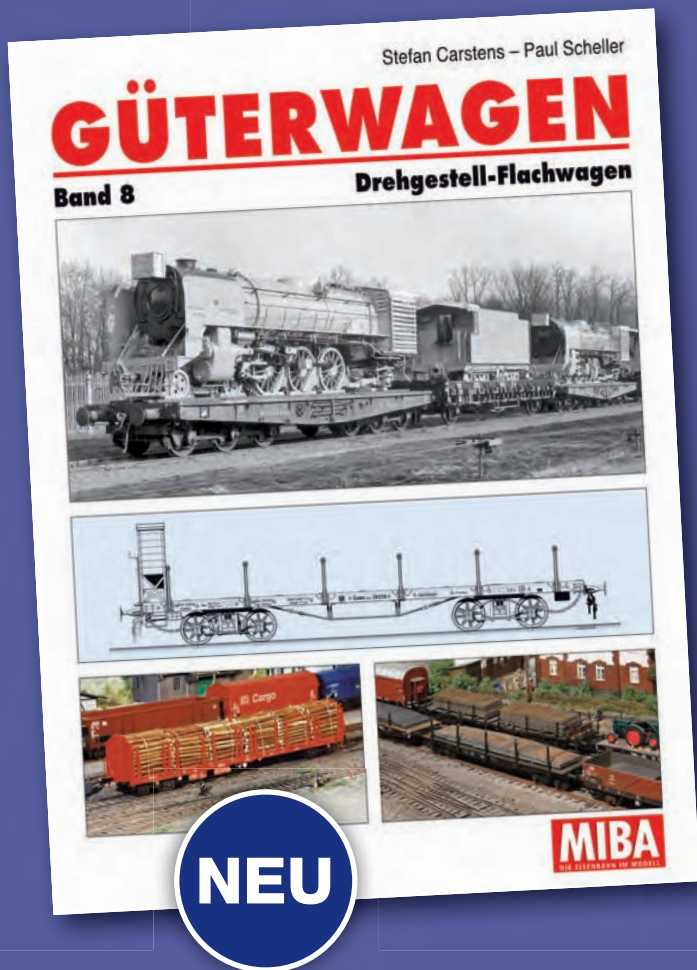


Das Warten hat ein Ende



In der lang erwarteten Fortsetzung der Reihe mit Standwerken über Güterwagen widmen sich Stefan Carstens und Paul Scheller den Drehgestell-Flachwagen. Dabei stellen die Autoren nicht nur die klassischen Drehgestell-Flachwagen in Regelbauart – die heutige Gattung R – vor, sondern auch die sechsachsigen Schwerlastwagen sowie alle für den Transport von Stahlprodukten entwickelten Bauarten der Gattung S, u.a. die Hauben- und Planenwagen für den Coiltransport oder Wagen für den Transport von Stahlplatten in Schrägstellung.

Beinahe 120 Zeichnungen und über 675 Fotos bieten eine umfassende Darstellung der unterschiedlichen Flachwagen, wobei viele dieser Fotos Anregungen für Beladungen geben. Auch sonst kommt der Modellbau nicht zu kurz, denn es gibt annähernd 60 Modelle aller bekannten Hersteller, die durch namhafte Modellbauer modifiziert oder umgebaut werden.

**240 Seiten, gebunden mit Hardcover,
Format 21,8 x 29,7 cm, mit ca. 675 Fotos
(davon 425 in Farbe) und 140 Zeichnungen
Best.-Nr. 15088137 | € 50,-**

Die Bücher von Stefan Carstens dürfen in keiner Eisenbahn-Bibliothek fehlen. Sie beschreiben sämtliche Güterwagen-Bauarten von der Jahrhundertwende bis zu den jüngsten Entwicklungen der Deutschen Bahn AG. Ausführlich gewürdigt werden auch die entsprechenden Modelle. Alle Bände der Reihe im Großformat 21,8 x 29,7 cm mit Hardcovereinband

Weiterhin lieferbare Güterwagen-Bände



**Güterwagen, Bd. 3
Offene Wagen**
208 Seiten, 302 Zeichnungen, 422 Fotos
Best.-Nr. 15088104
€ 45,-



**Güterwagen, Bd. 4
Offene Wagen in Sonderbauart**
176 Seiten, über 360 Fotos, mehr als 130 Zeichnungen
Best.-Nr. 15088116
€ 35,-



