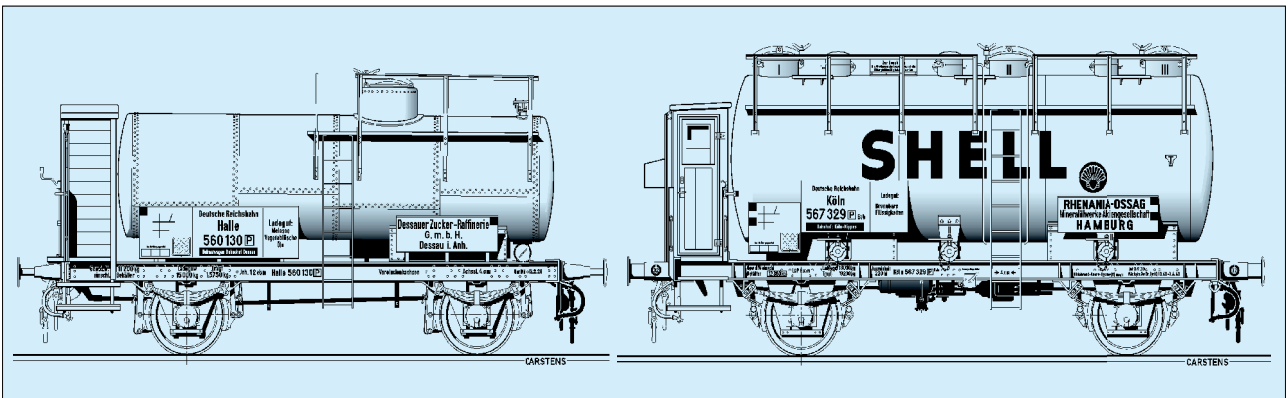


Stefan Carstens – Harald Westermann

GÜTERWAGEN

Band 7 Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten



Vorwort

Liebe Leser, heute haben sie mit **Band 7 – Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten** das erste Güterwagenbuch in Händen, im dem wir Ihnen – mit Ausnahme von Wagen der DR – ausschließlich Privatwagen vorstellen.

Wir, das sind wieder Harald Westermann, Paul Scheller und ich. Auch wenn Paul diesmal überwiegend im Hintergrund aktiv war, waren sein Beitrag zur Recherche und seine kritischen Fragen und Anmerkungen eine unschätzbare Hilfe; lieber Paul, dafür ganz herzlichen Dank.

Bei allen bisher erschienenen Büchern war der Inhalt überschaubar und damit auch der Umfang von vornherein klar einzugrenzen. Hingegen liefern wir bei der Vorbereitung dieses Buches in den letzten drei Jahren bisweilen Gefahr, das Thema so weit auszuweiten, dass wir allein für diesen Band über 500 Seiten benötigt hätten; zu vielfältig sind die Informationen und zu umfangreich das Bildmaterial.

Wir sind uns sicher, dass ein so dickes Buch auch den einen oder anderen Leser interessiert hätte, nur galt es ein sinnvolles Maß zwischen möglichst umfassender Information und einem für den Verlag wirtschaftlich vertretbaren Maß zu finden; wir hoffen das ist uns mit dem nun fertig gewordenen Buch gelungen. Und bereits an dieser Stelle Dank an

den Verlagsleiter Thomas Hilge, der – obwohl ursprünglich 240 Seiten als Limit vereinbart waren – zusätzlichen 16 Seiten zugestimmt hat, damit wir das Thema möglichst umfassend abhandeln konnten.

Trotz des Umfangs von 256 Seiten mussten wir aber mit dem zur Verfügung stehenden Platz haushalten. Aus diesem Grund haben wir z. B. Angaben in den Datenspiegeln, die sich stets wiederholen, nur bei der ältesten Bauart genannt und dort darauf hingewiesen, dass diese auch für die folgenden Wagen gelten.

Auch eine komplette Aufzählung der Einsteller und Wagennummern würde, sofern diese überhaupt zusammenzutragen ist, den Rahmen des Buches sprengen. Wir haben uns daher auf die wichtigsten Einsteller und exemplarische Wagennummern beschränkt.

Dieses Buch hätte ohne den Fundus zahlreicher Fotografen und Archive nicht entstehen können. Bedanken möchten wir uns insbesondere bei den Firmen Graaff, Kaminski und SEAG, die uns ihre Archive für die Recherche öffneten, aber auch bei der Esso AG, die an der einen oder anderen Stelle Bildmaterial beisteuerte.

Ebenso hilfreich war die Unterstützung durch das Rheinisch Westfälische Wirtschaftsarchiv in Köln und das Westfälisches Wirtschaftsarchiv in Dortmund, in denen

zahlreiche Werkfotos der Firma Van der Zypen & Charlier bzw. Orenstein & Koppel bewahrt werden, sowie durch das Museum in Hameln, das eine Reihe alter Kaminski-Fotos archiviert hat.

Bei den Fotografen möchten wir drei Namen besonders hervorheben: Joachim Claus, Peter Driesch und Fritz Willke; alle inzwischen leider verstorben, ihre Archive sind aber zum Glück erhalten geblieben und stehen uns nicht nur für dieses Buch zur Verfügung. Unser Dank gilt auch den hier namentlich nicht erwähnten Fotografen und Sammlern historischer Fotos, die bisweilen viel mehr Bilder zur Verfügung gestellt haben, als wir hier verwenden konnten.

Dank auch an Rolf Sepinski, der anhand seiner Fotos eine Reihe von Angaben zu den Einsatzzeiträumen verifizieren konnte, sowie an Wolfgang Henn, der wichtige Informationen zu den als Bahndienstwagen eingesetzten Kesselwagen beigesteuert hat.

Bereits für Band 6 ist ein Team von Modelleisenbahnern und Modellbauern entstanden, das eine Reihe von Wagen in unterschiedlicher Form verfeinert und gealtert hat. Bei der Vorbereitung zu dem Kesselwagenbuch ist dieses Team noch gewachsen. Tatkräftig unterstützt haben uns Enno Born, Paul Hartman, Rolf Michael Haug,

Marc Heckmann, Jochen Leisner, Dirk Rohde, Christoph von Neumann, Robert Winkler und Joachim Reinhard, der wieder den gesamten Modellbau organisiert und koordiniert hat.

Ebenso dazu gehören aber auch Hermann Gaßner, Andreas Nothhaft und Werner Schmeißer, die mit ihrer Arbeit dazu beigetragen haben, dass die umgebauten Modelle auch richtig beschriftet werden. Ihnen allen ein herzliches Dankeschön.

Ein solches Buch lässt sich nicht ohne mehrfache Korrekturen erstellen. Stellvertretend für alle, die hieran mitgewirkt haben, möchte ich mich insbesondere bei Christoph von Neumann für seine gewissenhafte Zeichnungskontrolle und bei Jan Kaczmierczak für das sorgfältige Lektorat bedanken.

Dank auch an den MIBA-Verlag sowie an alle an der Produktion dieses Buches Beteiligten. Zu guter letzt möchte ich mich – auch im Namen von Harald und Paul – bei Irene, Nadia und Silke, unseren Ehefrauen, für ihre Geduld und ihr Verständnis für unser Hobby bedanken.

Hamburg, im September 2014

Inhaltsverzeichnis

Kesselwagen beim Vorbild und im Modell	5	1953–1961: Neue Laufwerke und größere Kessel	138	36 m³ Leichtbau Uerdingen (1962/63)	193
Abgrenzung und Handhabung	10	24 m³ Leichtbau EVA Brühl	138	36 m³ Leichtbau LHB und SEAG (1962)	194
Von den Anfängen bis zum Staatsbahnwagenverband	12	20 m³ Teer- und Melassewagen	138	36 m³ Leichtbau LHB und SEAG (1963/64)	196
12–13 m³ Petroleumwagen	20	22 m³ Spirituswagen	140	36 m³ Leichtbau Lüttgens (1962/63)	198
12–15 m³ Bassinwagen	22	24 m³ Leichtbau SEAG und Uerdingen	141	36 m³ Leichtbau Lüttgens (1964)	198
13 m³ Spirituswagen	24	24 m³ Kesselwagen	142	40 m³ Kesselwagen Uerdingen	199
15–18 m³ Benzol- und Teerwagen	26	26,5 m³ Kesselwagen	143	40 m³ Leichtbau LHB (1962)	200
18–21,5 m³ Chargenwagen	30	27 m³ Bitumenwagen	145	40 m³ Leichtbau Uerdingen (1962/63)	202
13 m³ Melassewagen	32	28,5/29 m³ Bitumenwagen	145	40 m³ Leichtbau Brüninghaus (1962/63)	204
Frühe Umbauwagen	33	29 m³ Leichtbau Uerdingen	146	40 m³ Leichtb. Brüninghs. u. Lüttgens (1962/63)	205
15 m³ Teerwagen (Verbandsbauart)	34	29 m³ Leichtbau SEAG	146	40 m³ Leichtbau Brüninghaus (1965)	206
17–18 m³ Benzolwagen (Verbandsbauart)	37	27 m³ Bitumenwagen	147	39 m³ Leichtbau SEAG und Brüninghaus	207
15 m³ Melassewagen (Verbandsbauart)	40	28/29 m³ Kesselwagen	148	35 m³ Kesselwagen für Ethanol	208
19,2 m³ Kesselwagen (Verbandsbauart)	42	30 m³ Leichtbauwagen	149	40 m³ Kesselwagen CFMF	209
Mehrkammerwagen (Verbandsbauart)	48	30 m³ Kesselwagen SEAG	150	33 m³ Heizöl-Kesselwagen CFMF	210
Wagen für Dünger und Jauche	50	30 m³ Leichtbau – Uerdingen	151	33 m³ Leichtbauwagen CFMF	211
Motorisierung und Aufrüstung	52	30 m³ Heizöl-Kesselwagen LHB	152	40 m³ Leichtbauwagen CFMF	211
17,7 m³ Bitumenwagen (Austauschbau)	56	33 m³ Leichtbau Uerdingen	155	36 m³ Umbauwagen IVG	212
19,2 m³ Kesselwagen (Austauschbau)	58	33 m³ Leichtb. Lüttgens/35 m³ Leichtb. Graaf	157	26,7 m³ Umbauwagen EVA (Graaf-Untergest.)	212
15–16,5 m³ Kesselwagen (Austauschbau)	61	35 m³ Kesselwagen	158	30 m³ Spirituswagen (1968)	214
21,3 m³ Kesselwagen (Austauschbau)	62	36 m³ Leichtbau Brüninghaus (1958)	158	36 m³ Kesselwagen (1969)	215
21,3 m³ Umbauwagen	64	36 m³ Leichtbau LHB (1957–1960)	159	35 m³ Kesselwagen (1970)	212
24,6/25,4 m³ Kesselwg. (Austauschbau)	65	36 m³ Leichtbau LHB – FS	161	28 m³ Kesselwagen für Speiseöl	216
Mehrkammerwagen (Austauschbau)	67	36 m³ Leichtbau Uerdingen (1959)	162	35/36 m³ Kesselwagen für Ethanol (1972)	217
20 m³ Kesselwg. (Austauschb. geschweißt)	70	36 m³ Leichtbau SEAG (1958)	163	31,5 m³ Kesselwagen für Glycerin (1973)	217
18 m³ Bitumenwg. (Austauschb. geschweißt)	71	39 m³ Leichtbau Lüttgens (1960)	163	Umbauwagen mit genietetem Kessel	218
22/24,5 m³ Kesselwg. (Austauschb. geschw.)	72	40 m³ Leichtbau LHB (1956)	165	36 m³ Dreikammer-Umbauwagen VTG	219
22/24,5 m³ Umbauwagen	74	40 m³ Leichtbau Uerdingen (1956/57)	167	Isolierter Dreikammerwagen	220
26,5 m³ Kesselwg. (Austauschb. geschweißt)	75	Olsson und De Vries	168	36 m³ Dreikammer-Umbauwagen Wilhelm	220
18,5/19,2 m³ Bitumen- u. Teerwg. (geschw.)	76	25,3/30 m³ Leichtbau Olsson	168	20 m³ Umbauwagen VTG	221
20 m³ Kesselwagen (geschweißt)	80	35/36 m³ Leichtbau Olsson	169	35,4 m³ Zweiter Umbau EVA	221
21 m³ Kesselwagen (geschweißt)	86	Umbauwagen	168	Die Entwicklung in der DDR	222
22 m³ Kesselwagen (geschweißt)	88	24 m³ Einheitsbauart mit Isolierung	168	Modernisierung von Kesselwagen	226
Mehrkammerkesselwagen (geschweißt)	93	26,7 m³ geschw. Bauart mit Isolierung	170	25 m³ Sowjetische Bauart	228
24 m³ Kesselwagen (geschweißt)	98	33/36 m³ Umbau EVA (1958)	172	16 m³ isoliert Niesky	229
26,5/26,7 m³ Kesselwagen (geschweißt)	100	30 m³ Bitumenwagen Umbau EVA	172	20 m³ isoliert Brünn-Königsfeld	230
Kesselwagen im Zweiten Weltkrieg	106	36 m³ Umbau EVA (1959/60)	173	31,2/31,5 m³ RAW Jena	231
30 m³ Leichtbau Uerdinger Bauart	110	35 m³ Neubau LHB	174	16,8 m³ isoliert RAW Jena	233
30 m³ Leichtbau Deutzer Bauart	115	35 m³ Umbau VTG und VPS	175	Rekonstruktion von Kesselwagen	235
24 m³ Leichtbau Einheitsbauart	119	1965–1975: Einheitliche Standards	179	31,5 m³ Waggonbau Altenburg	239
30 m³ Leichtbau Einheitsbauart	123	30 m³ Heizöl-Kesselwagen	180	30 m³ RAW Leipzig	240
Behelfskesselwagen	126	31 m³ Leichtbau für Speiseöle	181	24 m³ RAW Leipzig	241
24 m³ Französische Bauart	128	31 m³ Bitumenwagen Brüninghaus	182	Rekokesselwagen ab 1968	242
Wifo-Auslandsaufträge	128	31 m³ Heizöl-Kesselwagen Brüninghaus	183	35 m³ RAW Leipzig (Dok.-Nr. 8028)	243
Sowjetische Beutekesselwagen	129	31,5 m³ Kesselwagen für Speiseöle	183	35 m³ RAW Leipzig (Dok.-Nr. 8029)	245
Die Entwicklung nach 1945 – Westdeutschland	130	32 m³ Leichtbau Uerdingen	184	34 m³ RAW Leipzig	246
Neubauten von 1948 bis 1953	134	32 m³ Heizöl-Kesselwagen	185	Verbleib der DR-Kesselwagen	247
Fährbootkesselwagen	136	36 m³ Kesselwagen Graaff und Wilhelm	185	Die Entwicklung nach 1994	248
Dreikammerwagen – Umbau Famas	137	37 m³ Kesselwagen Kaminski und Wilhelm	187	Mehrkammerwagen Umbau Werk Leipzig	253
		36 m³ Kesselwagen Kaminski und Wilhelm	187	Gefahrgutkennzeichnung	254
		36 m³ Kesselwagen Graaff (1964/65)	188	Literaturverzeichnis	255
		36 m³ Leichtb. SEAG u. Brüninghs. (1959–1962)	189		
		36 m³ Leichtbau SEAG u. Brüninghaus (1963)	190		
		36 m³ Leichtbau Uerdingen u. SEAG (1960/61)	191		



