

Dietmar Franz

Die meterspurigen Rollwagen der Deutschen Reichsbahn in der DDR

Auf den Schmalspurbahnen der ehemaligen DDR erfolgte der Güterverkehr fast ausschließlich mittels Rollwagen, auf denen regelspurige Güterwagen transportiert wurden. Mit der Wende und den Betriebsschließungen der folgenden Jahre schmolz das Güterverkehrsaufkommen auf einen Bruchteil, und der Rest wurde auf die Straße verlagert. Besonders der mit zusätzlichen Aufwendungen behaftete Schienengüterverkehr auf Schmalspurbahnen ist fast gänzlich verschwunden. Für einen Überblick über meterspurige Rollwagen im Zeitraum von 1950 bis 1993 wurden die veröffentlichten Wagenstatistiken erfaßt.

DR-Nr.	Gatt.	Bauj.	Herst.	Tragf.Länge		Bemerkung
				[t]	[m]	
Harzer Schmalspurbahnen						
99-06-01	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-02	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-03	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-04	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-05	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-06	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-07	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-08	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-09	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-10	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-11	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-12	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-13	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-14	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-15	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-16	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-17	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-18	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-19	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-20	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-21	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-22	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-23	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-24	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-25	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-26	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-27	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-28	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-29	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-30	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-31	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-32	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-33	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-34	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-35	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-36	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-37	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-38	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-39	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-40	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-41	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-42	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-06-43	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	
99-20-36	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-37	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-38	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-39	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-40	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-41	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-42	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-43	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-44	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-45	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-46	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-47	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-48	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-49	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-50	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-51	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-52	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-53	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-20-54	Rf4	1959	Niesky	42	9,0	1973 von Eisfeld – Schönbrunn
99-06-71	Rf4	1959	Raw Jena	40	9,0	Transportwagen (1)
99-50-74	Rf4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-75	Rf4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-76	Rf4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn

Dabei stellten sich mitunter „große Abweichungen“ heraus bis hin zu widersprüchlichen Angaben bei einzelnen Wagenstatistiken, besonders wenn die Fahrzeuge von einer Schmalspurbahn zur anderen umgesetzt wurden. Da sich derzeit die Nutzung der Archive der Deutschen Bahn AG sehr schwierig gestaltet, konnten diese Aussagen weder belegt noch richtig gestellt bzw. ergänzt werden. Nebenstehende Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie ist vielmehr Grundlage für weitere Recherchen auf diesem Gebiet. Autor und Redaktion würden sich über Ergänzungen, Korrekturen oder weitere Informationen von DME-Lesern sehr freuen.

Die ersten Schmalspurbahnen wurden für den Binnenverkehr von Massengütern gebaut bzw. für den Wechselverkehr aufs Schiff. Die in den 1830er Jahren gebaute Ffestiniog Railway in Wales transportierte Schiefer zu einem Hafen, ab 1854 vermittelten die Schmalspurbahnen in Oberschlesien Kohle von den Bergwerken zu den Hochöfen, und die 1862 eröffnete Bröltalbahn fuhr Massengüter zum Rheinhafen Hennef. Bei derartigen Bahnen wirkte sich die abweichende Spurweite kaum aus. Doch die ab den 1880er Jahren gebauten Schmalspurbahnen waren auf den Wechselverkehr mit den normalspurigen Staats- und Privatbahnen angewiesen, so daß ein Umladen aller Güter am Übergabebahnhof wohl oder übel in Kauf genommen werden mußte.

Zur Vermeidung des arbeitsintensiven Umladegeschäftes galt es, die regelspurigen Güterwagen mit geeigneten technischen Lösungen auf die Schmalspurbahnen übergehen zu lassen. Rollböcke und Rollwagen zum Aufschemeln regelspuriger Wagen gibt es bei vielen deutschen Schmalspurbahnen ab 750 mm Spurweite schon seit einem Jahrhundert. Zunächst wurden die kleineren und leichteren Rollböcke entwickelt, später folgten die zwar schwereren aber besser zu handhaben und sichereren Rollwagen. Auf das Umladen konnte dann zwar verzichtet werden, Problem für manche Schmalspurbahn waren aber das größere Lichtraumprofil sowie die relativ hohen Totlasten.

- Durch das Aufschemeln der regelspurigen Güterwagen wird in der Breite dasselbe Lichtraumprofil wie das einer Regelspurbahn benötigt und in der Höhe sogar noch mehr. Die aufgrund beengter Verhältnisse schmalspurig gebauten Bahnen wie Kreis Altenaer Eisenbahn oder Selketalbahn blieben auf das Umladen in eigene schmalspurige Güterwagen angewiesen.

- Das zusätzliche Gewicht von Rollböcken oder Rollwagen muß von den Schmalspurlokomotiven bewegt und vom Gleis getragen werden können. Insbesondere bei steigungsreich trassierten Bahnen wirkte sich das Mehrgewicht unangenehm aus. Als Beispiel ergeben 25 t Fracht in einem regelspurigen oder zwei schmalspurigen Güterwagen 40 t Anhängelast. Mit Rollböcken und Rollwagen erhöht sich diese auf 50 t, so daß für jede Tonne Fracht eine Tonne Eisenbahnfahrzeug mitgeschleppt werden muß. Bei leichten und sperrigen

Gütern wird das Verhältnis noch ungünstiger: Ein Kunde der Steinhuder Meerbahn stellte beispielsweise Gartenmöbel her und versandte diese bis in die sechziger Jahre mit der Bahn. 15 t schwere Güterwagen wurden auf Rollwagen gesetzt und mit Gartenmöbeln beladen. So kamen für den Transport von 2 t Gartenmöbel erstens 25 t Güter- und Rollwagen und zweitens noch 5 bis 10 t Lokomotivgewicht zusammen – ein völlig unwirtschaftliches Verhältnis.

