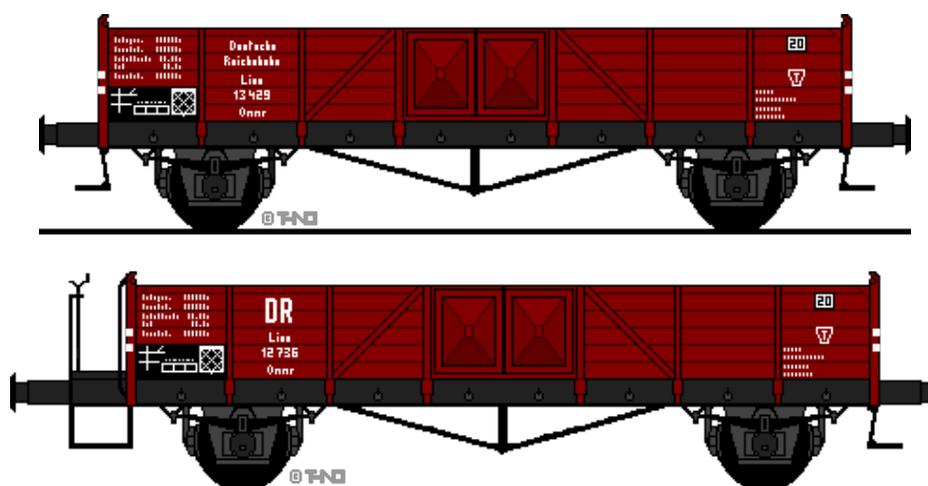


# Deutsche Reichsbahn Güterwagen

## der Kriegsbauarten

Wagentyp	Lademasse in t	Ladelänge in mm	LüP ohne / mit Bremserstand in mm	Eigenmasse ohne / mit Bremserstand in t	erstes Baujahr	gebaute Stückzahl ca.	Gattung	Gattungsbezirk
offener Mittelbordwagen	24,5	8720	10100 / 10800	10,4 / 10,7	1941	24700	Omm	Linz
offener Hochbordwagen	24,5	8720	10100 / 10800	10,5 / 10,8	1941	49100	Ommu	Villach
offener Hochbordwagen	26,5	8620	10000 / 10100	8,3 / 8,5	1942	30000	Ommu	Klagenfurt
gedeckter Güterwagen	20	8620	10000 / 10100	9,2 / 9,3	1943	7230	Gmhs	Bremen
großräumiger gedeckter Güterwagen	20	10620	12000 / ----	---- / 10,9	1943	<2100	Glm(g)hs	Leipzig
vierachsiger gedeckter Güterwagen	51	16620	---- / 18000	21,8 / ----	1944	79	GGhs, GGths	Bromberg
Rungenwagen	24,5	10580	12000 / 12100	10,3 / 10,9	1942	10400	Rmms	Ulm
vierachsiger Schwerlastwagen	50	8800	---- / 10800	---- / 16,0	1940	1860	SSy, SSys	Köln
sechssachsiger Schwerlastwagen	80	11200	---- / 13200	---- / 22,3	1942	?	SSyms	Köln

### Offener abbordbarer Mittelbordwagen Gattungsbezirk Linz Ladegewicht 24,5 t



Diese Fahrzeuge mit einer Bordwandhöhe von nur 1 m wurden speziell für den Transport von Straßenfahrzeugen (Militärtransporte) entwickelt. Zu diesem Zweck können die hölzernen Seitenwände vollständig abgebordet werden.

Ansonsten sind diese Fahrzeuge zum Transport für alle Güter zugelassen. Erkennbar sind diese Wagen weiterhin an einem großen räumlichen Sprengwerk und einem Achsstand von 6 m.

Ursprünglich waren diese Wagen für ein Ladegewicht von 20 t konstruiert. Ihre Fahrwerke waren jedoch verstärkt ausgeführt und für eine Achslast von 20 t geeignet. Das Ladegewicht konnte deshalb problemlos auf 24,5 t festgelegt werden.