**Güterwagen, Bd. 5
Rungen-, Schienen- und Flachwagen**
192 Seiten, über 370 Fotos, mehr als 120 Zeichnungen
Best.-Nr. 15088118
€ 40,-



**Güterwagen, Bd. 6
Bestände und Bauteile –
Güterzuggepäckwagen**
240 Seiten, über 600 Fotos, Zeichnungen, Grafiken und Skizzen
Best.-Nr. 15088125
€ 50,-



**Güterwagen, Bd. 7
Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten**
256 Seiten, über 700 Fotos und annähernd 140 Zeichnungen
Best.-Nr. 15088135
€ 50,-

Güterwagen, Bd. 1: Gedeckte Wagen
Leider vergriffen!
Die erweiterte Neuauflage erscheint 2017
Umfang ca. 240 Seiten | € 50,-

**Güterwagen, Bd. 2:
Gedeckte Wagen – Sonderbauarten**
Leider vergriffen!

üterwagen Band 6 und 7 hatten wir mit einer Broschüre ergänzt, und vielleicht wird mancher Leser nun erwarten, dass es so weitergeht. Aber bisweilen fällt mir auch wieder etwas Neues ein. Das Thema Drehgestell-Flachwagen ist in dem in Kürze erhältlichen Band 8 erst einmal abgehandelt. Sicherlich könnte man den Modellbau noch ausführlicher vorstellen, aber dies erschien mir zu wenig für eine separate Broschüre.

Hingegen sind seit dem Erscheinen von Güterwagen Band 3 und 4 zahlreiche neue Modelle herausgekommen; selbst der jüngere Band 4 ist schon wieder 13 Jahre alt. Bereits kurz nach der Veröffentlichung des Buches haben Modellbahnhersteller hierin eifrig studiert: Fleischmann hat den Fans 128 herausgebracht, Piko H0-Modelle des Ot 03 bzw. Otm 07, des Otm 61 und des Fakks [6781], und Roco vor sieben Jahren die Ootz 50 ...

Dies und einige Themen, die über Güterwagen Band 4 hinausgehen, haben wir zum Anlass genommen, weiteres und bisher unveröffentlichtes Material zu einer Broschüre zusammenzustellen bzw. die in der Zwischenzeit produzierten Modelle etwas ausführlicher unter die Lupe zu nehmen und ggf. zu verbessern.

Auch dieser MIBA-Report erscheint zwar unter meinem Namen, aber wieder haben viele daran mitgewirkt. Paul Scheller hat sich erneut mehrerer Texte zum Vorbild angenommen, Harald Westermann hat wieder Informationen zu Privatwagen beigesteuert und Diet-


mar Lehmann hat einen Beitrag über den Einsatz der Fans 128 verfasst.

Den Modellbau in 1:87 haben Marc Heckmann, Reinhard Kammer, Philipp Kotter, Christoph von Neumann, Wolfgang Popp, Andreas und Joachim Reinhard und Dirk Rohde übernommen. Zusätzlich zeigen wir mit dem Otm 61 von Lenz einen Spur 0-Wagen, den Ralf Winkler überarbeitet hat. Und schließlich hat Andreas Bauer-Portner das Angebot in 1:160 gesichtet und ausgewertet. Bei allen Mitstreitern möchte ich mich ausdrücklich bedanken.

Dank auch allen Fotografen, die Bilder aus ihren Archiven zur Verfügung gestellt haben. Ein herzliches Dankeschön auch wieder an Gerhard Fleddermann für das gewissenhafte Lektorat. Dank zu sagen gilt es auch abermals allen Mitarbeitern der Verlagsgruppe Bahn und allen an der Produktion dieser Broschüre Beteiligten.

Und in guter Tradition einen Dank natürlich auch wieder an Silke, meine Frau. Auch Güterwagen Band 8 ist von meiner Seite fertig und soll noch in diesem Jahr erscheinen: Nach der Produktion von Broschüre und Buch in so engem zeitlichen Abstand, was in der „heißen Phase“ regelmäßig über zehn Stunden Arbeit pro Tag erforderte, freuen wir beide uns auf unseren nächsten Urlaub.