Im Gebiet der späteren DDR gab es auf der Strecke Reichenbach – Oberheinsdorf ab 1902 einen bescheidenen Rollwagenverkehr, der um 1915 zugunsten des Rollbockverkehrs aufgegeben wurde. Als erste der Klein- und Privatbahnen führte die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn bereits 1911 versuchsweise den Rollwagenverkehr ein, der sich erst 1928 als ständige Einrichtung durchsetzen konnte und auch nicht über die gesamte Strecke. 1916 wurden von der sächsischen Staatsbahn auf der Strecke Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal und 1925/26 von der Deutschen Reichsbahn RBD Erfurt auf der Strecke Eisfeld – Unterneubrunn Rollwagen eingesetzt.

Die Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn (NWE) beabsichtigte kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges Rollwagen einzusetzen. Aber der Krieg und sein Ende machte diese Pläne zunichte. Erst Anfang der sechziger Jahre kam es hier zu einem planmäßigen Rollwagenverkehr. Die Spreewaldbahn nahm um 1953 den Rollwagenverkehr auf, und auf den ehemaligen Franzburger Kreisbahnen gab es bis zur Betriebseinstellung nur einen bescheidenen Rollbockbetrieb auf einem kurzen Streckenteilstück.

Die Deutsche Reichsbahn (DR) in der DDR verfügte ab 1950 somit über meterspurige Rollwagen nur auf den Strecken Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf (14 St.), Eisfeld – Schönbrunn (etwa 18 St.) und Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal (21 St.). Zur Einführung des Rollwagenverkehrs auf der Harzquerbahn und der Spreewaldbahn wurden Rollwagen aus Sachsen von 750 mm auf Meterspur umgespurt.

1959 begann der VEB Waggonbau Niesky mit dem Neubau von vierachsigen Rollwagen. Auch der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ (LKM) in Babelsberg fertigte Rollwagen, jedoch nahezu ausschließlich für 750 mm Spurweite. Bis 1963 baute auch das Raw Jena der DR Rollwagen. Es kam zu folgenden Lieferungen in Meterspur:

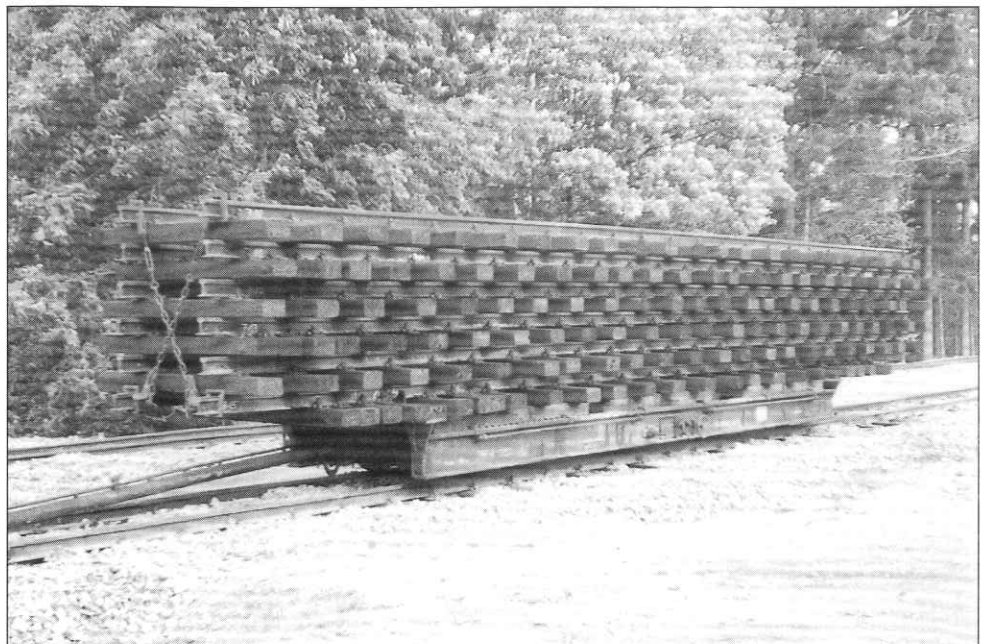
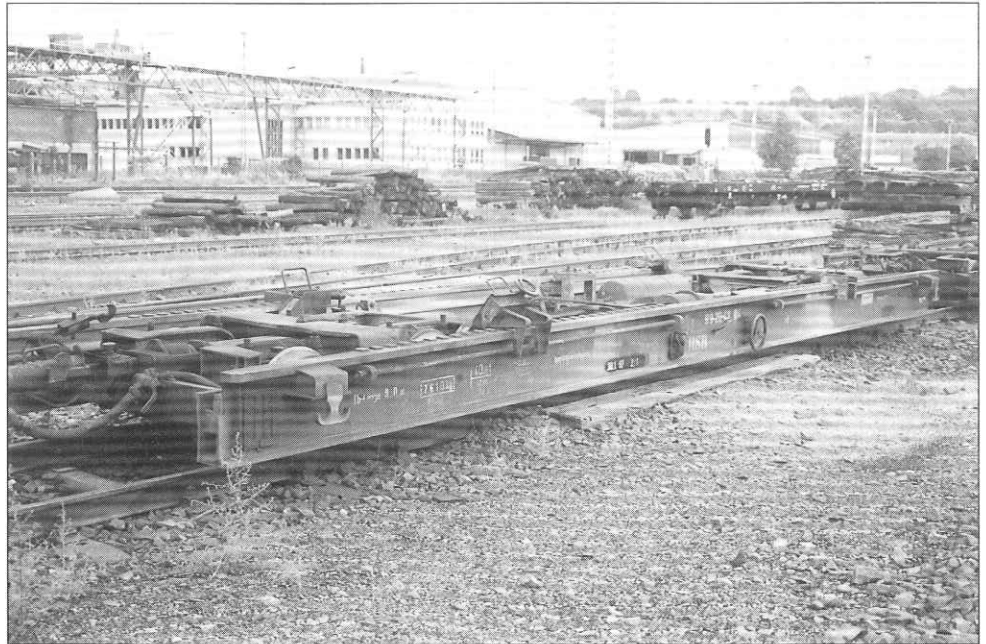
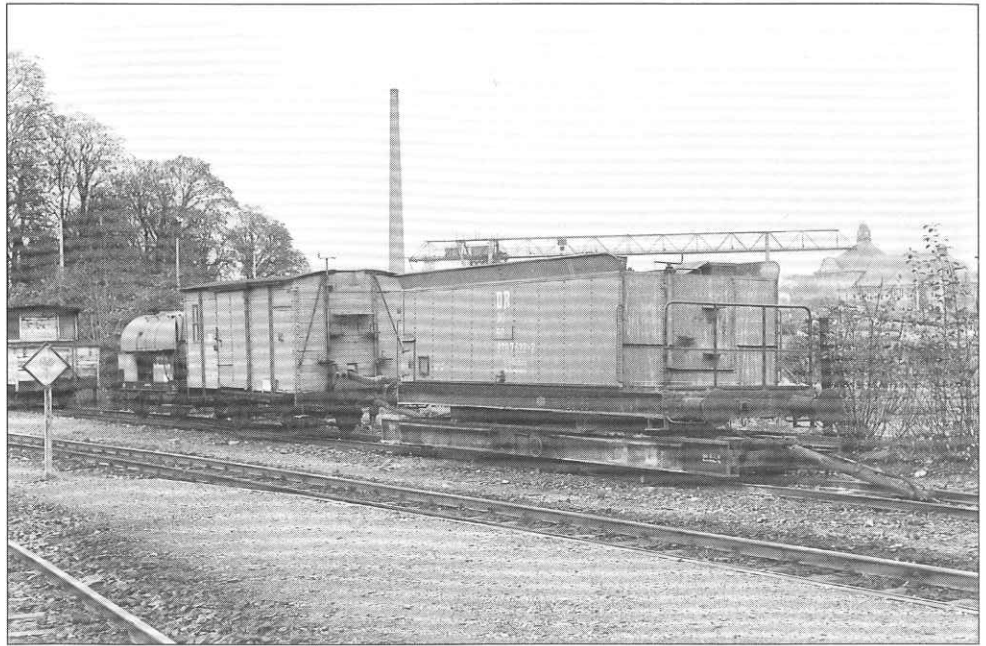
Raw Jena:	43 St.	Harzquerbahn
Niesky:	21 St.	Eisfeld – Schönbrunn
Niesky:	25 St.	Spreewaldbahn
LKM:	2 St.	Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal

Oben: Der Wasservorratswagen des Feuerlöschzuges auf Rollwagen 99-06-71, Wernigerode, 21. 10. 1978

Mitte: Rollwagen 99-20-43 der Harzer Schmalspurbahnen GmbH stammt ursprünglich von der Schmalspurbahn Eisfeld-Schönbrunn, Wernigerode, 24. 8. 1996

Unten: Zum Wiederaufbau der Strecke Stiege - Straßberg wurden Rollwagen für den Transport von Gleisjochen zweckentfremdet, Friedrichshöhe, 26. 8. 1983

Fotos: Dietmar Franz



DR-Nr.	Gatt.	Bauj.	Herst.	Tragf.Länge		Bemerkung
				[t]	[m]	
Harzer Schmalspurbahnen (Fortsetzung)						
99-50-77	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-78	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-79	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-80	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-81	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-82	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-83	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-84	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-85	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn (1)
99-50-86	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-87	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-88	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
99-50-89	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1970 von Spreewaldbahn
99-50-90	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1970 von Spreewaldbahn
99-50-91	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1970 von Spreewaldbahn
99-50-92	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1970 von Spreewaldbahn
99-50-93	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1970 von Spreewaldbahn
99-50-94	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 von Spreewaldbahn
Bfswg. 6		1930		8,0		Schientransportwagen (2)
Eisfeld – Schönbrunn						
99-20-01	Rf 4	1929		32	7,4	a vor 1967
99-20-02	Rf 4	1929		32	7,4	a vor 1967
99-20-03	Rf 4	1929		32	7,4	a vor 1967
99-20-04	Rf 4	1929		32	7,4	a vor 1967
99-20-05	Rf 4	1929		32	7,4	a vor 1967
99-20-06	Rf 4	1929		32	7,4	a vor 1967
99-20-07	Rf 4	1929		32	7,4	a vor 1967
99-20-08	Rf 4	1929		32	7,4	a vor 1967
99-20-09	Rf 4	1929		32	7,4	a vor 1967
99-20-10	Rf 4	1929		32	7,4	a vor 1967
99-20-11	Rf 4	1945		42	9,0	a vor 1967
99-20-12	Rf 4	1945		42	9,0	a vor 1967
99-20-13	Rf 4	1945		32	9,0	a vor 1967
99-20-14	Rf 4	1945		42	9,0	a vor 1967
99-20-15	Rf 4	1929		32	8,0	a vor 1967
99-20-16	Rf 4					a vor 1967
99-20-17	Rf 4	1935		32	8,0	a vor 1967
99-20-18	Rf 4	1935		32	8,0	a vor 1967
99-20-19	Rf 4	1935		32	8,0	a vor 1967
99-20-20	Rf 4	1935		32	8,0	a vor 1967
99-20-21	Rf 4	1935		32	8,0	a vor 1967
99-20-22	Rf 4	1935		32	8,0	a vor 1967
99-20-23	Rf 4	1939		32	8,0	a
99-20-24	Rf 4	1939		32	8,0	a
99-20-25	Rf 4			30		1956 von Klingenthal 99-40-07
99-20-26	Rf 4			30		1956 von Klingenthal 99-40-19, a
99-20-27	Rf 4	1939		32	8,0	1956 von Sachsen ex 97-01-95, a
99-20-28	Rf 4	1939		32	8,0	1956 von Sachsen ex 97-03-21, a
99-20-29	Rf 4	1939		32	8,0	1956 von Sachsen ex 97-03-72, a
99-20-30	Rf 4	1939		32	8,0	1956 von Sachsen ex 97-01-98, a
99-20-31	Rf 4	1939		32	8,0	a 3. 12. 1970
99-20-32	Rf 4	1929		32	7,8	a
99-20-33	Rf 4	1929		32	7,8	a
99-20-34	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a 3. 12. 1970
99-20-35	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a 20. 1. 1969
99-20-36	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	1973 nach Wernigerode
99-20-37	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-38	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-39	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-40	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-41	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-42	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	1973 nach Wernigerode
99-20-43	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-44	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-45	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-46	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-47	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-48	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a 20. 1. 1969
99-20-49	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-50	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	1973 nach Wernigerode
99-20-51	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	1973 nach Wernigerode
99-20-52	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-53	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-54	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	10. 7. 1973 nach Wernigerode
99-20-55	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a vor 1967
99-20-56	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a 3. 12. 1970
99-20-57	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a
99-20-58	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a
99-20-59	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a
99-20-60	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a 3. 12. 1970
99-20-61	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a
99-20-62	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a 20. 1. 1969
99-20-63	Rf 4	1959	Niesky	32	5,5	a 26. 1. 1967
99-20-64	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a vor 1967

