Diese Frage wird selbstredend eigentlich erst dann wirklich in der Praxis auftreten, wenn die Staatsbahnverwaltung die Waggonfabriken allgemein zur Fertigung von Waggontypen im Sinne des Austauschbaus veranlaßt hat. Es ist ja Tatsache und auch bis vor ganz kurzer Zeit üblich gewesen, daß jede Waggonfabrik so ziemlich im Sinne der die Typen darstellenden Musterblätter ihre Werkszeichnungen für die Ausführung der Güterwagentypen A 1 bis A 11 ihren eigenen Werksverhältnissen entsprechend hat anfertigen lassen. Wenn bei der ungeheuer großen Anzahl von Fabrikationsstellen und Fabrikbetrieben gerade für Güterwagen der deutschen Eisenbahnwagentypen im Laufe der Zeit, hauptsächlich nach dem Weltkriege, besonders die Eisenbahnhauptwerkstätten und Reparaturgroßstellen eine immer weitergehende Konstruktionsänderung wahrnehmen mußten, die ihrerseits gerade bei dringenden Reparaturen immer Veranlassung gab, etwa bereits vorgearbeitete und auf Lager befindliche Ersatzstücke eben wegen der an sich oft kleinlichen Baudifferenz (Versetzen von Nietlöchern, Anwendung anderer Niet- und Schraubendurchmesser, durch Materialmangel bedingte Verwendung von Ersatzprofilen oder Vorlaufprofilen mit oft nur geringer Dimensionsänderung gegenüber den durch das Normenblatt festgelegten Ausmaßen) nicht anwenden zu können, so mußte eines Tages unbedingt eine Staatsbahnverwaltung mit allen Machtmitteln, die in ihrer Hand waren, einschreiten und diese Übelstände, die die Instandsetzungsmöglichkeit derart erschwerten, auf jede nur erdenkliche Art und Weise zu beseitigen suchen. Diese beiden Umstände, Vereinfachung der Fabrikation unter gleichzeitiger Sicherung der Gleichartigkeit aller Konstruktionselemente sämtlicher waggonbauenden Fabriken und der entsprechend leichtere Ersatz infolge Gleichartigkeit der Typenausführung, sind auch wohl tatsächlich die Gesichtspunkte einer neuartigen Fabrikation geworden, die den Namen Austauschbau trägt.

Auf einer in Berlin am 19. März 1924 stattgefundenen allgemeinen Sitzung zwischen dem Eisenbahnzentralamt und den Vertretern wohl sämtlicher Waggonfabriken wurde im Beisein auch der Leitung des Deutschen Ingenieur-Vereins das Wesen dieser Fabrikationsart in angeregter Diskussion durchgesprochen und dabei festgestellt, daß zur Durchführung dieser Bauart in den Werkstätten der Erzeuger zum Beispiel für die Herstellung der Schablonen, Gesenke, Beschaffung der Grenzmaße und sonstiger genauer Hilfsmittel allein für die A-10-Wagen (20-t-Wagen, Type 3) wenigstens nach der damaligen Kaufkraft des deutschen Geldes eine Summe von 40 000 Goldmark benötigt wird. Eine Ausgabe in dieser Höhe kann natürlich erst von dem Augenblick ab rationell sein, wenn ein entsprechend großer Serienauftrag, der sich immer wiederholt, und zwar nach Möglichkeit in der gleichen Type, diese entstandenen Vorbereitungsunkosten aufheben kann.

Gerade diese Kleinarbeit als Vorbereitung für die serienmäßige Bearbeitung normalisierter Staatsbahngüterwagentypen war in der Waggonfabrik der Dortmunder Union, wie bereits eingangs erwähnt, schon seit langer Zeit eingeführt gewesen. Eine Reihe Abbildungen