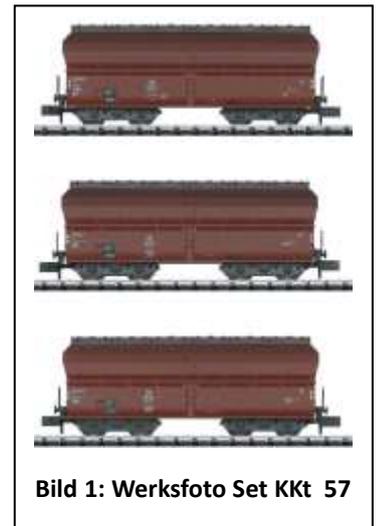


## Wiederauflage des Kkt 57 von Minitrix

Im Frühjahr 2024 lieferte Minitrix ein Set als einmalige Serie mit drei Klappdach- Selbstentladern Kkt 57 (#18270) aus. Das ist eine Wiederauflage eines Regelgüterwagens in Spur N aus dem Jahre 1968. Beschriftet sind die Wagen in Epoche III und sehen aus, als kämen sie alle frisch aus dem AW. Alle Wagen haben zwei Bühnen und besitzen Drehgestelle der Bauart 931. Am Fahrgestell ist die Verwandtschaft mit dem Fad 167 (OOtz 50) erkennbar. Nachgebildet ist das öffnungsfähige Dach, dass beim Vorbild zwölf Klappen hat, die sich nur zu einer Seite öffnen lassen. Gebaut wurden die Wagen für nässeempfindliche Güter aller Art, wie z. B. Kalk, Koks oder Kali, jedoch nicht für Lebensmittel, wie z.B. Getreide.



## Vorbild

Anfang der 50er Jahre experimentierte die DB mit Selbstentlader-Wagen mit öffnungsfähigem Dach herum. Bereits 1952 wurde aus der laufenden Produktion des Ootz 50 ein Wagen herausgenommen und man baute ein Dach für den Wagen. In dem Dach waren 12 Klappen eingebaut. Ansonsten beließ man den Wagen. Etwas umständlich war das Beladen der Wagen mit den 12 Klappen. Trotzdem wurde eine Serie von 104 Wagen beschafft und als Kkt 57 bezeichnet. 1964 bekamen die Wagen die neue Bauartbezeichnung Uad-v 57, die schon 1966 zu Tal-v 961 abgeändert wurde. Der Wagen selbst wog 23,8t und hatte einen Laderaum von 75,0 m<sup>3</sup>. Zugelassen waren die Wagen für 80 km/h. Er konnte maximal mit 56,0 t beladen werden. Die vier Seitenklappen konnten einzeln geöffnet werden. Geöffnet wurden sie mit einer Daumenwelle. Der Wagen eignete sich bestens zur Entladung in Tiefbunkern. Am Kopf mit den Ständen befand sich das Handrad zum Öffnen des Seitenklappen. Auf einer Seite war der Aufstieg zum Dach.

Im laufenden Betrieb zeigte sich, dass das Öffnen der 12 Klappen per Hand doch etwas umständlich war, ganz abgesehen von der Tatsache, dass man nach dem Öffnen der Klappen keine durchgehende Beladungsöffnung hatte und so schon mal beim Beladen des Wagens, etliches Ladegut daneben und nicht in den Wagen fiel. So wurden die Kkt 57 bis 1981 ausgemustert, bzw. bei ein paar Dutzend Wagen die Ladeklappen entfernt und als Ootz 50 weitergenutzt.



Bild 2: Vorbild Tal 963- Quelle: DB-Museum

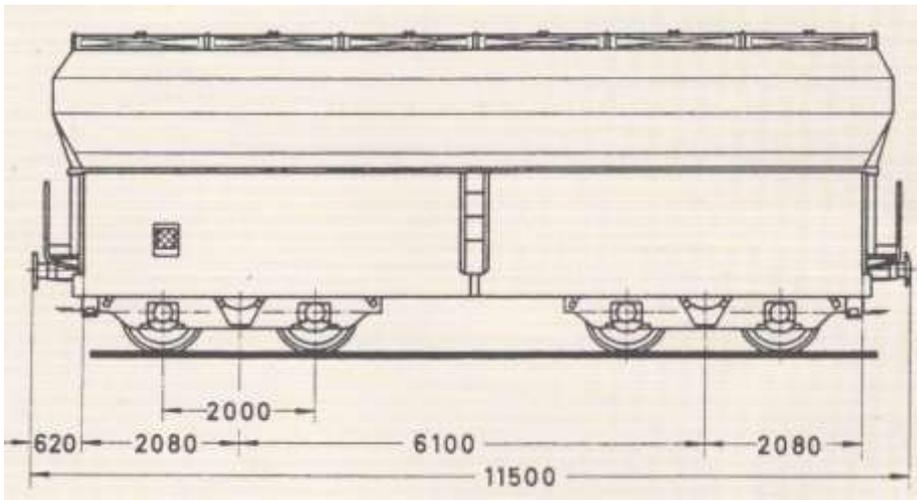


Bild 3: Vorbildskizze Kkt 57 - Quelle: DV 939d- Ausgabe 1967

## Modell

Der Kkt 57 ist schon mehrfach bei Minitrix erschienen. Den Anfang machte der Uad- v 57 von 1968, natürlich damals ohne Kurzkupplung. Hier ein Bild der Erstauführung:



Bild 4: Erstaufgabe des Kkt 57 -hier als Uad- v 57 von 1968

Dieser Wagen blieb bis 1974 im Katalog.



