

Deutsche Reichsbahn

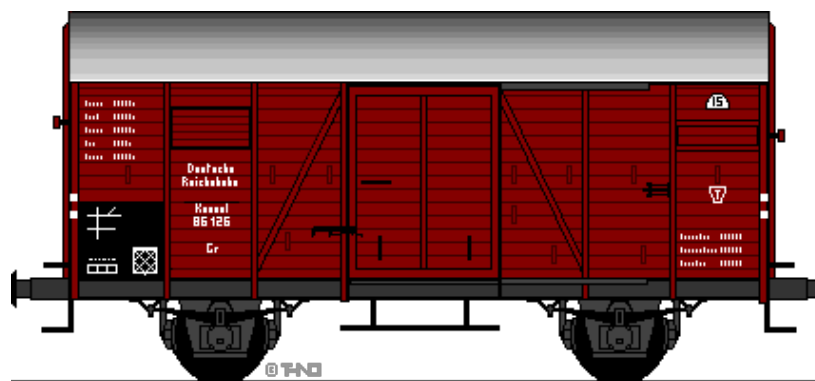
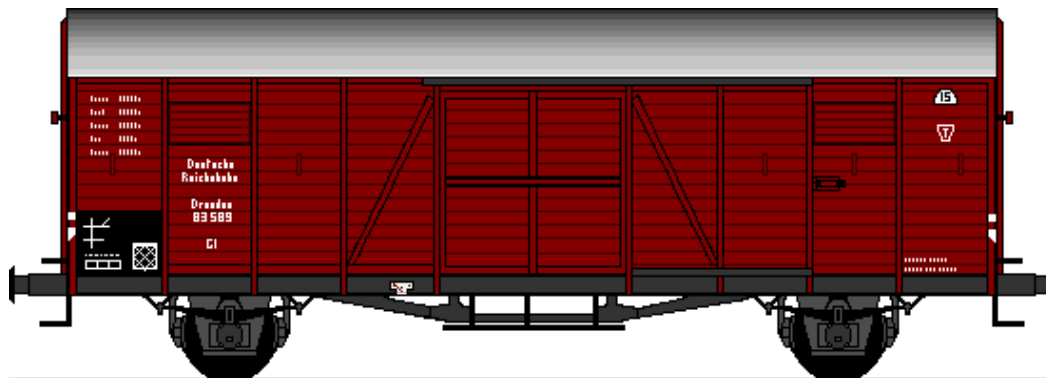
Güterwagen

der geschweißten Austauschbauarten

Güterwagen der genieteten Austauschbauarten, die in geschweißter Ausführung weitergebaut wurden

Wagentyp	Lademasse in t	Ladelänge in mm	LüP ohne / mit Bremsenhaus in mm	Eigenmasse ohne / mit Bremsenhaus in t	erstes Baujahr	gebaute Stückzahl ca.	Gattung	Gattungsbezirk
offener Hochbordwagen	20	7720	9100 / ----	10,4 / ----	1934	4300	Om	Königsberg
gedeckter Güterwagen	15	7720	9100 / 9800	11,4 / 12,3	1935	?	G, Gr	Kassel
großräumiger gedeckter Güterwagen	15	10720	12100 / 12800	13,6 / 13,9	1933	470	Gls, Glhs, Glrhs	Dresden
Kleinviehwagen	15	7750	9100 / ----	9,8 / ----	1937	27	V	Hamburg
Rungenwagen	15	10720	12100 / ----	11,8 / ----	1936	100	R	Stuttgart
Langholztransportwagen mit Drehschemel	15	8150	9450 / 10180	10,0 / 10,8	1936	<30	H	Regensburg
Klappdeckelwagen	15	6790	8100 / 8800	11,0 / 11,6	1934	?	K	Wuppertal

Diese Fahrzeuge unterschieden sich optisch nicht von ihren genieteten Vorgängern.