Wie ließe sich die Typenvielfalt bei den Kesselwagen besser zeigen als mit diesem Foto, aufgenommen am 17. September 1957 auf dem BASF-Werksgelände in Ludwigshafen. Neben zahlreichen anderen Güterwagengattungen lassen sich allein etwa 80 Kesselwagen ausmachen: zweiachsige Wagen und Drehgestellwagen, Wagen für brennbare Flüssigkeiten und Chemie- und Druckgaskesselwagen unterschiedlichster Art, genietete Wagen, geschweißte Bauarten mit Untergestell und während des Zweiten Weltkriegs gebaute Leichtbauwagen, Wagen mit Isolierung oder Sonnenschutzdach, Mehrkammerwagen ... (Foto BASF, Slg. Hans-Dieter Kienitz)

Kesselwagen beim Vorbild und im Modell

Vor Ihnen liegt ein Buch über Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten mit einem Umfang von 256 Seiten – und das ist erst der Anfang. Bücher über Chemie- und Drehgestellkesselwagen sollen folgen.

Nicht umsonst hat es so lange gedauert, bis das erste Buch zu diesem Thema redaktionell abgeschlossen war. Güterwagen Band 1 bis 5 stellen Wagen vor, die von Staatsbahnen bzw. staatlichen Bahnen in Deutschland beschafft

wurden. Auch hier gibt es eine nahezu unüberschaubare Vielfalt von Bauarten, einige Wagentypen sind jedoch Anfang des 20. Jahrhunderts in weit über 100.000 Exemplaren gebaut worden – vermutlich in einer höheren Stückzahl als alle je in Deutschland gebauten Kesselwagen zusammengezählt. Selbst in den 50er-Jahren gab es noch Lieferungen, die deutlich über 10.000 Wagen lagen (vergleiche Güterwagen Band 6).

Ganz anders bei Kesselwagen: Die Auftraggeber bestellten je nach Bedarf bei den Lieferfirmen kleine Serien; drei bis zehn Wagen in einem Auftrag waren nicht außergewöhnlich. Zwar gab es auch Kesselwagentypen, die zu mehreren hundert Exemplaren – mehr als 1.000 Wagen eines Typs waren die Ausnahme – beschafft wurden, jedoch stimmt „Kesselwagentyp“ nur eingeschränkt. Wurden die Wagen von unterschiedlichen Einstel-

lern oder bei unterschiedlichen Herstellern in Auftrag gegeben, hatten sie im Wesentlichen zwar die gleichen Bauartmerkmale und Hauptabmessungen, differierten aber oftmals in zahlreichen Details.

Hinzu kamen zahlreiche Umbauten, die nicht nur kleine Baugruppen betrafen, sondern bisweilen neue Kombinationen von Kesseln und Untergestellen ergaben: Alte Kessel wurden auf neuen Untergestellen weiterverwendet und umge-

Kesselwagen beim Vorbild und im Modell



94 981 mit einer bemerkenswerten Rangierabteilung 1958 im Hamburger Hafen. Der erste Wagen ist ein mit Ölfässern beladener Om. Es folgen drei unterschiedliche Verbandsbauart-Kesselwagen der DEA (wir werden in diesem Buch die eigentlich nicht korrekte Bezeichnung für alle nach den technischen Bedingungen für den Bau der Privatgüterwagen (TVP) ab 1909 gebauten Wagen verwenden). Daran anschließend vermutlich ein ehemaliger Länderbahnwagen, ein Omm 53 oder 55, ein Chargenwagen mit drei Behältern und ein Dreikammerkesselwagen der VTG. Von den folgenden sieben Kesselwagen lassen sich vier noch identifizieren: der erste gehört der Esso AG, die drei weiteren der DEA. Dass der Fotograf selbst auf einem Dreikammerwagen steht, sei nur am Rande erwähnt. (Foto Jürgen Hagemann)

kehrt stattdessen man gebrauchte Untergestelle mit neuen Kesseln aus. Die Ausrüstung von Kesseln mit Isolierung, die Erneuerung der Laufwerke und Bremsanlagen oder die Verwendung eines Kesselwagens für ein gänzlich anderes Ladegut waren nicht die Ausnahme, sondern eher die Regel.

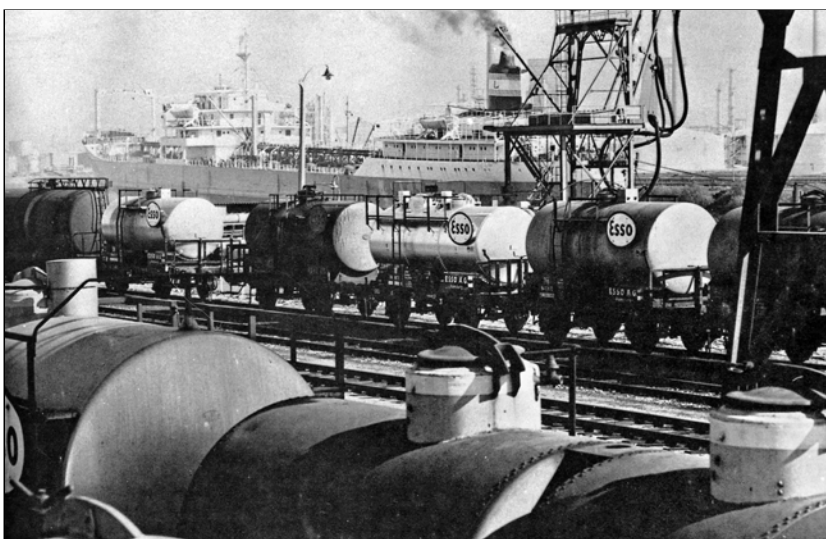
Es galt also erst einmal anhand der vorhandenen Unterlagen – Lieferlisten, Bestandslisten, Zeichnungen und Fotos – Licht ins Dunkel zu bringen, die Kesselwagen zu sortieren und zu katalogisieren und schließlich eine sinnvolle Gliederung für die Bücher herauszuarbeiten.

Bei einem höchsten Gesamtbestand von über 50.000 Kesselwagen – alle Bauarten – während des Zweiten Weltkriegs und den zumindest für Westdeutschland recht genau bekannten Beschaffungszahlen für den Zeitraum nach 1945 ist davon auszugehen, dass in Deutschland über den

gewählten Betrachtungszeitraum von 1880 bis zum Jahr 2013 rund 100.000 Kesselwagen im Einsatz waren.

Zwar steht uns ein Fundus von etwa 5.000 Kesselwagenfotos – mehrfach fotografierte Wagen nicht mitgezählt – zur Verfügung, das sind das fünf Prozent des Bestandes; viele Wagen sind also nicht oder während ihrer Einsatzzeit von oftmals über 40 Jahren nur ein einziges Mal dokumentiert. Vor diesem Hintergrund ist es allein aufgrund der Quellenlage unmöglich alle Kesselwagen und ihre Varianten lückenlos vorzustellen.

Auch wenn für die Nachkriegszeit sehr viel mehr Informationen vorliegen, erlaubt der zur Verfügung stehende Platz nicht alle Wagen mit ihren Bauartvarianten in Form von Fotos und Zeichnungen vorzustellen. In Güterwagen Band 7 beschränken wir uns daher darauf alle wichtigen Typen zweiachsiger Kesselwa-



Leider existiert dieses Werbefoto, vermutlich im Hamburger Hafen in den 50er-Jahren aufgenommen, nur noch als Reproduktion: Im Vordergrund stehen zweiachsige Kesselwagen der unterschiedlichsten Bauarten, im Hintergrund am Raffinerie-Kai liegt ein Tanker, der vermutlich gerade mit einer Ladung Rohöl angekommen ist. (Foto Esso AG, Slg. SC)

gen zum Transport brennbarer Flüssigkeiten mit Bauartvarianten und – soweit möglich – mit Bildern aus unterschiedlichen Epochen vorzustellen.

Dabei zeigen wieder zahlreichen Zeichnungen die häufigsten und damit wichtigsten Typen mit ihren Varianten. Den Schwerpunkt haben wir dabei auf Wagen gelegt, die in großen Stückzahlen gebaut worden sind, sowie auf die wenigen Wagen, die auch als brauchbare H0-Modelle erhältlich sind.

Ebenso interessant wie die technische Entwicklung der Wagen ist auch die Veränderung ihres Aussehens im Laufe der Jahre. Viele Firmen haben in dem hier betrachteten Zeitraum von über 100 Jahren Unternehmensform und Namen z. T. mehrfach gewechselt. Als Folge daraus hat sich auch die Farbgebung ihrer Kesselwagen verändert, manche Einsteller haben Wagen mehrfach umlackiert.

Da dieser Aspekt für die Nachbildung im Modell von wesentlicher Bedeutung ist, wollen wir – neben Vorschlägen und Anregungen für Modellbauten – dies in ergänzenden Broschüren aufzeigen. Hier werden wir exemplarisch ausgewählte Einsteller – von Mineralölfirmen bis hin zu kleinen Ölhändlern sowie in den Folgebänden von Chemikonzernen und Vermietgesellschaften – vorstellen; selbstverständlich ergänzt mit der

Während Wagen für „weiße Ware“ in Unternehmensfarben gestrichen wurden, waren Wagen für Öl und Teer meistens schwarz, wie der im Oktober 1949 in einem Shell-Tanklager in Hamburg fotografierte Wuppertal 542 723 [P]. (Foto Albert Cusian, Slg. Johannes Matthießen)



Bis 1955 firmierte die spätere Mobil Oil unter Deutsche Vacuum Oel Aktiengesellschaft. Das Foto zeigt eine Reihe unterschiedlicher Kesselwagen noch mit dem Pegasus als Firmensignet. (Foto Mobil Oil, Slg. SC)



Darstellung der Firmenlogos im Wandel der Zeit sowie Angaben zu den Unternehmensfarben bzw. zu den Farben, in denen die Kesselwagen lackiert waren.

Modell

Bevor wir im Folgenden Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten

und ihre H0-Modelle vorstellen, bedarf es noch einiger Erläuterungen; sinngemäß gelten sie auch für Kesselwagen in anderen Spurweiten.

Zwar existiert inzwischen eine nahezu unüberschaubare Zahl von „Modellen“, nur haben viele von ihnen wenig mit dem Vorbild gemeinsam. Un-

terscheiden muss man nach zwei Kategorien. Zum einen gibt es Nachbildungen, bei denen man sich fragt welches Vorbild hier eigentlich Pate gestanden haben soll. Solche Wagen werden wir gar nicht erst vorstellen. Gleiches gilt auch für inzwischen veraltete Konstruktionen, deren Abmessun-

Noch einmal der Werksbahnhof der Badischen Anilin und Sodafabrik, diesmal jedoch am 27. Juli 1927. Der Zug, den 55 2543 zieht, besteht fast ausnahmslos aus Verbandsbauart-Kesselwagen, wobei sich bei näherer Betrachtung zahlreiche Unterschiede bei den Bühnen und Leitern und der Anordnung der Signalstützen erkennen lassen. (Foto BASF, Slg. Hans-Dieter Kienitz)



Kesselwagen beim Vorbild und im Modell



Zwar ist diese Aufnahme von O & K vermutlich eher zur Präsentation der Kleinlok entstanden als wegen der Kesselwagen, aber in diesem Buch sind letztere das Hauptmotiv: fünf Verbandsbauartwagen, vorn der Berlin 591 635 [P] der Reichsmonopolverwaltung für Branntwein, an dritter Stelle ein Dreikammerwagen. (Foto O & K, Slg. SC)

ver Lackierungsvarianten“, bei denen Chemiekesselwagen zu Mineralölwagen mutieren oder ein vierachsiger Teerkesselwagen bunte Anstriche erhält, die es beim Vorbild nie gegeben hat – übrigens existieren von dem besagten Wagentyp inzwischen weit mehr Beschriftungsvarianten als es in 1:1 gebaute Exemplare gab ...

Warum schreiben wir das hier so ausführlich? Trotz der eingangs erwähnten Vielzahl von Modellen, genauer gesagt Farbvarianten, ist die tatsächliche Anzahl verfügbarer Kesselwagennachbildungen sehr überschaubar; bei großzügiger Betrachtung kommt man etwa auf ein Dutzend Grundformen zweiachsiger Mineralölkesselwagen. Auf den folgenden Seiten werden wir diese Modelle jeweils in einer authentischen Lackierungs- und Beschriftungsvariante mit den üblichen, bereits aus den bisherigen Büchern z.T. bekannten kleinen Verbesserungen vorstellen.