**Bild 5: Gealterter Tad-v 961 von Minitrix**

Eine Wiederauferstehung feierte der Wagen 2006, mit folgenden Änderungen: Er war mit Kalkspritzern gealtert und war bislang der einzige Wagen mit Ep IV-Beschriftung und trug die Nummer 31 80 583 0 082-9.

Hier sei noch erwähnt, dass auch Arnold sich mit dem Wagen beschäftigte. Hier ein Bild des Wagens, der 1997 erschien. Ein Jahr später war er wieder in der Versenkung verschwunden.



**Bild 6: KKt 57 von Arnold**

Zurück zum Neuheit-Set: Wie schon erwähnt, ist der Wagen eine Wiederauflage eines Modells von 1968- mit neuer Beschriftung erstmals in Ep III, ergänzt um eine Kurzkupplung. Der Wagen hat die gleichen Abmessungen wie der OOtz 50, den klassischen Kohle- bzw. Erzwagen, der erstmals 1967 erschien. Konstruktiv ist er ähnlich aufgebaut. Der Wagen wiegt 23 g, genauso wie sein Vetter, der OOtz 50. Nur das Gehäuse wurde verändert. Es folgen Ansichten des Wagens.



**Bild 7: Modell des Kkt 57 von Minitrix**



**Bild 8: Stirnseite des Wagens**



**Bild 9: Wagen von unten**



**Bild 10: Wagen von oben**



**Bild 11: Kuppelabstand**

Man kann gut erkennen, welche Arbeit die Konstrukteure in den Wagen gesteckt haben. Er ist gut gelungen. Nur bei manchen Wagen sitzt die Bühne nicht waagrecht auf den Puffern, fällt aber im Zugverband nicht weiter auf.

Die Wagen haben die Nummern 355 276, 355 287 und 355 294. Die Nummern sind in Ordnung, sie galten bei Ablieferung in den 50er Jahre. Lt. Beschriftung haben die Wagen ein Revisionsdatum 1959/60. Alle Wagen sind im Bf. Ludwigshafen (Rhld) BASF beheimatet. In Ludwigshafen gibt es die bekannte Chemie-Fabrik, die trockenen Koks brauchte. Zum Antransport des Koks wurden die Wagen gebraucht. Das Dach zeigt eine leichte Verschmutzung auf.

Im Test auf der Club-Anlage fielen die Wagen nicht unangenehm auf: Keine ungewollte Entkupplung, keine Entgleisung. Die Wagen selbst sind maßstäblich gehalten. Kurz: Da gab es nichts zu meckern. Einziger Makel bei dem Modell: Bei Abheben von den Gleisen fiel bei einem Wagen eine Achse aus dem Drehgestell. Das konnte man schnell beheben, muss aber nicht sein.

### **Einsatz auf der Modellbahn**

Als Regelgüterwagen ist er universell einsetzbar: Am besten in Ganzzügen mit etwa 12 Wagen, gezogen von einer Dampflok der Baureihen 41, 44, 50 oder 52. Für Teilfrachten reicht auch eine Lok der Baureihe 55.25. Ellok-Fans können die E 40, E 91 E93 oder E94 einsetzen. Hier hat der Modellbahner große Auswahl. Den Wagen

einzelnen eingesetzt ist nicht so sinnvoll, es sei denn der Besteller verfügt über einen Tiefbunker zum Entladen. Natürlich kann man auch einzelne Wagen (jetzt als Leerwagen) in jeden Güterzug einstellen. Da gibt es viele Möglichkeiten.

### **Fazit**

Hier wurde ein Regelgüterwagen produziert, der nach 18 Jahren wieder das Licht der N-Bahn-Welt erblickte. Was nach Varianten grade zu schreit, sind verschmutzte Wagen. Viele Bilder zeigen den Wagen im Kali-Verkehr und diese Wagen haben verschmutzte weiße Wände. Es wäre schön, wenn Minitrix auch dieser Variante bringen könnte. Züge, die Wagen frisch aus dem AW haben, gemischt mit verschmutzten Wagen machen schon was her. Das Set kostet 121 € UVP, das sind gut 40 € pro Wagen, ein m.E. sehr ambitionierter Preis für einen Wagen, der 1968 mal eben 8 DM (4 €) lt. Preisschild auf der Schachtel kostete...

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens/ H.U. Diener, Güterwagen, Bd. 2- Gedeckte Wagen- Sonderbauarten, Nürnberg 1989  
BZA Minden, DV 939d, Güterwagen. Ausgabe Jan. 1967  
H. J. Obermayer/ J. Deppmeyer, Güterwagen der DB, Augsburg 1994  
Archiv der dt. Reisezug- und Güterwagen, Blatt Tal 961, Germond-Verlag, München