

„Das muss kesseln!“ 4-achsige Kesselwagen der Bauart Deutz von Liliput

Nach dem überraschenden Erfolg der ersten N- Konstruktion des Triebwagens „Flirt“ in 2010 wartete LILIPUT zur Messe 2011 mit einer E44.5, dem Karwendel- Express und mehreren Güterwagen auf. Damit ist mit LILIPUT ein neuer Gross- Serien- Hersteller in Spur N auf dem Markt getreten.

Unter den Güterwagen befanden sich Kesselwagen der Bauart „Deutz“ in zwei verschiedenen Ausführungen, wie sie von HO bereits bekannt sind.

Vorbild

Der erheblich gestiegene Bedarf an Mineralölprodukten im zweiten Weltkrieg machte auch deren Transport zu der weit gelegenen Front erforderlich und es musste eine neue Logistik etabliert werden. Da Hitler auf die Motorisierung der Wehrmacht setzte, waren neue Schritte begangen worden. Mitte der 30er Jahre etablierte sich zu diesem Zweck eine Tarnfirma namens „Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft (WiFo)“, deren einzige Aufgabe es war, Gewinnung, Verteilung und Transport der Mineralölprodukte zu übernehmen. Zum Transport des Benzins und Diesels brauchte man eine große Anzahl von Kesselwagen, die mit eigenen Wagen, Miet- und Beutewagen nicht mehr zu leisten war. Anfang 1944 hatte die WiFo und ihre Töchter rd. 35.000 Kesselwagen im Einsatz.

Anfang 1940 entwickelten die Waggonfabriken Uerdingen und Westwaggon in Köln- Deutz ähnliche 2- und 4-achsige selbsttragende Kesselwagen, wobei der Unterschied zwischen beiden Bauarten darin bestand, dass die Uerdinger noch einen Hilfsrahmen besaßen, die Deutzer aber nicht. Bei der Deutzer Bauart übernahm der Kessel die Zugkräfte. Die Serienfertigung der Deutzer Kesselwagen begann 1941 mit den 63-m³- Wagen. Nach den schlimmen Erfahrungen des Kriegswinters 1941/42 baute man mit den gleichen Baugrundsätzen 48-m³- Wagen, die jedoch Heizleitungen im Kessel hatten, damit das Ladegut nicht einfrore. Zum Teil hatten die Wagen Bremserhäuschen; die meisten Wagen jedoch eine Bremserbühne. Insgesamt baute Westwaggon rd. 1.400 Kesselwagen, wobei ein großer Teil der Wagen den Krieg überlebte. Die WiFo- Wagen wurden nach Gründung der DB überwiegend an die neu gegründete VTG übergeben, aber auch an Mineralöl-Firmen im In- und Ausland, wie z. B. die Deutsche „SHELL“ kaufte die noch jungen Wagen an. Wie fast alle Kriegsbauarten wurden Anfang der 50er Jahre die Wagen verstärkt, die meisten Kesselwagen bekamen Verstärkungen im Bereich der Kopfstücke und Drehgestelle. Die Wagen blieben bis Anfang der 80er Jahre im Einsatz.

Modell

Die beiden Bauarten der Kesselwagen gehören zu LILIPUTs ersten Güterwagen in N. In der Literatur werden diese Kesselwagen auch als „Einheits- Leichtbau- Kesselwagen“ (ELK) genannt.



Liliput 48m³ Kesselwagen mit Heizleitung VTG



Liliput 63 m³ Kesselwagen SHELL

Es ist nicht das erste Mal, dass ELKs das Licht der N- Welt erblickten. 1966 brachte MINITRIX die ersten ELKs heraus, damals nur in farbenfroher Lackierung der Firmen FINA (blau), ARAL (blau), SHELL (gelb) und Mobiloil (silbern). 1967 kosteten diese Wagen 7,- DM.



Minitrix 63 m³ Kesselwagen SHELL (1966)

PIKO war der zweite Hersteller, der sich an die ELKs heranwagte. Ab ca. 1978 wurde der ELK in neun verschiedenen Versionen, die meisten mit dem Bremserhaus der Kriegsbauart mit gebogenen Dach herausgebracht. Diese Kesselwagen waren wegen des angedeuteten Rahmens eher der Bauart Uerdingen nachempfunden.



