

Holger Blaul, Günter König

# Güterwagen 12 – 16 der Rhein-Haardtbahn

Die Rhein-Haardtbahn (RHB) suchte während des Zweiten Weltkriegs gebrauchte Güterwagen, da die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG), von der bis dahin ständig Güterwagen ausgeliehen wurden, ihre Fahrzeuge nun selbst benötigte. Im Archiv der RHB befindet sich der Schriftwechsel mit der Maschinenbau und Bahnbedarf AG, vormals O&K (MBA) über die 1943 erfolgte Lieferung von drei offenen Güterwagen (RHB 12 – 14) und zwei Drehschemelwagen (RHB 15 und 16).

Herkunft und ursprüngliches Aussehen der Drehschemelwagen 15 und 16 sind bislang ungeklärt. Vermutlich handelte es sich um die Unterteile meterspurigen Geschützwagen aus dem Ersten Weltkrieg, die Linke-Hofmann-Busch 1918 geliefert hatte. Vielleicht kann ein DME-Leser Näheres mitteilen. Offensichtlich kamen die Fahrzeuge bei der RHB aber nie zum Einsatz. Sie wurden laut Geschäftsbericht von 1961 verschrottet und mit einem Betrag von zusammen 12.000 DM abgebucht. Erstaunlich ist dabei die Wertsteigerung von buchmäßig 10.620 DM zum 1. 1. 1952 um immerhin 13 % in nur neun Jahren [2].

Drei offene, vermutlich 1886/87 gebaute Güterwagen konnte die RHB von der Weimar-Rastenberger Eisenbahn (WRE) übernehmen. Sie stammten aus einer von der Breslauer Waggonfabrik Hofmann gebauten Serie von 52 Stück (1) und trugen bei der WRE die Nummern 62, 66 und 84. Vermutlich wurden sie dort überzählig, als die Meterspurstrecke Weimar Nord – Schöndorf für den Anschluß des KZ Buchenwald in Regelspur dreischienig ausgebaut wurde.

Von den drei Wagen wurde lediglich Wagen WRE 66 mit Scharffenbergkupplung ausgerüstet und am 13. 11. 1944 in Betrieb genommen. Ob der Wagen dabei auch die später vorhandene Druckluftbremse bekam, ist offen. Der Schriftverkehr bezieht sich nur auf ungebremste Wagen, doch waren Bauart und Aufhängung der Bremsklötze bei der RHB nicht gebräuchlich. Ob doch ein gebremster Wagen gekauft wurde? Andererseits könnte die Druckluftbremse auch aus einer 1941 zusammen mit der Waggonfabrik Fuchs durchgeführten Aktion stammen, bei der die RHB die Güterwagen 3 – 5 neu aufbauen ließ und die PwPost 1 und 2 folgen sollten. Ob letztgenannte tatsächlich erneuert wurden, ist unbekannt, jedenfalls waren dafür vom Bremsenhersteller Knorr bereits fünf neue Bremsausrüstungen bezogen worden.

Bei der RHB erhielten die Wagen buchmäßig die Nummern 12 – 14. In den Wagenkilometerakten der RHB taucht der Wagen 66 noch lange unter seiner alten Nummer auf, vermutlich auch als 60, und erst ab Dezember 1949 als 12. Möglicherweise war bei einer Hauptuntersuchung endlich die neue Nummer 12 am Wagen angeschrieben worden. Die beiden anderen Wagen sollten die Nummern 13 und 14 erhalten, wurden jedoch nie in Betrieb genommen und 1956 verschrottet. Nach Einstellung des öffentlichen Güterverkehrs zum 31. 10. 1959 stand der Wagen 12 noch fünf Jahre lang als Dienstgüterwagen im Einsatz. Nach einer Laufleistung von insgesamt 5.824 km bei der RHB fand seine letzte Fahrt am 13. 7. 1964 statt. Laut Geschäftsbericht wurde er 1965 verschrottet.

MBA an OEG, 20. 1. 1943 [4]:

„Betrifft 1000 mm Wagen.

Als Gelegenheitskauf können wir Ihnen, auf Grund unserer stehenden Verkaufsbedingungen, freibleibend, anderweitigen Zwischenverkauf vorbehalten, anbieten:

1) 2 gebrauchte Plattformwagen, Fabr. Krupp, Spurweite 1000 mm, Eisenrahmen mit Holzbelag, Achsstand ca. 1600 mm, Wagenlänge 2,70 m, Wagenbreite ca. 1,50 m, Raddurchmesser ca. 500 mm, Radbreite ca. 135 mm, Gewicht etwa 2,5 t, Tragfähigkeit normal 25 t, Höchstbelastung ca. 50 t zum Stückpreis von RM 410.

2) 3 gebrauchte Drehschemelwagen Fabr. Lincke & Hoffmann, 1000 mm Spur, 3 Achsen, gesamter Radstand ca. 1630 mm, Raddurchmesser ca. 475 mm, Radbreite ca. 120 mm; jede Achse durch 4 Klötze gebremst, senkrechte Bremsspindel mit Handrad, umlegbar, Unterwagen aus schwerer genieteteter Konstruktion, Gesamtlänge ohne Puffer ca. 2,55 m, Höchstbreite ca. 1,80 m, eine Seite 2 Stangenpuffer, auf der anderen Seite 1 Zentralpuffer, Höhe des Wagens über Schienenoberkante ca. 650 mm, Gewicht etwa 4,5 t, Tragfähigkeit etwa 30 t, 2 Wagen mit Holzschemel, 1 Wagen ohne Holzschemel zum Stückpreis von RM 660.

