

Deutsche Reichsbahn Güterwagen

Fährbootwagen des Gattungsbezirkes Trier (ab 1935 Gattungsbezirk Saarbrücken)

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft trat am 1. Mai 1925 dem belgisch-englischen Fährboot-Vertrag bei. Daraufhin beschaffte sie ab 1927 zwei Typen Universalgüterwagen und ab 1935 einen Kühlwagentyp speziell für den Einsatz zum Transport von Gütern von und nach Großbritannien. Diese ermöglichten den Transport über Fährschiffe zwischen der Insel und dem Festland ohne Umladung.

Diesem Einsatzgebiet geschuldet unterschieden sich diese Wagen in zwei wichtigen Merkmalen von den sonst auf dem europäischen Festland eingesetzten Güterwagen. Sie besaßen ein anderes Lichtraumprofil und waren mit einer speziellen englischen Handhebel-Rangierbremse ausgerüstet. Von den Konstruktionsmerkmalen sind diese Wagen der genieteten Austauschbauart zuzuordnen.

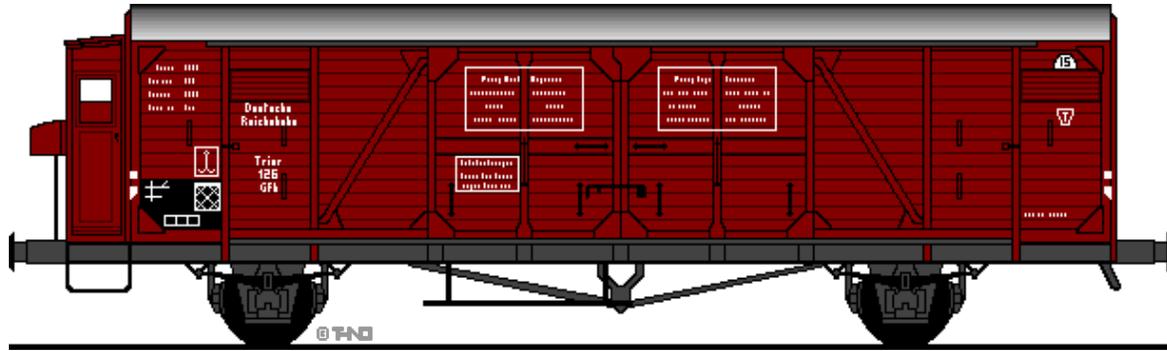
Der Einsatz dieser Fahrzeuge wurde streng reglementiert und war nur zugelassen auf der 1924 eröffneten Fährschiffverbindung zwischen dem belgischen Hafen Zeebrugge und dem englischen Hafen Harwich. Züge, in die derartige Wagen eingestellt waren, durften die Grenze nur an den deutsch-belgischen Übergangsbahnhöfen "Aachen Süd" und "Aachen West" passieren.

Die Wagen trugen die Aufschrift "Deutsch-Englischer Fährverkehr" in deutscher, englischer ("Train Ferry Service between Germany - Great Britain") und französischer Sprache ("Service de Ferry Boats entre L'Allemagne et l'Angleterre") sowie das Symbol eines umrahmten Ankers.

Neben den deutschen Fährbootwagen waren für diesen Einsatzfall auch Fährbootwagen der Belgisch-Englischen Fährbootgesellschaft zugelassen, die in den Wagenpark der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen als Privatgüterwagen eingestellt waren.

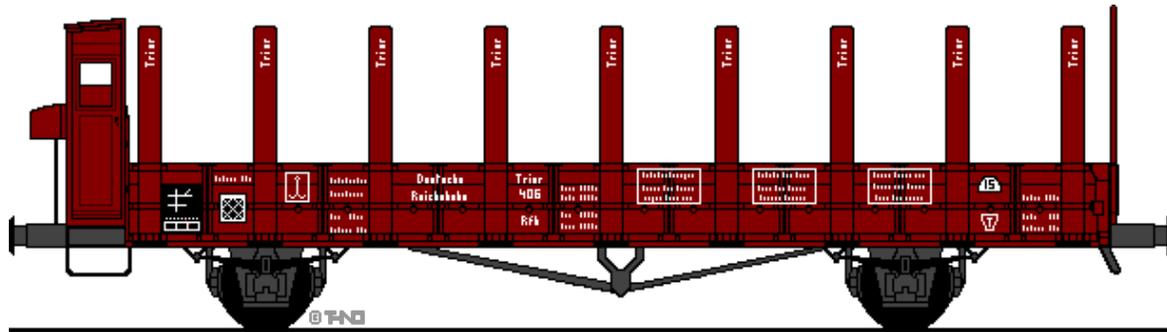
	deutsche offene Wagen Gattung Rfh	deutsche gedeckte Wagen Gattung Gfh	belgische gedeckte Wagen (Privatwagen)
Wagenkastenlänge	10720 mm	10720 mm	6800 mm
Wagenkastenbreite	2090 mm	2140 mm	2100 mm
Ladefläche	22,5 m ²	22,9 m ²	14,28 m ²
Rauminhalt des G-Wagens	---	55 m ³	32,4 m ³
Ladegewicht	15 t	15 t	15 t

