

Neuer Fährbootwagen mit Schiebedach von Modellbahn Union

Nach knapp einem Jahr Pause konnte der Fährbootwagen mit Schiebedach in verbesserter Version auf dem Markt gebracht werden. In der Erstausslieferung klemmte gelegentlich die Kurzkupplungskinetik, sodass sich Modellbahn Union (MU) entschloss, den Wagen nicht weiter zu verkaufen und bereits verkaufte Wagen wieder zurück zu nehmen. Es musste die Rückholkinematik für die Kurzkupplung verbessert und produziert werden. Damit mausert sich MU langsam zu einem bedeutsamen Güterwagen-Hersteller in der N-Welt. Und MU ist bislang der einzige Hersteller von Fährbootwagen in N, Angebote anderer Hersteller hatten normale Kontinental-Güterwagen als „Fährbootwagen“ dekoriert.



Foto 1: Werksfoto Tcefs 845

Vorbild

Bekanntlich läuft in England vieles anders als auf dem Kontinent. Die Briten fahren links und es wird ihnen auch nachgesagt, dass sie lauwarmes Bier mögen. Und von gewürzten Speisen hat die englische Küche noch wenig gehört....

Auch bei der Eisenbahn ist vieles anders als auf dem Kontinent. Nicht nur dass sie ihre Eisenbahn auch links fahren lassen, sondern haben auch die Entwicklung bei der Eisenbahn Ende des vorletzten Jahrhunderts verschlafen, als man auf dem Festland dazu überging, auf gleicher Spurweite wesentlich breitere Fahrzeuge zu bauen und damit die Wagen besser nutzen zu können. Über die UIC hat man auf dem Kontinent die Fahrzeugprofile vereinheitlicht, sodass innerhalb Europas ein freier Wagenaustausch möglich ist. Wie gesagt, die Engländer blieben bei ihrem deutlich kleineren Fahrzeugprofil. Wollte man per Schiene Güter vom Kontinent nach England transportieren, hatte man zwei Möglichkeiten: Entweder man lud die Güter am Fährhafen um oder man baute Güterwagen nach englischen Fahrzeugprofil. Zu letzteren hatte sich schon die DRG entschieden, als sie dem belgisch-britischen Fährabkommen 1925 beitrug. In der Folgezeit entwickelte die DRG ein paar Güterwagen, speziell für den Verkehr zwischen dem belgischen Zeebrugge und dem englischen Harwich. Nach dem Krieg waren weitere Neubauwagen angesagt.

In den 60er Jahren war der Güterwagenbau soweit entwickelt, dass man fast ein Universalgüterwagen bauen konnte. Es war ein Güterwagen mit öffnungsfähigem Dach, zwei großen Türen an der Seitenwand und weitere Türen an der Stirnfront. So konnte man sperrige Güter über das geöffnete Dach verladen, lange Güter über die Stirnseiten und technisch war es möglich, auch nässeempfindliche Schüttgüter zu transportieren. Heraus kam 1964 der Gbtmmks 66, der schon während der Bauzeit des Wagens zum Tcefs 845 umgetauft wurde. Die Kennbuchstaben bedeuten folgendes: T = Wagen mit öffnungsfähigem Dach, c= mit Stirnwandtüren, e= Türhöhe über 1,9 m, f= für Verkehr nach Großbritannien geeignet und s= Höchstgeschwindigkeit 100 km/h. 845 ist die Bauartnummer. Bis 1968 war noch eine Mischanschrift üblich: Die Wagenummer war computergerecht, darunter prangte die neue Bezeichnung mit einem Punkt und außerdem stand noch links daneben die alte Bezeichnung Gbtmmks 66.

Der Fährbootverkehr nach England hatte nach 1945 eine Wiederbelebung, gehörte doch mehr als ein Drittel der späteren BRD zur britische Zone und die Engländer wollten z.B. Reparationsgüter schnell und bequem zur Insel schaffen. Aber wie häufig das so ist, als die

Wagen erschienen, war der Fährbootverkehr nach England schon rückläufig. Lkws verdrängten mehr und mehr die Bahn. Deswegen wurden nur 100 Wagen von der Fa. Credé & Co in Kassel ab 1964 gebaut. Bis 1986 blieb der Lieferbestand von 100 Wagen konstant, danach begann die Ausmusterung der Wagen. 1994 übernahm die DB AG noch 6 Fahrzeuge, musterte sie noch im gleichen Jahr aus.

