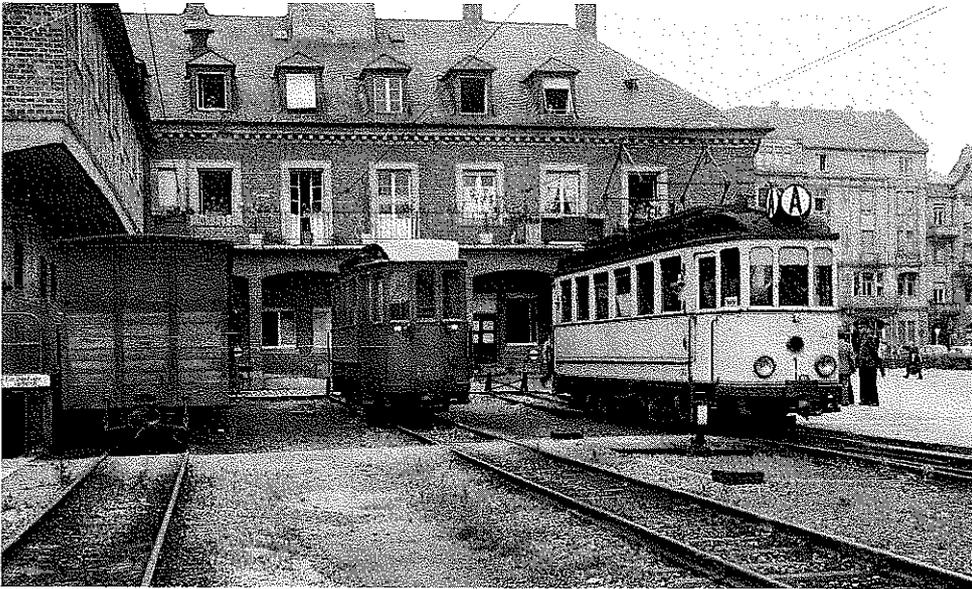


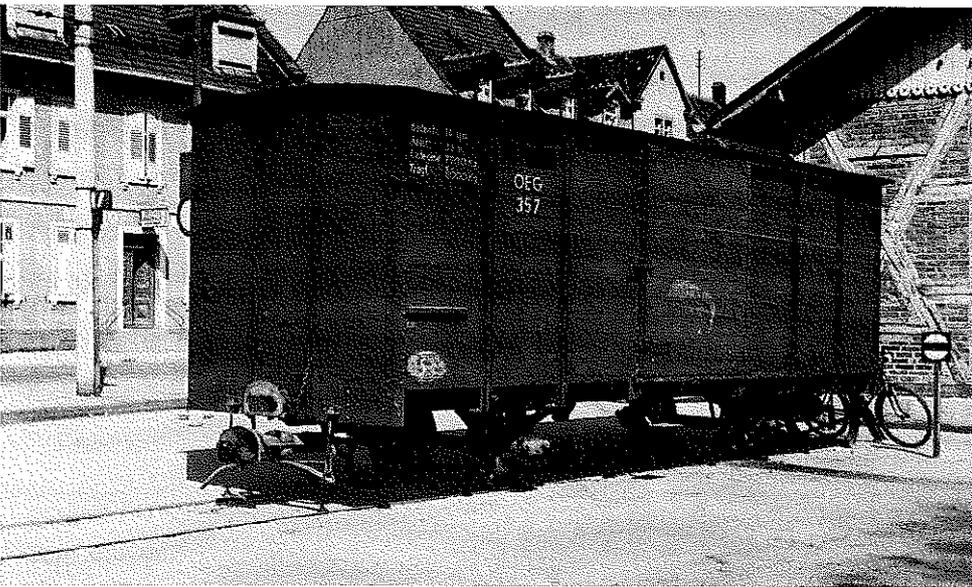
Bernhard König

Geschlossene Güterwagen im Einsatz auf der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft



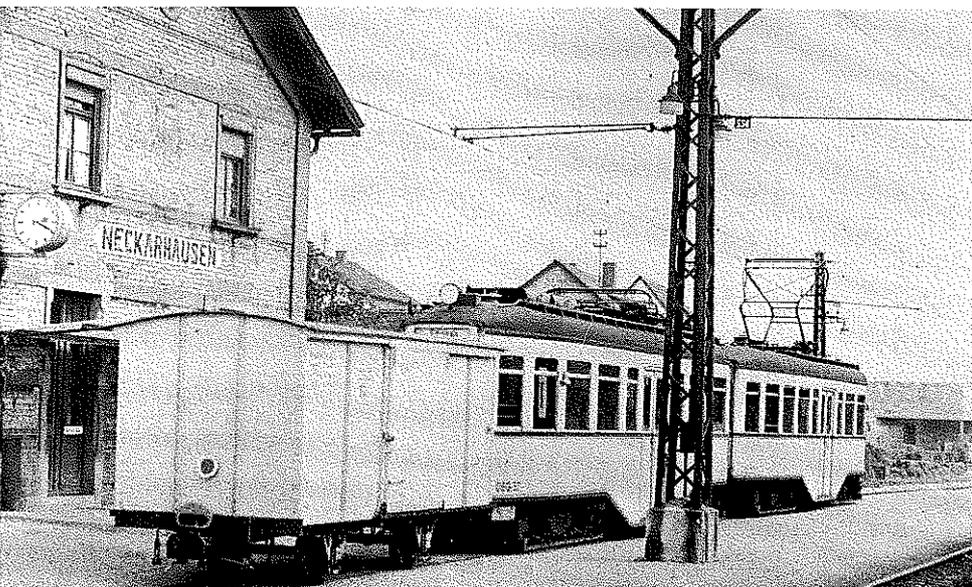
Die Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) wickelte neben dem Güterverkehr im Wechsel von und zur Staatsbahn auch erheblichen Binnengüterverkehr ab. Im Güterverkehr wurden vorwiegend landwirtschaftliche Produkte, Kohlen, Baumaterialien und Bier befördert. Für den Transport nässeempfindlicher Güter besaß die OEG schmalspurige gedeckte Güterwagen (G-Wagen), da die Bahnhöfe des Streckenabschnittes Schriesheim - Viernheim, sowie in Mannheim und Heidelberg nicht mit aufgeböckelten Regelspurwagen angefahren werden konnten.

An der Bergstraße fielen Obsttransporte (hauptsächlich Zwetschken und Kirschen) zur Großmarkthalle in Weinheim an. Es wurden spezielle Obstzüge gefahren; einige G-Wagen erhielten hierfür ein in die Türöffnung eingehängtes Gitter, damit die Türen zur Belüftung des Obstes etwas geöffnet bleiben konnten. Diese Wagen wurden dann z. T. mit „Gitter“ unter der Wagennummer auf der Seitenwand gekennzeichnet. Ende der 60er Jahre versendeten nur noch Leutershausen und Großsachsen Obst und zu Beginn der 70er Jahre endeten die Obsttransporte ganz.



In Mannheim, Heidelberg und Edingen hatten die Eichbaum-Brauerei, die Schrödel'sche Brauerei-Gesellschaft und die Gräflich Oberndorff'sche Brauerei-Gesellschaft Gleisanschlüsse. Bei letzterer in Edingen ist die Gleisanlage erwähnenswert: Schmalspurgleis mit Drehscheibe und Quergleis; das durchgehende Gleis endete an einer Rollbockgrube. Das Normalspurgleis führte ebenfalls zu einer Drehscheibe, von der ein Quergleis abging. Die Brauereien bezogen vermutlich über die OEG Hopfen und Gerste und versendeten Bierfässer. Einige G-Wagen waren als „Bierwagen“ besonders ausgewiesen.

Allgemeiner Güterverkehr fand insbesondere zwischen Bahnhöfen statt, die nicht mit Regelspur erreichbar waren. Transportiert wurde Alles, was gebraucht wurde. Es kam aber auch zu „Werksverkehren“. So wurden z. B. von der 1929 in der Nähe des Bahnhofs Heidelberg-Wieblingen angesiedelten Federnfabrik »Hansa« mittels Anschlußgleis Federn zur Herstellung von Simmeringen zur »Carl Freudenberg AG« in Weinheim transportiert.



oben: Die OEG hat sich zu einer modernen und leistungsfähigen Stadtbahn entwickelt. Vor 40 Jahren war sie noch eine „elektrische Kleinbahn“ mit Güterverkehr und richtigen Bahnhöfen, Weinheimer Bahnhof in Mannheim, 4. August 1951. Foto: Theodor Alt

