

Güterwagen - Behälter - Paletten - Straßenroller - Huckepackverkehr

Leitfaden zur Auswahl der richtigen Güterwagen anhand einer Werbebroschüre der Deutschen Bundesbahn aus dem Jahr 1960. Die nachfolgenden Textpassagen sind fast wörtlich zitiert; die Auszeichnungen wurden der Übersichtlichkeit halber vorgenommen:

Der Güterwagendienst hat die Aufgabe, die Kunden der Deutschen Bundesbahn mit Güterwagen und Lademitteln zu versorgen. Der Kunde kann davon überzeugt sein, daß der Wagendienst mit der Pünktlichkeit eines Uhrwerks abläuft. Die Güterabfertigungen nehmen täglich die Anforderungen an Güterwagen von den Verkehrtreibenden entgegen.

Bei jeder Dienststelle mit Wagenladungsverkehr besorgt der Wagenbeamte die Geschäfte des Güterwagendienstes. Damit der Wagenbeamte den Verloader beraten und für die zweckmäßigste Gattung und Zahl der Wagen sorgen kann, bittet die Deutsche Bundesbahn, bei der Wagenbestellung anzugeben: Verladetag, Art des Gutes, Gewicht der Sendung, Empfangsbahnhof, Wagengattung, Beförderungsart, - bei Auslandssendungen Empfangsland -. Wichtig ist auch Zahl, Länge und Gewicht der zur Sendung gehörenden einzelnen Stücke, wenn davon Länge oder Lastgrenze des erforderlichen Wagens abhängt.



Gedekte Wagen - Gruppenzeichen G, GG

Der Kunde kann für die Verladung seiner Güter gedeckte Wagen bestellen, wenn nicht besondere Bestimmungen dem entgegenstehen. Im allgemeinen werden jedoch für alle Güter, die vor Witterungseinflüssen geschützt werden sollen, gedeckte Wagen angefordert, z.B. für alle Lebensmittel, Futtermittel, Genußmittel, Düngemittel, Zement, Fertigwaren und Halberzeugnisse.

Vor wenigen Jahrzehnten gab es nur Wagen mit 10 t Ladegewicht. Um die Jahrhundertwende gingen die deutschen Eisenbahnen zum 15 t-Wagen, 1943 zum Gm-Wagen mit einer Lastgrenze von 21 t über. Seit 1958 werden nunmehr an Stelle von Gm- nur noch Gmm-Wagen mit einer Lastgrenze von 24 t beschafft. Die Absender sollten dem Rechnung tragen: Dadurch senken sich die Ausgaben für Frachten und Nebengebühren.

Klappdeckelwagen - Gruppenzeichen K, KK

Wagen mit Klappdeckeln (**K**) sind vorgesehen für Düngemittel, gebrannten Kalk, Kalkmergel, gemahlene Kalksteine, staubfeine Soda, staubfeines Steinsalz, Gesteinstaub und ähnliche Güter. Brennfertiger Kohlenstaub darf in K-Wagen nicht befördert werden.

Es sind vorgesehen Wagen mit Schiebedach der Bauart

Kmmks für nässeempfindliche Güter, die mit Kran ein- und ausgeladen werden (z.B. Bleche)

Kmmfks für besonders lange Güter der gleichen Art (z.B. Rohre), die durch die Stirnwand geladen werden müssen

Kmmgks für Güter der gleichen Art, insbesondere auch für solche, die mit Gabelstapler geladen werden können (z.B. palettiertes Gut)

Gedekte Selbstentladewagen (**Ktmm** und **KKt**) werden für nässeempfindliche Schüttgüter z.B. Getreide, Kalk usw. verwendet. Wegen der Verwendung und Bestellung der KKt-Wagen bittet die Deutsche Bundesbahn ihre Kunden, sich mit der zuständigen Bundesbahndirektion in Verbindung zu setzen.

Wagen mit Einrichtung für Druckluftentladung (**Kd**, **KKd**) sind vorgesehen für staubförmige und feinkörnige Güter (z.B. Zement, Kalksteinmehl, Quarzsand, Soda, Aluminiumoxyd, Braun- und Steinkohlenstaub). Auch wegen der Verwendung und Bestellung der Kd- und KKd-Wagen bittet die Deutsche Bundesbahn ihre Kunden, sich mit der zuständigen Bundesbahndirektion in Verbindung zu setzen.

