

Zweiachsiger Selbstentladewagen mit Dach und dosierbarer Entladung (Tds⁹²⁵) von Fleischmann

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 sich auch die Modellbahn-Hersteller 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 Fc⁰⁹⁰ (Otmm 70) und Tdg-z⁹³⁰ (Ktmmv 69). Beide Wagen wurden in größerer Stückzahl in Dienst gestellt und waren Regelgüterwagen. Bei dieser Besprechung geht es um den Tds⁹²⁵ von Fleischmann.



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 mitöffnungsfähigem Dach, die auch für nässeempfindliche Güter geeignet waren. Überdies war eine gewisse Dringlichkeit gegeben, da z.B. 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 geöffnetes Dach profilmäßig fahren sollte, musste das Ladevolumen geringfügig um 1 bis 2 m³ 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. Der Ktmm 65 wurde bis 1964 gebaut; insgesamt stellte die DB 1.526 Wagen in Dienst und war der dritthäufigste Selbstentlader mit Dach nach der Bauart Ktmmv 70. 1964 bekamen die Wagen eine neue Bezeichnung, wobei aus dem Ktmm 65 ein Tds⁹²⁵ wurde.

Der Ktmm 65 war teilweise für den Transport von Lebensmitteln 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 61 (Fc⁰⁸⁷) 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 beweglichem Dach bei der Industrie sehr beliebt und ist sicher auch ein Grund, weswegen Wagen dieser Bauart noch heute im Einsatz sind. Je nach Verladern waren die Wagen einzeln oder auch als Ganzzug unterwegs gewesen.

Der Ktmm 65 hatte ein Ladevolumen von 32 m³ und damit 2 m³ weniger als sein Bruder Otmm 60. Die DR beschaffte bzw. kaufte fast baugleiche Wagen (Tdgs(-y)), die unter dem Gattungsschlüssel 5740 (ohne Innenbeschichtung) und 5745 (mit Innenbeschichtung) registriert waren.



Bild 2 (Vorbild): Tds⁹²⁵ Foto: H.-U. Diener, Quelle: dybas.de

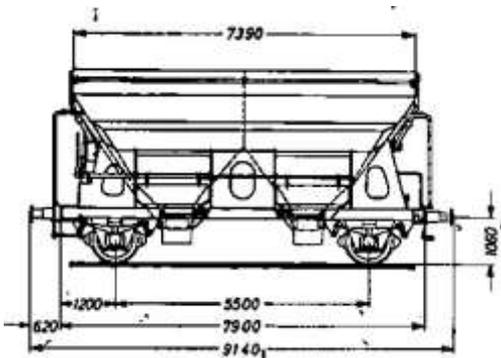


Bild 3 (Maßskizze)- Quelle: DV 939d- Ausgabe 1967

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 gebaut. 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 39 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 anzubieten. Um den Spieltrieb zu frönen, konnte der Wagen mechanisch be- und entladen werden, daher hat der Wagen in der Mitte einen unförmigen Stift.



Bild 4 Fhm Tds⁹²⁵

Im Jahre 2013 folgte Minitrix, der beide Wagen anbot, 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 5 Fhm Tds DB und DR



Bild 6 Fhm Tds⁹²⁵ (links) und MTr Tds-v⁹³⁰ (rechts)



Bild 7 Fhm Tds⁹²⁵ Handbremse



Bild 8 Fhm Tds⁹²⁵ hinten



Bild 9 Flm Tds925 oben

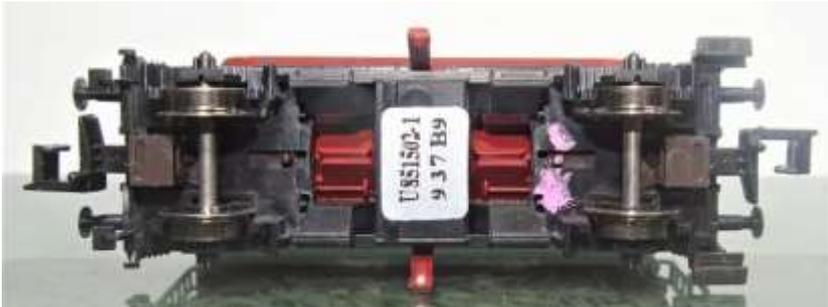


Bild 10 Flm Tds925 unten

Das Modell ist gut gelungen, es läuft leicht und hat auch akzeptable Kuppelabstände ab Werk. Störend ist der Hebel in der Mitte, der aber zur Entladung notwendig ist. Daher ist auch die angegedeutete schwarze Entleerungswelle in der Mitte unterbrochen.

Der Wagen mit der Nummer 540 0 496-2 wurde vergeblich unter den Selbstentladewagen mit Dach gesucht. Schließlich wurde die Nummer bei den Fc (gleiche Bauart, ohne Dach) entdeckt. Hier hat Fleischmann leider einen Fehlgriff gemacht. Fällt aber im Betrieb nicht sonderlich auf.

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 Fantasie freien Lauf gelassen werden. Der Clou bei den Fleischmann-Wagen ist die Option, den Wagen entleeren zu können. Dumm ist nur, dass Leerungsvorrichtung z.Zt. bei Fleischmann nicht lieferbar ist.

Weitere Varianten

Nahezu baugleiche Wagen beschafften viele Bahngesellschaften; die DR kaufte Wagen aus DB-Beständen. Wagen dieses Typs kamen nach der Vereinigung wieder in den Besitz der DB AG. Wegen der vielen produzierten Varianten scheint das Feld schon weitgehend abgegrast zu sein, gäbe es nicht die Phobie von Fleischmann zur Epoche III, denn diese Version glänzt noch durch Abwesenheit.

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
DB, DV 939b, Merkbuch Schienenfahrzeuge - Güterwagen der DB, Ausgabe 1967, Minden 1967
Stefan Carstens et al., Güterwagen der DB AG, DB Cargo, Railion, DB Schenker, Nürnberg 2014