

Übersicht

Brawa 49631 - Leichtbaukesselwagen Uerdingen ZZ [P] "ÖMV", ÖBB, Ep.III

Brawa

Produktnummer: A348421

Preis

UVP 48,50 € *** (29.92% gespart)
33,99 €*

Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten



Beschreibung

537 370 [P]

- Drehgestell mit Dreipunktlagerung
- Extra angesetzte Federpakete
- Extra angesetzte Bremsanlage
- Räder aus Metall
- Fein gravierte Drehgestelle
- Bremsbacken in Radebene
- Extra angesetztes Achsbremsgestänge

- Länge über Puffer: 142,5 mm
- Kurzkupplungskinematik: eingebaut
- AC Radsatztausch: möglich
- AC Radsatz: BRAWA-Bestell-Nr. 2188

In den Jahren 1939/40 entwickelten die Waggonfabriken Köln-Deutz und Uerdingen beide je einen vierachsigen Kesselwagen in Leichtbauweise. Im direkten Zusammenhang schuf Westwaggon auch den Prototyp des Wannentenders mit dem später die Kriegsloks der BR 42 und 52 gekuppelt wurden. Vorangetrieben wurde die Entwicklung insbesondere durch das Militär, galt es doch für den Nachschub riesige Mengen an Rohöl und Treibstoffen zu transportieren. Um das vorhandene Stahlkontingent maximal zu nutzen wurde die Leichtbauweise, wie bei allen Kriegsbauarten, maximal ausgenutzt - wie sich bald herausstellte jedoch zu Lasten der Haltbarkeit. Beide Hersteller entwickelten nun Wagen mit selbsttragenden Kesseln. Während Deutz es bei Kopfstücken beließ, hatte die Uerdinger Bauart zusätzlich Langträger aus abgekanteten Profilen, die bei der Aufnahme der Längsdruckkräfte mitwirken sollten. Identisch waren die Hauptdaten beider Varianten: die Länge über Puffer betrug 12,40 m, der Drehzapfenabstand 6,60 m und der Kessel fasste 63 m³. Aufgrund der gedrungenen Bauart führte diese Menge zu Achs- und Meterlastproblemen, so dass man den Kessel nicht auf allen Strecken komplett füllen konnte. Als Laufwerk kamen Pressblechdrehgestelle mit 2,00 m Achsstand zum Einsatz. Die bis 1945 gebauten Wagen wurden bei der Wifo und den Ölvereinen zur Versorgung der Wehrmacht eingestellt. Nach 1945 bauten diverse europäische Firmen die Wagen in weiterentwickelter Form nach, so 1946 schon Tatra in Prag. Die SEAG lieferte 1955 fast 500 aus der Bauart Uerdingen entwickelte Wagen an das United States Transportation Corps (USTC). Durch die Kriegereignisse gingen viele Wagen verloren oder blieben bei anderen europäischen Staatsbahnen stehen. Die im Einzugsgebiet der westlichen Besatzungszonen befindlichen Wagen gelangten zur VTG, die 1951 aus der früheren Wifo hervorging. Daneben setzten Mineralölfirmer weitere Wagen als P-Wagen ein und traten als Hauptmieter der VTG-Wagen auf. Die bei der DR verbliebenen Wagen blieben im Bestand der Staatsbahn und wurden lediglich langfristig vermietet, hier vor allem an das PCK Schwedt/ Oder. Die letzten Wagen schieden erst in den 90er Jahren aus dem Bestand und dienten häufig noch als Bahndienst- oder Bahnhofswagen. In dieser Funktion waren sie häufig noch nach der Jahrtausendwende zu beobachten.

Produktinformationen

Größe:	H0
Gattung:	Güterwagen
Bahngesellschaft:	ÖBB
Epoche:	III
Stromsystem:	2L-Gleichstrom (DC)
Digital:	nein
Sound:	nein
LüP (mm):	142.50
Kupplungssystem:	Kupplungsschacht nach NEM mit KK-Kinematik