Verschlagwagen - Gruppenzeichen V

Verschlagwagen sind vorgesehen für Kleinvieh, wie Schweine, Schafe, Ziegen, Geflügel und vom 1.4. bis 31.10. für Kälber. Sie werden gelegentlich auch angefordert für Gemüse und Obst und für Gegenstände, bei denen die doppelte Bodenfläche oder die Trennung in Abteile vorteilhaft ist.

Kühlwagen - Gruppenzeichen T, TT

Kühlwagen werden in der Hauptsache für *wärme- und kälteempfindliche Güter*, wie *Seefische, Fleisch, Milch, Butter, Margarine, Eier, Käse, Bier, Obst und Gemüse* verwendet. Bei Benutzung von Kühlwagen wird bei der Frachtberechnung ein Zuschlag von 10% zum wirklichen Gewicht als Entschädigung für den besonders teuren Güterwagen erhoben. Kühlwagen können wie gewöhnliche Wagen bei den Güterabfertigungen bestellt werden, wenn der Kunde es nicht vorzieht, die Transthermos GmbH in Bremen hierfür in Anspruch zu nehmen.

Seefisch-, Bananen- und Milchkühlwagen sind beheimatet, d.h. sie laufen nach Entladung im Empfangsbahnhof von dort leer zum ursprünglichen Versandbahnhof zurück. Dabei können dem Kühlwagen auch leere Packmittel, Ladegeräte, Wärme- und Kälteschutzmittel, die den Wagen auf dem Hinweg begleitet hatten, beigegeben werden.

Offene Wagen - Gruppenzeichen O, OO

Bei den offenen Wagen kann der Kunde aus einer Vielzahl von Wagentypen den für sein Gut geeigneten wählen. Viele Bauarten tragen dazu bei, das Ladegeschäft zu rationalisieren. Bei *Massengütern* ist wegen der Ersparnis an Fracht- und Anschlußgebühren die Verwendung möglichst großräumiger O-Wagen zu empfehlen. Im Interesse ihrer Kunden möchte die Deutsche Bundesbahn den Massengutverkehr, für den die niedrigsten Tarife berechnet werden, möglichst wirtschaftlich abwickeln. Sie hat deshalb seit 1942 nur Omm-Wagen bauen lassen.

Die offenen Selbstentladewagen (**Otm**, **OOf**) und die Kübelwagen (**Okmm**) werden für *Schüttgüter* wie *Kohle, Erz oder Kalksteine* verwendet. Der Otm-Wagen gestattet in Verbindung mit den schwenkbaren Gleitbodenverlängerungen eine regelbare Entleerung in Bunker oder auf Förderbänder. Wegen des Einsatzes dieser Wagen bittet die Deutsche Bundesbahn ihre Kunden, sich mit der zuständigen Bundesbahndirektion in Verbindung zu setzen.

Der Muldenkippwagen (**Ommi**) eignet sich besonders gut für die Beförderung von *spezifisch schweren Schüttgütern* aller Art. Der Wagen besitzt 5 nach beiden Seiten kippbare Mulden (Inhalt $5 \times 4,4 \text{ m}^3 = 22 \text{ m}^3$), aus denen das Ladegut in Lkw, in schmalspurige Schienenfahrzeuge, über Bunkermauern usw. entladen werden kann. Jede dieser 5 Muldeneinheiten besitzt einen besonderen Verschluss und läßt sich nach der einen und auch nach der anderen Seite ganz oder auch stufenweise entleeren.

Die Doppelstockwagen (**Off**) werden für die Verladung von *Straßenfahrzeugen* vorgehalten. Eine Beschreibung dieses Wagens stellt Ihnen Ihre Bundesbahndirektion gern zur Verfügung.

Rungenwagen - Gruppenzeichen R

Rungenwagen sollen nur für Sendungen verwendet werden, die mit kürzeren Wagen wie O, Om, Omm, H oder X nicht befördert werden können. Sie sind vor allem geeignet für *Heu, Stroh, Torf, Rinde, Schnittholz, Baumwolle, Fahrzeuge, Maschinen und leere Fässer*.