Als vorbildgerecht bewerten wir die Kesselwagen, die die wesentlichen Bauartmerkmale wiedergeben und in allen Baugruppen (annähernd) maßstäblich sind. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Vorgaben auch bei den genormten Kesselwagen zahlreiche Abweichungen im Detail zuließen. So konnten Dome, Entleerungseinrichtungen, Aufstiege, Bühnen etc. sowohl von Hersteller zu Hersteller diffe-

gen und Proportionen nicht stimmen.

Zum anderen ist es gängige Praxis, dass grundsätzlich gelungene Nachbildungen eines Vorbilds in zahlreichen mehr oder weniger passenden Farb- und Beschriftungsvarianten immer wieder reanimiert werden. Hiergegen ist auch solange nichts einzuwenden, wie diese Varianten halbwegs realistisch sind – und schließlich lassen sich nur durch Farbvarianten die nicht gerade geringen Entwicklungs- und Formkosten amortisieren.

Daneben gibt es Ausführungen, die in das Reich der Phantasie gehören. Schon beinahe klassische Beispiele hierfür sind ARAL-Kesselwagen in aktueller blau/weißen Unternehmensfarbe – bereits in den 60er-Jahren verkaufte ARAL die letzten eigenen Wagen –

oder gelbe Kesselwagen mit dem heutigem Shell-Schriftzug. Gelbe Shell-Kesselwagen lassen sich bis 1967 belegen, bereits ab 1962 erfolgte sukzessive die Umstellung des Anstrichs auf grau mit gelber Tafel (in der bereits Anfang der 50er-Jahre bei isolierten Wagen eingeführten Form).

Wie schon in den 50er-Jahren orientieren sich Modellbahnhersteller bei der Farbgebung von Kesselwagen auch heute gern an der Lackierung der Tanklastwagen der Unternehmen. Rote Gasolin-Kesselwagen gehören aber ebenso in das Reich der Phantasie wie grüne, in Deutschland eingestellte BP-Kesselwagen. Nach allen vorliegenden Wagenkarten sowie der Auskunft eines seit 1956 in der BP-Transportabteilung beschäftigten ehemaligen Mitarbeiters waren

BP-Kesselwagen grau (zumindest nach 1955). Als einziger wurde 1991 der 735 5 018 bei Kaminski grün lackiert und war so bis 1994 im Einsatz.

Zur Ehrenrettung der Modellbahnhersteller muss jedoch angemerkt werden, dass einige Mineralölfirmen in der Vergangenheit die Verwendung ihrer alten Logos untersagten und nur Modelle in aktuellen Unternehmensfarben zuließen. Zwar war zwischenzeitlich die Situation für Modellbahnhersteller entspannter, neuerdings haben aber Mineralölkonzerne wie z. B. Shell Markenrechte an ihren Firmenzeichen als neue Einnahmequelle entdeckt und bitten mit Lizenzgebühren letztendlich auch hier die Verbraucher zur Kasse.

Neben grundsätzlich falsch lackierten Kesselwagen gibt es auch noch eine Reihe „kreati-

Gelbe Shell-Kesselwagen gab es bereits Ende der 20er-Jahre, wie dieses Foto belegt. Es zeigt den von Van der Zypen & Charlier am 26.6.28 an die Rhenania-Ossag Mineralölwerke Aktiengesellschaft Düsseldorf gelieferten Austauschbauwagen Elberfeld 541 811 [P] mit 24,6 m³ Kesselinhalt. (Werkfoto Van der Zypen & Charlier, Slg. HW).



Und auch Kesselwagen mit großen blau-weißen B.-V.-Aral gab es schon in den 30er-Jahren. Einsteller des von Orenstein & Koppel gebauten 19,2-m³-Wagens Essen 503 664 [P] zum Transport von Benzin, Benzol, Toluol und Spiritus war die Deutsche Ammoniak Verkaufs-Vereinigung G.m.b.H. Bochum (Werkfoto O&K, Slg. Klaus Holl)



Kesselwagen beim Vorbild und im Modell



Nicht nur die großen Mineralölfirmen benutzten ihre Wagen als Werbeträger. Noch in den 90er-Jahren präsentierten sich die Ölwagen der Deutschen Veedol GmbH mit aluminiumfarbenen Kesseln und Emailletafeln: auf dem Foto links (nur z. T. im Bild) der 703 2 146 [P], im Vordergrund der 724 4 109 [P] – beides geschweißte 20-m³-Kesselwagen – und dahinter der isolierte 703 2 157 [P], aufgenommen 1983 auf dem Gelände der Veedol-Niederlassung in Hamburg-Harburg.



Kaum ein Wagentyp ist so häufig umlackiert worden, wie die 1960/61 von der Waggonfabrik Uerdingen für die DEA gebauten Mineralölkesselwagen mit 36 m³ Inhalt. Das Foto zeigt einen Wagen dieser Serie, den 735 5 194 [P] – Einsteller war inzwischen die Deutsche Texaco AG – im Sommer 1984 im Gbf Hamburg-Harburg in seinem inzwischen dritten Aussehen; zwei weitere sollten bis zur Ausmusterung bzw. dem Verkauf Mitte der 90er-Jahre noch folgen. (Fotos Peter Driesch)

rieren als auch entsprechend den Kundenwünschen unterschiedlich ausgeführt werden.

Bei Großserienmodellen lassen sich diese Varianten nicht oder nur bedingt – oftmals verbunden mit erheblichen Kosten für Formänderungen – umsetzen. Kesselwagen, deren

Grundmodell stimmt und für die belegt ist, dass es vergleichbare Wagen bei einem Einsteller gegeben hat, betrachten wir als authentisch. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass nur ein Bruchteil der Wagen bildlich dokumentiert ist und es daher

durchaus möglich ist, dass die weitere Wagen, von denen keine Fotos existieren, genau dem Modell entsprechen.

Darüber hinaus kann man – unter Verwendung von Komponenten verschiedener Ausgangswagen und von in Vorbereitung auf dieses Buch

entwickelten Bauteilen – weitere Modelle von Kesselwagen nach authentischen Vorbildern schaffen. Die Vorstellung einiger dieser aufwendigen Umbauten soll jedoch dem bereits in Vorbereitung befindlichen MIBA-Report vorbehalten bleiben.

Als 042 356 am 27. Juli 1976 mit dem Ng 65682 Lingen–Rheine am Block Mehringen vorbeirrte, dominierten bereits Drehgestellkesselwagen das Bild der Züge. Dennoch waren Zweiachser keine Seltenheit. An der Zugspitze liefen ein für den Fährbootverkehr geeigneter Chemiekesselwagen sowie ein 30-m³-Kesselwagen Uerdinger Bauart in der damals aktuellen rot-weißen Esso-Lackierung und noch mit Esso-Emailletafeln. Dahinter sowie an sechster Stelle im Zug isolierte 63-m³-Kesselwagen der Einheitsbauart, dazwischen zwei nach 1950 gebaute Drehgestellwagen. Von den Bäumen halb verdeckt schließlich noch ein Drehgestellwagen russischen Ursprungs. Den Chemieesselwagen und die Drehgestellwagen werden wir in den Folgebänden ausführlich vorstellen. (Foto Stefan Carstens)





Der am 11.9.22 gelieferte München 521 132 [P] der Mineralöwerke Rhenania A.-G. Düsseldorf – Zweigniederlassung Regensburg (und daher in Bayern eingestellt). Die doppelten Nietreihen verbinden zum einen die innenliegenden Böden mit den Kesselmänteln bzw. zum anderen die Bleche der Kesselmäntel. Für frühe Mehrkammerwagen nicht ungewöhnlich war die Ausrüstung mit – durch Vorhängeschlösser gesicherten – Schlauchkästen. Ob jedoch weitere Rhenania-Wagen diesen aufwendigen Anstrich erhalten haben, erscheint fraglich. (Werkfoto V. d. Zypen & Charlier, Slg. SC)

Mehrkammerwagen (Verbandsbauart)

Einsteller / Wagennr. (exemplarisch)

DRB DAPG ⁴⁾ Hmb 506 338 – ... 342
 Kar 546 076 – ... 081
 R.Ossag ³⁾ Mü 521 132
²⁾ Wpt 542 129 – ... 130
1948 DEA ²⁾ Hmb 525 278
DB 1952 Esso ⁴⁾ 584 409 – 585 346
DB 1966 DEA ²⁾ 001 1 382
 Esso ⁴⁾ 000 2 996
DR 1952 Z 51-01-01 ff. ¹⁾

DR 1966 Z → Uh 070 0000 ff. ¹⁾
DR 1977 Uh [7051] 070 0000 ff. ¹⁾

¹⁾ auch andere Bauarten

^{2) 3) 4)} Anzahl Abteilungen (2, 3 oder 4)

Einsatzzeitraum/Bestände

Hersteller V. d. Zypen & Charlier,
 Herbrandt u. a.
 Baujahre 1911–1925
 Gebaute Stückzahl < 100
 Letztes Einsatzjahr ca. 1970

Technische Daten

LüP/Achsstand 8800 / 4000 mm
 Kesselvolumen 19,2, z.T. 21,0 m³

Heizung / Isolierung – / –
 Ladegut Erdöle, Teeröle, Öle u. a.
 → Brennb. Flüssigkeiten

Ladegewicht 15,0–18,0 t
 Tragfähigkeit 15,75–18,8 t
 Lastgrenze A/B/C 16,0 t
 Eigengewicht 11400–13470 kg
 Untergestell genietete Profilträger
 Bremsbauart Hbr. / ab 1924 Kk-G

Die bisher gebauten Kesselwagen mit mehreren Behältern waren zum einen teuer in der Anschaffung und mussten – insbesondere mit drei oder vier Behältern – länger ausgeführt werden, als Wagen mit Einkammerbehältern. Für drei Behälter wurden sechs Böden be-

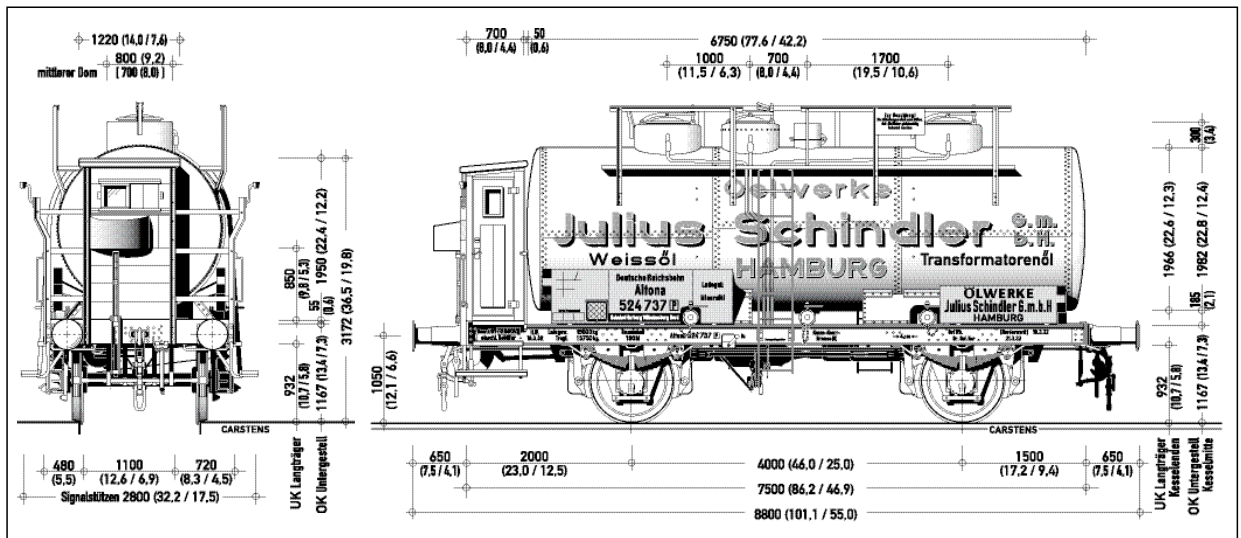
nötigt, die Baulänge des Wagens wuchs um etwa 500 mm.

Etwa gleichzeitig mit Einführung der Verbandslaufwerke und Bremsanlagen bauten die Waggonfabriken daher Partiewagen in der Regel mit nur noch einem Behälter, der mit mittleren Böden in mehre-



Der am 27.5.11 von Van der Zypen und Charlier an die Benzinwerke Wilhelmsburg G.m.b.H. gelieferte Altona 502 924 [P] war zwar genau genommen kein Verbandsbauartwagen, da er noch eine Bremsanlage der Länderbahnbauart besaß, aber das Foto zeigt den einzigen bekannten Vierkammerwagen mit einem Behälter. (Werkfoto V. d. Zypen & Charlier, Slg. RWWA)

Der vermutlich erst nachträglich aus einem Einkammerwagen zu einem Mehrkammerwagen umgebauten Altona 524 737 [P] von Julius Schindler – auffällig insbesondere die unterschiedlichen Dome und Bedienplattformen. Rekonstruktion nach einem Werkfoto der Waggonfabrik Quedlinburg.



re Kammern unterteilt war; ein Dreikammerwagen benötigte jetzt nur noch vier statt sechs Böden bei der Vorgängerbauart. Üblich waren Bauformen mit zwei oder drei Kammern, Wagen mit vier Kammern wurden nun nur noch in sehr geringen Stückzahlen gebaut.

Das Bild der Mehrkammerkesselwagen war sehr uneinheitlich. Dies betraf sowohl die unterschiedliche Anordnung von Domen und Ventilspindeln (und ggf. deren Schutzkappen), als auch von Ausläufen, Laufstegen und Anschlagtafeln – letztere bedurften bei Drei- und Vierkammerkesseln Sonderformen – entweder geteilt oder höhere Platzierungen – um die Ausläufe nicht zu verdecken.