Mitte: Ursprünglich waren die G-Wagen der OEG dunkelgrün lackiert. G-357 in Schriesheim, 9. Juni 1953, Foto: I. v. d. Berg

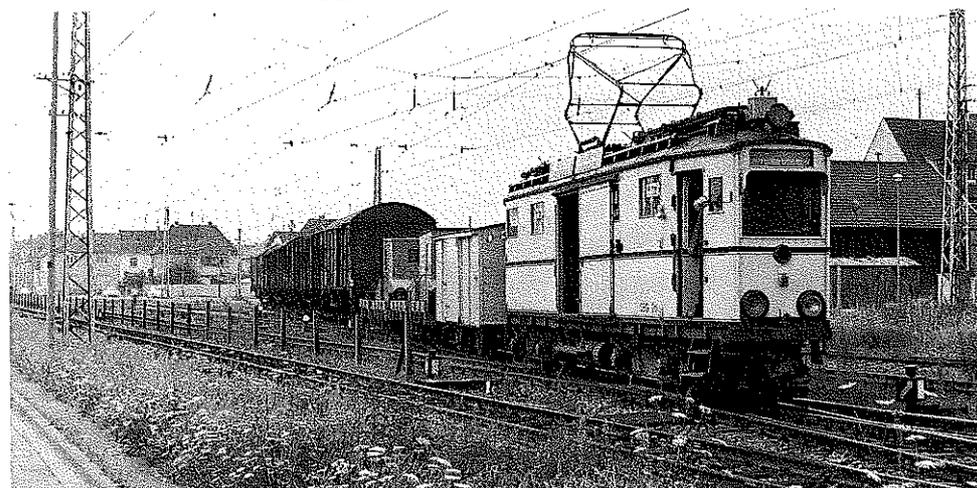
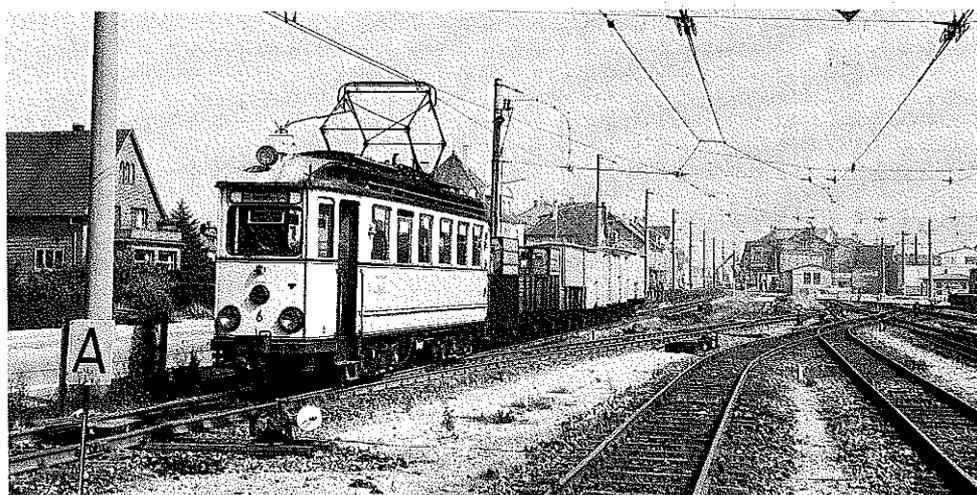
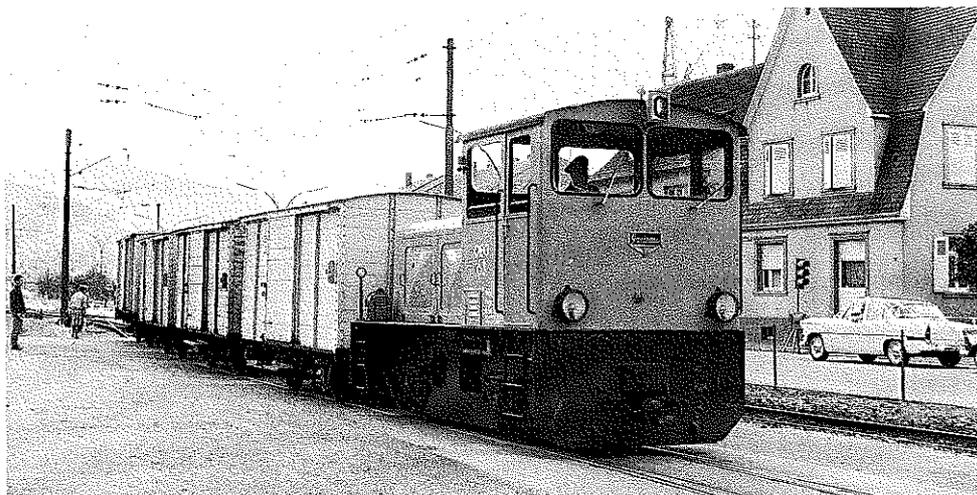
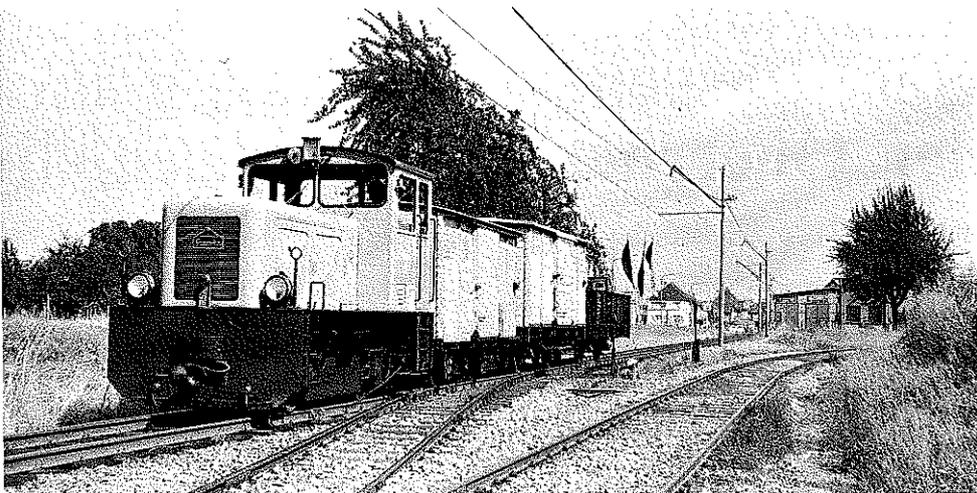
unten: Auf der 1969 stillgelegten Nebenstrecke Mannheim-Seckenheim - Neckarhausen - Edingen wurden die Güterwagen den Reisezügen mitgegeben. „Halbzug“ 58/57 steht mit G-327 um 1959 in Neckarhausen. Foto: Archiv OEG