Weiterer Bedarf von Rollwagen wurde durch Umsetzungen gedeckt und bei Streckenstilllegungen die Rollwagen anderen Bahnen zugeführt oder ausgemustert.

1985 wurden für die Industriebahn Halle 9 Rollwagen von der Hohenlimburger Kleinbahn AG gekauft. Da Betriebe in der DDR nur in den seltensten Fällen Material im Westen einkaufen durften, läßt sich daraus ableiten, daß der Bedarf insgesamt so hoch war, daß Fahrzeugumsetzungen innerhalb der DDR ausschieden und daß auch keine Neubaukapazitäten frei waren.

Die DR numerierte die Schmalspurrollwagen entsprechend den Einsatzstrecken nach dem 1952 eingeführten Nummernsystem:

Harzquerbahn	99-06-01 – 94
Eisfeld – Schönbrunn	99-20-01 – 78
Klingenthal – Sachsenb.-Georgent.	99-40-01 – 24
Spreewaldbahn	99-50-31 – 94
Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf	99-60-01 – 14
Industriebahn Halle	99-80-50 – 58

Bei Umsetzungen wurden die Fahrzeuge entsprechend umnummeriert. Erst in den letzten Jahren behielten die Fahrzeuge bei Umbeheimatungen in andere Direktionsbezirke ihre ursprüngliche Nummer. So lassen noch heute die Nummern der Rollwagen der Harzer Schmalspurbahn GmbH ihre ursprünglichen Einsatzstrecke erkennen.

Nach der Betriebseinstellung der Industriebahn Halle am 8. Juli 1991 war der Harz das letzte Einsatzgebiet von meterspurigen Rollwagen der DR. Mit Übernahme der Fahrzeuge durch die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) schieden am 1. Februar 1993 die letzten meterspurigen Rollwagen aus dem Bestand der DR aus, so daß die DB AG abgesehen von den abgestellten Rollwagen der ehemaligen Industriebahn Halle keine derartigen Fahrzeuge mehr übernommen hat.

Harzquerbahn

Um die Jahreswende 1943/44 bestellte die NWE beim Waggonbau Bautzen 20 Rollwagen, die aber nicht ausgeliefert wurden. Nach der Verstaatlichung führte die DR erste Versuche mit dem Rollwagenverkehr durch. Dazu wurden 1952 36 Rollwagen aus der RBD Dresden von 750 mm auf 1.000 mm umgespurt, wobei es sich um 1944 gebaute Rollwagen gehandelt haben soll. Da die von der NWE übernommenen Lokomotiven für den Rollwagenverkehr zu schwach waren, sind jene 1953 zur Spreewaldbahn umgesetzt worden.

Erst Anfang der sechziger Jahre konnte mit Einsatz der stärkeren Neubaulokomotiven des VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg und der Verstärkung des Oberbaues der Rollwagenverkehr mit neuen Rollwagen aufgenommen werden. Die Rollwagen kamen in den Jahren 1962 (99-06-01 bis 99-06-28) und 1963 (99-06-29 bis 99-06-43) zur Harzquerbahn. Von den stillgelegten Schmalspurbahnen Eisfeld – Schönbrunn (1973) und Spreewaldbahn (1970) kamen in den siebziger Jahren weitere Rollwagen hinzu. Nach Umspurung des Anschlußgleises zum Flughafen Cottbus 1983 wurden die dort noch eingesetzten Rollwagen ebenfalls zur Harzquerbahn umgesetzt. Mit der Wiederinbetriebnahme der Verbindung von Stiege nach Straßberg

im Jahre 1983 wurde der Rollwagenverkehr auch auf Teile der Selketalbahn ausgedehnt. Alle vorhandenen Rollwagen gingen am 1. Februar 1993 in den Bestand der Harzer Schmalspurbahn GmbH über.

Eisfeld – Schönbrunn

1925 bestellte die RBD Erfurt die ersten vier Rollwagen für die Strecke Eisfeld – Unterneubrunn und nahm Ende Mai 1926 den Rollwagenverkehr auf. Nach einer Bestandsaufnahme aus dem Jahre 1949 waren auf der Schmalspurbahn 22 Rollwagen vorhanden:

Erfurt 801 bis 804	Baujahr 1926
Erfurt 805 bis 810	Baujahr 1929
Erfurt 815 und 816	Baujahr 1926
Erfurt 817 bis 819	Baujahr 1935
Erfurt 820 bis 822	Baujahr 1939

Nach einer Auflistung Mitte der fünfziger Jahre waren 20 Rollwagen mit DR-Nummern 99-20-01 bis 99-20-20 vorhanden. 1956 wurden von der Schmalspurbahn Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal die Rollwagen 99-40-07 und 99-40-19 umgesetzt und in 99-20-25 und 99-20-26 umgezeichnet. Außerdem kamen vier Rollwagen aus Sachsen (99-20-27 bis 99-20-30), welche von 750 mm auf 1.000 mm Spurweite umgespurt wurden. Ab 1959 stießen insgesamt 39 Neubau-Rollwagen des VEB Waggonbau Niesky mit einer Bühnenlänge von 9 m und einer Tragfähigkeit von 42 t hinzu. Von der Spreewaldbahn kamen 1963 fünf Rollwagen, welche die Betriebsnummern 99-20-74 bis 99-20-78 erhielten. Bereits 1968 folgten nochmals fünf Rollwagen der Spreewaldbahn, die aber mit der Nummer der Rbd Cottbus in Eisfeld zum Einsatz kamen. Es handelte sich dabei um Rollwagen der Gattung Rf 6.