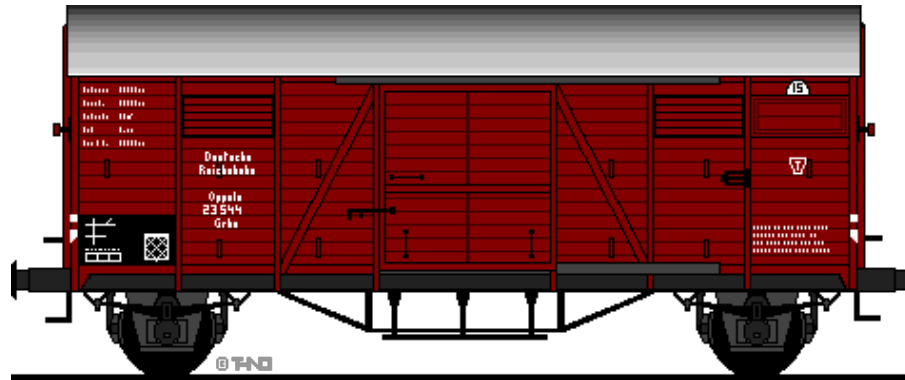
Neuentwickelte Güterwagen der geschweißten Austauschbauarten

Wagentyp	Lademasse in t	Ladelänge in mm	LüP ohne / mit Bremsenstand in mm	Eigenmasse ohne / mit Bremsenstand in t	erstes Baujahr	gebaute Stückzahl ca.	Gattung	Gattungsbezirk
offener Hochbordwagen	20	7720	9100 / ----	8,9 / ----	1935	500	Om	Breslau
offener Hochbordwagen	20	7720	9100 / ----	10,0 / ----	1937	3370	Om	Essen
gedeckter Güterwagen	15	8720	10100 / 10800	12,2 / 13,7	1934	1663	Gm	Oppeln
gedeckter Güterwagen	15	7720	9100 / 9800	11,5 / 13,0	1937	28077	Gs, Ghs, Grhs	Oppeln
großräumiger gedeckter Güterwagen	15	10720	12100 / ----	13,6 / ----	1937	<2000	Glths, Gltrhs	Dresden
Rungenwagen	20	10660	12100 / 12800	12,3 / 13,0	1938	23539	Rs, Rms	Stuttgart
zweiachsiger Schienenwagen	20	12988	14400 / ----	11,8 / ----	1937	3000	Sm	Augsburg
vierachsiger Schienenwagen	40	18050	---- / 20100	---- / 23,0	1934	<300	SSla	Köln

schnellaufender gedeckter Güterwagen Gattungsbezirk Oppeln Ladegewicht 15 t

Im Zusammenhang mit den allgemeinen Bestrebungen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten wurden von der Reichsbahn auch Untersuchungen zur Geschwindigkeitserhöhung im Güterverkehr angestellt. Da schnellere Personenzüge keine bessere Streckenauslastung bedingen, solange die Güterzüge weiterhin relativ langsam fahren, sollten langfristig Güterwagen-Neukonstruktionen auch für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt werden. Als störend für die Laufruhe bei höheren Geschwindigkeiten erwiesen sich die relativ kurzen Achsstände der meisten vorhandenen Güterwagen. Es bot sich also an, diejenigen Wagentypen mit den längsten Achsständen für entsprechende Versuche zu nutzen. So wurden Anfang der 30er Jahre auch 650 großräumige gedeckte Güterwagen des Gattungsbezirkes Dresden mit einem von 7m auf 7,7 m vergrößerten Achsstand und einem geänderten Sprengwerk noch in Niettechnologie gebaut. Diese Fahrzeuge wiesen ausgezeichnete Schnellfahreigenschaften auf, verursachten aber im Betriebsdienst einige Probleme, da die Mehrzahl der vorhandenen Gleiswaagen nur eine Länge von 7,5 m hatten. Im Ergebnis dieser Erfahrungen wurde ein völlig neuer Güterwagen entwickelt, der zudem auch vollständig in

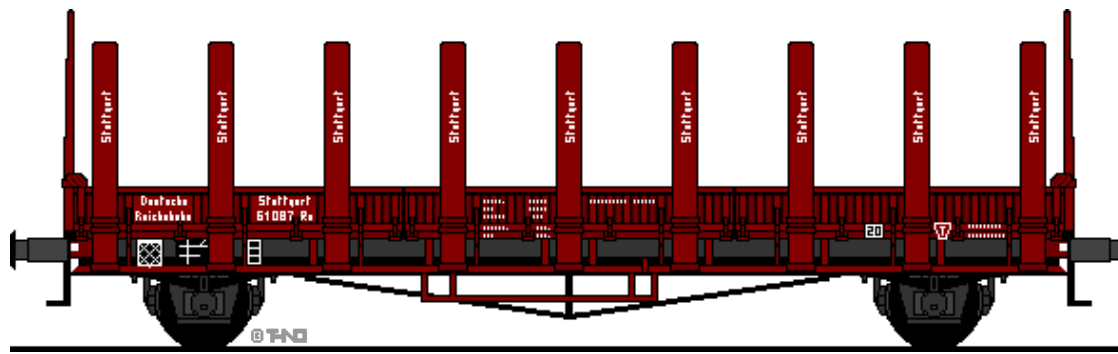
Schweißtechnologie gefertigt wurde und einen Achsstand von 7 m aufwies. Da dessen Ladefläche jedoch nur 24,2 m² betrug konnte er nicht mehr dem Gattungsbezirk Dresden zugeordnet werden, in dem die gedeckten Wagen mit einer Ladefläche von mindestens 27 m² zusammengefaßt worden sind. Folglich wurde der neue Gattungsbezirk Oppeln geschaffen, welcher schnell ansehnliche Stückzahlen aufweisen konnte. Von 1934 bis 1937 wurden 1663 dieser Fahrzeuge beschafft.