Nach einer Verfügung der Deutschen Reichsbahn vom 21. März 1940, welche zur besseren Ausnutzung der Ladekapazitäten von Güterwagen führen sollte, wurde für einige Fahrzeugtypen für die Dauer des Krieges die Beladung mit bis zu einer Tonne über dem ursprünglich zugelassenen Ladegewicht genehmigt. Auch die Fahrzeuge des Gattungsbezirkes Linz fielen unter diese Sondergenehmigung, so daß sie mit 25,5 t beladen werden konnten. Nachweislich haben auch einige Fahrzeuge dieses Typs das Ladegewichtszeichen für 25 t angeschrieben bekommen.

Die Fahrzeuge mit Handbremse erhielten einen offenen Bremserstand.

## Offener Hochbordwagen Gattungsbezirk Villach Ladegewicht 24,5 t



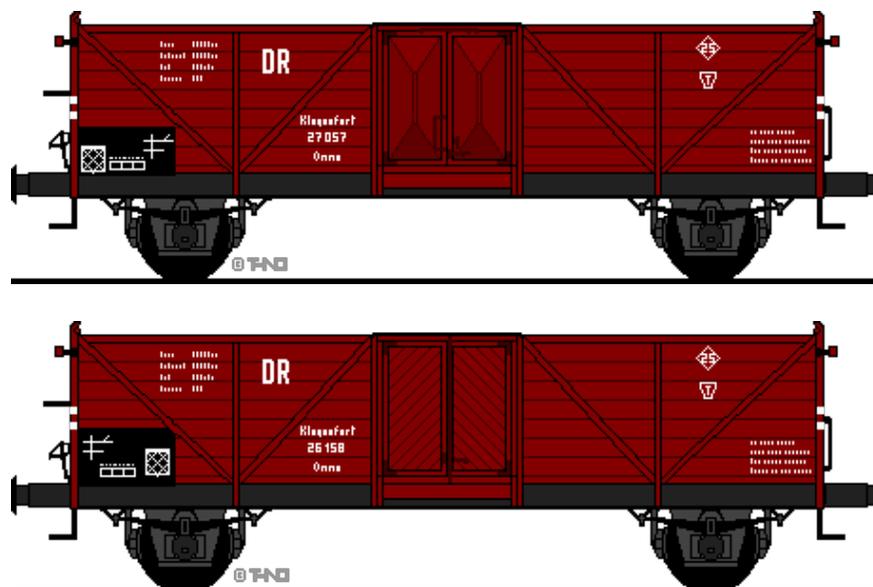
Dieser Wagentyp besitzt das gleiche Fahrgestell wie die Wagen des Gattungsbezirkes Linz, deshalb gilt auch für sein Ladegewicht die gleiche Regelung.

Auch er wurde in einem kurzen Zeitraum in beachtlichen Stückzahlen gebaut. Die Fahrzeuge mit Handbremse erhielten ein Kriegsbremserhaus aus Blech mit einem runden Dach. Seine Bordwandhöhe beträgt 1,5m, die Stirnwände sind abklappbar.

Anfänglich wurden diese Wagen noch mit dem Schriftzug "Deutsche Reichsbahn" versehen, später ausgelieferten Wagen wurde nur das Kürzel "DR" angeschrieben.

Im Einsatz waren diese Fahrzeuge bis in die 70er Jahre.

## Offener Hochbordwagen Gattungsbezirk Klagenfurt Ladegewicht 26,5 t



Die Wagen des Gattungsbezirkes Klagenfurt besitzen mit 26,5 t das größte Ladegewicht aller offenen Reichsbahn-Wagen. Bei einigen dieser Fahrzeuge wurden ebenso wie die Seitenwände auch die Türen mit Holz ausgekleidet. Die Stirnwände dieser Wagen sind abklappbar.

