Bordwände waren fest vernietet und somit nicht abnehmbar. In den Türrungen und an der nicht gebremsten Stirnseite waren Ringe zum Befestigen von Wagendecken angebracht. Der Fußboden bestand aus 50 mm starken Bohlen. Die Türen waren ursprünglich komplett aus Holz. Die OEG baute jedoch für alle Wagen eiserne Türrahmen mit hölzernen Füllungen.

Oben: Wagen OEG 810 mit Herbrand-Tausch-Drehgestellen am 16. 9. 1961 in Seckenheim, Foto: Helmut Röth

2. und 3. Reihe: Wagen OEG 807 mit Drehgestellen der Waggonfabrik Rastatt. Am Rahmen ist dem Maler ein Zahlendreher passiert, Heidelberg, 1969, Fotos: Rudolf Mickel

Unten: Zeichnung Günter König, M 1 : 45



Die offenen Güterwagen 831 – 852

Die letzten meterspurigen Wagenlieferungen an die SEG waren die offenen Güterwagen 831 – 852 für die MWHME. Nach Angaben der OEG waren die Wagen 831 – 840, 844 und 848 1894, die restlichen Wagen 1895 geliefert worden. Das Betriebsmittelverzeichnis der SEG von 1907 gibt für alle Wagen als Baujahr 1894 an. Bei den nach Karlsruhe abgegebenen Wagen wird jedoch als Baujahr 1895 vermerkt. Nach dem Nachtrag III der Baurechnung wurden im Geschäftsjahr vom 1. 4. 1893 bis zum 31. 3. 1894 die Wagen 831 – 840 und nach dem Nachtrag IV vom 1. 4. 1894 zum 31. 3. 1896 die Wagen 841 – 852 beschafft. Die noch vorhandene Fabrikzeichnung ohne Nummer der Waggonfabrik Ludwigshafen a. Rh. vom Mai 1895 zeigt einen Bremswagen, der in der zweiten Lieferung auch tatsächlich vorkam. Beim letzten noch vorhandenen Wagen, dem ehemaligen Ow 850, lautete das Baujahr nach Fabrikschild 1895.

Für die Wagen 831 – 840 werden als Beschaffungskosten 15.525,00 Mark, für die restlichen Wagen 19.200,00 Mark angegeben. Im Geschäftsjahr vom 1. 4. 1907 bis zum 31. 3. 1908 wurden die Wagen 846 und 847 an die Karlsruher Lokalbahn abgegeben und mit 3.200,00 Mark in der Mannheimer Baurechnung abge-

schrieben. Die in Mannheim verbliebenen Wagen gingen 1911 in das Eigentum der OEG über.

Zum 1. 1. 1915 schieden die beiden Karlsruher Wagen ebenfalls aus dem Bestand der SEG aus und kamen in Besitz der Stadt Karlsruhe. Zunächst behielten alle Wagen bei ihren neuen Eigentümern die alten Betriebsnummern. Zu einem noch nicht bekannten Zeitpunkt erhielten die Karlsruher Wagen die Nummern 302, 303 und bzw. oder 304. Die Unstimmigkeit rührt daher, daß das Städtische Bahnamt für alle Wagen als Erbauer die Waggonfabrik Ludwigshafen angibt, obwohl noch ein Wagen aus der Herbrand-Lieferung 738 und 740 von 1890 darunter gewesen sein muß. Der zweite Herbrand-Wagen erhielt übrigens die Nummer 301 und wurde 1938 an die Firma Julier für 200 RM verkauft. Mit Beschluß vom 22. 1. 1931 wurden die drei Wagen 302 – 304 verkauft. An wen, ist bislang nicht bekannt. Der Restpreis wurde mit 1.350 RM pro Wagen angegeben.

Die Mannheimer Wagen erreichten eine längere Betriebszeit und schieden wie folgt aus: 831 und 832 zum 1. 4. 1957, 833 zum 3. 2. 1953, 834 bis 836 zum 8. 4. 1954, 837 zum 1. 4. 1957, 838 zum 11. 12. 1953, 839 zwischen 11. 1965 und 1972, 840 zum 6. 2. 1953, 841 zum 9. 7. 1958, 842 zum 8. 4. 1954, 843 zum 11. 12. 1953, 844 zum 4. 9. 1957, 845 zum 5. 12. 1950, 848 zum 3. 2. 1953, 849

zum 5. 9. 1957, 851 und 852 zum 8. 4. 1954. Der Wagen 850 wurde vermutlich um 1958 in den Plattformwagen 702 umgebaut. Nach den Listen der Direktion sollte er allerdings die Nummer 698 erhalten. In diesem Zustand war er lange Jahre bei der HW Käfertal im Einsatz. Seine letzte HU fand am 2. 1. 1969 statt, doch war der Wagen im Hallenbereich von Käfertal auch über den Fristablauf noch im Einsatz. Um 1984 wurde er im Vorfeld der Wagenhalle Vierheim abgestellt und 1989 an die Märkische Museumseisenbahn in Herscheid verkauft.