Schienenwagen (lange Flachwagen) - Gruppenzeichen S, SS

Für die Verladung sind vorgesehen bei

S-Wagen: *lange Gegenstände*, für die R oder XX zu kurz sind, oder Sendungen die auf kürzere Wagen ungeteilt nicht verladen werden können,

SS-Wagen: a) *lange Gegenstände*, für die S zu kurz oder H (paarig) nicht verwendbar sind,
b) *schwere Einzelgegenstände*, die auf andere Wagen nicht verladen werden können,

SSt-Wagen: Gegenstände, wie vorstehend unter a) und b), wenn SS zu kurz sind oder ihre Lastgrenze nicht ausreicht,

SSy-Wagen: *schwere Einzellasten mit kleiner Grundfläche*.

Welcher Wagen zu wählen ist, richtet sich innerhalb der einzelnen Bauart nach der Beschaffenheit des Gutes und bei schweren Einzellasten auch nach der Auflagefläche. Die Deutsche Bundesbahn bittet ihre Kunden, sich bei der Auswahl des geeigneten Wagens von den Wagenbeamten der Güterabfertigungen beraten zu lassen.

Die Tiefladewagen (St, SSt), die in verschiedenen Abmessungen, aber in geringer Zahl vorgehalten werden, können bei den Güterabfertigungen oder unmittelbar bei den Wagenbüros der Bundesbahndirektionen bestellt werden. Die Deutsche Bundesbahn bittet bei der Bestellung Art und Gewicht des Gutes, Empfangsbahnhof und Tag der beabsichtigten Beladung anzugeben und eine Skizze des Gutes mit den Maßen für Länge, Breite und Höhe beizufügen. Nähere Einzelheiten über die Abmessungen der Tiefladewagen sind in einem Verzeichnis der Wagen für außergewöhnliche Transporte enthalten. Die Deutsche Bundesbahn stellt ihren Kunden dieses Verzeichnis aller vorhandenen Tiefladewagen mit Skizzen aller Bauarten gegen Erstattung der Selbstkosten gern zur Verfügung. Interessenten werden gebeten, sich wegen der Lieferung mit dem Bundesbahn-Zentralamt in Minden (Westf.) in Verbindung zu setzen.

Offene Wagen mit niedrigen Wänden - Gruppenzeichen X, XX

Wagen mit niedrigen Wänden werden besonders gern für *Baustoffe* verwendet.

Wagen ohne Wände (**Xf**) eignen sich vor allem für die Verladung von *Fahrzeugen aller Art*.

Besondere Hinweise

Die Bauzeichnungen der Güterwagen stellen überwiegend Wagen ohne Bremserhaus dar. Da die Länge des Wagens für manche Ladestelle und manchen Gleisanschluß von Bedeutung ist, bittet die Deutsche Bundesbahn ihre Kunden zu beachten, daß ein Güterwagen mit Bremserhaus durchschnittlich etwa 30 bis 70 cm länger ist.

Wagen mit Bremserhaus, die über die Stirnseite be- oder entladen werden, müssen erforderlichenfalls gedreht werden.

Wagenverkehr nach dem Ausland, Wagen fremder Eisenbahnen, Exportsendungen über die trockene Grenze

Die Deutsche Bundesbahn arbeitet mit den fremden Eisenbahnen eng zusammen. Sie ist Mitglied des Internationalen Güterwagen-Verbandes, dessen Mitgliedsbahnen für den Güterwagenaustausch das Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV) abgeschlossen haben. Eine Reihe von Mitgliedsverwaltungen des RIV-Verbandes haben ein besonderes Übereinkommen über die gemeinschaftliche Benutzung von Güterwagen (EUROP-Übereinkommen) abgeschlossen mit dem Ziele, Leerläufe der im Verkehr zwischen den einzelnen Verwaltungen benutzten Güterwagen einzusparen. Nach diesem EUROP-Übereinkommen, das sich zunächst nur auf G- und O-Wagen erstreckt, werden Güterwagen fremder Eisenbahnen auch im innerdeutschen Verkehr verwendet. Die Abmessungen dieser Wagen weichen z.T. von den Abmessungen der Güterwagen deutscher Bauart ab. Man erkennt sie an ihrer meist besonderen Bauart und an der Eigentumsbezeichnung.

