



Bild 1: Neue Kesselwagen von Modellbahn Union

Leichtbau Kesselwagen der Bauart Uerdingen von Modellbahn Union

Kesselwagen waren schon immer gerne produzierte Güterwagen der Modellbahnhersteller. Allerdings oftmals frei nach dem Motto: Je bunter desto besser. Vorbildtreue spielte da weniger eine Rolle. So kommt es, dass nur wenige Kesselwagen in N ein reales Vorbild haben, häufig wurden mehrere Bauarten vermengt. Hinzu kam, dass die meisten der bunten Kesselwagen, so nie beim Vorbild liefen. Offenbar war es dem Käufer egal: Hauptsache bunt war das Argument für einen Kauf. Die Kesselwagen verkauften sich wie warme Semmeln. Erst in den letzten Jahren bemühten sich die Hersteller, Kesselwagen nach realem Vorbild herzustellen, wobei dann Kesselwagenbauarten, die es häufiger beim Vorbild gab, im Vordergrund standen.

Vorbild

Nach dem zweiten Weltkrieg hatte die DB- wie vorher auch die DRG- kein Interesse, für den öffentlichen Güterverkehr eigene Kesselwagen in Dienst zu stellen. Sie überließ das Transportgeschäft Firmen, die solche Wagen vermieteten. Zwei Firmen waren in Deutschland führend: Einmal die Eisenbahn-Verkehrsmittel A.-G (EVA). Sie ist ein Eisenbahnunternehmen, das von 1899 bis 2002 Eisenbahnwaggons, vor allem Kesselwagen für Flüssigkeiten und Gase, vermietete. Die andere Firma nannte sich VTG = Vereinigte Tanklager und Transport GmbH mit Sitz in Hamburg. Diese Firma wurde 1951 gegründet und sie gibt es noch heute.

Daher waren oftmals die genannten Firmen bei der Neuentwicklung von Kesselwagen beteiligt. Hinzu kam der gewaltige Bedarf an Benzin durch die Motorisierung in der BRD. Tankstellen schossen wie Pilze aus der Erde und wollten beliefert werden. In der Transportkette Raffinerie zur Tankstelle spielten Kesselwagen damals eine wichtige Rolle.

Inzwischen gab es weitere Fortschritte beim Bau von Kesselwagen. Es fehlten noch neuere Kesselwagen für den Benzintransport mit 40 m³ Inhalt. Daher bestellte die Fa. EVA bei der Waggonfabrik in Krefeld-Uerdingen 1962/63 insgesamt 353 solcher Kesselwagen. Sie wurden in zwei Chargen geliefert, Diese Kesselwagen hatten ein Eigengewicht von 11,5 t. Von der ersten Lieferung mit 163 Wagen wurden gleich 40 Wagen für die Kontinentale Öl-Transportgesellschaft in Berlin abgezweigt, diese Wagen waren in Frankfurt (M) stationiert.

Die erste Serie der Leichtbau-Kesselwagen hatte einen Achsstand von 4,50 m, der bei der zweiten Serie auf 4,80 m wuchs. Der Zugang zu dem Dom auf dem Kesselscheitel erfolgte durch eine Leiter über die Bremserbühne. Um den

Domverschluss lagen Gitterroste. Gefüllt mit Benzin wurden die Wagen über dem Dom; zur Entleerung gab es am Wagenboden ein Ventil, einige Wagen konnten auch über dem Dom entleert werden.

Neben der erwähnten Verlängerung des Achsstandes auf 4,8 m hatte die zweite Serie noch weitere auffällige Änderungen gegenüber der ersten Serie: So waren die Seilhaken nicht mehr am Kopfstück an der Bremserbühne, sondern waren auf einem Podest oberhalb des Achsfederblocks befestigt.