Die Wagengewichte werden für die Wagen 831 bis 852 wie folgt angegeben: 831 3850 kg (am Wagen mit 3980 kg angeschrieben), 832 3950 kg, 833 3170 kg, 834 3720 kg, 835 3640 kg (am Wagen mit 3760 kg angeschrieben), 836 4000 kg (am Wagen mit 3990 kg angeschrieben), 837 3530 kg, 838 3600 kg, 839 3720 kg, 840 4160 kg (am Wagen angeschrieben mit 3760 kg), 841 4220 kg, 842 4450 kg, 843 4260 kg, 844 4400 kg (am Wagen angeschrieben mit 4140 kg), 845 4150 kg, 846 und 847 3160 kg, 848 3960 kg, 849 3650 kg (am Wagen angeschrieben mit 3590 kg), 850 4300 kg (als Wagen 702 3110 kg), 851 3810 kg und 852 3500 kg. Das Ladegewicht betrug 5000 kg, die Tragfähigkeit 5250 kg. Die Ladefläche beträgt 10,75 qm, der Rauminhalt 6,45 cbm.

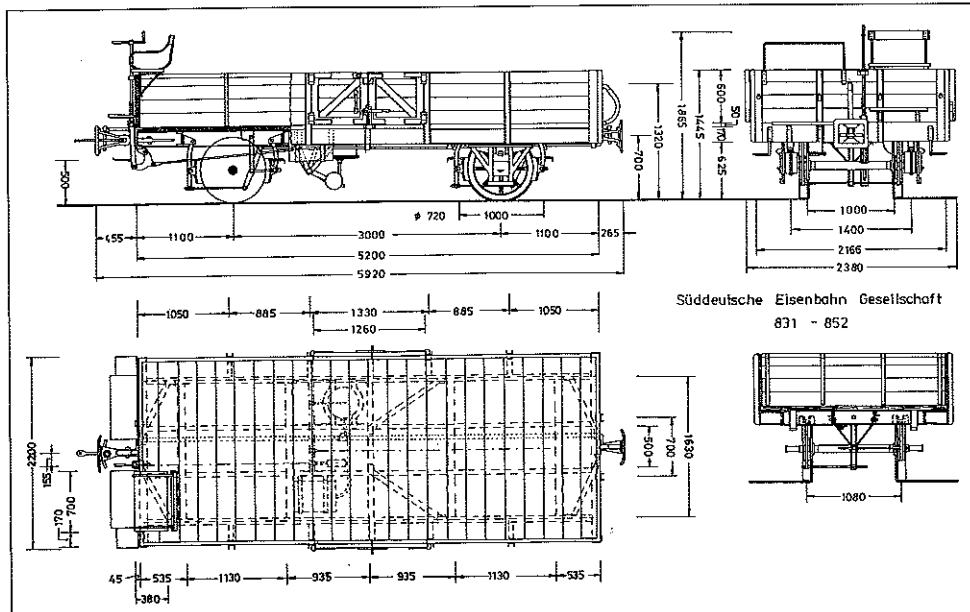
Die Bremsausrüstung bestand bei den Wagen 841 bis 846 aus einer Hand- und einer Körtling-Saugluftbremse. Die restlichen Wagen waren ungebremst und hatten Luftleitung. Mit Einführung von Druckluftbremsen ab 1929 wurde auf die automatische Bremse verzichtet und lediglich die Spindelbremse beibehalten. In den Jahren 1929 erhielten die Wagen 833 – 836, 840, 842, 848 und 851 Druckluftleitungen. 1930 folgten die Wagen 832, 837 bis 839, 843 und 850. Die restlichen Wagen wurden 1931 umgerüstet.

Die Wagen verfügten über Lenkachsen der Bauart A 4. Auch diese Wagen erhielten Langträger als Doppel-T-Träger 170 x 75 x 7 mm. Die Stirnträger waren in U-Form 220 x 80 x 9 mm. Dasselbe gilt auch für die Querträger mit den Federabhängungen die ein U-Profil von 145 x 60 x 5 mm aufwiesen. Die inneren Langträger waren als U-Profil mit 65 x 50 mm Stärke ausgeführt.

Die Wagen verfügten über vier Blattfedern mit einer gestreckten Länge von 1000 mm. Die Feder war 8lagig. Die Federblätter hatten einen Querschnitt von 75 x 10 mm.