Hamburg, im September 2016



Ursache und Wirkung



Zum Autor

Stefan Carstens, Jahrgang 1954, arbeitete nach seinem Studium als Bauingenieur lange bei der Deutschen Bundesbahn bzw. später der DB Netz AG sowie der Deutschen Bahn AG. Seit 2011 seine beruflich aktive Zeit vorzeitig endete, kann er nun seine Zeit ganz dem Hobby widmen – insbesondere der Recherche zur Entwicklung der Eisenbahnwagen und der Herausgabe von Publikationen zu diesem Thema.

Seit 1980 sind zahlreiche Broschüren und Bücher von ihm veröffentlicht worden. Die Spanne reicht von den ersten MIBA-Reports zu mechanischen Stellwerken und zu Signalen – 1986 erstmals erschienen, 1992 erweitert und 2006 vollständig überarbeitet – bis hin zu einer Serie von bislang acht Güterwagen-Büchern und ergänzenden Broschüren. Der erste Band wurde 1989 veröffentlicht; weitere sollen folgen. Dabei hat sich bereits für den 2011 erschienenen Güterwagen-Band 6 ein Autorenteam gefunden, das auch künftig gemeinsam mit „SC“ weitere Projekte realisieren will und ebenfalls schon diesen MIBA-Report mitgestaltet hat.

**043 315 als Vorspann vor 043 574 mit dem 4.000-t-Erzzug Gdg 52918 Emden–Rheine
am 26. Juli 1976 am Block Mehringen. Foto Stefan Carstens,
Modellfoto Rolf Michael Haugg, Buchfahrplan Slg. Olaf Ott**

Bibliografische Informationen der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte
bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN 978-3-89610-643-8

© 2016 by Verlagsgruppe Bahn GmbH,
MIBA-Miniaturbahnen, Fürstenfeldbruck
Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch
auszugsweise und mithilfe elektronischer
Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher
Genehmigung des Verlages

Herausgeber, Redaktion, Gestaltung und Satz: Stefan Carstens, Hamburg
Druckvorstufe: Fitolito Varesco Alfred GmbH, Auer (Südtirol)
Gesamtherstellung: Westermann Druck GmbH, Braunschweig

Vorwort

Selbstentladewagen Anfang des 20. Jahrhunderts

Die Anfänge

Preußischer Kohlenrichterwagen von Brawa

Secondhand

Kleine Verbesserungen am Ot Mainz von Piko

Feintuning

Umgebaute Trichterwagen für die Hausbrandversorgung

Dosierbare Selbstentladung

Talbot-Neubau-Schotterwagen und Otmm 52

Doppelte Buchführung

Otmm 52 von Exact-train

Zerlegt und neu montiert

Otmm 61 und Otmm 64

Beinahe gleich

Der Otmm 61 von Piko mit Betriebsspuren

Nur ein bisschen Farbe

Der Otmm 61 von Lenz

Kleine Verbesserungen in 1:45

Europäische Selbstentladewagen

Universell einsetzbar

Die vierachsige Variante – Eads 5970 / Facs [6941]

75 Prozent mehr Schotter

Facs [6941] von Roco

Nachbesserungen

Selbstentladewagen mit Planen

Vor Nässe geschützt

3	Otmm 70 von Märklin mit Plane Mit Tempo und Zwirn	50
6	Ommi 51 / F-v-51 / F-z-51 / F-z 120 ... Wie heißen sie denn?	54
12	Kleine Verbesserungen am Ommi 51 von Märklin Bisweilen hilft nur Kosmetik	57
14	Mit 4.000 t von Emden nach Rheine Erz im Doppelpark	60
16	OOtz 50 von Roco Fracht für beide Richtungen	67
20	Private Großgüterwagen Vorwiegend für Erz und Kohle	70
24	OOhhtmu bzw. Fals-zz von Rivarossi Ein Grundmodell, drei Varianten	74
26	Entwicklung der Seitenkipper Geneigte Kästen	76
30	Fakks [6781] von Piko Ganz in Braun	82
36	Neuentwicklung des FEW Blankenburg – Fans 128 Der Hightech-Wagen	84
40	Fans 128 von Fleischmann Aus der Schachtel aufs Gleis	88
44	Drehgestelle beim Vorbild und im Modell Y25-Variationen	90
46	Marktüberblick 1:160 Breites Spektrum	92
48	Quellenverzeichnis	98