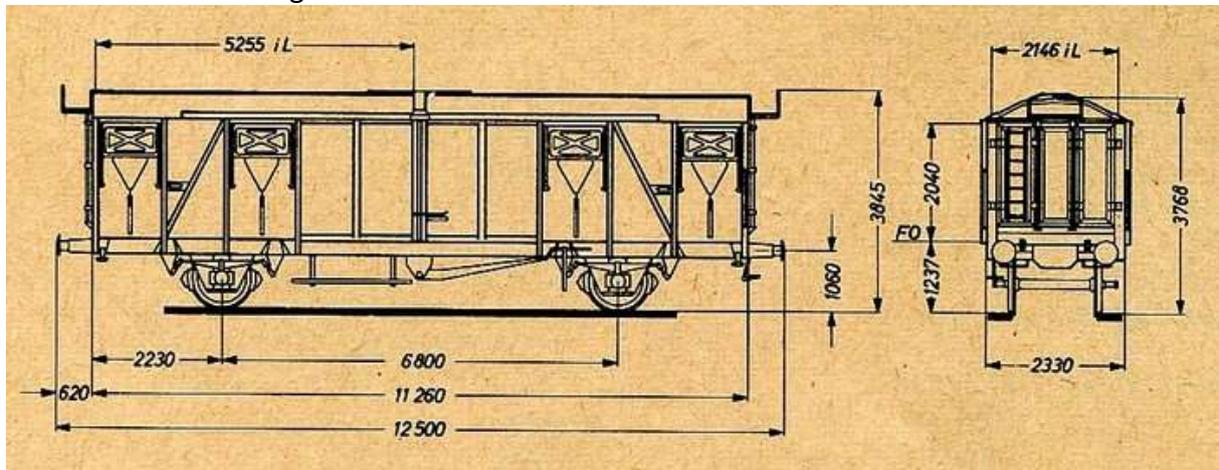


Bild2 Vorbildskizze Tcefs 845, Quelle: DV 939d, Ausgabe 1967

Der Wagen hat eine LÜP von 12,5 m, bei einem Achsstand von 6,8 m. Die Wagen sind 3,845 m hoch und nur 2,33 m breit. Damit wirken sie im Vergleich zu normalen DB- Güterwagen eher zierlich. Eingebaut ist eine DB- Druckluftbremse; für den Einsatz in England zusätzlich die britische Saugluftbremse nebst Handbremse.

Mit den gleichen Hauptmassen beschaffte die DB ab 1953 den gedeckten Güterwagen Gbmhs 51, später HrfS 312. Der Wagen wurde in zwei Lieferserien mit 250 Exemplaren in Dienst gestellt. Auch dieser Wagen wurde 1995 ausgemustert.

Modell

Es ist schon der dritte Fährbootwagen, den MU innerhalb eines Jahres herausbrachte. Inzwischen gibt es als Fährbootwagen, die für den Verkehr nach England geeignet waren, den Schiebedachwagen, Kühlwagen und Rungenwagen. Vierter im Bunde könnte noch der gedeckte Wagen Gbmhs 51 werden, da die Hauptmassen gleich wie vom Schiebedach- und Rungenwagen sind.

Dem Autor lagen die Fährbootwagen mit den Bestellnummern N-G66001 und N-G66006 vor.



Bild3 Tcefs Epoche IVa (re) und IVb (li)

Der hier zu besprechende Schiebedachwagen hat ein festes Dach, die Schiebedachhälften sind nur angeformt. Dafür können die beiden Türen an der Seitenwand geöffnet werden. Aus Stabilitätsgründen hat man auf öffnungsfähige Stirntüren verzichtet. Die Seitenwände oben verbunden, damit die Stabilität des Wagenkörpers erreicht werden. Unter dem Boden

liegt das Beschwerungsgewicht, das zwischen dem Fahrgestell und Wagenkörper eingebaut ist.