## Gedeckter Güterwagen Gattungsbezirk Bremen Ladegewicht 20 t



Dieser gedeckte Wagen kann als vereinfachte Version (Kriegsausführung) des erfolgreichen G Oppeln der geschweißten Austauschbauart angesehen werden. Er besitzt einen Achsstand von 7 m, hat kein Sprengwerk und ist nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h zugelassen (G Oppeln 100 km/h). Nach dem Krieg wurden eine große Anzahl weiterer Wagen gleicher oder ähnlicher Bauart beschafft, so daß die bis 1950 gebaute Gesamtstückzahl etwa 14000 beträgt. Eine Reihe von Fahrzeugen dieser Bauart wurden während des Krieges zu Behelfs-Güterzug-Gepäckwagen umgebaut, welche etwa bis Anfang der 60er Jahre im Einsatz blieben. Von den G-Wagen Bremen blieben einige Exemplare als Bahndienstwagen, Bahnhofswagen oder Bauzugwagen bis weit in die 90er Jahre hinein erhalten, während sie aus dem regulären Dienst bereits Anfang der 70er Jahre verschwanden.

## Gedeckter großräumiger Güterwagen Gattungsbezirk Leipzig Ladegewicht 20 t



Einige dieser Fahrzeuge wurden zu kurzgekuppelten Leig-Einheiten umgebaut.

Basierend auf dem Fahrgestell dieses Wagens wurden ab 1943 auch mehr als 5000 Behelfs-Personenwagen der Bauart MCI-43 gebaut. Ursprünglich war vorgesehen, diese spartanisch ausgerüsteten Behelfs-Fahrzeuge nach dem Krieg in entsprechende Güterwagen zurückzubauen, jedoch waren sie nach dem Krieg im Personenverkehr unverzichtbar und einige wurden sogar noch bis in die 60er Jahre im Nebenbahn-Personenverkehr oder als Bahndienstwagen eingesetzt.

## Gedeckter großräumiger Güterwagen Gattungsbezirk Bromberg Ladegewicht 51 t

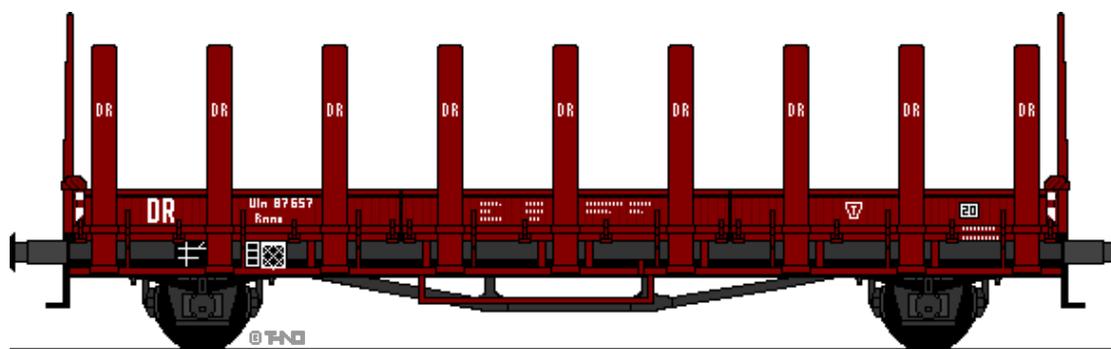


Nach einigen Prototypen der Austauschbauart, welche in den frühen 30er Jahren mit einem Ladegewicht von nur 15 t gebaut und dem Gattungsbezirk Dresden zugeordnet wurden, stellt dieses deutlich schwerere Fahrzeug die zweite vierachsige Bauart von gedeckten Güterwagen der Reichsbahn dar. Für derartig große GG-Wagen bestand jedoch kein wirklicher Bedarf. Es zeigte sich, daß der Nutzen durch das höhere Ladegewicht in keinem günstigen Verhältnis zu den höheren Beschaffungskosten (wegen der Drehgestelle) stand. Deshalb blieb es bei der Beschaffung von 4 Prototypen und 75 Wagen der Serienausführung. Einige Wagen erhielten Stirnwandtüren (Gattung GGths).

Für Schüttguttransporte (Getreide) erhielten diese Wagen spezielle dicht schließende Türkonstruktionen sowie drei runde Dachöffnungen und zwei Dachlaufstege zur Beladung.