Die Zug- und Stoßvorrichtung entsprach denen der Drehschemelwagen. Die Scharfenbergkuppelungen wurden gleichzeitig mit dem Umbau auf Druckluftbremsen angebracht. Die dort gemachten Jahresangaben entsprechen daher auch dem Einbau der Schaku.

Die 600 mm hohen Bordwände waren fest angeietet und hatten eine Wandstärke von 33 mm an den Längsseiten und 40 mm an den Stirnfronten. Die Fußbodenstärke betrug 50 mm. Die L-Eckprofile hatten die Abmessungen 70 x 70 mm, die restlichen U-Profile waren 75 x 40 mm stark. Die lichte Türöffnung betrug 1260 mm. Die Türen waren vollständig aus Holz. Wie auch bei den anderen Ow der OEG wurden die hölzernen Türrahmen durch solche aus Eisen ersetzt.



Oben: OEG 839, der hintere Wagen (OEG 864) noch mit Bremsersitz, Edingen, 17. 11. 1965, Foto: Hermann Braun

Unten: Zeichnung Günter König, M 1 : 87

Die normalspurigen offenen Güterwagen 1603 – 1606

1894 lieferte die Waggonfabrik auch 4 offene Güterwagen an die Kaiserstuhlbahn der SEG mit den Nummern 1603 – 1606. Die Wagen waren zuerst nur im Binnenverkehr eingesetzt, wurden aber um 1908 in den Wagenpark der Großherzoglich Badischen Staatsbahn eingestellt. Dabei erhielt der Wagen 1603 die Nummer 40501, die 3 übrigen Wagen die Nummern 40700 – 40702. Ob die Umnummerierung in der richtigen Reihenfolge durchgeführt wurde, ist nicht bekannt. An den Wagen war an den Seitenwänden nur die Nummer und der Zusatz »Baden« angeschrieben. An den Stirnwänden trugen die Wagen in kleiner Schrift zusätzlich die Bezeichnung „Südd. Eisenb.-Ges.“ (vgl. hierzu das Foto des Gm 22507 in Güterwagen-Archiv I Seite 56 unten).

Nach Übernahme der Länderbahnen durch die Deutsche Reichsbahn erhielten die Wagen 1924 folgende Nummern: 40501 umgezeichnet in Karlsruhe 3254; 40700 umgezeichnet in Karlsruhe 20603, danach in Erfurt 32810; 40701 umgezeichnet in Karlsruhe 17529, danach in Erfurt 32901 und 40702 in Karlsruhe 16618, danach in Erfurt 32209. Ausgemustert wurden der Wagen 40501 am 5. 5. 1925 in Opladen, der Wagen 40700 im Oktober 1930 in Cottbus und der Wagen 40701 im Oktober 1933 in Berlin. Für den Wagen 40702 liegen keine Ausmusterungsdaten vor.

Obwohl es Zeichnungen zu den Wagen gibt, ist deren Aussehen nicht ganz eindeutig. Das Verzeichnis über die in den Staatsbahnwagenpark eingestellten Privatbahn-Güterwagen zeigt unter den Nummern 31 und 34 jeweils einen Wagen, der dem Preußischen Musterblatt I1b2 entspricht. Danach hätten die Wagen einen Achsstand von 4000 mm. Dies zeigen auch die entsprechenden Zeichnungen. Aber sowohl die SEG als auch die Beschriftung der Zeichnungen geben jeweils einen Achsstand von 4700 mm an. Daher werden die Zeichnungen in ihrem Original abgedruckt.

Die Wagengewichte wurden von der SEG für den Wagen 1603 mit 7560 kg, für den 1604 mit 6557 kg, für 1605 mit 6530 kg und für die Nummer 1606 mit 6510 kg angegeben. Das Wagenver-

zeichnis der Badischen Staatsbahn nannte für den Wagen 40501 ein Gewicht von 7560 kg und für die Wagen 40700 – 40702 ein Einheitsgewicht von 6530 kg. Das Ladegewicht lag bei 10000 kg, die Tragfähigkeit bei 10500 kg. Die Ladefläche betrug beim Wagen 40501 16,9 qm, bei den restlichen Wagen wurden 17,9 qm angegeben. Der Rauminhalt wurde mit 14,3 cbm beim Wagen 40501 und 15,2 cbm bei den übrigen Wagen angegeben.

Die Bremsausrüstung bestand bei der Kaiserstuhlbahn beim Wagen 1603 aus einer Spindelhand- und einer Heberleinbremse. Die restlichen Wagen waren Leitungswagen für die Seilzugbremse. Nach Übernahme der Wagen in den Staatsbahnpark wurden die Vorrichtungen der Heberleinbremse ausgebaut.