Bild4 Tcefs 845 1 Tür offen



Bild5 Tcefs 845 2 Türen offen



Bild6 Tcefs 845 vorne

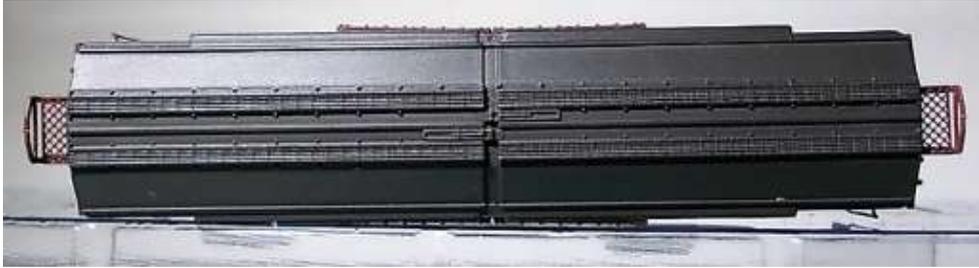


Bild7 Tcefs 845 Dach

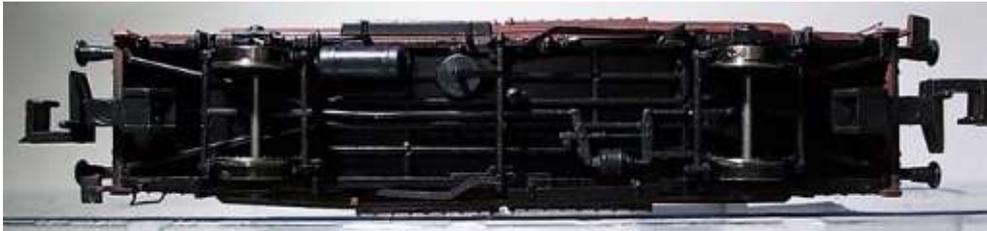


Bild8 Tcefs 845 unten

Ab Werk sind den Wagen Finescale- Räder verbaut; wenn die Spurkränze zu klein sind, für diesen Fall gibt es bei MU passende Radsätze mit größeren Spurkranz. Es wurden die Finescale-Räder und Ersatzräder jeweils in einem Wagen verbaut und auf der Club-Anlage im Zugverband getestet. Dort sind Peco-, Minitrix-, Fleischmann- und Arnold-Weichen in den verschiedenen Modulen verbaut. Ergebnis war, dass die Wagen nirgendwo entgleisten.

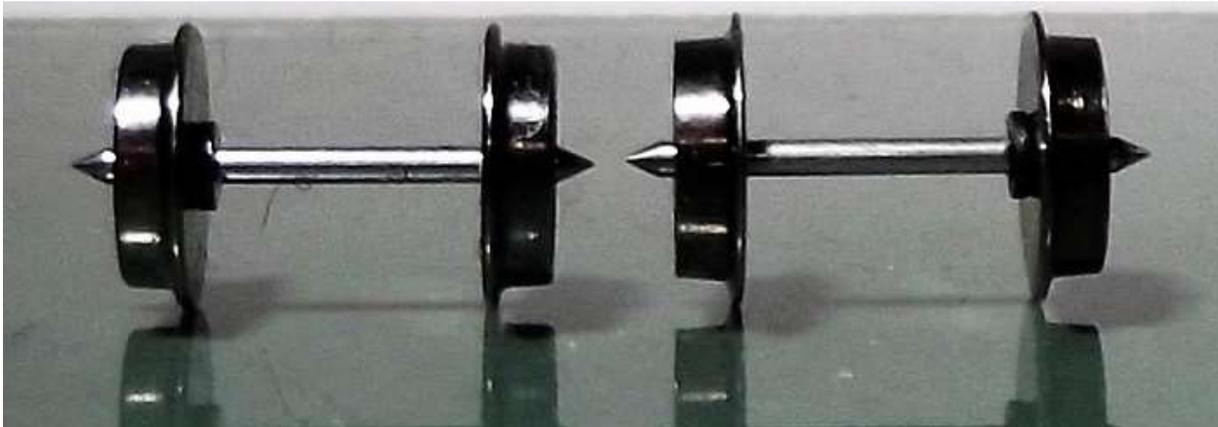


Bild9 Radsätze Finescale (li) Ersatz (re)