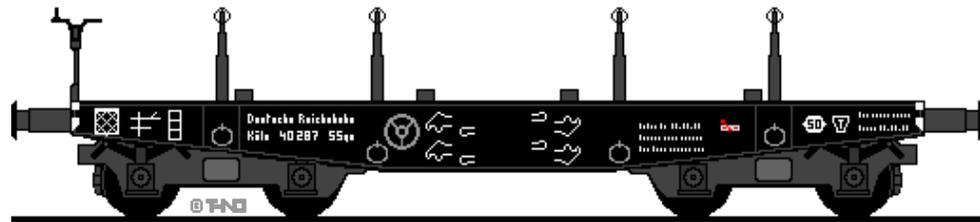
Auch nach dem Krieg haben sich vierachsige gedeckte Wagen in Westeuropa nicht durchsetzen können; dagegen entstanden in der DDR sowie in Ost- und Südeuropa einige Wagentypen in nennenswerten Stückzahlen, für die diese größten Reichsbahn-Güterwagen als Vorbild anzusehen sind.

## Rungenwagen Gattungsbezirk Ulm Ladegewicht 24,5 t



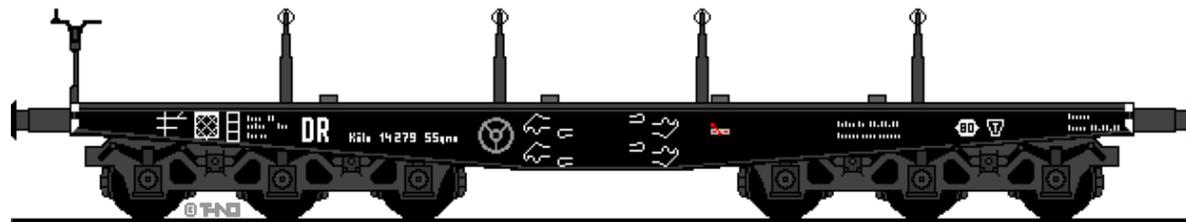
Dieser Rungenwagen mit 8 m Achsstand unterscheidet sich von seinem Vorgänger, dem Rs Stuttgart, durch ein anderes Sprengwerk und eine insgesamt noch stabilere Konstruktion. Ebenso hat er 72 mm starke Bodenbretter und ein vorhandener Bremserstand kann abgeklappt werden. Auch können seine Seiten- und Stirnwände dergestalt umgeklappt werden, daß ein Befahren sowohl über Seitenrampen als auch über Stirnrampen möglich ist. Dabei sind die Stirnwände so bemessen, daß sie im umgeklappten Zustand ein Überfahren von Straßenfahrzeugen auf den nächsten Wagen ermöglichen, wodurch das Befahren eines kompletten Zuges über eine Stirnrampe möglich ist. Zu diesem Zweck sind die Scharniere so konstruiert, daß sie beim Überfahren nicht belastet werden.

## vierachsiger Flachwagen Gattung SSy und SSys Ladegewicht 50 t



Diese robusten Fahrzeuge sind für den Transport schwerer Militärfahrzeuge konstruiert worden. Sie bewährten sich auch bei anderen Transportaufgaben hervorragend, so daß sie auch nach dem Krieg bis in die 80er Jahre im Einsatz blieben, eine nennenswerte Anzahl davon im Besitz der Bundeswehr. Sie besitzen an jeder Seite vier stählernde Einsteckungen. Werden diese nicht benötigt, können sie an entsprechenden Halterungen an den Längsträgern befestigt werden. Der Handbremsstand kann umgeklappt oder auch abgenommen werden. Während die ab 1940 gebauten Wagen der Gattung SSy einen Drehzapfenabstand von 6150 mm haben, beträgt dieser bei den ab 1942 gebauten Fahrzeugen der Gattung SSys 5950 mm. Optisch unterscheiden sich beide geringfügig in der Form der Längsträger.

### sechssachsiger Flachwagen Gattung SSyms Ladegewicht 80 t



Dieses sechssachsige Fahrzeug ist die schwerere Variante des vierachsigen Flachwagens. Auch er wurde bis in die 80er Jahre für Schwertransporte eingesetzt.