Piko 63 m³ Kesselwagen mit Bremserhaus MINOL DR

Die ELKs von Minitrix verschwanden 1973 wieder vom Markt. Heute sind sie gesuchte Sammlerobjekte. Die Kesselwagen von PIKO wurden bis 1986 produziert.



Drei Gelbe: von Links Minitrix, Liliput und Piko

LILIPUT ist jetzt der Dritte im Bunde, der ELKs anbietet und auch der erste, der bei der Nachbildung zwischen den 48-m³- und 63-m³- Kesseln unterscheidet.

Wer auf seiner Anlage lange Ganzzüge vor sich vorbeirauschen lassen will, ist mit den LILIPUT- Modellen gut bedient, die Proportionen sind gut getroffen. Offenbar sind die jetzt gelieferten ELKs originalgetreue Verkleinerungen der großen Brüder in HO, die 2005 auf dem Markt erschienen, mit (fast) allen Schwächen und Stärken.

Besondere Beachtung sollte bei den beiden Varianten die Schweißnähte am Kessel und Laufstege schenken. Die Form der Kopfstücke musste wegen des Drehgestell- Ausschlages angepasst werden; sie entsprechen daher eher der verstärkten Bauart. Im Gegensatz zu den HO- Brüdern hat LILIPUT bei den N- Modellen auf eine unterschiedliche Darstellung der Drehgestelle verzichtet und beiden Wagen die verstärkten Drehgestelle- erkennbar an der glatten Rahmenwange- eingebaut. Die Minitrix- Wagen hatten noch die wellenförmigen Rahmenwangen.



Liliput 63 m³ Kesselwagen Beschriftung und Drehgestell Minitrix 63 m³ Kesselwagen – Detail

Wie beim HO- Bruder ist der Durchmesser des Kesseldoms um 17% zu klein beim Modell. Beide Modelle werden komplett bestückt geliefert, sodass Zurüstarbeiten nicht anfallen. Zu Gunsten der geringeren Bruchgefahr sind die Geländer und Stege viel zu dick ausgefallen. Auf der Unterseite des Kessels ist die Bremsanlage mit vielen Leitungen und Zugstangen nachgebildet.

Was jedoch fehlt beim Wagen mit Heizleitung ist das Anschlussventil für die Dampfheizung am Wagenende ohne Bremserstand. Stattdessen sind bei beiden Wagen Blindventile (beim 63-m³- Wagen überflüssig!) nachgebildet.



Kesselwagen von unten (oben Minitrix unten Liliput)



Kesselwagen von oben (oben Minitrix unten Liliput)

Gefallen hat mir die Farbgebung und Beschriftung. Beide hier getesteten Wagen haben eine Epoche III- Beschriftung. Erfreulicherweise – und wohl das Kaufargument- zeigt der SHELL- Kesselwagen das Gelb im Ablieferungszustand 1955.

Der SHELL- Wagen hat die Nummer 582 484 P, Bf. Hamburg-Süd, während der graue VTG- Wagen die Nummer 595 747 P, Bf. Hamburg- Rothenburgsort aufweist. Bei dem VTG- Wagen war die Firmenbeschriftung leicht verwischt.

Mein Fazit: LILIPUT hat beide Kesselwagenvarianten gut realisiert. Die LüP beträgt bei beiden Modellen 77,5mm; das entspricht genau dem Vorbildmaß von 12,4m. Auch der 2m- Achsstand der Drehgestelle wurde mit 12,5mm exakt nachgebildet, wobei die Bremsbacken auf Radebene liegen.

Als Erstvarianten hat LILIPUT neben den o.g. SHELL (#L265995) und VTG- Kesselwagen (#L265970) noch je eine Variante 48-m³-Kesselwagen der SBB – „Cica“ (#L265961) und 63- m³ - Kesselwagen der ÖMV (#L265992) herausgebracht. Ich bin auf weitere Varianten gespannt, lassen sich doch beide Wagen von Epoche II bis IV einsetzen. Die beiden Testmodelle hat waren für je 22 € zu haben.

Klaus Kosack (2012)

Lit.: S. Carstens, Der kleine Unterschied- zwei vierachsige HO- Kesselwagen von LILIPUT, in MIBA 10/2005, S. 82

S. Carstens, Deutzer Kessel aus Wien, in MIBA 8/2005, S. 86

T. Becker, Leichtbau- Kesselwagen, Internet: www.drahtkupplung.de/gtbhb245C.html