Der 1897 nach der ersten Auflage des preußischen Musterblattes Ilc12 noch mit Flach-eisen-Achshaltern von Van der Zypen & Charlier gebaute Otr[u] Saarbrücken 57915. Im Vergleich zu dem in Güterwagen 4 abgedruckten Foto desselben Wagens fällt die unterschiedliche Retusche der beiden Bilder auf. *Werkfoto Van der Zypen & Charlier, Slg. Klaus Holl*



Selbstentladewagen Anfang des 20. Jahrhunderts

Die Anfänge

Ende des 19. Jahrhunderts wurden die für den Transport von Massengütern eingesetzten Wagen zwar bereits mit technischen Hilfsmitteln wie Greiferkränen oder Förderbändern beladen, die Entladung erfolgte aber weiterhin von Hand. Die ersten ab 1883 von der K. P. E. V. beschafften Selbstentladewagen besaßen aber noch eine Reihe von „Kinderkrankheiten“.

Die Entwicklung der Selbstentladewagen ist untrennbar mit dem Namen Talbot verbunden. Einem 1894 gebauten ersten Trichterwagen folgten Anfang des 20. Jahrhunderts zahlreiche Neuentwicklungen, die sich Talbot

patentieren ließ, sodass die Aachener Firma lange Zeit nahezu ein Monopol auf die Entwicklung von Selbstentladewagen besaß.

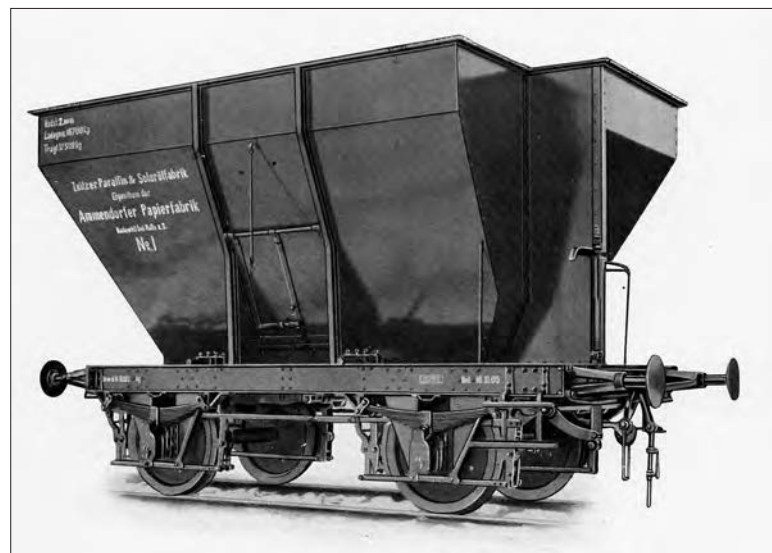
In der Anfangszeit galt es zahlreiche technische Probleme zu lösen und die

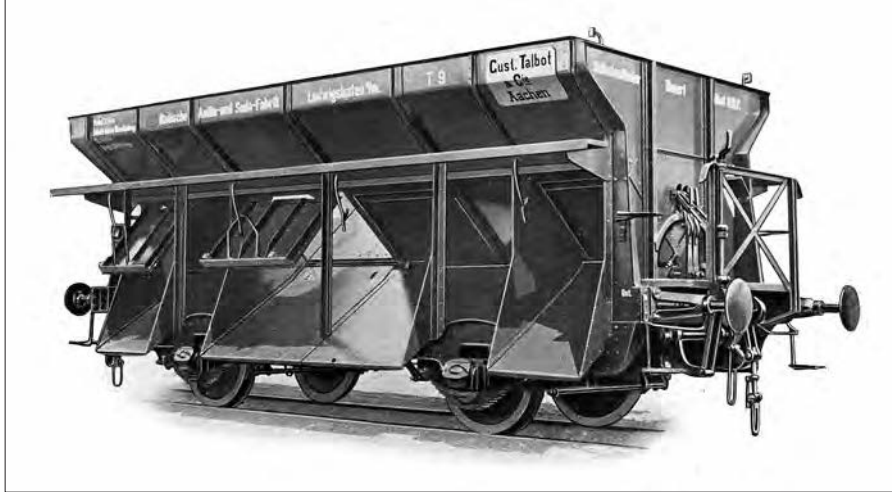
Entladung zu optimieren. Die ersten von der K. P. E. V. beschafften Trichterwagen besaßen einen ebenen nach unten zu öffnenden Wagenboden. Das Ladegut konnte auf diese Weise nur in einen zwischen den Schienen liegenden Tiefbunker entladen werden. Außerdem war bei dieser Konstruktion nicht zu vermeiden, dass Ladungsreste im Wagen blieben und der Wagen zur restlosen Entleerung durch seitliche Klappen bestiegen werden musste.