In Heidelberg-Wieblingen bezog auch eine Drahtfabrik, die durch die Neckarkanalisation ihren Schiffsanleger verloren hatte, in den 30er Jahren ca 500 - 600 t/Monat Draht durch die OEG. 1965 wurde die Güterabfertigung erweitert, da durch die Stilllegung der Güterabfertigung im DB-Bahnhof Heidelberg-Wieblingen das Güteraufkommen auf der OEG gestiegen war.

Nach 1945 verlor die OEG nach und nach den Güterverkehr an den Lkw. Insbesondere der Verkehr mit Schmalspurgüterwagen konnte nicht mehr rationell bedient werden. So wurden ab 1966 die Bahnhöfe zwischen Schriesheim und Weinheim nicht mehr von Güterzügen angefahren, ausgenommen die Obsttransporte. Zum 1. Juli 1970 wurde der Stückgut-Flächenverkehr mit Lkw aufgenommen und 1976 endete der Einsatz der G-Wagen ganz. Die letzten Einsatzgebiete waren der Stückgutverkehr zwischen den Bahnhöfen Mannheim-Seckenheim Ort (Anschlußgleis der Lackfabrik Fay) und Edingen einerseits und dem Anschlußgleis der Fa. Heinste in Heidelberg-Ochsenkopf und Heidelberg Gbf OEG andererseits. In Edingen bzw. Heidelberg wurde dann in Normalspurwagen umgeladen.

Zur Eröffnung 1887 hatte die Dampfbahn Mannheim - Weinheim nur 4 G-Wagen besessen, von denen einer auf der Selfkantbahn bewahrt wird und einen weiteren die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf 1989 gerne übernommen hätte, wenn sich die OEG über die Eigentumsverhältnisse im klaren gewesen wäre. Schon 1899 war der Bestand an G-Wagen auf 88 Stück gewachsen. Ab Mitte der 50er Jahre kam es in größerem Umfang zu Ausmusterungen, wobei die OEG viele der G-Wagen intern zu verschiedenen Zwecken weiternutzte.

