

## Zweiachsiger Selbstentladewagen mit Dach und dosierbarer Entladung von Minitrix

Eng verwandt sind die Selbstentladewagen mit Dach und ohne Dach. Die meisten Bauarten der DB haben näherungsweise das gleiche Ladevolumen, das gleiche Fahrgestell und sind auf den ersten Blick bis auf das Dach identisch. Das haben auch die Modellbahn-Hersteller sich zu Nutze gemacht und so zwei verschiedene, aber fast identische Güterwagen herausgebracht. Vorreiter war hierbei Fleischmann, der den Otmm 61 und Ktmm 65 (1982) herausgebracht hatte. 2015 folgte Minitrix mit Sets der Wagen Fc 090 (Otmm 70) und Tdg-z 930 (Ktmmv 69). Beide Wagen wurden in größerer Stückzahl in Dienst gestellt und waren Regelgüterwagen. Bei dieser Besprechung geht es um den jetzt erschienenen Ktmmv 69 und seine jüngere Variante Tdgs 930. Ersterer kam als 3er Set im Oktober 2017 in den Handel. Der baugleiche Tdgs-z 930, der als 10er Set erschien, wird auch besprochen.



Bild 1 Ktmmv 69 Werksfoto



Bild 2 Display 10 Wagen Werksfoto/ DM

### Vorbild

Nachdem sich in den 50er Jahren die Otmm-Wagen in kurzer Zeit gut eingeführt hatten, kam schon bald von der Industrie die Forderung nach Wagen gleicher Bauart, die aber auch für nässeempfindliche Güter geeignet waren. Überdies war eine gewisse Dringlichkeit gegeben, da für den Kalk-Verkehr die Klappdeckelwagen, die in der Mehrzahl noch aus der Kaiserzeit stammten, zur Ausmusterung anstanden. Überdies waren die Klappdeckelwagen nicht selbsttätig entladbar, was mit der neuen Otmm/ Ktmm-Bauarten möglich war. Bereits ab 1956 gab es erste Probewagen, der aus dem Otmm 52 entwickelt wurde. Da er sich nicht bewährte, beauftragte die DB die Aachener Firma Talbot einen Selbstentladewagen mit Dach auf Basis des Otmm zu entwickeln mit der Vorgabe, dass das Dach nicht das Beladen der Wagen behinderte. Da der Wagen mit und ohne geöffneten Dach profilfrei fahren sollte, musste das Ladevolumen geringfügig um 1 bis 2 m<sup>3</sup> verringert werden, was aber für die Industrie kein Nachteil war, denn das nässeempfindliche Schüttgut war im Allgemeinen leichter. Ab 1959 gingen die Wagen in Serie. Schon 1962 stand die dritte Serienbauart an, der hier vorzustellende Ktmmv 69, der als Bruder den Otmm 70 hat. Der Ktmmv 69 wurde bis 1982 gebaut; insgesamt stellte die DB 3.531 Wagen in Dienst und war der zweithäufigste Selbstentlader mit Dach nach der Bauart Ktmmv 65. 1966 bekamen die Wagen eine neue Bezeichnung, wobei aus dem Ktmmv 69 ein Tdg(-z) 930 wurde.

Der Ktmmv 69 war anfangs für den Transport von Lebensmittel hergerichtet worden. Hierfür bekamen die Lademulden innen einen besonderen Epoxid-Anstrich. Die ersten Serien hatten noch

am Dach eine Regenrinne, die bei den späteren Serien entfiel. Die Wagen wurden mit und ohne Handbremse geliefert. Im Laufe der langen Bauzeit ebenso wie bei dem Bruder Otmm 70 (Fc 090) einige technische Verbesserungen eingebaut.

