07/2018 von Klaus Kosack

Ausgerechnet Bananen

Neuer Bananenwagen von Brawa

Werksfoto Brawa Tnos 59 DM Toys

Ausgerechnet Bananen- Ein Schlager von 1922 kennzeichnete den Wunsch der Deutschen nach Bananen schon nach dem I. Weltkrieg. Es sollten aber noch über 30 Jahre vergehen, bis Bananen zu einer erschwinglichen Lieblingsfrucht der Deutschen wurden. Tausende Tonnen der gelben Frucht wurden auf dem Seeweg nach Deutschland exportiert und mussten schnell an den Kunden gebracht werden, dummerweise hat eine reife Banane keine sehr lange Lagerdauer. So kamen die Bananen grün in den Überseehäfen an der Nordsee an und mussten schnell gekühlt zum Endverbraucher weiter gefahren werden. Hier bot sich der Bahn ein Geschäftsfeld an, zu dem noch passende Wagen gebraucht wurden. Der laufende Bau der neuen Glmehs 50 bot die Lösung: Man brauchte den Wagen nur innen zu isolieren, Heizungsaggregate einbauen und fertig war der umgebaute Wagen. Als Tn(om)s 59 hat die DB insgesamt 650 Wagen in Dienst gestellt, einige wenige hatten einen Bremserstand. Kühlwagen älterer Bauart eigneten sich weniger gut zum Bananentransport. Im Unterschied zu den gewöhnlichen Kühlwagen waren die Wagen braun gestrichen, hatten aber eine Diagonalbeschriftung „Bananen“ auf der Tür und den Vermerk „Kühlwagen“. Genau diese enge Verwandtschaft der beiden Güterwagen hat sich Brawa für seinen Bananenwagen zu Nutze gemacht.

Vorbild

Da die Bananen an den Überseehäfen Bremerhaven und Hamburg angeliefert wurden hat die DB ihre Bananenwagen-Flotte auch dort stationiert. Das erleichterte die Gestellung der Bananenwagen, wenn ein Frachtschiff mit Bananen ankam. Von den Häfen musste die leicht verderbliche Frucht schnell an den Endverbraucher transportiert werden, damit die Bananen schön gelb den Kunden anlachten. Also hat man spezielle Kurse für Durchgangsgüterzüge (Dg) geschaffen. Zuglok war dabei häufig die Baureihe 41, die solche Züge mit 90 km/h befördern konnte. Vom Hafen ging es zu den größeren Rangierbahnhöfen im Süden, wo die Züge zerlegt und in kleineren Gruppen oder als Einzelwagen dem Bestimmungsbahnhof zugestellt werden konnte. Das musste jedoch ohne größere Verzögerung erfolgen. Im Normalfall waren die Bananen binnen zwei bis drei Tagen beim Endverbraucher angekommen, wo sie dann im Lager der Geschäfte nachreifen konnten.

Wie schon erwähnt, hat die DB Wagen der Baureihe Glm(eh)s 50 als Bananenwagen hergerichtet, dies erfolgte ab 1955 bei AW- Aufenthalten. Zur Wärmeisolierung hat man 10 cm dicke Styropor-Platten eingebaut, außerdem bekamen die Wagen eine Heizung, um auch im Winter die erwünschte Temperatur von 5-7 °C zu bekommen. Hinter der Schiebetür gab es noch eine zusätzliche isolierte Drehtür. Damit die Wagen auch in Personenzügen eingesetzt werden konnten, hatten die Wagen eine KE-GP Bremse. Der Umbau der 650 Wagen erfolgte in den Jahren 1955 bis 1958 im AW Oldenburg. Das Dach bestand aus Dachrahmen mit 13 Spriegeln.