3) 1 gebrauchter Wagen, ohne Drehschemel, sämtliche Maße und Angaben wie Pos. 2), aber ohne Stangenpuffer, sondern nur auf einer Seite 1 Zentralpuffer, zum Preise von RM 630.

4) 3 gebrauchte Drehschemelwagen, 4 Achsen, gesamter Radstand ca. 2570 mm, Raddurchmesser ca. 475 mm, Radbreite ca. 125 mm, Bremsspindel mit Handrad, seitliche Gesamtlänge ohne Puffer ca. 3500 mm, Gesamtbreite ca. 1800 mm, Höhe des Wagens über Schienenoberkante ca. 700 mm, Gewicht etwa 7 t, Tragfähigkeit ca. 40 t zum Stückpreis von RM 960.

5) 3 gebrauchte Drehschemelwagen ohne Drehschemel, Fabrikat Lincke & Hoffmann, 1000 mm Spurweite, 4 Achsen, Raddurchmesser ca. 475 mm, Radbreite ca. 125 mm, gesamter Radstand ca. 2570 mm, 3 Achsen durch je 4 Klötze gebremst, senkrechte Bremsspindel mit Handrad, feststehend, Gesamte Länge ohne Puffer ca. 3500 mm, größte Breite ca. 1800 mm, eine Seite ohne Puffer, die andere mit Zentralpuffer. Unterwagen aus schwerer genieteteter Konstruktion, Wagenhöhe über Schienenoberkante ca. 700 mm, Gewicht etwa 7 t, Tragfähigkeit etwa 40 t, zum Stückpreis von RM 930.

Die Gewichte sind geschätzt! Die Preise verstehen sich ab Lager Hamburg und ohne Verladungs- und Verpackungskosten. Das Material befindet sich noch in gut brauchbaren Zustände und wird unsererseits ohne Eisenscheine verkauft. Kleine Überholungsarbeiten wie Einschmieren der beweglichen Teile und Abölen der Lager wird vor Ingebrauchnahme zweckmäßig sein. Für die 3- und 4-achsigen Drehschemelwagen steht auf Wunsch ein

Lichtbild zur Verfügung. Lieferung: Sofort nach Abnahme und Erhalt des Reichsbahnwagens. Zahlung: Sofort nach Lieferung in bar und ohne Abzug. Abnahme: Diese stellen wir vor Versand anheim, da sonst unsere Lieferungsverpflichtungen als erfüllt gelten. Wenn Sie auf diese Wagen reflektieren, erbitten wir Ihren möglichst umgehenden Bescheid.“

Verwunderlich ist die falsche Nennung des Waggonherstellers Linke-Hofmann. Da die Direktion der OEG ausgebombt und bei den städtischen Verkehrsbetrieben untergebracht war (diese kümmerten sich auch um die RHB), erhielt die RHB davon Kenntnis. RHB an MBA in Frankfurt, Guiolettstraße 17, 27. 1. 1943 [4]:

„Wir haben Interesse an den Drehschemelwagen Ziffer 2) bzw. Ziffer 4) Ihrer obigen Mitteilung an die Oberrheinische Eisenbahngesellschaft A.G., Mannheim und bitten, uns das Lichtbild baldigst zu übersenden.“

MBA an RHB, 1. 2. 1943 [4]:

„Wir danken Ihnen für Ihre gefl. Mitteilung vom 27. 1. und teilen Ihnen höflichst mit, daß die unter Ziffer 4 unseres Schreibens vom 20. v. Mts. angebotenen 3 gebrauchten Drehschemelwagen inzwischen von anderer Seite bestellt worden sind. Für die unter 2 angebotenen 3 gebrauchten Drehschemelwagen übersenden wir Ihnen wunschgemäß ein Lichtbild. Wenn sie auf diese Wagen reflektieren, dann empfehlen wir Ihnen telefonische oder telegrafische Bestellung, vorbehaltlich Besichtigung und Gutbefund. Wir erwarten mit Interesse Ihren Bescheid.“

Auf der Rückseite dieses Schreibens befinden sich zwei handschriftliche Bemerkungen des Bad Dürkheimer Werkmeisters Klotz, 2. 2. 1943:

„Wenn wir den überzähligen Krepel abmontieren, ev. auch die mittlere Achse, könnte man zwei der Wg. vielleicht kaufen, wenn wir nicht etwa aus alten Drehgestellen (im Hof stehen doch noch 2) leichter zu Rande kommen?“

Klotz, 4. 2. 1943:

„Die 3 Wagen könnten, sofern sich dieselben in noch gutem Zustande befinden, für zum Holz- und Schienentransport umgebaut werden. Der 3. Wagen dient als Mittelwagen.“

MBA an RHB, 2. 2. 1943 [4]:

„Im Anschluß an unser gestriges Schreiben müssen wir Ihnen mitteilen, daß von den mit Schreiben vom 20. 1. angebotenen 1000-mm-spurigen Wagen inzwischen die Fahrzeuge der Position 1, 2, 4 vorbehaltlich Besichtigung, durch die Kunden verkauft worden sind, so daß Sie augenblicklich nicht mit diesen Positionen rechnen können. Wenn Sie für die übrigen Materialien Ankaufinteresse haben, erbitten wir Ihren gefl. umgehenden Bescheid.“

RHB an MBA, 8. 2. 1943 [4]:

„An den restlichen Positionen Ihres Angebotes vom 20. 1. 43 haben wir kein Interesse, dagegen am leichteren Drehschemelwagen (auch ohne Drehschemel) bis zu 3 Achsen. Derartige Wagen

bitten wir uns auch in Zukunft anzubieten."

