

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 gedregenen 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.

Operating instructions

Tank car ZZ (P) – N gauge

In 1939/40, the Köln-Deutz (Cologne-Deutz) and Uerdingen wagon factories each constructed a quadruple axle tank wagons in a lightweight design. Directly related to this, Westwaggon also manufactured the prototype of the tub-style tender, with which the war locomotives belonging to the BR 42 and 52 were coupled. The development was primarily driven by the military since it was necessary to transport enormous amounts of crude oil and fuels for replenishment purposes. As was the case with all war designs, the lightweight design was fully utilised in order to maximise the potential of the available steel quota. However, it soon became apparent that this was done to the detriment of the durability. At this point, both manufacturers were developing wagons with self-supporting tanks. Whilst Deutz left it at puffer beams, the Uerdinger design also boasted solebars manufactured from bevelled profiles that were intended to contribute in absorbing longitudinal compression forces. The main data of both versions was identical: The length over buffers amounted to 12.40 m, the bogie pivot distance amounted to 6.60 m and the tank contained 63 m³. As a result of the compact design, this amount lead to axle and metre load problems, meaning that it was not possible to completely fill the tank on all routes. Pressed sheet metal bogies with a 2.00 m wheel base were used as the running gear. The wagons that were built up until 1945 were deployed at "Wifo" (scientific research community) and oil associations in order to supply the German Armed Forces. After 1945, various European companies reproduced the wagons in a more advanced form, as did Tatra in Prague in 1946. In 1955, SEAG supplied almost 500 units of the wagons developed from the Uerdingen design to the United States Transportation Corps (USTC). Due to the war, many wagons were lost or remained in the territories of other European state railways. The wagons located in the catchment area of the western occupation zones made their way to VTG, which emerged from the former "Wifo" in 1951. In addition to this, mineral oil companies deployed further wagons in the form of P wagons and emerged as main tenants of the VTG wagons. The wagons that stayed with DR remained in the inventory of the state railway and were only leased out on a long-term basis, primarily to PCK Schwedt/Oder in this case. The last wagons were only removed from the inventory in the 1990s and were being used as maintenance cars or station wagons. In this guise, they could still be regularly seen after the turn of the millennium.

IMMER AUF DEM LAUFENDEN

ABONNIEREN SIE JETZT DEN BRAWA E-NEWSLETTER

★
WWW.BRAWA.DE/NEWSLETTER

Allgemeine Hinweise

General information



Maßstabs- und originalgetreue Kleinmodelle für erwachsene Sammler.
Scale and true to original small-sized model for adult collectors.



Zum Betrieb des vorliegenden Produkts darf als Spannungsquelle nur ein nach VDE 0551/EN 60742 gefertigter Spielzeug-Transformator verwendet werden.

Only a toy transformer produced compliant with VDE 0551/EN 60742 may be used as a voltage source to operate this product.

Ölen

Die Lagerstellen der Radsätze können sparsam mit Öl der Modellbaubranche geölt werden.

Oils

The wheel bearings should be oiled regularly with fine model oil.