Grundsätzlich waren die Ventilspindeln bei älteren Verbandsbauartwagen innerhalb

der Dome angeordnet, etwa ab 1915/16 neben den Domen. Bei Zweikammerwagen waren die Ausläufe in der Regel zur Wagenmitte orientiert. Bei Dreikammerwagen gab es außen oder innen neben den äußeren Domen oder innerhalb der Dome liegenden Ventilspindeln. Außerdem erhielten neue Kes-

selwagen ab Anfang der 20er-Jahre Kunze-Knorr-Druckluftbremsen, ältere Wagen rüstete man entsprechend nach.

Obwohl Mehrkammerkesselwagen mit einem unterteilten Kessel die Regelbauform waren, beschafften F. Thörl's Vereinigte Harburger Ölfabriken AG im April 1927 mindes-

tens noch ein Zweikammerwagen mit einem Gesamtvolumen von 20 m³ und getrennten Kesseln, jedoch mit Laufwerken und Bremsanlagen nach Verbandsbauart-Grundsätzen. Bildlich belegt ist der von Kaminski gebaute (oder umgebaut?) Altona 525 017 [P] (s. S. 18).



Bei dem am 17.9.24 an die Mineralölwerke Rhenania A-G. gelieferten Eiberfeld 542 130 [P] waren die Anschriften deutlich einfacher ausgeführt als bei dem links oben gezeigten Wagen. Außerdem verzichtete man nun auf die Schlauchkästen. (Werkfoto V. d. Zypen & Charlier, Slg. SC)

Der von O&K 1922 gebaute, um 1950 fotografierte Hamburg 525 278 [P] der DEA war ist für einen Zweikammerwagen sehr ungewöhnlich ausgeführt: Die Dome waren asymmetrisch angeordnet und der Wagen verfügte nur über eine Ventilspindelabdeckung – die zweite Ventilspindel befand sich innerhalb des Domes. (Foto DEA, Slg. SC)



Hinter dem 001 1 382 [P] der DEA, aufgenommen im Juli 1969 in Heilbronn, verbarg sich der bereits links gezeigte, 1922 gebaute Wagen. Zwischenzeitlich hatte man u. a. das Bremserhaus demontiert, die Überwurfbügel der Domverschlüsse erneuert und Rahmen für DEA-Tafeln angebaut. (Foto Joachim Claus)



19,2 m³ Kesselwagen (Austauschbau)



Der am 30.11.26 für die Harburger Oelwerke Brinckman & Mergell gebaute Altona 526 520 [P] zum Transport pflanzlicher Öle und Fette repräsentiert die frühe Form der 19,2-m³-Austauschbaukesselwagen mit genietetem Behälter. (Werkfoto Westwaggon, Slg. RWWA)

19,2 m³ Kesselwagen (Austauschbau)

Einsteller / Wagennr. (exemplarisch)

DRB Arenbg	Esn 503 003 – 503 005	DB 1952 Rheinstahl	507 039 – ... 040
	HOBUM Hmb 526 520	DB 1952 HOBUM	579 603
	DAPG	Esso	585 474 – 585 613
	Ebano Hmb 526 800 – 527 009	VTG	586 056 – 587 572
	Ölvereine 901 001 – 905 999	DB 1966 HOBUM	000 3 338
		Esso	000 3 047 – ... 170
		VTG	070 5 764 – ... 863
		DB 1980 VTG	703 0 008 – ... 066
		HOBUM	703 2 059

DR 1952 Zw 7-50-01-01, Z 51-01-01 ff. ¹⁾	DR 1980 Z-w [7051]	720 7000 ff. ¹⁾
DR 1966 Z → Uh	070 0000 ff. ¹⁾	¹⁾ auch andere Bauarten
Zw → Uh-w	700 1000 ff. ¹⁾	
	705 1000 ff. ¹⁾	
DR 1977 Uh [7051]	070 0000 ff. ¹⁾	
Uh-w [7051]	700 1000 ff. ¹⁾	
	705 1000 ff. ¹⁾	
DR 1980 Z [7002]	700 2000 ff. ¹⁾	
Z-w [7002]	707 2000 ff. ¹⁾	

Einsatzzeitraum/Bestände

Hersteller	Westwaggon, Talbot, LHW, Wg. Uerdingen u.v.a.
Baujahre	1928–1938
Gebaute Stückzahl	> 1.000
Letztes Einsatzjahr	1983

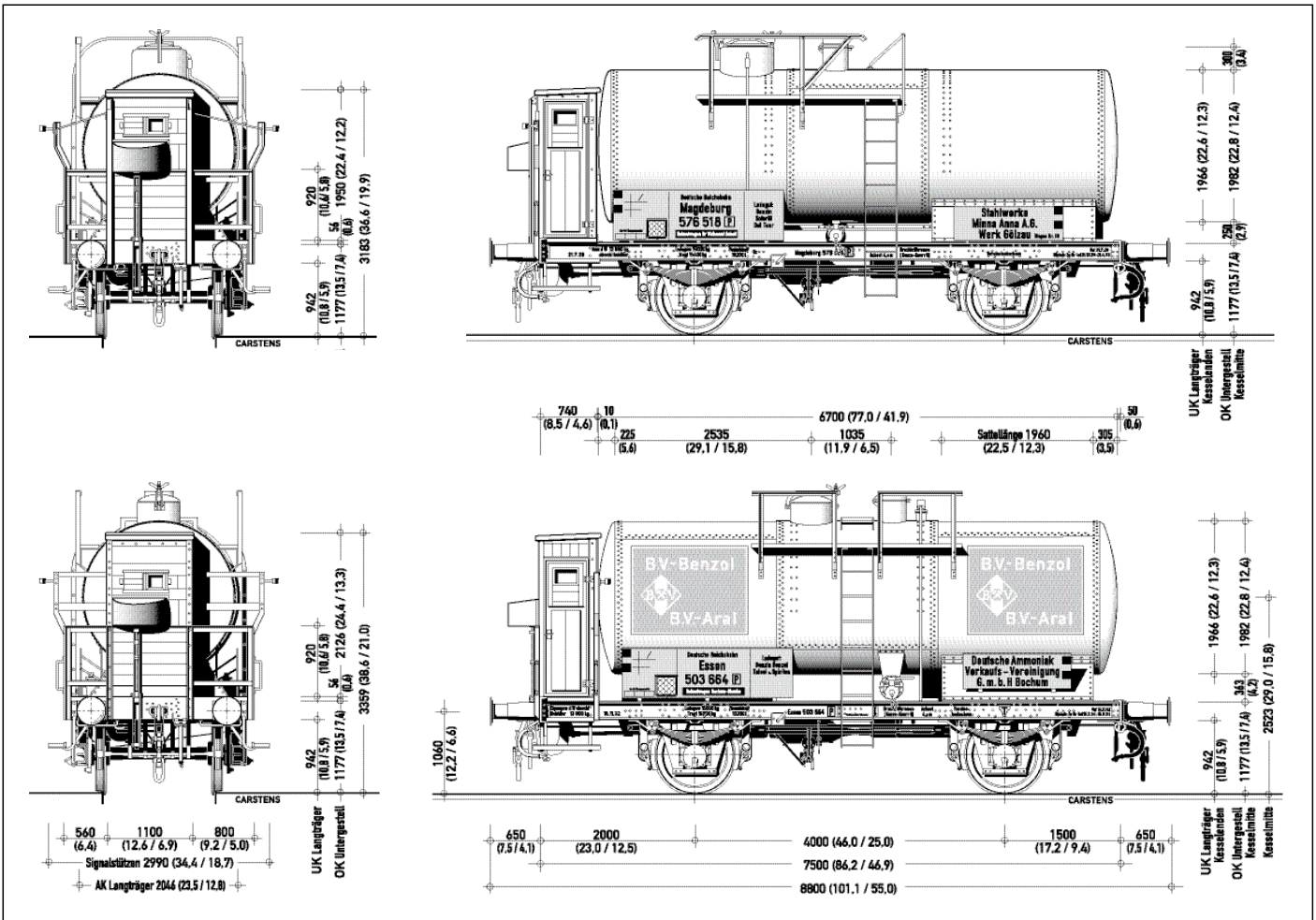
Am 23.6.32 lieferte MAN den München 521 435 [P] an die Städt. Gas- u. Wasserwerke Nürnberg. Der Kessel war weiterhin genietet, die Sattelböcke hatten immer noch die MAN-typische Bauform und in Bayern galt nach wie vor die Sonderregelung, dass alle Privatwagen bei der RBD München einzustellen waren. (Werkfoto MAN, Slg. SC)



Den Dresden 700 464 beschaffte die Deutsche Reichsbahn am 23.8.35 bei Westwaggon gemäß Ladegutsangabe zum Transport von Dieselmotorentreiböl und stellte ihn als Ölwagen des Betriebsstoffhauptlagers Dresden-Friedrichstadt ein. Er besaß bereits einen geschweißten Kessel (Werkfoto Westwaggon, Slg. SC)



19,2 m³ Kesselwagen (Austauschbau)



19,2-m³-Kesselwagen mit Austauschbau-Laufwerken und genietetem Kessel. Ganz oben der 1928 gebaute, noch in vielen Komponenten der zuvor gebauten Verbandsbauartwagen entsprechende 576 518 [P] der Stahlwerke Minna-Anna A.G. Darunter der Anfang der 30er-Jahre gebaute 503 664 [P] der zum BV gehörenden Deutschen-Ammoniak Verkaufs-Vereinigung mit hohem Bremserhaus und höher liegendem Kessel (s. Foto S. 8).

Technische Daten

LüP/Achsstand	8800 / 4000 mm
Kessellänge/Ø	6600 / 1950 mm ¹⁾
Kesselvolumen	19,2 m ³
Heizung / Isolierung	z.T. / z.T.
Ladegut	Heizöl, Teeröle, u.a. → Brennbl. Flüssigkeiten
Ladegewicht	16,0–18,5 t
Tragfähigkeit	16,5–19,0 t
Lastgrenze A/B/C	16,0–19,0 t
Eigengewicht	11800–14500 kg
Bremsbauart	Kk-G ¹⁾ z.T. zuzügl. Isolierung

abw. techn. Daten ab Bj. 1937

LüP/Achsstand	8800 / 4500 mm
Bremsbauart	Hik-G

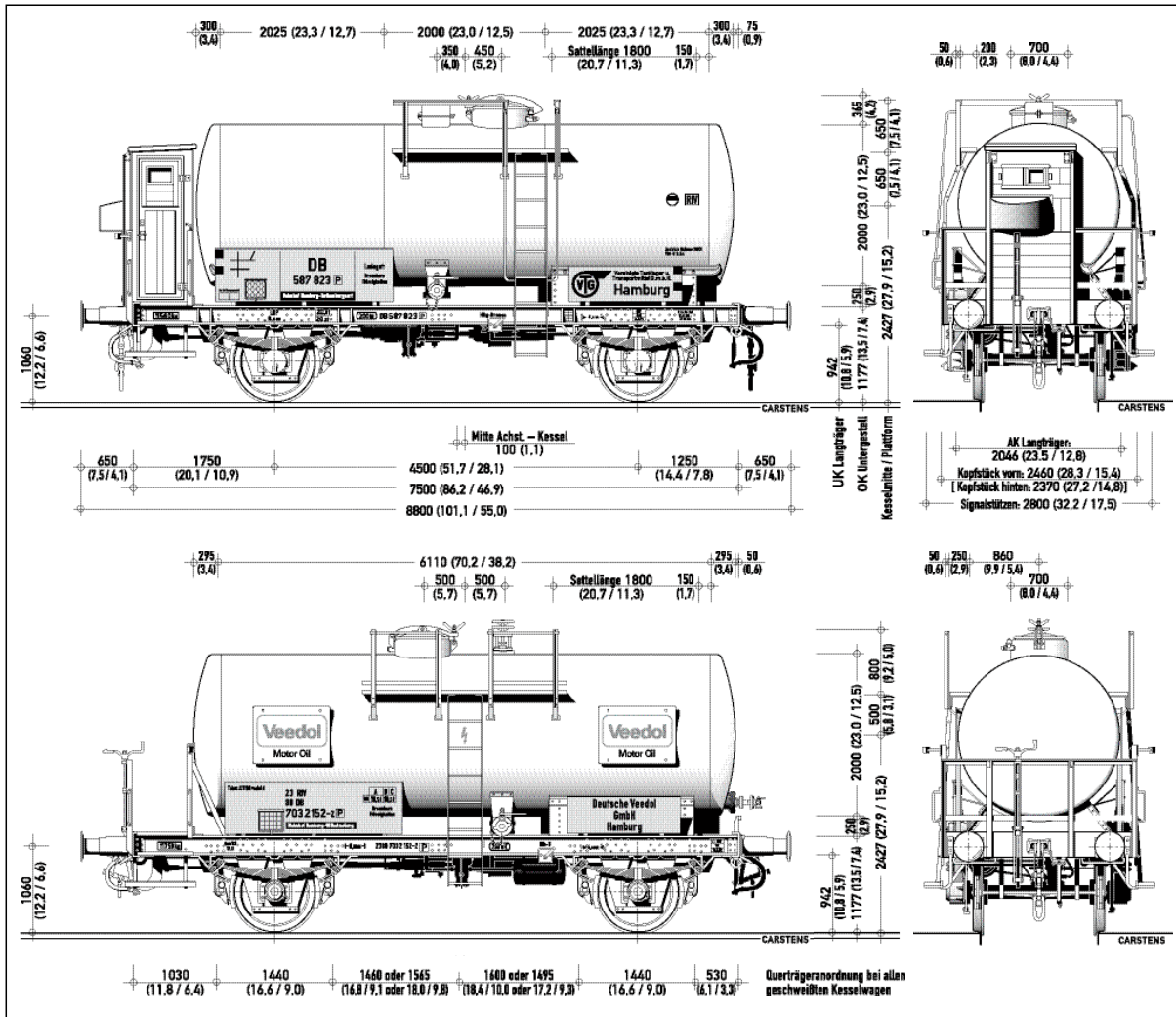
Ab 1928 gebaute 19,2-m³-Kesselwagen erhielten ebenfalls Untergestelle mit Laufwerken der Austauschbauart. Gebaut wurden diese Wagen in unzähligen Kleinaufträgen für verschiedene Einsteller in konventioneller Ausführung.