Kurzmitteilung MBA an RHB, 8. 2. 1943 [4]:

„Wir beziehen uns auf unser Schreiben vom 1. ds. und teilen Ihnen mit, daß von den angebotenen 1000 mm spurigen Fahrzeugen noch folgende verfügbar sind:

Position 3: 2 Stück (nicht 1 Stück wie erst offeriert) gebr, ohne Drehschemel,

Position 5: 3 gebr. Wagen ohne Drehschemel. Falls Sie für diese Wagen Interesse haben, erbitten wir Ihren geschätzten Auftrag."

Handschriftliche Bemerkung Klotz, 15. 2. 1943:

„Fa. am 10. 2. telef. verständigt, daß wir an Pos. 3 Interesse haben. Fa. wird in Hamburg bei der dortigen Geschäftsstelle nachfragen, ob die Wagen noch frei sind und uns verständigen. Auch Angabe des Besichtigungsortes in Hamburg."

MBA an RHB, 13. 2. 1943 (Eingang RHB) [4]:

„Wir beziehen uns auf die am 10. cr. mit ihnen gehabte Unterredung und haben die zwei gebrauchten Drehschemelwagen Pos. 3 unseres Angebots sofort bei unserer Berliner Hauptverwaltung bestellt. Leider erhielten wir soeben den Bescheid, daß auch diese Wagen vorbehaltlich Besichtigung in der Zwischenzeit anderweitig verkauft worden sind. Die Entscheidung fällt frühestens am Dienstag d. 16. 2. Sollten die Wagen wieder frei werden, so werden wir Sie hiervon sofort benachrichtigen."

MBA an RHB, 19. 2. 1943 [4]:

„Wir teilten Ihnen heute bereits telefonisch mit, daß die 2 Wagen der Position 3 unseres Angebotes vom 20. 1. wieder frei sind und werden Ihnen die Wagen bis zum 24. ds. Mts. einschließlich reservieren. Wir erbitten Ihre gefl. Mitteilung, wann Sie eine Besichtigung in Hamburg vornehmen wollen. Ihr Beauftragter kann sich an unsere G'Stelle Hamburg, Gänsemarkt 35, Telefon 345854/55 wenden und würde ein Beamter unserer G'Stelle Hamburg Ihren Herrn zum Standort der Wagen begleiten."

MBA an RHB, 23. 2. 1943 [4]:

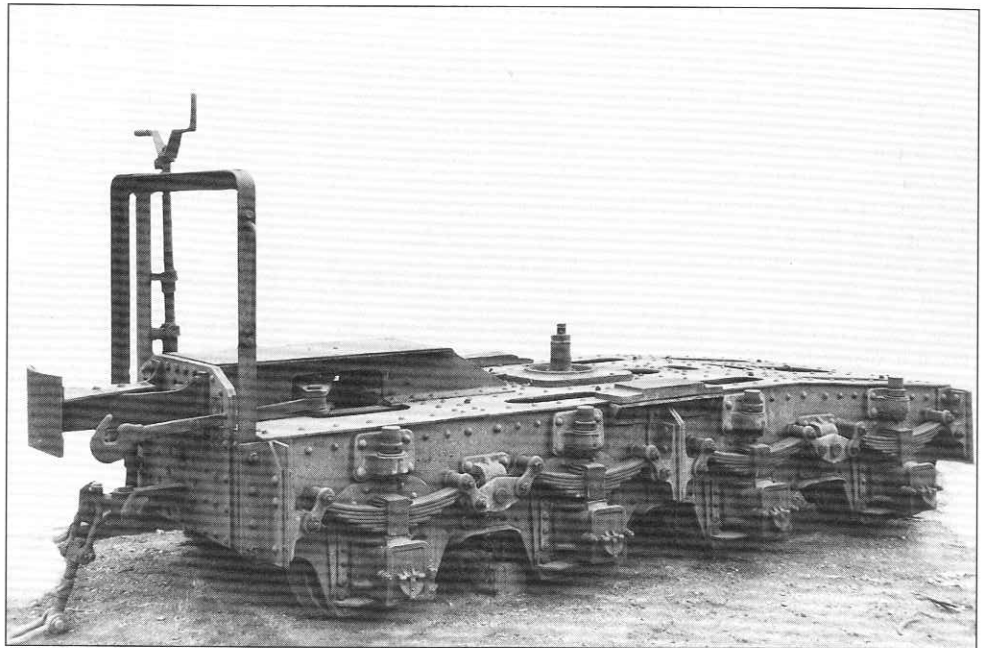
„gebr. Güterwagen: 1000 mm Spurweite: Wir bieten Ihnen freibleibend aus eigenen Beständen an, anderweitigen Zwischenverkauf vorbehalten:

10 gebr. offene, 2-achsige Güterwagen für 1000 mm Spurweite, und zwar: 8 Wagen ohne Bremse, 2 Wagen mit 4-klötziger Bremse Bauart Heberlein, mit eisernen Untergestellen und hölzernen Wagenkästen mit folgenden ungefähren Abmessungen:

Radstand:	2,3 m
Höhe von SOK bis Puffermitte:	730 - 750 mm
Kastenbreite:	1,8 m
Kastenlänge:	5,05 m
Kastenhöhe:	600 mm
Diese ist durch einen einsteckbaren Aufsatz auf 1150 erhöht.	
Tragfähigkeit:	7875 Kilo
Ladegewicht:	7500 Kilo
Eigengewicht ohne Bremse:	durchschn. 2250 kg
Eigengewicht je Wagen mit Bremse	2400 kg
	bzw. 2600 kg
Bandagenstärke:	ca 25 - 45 mm

Oben: Vierachsiger Drehschemelwagen. Angebotsfoto MBA

Unten: Angebotschreiben MBA an RHB, 11. 3. 43



## MASCHINENBAU UND BAHNBEDARF

Aktiengesellschaft

FORMALG-ORENTEIN & KOPPEL--

GESCHÄFTSSTELLE FRANKFURT AM MAIN, Gütellstraße 17 · Drahtwort: Bahnmaschinen / Fernruf: 75478

Firma

Rhein-Haardtbahn-Gesellschaft  
m. b. H.,  
Geschäftsstelle Mannheim,

M a n n h e i m ,

Postschliessfach 553/9 .

Rhein-Haardtbahn G. m. b. H.	
Einkauf: 15. MRZ. 1943	
D	1
	7

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Nachricht vom

Unser Heuaruf

Unsere Zeichen

FRANKFURT A. MAIN  
Gütellstraße 17

I/D1/Z

5.cr.

00500/V.250.

11.3.43.

Betreff: Gebrauchte Drehschemel- und Güterwagen 1000 mm Spurweite.

Wir bestätigen dankend den Eingang Ihres Bestellschreibens vom 5.cr. und haben für Sie auf Grund unserer unseitigen Verkaufsbedingungen gebucht :

- 1.) 2 gebrauchte Drehschemelwagen, Fabrikat Lincke & Hoffmann, jedoch ohne Drehschemel, 1000 mm Spurweite, dreiachsig, Gesamtachstand ca. 1630 mm, jede Achse durch 4 Klötze gebremst, mit senkrechter Bremsspindel nebst Handrad, Unterwagen aus schwerer genieteteter Konstruktion, Gesamtlänge ohne Puffer ca. 2,55 m, Höchstbreite ca. 1,80 m, auf einer Seite mit einem Zentralpuffer versehen; Stückgewicht etwa 4,5 t, Tragfähigkeit ca. 30 t,  
zum Preise von RMK: 630.--

- 2.) 3 gebrauchte offene, zweiachsige Güterwagen für 1000 mm Spurweite ohne Bremse, mit den Nummern 62, 66 und 84, im übrigen wie vor uns am 22.2.43. angeboten, jedoch ohne Zug- und Stossvorrichtungsteile;  
zum Preise von RMK: 580.--

Unsere Preise verstehen sich je Stück ohne Verladungs- und ohne Verpackungskosten, im vorhandenen Zustande, ab Lager Hamburg für Pos. 1) bzw. Lager Weimar für Pos. 2).

Die Wagen sind auf den Standorten von Ihrem Beauftragten, Herrn Werkmeister Klotz, abgenommen und in Ordnung befunden worden. Nachträgliche Reklamationen können wir daher, wie bei gebrauchtem Material üblich, nicht anerkennen .

Die Zahlung erbitten wir netto Kasse in bar sofort nach Lieferung. Den Versand der Fahrzeuge nehmen wir schnellmöglichst nach Erhalt der Reichsbahnwaggon vor.

Weitere Wagen bedauern wir Ihnen zurzeit nicht anbieten zu können. Sobald dies der Fall ist, werden wir uns wieder mit Ihnen in Verbindung setzen. Wir empfehlen uns Ihnen. Heil Hitler!

MASCHINENBAU UND BAHNBEDARF

AKTIENGESELLSCHAFT

REICHSBANKGIROKONTO BERLIN

POSTSCHECKKONTO

BERLIN NR. 1000

Druckverlagsgesellschaft

Handwritten signatures and notes: U. K. A. 4 43, 2 157, and a signature.

Die Fahrzeuge sind ungefähr im Jahre 1885 erbaut, aber laufend gut unterhalten worden, so daß sie sowohl im Eisen als auch im Holz trotz ihres Alters noch brauchbar sind.

Die Zugstangen sind bei fast sämtlichen Wagen gebrochen. Sofern Sie Wert darauf legen, die Fahrzeuge mit der vorhandenen Pufferung und Zugvorrichtung zu übernehmen, wird diese noch in Ordnung gebracht.

Unsere Verkaufspreise stellen sich auf: RM 600 je Wagen ohne Bremse, RM 675 je Wagen mit Bremse und zwar ab Standort Mitteldeutschland, ohne Ver-

ladungs- und Verpackungskosten. Lieferzeit: In ca. 14 Tagen bis 3 Wochen nach Erhalt der Reichsbahnwaggons.

MBA an RHB, 2. 3. 1943 [4]:

„Wir beziehen uns auf die am Sonnabend gehaltenen telefonischen Unterredungen und teilen Ihnen mit, daß wir die Güterwagen sofort telegrafisch unserer Berliner Hauptverwaltung bestellt haben.“

Gemäß unserem Angebot bitten wir auch um Mitteilung, ob Sie die Güterwagen mit der vorhandenen Pufferung und Zugvorrichtung übernehmen wollen, in welchem Falle diese noch in Ordnung

gebracht wird oder ob Sie die Wagen bei einem Minderpreis von RM 20 je Fahrzeug ohne Zug- und Stoßvorrichtungsteile zu erhalten wünschen.

