

## **KRESS Beiwagen VB 140 # N1409**

Im Sommer 2016 folgte der endlich der Beiwagen zum VT 70.9 von KRESS, der bereits vor zwei Jahren auf den Markt gekommen war.

### **Vorbild**

Zunächst ein paar Vorbildinformationen: Die Triebwagen mit der späteren DB- Bezeichnung VT 70.9 gehörten zu den letzten Neuentwicklungen der DRG vor dem Kriege. Ab 1937 wurden die 64 Triebwagen in Dienst gestellt. Der Triebwagen schaffte 75 km/h und wog leer 18 t.

Für mittleres Fahrgastaufkommen brauchte man aber noch einen Beiwagen, der in seiner äußeren Form dem Triebwagen entspricht. Bei Talbot in Aachen bestellte die DRG 80 Beiwagen in drei Lieferserien, die zwischen Juli 1937 und Februar 1938 geliefert wurden. Die erste Lieferserie VB 140 250- 259 hatte 39 Sitzplätze und 7 Klappsitze, außerdem 19 Stehplätze und ein Postabteil. Der Wagen kostete 20.275 RM. Die zweite und dritte Lieferserie hatte eine etwas andere Raumaufteilung und hatten 41 Sitzplätze und 9 Klappsitze und nur noch 12 Stehplätze. Bei beiden Wagen konnte bei Nichtnutzung des Postabteils auch das Abteil für Fahrgäste genutzt werden. Die Wagen waren vollständig geschweißt.

Die Wagen hatten eine LÜP von 12,28 m und einen Achsstand von 7 m. Leer wogen die Wagen 9,4 t und waren damit 3 t leichter als der Vorgänger Beiwagen, den der VT 75.9 zog. Nach dem Krieg verblieben 36 Beiwagen bei der DB, 6 kamen zur DR und die übrigen 18 Beiwagen waren Kriegsverluste oder blieben bei Nachbarbahnen (ÖBB, CSD und PKP) stehen. Das Vorbild des KRESS Beiwagens VB 140 286 wurde Ende 1937 in Dienst beim Bw Augsburg gestellt. Nach dem Krieg fand sich der Wagen bei der RBD Wuppertal, Bw Wpt.- Steinbeck wieder. 1955 wurde der Wagen an das Bw Ingolstadt abgegeben. Nach 1956 erhielt der Wagen ein stark vergrößertes Postabteil, wodurch sich die Platzzahl im Beiwagen auf 35 verringerte. Dieser Umbau erhielt sogar noch eine eigene Zeichnung im Merkbuch. Zeit seines Einsatzes bekam der Beiwagen seinen Strom vom Triebwagen, viele Beiwagen der Bauserie erhielten bei der DB eine Batterie für die Beleuchtung. 1959 schied der Wagen aus dem DB- Bestand aus und wurde an die Gleisbaufirma Schley als Arbeiterunterkunft verkauft. Damit war der Wagen nur 22 Jahre im Betriebseinsatz.



Der VT 70.9 fuhr je nach Tageslage und Fahrgastaufkommen allein, mit einem oder zwei Beiwagen. Ein einzelner Personen-, Post- oder Güterwagen konnte dem Triebwagen angehängt werden. Einen Nachteil hatten die Beiwagen: Sie hatten keine Steuerfunktion und mussten am Endbahnhof immer umgesetzt werden.

### **Modell**

Die meisten Triebwagenhersteller haben bislang Trieb- und Beiwagen bzw. Steuerwagen als Set herausgebracht. Nicht so Kress: Erst wurde der Triebwagen vorgestellt und nach gut einem Jahr wurde der der zugehörige Beiwagen ausgeliefert.

Getestet und geprüft wurde der Beiwagen #N1409, die Analog- Version. Alle bisher ausgelieferten Modelle von Kress wurden in einer Pappschachtel mit Schaumstoff-Inlet ausgeliefert; wobei beim Triebwagen bereits ein leeres Fach für den später produzierten Beiwagen vorhanden ist. Vorbildlich ist die Betriebsanleitung des Beiwagens, kurze Vorbildinformationen und eine ausführliche Ersatzteilbeschreibung. Stellt man den Beiwagen auf die Schiene, dann ist der Fahrgastraum beleuchtet und je nach Fahrtrichtung brennen abwechselnd die Schlusslichter. Wie es sich bei einem Beiwagen gehört, bleiben die gegenüber liegenden Lampen dunkel. Und damit kann der Beiwagen nicht als erstes Fahrzeug eines Zuges eingesetzt werden. Abgesehen davon, dass es komisch aussieht, wenn am ersten Fahrzeug in der Zugmitte das Schlusslicht brennt und am zweiten Fahrzeug die Frontscheinwerfer und das Schlusslicht.