Exemplarisch seien hier genannt die Schwelwerke Minna Anna A.G. in Götzau oder die Königsberger Handels-Compagnie. Diese Wagen erhielten bis Anfang der 30er-Jahre in der Regel noch genietete Behälter, wobei genietete und geschweißte Kessel über mehre-

Der 585 500 [P] der Esso AG stammte aus einer Serie von 170 Wagen, die die Ebano 1928/29 für den Transport u. a. von Erdölpech und Bitumen bei den Linke-Hofmann-Werken in Köln-Ehrenfeld beschaffte. Die Ebano ging, ebenso wie die D.A.P.G., nach 1945 in der Esso AG auf. Das Foto zeigt den Wagen im Heimatbahnhof Hamburg Unterelbe Seehafen vermutlich unmittelbar nach der Zwischenbremsuntersuchung am 16.5.53 aufgenommen. Er war mit Heizung und Isolierung ausgestattet. (Foto Esso AG, Slg. SC)



20 m³ Kesselwagen (geschweißt)



Stirn- und Seitenansichten geschweißter 20-m³-Wagen:

Oben der Ende 30er-Jahre gebaute 587 823 [P] der VTG mit Bremserhaus und 6650 mm langem Kessel im Zustand um 1955. Obwohl die Behälter inzwischen genormt waren, gab es weiterhin zahlreiche Abweichungen im Detail. Dies betraf insbesondere die Anordnung der Bremsanlage, die Arbeitsplattformen und die Dome und Auslässe. Selbst 75 mm höher liegende Kessel sind belegt.

Unten der 703 2 152 [P] der Deutschen Veedol G.m.b.H. mit 6700-mm-Behälter, abweichender Geländeform und einer Ventilspindel ohne Abdeckhaube.

Auch als Dienstgüterwagen fanden die 20-m³-Kesselwagen Verwendung. Benutzt wurden sie in erster Linie zum Transport von Heizöl und Dieselkraftstoff. Viele rüstet die DB nachträglich mit einem auf dem Kesselscheitel angeord-

neten Steg und beidseitigen Arbeitsplattformen aus Gitterrosten aus. Ebenso viele erhielten einseitig eine Pumpe und einen Schlauchanschluss zur Betankungen der Heizungskessel von Betriebsstellen wie z. B. Stellwerken.

Modell

Zusammen mit dem isolierten Kesselwagen hat Liliput auch mehrere Varianten des 20-m³-Wagens ausgeliefert: Mit und ohne Bremserhaus, mit und ohne Einstellertafel sowie mit

unterschiedlichen Bühnen auf dem Kessel.

Auch bei diesen Wagen hätte man sich etwa 2/10 mm dünnere Bühnengeländer und eine bessere Lösung für die Untergestellenden gewünscht, da unter deren Abdeckung der

Viele Bahndienstkesselwagen, so auch den Hamburg 159 943 3 001, aufgenommen 1984 im Gbf Hamburg-Harburg, stattete die DB zum Befüllen von Heizöltanks einseitig mit einer Pumpe und einem fest installierten Schlauchanschluss aus. Die meisten erhielten außerdem neue Bedienplattformen mit stirnseitigem Zugang. (Foto: Peter Driesch)

Auf der anderen Wagenseite behielten die Wagen das normale Auslassventil. Das Foto zeigt den Hamburg 159 943 3 136 im Oktober 1987 im Bf Hamburg-Rothenburgsort, unter dem Wagen ist der Schlauch zu erkennen, mit dem gerade der Heizöltank der Bahnmeisterei aufgefüllt wird. (Foto SC)





Wie alle bekannten 20-m³-Kesselwagen der Deutschen Veedol G.m.b.H. hatte auch der 703 2 148 [P], aufgenommen 1983 in Hamburg-Wilhelmsburg, vergleichsweise weit unten am Kessel befestigte symmetrische Arbeitsbühnen mit mittig angebrachter Leiter. Außerdem hatten alle Wagen eine Heizeinrichtung. (Foto Peter Driesch)

Der 000 5 825 [P] der Mobil Oil A.G., aufgenommen im März 1970 in Würzburg, entsprach der klassischen Bauform der 20-m³-Wagen: Genietetes Untergestell, Bühne ohne Bremserhaus, Arbeitsplattformen mit zum Wagenende versetzten Leitern, 600-mm-Dom und eckige Ventilspindelhaube. Nur die Rollenlagerradsätze und Signalstützen auf den Kopfstücken sind erst später hinzugekommen. (Foto Joachim Claus)



gute Gesamteindruck, den das sonst sehr filigrane Untergestell hinterlässt, etwas leidet.

Grundsätzlich ist diese Kritik aber im Vergleich zu vielen sonst angebotenen Kesselwagennachbildungen „Jammern auf hohem Niveau“.

Mit wenigen Handgriffen lässt sich das Untergestell demontieren und kann dann an den Enden mit eingeklebten Profilen verbessert werden.

Für die sonstigen Verfeinerungen gibt es Federpuffer von Weinert, geätzte Zettel-



Der 000 1 391 der Deutschen Texaco AG, unmittelbar nach dessen Aufarbeitung am 2.7.76, ungewöhnlich sind die erhöht angebrachten Signalstützen. Rätsel geben die hellen Streifen im oberen Bereich zwischen dem grünen Kessel und den roten Keilen auf: Sie sind (nicht nur auf den Bildern dieses Wagens) weder in dunklen Bereichen noch auf Schwarzweißfotos zu finden. (Foto DEA, Slg. SC)

Der ursprünglich 1937 gebaute 001 1 981 [P] des Degussa Werk Kalscheuren, eingesetzt zum Transport flüssiger Holzdestillationsprodukte, wurde umfangreich umgebaut. Dabei erhielt er u. a. einen stirnseitigen Aufstieg, gesickte Achshalterbleche und Rollenlagerradsätze. Das Foto zeigt ihn im Jahr 1974 im Bw Hamburg-Wilhelmsburg. (Foto Peter Driesch)



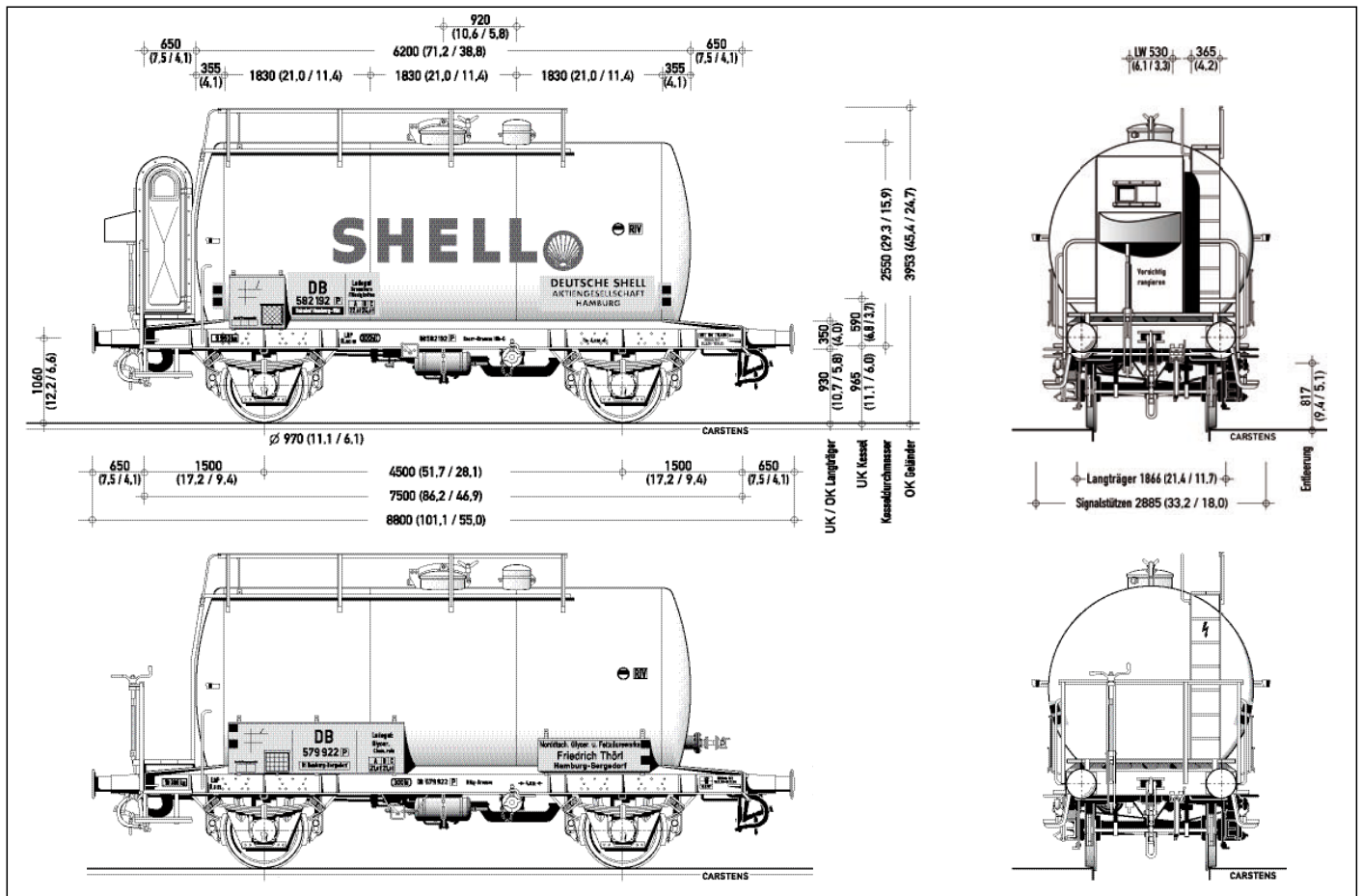
halter von verschiedenen Herstellern, Dome, Ventilkappen, Heizungsstutzen und Ausläufe von CN-Modellbau sowie geätzte Anschriften-, und Einstellertafeln und die dazugehörigen Emailleschilder vom AW Lingen – erhältlich bei

www.wagenwerk.de. Die neuen Anschriften steuern Hermann Gaßner für die Epoche II und III sowie Andreas Nothhaft für moderne Wagen bei. Alle Beteiligten haben bereits vor Erscheinen des Buches etliche Vorarbeiten geleistet.

(Modellbau und Foto Enno Born)



30 m³ Leichtbau – Einheitsbauart



30-m³-Kesselwagen der Einheitsbauart: ganz oben ein Shell-Kesselwagen mit Bremserhaus und mit Heizung im Zustand der 50er-Jahre, darunter ein Wagen von Friedrich Thörl mit Heizung, ebenfalls Mitte der 50er-Jahre.

Parallel zu den 24-m³-Wagen entstand auch eine Ausführung für leichte Produkte. Die beiden Typen unterschieden sich im wesentlichen nur im Durchmesser und in der Länge des Behälters und die dadurch bedingten Anpassungen der Sattellängsbleche. Die Firma Beuchelt verwendete für die Bremsbühnengeländer Profileisen, sonst kamen Rohre zum Einbau.

Allerdings erlangte der größere Einheitswagen bei Weitem nicht die Bedeutung wie die kleinere Variante. Ausschlaggebend hierfür war zum einen, dass in den Jahren zuvor bereits 5.700 Leichtbauwagen Deutzer und Uerdinger Bauart mit 30 m³ Kesselinhalt gefertigt wurden und zum anderen, dass zum Transport von leichten Kraftstoffen inzwischen Drehgestellwagen mit

einer Kapazität von 63 m³ der Vorzug gegeben wurde.

Mit 100 Wagen die größte Serie ging 1943 an den Benzin-Benzol-Vertrieb (BV). Rund 40 Exemplare beschaffte die Olex, zwölf weitere eine Tochtergesellschaft: die Runo-Everth Treibstoff- u. Öl-A.G. Für die Reichs-Kraft-Sprit (RKS) baute die MAN weitere 16 Stück und schließlich erhielt die Rheinpreußen GmbH zehn Wagen.

1949 lieferte die Waggonfabrik Uerdingen nochmals 16 Wagen an Hamburger Firmen: zehn an Johann Haltermann, fünf an die Deutsche Shell AG und einen an die Firma Friedrich Thörl. Die Wagen erhielten alle noch ein Kriegslaufwerk mit Radsätzen mit nur 970 mm Laufkreisdurchmesser.

Die aus dem Benzin-Benzol-Vertrieb Bochum hervorgegangene ARAL AG trennte sich

Der 1943 gebaute München) 521 795 [P] der Runo-Everth Treibstoff- u. Öl A.E. (Werkfoto MAN, Slg. Jochen Deppmeyer)



Der 581 311 [P] der BP hat vermutlich bei der Untersuchung am 9.9.64 außer dem neuen Anstrich auch Rollenlagerradsätze erhalten. (Foto Slg. SC)





Der links im Zustand Ende der 60er-Jahre abgebildete 000 3 274 [P] der Firma Johann Haltermann mit beidseitiger Bedienplattform 1983 auf dem Werksgelände in Hamburg-Wilhelmsburg. (Foto Peter Driesch)



Der 1961/62 in Nürnberg Rbf aufgenommene 30-m³-Kesselwagen der Einheitsbauart 583 431 [P] zeigt, dass die Shell ihre Wagen z. T. bunt durcheinander einnummerte. (Foto Heinz Kühneth, Slg. HW)

bereits Mitte der 70er-Jahre von ihrer Schienenlogistiksparte und damit von ihrem Wagenpark. Zwei Wagen erwarb die Firma Fuchs in Mannheim und setzte sie bis 1996 für Schmieröltransporte ein.