Ersatzteilliste

Spare Parts

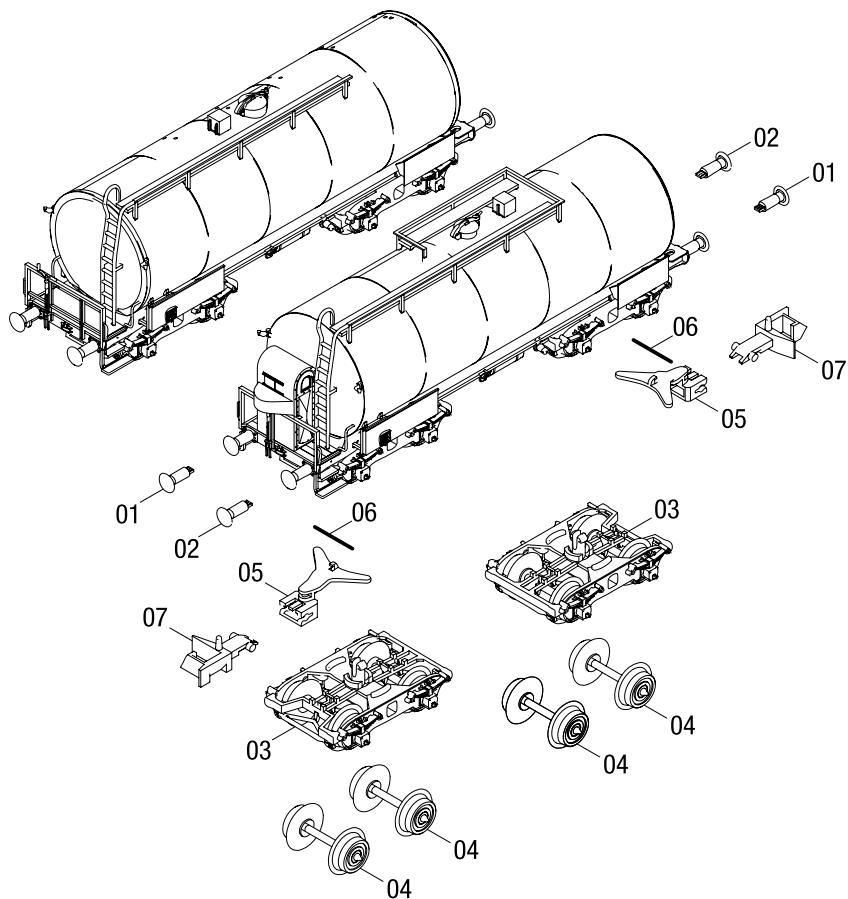


Wichtiger Hinweis:

Bei der Montage einzelner Ersatzteile muss der Wagen demontiert werden. Bitte achten Sie bei der Demontage darauf, dass kein Bauteil beschädigt wird, da nicht jedes Bauteil als Ersatzteil verfügbar ist.

Important information:

To fit individual spare parts it is necessary to dismantle the waggon. Please be careful not to damage any components during removal as not every component is available as spare part.



Ersatzteilliste

Spare Parts

Pos.	Benennung	Description	Bestell Nr. Order no.
01	Puffer gewölbt groß	Buffer arced big	0018505.00
02	Puffer flach groß	Buffer flat big	0018506.00
03	Einheitsdrehgestell kpl.	Bogie cpl.	0018521.00
04	Radsatz	Wheel set	0006777.00
05	Kurzkupplungs kinematik	Coupler kinematic	0018507.00
06	Federdraht	Spring wire	0018532.00
07	Kupplung	Coupler	0004677.00

Wichtiger Hinweis!

Bei der Bestellung von Ersatzteilen muss die Bestell-Nr. und die Benennung angegeben werden.

Ist dies nicht der Fall, kann die Bestellung nicht bearbeitet werden.

Bestellbeispiel:

Position (04), Radsatz = 0006777.00, Radsatz

Ersatzteile bestellen:

www.brawa.de/ersatzteilservice

Abweichungen in Bedruckung, Farbton und Konstruktions- oder Formänderungen gegenüber dem Original sowie unseren Werbeunterlagen behalten wir uns vor.

Important notice!

When ordering spare parts you must always state the order number and give the description.

If you do not do this, the order cannot be processed.

Example of order number:

Position (04), Wheel set = 0006777.00, Wheel set

Ordering spare parts:

www.brawa.de/en/spareparts

We reserve the right to deviations in printing, color and structural or design modifications to the original as well as our advertising material.



Brawa Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH & Co. KG
Uferstraße 26-30 · D-73630 Remshalden
Hotline +49 (0)7151 - 979 35 68
Telefax +49 (0)7151 - 746 62
www.brawa.de