Dennoch war bereits diese Bauart erfolgreich. Sie wurde insbesondere im Verkehr zwischen Zechen und Hütten im Saarland verwendet und noch bis Ende des Zweiten Weltkriegs weiterentwickelt, da dort die entsprechenden Tiefbunker vorhanden waren.

Erst durch die Abkehr vom ebenen Wagenboden gelang Talbot 1894 der

Zwei der vielen von Talbot gebauten Selbstentladewagen: links der für den Hörder Hüttenverein gebaute Wagen 172 mit sattelförmigem Wagenboden und über die ganze Wagenlänge reichenden Auslaufrutschen. Auf diese Konstruktion, die in den folgenden Jahren in unterschiedlichen Abmessungen gebaut wurde, besaß Talbot ein Deutsches Reichpatent (D.R.P.). Rechts ein 1905 an die Zeitzer Paraffin- & Solarölfabrik gelieferter Trichterwagen mit Bodenentleerung. *Werkfotos Talbot, Slg. Klaus Holl*





Auch beim für die Badische Anilin- und Soda-Fabrik Ludwigshafen gebauten T 9 reichten die Auslaufrutschen über die ganze Ladelänge. Allerdings hatte Talbot bei diesem Wagen bereits den Bereich der Achslager ausgespart, sodass der Wagen schon viele Komponenten der ab 1997 auch für die K.P.E.V. gebauten Selbstentladewagen besaß. *Werkfoto Talbot, Slg. Klaus Holl*

