

# Deutsche Reichsbahn Güterwagen

## der genieteten Austauschbauarten

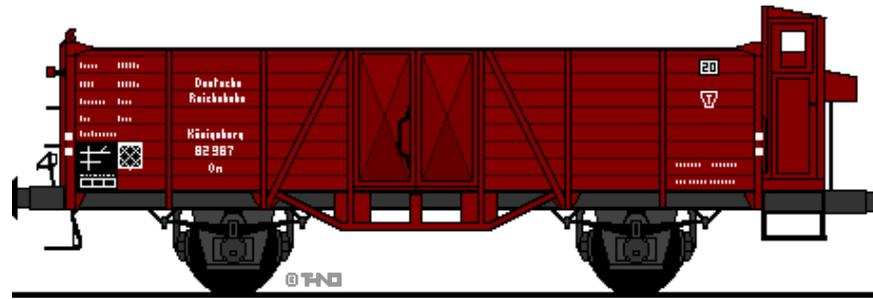
Wagentyp	Lademasse in t	Ladelänge in mm	LüP ohne / mit Bremserhaus in mm	Eigenmasse ohne / mit Bremserhaus in t	erstes Baujahr ohne / mit Bremserhaus	gebaute Stückzahl	Gattung	Gattungsbezirk
offener Mittelbordwagen	15	6720	8100 / 8800	9,4 / 10,0	1928	26	O	Halle
offener Hochbordwagen	20	7720	9100 / 9800	10,4 / 11,0	1924 / 1926	~19600	Om	Königsberg
gedeckter Güterwagen	15	7720	9100 / 9800	11,4 / 12,3	1927	~8300	G, Gr	Kassel
großräumiger gedeckter Güterwagen	15	10720	12100 / 12800	13,3 / 13,8	1927	3845	G, Gr	Dresden
Kleinviehverschlagwagen	15	7750	9100 / 9800	11,2 / 12,0	1927	327	V	Altona ab 1937: Hamburg
Rungenwagen	15	10720	12100 / 12800	10,5 / 11,5	1926	~1000	R	Stuttgart
Langholztransportwagen mit Drehschemel	15	8150	9450 / 10180	10,0 / 10,8	1926	~9000	H	Regensburg
Klappdeckelwagen	15	6970	8100 / 8800	11,0 / 11,6	1927 / 1926	<1000	K	Elberfeld ab 1930: Wuppertal
zweiachsiger Schienenwagen	20	12988	14400 / ----	11,8 / ----	1928	160	Sm	Augsburg
vierachsiger Schienenwagen	40	18086	---- / 20100	---- / 23,0	1928	<300	SSI	Köln

### offener Mittelbordwagen Gattungsbezirk Halle Ladegewicht 15 t



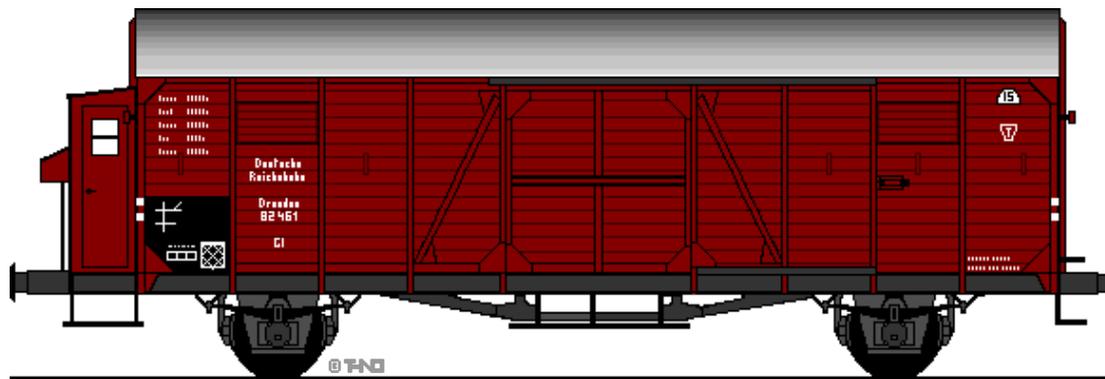
In der zweiten Hälfte der 20er Jahre bestand offensichtlich kein großer Bedarf mehr an neuen offenen 15 t-Wagen, die Entwicklung tendierte inzwischen eindeutig zu größeren Fahrzeugen. Es wurde nur eine kleine Serie dieser Wagen mit einer Bordwandhöhe von 1 m gebaut, die sich optisch von ihren wesentlich weiter verbreiteten Vorgängern der Verbandsbauart durch eine andere Anordnung der Querstreben an den Seitenwänden unterscheiden.

### offener Hochbordwagen Gattungsbezirk Königsberg Ladegewicht 20 t



Diese in großen Stückzahlen gebauten 20-Tonner waren die offenen Standardwagen der frühen 30er Jahre. Ein hervorstechendes optisches Erkennungsmerkmal sind die seitlichen Tragwerke unter den Ladetüren. Die Bordwandhöhe beträgt 1550 mm und die freien Stirnwände sind abklappbar.

## Großräumiger Gedeckter Güterwagen Gattungsbezirk Dresden Ladegewicht 15 t



Diese Fahrzeuge unterscheiden sich optisch von ihren Vorgängern nach Verbandsbauart durch die Querstreben an den Seitenwänden und ein Sprengwerk unter dem Fahrzeugboden. Es sind mehrere technische Varianten gebaut worden, die aber im Erscheinungsbild gleich sind. Die Schiebetüren sind quadratisch mit 2 m lichter Weite.

