

eNdlich warm! Neuer Heizwagen von Fleischmann

Über 40 Jahre mussten wir N-Bahner warten, bis sich ein Großserienhersteller erbarmte, uns einen Heizwagen zu beschere. Mit der Bestellnummer 8382 brachte Fleischmann den ersten Heizwagen als 3achser im November 2007 auf den Markt.

Zum Vorbild

Mitte der 80er Jahre des vorletzten Jahrhunderts stiegen die Ansprüche des p.p. Publikums in Sachen Wärme. Zunächst schuf man Abhilfe durch das Vorheizen der Züge durch ältere Lokomotiven, was aber unwirtschaftlich war. Zudem war eine weitere Beheizung der Züge nach Abfahrt nur noch durch die Zuglok möglich. Da aber die Wagen der „besseren“ 1. und 2. Klasse in der Mitte des Zuges eingestellt waren, kamen häufig Klagen wegen fehlender Wärme, besonders im Osten Preußens. Die Lösung aus diesem Dilemma war, einen zusätzlichen Heizwagen bei zustellen. Nach diversen Experimenten bei allen Länderbahnen kam es um 1904 zu der Ausführung, wie ihn Fleischmann jetzt vorgestellt hat.

Gebaut wurde der Wagen (wie viele konnte nicht ermittelt werden) zwischen 1904 und 1917 nach der Zeichnung Cp 12. Betriebsbereit wogen die Wagen 28 t. Sie hatten einen Kessel mit 10 atü Betriebsdruck und konnten bis zu 630 kg Dampf pro Stunde erzeugen. Die Wagen hatten einen Wasservorrat von 6,3 m³ und bis zu 3 t Kohle konnte geladen werden. Die Wagen waren 11,8 m lang und hatten einen Achsstand von 6,5 m. Einige der Wagen überlebten den II. Weltkrieg. Mitte der 50er Jahre war der letzte preußische Heizwagen von den Schienen der DB verschwunden.

Wie waren die Wagen bei der Bahn eingereiht? Die Heizwagen waren weder Personen- noch Güterwagen, sondern waren als Dienstfahrzeuge mit der Nummernreihe 730 000 ff. eingereiht. Bedeutung hatten die Wagen u.a. in den Weltkriegen, wo sie zur Beheizung von Lazarettzügen dienten.

Zum Modell

Im typischen Reichsbahngrün, beschriftet als 730 003 Osten, Bw (Berlin-) Grunewald kommt die Fleischmann Neuheit daher. Der Wagen ist mit 74 mm Länge maßstäblich lang, auch der Achsstand ist mit 41 mm korrekt.



Fleischmann Heiz3 pr 04 links



Fleischmann Heiz3 pr 04 rechts



Dach des Heiz3 pr04

Vom Fahrzeugaufbau wirkt der Wagen wie ein Güterwagen, hat aber auch Merkmale eines Personenwagens: Auf der Bedienerseite mit einem überdachten Übergang und auf der Kesselseite haben wir eine Tür mit schwarzen Übergangsblech. Dadurch konnte der Wagen auch in der Zugmitte eingestellt werden.



Fleischmann Heiz3 pr 04 Stirnseiten links Bedienraum

rechts Kesselraum

Im Inneren des Wagens sind der Kessel und Kohlekästen angedeutet. Anders als seine HO-Schwester hat der Wagen keine Seitentür zum Öffnen.

Die beiden äußeren Achsen sind fest gelagert, während die mittlere Achse pendelnd gelagert ist, allerdings in einer anderen Konstruktion als bei den kurzen Abteilwagen C3 pr89.

Selbstverständlich hat der Wagen eine Kurzkupplung. Im Übrigen sind die Details präzise ausgeführt. Nur eine Längsträgerbeschriftung fehlt. Selbst die Oberlichtfenster sind verglast.

Gibt es denn sonst gar nichts zu bemängeln? Es fehlen die Aschkästen am Wagenboden, die allerdings von der Seite durch die Mittelachse verdeckt sind. Insofern kann man das akzeptieren.

Zugbildung

Vom Grundsatz gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder abgestellte Personenwagen werden mit dem Heizwagen vorgeheizt, sinnvollerweise als erster oder letzter Wagen, der dann im Bahnhof bleibt, oder in einem Regelzug, je nach Lust und Laune am Anfang, in der Mitte oder am Zugschluss. Glaubhafter ist das Ganze, wenn die Anlage im Winter spielt; im Hochsommer (meiste Anlagen) war der Wagen abgestellt. Es ist der erste Heizwagen in N.

Klaus Kosack (2007)