

Neue Fährbootkühlwagen von Modellbahn Union

Eine ganz neue Güterwagenbauart entdeckte Modellbahn Union (MU): Es sind Fährbootwagen, die speziell für den Frachtverkehr nach Groß-Britannien (GB) beschafft wurden. Es sind die ersten Fährbootwagen in N.

Geschichte der Fährbootwagen

Im Jahre 1919 schlossen Belgien und GB einen Vertrag, Güterverkehr zwischen Belgien und GB per Schiff einzurichten. 1924 war es dann soweit: Es wurde mit 3 Schiffen ein Fährverkehr mit der Eisenbahn zwischen den belgischen Hafen Zeebrugge und Harwich (GB) eingerichtet. Die DRG wollte diesem nicht abseits stehen und trat mit Wirkung vom 1.1.1925 dem Vertrag bei. Aus historischen Gründen hatten die Briten zwar die gleiche Spurweite wie die meisten Eisenbahnen auf dem Kontinent, aber ein deutlich geringeres Lichtraumprofil: Die britischen Wagen waren im Vergleich zum Kontinent 35 cm niedriger und 45 cm schmaler. Außerdem mussten die Bremsanlagen der Wagen auf britische Vorgaben angepasst sein. Solche Wagen hatte aber keine kontinentale Staatsbahn im Bestand. In Belgien trat eine Privat-Gesellschaft für den Fährverkehr auf den Plan; deren Fährbootwagen waren in Belgien als Privatwagen zugelassen. Kurz nach Gründung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) wollte die Bahn keine weitere Privatbahn zulassen, sondern beschaffte eigene Güterwagen für den Fährbootverkehr. 1927 war es dann soweit: die DRG hatte zwei Wagentypen für den Fährbootverkehr in den Dienst gestellt, die allesamt dem Gattungsbezirk Trier (später Saarbrücken) zugeordnet waren. Die häufigste Bauart mit 300 in Dienst gestellten Wagen war der gedeckte Güterwagen Gfh, der eine Wagenkastenlänge von 10,72 m aufwies. Für sperrige Güter gab es noch den Rungenwagen Rfh, von denen nur 15 Wagen beschafft wurden. Alle Wagen hatten Bremserhaus. Das wären m.E. lohnende Vorbilder für MU.



Drei Fährboot-Kühlwagen verschiedener Epochen

In den 30er Jahren machte sich das Fehlen von Kühlwagen für den Fährverkehr bemerkbar. So stellte die DRG im Jahre 1935-1937 eine Kleinserie von 50 Kühlwagen der Bauart Gfkhs, Gattungsbezirk Saarbrücken (seit 1935 gehörte das Saargebiet wieder zum Reich) in Dienst. Letztere sind die Vorbilder für den neuen Wagen von MU. Der Fährbootwagen wurde von der Fa. Wismar in zwei Serien gebaut, wobei sich die Serien etwas unterscheiden: Die 1935 mit 30 Wagen in Dienst gestellte Serie wies eine LÜP von 11,65 m auf, der Achsstand betrug 7 m. 15 Wagen wiesen Fleischhaken auf, die anderen keine, waren aber für die Nachrüstung vorbereitet. Alle Wagen erhielten die neue Hik-GP Bremse und für den Verkehr nach GB die englische Handbremse. Die Kastenrungen waren aus Lichtraumprofilgründen nach unten abgerundet. 10 neu entwickelte Flettner Lüfter waren auf dem Dach untergebracht, wobei diese extra schmal waren. Alle Wagen hatten Eisluken an einer Seite. Der auffälligste äußere Unterschied zur zweiten Serie von 20 Wagen, die 1937 geliefert wurden, waren die kleineren Türverschlüsse der Bauart Sebaldsbrück und die verkleinerten Eisluken. Ansonsten hatte die zweite Serie die gleichen äußeren Maße der ersten Serie.