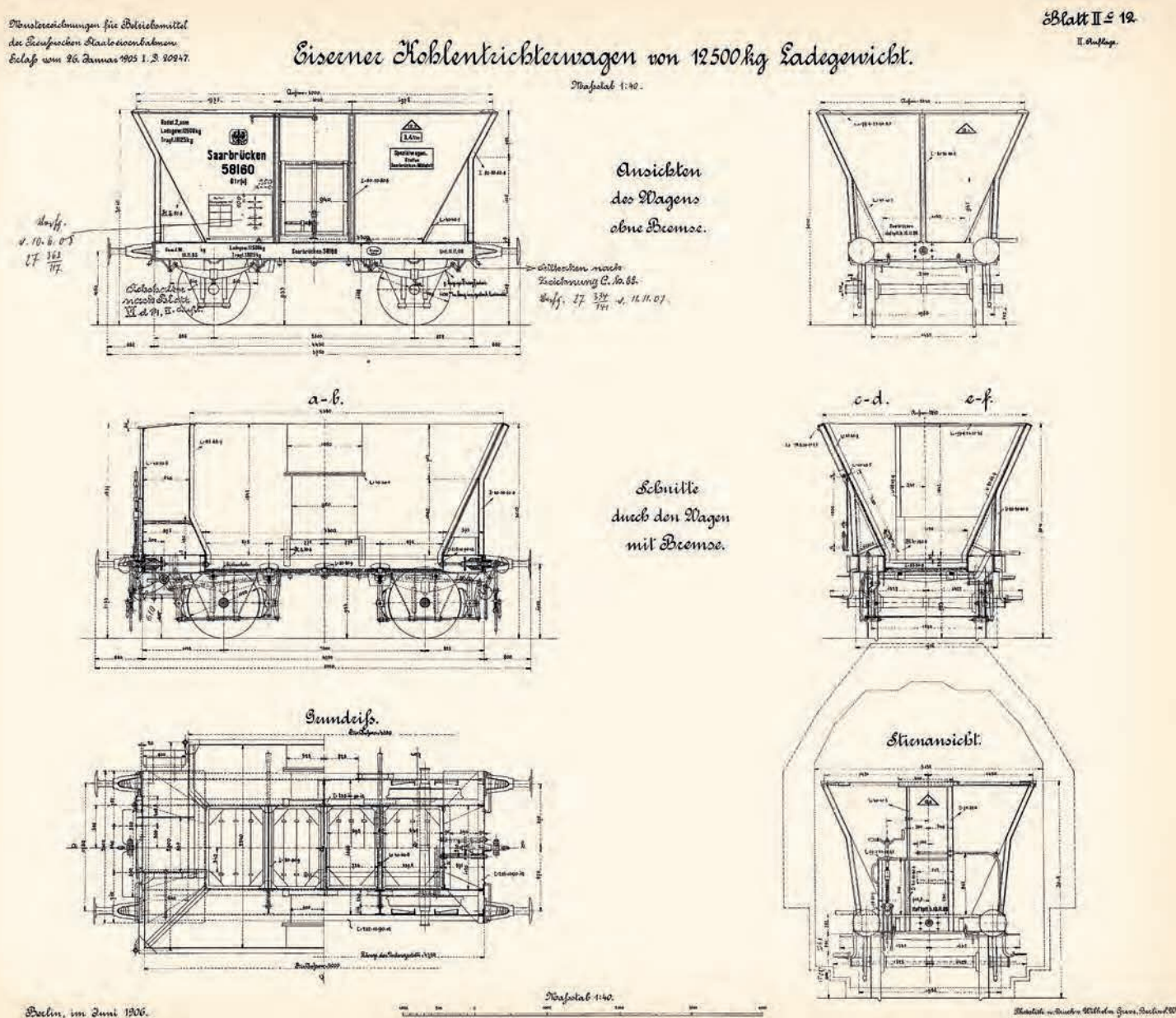
Durchbruch bei der restlosen Entleerung der Wagen. Bei der neuen Selbstentladewagen-Bauart lagen unter dem trichterförmigen Laderaum als Sattelförmig ausgebildete Entladerutschen, die die Entladung zu den Seiten ermöglichten

und dafür sorgten, dass kein Ladegut mehr im Wagen liegen blieb.

Um innerhalb der Fahrzeugumgrenzung einen ausreichend großen Laderaum zu erreichen, mussten Trichter und Auslaufrutschen möglichst tief lie-

gen. Deswegen verzichtete Talbot bei diesen Wagen auf die klassischen Achshalter und integrierte sie stattdessen in die Langträger. Aus demselben Grund waren die Achslager nicht wie üblich von oben abgedeckt, sondern der Fe-

Faksimile der erst 1906 aufgestellten zweiten Auflage des preußischen Musterblattes Ilc12. Anders als die nach Musterblatt Ilc6 gebauten Wagen besaß diese jüngere, für 12,5 t Ladegewicht ausgelegte Bauart bereits Pressblech-Achshalter (Wiedergabe in 1:87). *Slg. SC*



derbund der Blatttragfedern war fest mit dem Lager verbunden, sodass die Wagen gewissermaßen in den Federn hingen.

Verschlossen war der Laderaum auf beiden Seiten mit Klappen im unteren Bereich des Trichters, die mit Handkurbeln über ein Zahnradgetriebe geöffnet und geschlossen wurden. Später verzichtete man auf diese aufwendige Mechanik und (ver- und) entriegelte die Klappen mit Hebeln; anschließend drückte das Ladegut die Klappen nach außen. Die Klappen besaßen Bügel, die beim Aufschlagen in Fanghaken einrasteten, sodass das Ladegut bis zum Ende des Entladevorgangs ungehindert herausrutschen konnte.

Derartige Trichterwagen baute Talbot in unterschiedlichen Abmessungen sowohl für deutsche Staatsbahnen – belegt sind die K.P.E.V., die Bad.Sts.B., die K.Sächs.Sts.E.B. und die Pfalz-Bahn – als auch für ausländische Bahnen und Privatfirmen – stellvertretend seien genannt: Zeche ver. Rheinelbe & Alma und die Société Anonyme de la Nouvelle Montagne à Engis.