Der Bestand an Rollwagen sah demnach so aus:

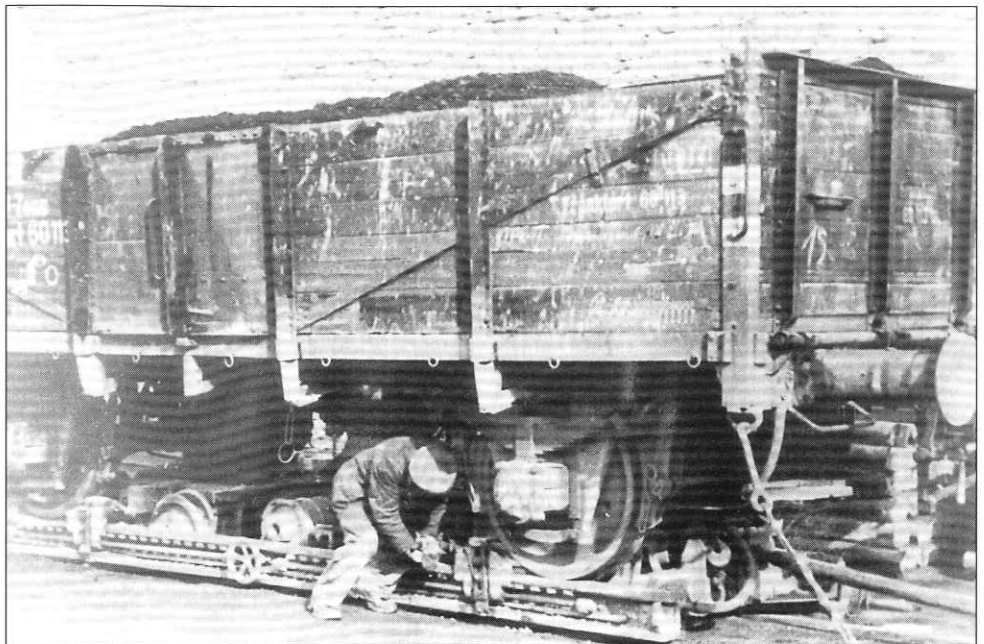
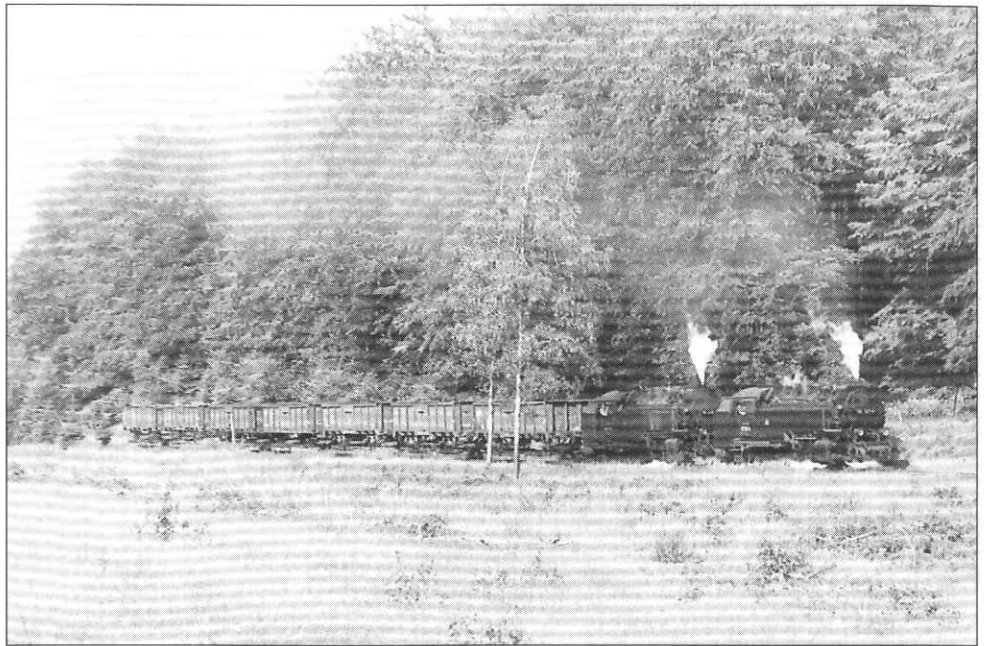
8. 6. 1966	44 Stück
10. 11. 1967	43 Stück
1968	35 Stück im Einsatz, davon 19 mit kurzer Bühnenlänge und 16 mit großer Bühnenlänge
6. 11. 1972	36 Stück
28. 2. 1973	31 Stück

Nach Betriebseinstellung wurden am 10. 7. 1973 18 Rollwagen zur Harzquerbahn umgesetzt, alle anderen wurden ausgemustert.