Den Wagen gibt es in zwei Varianten, jeweils mit drei verschiedenen Wagennummern. Wagen mit der Bestellnummer- Endziffer 01 bis 03 gehören zur Epoche IVa; mit der Endziffer 04 bis 06 zur Epoche IVb. Die Wagen der Epoche IVa haben zusätzlich die alte Bauartbezeichnung Gbtmmks 66, die bei der Epoche IVb fehlen. Nur der Wagen mit der Endziffer 06 hat eine zusätzliche Alterung durch Reparaturflecken an den Seitenwänden.



Bild10 Tcefs 845 IVa



Bild11 Tcefs 845 IVb gealtert

Damit der Leser einen Eindruck von der Zierlichkeit des Fährbootwagens bekommt, hat der Autor ihn mit dem Schiebedachwagen Kmmgks 58 (Tis 858) von Minitrix (MT) verglichen. Der MT-Wagen erschien erstmals 1972 und blieb bis 2013 im Programm. Minitrix hat in der Zeit sage und schreibe 75 Varianten, davon 64 als Werbewagen (ohne Vorbild) produziert. Beim Vorbild erschien der Wagen 1957 und wurde 4.005 Mal in Dienst gestellt. Konkret hat der Verfasser den Kmmgks 58 (Minitrix #13945) ausgesucht, der von 1995 bis 1999 im Handel war. Im Vergleich zeigt sich, dass der MT-Wagen um einiges voluminöser als der Fährbootwagen ist. Nahezu gleiche Höhe, aber deutlich breiter. Viele Details am Wagen sind gröber, man muss aber bedenken, dass das Grundmodell bereits vor 47 Jahren das Licht der Welt erblickte.



Bild12 Vergleich Tcefs 845 (li) Minitrix Kmmgks 58 (re)



Bild13 desgl. Von vorne MU (li) Minitrix (re)

Man kann sich gar nicht sattsehen an den vielen Details des Wagens. Da kann sich mancher anderer Produzent eine Scheibe abschneiden. Optisch auffallend ist das Bremsgestänge, das außen am Wagenrahmen hängt. Dieses Detail haben alle Fährbootwagen. Darin ist die englische Handbremse eingebaut. Lobenswert ist die feine Beschriftung des Wagens, wie die nachfolgenden Bilder zeigen.