Die Kombination von Trichter und Sattel in Verbindung mit seitlich aufschlagenden Klappen behielt Talbot auch bei vielen folgenden Bauarten bei. Ab etwa 1910 wurden nach Vorgaben der K.P.E.V. Seitenentlader mit normalen Laufwerken gebaut, deren Entladerrutschen zwischen den Achsen und innerhalb der Langträger angeordnet waren. Diese ursprünglich von O&K entwickelte Bauart wurde danach von Talbot übernommen und in zahlreichen Exemplaren für den Werksverkehr an Zechen- und Hüttenbetriebe, aber auch an Staatsbahnen geliefert.

Talbot-Trichterwagen für unterschiedliche Einsteller:
Das obere Foto zeigt den für die Halbergerhütte gebauten Wagen 17.

Darunter der im Juli 1907 nach Zeichnung Ce 91 bzw. der Talbot-Bauartnummer oder Patentnummer (?) 1820 gebaute und in Bitterfeld beheimatete Otm[u] Halle 1559 der K.P.E.V.

Ebenfalls der Talbot-Bauart 1820, jedoch ohne Bremserhaus, entsprach der an die Pfalzbahn gelieferte 5845, der bereits Vereinslenkachsen besaß.

Auch die zwischen 1902 und 1904 für den Erztransport an die Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen gelieferten dreiachsigen Wagen mit 25 t Ladegewicht, auf dem Foto der 20200, folgten diesem Konstruktionsprinzip.
Werkfotos Talbot, Slg. Klaus Holl



Der nach Zeichnung Ce 176 gebaute Ot 03 600 051 war als einer der letzten Wagen seiner Bauart auch im Juli 1960 noch im Einsatz. Das Foto zeigt ihn im Bf Paderborn Nord.
Foto Reinhard Todt, Slg. Eisenbahnstiftung



Der im März 1958 in Sennelager aufgenommene Otm 07 600 168 hatte seine letzte Zwischenbremsuntersuchung am 28.1.57 erhalten. Es ist fraglich, ob das AW Paderborn den 1911 von Talbot nach der Zeichnung Ce 150 gebauten Wagen damals noch einmal untersucht hat. Foto Reinhard Todt, Slg. Eisenbahnstiftung

Zwei Talbot-Selbstentladewagen, bei denen die Auslaufrutschen nur zwischen den Achsen lagen. Der Wagen 6 der W.V.E.W hatte als einzige Bremse eine auf eine Achse wirkende Wurfhebelbremse.



Konstruktiv ähnlich und ebenfalls mit der Nr. 6 ein Wagen des Steinkohlenbergwerks Rheinpreussen in Homberg a. R. Er besaß in der Mitte verstärkte Langträger und ausklappbare Rutschenverlängerungen.

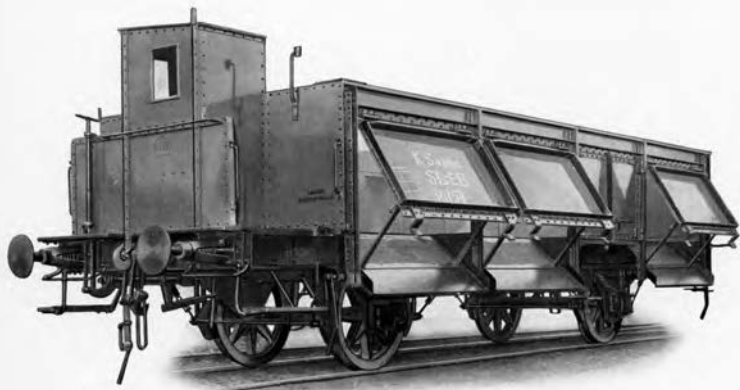


Der nach Zeichnung Ce 91 gebaute Otm 07 600 203 wartete im Dezember 1958 im Bf Sennelager auf seine Ausmusterung. Deutlich zu erkennen sind die für die Heraufsetzung des Ladegewichts verstärkten Federaufhängungen.