Zahlreiche Wagen wurden als Lagerfläche weiterverwendet, so auch im Bahnhof Heidelberg-Wieblingen. Dort reichte nach der Umstellung des Stückgutverkehrs auf Lkw ab April 1977 der Platz im Güterschuppen nicht mehr aus. Zur Lagerung von Paletten wurde der G 359 im Mai 1978 nach Wieblingen gebracht, wo er bis Anfang August 1983 verwendet wurde. Dann wurde er an die IHS abgegeben und befindet sich heute auf der Selfkantbahn. Eine weitere Verwendung bei der OEG kam wegen des undichten Daches nicht in Frage. Eine Reparatur war nicht notwendig, denn unter den noch vorhandenen Wagen wurde der besterhaltene ausgesucht. Die Wahl fiel auf den G 365, der seit etwa 1975 in Heidelberg Gbf OEG abgestellt war. Nach einer optischen Auffrischung in der kleinen Werkstätte der Wagenhalle Edingen trat er am 15. August 1983 die Nachfolge des 359 an. Seit Mitte April 1988 braucht der Bahnhof Wieblingen Ort keinen Bahnhofswagen mehr, so daß der 365 im November 1989 an die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf abgegeben werden konnte.

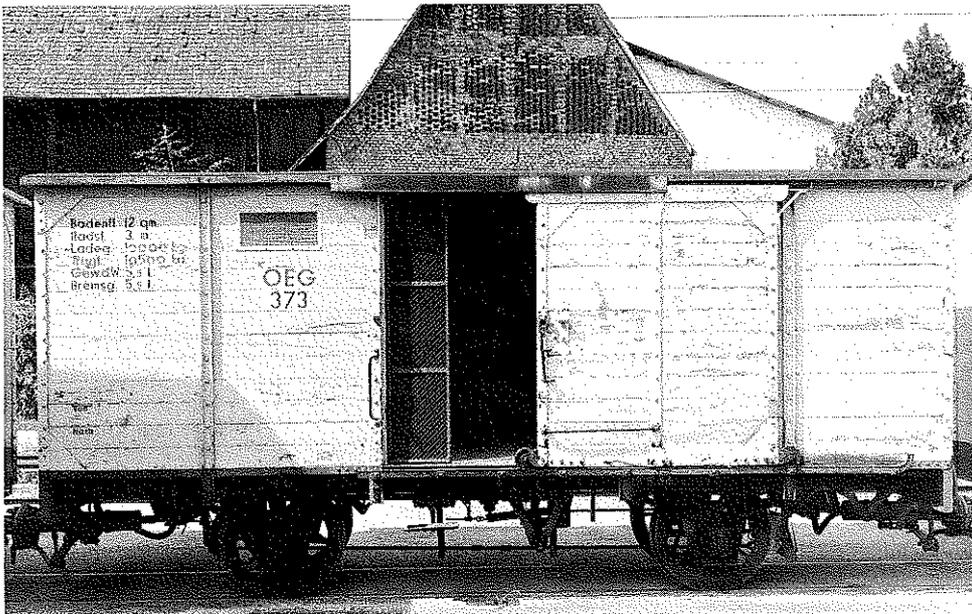


oben: Mit Diesellok OEG-03 geführter Güterzug (G-348, G-368, O-1022) in Schriesheim, 11. Juli 1964, Foto Helmut Röth

2. Reihe: Diesellok 03 fährt mit Güterzug in Bahnhof Dossenheim ein, 11. Juli 1964. Foto: Helmut Röth

3. Reihe: Auch die Triebwagen für den Personenverkehr kamen im Güterverkehr zum Einsatz, Bf Schriesheim, 2. Juli 1966. Foto: Helmut Röth

unten: Außerdem besaß die OEG 3 Gütertriebwagen mit Gepäckabteil, Tw-20 vor Güterzug in Heidelberg-Wieblingen, 26. Juli 1969. Foto: R. Biche