Oben: Rollwagen im Einsatz bei den Harzer Schmalspurbahnen, bei Birkenmoor, 12. 7. 1989, Foto: Dietmar Franz

Mitte: Rollwagenzug bei der Spreewaldbahn, um 1968, Foto: Slg. Dietmar Franz

Unten: Rollwagen der ehem. GMWE beim Beladen im Güterbahnhof Gera-Süd. Von hier wurden sie über die Gleise der Geraer Straßenbahn zum etwa 1,6 km entfernten Schmalspurbahnhof Gera-Pforten überführt. Foto: Slg. Dietmar Franz



DR-Nr.	Gatt.	Bauj.	Herst.	Tragf.Länge		Bemerkung
				[t]	[m]	
Eisfeld Schönbrunn (Fortsetzung)						
99-20-65	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a vor 1967
99-20-66	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a vor 1967
99-20-67	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a vor 1967
99-20-68	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a vor 1967
99-20-69	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a 3. 12. 1970
99-20-70	Rf 4			32	5,5	a 3. 8. 1969
99-20-71	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a vor 1967
99-20-72	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a 3. 12. 1970
99-20-73	Rf 4	1959	Niesky	42	9,0	a
99-20-74	Rf 4					1963 von Spreewaldbahn, a
99-20-75	Rf 4					1963 von Spreewaldbahn, a
99-20-76	Rf 4					1963 von Spreewaldbahn, a
99-20-77	Rf 4					1963 von Spreewaldbahn, a
99-20-78	Rf 4					1963 von Spreewaldbahn, a
99-50-48	Rf 6	1930		32		1968 von Spreewaldbahn, a
99-50-49	Rf 6	1934		32		1968 von Spreewaldbahn, a
99-50-53	Rf 6	1929		32		1968 von Spreewaldbahn, a
99-50-71	Rf 6	1930		32		1968 von Spreewaldbahn, a
99-50-72	Rf 6	1930		32		1968 von Spreewaldbahn, a
Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal						
99-40-01	Rf 4	1921		30		ex 63 R, 1968 nach Gera
99-40-02	Rf 4	1916		30		ex 43 R, 1968 nach Gera
99-40-03	Rf 4	1929		30	5,5	1956 an Spreewaldbahn als 99-50-68
99-40-04	Rf 4	1930		30	7,8	1963 an Spreewaldbahn als 99-50-67
99-40-05	Rf 4	1929		30	5,5	1963 an Spreewaldbahn als 99-50-69
99-40-06	Rf 4	1916		30		ex 46 R, a
99-40-07	Rf 4			30		1956 nach Eisfeld 99-20-25
99-40-08	Rf 4			30		a vor 1961
99-40-09	Rf 4	1916		30		ex 42 R, a
99-40-10	Rf 4			30		a
99-40-11	Rf 4	1916		30		ex 53 R, a
99-40-12	Rf 4	26/28		30		ex 66 R, a 1961
99-40-13	Rf 4	1916		30		ex 50 R, a vor 1961
99-40-14	Rf 4			30		a vor 1961
99-40-15	Rf 4	1916		30		ex 49 R, a
99-40-16	Rf 4	1916		30		ex 48 R, 1972 verschrottet
99-40-17	Rf 4			30		a
99-40-18	Rf 4	1916		30		ex 44 R, a
99-40-19	Rf 4			30		1956 nach Eisfeld 99-20-26
99-40-20	Rf 4	1929		30	5,5	1956 an Spreewaldbahn 99-50-70
99-40-21	Rf 4	1916		30		ex 61 R, a
99-40-23	Rf 4	1959	LKM	40	9,0	Verbleib unbekannt
99-40-24	Rf 4	1959	LKM	40	9,0	Verbleib unbekannt
Spreewaldbahn						
99-50-31		1929		32	8,0	ex R 558, a 1967
99-50-32		1929		32	8,0	ex R 564, a 1967
99-50-33		1932		32	8,0	ex R 667, a 1967
99-50-34		1932		32	8,0	ex R 664, a 1967
99-50-35		1920		32	5,5	ex R 54, a
99-50-36		1930		32	8,0	ex R 669, 1970 nach Wernigerode
99-50-37		1929		32	5,5	ex R 52, 7. 3. 1963 nach Eisfeld
99-50-38		1930		32	8,0	ex R 685, a 1967
99-50-39		1930		32	8,0	ex R 82, a 1967
99-50-40		1928		32	8,0	ex R 65, a 1967
99-50-41		1930		32	8,0	ex R 49, a 1967
99-50-42		1930		32	8,0	ex R 37, a 1967
99-50-43		1930		32	8,0	ex R 26, a 1967
99-50-44		1930		32	8,0	ex R 08, a 1967
99-50-45		1930		32	8,0	ex R 11, a 1967
99-50-46		1930		32	8,0	ex R 39, 1970 nach Wernigerode
99-50-47		1930		32	8,0	ex R 576, a 1967
99-50-48	Rf 6	1930		32	8,0	ex R 587, 1968 nach Eisfeld 99-50-48
99-50-49	Rf 6	1934		32	8,0	ex R 716, 1968 nach Eisfeld 99-50-49
99-50-50		1929		32	8,0	ex R 581, a 1968
99-50-51		1938		32	8,0	ex R 729, a 1968
99-50-52		1929		32	8,0	ex R 563, 1969 nach Vietnam
99-50-53	Rf 6	1929		32	8,0	ex R 580, 1968 nach Eisfeld 99-50-53
99-50-54		1929		32	8,0	ex R 578, a 1968
99-50-55		1929		32	8,0	ex R 588, a 1968
99-50-56		1938		32	8,0	ex R 744, a 1968
99-50-57		1929		32	8,0	ex R 579, 1969 nach Vietnam
99-50-58		1942		32	8,0	ex R 699, a 1968
99-50-59	Rf 4	1944		32	9,0	ex Sachsen, a 1967
99-50-60	Rf 4	1944		32	9,0	ex Sachsen, 7. 3. 1963 nach Eisfeld
99-50-61	Rf 4	1944		32	9,0	ex Sachsen, a 1967
99-50-62	Rf 4	1944		32	9,0	ex Sachsen, a 1967
99-50-63	Rf 4	1944		32	9,0	ex Sachsen, a 1967
99-50-64	Rf 4	1944		32	9,0	ex Sachsen, a 1967
99-50-65	Rf 4	1944		32	9,0	ex Sachsen, a 1967
99-50-66	Rf 4	1944		32	9,0	ex Sachsen, 7. 3. 1963 nach Eisfeld
99-50-67	Rf 4			30	7,8	1956 von Klingenthal 99-40-04, a
99-50-68	Rf 4			30	5,5	1956 von Klingenthal 99-40-03, 07. 3. 1963 nach Eisfeld, a
99-50-69	Rf 4			30	5,5	1956 von Klingenthal 99-40-05, a vor 1967

Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal

Die Kgl. Sächsische Staatseisenbahn eröffnete am 28. 10. 1916 den Güterverkehr auf ihrer einzigen elektrifizierten Schmalspurstrecke. Der Güterverkehr wurde von Beginn an mit Rollwagen durchgeführt. Bei Betriebsaufnahme standen 12 Rollwagen mit einer Fahrbühnenlänge von 5,5 m (Wagennummern 41 R bis 52 R) und 2 Rollwagen mit einer Fahrbühnenlänge von 7,8 m (Wagennummern 61 R und 62 R) zur Verfügung. Der Transport der Rollwagen erfolgte mittels zwei vorhandener E-Loks der Gattung sä I ME, den späteren E 191 01 und E 191 02. 1921 stießen drei weitere Rollwagen hinzu, zwei mit 5,5 (Wagennummern 53 R und 54 R) und einer mit 7,8 m Fahrbühnenlänge (Wagennummer 63 R). 1929/30 kamen weitere vier Rollwagen. Nach dem Umzeichnungsplan für Schmalspurgüterwagen der DR von 1952 waren für die Klingenthaler Rollwagen die Nummern 99-40-01 bis 99-40-24 vorgesehen.

1956 wurden die vier Rollwagen aus der Lieferung von 1929/30 an die Spreewaldbahn und zwei weitere Rollwagen an die Schmalspurbahn Eisfeld – Schönbrunn abgegeben. Ende der fünfziger Jahre kamen nochmals zwei Neubau-Rollwagen vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg nach Klingenthal. Diese Fahrzeuge konnten aber wegen ihrer Saugluftbremse nicht eingesetzt werden.

Zur Betriebseinstellung 1964 waren noch elf Altbau- und zwei Neubau-Fahrzeuge vorhanden. 1968 wurden zwei Rollwagen zur Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf umgesetzt, welche aber auf dieser Strecke nicht zum Einsatz kamen. Die restlichen Fahrzeuge wurden bis 1972 verschrottet.

Spreewaldbahn

Die DR führte um 1953 auf der Spreewaldbahn den Rollwagenverkehr ein, indem sie 36 Rollwagen von der Harzquerbahn nach hier umsetzte, die dort nicht eingesetzt werden konnten. 1959 bekam die Spreewaldbahn weitere 21 Neubau-Rollwagen vom Waggonbau Niesky.

Bereits 1963 wurden fünf Rollwagen älterer Bauart zur Schmalspurbahn Eisfeld – Schönbrunn umbeheimatet. Diese Rollwagen wurden in Eisfeld in das Nummernsystem der Rbd Erfurt eingeordnet und erhielten dort die Betriebsnummern 99-20-74 bis 99-20-78. Darunter befanden sich auch die ehemaligen Klingenthaler Rollwagen 99-40-03 und 99-40-20. Im Jahre 1968 wurden nochmals fünf ältere Rollwagen nach Eisfeld umbeheimatet. Bis zur Betriebseinstellung wurden ältere Rollwagen weitgehend ausgesondert.

Nach Betriebseinstellung der Spreewaldbahn am 3. Januar 1970 wurden fünf Neubaurollwagen und die Altbaurollwagen 99-50-36 und 99-50-46 zur Harzquerbahn umgesetzt. Sechzehn Rollwagen verblieben in Cottbus zur Bedienung des Anschlußgleises zum Militärflughafen. Nach Stilllegung dieses Anschlußgleises am 15. Februar 1983 wurden auch diese Rollwagen zur Harzquerbahn umgesetzt.

Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf

Im Jahre 1911 erprobte die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn AG (GMWE) den Einsatz von Rollwagen im Güterverkehr. Dafür stellte die ebenfalls von Vering & Waechter gebaute Schmalspurbahn Mohndorf – Diedenhofen einige Rollwagen zur Verfügung. Die Versuche waren zwar erfolgreich, doch Krieg, Nachkriegszeit und Inflation verzögerten die Einführung in den Regelverkehr.

Erst Ende der zwanziger Jahre sollte regelmäßiger Rollwagenbetrieb zwischen Gera Süd und dem Dachziegelwerk „Reußengrube“ bei Cretzschwitz aufgenommen werden. Dafür mußte der Gleisbogen am Wintergarten auf der Verbindungsbahn der Geraer Straßenbahn entschärft werden. Zeitgleich führte die GMWE die Druckluftbremse ein, wenn auch diese Maßnahme für den Rollwagenbetrieb nicht zwingende Voraussetzung war.

1928 beschaffte die GMWE 14 Rollwagen von der Dortmunder Firma Both & Tilmann mit einer Tragfähigkeit von 32 t und eine Bühnengänge von 5,5 m. Sie erhielten die Betriebsnummern GMWE 84 bis 97 und wurden in den dreißiger Jahren in GMWE 1 bis 14 umgezeichnet. Der Rollwagenbetrieb erfolgte nicht wie ursprünglich geplant bis zur Reußenrube Cretzschwitz, sondern nur bis Brahmennau. Innerhalb Geras standen drei E-Loks der Geraer Straßenbahn zur Verfügung.

Die DR übernahm alle 14 Rollwagen und bezeichnete sie ab 1952 mit den Betriebsnummern 99-60-01 bis 99-60-14. Auch nun wurde der Rollwagenverkehr nicht auf die gesamte Strecke bis Wuitz-Mummsdorf ausgedehnt. 1961 und 1962 verschrotete die Geraer Straßenbahn zwei ihrer E-Loks, und im Februar 1963 wurde die letzte E-Lok defekt abgestellt. Somit war die Schmalspurbahn von den Rollwagengruben auf dem Güterbahnhof Gera-Süd abgeschnitten und stellte den Rollwagenverkehr ein. 1964 waren noch alle Rollwagen im Bahnhof Gera-Pforten vorhanden, jedoch ist über den weiteren Verbleib der Fahrzeuge nichts bekannt.