Ein Güterwagen, der hinsichtlich seiner Begrenzungslinien und der Bauart dem RIV entspricht, trägt an den Seitenwänden oder am Langträger rechts oben das „RIV“-Zeichen. Um einen Wagen ohne Schwierigkeiten einer fremden Bahn übergeben zu können, sind aber noch weitere Voraussetzungen hinsichtlich der Achslast und des Lademaßes zu erfüllen. Deshalb liegt es im Interesse des Kunden, bei der Bestellung von Güterwagen, die für das Ausland bestimmt sind, das Bestimmungsland, den Grenzbahnhof, über den der Wagen laufen soll, und möglichst den Bestimmungsbahnhof anzugeben. Um fremde Wagen nach Möglichkeit auf ihrem Rücklauf nach der Heimat beladen zu können, bittet die Deutsche Bundesbahn, Wagen für Exportsendungen über die trockene Grenze einige Tage vor der beabsichtigten Beladung zu bestellen.

Technische Vereinbarungen für den Übergang von Güterwagen von einer Bahn zur anderen

Der Ladung eines offenen Eisenbahnwagens sind in der Höhe und Breite Grenzen gesetzt, weil Brücken und andere Bauwerke den lichten Raum des Schienenweges beschränken. Die Begrenzungslinie, die eine Ladung bei Stellung des Wagens im geraden Gleis nicht überragen darf, nennt man Lademaß. Man unterscheidet im wesentlichen zwei Lademaße:

Das Lademaß der deutschen Eisenbahnen und das Lademaß für den Übergang auf fremde Bahnen (Transitlademaß).

Für den Verkehr mit England gilt nur ein Lademaß mit einer Breite von 2,667 m und einer größten Höhe von 3,810 m.

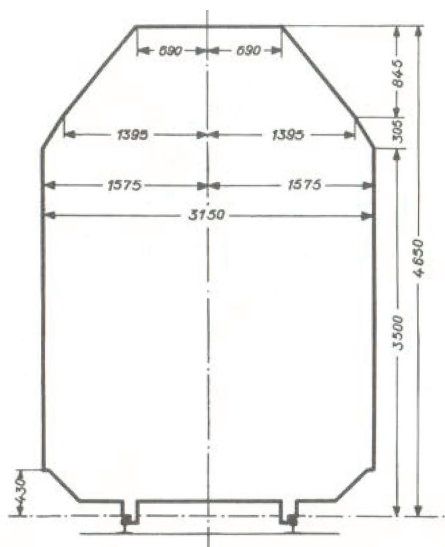


Bild 27: Lademaß der deutschen Eisenbahnen

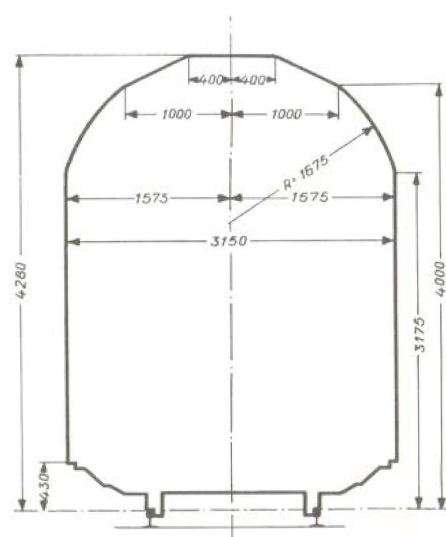


Bild 28: Transitlademaß

Wenn die Wagen deutscher Bauart im Englandverkehr nicht ausreichen, fordert die Deutsche Bundesbahn Fährbootwagen von der Belgisch-Englischen-Fährbootgesellschaft an. Diese Gesellschaft stellt gedeckte Wagen, die über Belgien abgefertigt werden müssen, zur Verfügung, deren Abmessungen von den deutschen Gb-Wagen abweichen. Die gedeckten Wagen der Belgisch-Englischen-Fährbootgesellschaft sind 6,8 - 7,3 m lang und 2,1 - 2,24 m breit.

Für den Verkehr mit Rußland, soweit er über breitspurige Strecken läuft, können umsetzfähige Güterwagen erst gestellt werden, wenn entsprechende Vereinbarungen wieder getroffen sind. Die Güterwagen, die für diesen Verkehr geeignet sind, sind an dem Nebenzeichen „r“ erkennbar.

