

Deutsche Reichsbahn

Güterwagen

des deutschen Staatsbahn-Wagenverbandes nach Musterblatt A1 bis A11 von 1909 (Verbandsbauarten)

Die Güterwagen der Verbandsbauarten stellten bis Ende der 20er Jahre rund zwei Drittel des Güterwagenbestandes der deutschen Reichsbahn und waren somit die bedeutendste Güterwagen-Familie in Deutschland. Ihre Konstruktionen waren Resultat der Bemühungen des 1909 gegründeten deutschen Staatsbahn-Wagenverbandes um Standardisierung der Fahrzeuge und problemlosen Länder übergreifenden Wagenaustausch. Diesem Verband gehörten alle acht damaligen deutschen Länderbahnen an, jedoch wurden die Konstruktionen stark von den preußischen Staatsbahnen beeinflusst, die insgesamt mehr Güterwagen besaß als alle anderen Bahnverwaltungen zusammen.

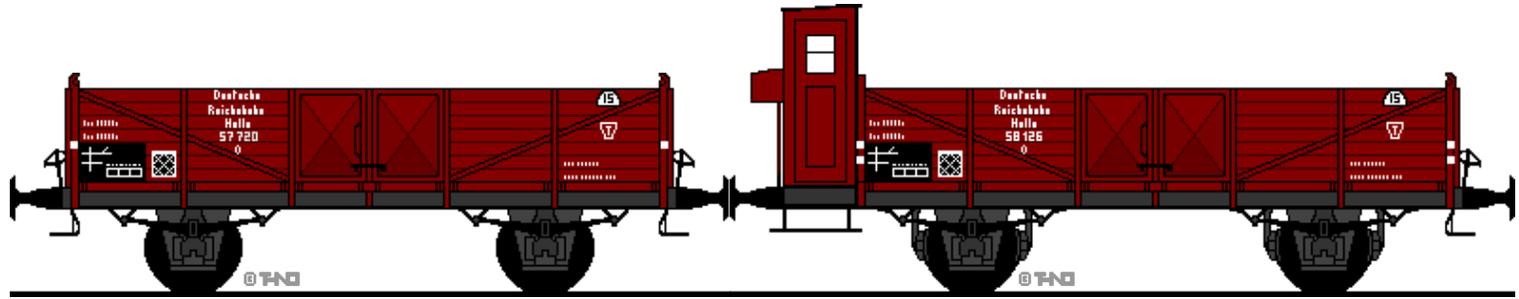
Ihr Bau begann ab 1910 und erstreckte sich bis weit in die 20er Jahre, also noch in die Reichsbahnzeit hinein. Sie verdrängten sehr schnell die vielen nicht standardisierten Güterwagen-Bauarten der Länderbahnen.

Unter der Regie der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurden sie systematisch mit durchgehender Bremsluftleitung nachgerüstet bzw. beschafft. Es kann davon ausgegangen werden, daß zum Zeitpunkt des Endes ihrer Beschaffung die überwiegende Zahl dieser Wagen damit ausgestattet war. Dagegen hielten sich andere Attribute der Anfangszeit wie Speicherräder und Stangenpuffer noch etwas länger. Diese Wagen bewährten sich außerordentlich gut und blieben bis in die 60er Jahre in nennenswerten Stückzahlen im Einsatz.