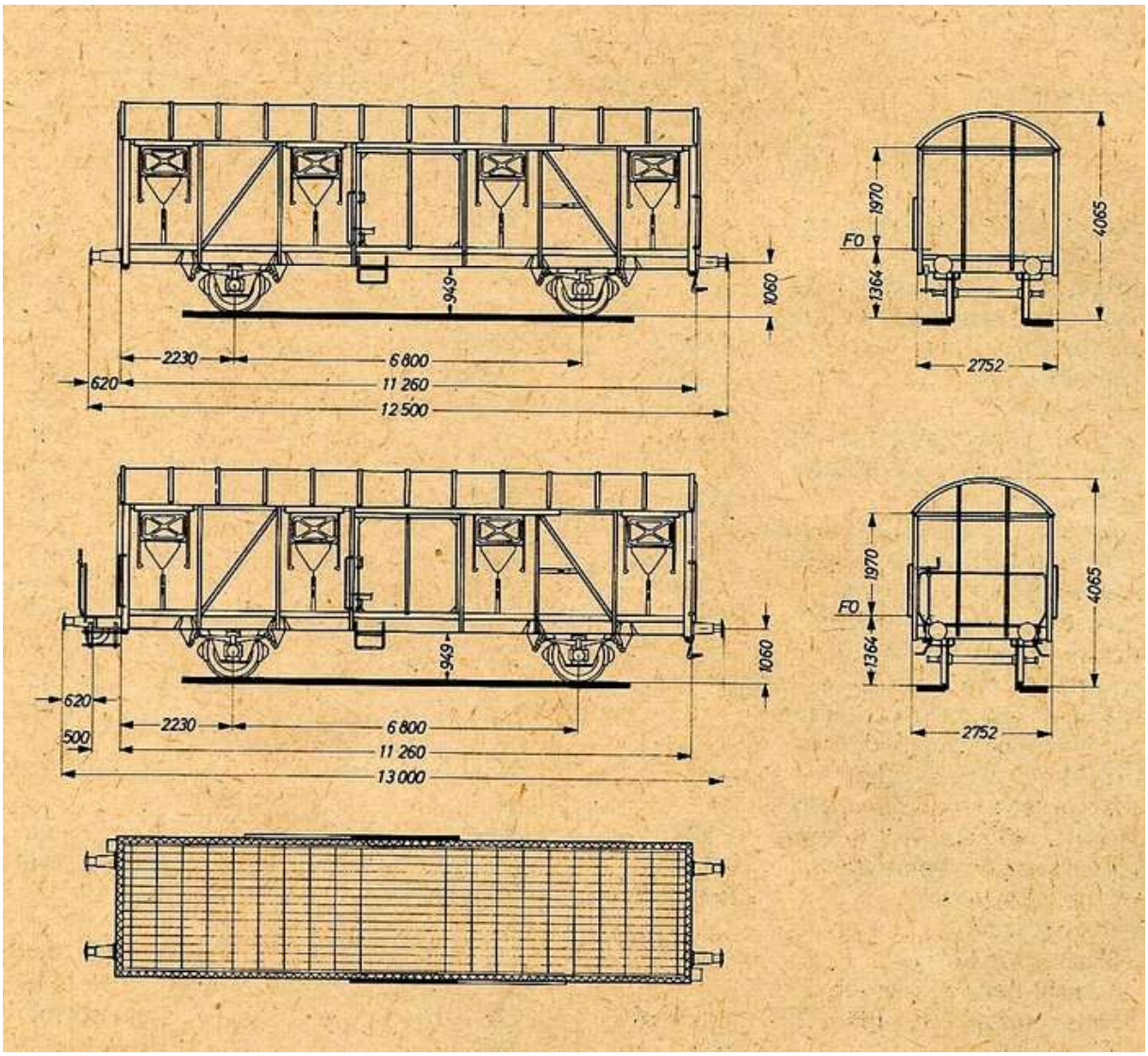

Bild2 Wagenskizze Tnoms 59, Quelle: DB 1967

Die umgebauten Güterwagen behielten ihren braunen Anstrich. Nur die weißen Anschriften „Bananen“ und „Kühlwagen“ kennzeichneten diese Wagen nach außen. Nach 1968 bekamen die Bananenwagen die Bezeichnung Ibblps 393 und 395. Bis Anfang der 70er Jahre blieb der Bestand konstant, danach lösten neuere Bauarten den Bananenwagen ab. Der letzte Ibblps 395 schied 1980 aus dem Bestand. Ein Wagen wurde als Museumswagen hergerichtet und ist heute im Bahn-Museum Bochum- Dahlhausen zu bewundern.

Modell

Es ist keineswegs der erste braune Bananenwagen in N, der auf die Welt kam. Minitrix und Fleischmann waren hier Vorreiter. Nur: beide Firmen hatten keinen Glms 50 im Programm, sondern lediglich den kürzeren Gmhs 53. Auf dieser Basis zauberten beide Firmen ihre vorbildfreien Bananenwagen, die durchaus Ähnlichkeit mit der Brawa-Neuheit haben. Aber die Wagen sind als Kühlwagen beschriftet, tragen die Bauartbezeichnung Gmhs 53 und nicht das „T“ für Kühlwagen.
Minitrix hat den 68 mm langen Grs 214/ Gmhs 53 erstmals 1968 produziert. Im Jahre 2000 erschien ein Wagendisplay, wo der Gmhs 53 mit zehn verschiedenen Wagennummern als Bananenwagen erschien.
Fleischmanns Bananenwagen entstammt einer Sonderserie mit 4 Güterwagen Epoche III, die 1995 erschien. Auch er ist eine Beschriftungsvariante der Wagenfamilie Gmhs 53, die

erstmals 1968 erschien und 66 mm lang ist. Bei ihm kann man als einziger der drei hier vorgestellten Bananenwagen die Türen öffnen. Es war auch der einzige braune Bananenwagen von Fleischmann.
Beide Wagen sind vorbildfrei und sind im Vergleich zu dem 78 mm langen Brawa-Wagen erheblich zu kurz. Da auch eine falsche Bauart gewählt wurde, sind beide Vorgänger-Bananenwagen vorbildfrei.