gedeckter Fährbootwagen Gattung Gfh Ladegewicht 15 t



Von diesem Fahrzeug, das ausschließlich mit Bremserhaus gebaut wurde, sind von 1927 bis 1929 insgesamt 300 Stück beschafft worden. Die Wagen waren 45 cm schmaler als diejenigen Typen, die nur auf den europäischen Festland zum Einsatz kamen und 35,5 cm niedriger als ein entsprechender Wagen der Austauschbauart. Ein auffälliges Merkmal dieser Fahrzeuge waren die doppelten Türen, die sonst an deutschen Güterwagen bis dahin nicht üblich waren. Mit der Umzeichnung des Gattungsbezirkes Trier in Saarbrücken änderte sich 1935 auch der Nummernkreis von 101 bis 400 in 29001 bis 29300. Die Gattungsbezeichnung wurde 1943 in Gbh geändert.

offener Fährbootwagen Gattung Rfh Ladegewicht 15 t



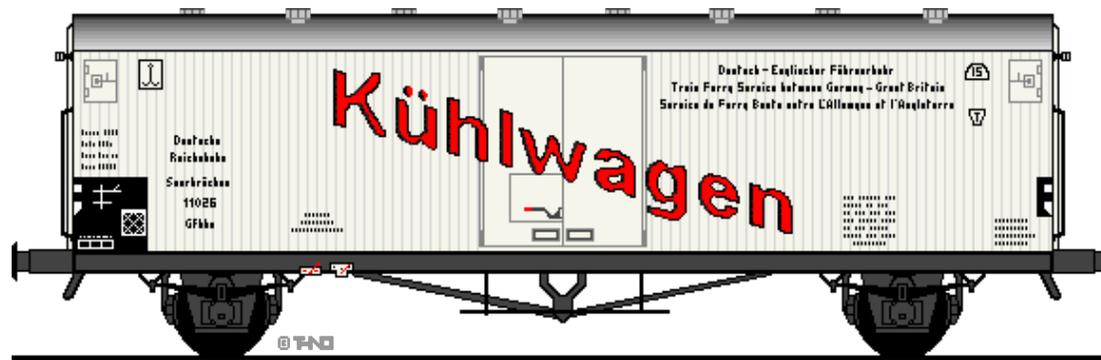
Während der gedeckte Fährbootwagen als Standardfahrzeug anzusehen war, durfte der offene Fährbootwagen (Rungenwagen Rfh), von dem nur 15 Exemplare beschafft worden sind (ebenfalls alle mit Bremserhaus), nur eingesetzt werden für:

- Kohle, Koks, Schiefer, Ziegel, Mauersteine
- große Tongefäße und
- Maschinen und Maschinenteile, die aufgrund ihrer Abmessungen nicht in gedeckte Wagen verladen werden konnten.

Sollten andere als die vorgenannten Güter in offene Wagen verladen werden, so war in jedem Falle die Genehmigung des englischen Zollamtes einzuholen und den Frachtpapieren beizufügen.