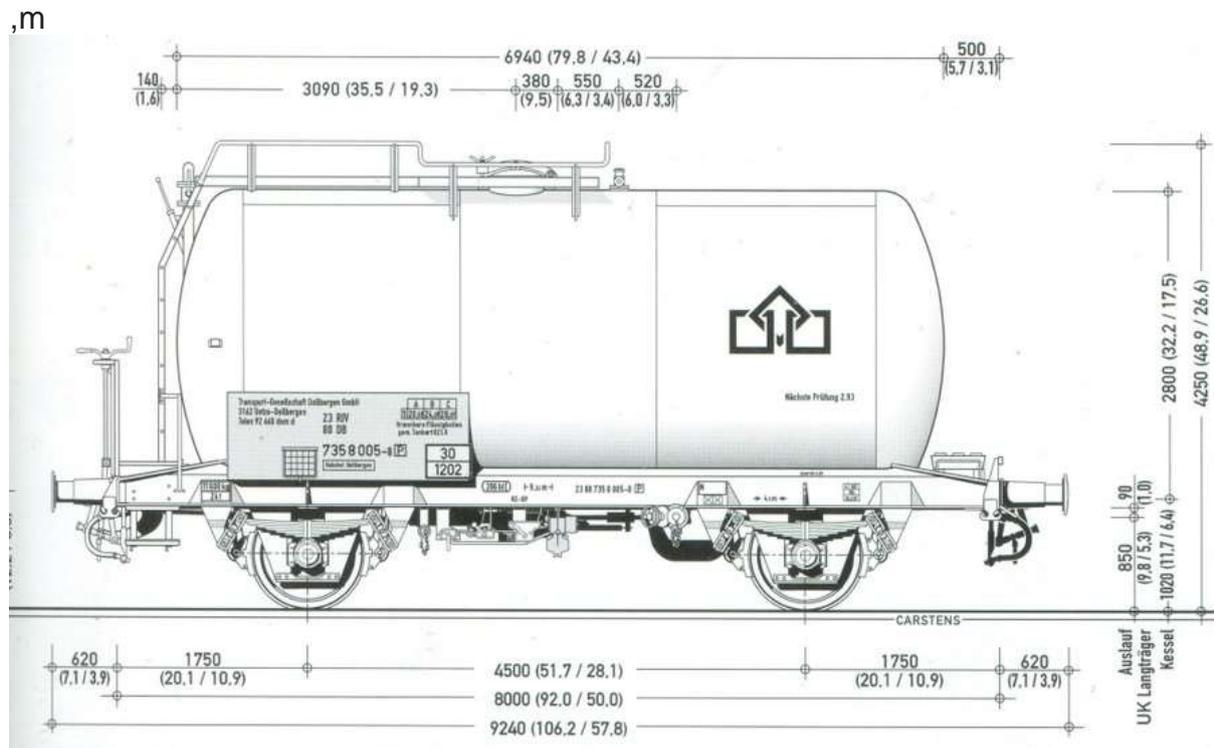


Bild 2: Vorbildskizze Leichtbau Kesselwagen Uerdingen- Quelle: St. Carstens, Güterwagen Bd. 7, Fürstenfeldbruck 2014

Je nach Anforderung aus der Wirtschaft vermietete EVA die Wagen. Kam ein längerfristiger Mietvertrag zu Stande, konnte der Mieter die Wagen mit seinen Firmenlogos versehen.

Anfang und Mitte der 70er Jahre standen die Wagen zum Umbau an. Man wählte 136 Wagen aus, um daraus 4-achsige Wagen zu bauen. Elf Wagen kamen zur ÖBB. 108 Wagen verkaufte die EVA 1985 an die 3V Service GmbH, die sie sofort an die Fa. Meier/ Dollbergen vermietete. Bei Dollbergen bekamen die Wagen einen blauen Anstrich. Später übernahm Dollbergen die Wagen in Eigenregie.

Die übrigen 97 Kesselwagen verblieben nach 1985 bei der Fa. EVA. Nach und nach wurden die Kesselwagen abgestellt und ausgemustert. 2004 waren die Wagen von der Schiene verschwunden.

Modell

Seit Anfang der Modellbahn in N waren Kesselwagen beliebte Produkte bei den Modellbahnherstellern, meistens kam ein Typ heraus, den es beim Vorbild selten oder gar nicht gegeben hat. Dann allerdings in vielen Farben. Erst in den letzten zehn Jahren bemühten sich Hersteller um tatsächliche Vorbilder. Beispiele sind hierfür geschweißte Kesselwagen der BA Uerdingen, die beim Vorbild noch im Krieg gebaut wurden. Umgesetzt hat den Kesselwagen BRAWA. Den Wagen gab es mit

22 m³ Lademenge. Oder die Bauart Deutz, die Minitrix schon 1965 herausgebracht hat.

Hier mal ein Überblick, was dann so alles an 2-achsigen Kesselwagen bisher erschienen ist.