Bild3 Fleischmanns Bananenwagen

Bild4 Minitrix Bananenwagen

Bild5 3 braune Bananenwagen in N (links Fleischmann, mitte Brawa, rechts Minitrix)

Bild6 3 Bananenwagen von vorn (links Fleischmann, mitte Brawa, rechts Minitrix)

Wie erwähnt, machte sich Brawa wie beim Vorbild den Umstand des Umbaus ihrer Neuheit Glmhs 50 zu Nutze und boten auf der Nürnberger Messe 2017 den Bananenwagen gleich mit an. Fertigungstechnisch ist der Wagen eine Beschriftungsvariante des Glmehs 50. Brawa könnte den Bananenwagen noch mit Handbremserstand herausbringen, denn Fahrgestell und Gehäuse sind vorhanden. Bei der Ankündigung 2017 hat sich Brawa zunächst auf den Tnoms 59 und die Epoche IV- Variante Ibbls als Privatwagen der Transthermos beschränkt, die jetzt im Juni 2018 ausgeliefert wurden.

An der Maßgenauigkeit gibt es nichts zu meckern: Alle wichtigen Grundmaße LüP, Achsstand, Wagenhöhe und Türbreite sind bis zu 0,1 mm eingehalten worden. Auch die Wagennummer 328 957 ist aus dem richtigen Nummernkreis (328 900 bis 329 599) gewählt worden. Über die Nummer entpuppt sich der Wagen als einer der frühen Umbauten, wie auch das REV-Datum des AW Oldenburg (5.3.57) beweist. Man kann sich gar nicht satt sehen, bei den vielen Einzelheiten am Wagen. Selbst das Fahrgestell (das man im normalen Betrieb gar nicht sehen kann) weist unzählige Details und Einzelheiten auf. Die Wagen haben ein RIV- Zeichen, können daher auch im Ausland (d.h. auf ausländischen Anlagen) eingesetzt werden.
Der Kuppelabstand Puffer zu Puffer mit der Standard-Kupplung beträgt 3 mm. Durch den Einsatz einer PEHO- Clipskupplung konnte der Abstand halbiert werden. Gleichzeitig wird ungewolltes Entkuppeln weitestgehend vermieden.

Bild7 Brawas Tnoms 59

Bild8 Tnoms 59 von unten

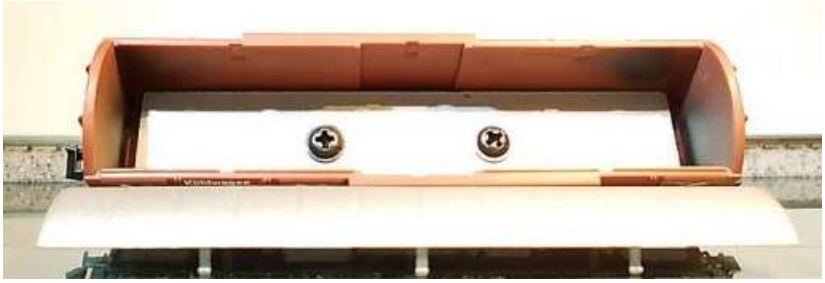

Bild9 Tnoms 59 von innen

Bild10 Kupplung ab Werk

Bild11 Kürzer gekuppelt mit PEHO Clips-Kupplung

Einsatz auf der Modellbahn

Wie schon oben erwähnt, fuhren die Wagen oftmals in Dg (Durchgangsgüterzüge) und bestanden aus 15 bis 20 Wagen, gezogen von einer Dampflok der Baureihe 41, die es von Minitrix gibt. Alternativ können auch Dieselloks eingesetzt werden, wie z.B. die V 200 oder V 160 (ab 1964). Bisweilen wurden auch Bananenwagen an z.B. Eilzüge, die von der Nordseeküste nach Süden fuhren, angehängt. Nach Ankunft in einem Rangierbahnhof wurden die Wagen nach Bestimmungsbahnhöfen vorsortiert und entsprechenden Güterzügen, auch Personenzügen angehängt. Am Ziel, auf der Ladestraße stand schon ein Lkw mit Kühlung bereit, der die Bananenkisten aufnahm. Zurück zu den Nordseehäfen ging es in umgekehrter Reihenfolge, diesmal mit leeren Wagen.
Man sieht also, der Wagen ist nicht nur für Güterzüge geeignet, sondern lässt sich wegen seiner verderblichen Fracht vielseitig einsetzen. Daher wird empfohlen, je nach Anlagengröße sich nicht nur einen Wagen zu beschaffen.

Fazit

Hier hat Brawa wieder einen Regelgüterwagen realisiert, den es zwar nicht so häufig beim Vorbild gab, dafür aber vielseitig eingesetzt werden kann. Brawa hat den Wagen ausgezeichnet als Modell umgesetzt, getreu ihrem Firmenmotto: „Aus Liebe zum Detail“. Da kann man Brawa nur gratulieren. Da hat sich das Warten durchaus gelohnt. Folgende Varianten könnte Brawa noch auf die Beine stellen: Wagen mit Bremserstand (Epochen III und IV) und als Wagen der Bauart Ibblps 393 und 395 (Epoche IV) der DB.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens/ H.U. Diener, Güterwagen Bd. 2, Gedeckte Güterwagen Sonderbauarten, Nürnberg 1989
DB Hrsg., DV 939d, Ausgabe 1967, BZA Minden 1967
Wagen- Archiv deutscher Reisezug- und Güterwagen, Blatt Ibblps 395, GeraMond Verlag München