

Der Serienbau von Güterwagen

Von Oberingenieur Karl Julius Billinger, Waggonbauchef der Dortmunder Union

Wie auf jedem Gebiet der Technik allgemein, so war ganz besonders auch im Waggonbau jederzeit der Wunsch vertreten, nach Möglichkeit Aufträge in größerem Umfange zu erhalten, um schon aus rein fabrikatorischer Rücksicht die Herstellung in der Serie, d. h. also im gleichzeitigen Bau mehrerer Stücke, stattfinden zu lassen. Für die verschiedenen Typen des Waggonbaus ist sinngemäß der Begriff der Serie ebenfalls verschieden. Luxuswagen, D-Zugwagen aller Klassen, Personen- und Packwagen für Staats-Haupt- und Nebenbahnen unterscheiden sich durch die Verschiedenartigkeit an Form und Material und somit auch an Bauzeit wesentlich von den Wagentypen der Straßen- und

Vorortbahnen und ganz besonders von den Wagentypen, die wir als Vermittler des Groß- und Kleinwarentransportes schlechtweg als Güterwagen bezeichnen. Wenn schon lange Jahre vor dem Weltkriege sich die Eisenbahnverwaltungen der gesamten deutschen Einzelstaaten dahin geeinigt haben, die bis zu jenem Zeitpunkte nach verschiedenen Gesichtspunkten konstruierten Güterwagen vereint gleich zu bauen, zu typisieren und diese typisierten

Güterwagen in Deutschland freizügig laufen zu lassen, so mußte es immerhin nach Zusammenschluß sämtlicher Bundesstaatsbahnen unseren Tagen vorbehalten bleiben, daß die Reichsbahn den letzten Schritt zur Fortentwick-

lung machen konnte, die typisierten Güterwagen aller Art nunmehr durch den sogenannten Austauschbau zu normalisieren. Es muß jetzt also möglich sein, Einzelteile der Konstruktion einer Wagentype einer beliebigen Waggonfabrik ohne weiteres zum Auswechseln von Erzeugnissen einer anderen Waggonfabrik verwenden zu können.

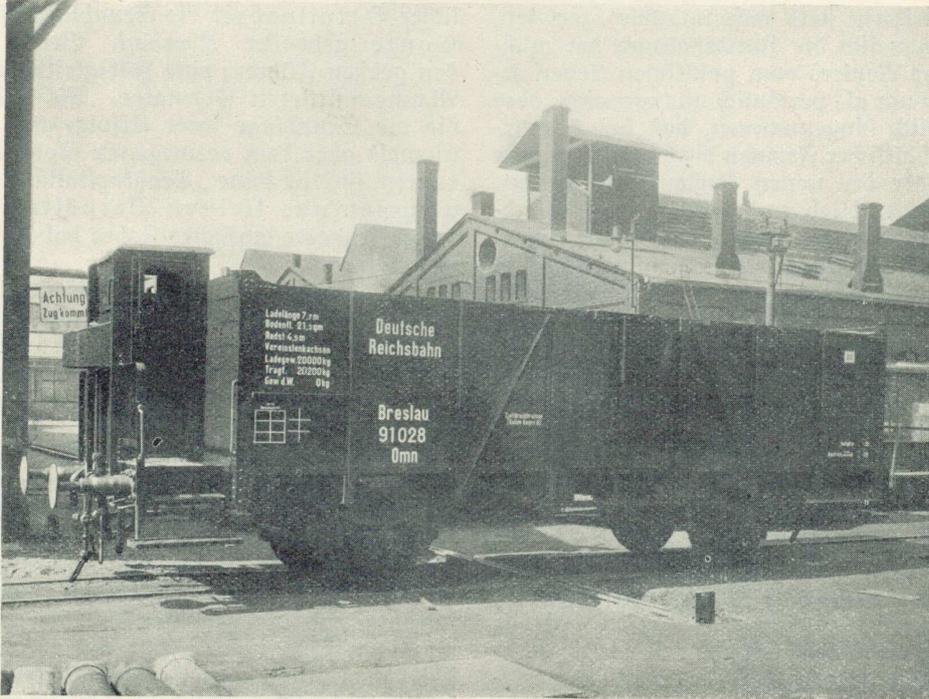
Zu den bisher allseits bekannten Güterwagen (sogenannten Verbandswagen) gehören die folgenden Typen:

A 1 (O) = zweiachsiger offener Güterwagen mit

15 t Ladegewicht, mit und ohne Handspindelbremse, mit und ohne Druckluftbremse;

A 2 (G) = zweiachsiger bedeckter Güterwagen mit 15 t Ladegewicht, mit und ohne Handspindelbremse, mit und ohne Druckluftbremse;

A 3 (SS) = vierachsiger Schienenwagen für 35 t Ladegewicht, mit Handspindelbremse, mit und ohne Druckluftbremse;



Offener 20-t-Rohlenwagen A 10 Type II