RHB an MBA, 3. 3. 1943 [4]:

„Betr. gebrauchte Drehschemel- und Güterwagen 1000 mm Spurweite. Aufgrund Ihrer Angebote vom 20. 1. 43 und 20. 2. 43 bestätigen wir von Ihnen gekauft zu haben:

1.) 2 gebrauchte Drehschemelwagen, Fabrikat Lincke & Hoffmann, jedoch ohne Drehschemel, 1000 mm Spur, 3 Achsen gesamter Radstand ca. 1630 mm, jede Achse durch vier Klötze gebremst, senkrechte Bremsspindel mit Handrad, Unterwagen aus schwerer genieteteter Konstruktion.

Table with columns for 'Laufleistungen Wagen RHB 12 nach den Wagenkilometerakten' and performance data for years 1944-1951 across various dates and kilometers.

Lager Hamburg ohne Verladungs- und Verpackungskosten.

2.) 4 gebrauchte, offene, zweiachsige Güterwagen für 1000 mm Spurweite, ohne Bremse, und zwar Wagen Nr. 62, 66, 84 und einen weiteren Wagen beliebiger Wahl, wie am 25. 2. 43 von unserem Werkmeister Klotz in Weimar bei der Weimar-Buttelstedt-Groß Rudestädter Eisenbahn besichtigt. Der Radstand beträgt 2,30 m, die Kastenbreite 1,80 m, die Kastenlänge 5,05 m, Kastenhöhe 600 mm. Letzteres ist durch einsteckbaren Aufsatz auf 1150 mm zu erhöhen. Tragfähigkeit 7875 kg, Ladegewicht 7500 kg, zum Preise von 580 RM je Wagen ab Weimar ohne Verladungs- und Verpackungskosten. Die Instandsetzung der vorhandenen Pufferung und Zugvorrichtung ist nicht nötig. Zahlung für Pos. 1 u. 2: Netto Kasse in bar sofort nach Lieferung. Wir geben nochmals unsere Versandanschrift: Rhein – Haardtbahn-Gesellschaft m.b.H., Bad Dürkheim/Rheinpfalz und bitten um baldigen Versand der Wagen.“

MBA an RHB, 5. 3. 1943 [4]:

„Im Anschluß an unser gestriges Schreiben teilen wir Ihnen mit, daß wir von unserer G-Stelle Hamburg hören, daß Ihr Herr Klotz die 3 Drehschemelwagen Position 5 unseres Angebots vom 20. 1. wohl gesehen hat, diese aber nicht weiter in Augenschein genommen hat, da sie ihm von vornherein für den Betrieb ungeeignet erschienen. Die Wagen interessieren ihn nicht wegen der 4 Achsen. Wenn Sie für die Wagen doch Verwendung haben sollten, erbitten wir um gefl. Bescheid.“

RHB an MBA, 15. 3. 1943 [4]:

„Für die weiteren Wagen haben wir kein Interesse.“

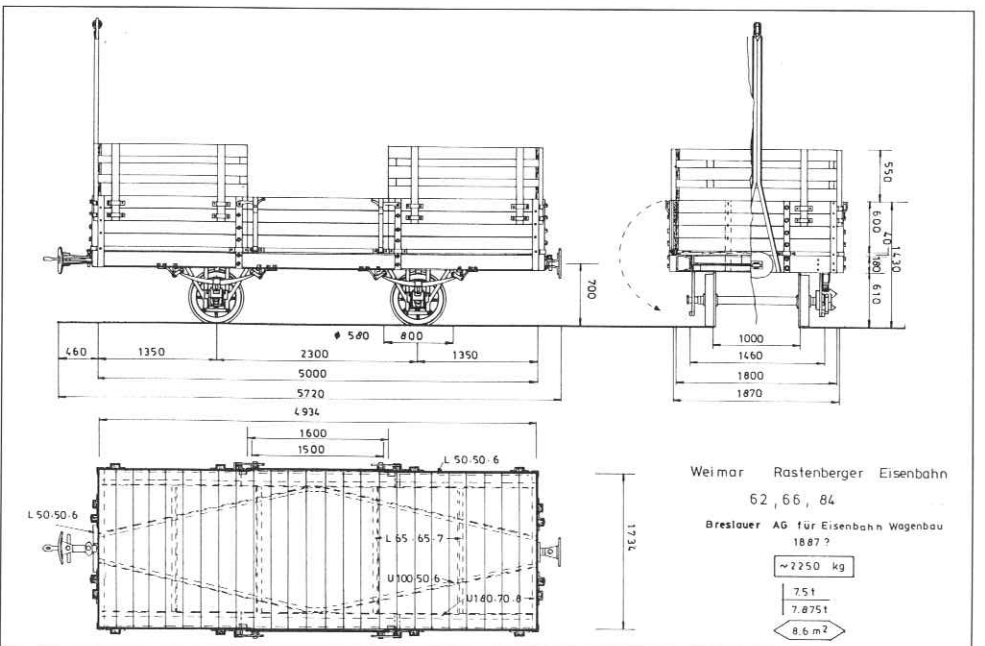
MBA an RHB, 11. 3. 1943:

„Wir bestätigen dankend den Eingang Ihres Bestellschreibens vom 5. cr. und haben für Sie auf Grund unserer umseitigen Verkaufsbedingungen gebucht:

1.) 2 gebrauchte Drehschemelwagen, Fabrikat Lincke & Hoffmann, jedoch ohne Drehschemel, 1000 mm Spurweite, dreiachsig, Gesamtradstand ca. 1630 mm, jede Achse durch 4 Klötze gebremst, mit senkrechter Bremsspindel nebst Handrad; Unterwagen aus schwerer genieteteter Konstruktion, Gesamtlänge ohne Puffer ca. 2,55 m, Höchstbreite ca. 1,80 m, auf einer Seite mit Zentralpuffer versehen; Stückgewicht etwa 4,5 t, Tragfähigkeit ca. 30 t, zum Preise von RMK: 630.

2.) 3 gebrauchte offene, zweiachsige Güterwagen für 1000 mm Spurweite, ohne Bremse, mit den Nummern 62, 66, und 84, im übrigen wie von uns am 22. 2. ds. Js. angeboten, jedoch ohne Zug- und Stoßvorrichtungsteile, zum Preise von RM: 580.

Unsere Preise verstehen sich je Stück ohne Verladungs- und ohne Verpackungskosten, im vorhandenen Zustande am Lager Hamburg für Pos. 1) bzw. Lager Weimar für Pos. 2).



Oben: Ow 12 der RHB, Bad Dürkheim 20. 5. 1955

Mitte: Eine seltene Abbildung eines Betriebseinsatzes mit Tw 2, Bf. Ruchheim, 2. 5. 1961, beide Fotos: Slg. Mannheimer Verkehrsgesellschaft

Unten: Ow der WRE, M 1 : 87, Zeichnung Günter König

Die Wagen sind auf den Standorten von Ihrem Beauftragten, Herrn Werkmeister Klotz, abgenommen und in Ordnung befunden worden. Nachträgliche Reklamationen können wir daher, wie bei gebrauchten Material üblich, nicht anerkennen. Die Zahlung erbitten wir netto Kasse in bar sofort nach Lieferung. Den Versand der Fahrzeuge nehmen wir schnellstmöglich nach Erhalt der Reichsbahnwagen vor. Weitere Wagen bedauern wir Ihnen zur Zeit nicht anbieten zu können. Sobald dies der Fall ist, werden wir uns wieder mit Ihnen in Verbindung setzen. Wir empfehlen uns Ihnen.“

RHB an MBA, 6. 4. 1943 [4]:

„Gebrauchte Drehschemel- und Güterwagen 1000 mm Spur, unser Auftragschr. vom 3. 3. 1943. Wir bitten um Mitteilung, wann die mit cbigem Auftrag gekauften 2 Drehschemelwagen und 3 gebrauchten offenen Güterwagen zum Versand kommen.“

MBA an RHB, 13. 4. 1943 [4]:

„gebr. Drehschemel-Güterwagen 1000 mm Spur, 00500/V.250. Wir erhielten Ihr gefl. Schreiben vom

6. ds. Mts. und schätzen die 3.achsigen Schemelwagen bereits in Ihrem Besitz. Diese sind laut der Ihnen zugegangenen (Anm. des Verfassers: aber bislang nicht aufgefundenen) Versandanzeige am 5. ds. Mts. zur Absendung gekommen. Für die 3 offenen Güterwagen ab Weimar haben wir noch nicht die erforderlichen Reichsbahnwaggons erhalten und kommen Ihnen dieserhalb Ende dieser Woche näher.“

Versandanzeige der MBA an RHB, 17. 4. 1943:

„(Ihre Bestellung vom 05. 03. 1943 I/Di/Z EB/Ks.; unser Auftrag Waggon/00500/Sch) [4]: Wir sandten für Ihre Rechnung und Gefahr am 13. 4. per Bahn an Ihre Adresse nach Station: Bad Dürkheim /Rheinpfalz: 2 offene Güterwagen Nr. 84 und Nr. 62, 1000 mm Spurweite, Gewicht 5000 kg auf Waggon DR 477 056 und 1 offenen Güterwagen Nr. 66, 1000 mm Spurbreite; Gewicht 2500 kg auf Waggon Danzig 25959.“

Soweit bekannt, trafen die Wagen am 20. 4. 1943 in Bad Dürkheim ein. Betriebsleitung Mannheim Abt. Anlageberechnung an Werkmeister Klotz, 4.

11. 1944:

„1.) 1943 wurden 3 offene Güterwagen (angefügt Nr. 12. 13. 14.) und 2 Drehschemelwagen (angefügt Nr. 15. 16.) von der Maschinenbau- und Bahnbedarf-Firma, Berlin, gebraucht erworben. Haben diese Fahrzeuge bereits Nummern innerhalb des RHB-Wagenparks erhalten und welche? Wenn die Wagen noch nicht benummert sind, müßte dies umgehend geschehen, damit Wertveränderungen auch den entsprechenden Wagennummern zugemessen werden können. Ich bitte um umgehende Erledigung.