Für den Verkehr mit Spanien und Portugal, die ebenfalls eine breitere Spur als die in Europa übliche haben, können Wagen mit dem Nebenzeichen „r“ nicht verwendet werden. Die spanische Gesellschaft Transfesa besitzt jedoch eine Anzahl umsetzfähiger Privatgüterwagen (gedeckte Wagen und Kühlwagen), die für den Südfrüchtetransport aus Spanien vorgehalten werden und die im Rücklauf nach Spanien auch mit anderen als Kühlgütern beladen werden können. Auskunft über die Rückverwendungsmöglichkeit der Transfesa-Wagen erteilen die Transfesa-Agentur für Deutschland in Frankfurt (Main) sowie die Agenten der Transfesa.

Güterwagenkartei

Das Hauptwagenamt in Frankfurt (Main) führt eine Kartei, die für jeden Güterwagen der Deutschen Bundesbahn alle wichtigen Angaben enthält, z.B. innere Länge, Breite, Höhe der Seitenwände, Ladefläche, Laderaum, Achsstand, Eigengewicht, Lastgrenzen, sonstige Abmessungen, die für die Verladung wichtig sind, Übergangsfähigkeit nach fremden Bahnen, Ausrüstung mit oder ohne Bremse sowie Beschaffungsjahr.

Vermietung von Güterwagen

Güterwagen können an Private vermietet werden. Über die Voraussetzungen erteilen die Güterabfertigungen und Bundesbahndirektionen Auskunft.

Lademittel, Ladegeräte

Für ihre Kunden hält die Deutsche Bundesbahn Lademittel wie Wagendecken, Tierkäfige, Vorsetzbretter, Vorsetzgitter, Obstgitter, Vorlegebäume, Ladeketten usw. bereit, die gegen eine geringe Gebühr für Sendungen auf der Schiene vermietet werden.

Bei Bedarf vermietet die Deutsche Bundesbahn Kranwagen mit Handantrieb bis zu 10 t Höchstlast und Bockwinden zum Be- und Entladen von Eisenbahnwagen und Krane bis zu 90 t Höchstlast auch für andere Zwecke.

Auf einer Reihe von Bahnhöfen hält die Deutsche Bundesbahn Schüttgutlader vor und schlägt auf Wunsch des Kunden sein Gut um. Auch Förderbänder mit und ohne Schrapper (Kraftschoufel) können auf vielen Bahnhöfen dem Kunden zur Verfügung gestellt werden.

Großbehälter, Großbehältertragwagen - Gruppenzeichen BT

Die Großbehälter (pa-Behälter) ermöglichen einen besonderen Haus-Haus-Verkehr für Wagenladungen. Der Güterwagen ist hierzu in 3, 4 oder mehr Behälter aufgeteilt. Die Behälter mit ihrem Tragwagen sind im allgemeinen freizügig. Die Verkehrsverbindungen, in denen Behälter mit Straßenfahrzeugen abgeholt oder zugeführt werden, ergeben sich aus dem „Verzeichnis der Bahnhöfe, bei denen Großbehälter (pa-Behälter) zugestellt werden“. Darüber hinaus können auch andere Verkehrsverbindungen mit der Deutschen Bundesbahn vereinbart werden. Der Kunde kann mit Zustimmung der Bundesbahndirektion die pa-Behälter mit eigenem, besonders hergerichtetem Fahrzeug selbst rollen.

Die Behälter werden mit dem Straßenfahrzeug beim Versender abgeholt und dem Empfänger zugestellt, dort auf den Boden abgesetzt oder durch Kippen entteert. Bei Gleisanschließern und Lagerplatzinhabern können die Behälter auch auf der Schiene zugeführt und abgeholt werden.

Je nach Wunsch und Art des Gutes werden geschlossene und offene Behälter gestellt.

Die **geschlossenen Behälter** eignen sich sowohl für die lose Verladung *nässeempfindlicher Schüttgüter* (z.B. Getreide, Malz, Zement, Zucker usw.) als auch für die Beförderung *hochwertiger Kaufmannsgüter* (z.B. Glas, Glaswaren, Keramik, Möbel, Nahrungs- und Genußmittel in Flaschen und Dosen usw.).

Die **offenen Behälter** sind für die Beförderung *nicht nässeempfindlicher Stapel- und Schüttgüter aller Art* (z.B. Bims- und Ziegelsteine, Kohlen, Kies, Splitt usw.) vorgesehen.