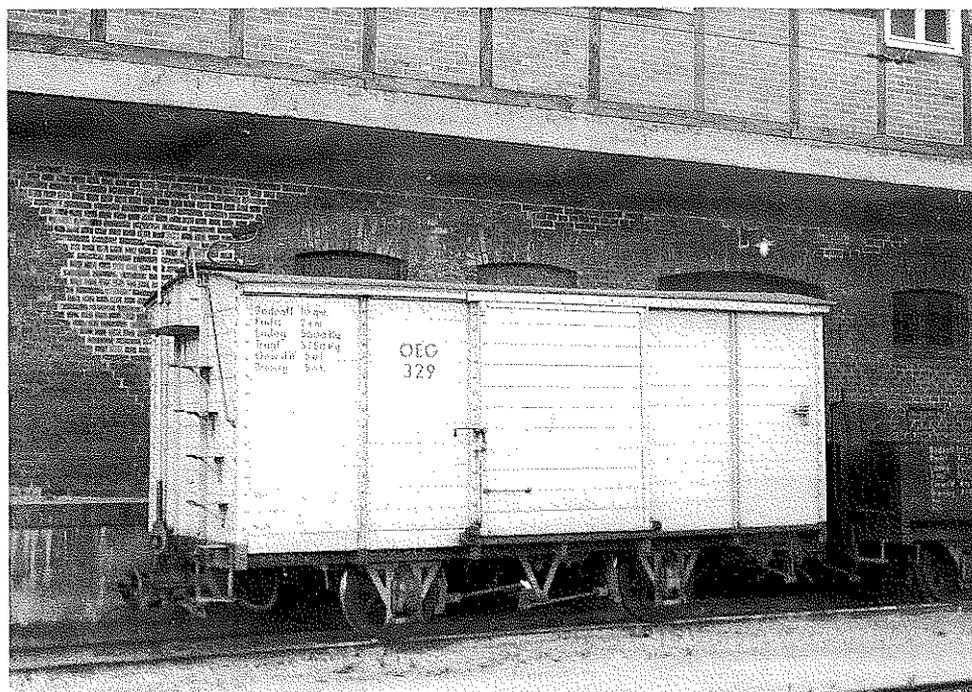
Andere G-Wagen wurden bei Baumaßnahmen in Bahnhöfen als Materiallager verwendet, so der G 305 in Seckenheim.

Einige G-Wagen kaufte 1973 und 1977 die Rhein-Haardt-Bahn, die andere meterspurige Nicht-bundeseigene Eisenbahn im Rhein-Neckar-Raum und nutzt sie noch heute im internen Bau-dienst.

Auch die OEG nutzte einige G-Wagen im Bau-zugdienst als „Gerätewagen“, als „Schweiß-wagen“ zur Aufbewahrung und zum Transport der Utensilien zum Schienen schweißen und als „Salzwagen“ zur Lagerung und zum Streuen von Streusalz.

Die G-Wagen waren ursprünglich wie die O-Wa-gen dunkelgrün lackiert, einige zeitweilig auch hell, eventuell weiß. Etwa 1955 tauchten die er-sten 3 beige-lackierten G-Wagen auf, zu denen auch der G 365, der heutige DEV G 129, ge-hörte. Bis Ende der 50er Jahre wurden alle ver-blichenen G-Wagen ebenso umlackiert.

Der Bestand belief sich Anfang der 60er Jahre noch auf 51 Stück, heute besitzt die OEG keine mehr. Zwar sind noch einige G-Wagen als Geräteschuppen in Wingert, in Gärten, auf Baustel-len und sogar auf der einsamen Neckarinsel vor-handen, doch museale Bewahrung in Betrieb findet nur auf der Selfkantbahn und der Muse-ums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen - Asendorf statt. Besonders erfreulich für Freunde der OEG ist es, daß in Bruchhausen-Vilsen der G-Wagen 129 (ex OEG 365) nicht nur als Substanz, son-derm sogar in seiner originalen Funktion be-wahrt und präsentiert werden soll [DME 2/90].



oben: Der G-373 ist mit Gittern ausgerüstet, die bei Obst- und Gemüsetransporten die Türöffnungen verschließen. Die Schiebetüren bleiben zur Belüftung geöffnet, Bahnhof Grossachsen, 25. August 1968, Foto: Eberhard Moll

Mitte: Weiternutzung ausgemusterter G-Wagen als Lagerraum im Stückgutumschlag, Ort, Datum und Urheber nicht bekannt

unten: G-329 steht an der Güterrampe des Weinheimer Bahnhofs in Mannheim, Juni 1957 Foto: Reinhard Todt