

Kapitel VIII.

Güterwagen.

Von Kittel, Ober-Baurat bei der Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen in Stuttgart.

1. Einteilung. Allgemeines.

Als *Güterwagen* bezeichnet man im Gegensatz zu den Personen-, Post und Gepäckwagen die zur Beförderung von leblosen Gütern aller Art und von Tieren bestimmten Eisenbahnwagen.

Bedeckte und offene Wagen. Nach der Bauart werden unterschieden: bedeckte und offene Güterwagen,

bedeckte mit mehr oder weniger geschlossenem Wagenkasten mit festem Dach, hauptsächlich für Güter und Tiere, die gegen Wind und Wetter, vorzeitige Entladung, Verlust oder Entwendung besser geschützt werden sollen, als dies mit übergespannten Decken möglich ist,

offene mit und ohne Bordwände für Sendungen, bei denen diese Rücksicht weniger notwendig ist und deren Ein- und Ausladen durch die hohen Wagenwände und das Dach erschwert würde, z. B. für schwere, mit Kranen einzubringende Maschinen oder für die über Schüttrinnen einzuladenden Kohlen- und Erzladungen.

Als besondere Arten von bedeckten Wagen seien genannt die großräumigen, sogen. Hohlglaswagen für leichtere, sperrige Güter, die Pferdestallwagen, die Kühlwagen für Bier, Milch, Obst, Fische und dergl. und die Kleinvieh- und Geflügelwagen mit einem oder mehreren Zwischenböden. Zu den offenen Wagen werden auch die Plattformwagen für Fahrzeuge, Schienen, Schmitthölzer und ähnliches gerechnet, desgleichen die Schemelwagen für Langholz und besonders lange Gegenstände. Die Wagen mit Klappdeckeln (Deckelwagen) für Kalk und Salz, die Kessel- und Faßwagen stehen zwischen den bedeckten und offenen Wagen. Auch die Wagen mit besonderen Einrichtungen für rasches Entladen, sogen. Selbstentlader, sind hier schon zu nennen, um so mehr, als sie eine immer größere Verbreitung und zunehmende Bedeutung gewinnen werden, hauptsächlich für den Massentransport nach bestimmten Empfangsstationen.

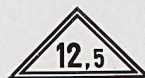


Abb. 1.
Ladegewichtszeichen.

Ladegewicht. Ein für die Verfrachter und Empfänger wie für die Eisenbahnen gleich wichtiges Unterscheidungsmerkmal der Güterwagen ist das Ladegewicht als Maß der größten nach der Bauart des Wagens zugelassenen Nutzlast. Während früher der 10 t Wagen die Regel bildete, werden heute in Deutschland fast keine Wagen mehr gebaut, deren Ladegewicht unter 15 t beträgt. Kohlenwagen erhalten häufig 20, Plattformwagen 30 und 35 t Ladegewicht, für besondere Zwecke erheblich mehr.

Bei der Bedeutung des Ladegewichts für den Verkehrsdienst legt man Wert darauf, es nicht nur, wie dies allgemein vorgeschrieben ist, an beiden Langseiten des Wagens anzuschreiben, sondern auch durch einheitliche Zeichen leicht erkennbar zu machen (Abb. 1).

Wesentlich ist es, bei aller notwendigen Rücksicht auf zweckmäßige Anordnung und auf dauerhaften Bau der Wagen das Eigengewicht im Verhältnis zum Ladegewicht und Laderaum klein zu halten.

Die aus der bekannten Tabelle 14 der Reichsstatistik für die Güterwagen der deutschen Staats- und Privatbahnen errechneten Werte umstehender Übersicht und noch deutlicher die Aufzeichnung derselben Werte in der umstehenden Abb. 2 lassen erkennen, daß das durchschnittliche Eigengewicht im Zunehmen begriffen ist. Noch mehr hat das Ladegewicht zugenommen, besonders seit anfangs der neunziger Jahre, so daß auch das auf eine Tonne Eigengewicht entfallende Ladegewicht zugenommen hat. Es scheint dieses im Durchschnitt für die bedeckten und offenen Wagen einen gewissen Festwert erreicht zu haben.

Auch die allgemeine Zunahme des Bestandes an Wagen, die besonders in den letzten Jahren eine rasch ansteigende Linie aufweist, ist aus der Übersicht zu erkennen, sowie das Verhältnis von bedeckten und offenen Wagen zum Gesamtbestande. Die deutschen Güterwagen sind mit ganz verschwindenden