Neuere Kesselwagen im Überblick

Hersteller	Betreiber	Wagen-Nr.	Kesselgröße	Kessel Ø	Gewicht
Ro 25538	VTG	572 594	30 m ³	16,5	13 gr
MT 15194-10	EVA	736 100	30 m ³	15,5	13 gr
Atlas 2472	SHELL	0172 0121	---	18,0	12 gr
Arnold 6008	VTG	572 599	30 m ³	18,5	12 gr
MT 15959	IVG	5532 097	30 m ³	15,5	13 gr
MU G40003	EVA	540 180	40 m ³	17,5	11 gr



Bild 3: Roco Isolierkesselwagen



Bild 4: Minitrix Kesselwagen 30 m³ (ohne Vorbild) - baugleich IVG Kesselwagen



Bild 5: Atlas SHELL Kesselwagen ? m³ -vereinfacht



Bild 6: Arnold VTG Kesselwagen 30 m³

Zurück zur Neuheit von Modellbahn Union (MU). Als erstes wurde der Wagen vermessen:

	Vorbild	1:160	Modell
LüP	9240	58	58
Rahmenlänge	8000	50	50
Achsstand	4500	28,1	28
Kessel Ø	2830	17,7	17,5

Man sieht, dass MU die Hauptmasse gut getroffen hat.



Bild 7: MU EVA- Kesselwagen 40 m³

Der Kuppelabstand ab Werk ist beeindruckend, weniger als 3 mm Abstand wurden gemessen. Da passt z.B. die bekannte PEHO-Clips Kupplung nicht mehr, weil die Wagen dann Puffer an Puffer fahren und in Kurven es zu Entgleisungen kommt.



Bild 8: Kuppelabstand MU

Weiter wurden die Kesselwagen auf der Club-Anlage im Betrieb getestet. Die Club-Anlage ist modular gebaut und da wurden Schienen und Weichen verschiedener Hersteller verbaut. Ergebnis des Tests war, dass die fünf neuen Kesselwagen problemlos gezogen und geschoben durch alle Gleisfiguren fahren.

Zur Neuheit selbst: Man kann sich einfach gar nicht satt sehen an den vielen Details des Wagens. Immer wieder fallen neue Details auf und deren gute Umsetzung im Modell. Hier ein paar Detailfotos des Wagens:



Bild 9: MU Kesselwagen von vorn



Bild 10: MU Kesselwagen von hinten



Bild 11: MU Kesselwagen von oben



Bild 12: MU Kesselwagen von unten

Einsatz auf der Modellbahn

Der Kesselwagen ist universell einsetzbar: Als Ganzzug, so etwa mit 15 bis 20 Kesselwagen, oder aber auch als Einzelwagen im Nahgüterzug bzw. in der Übergabe. Vorherrschend sollten dabei wie beim Vorbild die grau-schwarzen Kesselwagen sein; ein bunter kann schon mal darunter sein. Kurz: ein Muss für jeden Epoche III bis V- Fahrer, am besten gleich in mehrfacher Ausführung. Auch hierbei hat MU vorgesorgt: Alle Kesselwagen werden mit 3 verschiedenen Wagennummern angeboten.



Bild 13. Kesselwagen im Einsatz auf Modellbahn

Ausblick

Kesselwagen eignen sich bestens für viele farbenfrohe Varianten, nur dass beim Vorbild es früher nur wenige bunte Kesselwagen gab. Viele Kesselwagen waren von der VTG/ EVA längerfristig vermietet; die Mineralölfirmen hatten dann meistens ihr Firmenlogo auf einer Platte aufgebracht, die seitlich am Kessel hing. Damit konnte der Kesselwagen bei Rückgabe beim Vorbild einfacher in den Ursprungszustand gebracht werden. Das ist in N noch jetzt auch realisiert worden. Vielleicht noch eine Anregung an Modellbahn Union: Man könnte ein Vorbildfoto der jeweiligen Variante in die Modellbeschreibung einfügen, was Diskussionen über den Kesselwagen erübrigt. Da gibt es für Modellbahn Union noch viel zu tun.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens/ H. Westermann, Güterwagen Bd. 7, Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten, Nürnberg 2014
St. Carstens (Hrsg.), Mineralöl-Kesselwagen, MIBA- Report, Nürnberg 2015