

„Cooler“ Ibbqps 379 von ARNOLD

Mitte der 60er Jahre bestand weiterer Bedarf bei der DB an Wärmeschutzwagen zum Transport verderblicher Waren, die ohne großen Aufwand gebaut werden konnten. Man kam auf die Idee, vorhandene Wagen mit einer Isolierung auszustatten und als Kühlwagen in Dienst zu stellen. Als Spenderwagen wurden die grade ausgelieferten Gmms 61, der spätere Gbs 254, ausgesucht. Das AW Oldenburg wurde mit dem Umbau beauftragt. Insgesamt 90 Wagen wurden im Jahre 1966/67 umgebaut. Einige Wagen wurden mit einem Trockeneiskanal ausgestattet, die über eine Stirnwandluke beschickt werden konnten. Die Wagen wurden überwiegend für Güter eingesetzt, die gegen Wärme geschützt werden mussten. Scherzhaft wurden sie wegen ihres Einsatzes für Süßwaren auch „Schokoladenwagen“ genannt.



DB- Ibbqs 379

Foto: Michael Stepputat

Eine kleine Aufklärung zur Gattungsbezeichnung „Ibbqps“:

I = Kühlwagen mit mittlerer Isolierung; bb= >27m² Ladefläche; l= ohne Eiskästen; q= mit elektrischer Heizleitung; s= bis 100 km/h zugelassen.

Schon bald nach der Indienst- Stellung der neuen Kühlwagen verabschiedete sich die DB weitgehend vom Kühlwagenverkehr. Vorhandene Kühlwagen wurden verkauft oder vermietet. So kamen etliche Wagen dieser Bauart an die Firmen „Transtermos“ oder „Interfrigo“. Ersterer ist Grundlage der Besprechung.

Modell

Genau wie beim Vorbild nutzte ARNOLD den im letzten Jahr ausgelieferten Gbs 254 (# HN 6086 u.a.) als Grundmodell für den Kühlwagen. Das Fahrgestell konnte unverändert übernommen werden. Mit einigen Änderungen wurde der Wagenkasten ebenfalls übernommen. Hinzu kamen bei den Kühlwagen noch die Aufstiegsleitern zur Bedienung der Kühlluke. Ob jeder Wagen Aufstiegsleitern erhalten hat, konnte nicht ermittelt werden. Denn bei Wagen ohne die Luke war die Leiter eigentlich überflüssig. Bei dem Transthermos- Wagen ist jedenfalls die Leiter vorhanden; die Eisluke fehlt jedoch. Bei KUSWA gibt es unter der # nd210 ein Set mit Deckeln für Dampfloks, hiervon könnte ggfs. der fehlende Deckel für die Eisluke entnommen werden. Oder man nimmt einfach an, die Luke wurde verschlossen, jedoch die Leiter blieb erhalten. Zumindest der Buchstaben „l“ im Gattungszeichen deutet auf diese Version hin.



Zurück zum Modell: Durch die Übernahme des Fahrgestells des Gbs 254/ Gmms 61 sind natürlich die Länge und der Achsstand für den Kühlwagen eingehalten worden; ebenso das Sprengwerk.

Auf der Seitenwand des Kühlwagens prangt das kleine Transthermos-Logo, was erst später in dieser Form angebracht wurde. In der Anfangszeit war das Firmenlogo über die ganze Seitenwand (incl. Türen) angebracht. Als Wagenummer wurde 825 6014-4 [P] ausgewählt. In dieser Nummerngruppe waren Kühlwagen eingestellt. Sogar die Rahmenbeschriftung hat ARNOLD nicht vergessen. Die gesamte Beschriftung des Wagens gefällt.

Mit der Entwicklung dieses Güterwagens hat ARNOLD sich eine Basis für eine Vielzahl von Beschriftungs- und Farbvarianten geschaffen; schon bei der ersten Vorstellung des Wagens hat man sechs Varianten angekündigt, darunter der DB- Wagen, ein ÖBB und RENFE- Wagen, sowie die Beschriftungsvarianten Findus, Transthermos und Interfrigo; weitere fünf

Varianten sind in Planung, darunter vier Bierwagen. Ob es den Wagen tatsächlich als Bierwagen gab, ist aber m. E. fraglich.

Was bleibt? Hier haben wir einen Wagen in der späten Epoche IV vorliegen, den es als Modell in N noch nicht gibt; allerdings war er nicht grade häufig auf deutschen Schienen. Den Wagen konnte der Verfasser für knapp 25€ bei einem Händler erstehen.

Klaus Kosack

Lit.: S. Carstens/ H.-U. Diener, Güterwagen Bd. 2, Nürnberg 1989
S. Carstens, Die Güterwagen der DB AG, Nürnberg 1998