Bild14 Beschriftung Tcefs 845 IVa



Bild15 Beschriftung Fährbootwagen

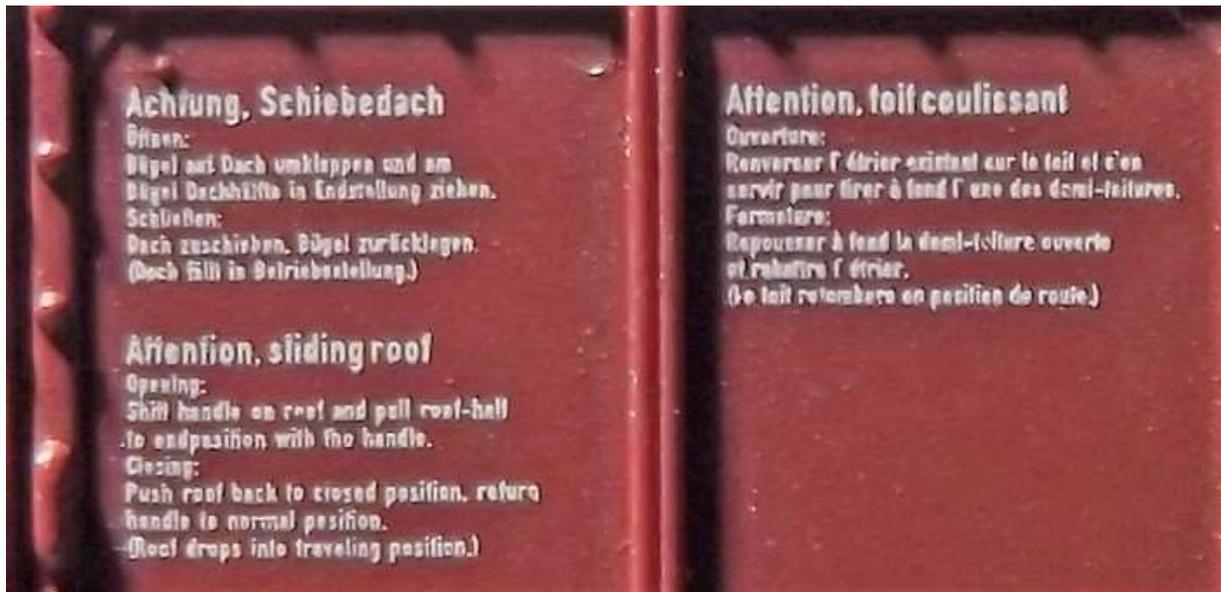


Bild16 Beschriftung Bedienung



Bild17 Beschriftung Tcefs 845 rechts

Der Wagen mit der Bestell-Endziffer 06 mit den mehreren Brauntönen stellt den Betriebszustand von 1981 dar, während der Wagen Epoche IVa wie beim Vorbild die fehlerhafte Bauartbezeichnung Gbtmmks 66 trägt, richtig wäre Gbtmks 66 gewesen. Er stellt den Betriebszustand um 1965 dar. Da hat MU wirklich sehr genau recherchiert.

Hier die Tabelle mit den Hauptmassen des Wagens:

	Vorbild in mm	1:160 in mm	Tcefs 845 von MU
Länge über Puffer	12.500	78,1	78,1
Achsstand	6.800	42,5	42,5
Höhe Dach	3.768	23,6	23,6
Türbreite (2)	4.000	25,0	26,6

Man sieht, die Maße wurden weitestgehend eingehalten, nur die Türen sind ein wenig zu breit; vermutlich ist das der Materialstärke geschuldet.

Einsatz auf der Modellbahn

Ein Schiebedachwagen ist recht universell einsetzbar: Vom internationalen TEEM bis zur lokalen Übergabe ist alles möglich. Spielt die Anlage in Deutschland, sind wegen der zu öffnenden Türen sogar Beladeszenen an der Ladestraße möglich. Mit der nächsten Übergabe wurde unser Tcefs 845 abgeholt und zum nächsten Rangierbahnhof gefahren. Dort wurde er in den nächsten Dg oder TEEM eingestellt.

Freunde englischer Bahnen könnten z. B. einen englischen Fährbahnhof (hierfür hat MU reichlich Zubehör im Angebot) bauen, wo der Wagen aus dem Schiff rangiert wird und zu einem Güterzug ins britische Hinterland zusammengestellt wird. Hierfür wäre z.B. eine 3-achsige Diesellok Class 08 von Graham- Farish geeignet. Ob allerdings der Fährbootwagen mit seinem Maßstab 1:160 zu den britischen Fahrzeugen (Maßstab 1:148) passt, müsste noch eruiert werden. Oder man stellt einen ganzen Zug nur aus Fährbootwagen zusammen.

Fazit

Mit dem dritten (eigentlich der erste) Fährbootwagen hat MU gezeigt, was in N inzwischen im Wagenbau möglich ist. Zugegeben, Fährbootwagen waren beim Vorbild nicht grade häufig, aber trotzdem sind es Wagen, die es in N noch nie gegeben hat. Welche weiteren Varianten wären noch möglich? Zunächst- wie bei fast allen Güterwagen- sind betrieblich verschmutzte Wagen denkbar. Wie schon erwähnt, könnte das Fahrgestell für den gedeckten Güterwagen Gbmhs 51 genutzt werden, denn der Wagen hatte die gleiche Hauptmaße wie der Tcefs 845. Freuen wir uns auf weitere N- Modelle von Modellbahn Union.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens, Wir können auch in HO- Fährbootwagen in 1:87 von Modellbahn Union, in MIBA 10/2018, S. 80
St. Carstens, Die Güterwagen der DB AG- Stand 1998, Nürnberg 1998
Archiv der deutschen Wagen, Blatt Gbtmks 66; Tcefs 845, 4 Seiten
BZA Minden, DV 939d, Ausgabe Januar 1967, Minden 1967