

Märklin 46350 Muldenkippwagen-Set

Category: Güterwagen H0

geschrieben von Oliver Wiedwald | 13. August 2022

Vorbild des Märklin 46350 Muldenkippwagen-Set:

6 Güterwagen unterschiedlicher Bauarten der Deutschen Bundesbahn (DB). 2 Muldenkippwagen F-v-51 (später Ommi 51) mit Handbremse und Bremserstand. 2 Muldenkippwagen F-z-51 (später Ommi 51) ohne Handbremse und ohne Bremserstand. 1 gedeckter Güterwagen Gms 30, geschweißte Bauart (ehemals Gs „Oppeln“), mit kurzem Fahrgestell, ohne Handbremse und ohne Bremserbühne. 1 Säuretopfwagen mit Handbremse und Bremserbühne. Privatwagen der VTG, Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg. Betriebszustand um 1962.

Muldenkippwagen Ommi 51 Zwischen 1951 und 1970 beschafft die DB insgesamt 3.905 Muldenkippwagen, welche sich bei der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) schon gut bewährt hatten. Sie erhielten die Gattungsbezeichnung Ommi 51. Dabei bedeuten 0 = offene Wagen kippfähig oder mit Selbstentladeeinrichtung, mm = Lastgrenze mehr als 21 t, i = Kippmulden und 51 = Bauartnummer (Neubauwagen ab 1951 erhielten die Bauartnummern 50 bis 99). Der Ommi 51 besaß fünf nach beiden Seiten kippbare Mulden, aus denen das Ladegut unmittelbar in Straßenfahrzeuge (z.B. Lkw), über Bunkermauern und Ähnliches entladen werden konnte. Die Mulden waren aus Stahl zusammengeschweißt und durch Hohlträger versteift. Das Untergestell des Wagens bildete eine Gitterkonstruktion aus gewalzten Formstählen und trug die waagerechten Abrollbahnen, auf denen die mit Führungszapfen versehenen Wiegen der Mulden abrollten. Die Mulden ließen sich teilweise oder vollständig entladen. Dabei wurde die Mulde in der gewählten Kippstellung festgehalten und arretiert. Nach dem Ausklinken der Rücklaufverriegelung rollte die entleerte Mulde in ihre Normalstellung zurück und die Muldensicherung rastete selbsttätig ein. Der kinematisch vorzüglich durchdachte Abrollvorgang ermöglichte in Verbindung mit der allerdings weniger vorteilhaften hohen Schwerpunktlage der Mulden ohne jegliche Hilfsmittel einen unmittelbaren Umschlag in Lastkraftwagen, welcher an Einfachheit und Schnelligkeit im

Prinzip kaum zu überbieten war. Da die Wagen beim Entladevorgang jedoch zum Umkippen neigten, mussten sie vorher mit speziellen Gleisklammern gesichert werden. Trotz allem erfreute sich der Muldenkipper starker Nachfrage vor allem für den Transport von spezifisch schweren Schüttgütern wie Sand, Kies, Schotter und Steinen.

Modell:

Muldenkippwagen in detaillierter Ausführung mit durchbrochenem Rahmen, separat angesetzten Gleiszangen und separat aufgesetzten Kippmulden. Jeweils Wagen mit aufgesetztem Bremserstand und ohne Bremserstand. Alle Muldenkippwagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Mulden mit echtem Schotter beladen in maßstäblicher Körnung. Gedeckter Güterwagen Bauart „Oppeln“ mit kurzem Fahrgestell. Säuretopfwagen mit filigranen Fachwerksverstrebungen. Gesamtlänge über Puffer 63,5 cm. Gleichstromradsatz je Güterwagen 2 x 700580.

Das Muldenkippwagen-Set 46350 kann mit dem zusätzlichen Muldenkippwagen-Set 46351 zu einem vorbildgerecht langen Güterzug verlängert werden. Nur beim Kauf beider Güterwagen-Sets kann der Güterzug mit dem gratis dazu erhältlichen Güterzug-Gepäckwagen 46982 vervollständigt werden.

Textquelle:

Märklin Produktwebseite