Im Jahre 1966 gelangten nochmals 2 Rollwagen der Gattung Rf 4 von der 1964 stillgelegten Schmalspurbahn Klingenthal – Sachsenberg-Georgenthal nach Wuitz-Mummsdorf. Die Betriebsnummern lauteten 99-40-01 und 99-40-02. Hergestellt wurden diese Rollwagen von der Fahrzeugfabrik Kelle & Hildebrand, Großluga. Es war vorgesehen, mit diesen Rollwagen bei Bedarf normalspurige Bahndienstgerätewagen auf der Schmalspurstrecke zu transportieren. Dazu wurden entsprechende Rollwagengruben im Bahnhof Wuitz-Mummsdorf gebaut. Über einen Einsatz der Fahrzeuge ist nichts bekannt. Sie wurden 1970 im Bahnhof Wuitz-Mummsdorf verschrottet.

Industriebahn Halle

Bei der Industriebahn Halle wurde der Güterverkehr von Beginn an mit Rollböcken durchgeführt. Da die Rollböcke einen hohen Verschleiß aufwiesen, kaufte die Deutsche Reichsbahn 1985 von der gerade eingestellten Hohenlimburger Kleinbahn AG neun Rollwagen für die Industriebahn Halle und ordnete sie unter den Betriebsnummern 99-80-50 bis 99-80-58 in ihren Fahrzeugpark ein. Nach Betriebseinstellung am 8. Juli 1991 waren die

DR-Nr.	Gatt.	Bauj.	Herst.	Tragf.Länge		Bemerkung
Spreewaldbahn (Fortsetzung)						
				[t]	[m]	
99-50-70	Rf 4			30	5,5	1956 von Klingenthal 99-40-20, 07. 3.1963 nach Eisfeld, a
99-50-71	Rf 6	1930		32	8,0	1968 nach Eisfeld als 99-50-71, a
99-50-72	Rf 6	1930		32		1968 nach Eisfeld als 99-50-72, a
99-50-73	Rf 4	1930		32		a 1968
99-50-74	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-75	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-76	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-77	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-78	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-79	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-80	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-81	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-82	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-83	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-84	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-85	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-86	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-87	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-88	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
99-50-89	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1970 nach Wernigerode
99-50-90	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1970 nach Wernigerode
99-50-91	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1970 nach Wernigerode
99-50-92	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1970 nach Wernigerode
99-50-93	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1970 nach Wernigerode
99-50-94	Rf 4	1959	Niesky	40	9,0	1983 nach Wernigerode
Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn						
99-60-01	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-02	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-03	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-04	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-05	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-06	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-07	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-08	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-09	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-10	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-11	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-12	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-13	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-60-14	Rf 4	1928	Both & Tilmann	32	5,5	ex GMWE
99-40-01	Rf 4		Kelle & Hildebrand	30		1968 von Klingenthal, a 1970
99-40-02	Rf 4		Kelle & Hildebrand	30		1968 von Klingenthal, a 1970
Industriebahn Halle						
99-80-50	Rf 4	1961	O&K	40	9,0	1985 von Hohenlimburg 18, 1991 an MME
99-80-51	Rf 4	1961	O&K	40	9,0	1985 von Hohenlimburg 20
99-80-52	Rf 4	1961	O&K	40	9,0	1985 von Hohenlimburg 21
99-80-53	Rf 4	1927	Schwefer	42	9,0	1985 von Hohenlimburg 33, 1991 an MME
99-80-54	Rf 4	1927	Hohenlimb.	40	9,0	1985 von Hohenlimburg 36
99-80-55	Rf 4	1927	Schwefer	42	9,0	1985 von Hohenlimburg 39
99-80-56	Rf 4	1927	Schwefer	42	9,0	1985 von Hohenlimburg 40
99-80-57	Rf 4	1927	Wandsbeck	45	9,0	1985 von Hohenlimburg 57
99-80-58	Rf 4	1927	Schwefer	42	9,0	1985 von Hohenlimburg 58

(1) Der Tender 97976223 – Wasserwagen für den Feuerlöschzug – befand sich 1996 auf dem Rollwagen 99-50-85 und war in Nordhausen abgestellt. Inwieweit der Rollwagen 99-06-71 ausgesondert wurde oder anderweitig Verwendung fand, darüber gibt es derzeit keine Aussagen.

(2) Bei diesem Rollwagen könnte es sich um einen der beiden Rollwagen 99-50-36 oder 99-50-46 handeln, welche 1970 von der Spreewaldbahn zur Harzquerbahn umgesetzt wurden (siehe Spreewaldbahn). Nach dem Baujahr identifiziert ist es der Rollwagen 99-50-36.

Fahrzeuge vorerst abgestellt. Zwei Rollwagen wurden an die Märkische Museumseisenbahn Plettenberg verkauft. Für die restlichen Fahrzeuge gab es bisher keine Verwendung, sie stehen derzeit noch im Betriebshof Halle G.

Südharzeisenbahn, Transpress 1986

[6] Die Spreewaldbahn, Transpress 1992

[7] Das Gründerla von Eisfeld nach Schönbrunn, Staffelsteiner Eisenbahnfreunde 1993

[8] Die Harzquer- und Brockenbahn und die Südharzeisenbahn, Transpress 1996

[9] Die Klingenthaler Schmalspurbahn, Verlag Kenning 1992

[10] Schmalspurbahn-Archiv, Transpress 1980

[11] Archiv Rainer Heinrich

[12] Archiv Matthias Bethke

[13] Modelleisenbahner Heft 3/1962

[14] Modelleisenbahner Heft 1/1988

[15] Privatarchiv des Verfassers

Literatur und Quellen:

[1] Die Spreewaldbahn, Transpress 1978

[2] Die Franzburger Kreisbahnen, Transpress 1982

[3] Die Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf, Transpress 1987

[4] Straßenbahn-Archiv Band 7, Transpress 1989

[5] Die Harzquer- und Brockenbahn nebst einem Anhang zur