Auch ein Wagen der BP war – als letzter BP-Wagen – noch Ende 1998 in den Bestandslisten geführt, existierte vermutlich jedoch nur noch auf dem Papier. Die Wagen der anderen Firmen schieden alle vor 1993 aus.

Modell

Nachbildungen von Einheitskesselwagen gibt es von Piko und Klein-Modellbahn (KMB). Das Piko-Modell soll hier nicht weiter betrachtet werden, da es aus einer Zeit stammt, in der man alle Abmessungen vergrößert hat, um ein stimmiges Gesamtbild zu bekommen.

Der ebenfalls bereits vor Jahren von KMB entwickelte, oft falsch als „Uerdinger Bauart“ bezeichnete 30-m³-Einheitskesselwagen kann sowohl in den Abmessungen als auch in Bezug auf die Detaillierung auch nach heutigen Maßstäben überzeugen – und ist zum Glück inzwischen wieder von Roco erhältlich. Hervorzuheben wäre noch, dass bereits die KMB-Wagen z. T. separat eingesetzte Tafeln für Werbeschilder hatten (auch wenn deren Abmessungen nicht immer stimmen).

Neben den üblichen Verfeinerungen – Anbau von Federpuffern und Rangierergreifen



Den mit umgebauten Rollenlagerradsätzen ausgestatteten 000 1 367 [P] übernahm die DEA 1969 von ihrer Tochtergesellschaft Rheinpreußen. Das Foto zeigt ihn, inzwischen als Wagen der Deutschen Texaco, im Februar 1976 im Rbf Untertürkheim. (Foto Fritz Willke)

sowie von Bremsumstelltafeln und Lösezügen – lassen sich die für KMB typischen, leider zu flach gravierten Achslager durch solche aus dem Bahnsinn@Shop ersetzen. Auch eine Bremskurbel von Weinert trägt zur Verbesserung des Gesamteindrucks bei.

Alternativ kann man den Wagen – ggf. durch Tausch mit einem anderen KMB-Modell – auch mit dem markanten Blechbremserhaus der Leichtbauwagen ausstatten.

Weiteres Verbesserungspotenzial bieten die Auslaufventile und Heizungsanschlüssen (beides CN-Modell), letztere haben einigen Wagen nachträglich erhalten.

Die weiteren Arbeiten ergeben sich aus dem gewählten konkreten Vorbild. Bei einem Epoche-III-Modell kommen ggf. passenden Einsteller-Werbetafeln (AW Lingen) hinzu. Bis auf wenige Varianten wird man jedoch vsl. um Komplettlackierung und Beschriftung (Gaßner) nicht herum kommen.



Der oben abgebildete Kesselwagen der Einheitsbauart erhielt nur die normalen Verfeinerungen – Federpuffer, Rangierergriffe, Bremsumstellhebel etc. (Modellbau und Foto Marc Heckmann), unten wurden darüber hinaus u. a. an das breite Untergestell angepasste neue Auslaufventile, (CN-Modell) und neue Achslager aus dem Bahnsinn@Shop montiert. (Modellbau und Foto Christoph von Neumann).



24 m³ Kesselwagen

Der am 24.5.57 fertiggestellte 507 235 [P], ein beheizter Zweikammerwagen der Brenntag A.-G., auf der Schiebebühne von Kaminski. Der Wagen war – wie die meisten ab 1957 von Graaff gebauten – mit tiefsitzenden Signalstützen an allen vier Ecken ausgestattet. (Werkfoto Kaminski, Slg. SC)



24 m³ Kesselwagen

Einsteller / Wagennr. (exemplarisch)

1957	Brenntag (2-Kammer)	507 235
	Goldschmidt	546 611, 547 612
	K.Hauke (25 m ³)	579 647
1966	K.Hauke	000 3 376
	Brenntag	000 8 304
	Goldschmidt	001 7 215, ... 216
1980	K.Hauke	708 4 188
	Goldschmidt	708 4 501, ... 502
	Brenntag	717 7 061

Einsatzzeitraum/Bestände

Hersteller	Graaff, Kaminski u.a.
Baujahre	1957–1964
Gebaute Stückzahl	< 40
Letztes Einsatzjahr	ca. 1995

Technische Daten (24 m³)

LüP / Achsstand	8740 / 4500 mm
Kessellänge / Ø	6650 / 2200 mm ¹⁾
Kesselvolumen	24,0 m ³

Heizung / Isolierung	z.T. / z.T.
Ladegut	Pflanzenöle, Teeröle, u.a.
Lastgrenze A (z.T. S)	i.M. 20,0 t
	B (z.T. S/CS) i.M. 24,0 t
	C i.M. 28,0 t
Eigengewicht	i.M. 12000 kg
Untergestell	geschw. Profilträger
Bremsbauart	KE-G, z. T. KE-GP
	¹⁾ ggf. zuzügl. Isolierung

24-m³- und 25-m³-Wagen mit Profilträgeruntergestell – z. T. mit Heizung und Isolierung – wurden von verschiedenen Herstellern, jedoch stets nur in wenigen Exemplaren gebaut. Die Bergbau AG Constantin der Große erhielt mit sechs 24-m³-Wagen schon eine vergleichsweise große Serie. Gleiches galt für acht beheizbare isolierte Wagen zum Transport von Teer und Teerölen, die die

Gesellschaft für Teerverwertung mbH (GfT) in Duisburg-Meiderich beschaffte.

Drei weitere Wagen gingen an die Firmen Schindler (2) so-



Der 579 647 [P], ein am 7.1.59 von Kaminski an Kurt E.F.W. Hauke in Hamburg gelieferter 25-m³-Heizölwagen mit seitlichen Aufstiegen, Heizung und Isolierung. (Werkfoto Kaminski, Slg. HW)

Der 708 4 501 [P] der TEGO Industrie und Bauchemie GmbH war der an Th. Goldschmidt gelieferte 546 611 mit beheiztem 24-m³-Kessel jedoch ohne Isolierung. Das Bild entstand 1984 in Dörz. (Fotos Peter Driesch)

Der isolierte 737 4 122 [P] der Noblee & Thörl G.m.b.H. zum Transport pflanzlicher Öle und Fette, aufgenommen 1980 im Bf Hamburg Unterelbe Seehafen, wurde 1964 als 579 852 [P] abgeliefert.



Einsteller / Wagennr.
(exemplarisch)

1957	Stickst. W-E	502 885 – ... 887
	Metzger	513 001, ... 007
	v. Heyden ¹⁾	519 226 – ... 229
	Dt. Bimoid ¹⁾	546 295
	BfB	557 350 – ... 391
	Becker	580 467 – ... 468
	Schindler ²⁾	580 108
1966	Becker ³⁾	000 1 042 – ... 043
	Schindler → BP ²⁾⁴⁾	000 3 722
	Dt. Bimoid ¹⁾	001 7 021
	Metzger	001 7 800, ... 806
	v. Heyden ¹⁾	001 8 818 – ... 821
	Stickst. W-E ⁵⁾	002 7 566 – ... 568
	BfB	003 3 611 – ... 622
	003 3 653 – ... 682, 003 3 707 – ... 730	
1980	BP ²⁾	705 6 162
	Metzger	708 4 126, ... 130
	Hubbe	708 4 178 – ... 179
	Dt. Bimoid ¹⁾	708 4 268
	v. Heyden ¹⁾	708 4 372 – ... 375
	BfB	735 5 840 – ... 849
	735 5 875 – ... 904, 735 5 924 – ... 941	
	Hüls	736 9 010 – ... 012

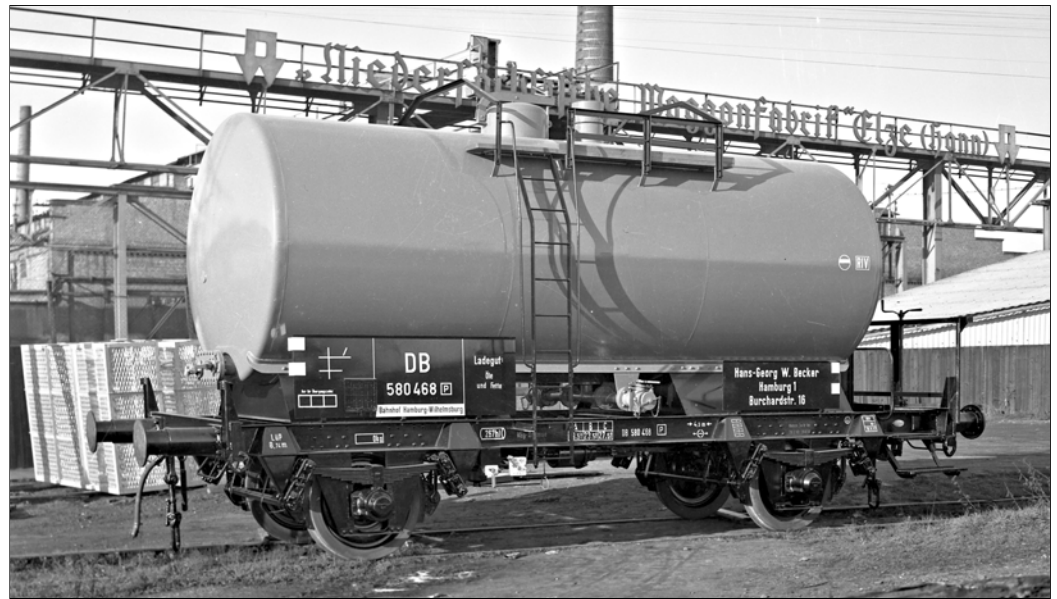
¹⁾ m. Isolierung, ²⁾ Dreikammerwagen,
³⁾ → Hubbe, ⁴⁾ zeitw. EVA, ⁵⁾ → Hüls

Einsatzzeitraum/Bestände

Hersteller:	Graaff, Kaminski, Rodberg, SEAG u.a.
Baujahre	1957–1963
Gebaute Stückzahl	ca. 100
Bestand 31.12.1965	ca. 100
31.12.1980	ca. 80
Bestand 31.12.1993	ca. 50
Letztes Einsatzjahr	ca. 2010

Technische Daten

LüP / Achsstand	8740 / 4500 mm
Kessellänge / Ø	6700 / 2300 mm ¹⁾
Kesselvol.	26,4; 26,5 oder 26,7 m ³
Heizung / Isolierung	z.T. / z.T.
Ladegut	Spiritus, Öle u. Fette, u.a.
Lastgrenze A (z.T. S)	i.M. 20,0 t
B (z.T. S/CS)	i.M. 24,0 t



Der am 29.11.57 fertiggestellte 580 468 [P] der Firma Hans-Georg W. Becker in Hamburg mit einem 26,7-m³-Kessel zum Transport von Ölen und Fetten vor der Kulisse der Niedersächsischen Waggonfabrik Elze (Hann.). (Werkfoto Graaff, Slg. HW)

26,5 m³ Kesselwagen

Lastgrenze C i.M. 28,0 t
Eigengewicht i.M. 12000 kg
Untergestell geschw. Profilträger
Bremsbauart KE-G, z. T. KE-GP
¹⁾ ggf. zuzügl. Isolierung

Die ab 1938 gebauten Kesselwagen mit 26,5-m³- bzw. 26,7-m³-Behältern hatten sich zu einem der häufigsten Wagen für den Transport brennbarer Flüssigkeiten entwickelt. Es verwundert daher nicht, dass man nach dem Zweiten Weltkrieg erneut auf diese Konstruktion zurückgriff und auch diese Wagen in technisch ak-

tualisierter Ausführung mit KE-Bremsen und Doppelschalenlaufwerken weiter baute.

Allerdings entstanden die ersten Wagen erst ab 1957. Obendrein war nun aufgrund höherer zulässiger Achslasten nicht mehr Treibstoff das bevorzugte Ladegut, sondern eher Öl und Teer. Von verschiedenen Waggonfabriken wurden insgesamt nur etwa 100 Wagen gefertigt, die alle durchgehende Satteltragleisten und vom Kesselscheitel aus bedienbare Bodenventile besaßen.

Bemerkenswert ist, dass allein 86 Wagen für die BfB gebaut wurden, die auch bei Spirituswagen mit 22 m³ Inhalt auf die konventionelle Bauweise setzte. Auch die 26,5-m³-Wagen entstanden in mehreren, z. T. deutlich voneinander abweichenden Baulosen.

Bei allen anderen Lieferungen handelte es sich um Einzelstücke oder Kleinstserien mit maximal vier Exemplaren: Wagen ohne Isolierung hatten 1957 die Firma Metzger & Co. in Stuttgart-Zuffenhausen bei Kaminski in Auftrag gegeben,

Der 557 350 [P] der BfB mit einem 26,4-m³-Kessel, aufgenommen 1963 in Nürnberg Rbf, hatte noch eine KE-G-Bremsanlage aber bereits Seilhasenkonsole. (Foto Heinz Kühneth, Slg. HW)



Der am 14.9.59 fertiggestellte 557 069 [P] der BfB, ebenfalls mit 26,4-m³-Kessel und KE-G-Bremsanlage aber mit abweichenden Kesselmaßen, Ausläufen und Geländern sowie Seilösen. (Werkfoto SEAG, Slg. HW)



30 m³ Heizöl-Kesselwagen LHB



Vermutlich einer der letzten dieses Typs: Der 737 6 418 [P] der VTG am 29. Juli 1997 in Bad Segeberg – seine Kesselfrist lief im März 1999 ab. (Foto SC)

30 m³ Heizöl-Kesselwagen LHB

Einsteller / Wagennr.

