



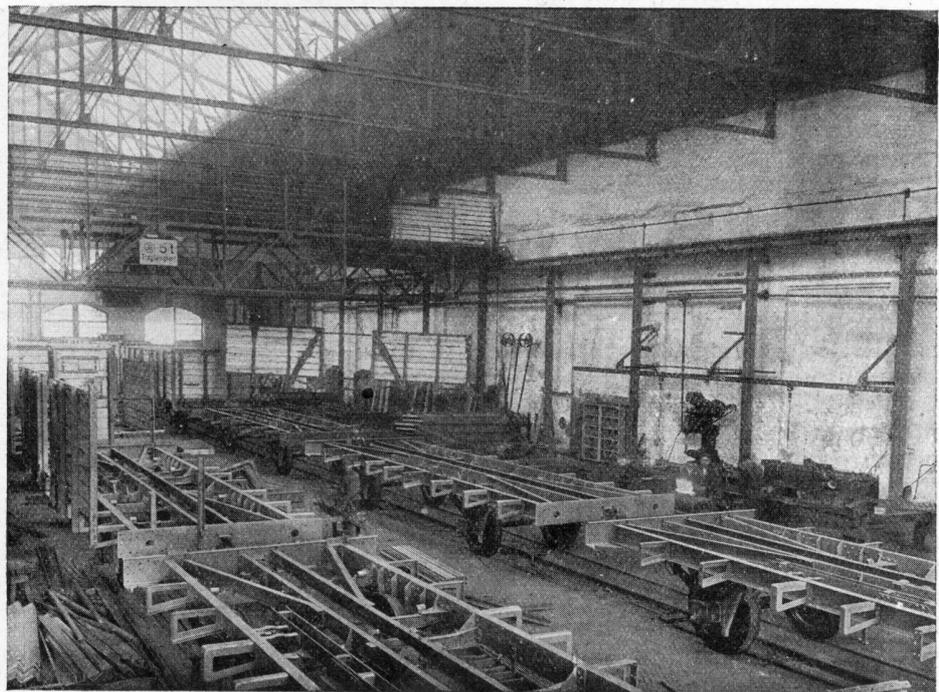
Offener eiserner 15-t-Kohlenwagen A 6

- A 4 (R) = zweiachsiger Rungenwagen mit 15 t Ladegewicht, mit und ohne Handspindelbremse, mit und ohne Luftdruckbremse;
- A 5 (H) = zweiachsiger Holzwagen für 15 t Ladegewicht, mit und ohne Handspindelbremse, mit und ohne Luftdruckbremse;
- A 6 (O) = zweiachsiger offener eiserner Kohlenwagen für 15 t Ladegewicht, mit und ohne Handspindelbremse, mit und ohne Luftdruckbremse;
- A 7 (K) = zweiachsiger Kaltdeckelwagen für 15 t Ladegewicht, mit und ohne Handspindelbremse, mit und ohne Luftdruckbremse;
- A 8 (V) = zweiachsiger doppelbödi-ger Viehwagen für 15 t Ladegewicht, ohne Handspindelbremse, mit Luftdruckbremse;
- A 9 (Ge) = zweiachsiger großräu-iger bedeckter Güterwagen für 15 t Ladegewicht, mit und ohne Handspindelbremse, mit und ohne Luftdruckbremse;
- A 10 (Om) = zweiachsiger offener Güterwagen für 20 t Ladegewicht, mit und ohne Handspindelbremse, mit und ohne Luftdruckbremse;
- A 11 (S) = zweiachsiger Schienen-wagen für 15 t Ladegewicht, ohne Handspindelbremse, mit und ohne Luftdruckbremse.

Die in Klammern hinter der Typen-bezeichnung befindlichen Buchstaben stellen das bahnamtliche Wagen-gattungszeichen dar.

Die Idee des Austauschbaus an sich ist dem Waggonbau der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft, Abteilung Dortmund-Union, nicht fremd.

Schon seit Jahren war man mit Erfolgsgewohnt, einzelne Konstruktionselemente, z. B. bei dem A-10-Wagen mit und ohne Bremse, mit und ohne Luftdruckbremse, die Seitenwände, die Stirnklappen, die Bremserhäuser und die Türen in Schablonen derart herzustellen, daß gerade diese Teile, die als sogenannte Oberbau-Arbeiten in früheren Zeiten nur in engster Anlehnung an den jeweils zugehörigen Unterbau fertiggestellt werden konnten, vollständig getrennt von dem Unterbau ausgeführt wurden. In die Schablonen wurden die entsprechend vorbereiteten, mit den Anschlüssen versehenen und mit der Grundierfarbe bereits gestrichenen verschiedenartigen Rungen eingelegt, die zugehörigen Bodenrahmen, Rastenstreben und oberen Saumwinkel geheftet, vernietet und sofort mit den grundierten Seitenwandbrettern verschalt, so daß nach Beendigung dieser Arbeit jeweils eine ganz fertige Seitenwand samt den Türanschlüssen durch den Kran herausgehoben und zur Montierung an die Untergestelle bereitgehalten werden konnten. Der Fußboden mußte sinngemäß entgegen der früheren Arbeitsweise nunmehr zuletzt eingelegt werden. Ganz entsprechend dieser Bauweise bearbeitete eine andere Gruppe die Kopfklappen derart, daß nach Vernieten der Kopfklappenrungen mit den bereits mit Klappenzapfen versehenen Klappenträgern ebenfalls die Stellmacherarbeit als Spezialarbeit ausgeführt werden konnte. Die fertigen Kopfklappen standen ebenso zur Weiterverwendung bereit. Es ist selbstverständlich, daß bei Anwendung dieser Arbeitsvorgänge sowohl die Dimensionen des Untergestells wie der Seitenwände bereits ihre Toleranzen haben muß-



Bau von A-10-Wagen im Austauschverfahren Union