## Gedeckter Güterwagen Gattungsbezirk Kassel Ladegewicht 15 t



Dieser wohl typischste aller Reichsbahn-Güterwagen besitzt zwei auffallende optische Veränderungen gegenüber seinem Vorgänger nach Verbandsbauart. Zum Ersten ist es das stärker gewölbte Dach, das eine bessere Ausnutzung des Lichtraumprofils ermöglicht wie schon zuvor immer bei den großräumigen gedeckten Güterwagen des Gattungsbezirkes Dresden. Zum Zweiten ist es das Bremserhaus, welches auf dem Fahrzeugrahmen aufsitzt und nicht mehr hochgestellt ist. Für den Einsatz gelten die gleichen Bestimmungen wie bei den entsprechenden Verbandsbauarten der Gattungsbezirke München und Kassel.

## Kleinviehverschlagwagen Gattungsbezirk Altona Ladegewicht 15 t



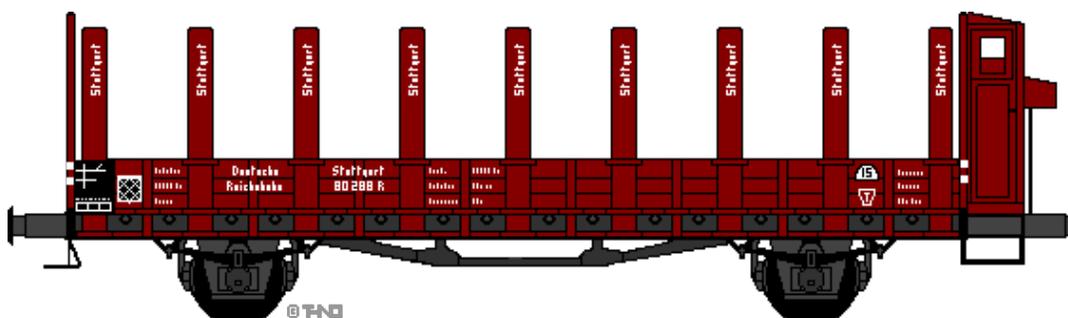
Basierend auf der Konstruktion des gedeckten Güterwagens der Austauschbauart, von dem das Fahrgestell vollständig und das Gerippe des Wagenkastens fast unverändert übernommen wurde, ist auch ein Kleinviehverschlagwagen gebaut worden. Zur Vergrößerung der nutzbaren Ladefläche ist lediglich ein Zwischenboden eingezogen worden. Fahrzeuge mit dem Gattungszeichen Vp dürfen auch zum Transport von Obst und Gemüse verwendet werden.

## Klappdeckelwagen Gattungsbezirk Elberfeld Ladegewicht 15 t



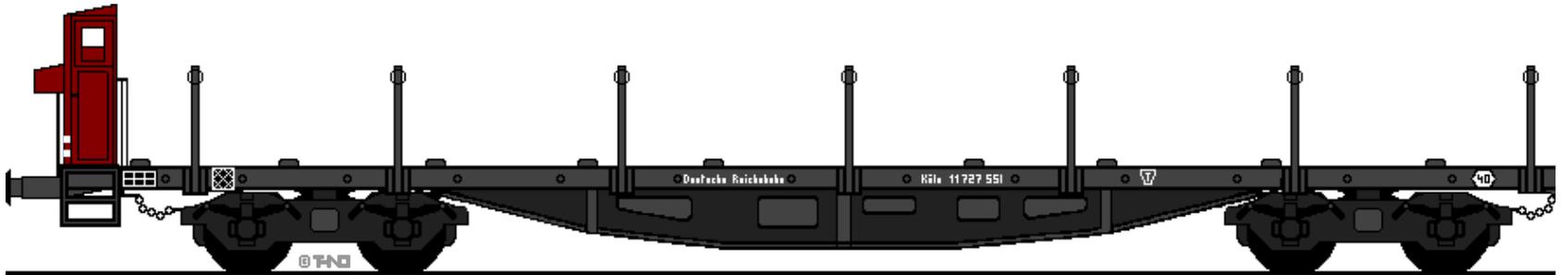
Dieses Fahrzeug unterscheidet sich optisch ganz erheblich von seinen Vorgängern. Trotz der um 1,5 m vergrößerten Fahrzeuglänge beträgt aber das Ladegewicht ebenfalls nur 15 t. Auch die Einsatzgrundsätze sind identisch.

## Rungenwagen Gattungsbezirk Stuttgart Ladegewicht 15 t



Dieses Fahrzeug besitzt eine etwas höhere Bordwand und ein anderes Sprengwerk als sein Vorbild der Verbandsbauart.

## vierachsiger Schienenwagen Gattungsbezirk Köln Ladegewicht 40 t



Dieses Fahrzeug hat die größte Länge eines bis dahin in Großserie gebauten deutschen Güterwagens. Gleichzeitig hat es mit 40 t das größte Ladegewicht eines Schienenwagens. Er wurde wie sein Vorgänger nach Verbandsbauart nur mit Bremserhaus gebaut, unterscheidet sich aber von ihm durch den auffälligen Fischbauchträger.



© Thomas Noßke 1999, 2000

[www.epochs2.de](http://www.epochs2.de)