1956 VTG ¹⁾	519 264 – 519 276
¹⁾	597 275 – 597 499
1957 VTG ²⁾	595 900 – 595 999
1966 VTG ²⁾	072 6 133 – 072 6 232
¹⁾	072 6 236 – 072 6 461
¹⁾	072 6 865 – 072 6 877
1980 VTG ²⁾	737 6 117 – 737 6 174
²⁾	737 6 265 – 737 6 269
¹⁾	737 6 270 – 737 6 449
¹⁾ Baujahr 1956, ²⁾ Baujahr 1957	

Einsatzzeitraum/Bestände

Hersteller	LHB
Baujahre	1956 / 1957
Gebaute Stückzahl	240 / 100
Bestand 31.12.1965	240 / 100
31.12.1980	219 / 62
31.12.1993	140 / 55
Letztes Einsatzjahr	1999

Technische Daten

LüP / Achsstand	8800 / 4500 mm
Kessell. / Ø	6500 / 2500 mm + Iso
Kesselvolumen	30,0 m ³
Heizung / Isolierung	ja / 100 mm
Ladegut	Brennb. Flüssigkeiten Öle, Fette, Bitumenemulsion u.a.
Lastgrenze A (S)	i.M. 19,0 t
B (S/CS)	i.M. 23,0 t
C	i.M. 27,0 t

Eigengewicht i.M. 13000 kg
 Untergestell geschw. Profilträger
 Bremsbauart KE-GP

abw. techn. Daten Baujahr 1957

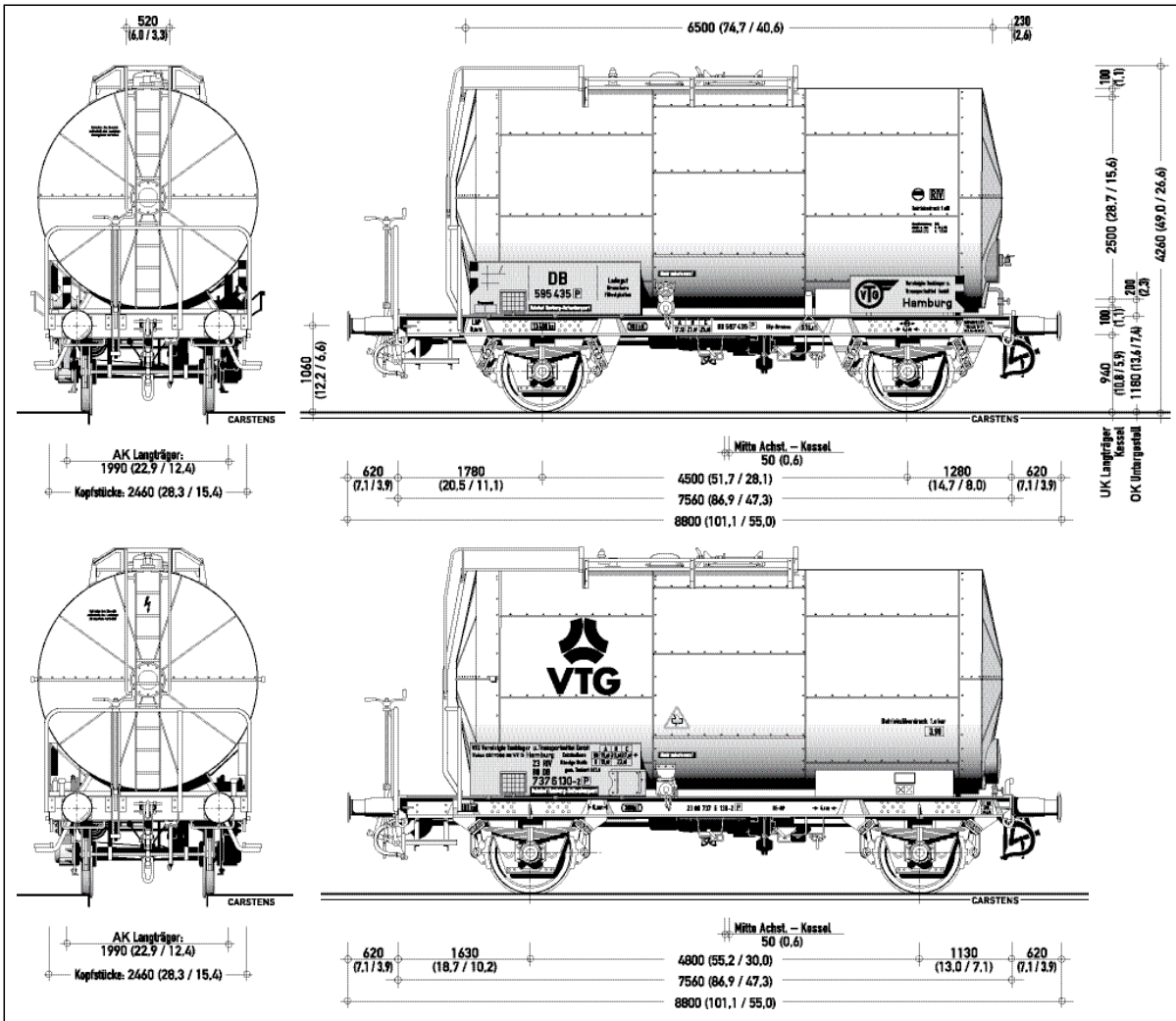
LüP / Achsstand 8800 / 4800 mm
 Lastgrenze A (S) i.M. 19,4 t
 B (S/CS) i.M. 23,4 t
 C i.M. 27,4 t
 Eigengewicht i.M. 12600 kg
 Federgehänge Einfachschaken

Die ersten größeren Kesselwagen serien baute LHB 1956/57 für die VTG. Hierbei handelte es sich zum einen um 483 Leichtbauwagen mit 40 m³ Inhalt zum Transport von Benzin und anderen brennbaren Flüssigkeiten (s. S. 165) sowie zum anderen um 240 Wagen mit konventionellem Untergestell und einem 30-m³-Kessel. Letztere waren für den Transport von Heizölen bestimmt und deshalb mit 100 mm Glaswolle isoliert und mit Heizungen versehen.

Der nicht als Druckbehälter konzipierte Tank hatte einen Prüfdruck von nur 1 bar. Die den Dom, die Kappe über dem



30 m³ Heizöl-Kesselwagen LHB



Von LHB für die VTG gebaute 30-m³-Heizöl-wagen mit Isolierung.

Oben der am 19.2.57 abgelieferte 597 435 [P] mit 4500 mm Achsstand im Ablieferungszustand.

Darunter der 737 6 130 [P], ein Ende 1957 gebauter Wagen mit 4800 mm Achsstand im Zustand er 90er-Jahre mit verstärkten Achshalterblechen (vgl. Foto unten). Außer in den Laufwerken unterschieden sich die Wagen in zahlreichen Details: Dies waren u. a. bei der zweiten Serie um 90° gedrehte Sicherheitsventile, anders angeordnete Signalstützen, serienmäßig andere Ablassventile und ein tiefer gelegter Heizungsanschluss.

Handrad für die Bodenbedien-ung sowie das Druckausgleichsventil einschließende Arbeitsplattform war von der Bremserbühne aus über einen kurzen Laufsteg mittig auf dem Kesselscheitel zugäng-

lich; alle diese Trittplächen waren aus Gitterrosten.

Wie viele nach 1955 gebau-ten Wagen für Teer und Bitumen waren die Ausläufe der VTG-Wagen nicht von mit Hebeln zu betätigenden, um 90°

drehbaren Klappen verschlos-sen, sondern hatten mit Handrädern zu bedienende Ab-sperrschieber, die geöffnet den vollen Querschnitt freigaben.

Um sowohl den Anforder-ungen der damaligen Signal-

ordnung gerecht zu werden, in der weiterhin von vorn und hinten sichtbare Schlussig-nale enthalten waren, als auch die allgemein eingeführten vom Boden zu erreichende Signalstützen zu realisieren,

Links oben der im April 1983 un-tersuchte 737 6 354 [P] der VTG, aufgenommen im Hamburger Ha-fen auf der Peute. Zur Unfallver-hütung hatte man die abstehen-den Signalstützen inzwischen gelb lackiert. (Foto Peter Driesch)

Links der 597 374 [P], aufgenom-men in Stuttgart Hgbf, wurde am 11.12.56 von LHB an die VTG ge-liefert. (Foto Fritz Willke)

Rechts der am 30.12.57 von LHB an die VTG gelieferte 595 959 [P], das Werkfoto zeigt sehr schön die gesickten Achshalterbleche. (Werk-foto LHB, Slg. HW)



40 m³ Leichtbau LHB (1962)



Viele der von LHB gebauten 40-m³-Leichtbaukesselwagen hatte die VTG anfangs langfristig an die Deutsche Shell vermietet. Dies galt auch für den am 11.5.75 frisch untersuchten 072 4 480 [P], aufgenommen im Juni 1975 im Rbf Untertürkheim. (Foto Fritz Willke)

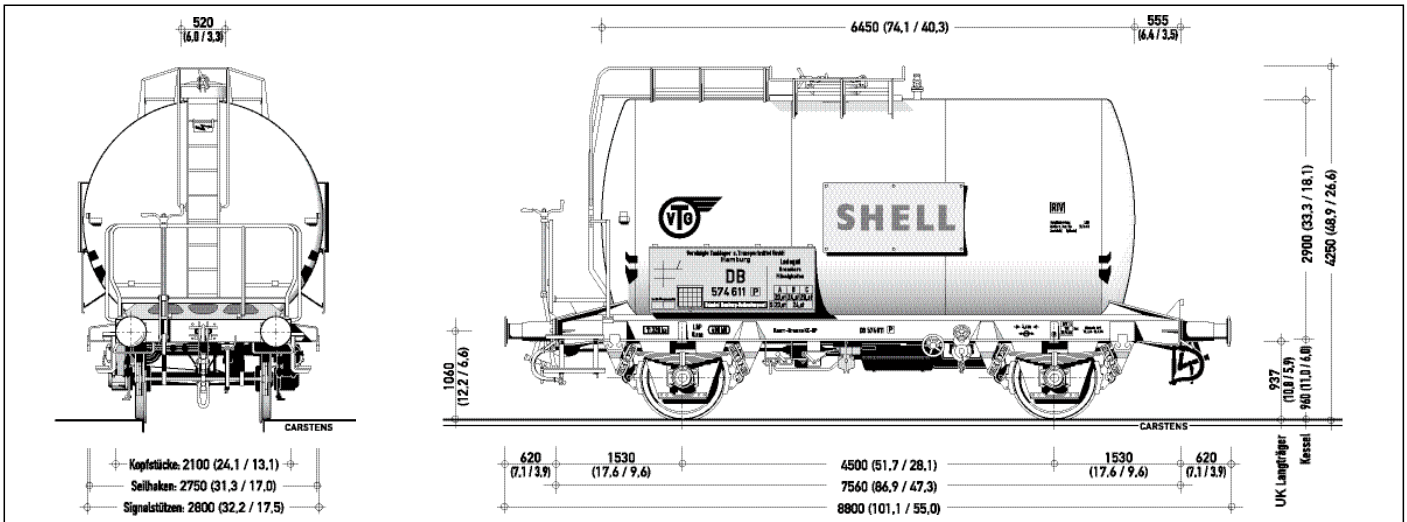
40 m³ Leichtbau LHB (1962)

Einsteller / Wagennr.		Gebaute Stückzahl	280	Kesselvolumen	40,0 m ³	Parallel zu den 36-m ³ -Heizölwagen (s. S. 194) baute LHB für die VTG 280 Leichtbaukesselwagen mit 40 m ³ Inhalt, vorwiegend zum Transport von Kraftstoffen. Technisch entsprachen sie den kleineren Wagen, die geschweißten Blechrahmen waren.
1962	VTG 574 600 – 574 879	Bestand 31.12.1965	280	Heizung / Isolierung	–/–	
1966	VTG 072 4 352 – ... 630	31.12.1980	142	Ladegut	Brennb. Flüssigkeiten	
1980	VTG 735 0 458 – ... 599	31.12.1993	122	Lastgrenze A (S)	i.M. 21,0 t	
		Letztes Einsatzjahr	vor 2013	B (S/CS) ¹⁾	i.M. 25,0 t	
				C ¹⁾	i.M. 29,0 t	
Einsatzzeitraum/Bestände		Technische Daten		Eigengewicht	i.M. 11000 kg	Technisch entsprachen sie den kleineren Wagen, die geschweißten Blechrahmen waren.
Hersteller	LHB	LüP / Achsstand	8800 / 4500 mm	Untergestell geschw. Blechrahmen		
Baujahre	1962	Kessellänge / Ø	6450 / 2900 mm	¹⁾ z.T. nach Bremsverst. CS = C		

Der im Juli 1963 aufgenommene 574 679 [P] stand, wie vermutlich über 100 Wagen dieser Lieferserie, bis in die 70er-Jahre im Dienst der Deutschen Shell. (Foto Richard Krauß, Slg. SC)

Auch der 072 4 477 [P] der VTG, 1979 im Gbf Hamburg-Harburg fotografiert, war zuvor an die Shell vermietet. (Foto Peter Driesch)





Den 574 611 [P] lieferte LHB am 18.10.62 an die VTG. Diese hatte ihn langfristig an die Shell vermietet, sodass er mit Firmentafeln versehen worden war. Nach Auslauf des Mietvertrages und der Demontage der Tafeln waren deren Befestigungsbügel weiterhin noch an vielen Wagen zu finden.

ren gleich, ihr Behälter war jedoch 200 mm länger und hatte einen um 100 mm größeren Durchmesser, was eine geringfügig andere Ausführung der Bleche auf den Kopfstücken erforderte.

Vermutlich annähernd die Hälfte der Wagen vermietete die VTG für mindestens zehn Jahre an die Deutsche Shell. Nach Ablauf des Mietverhältnisses schraubte man zwar die Tafeln wieder ab, deren Halter blieben anfangs jedoch an den Kesseln.