2) zurück an Betriebswirtsch. Büro“

Werkmeister Klotz antwortete am 7. 11. 1944:

„Die Wagen sind allerdings noch nicht betriebsfähig, Nummern siehe oben.“

Aktennotiz Klotz an Betriebsleitung, 30. 5. 1956:

„Im Betriebshof stehen schon seit 12 Jahren 2 alte offenen Güterwagen Nr. 13 u. 14 von Weimar stammend, (Buttelstedt-Großbrudestädter Eisen-

12	6	28	8,6		12	7	9	32,8		12	10	27	4,8	
12	7	12	4,8		12	7	30	2,4			1959			
12	10	6	32,8		12	8	3	2,4		12	1	2	29,6	41,0
12	11	10	32,8		12	9	2	32,0		12	8	28	11,4	
12	11	23	6,8		12	9	3	32,0			1960			
12	12	6	24,8		12	9	4	2,4		12	7	1	19,9	26,7
	1952				12	11	6	32,0		12	8	10	6,8	
12	1	29	29,6	415,6	12	11	7	11,4			1961			
12	5	15	29,6		12	11	11	2,4		12	4	24	24,8	537,6
12	8	9	2,4		12	11	12	11,4		12	5	2	32,0	
12	8	11	11,4		12	11	19	24,8		12	6	16	12,8	
12	8	12	11,4		12	12	14	11,4		12	8	1	32,0	
12	9	5	24,8		12	12	15	2,4		12	8	24	24,6	
12	9	19	16,2		12	12	16	29,6		12	9	5	8,0	
12	9	25	2,4		12	12	23	11,4		12	10	17	32,0	
12	9	26	11,4			1954				12	10	30	24,8	
12	10	6	2,4		12	4	20	13,2	148,8	12	10	31	32,0	
12	10	8	11,4		12	4	21	11,4		12	11	2	32,0	
12	10	10	2,4			6	11	6,8		12	11	3	32,0	
12	10	11	14,4			6	19	5,2		12	11	6	32,0	
12	10	28	2,4			6	22	11,4		12	11	15	32,0	
12	10	29	11,4			6	25	2,4		12	11	16	16,2	
12	11	4	32,8 + 18,6			8	11	11,4		12	11	23	24,8	
12	11	10	2,4			8	26	2,4		12	12	4	32,0	
12	11	11	11,4			8	27	11,4		12	12	5	49,6	
12	11	13	2,4			10	26	19,8		12	12	6	32,0	
12	11	14	11,4			10	30	19,8		12	12	7	32,0	
12	11	17	29,6			11	8	2,4			1962			
12	11	18	11,4			11	9	11,4		12	3	7	12,8	179,0
12	11	20	32,8 + 18,6			12	11	19,8		12	3	9	24,8	
12	11	27	29,6				1955			12	3	9	19,8	
12	11	28	4,8		12	1	25	24,8	292,0	12	5	3	19,8	
12	12	1	12,4		12	4	18	29,6		12	5	15	25,6	
12	12	8	2,4		12	4	21	29,6		12	5	23	19,8	
12	12	9	11,4		12	4	26	19,8		12	9	5	32,0	
	1953				12	5	3	13,2		12	9	26	32,0	
12	1	12	2,4	695,2	12	6	10	29,6		12	12	1	12,2	
12	1	13	11,4		12	6	24	11,4			1963			
12	1	15	11,4		12	7	19	11,4		12	4	29	24,8	204,4
12	1	20	32,8 + 18,6		12	7	25	6,8		12	5	1	32,0	
12	2	10	11,4		12	8	9	6,8		12	8	9	10,4	
12	2	13	11,4		12	8	13	32,8		12	8	16	2,8	
12	2	26	29,6		12	9	28	32,8 + 18,6		12	8	28	32,0	
12	2	27	29,6		12	11	4	24,8		12	9	11	32,0	
12	3	3	13,2			1956				12	11	28	32,0	
12	3	4	13,2		12	5	19	24,8	242,2	12	12	4	19,2	
12	3	6	2,4		12	8	15	24,8		12	12	5	19,2	
12	3	9	11,4		12	9	14	32,8			1964			
12	3	10	32,8 + 18,6		12	10	4	32,8		12	2	13	7,4	176,0
12	3	16	2,4		12	10	13	32,8		12	3	24	24,2	
12	3	17	11,4		12	10	19	32,8		12	3	25	24,2	
12	6	19	29,6		12	11	3	24,8		12	3	26	24,2	
12	6	27	32,8		12	12	11	36,6		12	4	1	24,2	
12	6	29	29,6			1957				12	4	29	29,0	
12	7	2	32,8		12	2	6	2,4	2,4	12	5	21	19,8	
12	7	3	32,8			1958				12	5	22	10,8	
12	7	4	32,8		12	10	25	29,6	34,4	12	7	13	12,2	

bahn) welche zum Transport von Stammholz u. dergl. für unsere Verwendung hätten umgebaut werden sollen. Die Gestelle sind durch Witterungseinflüsse im Laufe der Jahre schlecht geworden. Wegen Platzmangel wäre angebracht, die Gestelle zu beseitigen. Um Entscheidung wird gebeten.“

Die Entscheidung folgte am 5. 6. 1956:

„Die 1943 von Weimar (Buttelstedt-Großrudestädter Eisenbahn) beschafften offenen Güterwagen Nr. 13 und 14 haben unter den Witterungseinflüssen stark gelitten – siehe Bericht des Werkmeisters Klotz v. 30. 5. 1956. Lt Verfügung der Geschäftsleitung vom 2. 6. 1956 sind diese beiden Güterwagen zu verschrotten. Die beiden Wagen sind in die Eröffnungsbilanz zum 21. 6. 1948 (DMEB) mit einem Wiederbeschaffungswert von je 6.500 DM = 13.000 DM eingesetzt worden. Bis 31. 12. 1955 sind abgeschrieben worden: 2 x 1.229 DM = 2.458 DM. Der Restbuchwert zum 31. 12. 1955 beträgt sonach 10.542 DM. Abgangsverrechnung ist im Geschäftsjahr 1956 durchzuführen (siehe Beleg 488).“

Soweit die Original Texte. Wie so oft gibt es auch diesmal viele offene Fragen.