Einer der wenigen nicht von Talbot gebauten Selbstentladewagen, der noch zur DB kam, war der 1908 von Van der Zypen & Charlier nach Zeichnung Ce 21 gebaute Otm 07 600 175, aufgenommen im April 1958 in Sennelager. Fotos Reinhard Todt, Slg. Eisenbahnstiftung





Der 36154 war ein von Talbot für die K.Sächs.Sts.E.B. gebauter Flachboden-Selbstentladewagen. Sein drittes Wandfeld war als Einstiegs-tür ausgebildet.



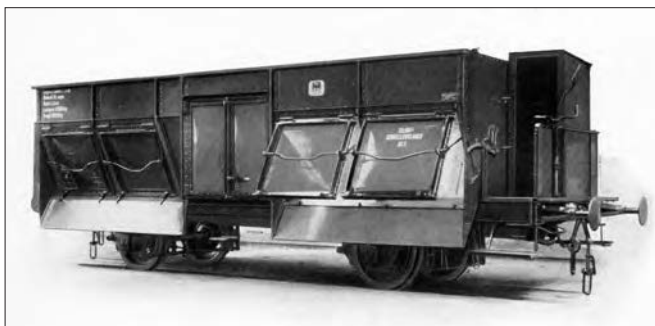
Der Wagen 54 der Stahlwerke Völklingen besaß ebenfalls einen flachen Boden, der sich beim Entladen aufstellte – auch dieses System hatte sich Talbot patentieren lassen.

mit aufstellbarem Sattelboden hielt Talbot binnen kurzer Zeit wieder die entsprechenden Patente.

Bereits bevor die K.P.E.V. Selbstentladewagen in größerem Umfang beschaffte, lobte man einen Wettbewerb aus mit dem Ziel, eine „eierlegende Wollmilchsau“ entwickeln zu lassen – sprich: einen offenen Güterwagen, der sowohl als herkömmlicher O-Wagen mit flachem Boden eingesetzt werden konnte als auch als Selbstentladewagen zu verwenden war.

Zwar präsentierten die teilnehmenden Firmen Musterwagen, die diese Voraussetzungen erfüllten, durchsetzen konnte sich diese Bauart aber nicht. Dafür dürften verschiedene Gründe eine Rolle gespielt haben. Zum einen waren die aufstellbaren Flachböden vermutlich sehr störanfällig, da nicht nur durch eingeklemmte Kohlestücken ihre Funktion beeinträchtigt wurde, sondern allein der in die Scharniere gespülte und dort anbackende Kohlenstaub zu Schwergang führte.

Zum anderen erforderten die damals gebauten Selbstentladewagen, die nur schlagartig entladen werden konnten,



Talbot beteiligte sich an dem Wettbewerb zur Entwicklung eines Universalwagens, den die K.P.E.V. 1907 ausgeschrieben hatte, gleich mit drei Wagen. Dazu gehörten auch die beiden links gezeigten offenen Wagen mit unterschiedlicher Anordnung der Türen und Entladeklappen. *Werkfotos Talbot, Slg. Klaus Holl*

beim Empfänger eine entsprechende Infrastruktur in Form von Tiefbunkern bzw. Entladebrücken. Da sowohl diese Infrastruktur als auch die Wagen in der Anschaffung vergleichsweise teuer wa-

ren, arbeitete ein solches System nur wirtschaftlich, wenn die Zahl der eingesetzten Wagen auf den Bedarf abgestimmt war und uneingeschränkt zur Verfügung stand.



Der nach Zeichnung Ce 166 gebaute und in den 50er-Jahren als Dienstkohlenpendel zwischen der Zeche Westerholt und dem Bww Fernheizwerk Stuttgart eingesetzte Ot 03 600 029 im Herbst 1959 in Stuttgart Hgbf. *Foto Fritz Willke*

Rechte Seite: ein Talbot-50-t-Selbstentladewagen auf einer Entladebrücke über einer Kohlenhalde. Das Bild zeigt nicht nur, dass der Begriff „Tiefbunker“ nicht unbedingt wörtlich zu nehmen ist, sondern auch, welche Ausmaße Kohlenhalden von Industriebetrieben bereits damals besaßen. *Werkfoto Talbot, Slg. K. Holl*