Nach dem Krieg waren die Wagen in halb Europa verstreut, beschädigt oder zerstört; sodass die DB später nur 20 Wagen als Tbnhs 30 in ihren Bestand aufnehmen konnte. Da ab den 50er Jahren Kühlwagen- Spezialverkehre von der Fa. Transthermos übernommen worden war, hatte die DB die Hälfte der Wagen an diese Firma vermietet. Mitte der 60er Jahre wurden die Wagen von Transthermos an die DB zurückgegeben. Die letzten Wagen der Bauart Icfs 400, wie sie jetzt hießen, wurden 1969 ausgemustert. Damit wurde der Wagen in drei Epochen eingesetzt.

Der Kühlwagen von MU

Geschickterweise hat MU die erste, häufigere Serie des Kühlwagens zum Vorbild genommen. Was auf dem ersten Blick auffällt, sind die vielen winzigen Teile, die rund um den Wagen eingesteckt sind. So sind an der Stirnseite der Wagen jeweils acht Teile separat eingesteckt worden. Man hat schon fast Angst, den Wagen in die Finger zu nehmen, weil was abbrechen oder verloren gehen könnte. Das hat sich im Praxistest jedoch nicht bestätigt.

Angeboten wird der Wagen für alle drei Epochen, als Gfk Saarbrücken im Ablieferungszustand, als Tbnhs 30 in Epoche III und als Icfs 400 in Epoche IV, letzter sogar mit dem Transthermos-Logo. Alle Wagen gibt es mit zweiter Betriebsnummer, sodass beim Start insgesamt sechs Wagen angeboten werden. Der Hersteller hat auf seinen Packungen etwas zur Auflagenhöhe des Wagens verraten: Auf einer Verpackung stand z. B. 311/350, also ist es der 311. Wagen von 350 produzierten Wagen. Auf allen Verpackungen stand „Limited Edition“.

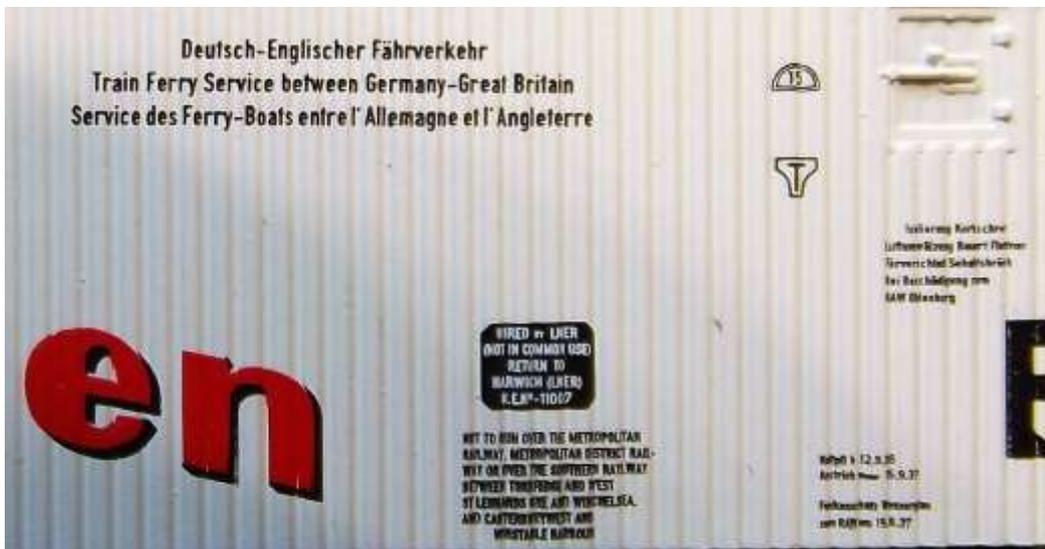


DRG Fährboot-Kühlwagen

Eine wahrhafte Augenweide ist die Modellumsetzung des Wagens: Man kann sich gar nicht satt sehen an den vielen Details am Wagen. Feine Brettergravur mit lesbarer vollständiger Beschriftung. Bei einem Detail hat MU auch den Fehler des Vorbilds übernommen: Das AW Sebaldsbrück hatte eine Schablone mit Schreibfehlern angefertigt, wo statt Zeebrugge die deutsche Schreibweise „Zeebrügge“ steht und bei Großbritannien hat das AW ein „n“ vergessen. Dieser fehlerhafte Schriftzug steht auf den Wagen der Epoche III und IV.