Nach 1936 wurden keine G-Wagen mehr gebaut, die dem Gattungsbezirk Kassel zugeordnet wurden. Mit dem gleichen Wagenkasten, aber mit einem von 4,5 m auf 6 m vergrößertem Achsstand wurde ab 1937 ein weiterer Vertreter des Gattungsbezirkes Oppeln gebaut, der aufgrund seiner großen gebauten Stückzahl sicher zu den bedeutendsten Neuentwicklung innerhalb der geschweißten Austauschbauarten zu zählen ist. Etwa ein Viertel dieser Wagen erhielten ein Bremserhaus. Alle anderen Fahrzeuge der geschweißten Austauschbauarten besaßen lediglich noch einen offenen Bremserstand oder gar keine Handbremse mehr.

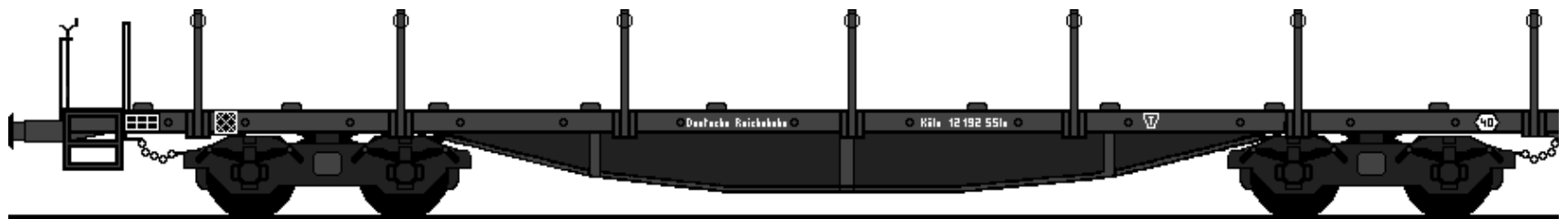


schnellaufender Rungenwagen
Gattungsbezirk Stuttgart
 Ladegewicht 20 t



Ebenso wie die gedeckten Güterwagen wurden auch die im Betriebsdienst wichtigen Rungenwagen in die Überlegungen für höhere Geschwindigkeiten mit einbezogen. Es entstand ab 1938 ein Fahrzeug, dessen abklappbare Seiten- und Stirnwände im Gegensatz zu seinen Vorgängern auch vollständig aus Stahl gefertigt waren. Lediglich die 18 Seitenrungen und die 72 mm dicken Bodenbretter waren noch aus Holz. Anfänglich waren diese Fahrzeuge nur für ein Ladegewicht von 15 t zugelassen. Aufgrund der gut gelungenen Konstruktion und der ausgezeichneten Bewährung konnte dieses aber später auf 20 t heraufgesetzt werden. Diese Fahrzeuge, von denen einige auch mit einer offenen Bremserbühne gebaut wurden, hatten einen Achsstand von 8 m und bewiesen auch bei höheren Geschwindigkeiten eine ausgezeichnete Laufruhe. Wie alle Fahrzeuge der geschweißten Bauarten stellten sie auch noch in den 50er und 60er Jahren einen bedeutenden Anteil am Fahrzeugpark.

vierachsiger Schienenwagen Gattungsbezirk Köln Ladegewicht 40 t



Dieses Fahrzeug wurde in der geschweißten Ausführung nur ohne Bremserhaus gebaut. Es hatte sich herausgestellt, dass sehr lange Ladegüter wie Schienen und leichte Walzstahlprofile problemlos auf mehrere derartige Wagen verteilt verladen werden konnten. Für diesen Zweck konnte der Bremserstand abgeklappt werden.



© Thomas Noßke 1999, 2000

www.epoche2.de