Hauptabmessungen

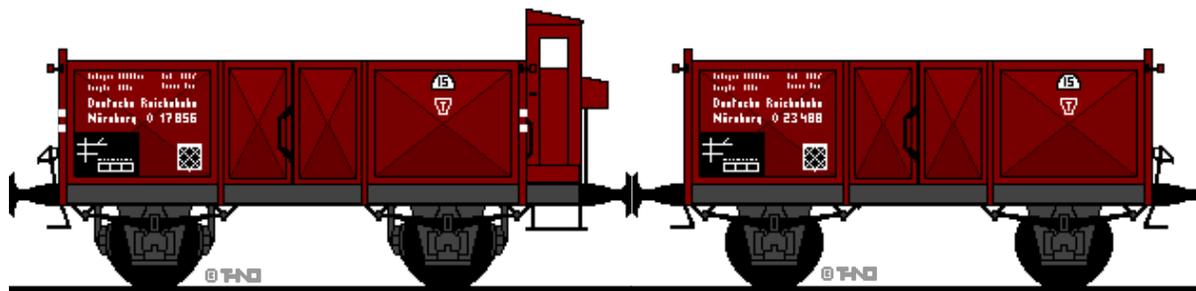
Wagentyp	Lademasse in t	Ladelänge in mm	LüP ohne / mit Bremserhaus in mm	Eigenmasse ohne / mit Bremserhaus in t	Beschaffungszeitraum	gebaute Stückzahl ca.	Gattung DRG	Gattungsbez
A1 offener Kohlenwagen	15	6720	8100 / 8800	8,8 / 9,5	1911 - 1925	60000	O	Halle
A2 gedeckter Güterwagen	15	7920	9300 / 9600	10,3 / 11,3	1910 - 1927	122000	G	Kassel München
A3 vierachsiger Schienenwagen	35 38	15060 18070	---- / 17100 ---- / 20100	---- / 19,5 ---- / 22,5	1911 - 19?? 1912 - 1925	4000	SS, SSn	Köln
A4 Rungenwagen	15	10120	11500 / 12200	9,7 / 10,5	1912 - 1927	35000	R, Rn	Stuttgart
A5 Langholztransportwagen mit Drehschemel	15 18	8000	9300 / 10030	9,4 / 10,2	1912 - 1913 1913 - 1925	8000	H, Hn	Regensburg
A6 offener Kohlewagen	15	5300	6600 / 7300	8,7 / 9,2	1912 - 1924	24000	O, On	Nürnberg
A7 Kalkwagen	15	5300	6600 / 7300	9,5 / 10,3	1913 - 1926	5000	K, Kn	Elberfeld ab 1930: Wuppertal
A8 Kleinviehwagen	15	6900	8250 / 8550	11,2 / 12,0	1913 - 1927	2200	V	Altona ab 1937: Hamburg
A9 großräumiger gedeckter Güterwagen	15	10720	12100 / 12800	12,5 / 13,3	1914 - 1928	5600	Gl	Dresden
A10 offener Kohlenwagen	20	7720	9100 / 9800	10,4 / 11,0	1913 - 1928	140000	Om, Omm	Breslau Essen
A11 zweiachsiger Schienenwagen	15	13300	14400 / ----	10,6 / ----	1914 - 1922	3000	S, Sml	Augsburg

Offener Kohlewagen nach Musterblatt A1 Gattungsbezirk Halle Ladegewicht 15t



Diese Wagen mit hölzernen Bordwänden sind zum Transport für alle Güter zugelassen. Es gibt Exemplare mit teilweise oder ganz abbordbaren Seitenwänden.

Offener Kohlewagen nach Musterblatt A6 Gattungsbezirk Nürnberg Ladegewicht 15t



Für diese Wagen mit eisernen Seitenwänden gibt es keine Einschränkungen über die Art der transportierbaren Güter.

Offener Kohlewagen nach Musterblatt A10 Gattungsbezirke Essen und Breslau Ladegewicht 20t



Für alle Sendungen, bei denen das zulässige Transportgewicht von 20t ausgenutzt wird, oder deren Gewicht 15t überschreitet. Weiterhin für alle Sendungen, die auf einem anderen offenen Wagen nicht untergebracht werden können, und für Großvieh.

Die Reichsbahndirektionen können für bestimmte Strecken und Anschlüsse die Benutzung dieser Wagen anordnen, auch wenn die obigen Bedingungen nicht erfüllt sind, um die Zuführung anderer leerer Wagen zu vermeiden.

Großräumiger gedeckter Güterwagen nach Musterblatt A9 Gattungsbezirk Dresden Ladegewicht 15t



Großräumige gedeckte Güterwagen sind zu verwenden für Güter, die wegen ihrer Menge oder Abmessungen in gewöhnlichen gedeckten Güterwagen nicht unterzubringen sind. Vorzugweise sind sie zu stellen für:

- Güter, für die durch Ausnahmetarife die Stellung dieser Wagen zugelassen ist,
- für Elefanten, Kamele und Giraffen,
- für Stückgutsendungen von Flugzeugteilen,
- für Sammelgut als Durchgangsgut im Durchgangsverkehr von den Seehafenbahnhöfen Groß-Hamburg und Bremen sowie von den Bahnhöfen Basel, Singen (Hohentw.), Lindau (Bayern), Eger, Franzensbad, Bodenbach, Tetschen, Warnsdorf, Reichenberg, Jägerndorf, Troppau und Oderberg in dem von den Reichsbahndirektionen zugelassenen Umfange, ferner von den Bahnhöfen Neuenburg (Baden), Konstanz, Passau, Asch, Seienberg, Liebau, Halbstadt, Mittelwalde und Ziegenhals nach deutschen Seehäfen.

Großräumige gedeckte Güterwagen dürfen auch zum Anladen mit den zugelassenen Gütern gestellt werden, wenn die Ladung auf Nachbarbahnhöfen mit den gleichen Gütern vervollständigt werden soll. Entladungen vor dem Vollladebahnhof sind dabei unzulässig. Ebenso kann bei teilweiser Entladung die Restladung in diesem Wagen nach Nachbarbahnhöfen weitergesandt werden; hierbei sind Zuladungen unzulässig.

Gedeckter Güterwagen nach Musterblatt A2 Gattungsbezirke München und Kassel Ladegewicht 15t