*Bild 3 Beiwagen rechts*



*Bild 4 Beiwagen links*

Wie auch schon beim Triebwagen hat sich Kress bei der Kupplung etwas einfallen lassen: Mit einem Steckteil im Wagenboden kann man wählen, ob am Wagenende eine Rahmenabdeckung mit Bremsschläuchen eingesetzt wird oder eine echte Kupplungsvorrichtung in N. Dabei kann man wählen, ob man in den NEM Schacht die beigelegte Kuppelstange oder eine N- Kupplung steckt. Mit der N- Kupplung kann man dem

Triebwagen einen z.B. Güterwagen anhängen, oder den Minitrix- Beiwagen vom VT 75.9. Auch diese Kombination hat es beim Vorbild gegeben.



*Bild 5 Beiwagen Kress und Minitrix*



*Bild 6 Beiwagen Minitrix*

Der Wagen ist mit 77 mm maßstäblich lang und auch der Achsstand stimmt mit 44 mm. Gut modelliert sind die typischen Achshalterträger. Das Klofenster ist weiß hinterlegt und das Auge kann sich an vielen angesteckten Details erfreuen. Wegen der Stromaufnahme läuft der Beiwagen etwas schwerer, aber noch leicht genug für den Triebwagen. Da der Anhänger nur als Beiwagen eingesetzt wurde, fehlt das Signalhorn.

So hat Kress bei seinem ersten N Modell eines Trieb- und Beiwagens uns eine wahre Augenfreude produziert. Im Dekor der DR hat Kress den Beiwagen ebenfalls herausgebracht. Er trägt die Nummer VB 140 312 und ist technisch mit dem DB- Wagen identisch.

Außerdem hat Kress für die Digitalfreunde die beiden Beiwagen herausgebracht. Der einzige Unterschied ist liegt in der Platine, die unter dem Dach eingebaut ist, die bei den Digital-Fahrzeugen zusätzlich einen Decoder aufweisen, sonst aber identisch mit den Analogfahrzeugen sind.

### **Einsatz auf der Modellbahn**

Wie schon oben erwähnt, passt der Beiwagen in Form und Größe zum Triebwagen VT 70.9 des gleichen Herstellers. Wer will, kann den Beiwagen auch zusammen mit dem VT 75.9 von Minitrix einsetzen. Einziger Haken ist, am Endbahnhof muss der Beiwagen umgesetzt werden, d.h. der Beiwagen fuhr immer hinten. Da der Beiwagen eine Steckkupplung für eine N- Normkupplung hat, kann dem Beiwagen noch ein Güterwagen o.ä. angehängt werden.



**Bild 7** Trieb- und Beiwagen



**Bild 8** Kupplung Trieb- und Beiwagen

Viel mehr jedoch nicht, denn der VT 70.9 mit seinem 150 PS- Motor schaffte bei 75 km/h grade mal 9 t; im 3. Gang bei 55 km/h waren es 22 t. Gibt es auch Einsatzmöglichkeiten ohne Triebwagen? Ja- für den Fall, dass der Triebwagen ausgefallen war. Dann wurde eine Dampflok dem Beiwagen vorgespannt. Oder ein GmP wurde eingesetzt und der Beiwagen der letzte Wagen des Zuges war. Da dieser Beiwagen hauptsächlich in Bayern eingesetzt war, kommen als Zuglok des GmPs die BR 64, 86 oder 98.8 (alle Fleischmann) in Betracht. Außerhalb Bayerns kann man außerdem die BR 74.4, 91.3, 92.5 oder 93.5 (alle Loks gab es mal in N) einsetzen.

### **Fazit**

Mit diesem Beiwagen zusammen mit dem Triebwagen hat Kress eine Lücke im N- Sortiment geschlossen, waren doch Vorkriegstrieb- und Beiwagen in N bei der Modellbahnindustrie eher Mangelware. Nur Minitrix hatte den VT 75.5 produziert, wohl in Angedenken der „roten Maus“, wie sein HO- Pendant bei seinem Erscheinen 1955 genannt wurde.

Klaus Kosack

Lit.: H. Kurz, Triebwagen der Deutschen Reichsbahn, Freiburg 2013

DB, Merkbuch Schienenfahrzeuge der DB, DV 939c, Ausgabe 1952, Reprint Alba-Verlag Düsseldorf, o.J.