Transportiert wurde mit dem Güterwagen nässeempfindliche Schüttgüter aller Art, wie z.B. Kalk, Salz, Sand, Getreide u.v.a.m.. Da das Ladegut beim Empfänger dosierbar und ohne Muskelkraft entladen werden konnte, waren diese Güterwagen mit beweglichen Dach bei der Industrie sehr beliebt und ist sicher auch ein Grund, weswegen Wagen dieser Bauart noch heute im Einsatz sind. Je nach Verloader sind die Wagen einzeln oder auch als Ganzzug unterwegs gewesen.

Der Ktmmv 69 hatte ein Ladevolumen von  $38 \text{ m}^3$  und damit  $2 \text{ m}^3$  weniger als sein Bruder Otmm 70. Gegenüber dem Vorgänger Ktmm 65 waren das  $6 \text{ m}^3$  mehr. Die DR beschaffte bzw. kaufte fast baugleiche Wagen (Tdgs(-y), die unter dem Gattungsschlüssel 5740 (ohne Innenbeschichtung) und 5745 (mit Innenbeschichtung) registriert waren.



Bild 3 (Vorbild)

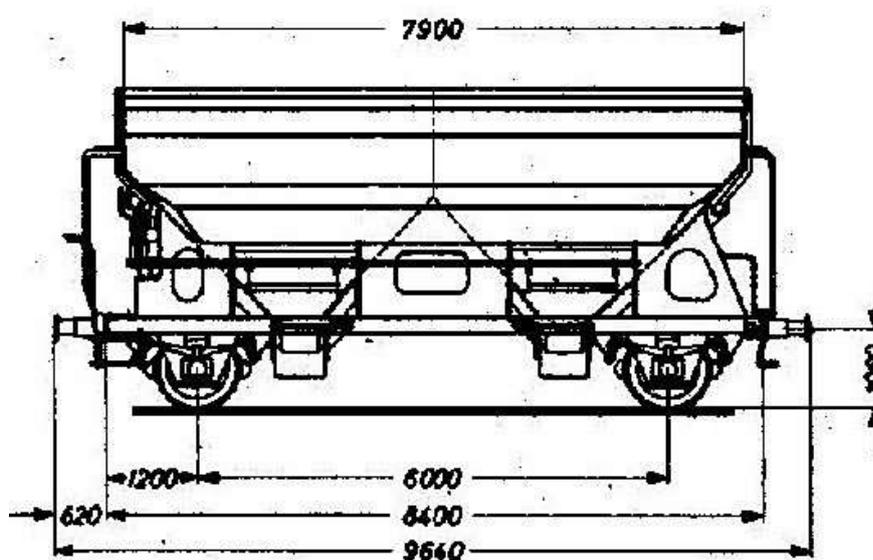


Bild 4 (Maßskizze)- Quelle: DV 939d- Ausgabe 1967

## Modell

Wie schon erwähnt, war Fleischmann Vorreiter der beiden Wagen Ktmm und Otmm. Da war der Hersteller fein heraus, ein Fahrgestell, ein fast identisches Gehäuse nur leicht modifiziert für die Variante mit Dach- und voila: hier waren zwei verschiedene Güterwagen. Bereits 1982 brachte Fleischmann den Wagen mit Dach (#8510) heraus, erst dreizehn Jahre später folgte die Variante ohne Dach als Otmm 64 (#958805). Der Wagen mit Dach brachte es bisher auf 37 Varianten, während der offene Wagen es bisher nur auf 11 Varianten brachte. Für Fleischmann bot sich die Lademulde als herrliche Fläche zum Einfärben an, um den Wagen in 5 verschiedenen Bahnverwaltungen (DB, DR, ÖBB, SBB und NS) und als Privatwagen an zu bieten. Da der Wagen mechanisch be- und entladen werden konnte, hat der Wagen in der Mitte einen unförmigen Stift.



**Bild 5 Flm Ktm 65**

Im Jahre 2013 folgte Minitrix, beide Wagen anzubieten, aber die jüngere Nachfolgebauart, die es in N noch nie gab. Leider brauchte es zwei Jahre, um von der Ankündigung bis zur Auslieferung zu kommen, denn erst 2015 wurden beide Wagen in Epoche IV/V ausgeliefert. Der Wagen mit Dach kam als 10er Pack (#15079) der DB als Tdgs(-v) 930 – er wurde auch einzeln verkauft; der Bruder Fcs 090 kam als 5er Set.