Auch aus dieser Serie gingen ca. 100 Wagen in das Umbauprogramm zu Drehgestellwagen. Die Ende 1980 noch vorhandenen 142 Wagen setzte die VTG nicht nur zum Transport von Kraftstoffen ein,

sondern auch für Lösungsmittel wie z. B. für Toluol.

In den folgenden 15 Jahren verringerte sich der Bestand kaum. Ende der 90er Jahre waren die verbliebenen Wagen dann meist als Reserve abgestellt.

Modell

Vor langer Zeit hatte Märklin einmal ein den 40-m³-Leichtbauwagen von LHB nachempfundenen Kesselwagen im Programm. Wäre nicht Oliver Dümmler auf die Idee gekommen hieraus ein vorbildgerechtes Modell zu bauen, kämen wir nicht auf die Idee den Wagen in diesem Buch vorzustellen.

Die Arbeiten kommen einem weitgehenden Neubau

gleich, lassen aber aus einem klobigen Etwas einen Kesselwagen entstehen, der sich durchaus mit aktuellen Modellen messen kann bzw. diese in einigen Punkten in den Schatten stellt.

Bis auf den Behälter und das Untergestell mit den Laufwerken ist von dem Märklin-Wagen nichts zu gebrauchen. Alle überflüssigen Teile, wie z. B. die angespritzten Ausläufe und Bremsumstellhebel müssen abgetrennt werden. Die Schnittstellen werden geglättet, die Löcher auf dem Kessel werden verspachtelt.

Die Handbremsbühne sowie die Aufstiegstritte und die Arbeitsplattform bestehen aus Riffelblech und Messingdraht. Um eine hinlängliche

Stabilität zu erreichen, sind die Geländerstützen der Arbeitsplattform in Bohrungen im Riffelblech befestigt und mit einem Handlauf aus Draht verlötet.

Ähnlich sind die Handbremsbühne und die Leiter an der Kesselstirnseite aufgebaut. Das Untergestell ist mit zierlichen Ausläufen und Handrädern, Bremsumstellhebeln mit Verbindungswellen und Lösezügen, an den Konsolen befestigten Seilhaken und Signalstützen auf dem Kopfstück ausgestattet.

Neu sind außerdem die Anchriftentafeln, Signalstützen am Kessel, das Ventil auf dem Kesselscheitel und selbstverständlich Federpuffer und Rangiergriffe.

Der 735 0 565 [P] der VTG, im März 1995 in Riede abgestellt, machte bereits einen sehr heruntergekommen Eindruck. Besonders deutlich wird dies an den Laufwerken, die nicht nur Rost, sondern auch Moos angezogen hatten. Zwei Monate später wäre die nächste Untersuchung fällig gewesen. (Foto HW)

Mehr Eigenbau als Umbau: Der auf der Basis eines uralten Märklin-Modell entstandene 40-m³-Leichtbaukesselwagen der VTG. Insbesondere die aus Messingdraht und Riffelblech zusammengelötete Handbremsbühne und Bedienplattformen verleihen dem Wagen ein völlig neues Aussehen. (Modellbau Oliver Dümmler, Foto Joachim Reinhard)





Der Zekk [7243] 724 3108 [P] der Nacco mit einem 9000-mm-Untergestell mit Doppelschakenlaufwerken, im Mai 1993 in Kirchweyhe fotografiert. Der Wagen hatte nachträglich Seilankerkonsolen erhalten, die Heizung war inzwischen ausgebaut.



Der in Quedlinburg zuletzt im August 1989 untersuchte Ze [7098] 709 8607 [P] der KVG stand im September 1993 in Altenburg bereits „auf dem Rand“. Mit einem isolierten Kessel mit Heizung und einem 9000-mm-Untergestell mit KE-GP-Bremse war er ein typischer Vertreter seiner Bauart. (Fotos HW)

dung mit Teer (1,2 t/m³) die Lastgrenze A mit einem Gesamtgewicht des beladenen Wagens von weniger als 32 t nur knapp ausnutzen ließ. Hingegen wog ein mit leichtem Heizöl voll beladener 26,5-m³-Wagen etwa 38 t.

Die ab etwa 1963 gebauten Wagen, dies war der größere

Teil, erhielten das Standard-Untergestell aus Jena mit einer Lüp von 9000 mm, einem Achsstand von 4850 mm und ebenfalls Einzelschaken, jedoch KE-GP-Bremsen.

Bei den ab 1964 gebauten Wagen verwendete man dann Neubauuntergestelle in den gleichen Abmessungen, je-

doch mit Doppelschakenlaufwerken. Beiden Bauartvarianten gemeinsam waren die Kesselsattel mit zu den Wagenenden schräg verlaufenden Sattelblechen.

Die Leiter zum Besteigen des Kessels war von der Bremserbühne aus zugänglich. Die Armaturen für das Bodenven-

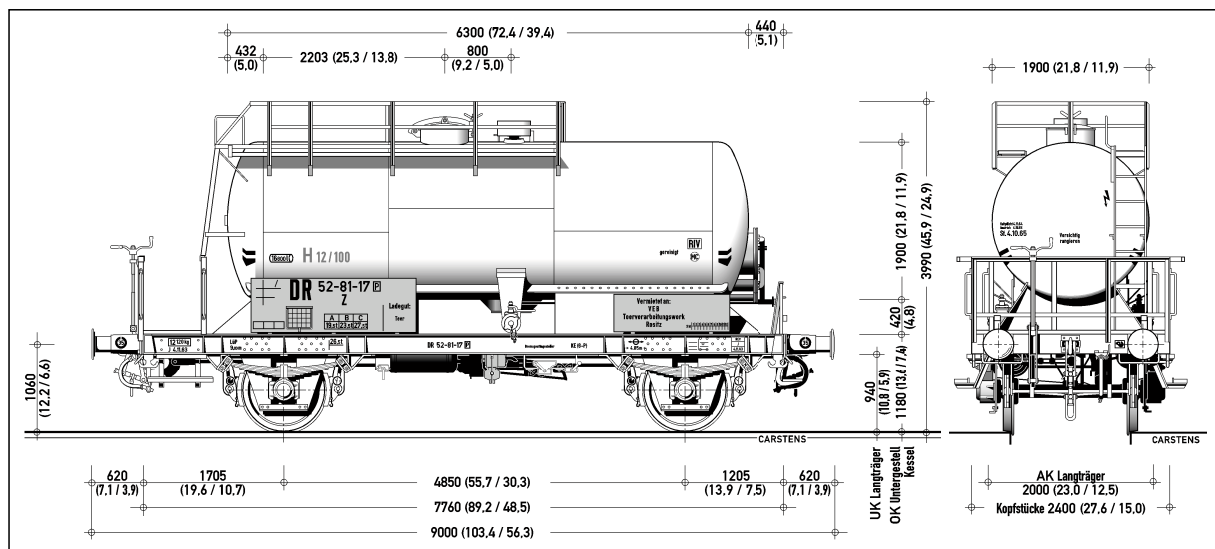
til waren auf dem Kesselscheitel angeordnet. Im Kesselboden auf der der Bremserbühne abgewandten Seite befanden sich die drei Heizregister mit je vier Heizschlangen.

Da die Wagen als Mietwagen eingesetzt werden sollten, erhielten sie von vornherein zusätzlich zu den Anschlagkonsolen Einstellertafeln am rechten Wagenende. Bei vielen Wagen ersetzte man die ursprünglichen Seilhaken durch UIC-Seilhakenkonsolen mit Abweisern, wobei deren Anordnung nicht einheitlich war.

Wie viele andere Kesselwagen der DR wurden auch sie mehrfach umgezeichnet. Die letzten Umzeichnungen erfolgten 1980 und 1982 im Zusammenhang mit der Einführung des Nebenzeichens kk für Wagen mit einer höchsten Lastgrenze unter 25 t. Die älteren Wagen mit geringer Heizleistung oder ohne Isolierung wurden erst als Ze(kk) [7093] und Ze(kk) [7094] eingereiht. Zwei Jahre später erhielten alle Zekk UIC-konforme, mit 724 beginnende Nummern und wurden dadurch ohne Heizung zu Zekk [7243], Wagen mit zwölf Heizungssträngen zu Zekk [7244].

Gemeinsam mit anderen Kesselwagen verkaufte die DR 1991 die noch vorhandenen etwa 330 Wagen an die KVG sowie Nacco, Ermewa und die IVG. Hier musterte man die inzwischen zu kleinen Wagen in der Regel sehr schnell aus.

Seiten- und Stirnansicht eines 1963 gebauten 16,8-m³-Teerwagens ohne Isolierung mit 9000 mm langem Untergestell und Einzelschakenlaufwerken. Infolge des langen Lieferzeitraums erfolgten bereits während der Fertigung zahlreiche Änderungen. Die Zeichnung stellt eine der vielen Varianten dar.





Der Zw 7-50-30-69, aufgenommen im März 1962 im Bf Hof, ist einer der frühen Reko-Kesselwagen der DR. Das Untergestell ist vollständig geschweißt und besitzt Federböcke aus Flacheisen. Die Abmessungen des Untergestells mit einer LüP von 8800 mm und 4500 mm Achsstand gleichen aber noch denen der Ursprungsbauart. Achshalterbleche, die achtlagigen, 1200 mm langen Federpakete und Rollenlagerradsätze sind ebenfalls neu und entsprechen dem Standard von Neubauwagen. Hingegen wurde die Hik-G-Bremsanlage und der 24,0-m³-Kessel unverändert vom Ausgangswagen übernommen und letzterer nur mit einem umlaufenden Geländer an den Bedienplattformen versehen. (Foto Joachim Claus)

Rekonstruktion von Kesselwagen

Bauartbezeichnung und Wagennummern

Dok.-Nr. 8006–12, 8015, 8038, u. a.
1961 Zw 7-50-01-01 ÷ ... -32-99
 Z (8-) 51-01-01 ÷ ... -33-99
 Z(h) 52-01-01 ÷ 52-93-99
1966 Z → Uh 070 0000 ÷ 070 6999
 070 8000 ÷ 071 0999
 Zw → Uh-w 700 1000 ÷ ... 1050
 Zw → Uh-w 705 1000 ÷ ... 3999
1977 Uh [0700] 070 0000 ÷ ... 3999

1977 Uh [0704] 070 4000 ÷ ... 6999
 Uh [0708] 070 8000 ÷ ... 8999
 Uh [0709] 070 9000 ÷ ... 9999
 Uh [0710] 071 0000 ÷ ... 0999
 Uh-w [7051] 700 1000 ÷ ... 1050
 705 1000 ÷ ... 3999
1980 Z(kk) [7002] 700 2000 ÷ ... 3999
 707 2000 ÷ ... 999, 720 2000 ÷ ... 999¹⁾
 Z(kk) [7004] 700 4000 ÷ ... 5999
 707 4000 ÷ ... 999, 720 4000 ÷ ... 999¹⁾
 Z-w [7051] 705 1000 ÷ ... 3999
 Zkk-w [7051] 720 7000 ÷ ... 543¹⁾

1980 Ze(kk) [7093]²⁾ 709 3000 – ... 999
 Ze(kk) [7094]²⁾ 709 4000 – ... 999
 Z(c)e [7098] 709 8000 ÷ ... 999
 Zekk [7242]¹⁾ 724 2000 ÷ ... 699
 Zekk [7243]¹⁾ 724 3000 ÷ ... 999
 Zekk [7244]¹⁾ 724 4000 ÷ ... 999
¹⁾ 1982 aus Z(e)kk umgez.
²⁾ von 1980 bis 1982

Einsatzzeitraum/Bestände

Herst. RAW Jena, Niedersachsen.
 Baujahre 1961–1967
 Umgebaute Stückz. vmtl. > 1.000
 Bestand 31.12.1990 115
 Letztes Einsatzjahr ca. 1996

Technische Daten

Umbau 1960/61

(Lastgr. u. Eigengew. exemplarisch)

LüP / Achsstand 8800¹⁾ / 4500 mm
 Kesselvolumen 20,0 – 26,5 m³
 Heizung / Isolierung z.T. / –
 Ladegut Brennb. Flüssigkeiten
 Lastgrenze A i.M. 20,0 t
 B i.M. 20,0 / 24,0 t
 C i.M. 20,0 / 28,0 t
 Eigengewicht i.M. 11500 kg
 Untergestell geschw. Profilträger

Bremsbauart Hik-G, z. T. KE-GP
 Achslager Rollenlager
 Höchstgeschwindigkeit 80 km/h
 Radsatz Laufkreis-Ø 1000 mm
 Federgehänge Einfachschenk
 Federblattanz./-länge 8/1200 mm
 Pufferlg./-teller-Ø 650¹⁾/370 mm

Umbau 1962/63, abw. techn. Daten

LüP / Achsstand 8800¹⁾ / 4850 mm
 Kesselvolumen 20 – 26,5 m³
 Lastgrenze A i.M. 19,0 t
 B i.M. 23,0 t
 C i.M. 23,0 / 27,0 t
 Eigengewicht i.M. 12000 kg
 Bremsbauart KE-GP
 Pufferlg./-teller-Ø 650¹⁾/370 mm
¹⁾ mit UIC-Puffern 8740 / 620 mm

Umbau ab 1964, abw. techn. Daten

LüP / Achsstand 9000²⁾ / 4850 mm
 Kesselvolumen 16,0 – 26,5 m³
 Lastgrenze A i.M. 19,0 t
 B i.M. 23,0 t
 C i.M. 27,0 t
 Eigengewicht i.M. 11500 kg
 Bremsbauart KE-GP
 Pufferlg./-teller-Ø 620/370 mm
²⁾ vereinzelt auch 9500 mm

Der Zekk [7242] 724 2569, aufgenommen im Januar 1994 in Köln, war ein 22-m³-Wagen mit Heizung, der sogar ein 9500 mm langes Untergestell mit KE-GP-Bremsanlage bekommen hatte. (Foto HW)