Beschriftung DRG Fährboot-Kühlwagen



Beschriftung DRG Fährboot-Kühlwagen



DB Fährboot-Kühlwagen



Beschriftung Fährboot-Kühlwagen

Ein ausgesprochenes Leichtgewicht ist der Wagen, er wiegt nur 11 gr. Das hatte leider bei der Betriebsprobe auf der Anlage zur Folge, dass der Wagen am besten am Ende des Güterzugs ein zu setzen ist, wird der Wagen am Anfang des Zuges eingesetzt, kann er in Kurven aus dem Zugverband kippen. Alternativ und Vorschlag an den Hersteller wäre, das Gewicht im Inneren des Kühlwagens zu erhöhen. Habe selber das Gewicht um 7 gr erhöht und zwar mit Bleikugeln aus dem Anglerbedarf.



Transthermos Fährboot-Kühlwagen

Das Dach des Wagens kann man leicht abclipsen. Danach kamen Entgleisungen nicht mehr vor und die Wagen liefen einwandfrei im Zugverband.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die maßstäbliche Umsetzung des Wagens: Da gab es nichts zu meckern: Höchstens 0,1 mm betrug die Abweichungen.



Von vorne: Fährboot-Kühlwagen und Arnold Trhs 42

Einen neuen Weg beschritt MU bei der Wahl der Räder: Es ist lt. Thread im Internet des Wagens eine Eigenentwicklung auf Basis RP 25, aber für den N- Normalbetrieb optimiert. Vielleicht wäre das eine Option für MU, diese Räder auch unter den Omm 37 zu verbauen; für Bastler kann ich mir gut vorstellen, dass MU diese Radsätze auch einzeln anbietet.



Fährboot-Kühlwagen von unten



Fährboot-Kühlwagen von oben



Beschwerung des Fährboot-Kühlwagens



Fährboot-Kühlwagen von vorne

Ein winziges Detail haben die Formenbauer übersehen: Die Türen der Wagen waren wegen der neuartigen Gummidichtung leicht zurückgesetzt, was nur auf Fotos vom Vorbild bei Schräglicht auffällt. Das wurde nicht umgesetzt, fällt aber nicht besonders auf.



Fährboot-Kühlwagen Tbnhs 30 und Arnold Trhs 42



DRG Fährboot-Kühlwagen im Vergleich mit Arnold Trhs 42

Mein Fazit

Der Fährbootwagen ist sicher kein „Allerweltswagen“, den wahrscheinlich kaum jemand mal beim Vorbild gesehen hat, trotzdem werde ich den Wagen als Einstieg in eine Güterwagenproduktion, wobei MU zeigen konnte, was in N machbar ist. Da kann sich manch einer der Großserienhersteller eine Scheibe abschneiden. Wahrscheinlich schielen die HOer neidisch auf N, denn der Wagen gibt es in HO noch nicht. Schauen wir mal, mit welchen weiteren Güterwagen MU uns in N noch überrascht.

Klaus Kosack

Lit.: S. Carstens/ H.U. Diener, Güterwagen Band 2, gedeckte Wagen Sonderbauarten, Nürnberg 1989

S. Carstens/ P. Scheller, Der schmale Kühlschrank, in MIBA Heft 6/2018, S. 40

https://www.1zu160.net/scripte/forum/forum_show.php?id=1045165&start=3 (Formneuheit Tbnhs 30 von MU)