**Bild 6 Flm Ktm 65 + MT Ktm 69**

Als Sommerneuheit 2017 kündigte Minitrix den Ktmmv 69 in Epoche III an (#15807). Und- anders als von Minitrix gewohnt- kam der Wagen als 3er Set schon im Oktober 2017 in den Handel! Das 3er Set beinhaltet zwei Bauarten, ein Wagen #350 728 mit Handbremse, zwei Wagen #353 857 und #350220 ohne Handbremse. Der Clou der Wagen mit Dach ist die Beladung, die aus Metall hergestellt und an der Oberfläche hell eingefärbt ist- sie dient gleichzeitig als Beschwerung des Modells, das damit auf 17 gr kommt. Mit dieser Aufteilung hat Minitrix eine gute Entscheidung getroffen, denn etwa 1/3 aller Ktmmv 69/ Tdgs- 930 hatten eine Handbremse. An dieser Stelle sei noch der Hinweis gestattet: der Wagen #15079-10 besitzt Schlusscheiben.



Bild 7 Ktmv 69 \_1 3er Set



Bild 8 Ktmv 69 einzeln



Bild 9 Ktmv Ladung



Bild 10 Kt unten



**Bild 11 Tdgs 930 mit Schluss Scheibe**

Die Ktmv 69 hatten die Wagennummern 350 200 bis 350 399 und 351 000 bis 354 999. Im Jahre 1968 wurden sie zu Tdgs 930 mit computergerechten Nummern ab 574 0 200 umgezeichnet.

Zu den Laufeigenschaften, Maßstäblichkeit usw. wurde bereits im Beitrag über der Fcs 090/092 berichtet. Sinngemäß gilt das auch für den Ktmv 69/ Tdgs 930, da hier das gleiche Fahrwerk verbaut wurde.

Ein Hinweis auf die Montagequalität der Wagen: bei den 3 Wagen waren die Puffer da, wo sie hingehören. Ärgerlich aber war die Tatsache, dass bei einem Güterwagen die Bremserbühne nicht in den vorgesehenen Löchern steckte und ein Entladegriff in der Packung lose lag. Hier der Tipp: Augen auf beim Kauf, sich die Wagen genau ansehen.

### **Einsatz auf der Modellbahn**

Wie lassen sich die Wagen sinnvoll auf der Modellbahn einsetzen? Als Regelgüterwagen ist ein nahezu universeller Einsatz möglich, als Einzelwagen in einem Nahgüterzug oder mehrere Sets auch als Ganzzug. Im Normalfall ist die Ladung nicht sichtbar und daher kann der Phantasie freien Lauf gelassen werden.

### **Weitere Varianten**

Nahezu baugleiche Wagen beschafften viele Bahngesellschaften; die DR erhielt aus DB- Beständen Wagen dieses Typs, die nach der Vereinigung wieder in den Besitz der DB AG kamen. Hier hat Minitrix noch viele Optionen. Dies gilt auch für seinen Bruder Otmm 70, der auch noch keine Variante in Epoche III aufweist. Warten wir mal die nächsten Messen in Nürnberg/ Sommer- bzw. Winterneuheiten ab.

Klaus Kosack

**Lit.:** Gerd Wolff, Die zweiachsigen Selbstentladewagen, Freiburg 1993

Stefan Carstens/ H.U. Diener. Güterwagen Bd 2 – Gedeckte Wagen Sonderbauart, Nürnberg 1989  
ZTL, Güterwagen, Ausgabe 1970, Mainz 1970

DR, Güterwagen der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1991

DB, DV 939b, Merkbuch Schienenfahrzeuge - Güterwagen der DB, Ausgabe 1967, Minden 1967