- Woher kamen die drei- und vierachsigen Drehschemelwagen?
- Was wurde aus den anderen angebotenen Wagen?
- Was wurde aus den sieben anderen ursprünglich angebotenen Ow der WRE?
- Gibt es ein Fahrzeugverzeichnis der WRE?

Und noch etwas, was in der DME bereits zu Diskussionen geführt hatte: Alle Schreiben der MBA sind mit „Heil Hitler“ unterzeichnet, während man bei der RHB (wie auch bei der HSA) freundliche Grüße sandte. Ob man dem Heil nicht so ganz getraut hatte?

Bedanken möchten wir uns bei der Direktion der RHB für die freundliche Akteneinsicht, sowie bei Herrn Steinecke in Dresden für die Angaben zur WRE.



von ↓ nach	Wagenhülle	Kilometer																		
		Neu- berg	Feu- berg	Friedels- heim	Gön- nheim	Eller- stadt	Rusw. 12	Fuß- gön- heim	Max- dorf	Ruch- heim	Römer- weg	Oggers- heim	Rhein- br.	Collin- str.	Fahrten	RHB, einschl. eine Rus- einfahrt 17,3	Stadt	RHB, u. Stadt	Stadt	
Bhf. Dürk.	1.2	2.2	3.5	4.3	4.9	6.6	7.3	9.0	10.8	13.3	15.7	17.3	23.8	26.5	1	18.3	6.5	2.7	27.5	9.8
Wgh. Haltest.		1.1	2.3	3.1	3.7	5.4	6.1	7.8	9.5	12.1	14.5	16.1	22.6	25.3	2	36.6	13.0	5.4	55.0	18.6
„ wenn aus- gerückt		1.4	2.6	3.4	4.0	5.7	6.4	8.1	9.9	12.4	14.8	16.4	22.9	25.6	3	53.9	19.5	8.1	81.5	27.9
Neu- berg			1.2	2.0	2.6	4.3	5.0	6.7	8.5	11.0	13.4	15.0	21.5	24.2	4	71.2	26.0	10.8	108.0	37.2
Feu- berg				0.8	1.4	3.1	3.8	5.5	7.3	8.9	12.2	13.8	20.3	23.0	5	88.5	32.5	13.5	134.5	46.5
Friedels- heim					0.6	2.3	3.0	4.7	6.5	9.0	11.4	13.0	19.5	22.2	6	105.8	39.0	16.2	161.0	53.8
Gön- nheim						1.7	2.4	4.1	5.9	8.4	10.8	12.4	18.9	21.6	8	140.4	52.0	21.6	214.0	74.4
Eller- stadt							0.7	2.4	4.2	6.7	9.1	10.7	17.2	19.9	10	175.0	65.0	27.0	267.0	93.0
Rusw. 12								1.7	3.5	6.0	8.4	10.0	16.5	19.2	12	209.6	78.0	32.4	320.0	111.6
Fuß- gön- heim									1.8	4.3	6.7	8.3	14.8	17.5	14	244.2	91.0	37.8	373.0	130.2
Max- dorf										2.5	4.9	6.5	13.0	15.7	16	278.8	104.0	43.2	426.0	148.8
Ruch- heim											2.4	4.0	10.5	13.2	18	313.4	117.0	48.6	479.0	167.4
Römer- weg												1.6	8.1	10.8	20	348.0	130.0	54.0	532.0	186.0
Oggers- heim													6.5	9.2						
Rhein- br.														2.7						

Anmerkungen und Literaturhinweise

- [1]: Fromm, die Weimar-Rastenberger Eisenbahn, Bad Langensalza 1993
- [2]: Aufstellung des Wagenmaterials der Rhein – Haardtbahn-Gesellschaft m.b.H. nach dem Stande vom 1. 1. 1952
- [3]: Wagenkilometerakten der RHB
- [4]: RHB, Verwaltungssachen, Rubr. VI Rollendes Material, Die Beschaffung von Schemelwagen betr.

Oben: Einer der beiden dreitachsigen Drehschemelwagen 15 oder 16, Bad Dürkheim, Anfang der 50er Jahre, Foto: Hans Günther Tropisch

Mitte: Entfernungstabelle der RHB, nach der sich die Einsatzorte des Wagen 12 nachvollziehen lassen

Unten: Auszug aus den Laufleistungsverzeichnissen für den Wagen 12 am 20. 5. 1961. Die Buchstaben bedeuten:  
D = Bad Dürkheim  
O = Ludwigshafen-Oggersheim  
C = Mannheim Collinstraße

beide Tabellen: Slg. RHB

Monat: / MAI 1961

Güterwagen

Datum	1	2	3	4	5	6	7	8
Wg. Nr.	D-O	O-C	D-O	O-C	D-O	O-C	D-O	O-C
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12		32.0						
22			77.0	27.6	24.8			49.6
2045		24.8	32.2					
20								

F118 23 Jdo-11 52