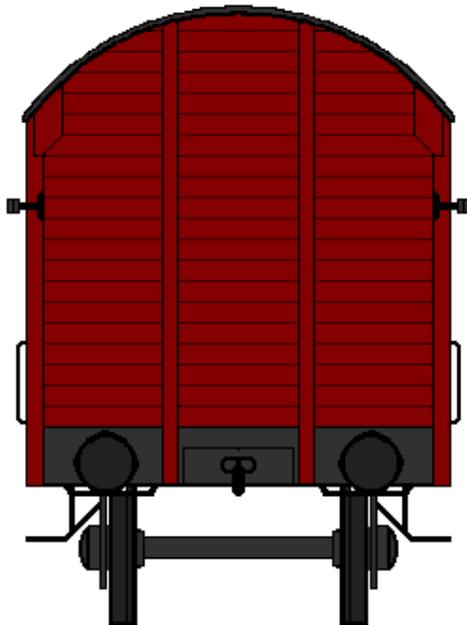
Fährboot-Kühlwagen

Gattung Gfkhs Ladegewicht 15 t

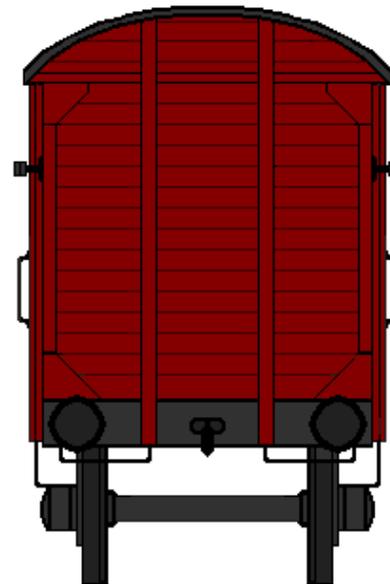


Für die Verladung in den Fährboot-Kühlwagen galten vergleichbare Bestimmungen wie für normale Kühlwagen. 1935 wurden 50 Fahrzeuge der Gattung Gfkhs beschafft. Wie auch andere Kühlwagen waren diese Fahrzeuge außen senkrecht verbrettert, jedoch wurden sie nicht dem Gattungsbezirk Berlin zugeordnet. Die Wagen besaßen 8 Flettnerlüfter und die dicht schließenden Türen dieser Fahrzeuge waren 1400 mm breit.

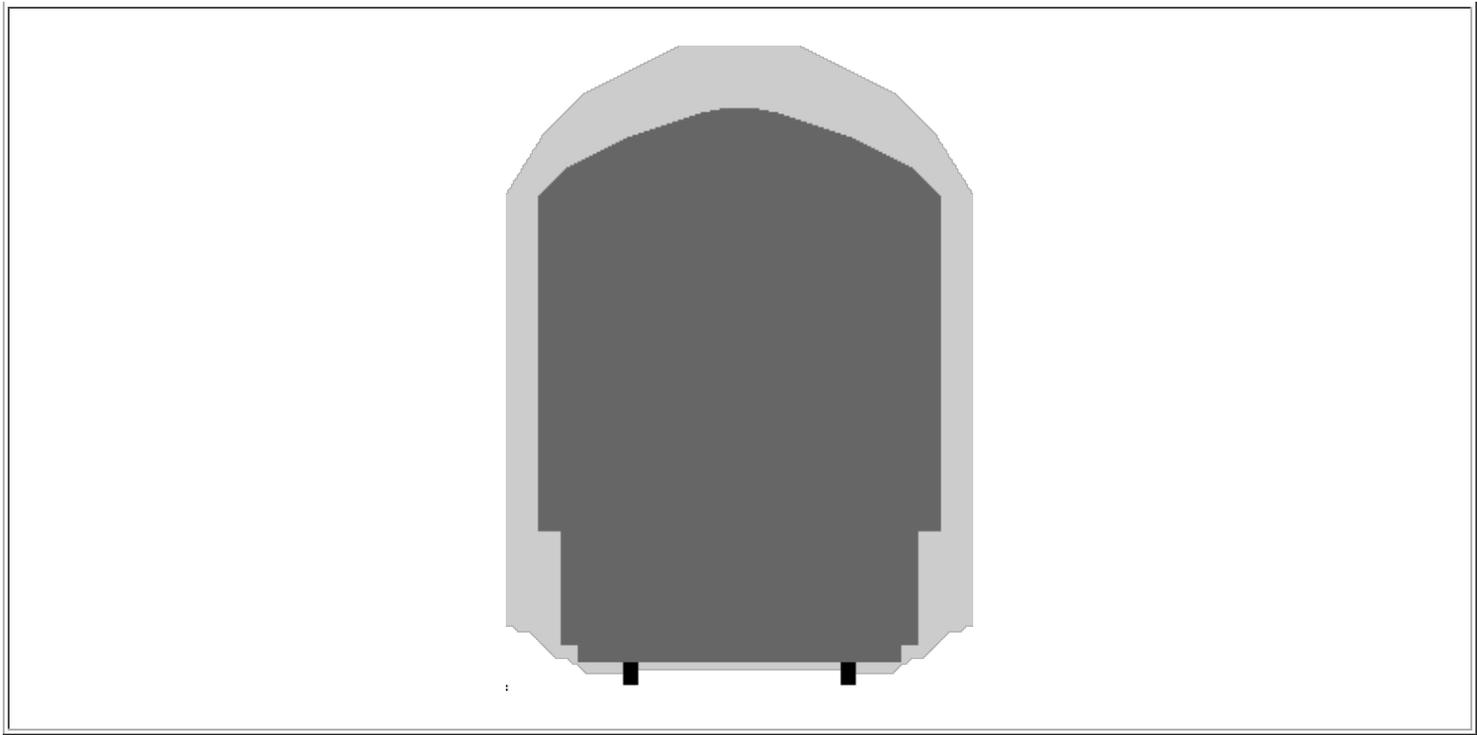
geschlossener Güterwagen
Gattungsbezirk Kassel
Gattung Gr



geschlossener Fährbootwagen
Gattungsbezirk Trier
Gattung Gfh



Vergleich zwischen dem englischen und dem deutschen Lichtraumprofil



© Thomas Noßke 2000

www.epochs2.de

