

## Verbands-Kesselwagen von Fleischmann



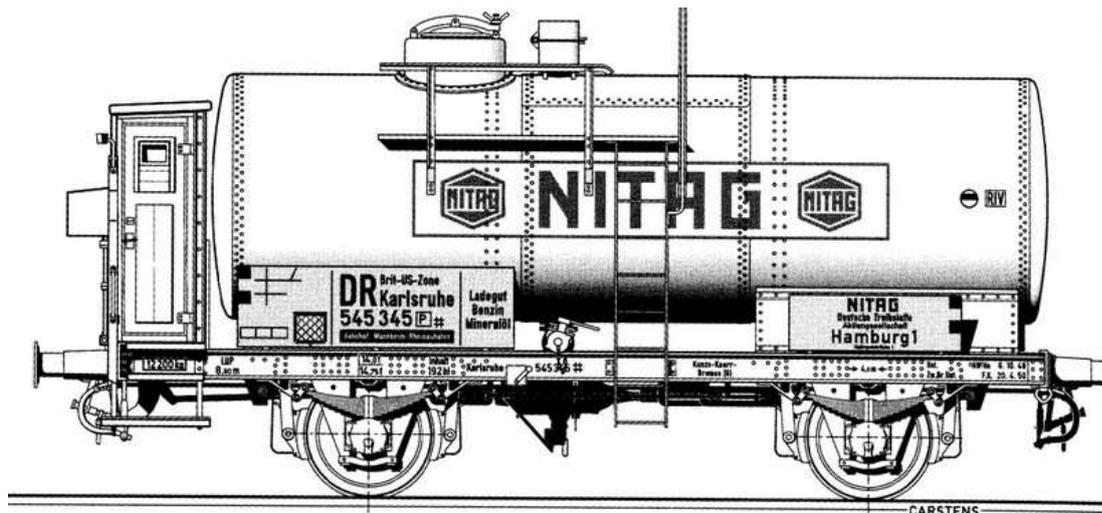
Bild 1: Set #881906 BP- Kesselwagen

Auch diese Bauart der Kesselwagen sind Kriegskinder. Entwickelt wurden sie während des ersten Weltkrieges und wurden bis in die 30er Jahre weitergebaut. Da Kesselwagen keine Güterwagen der Staatsbahnen waren, sondern privat, wurden sie praktisch in kleineren Serien je nach den Wünschen der Besteller variiert. Deswegen gibt es beim Vorbild eine Unzahl von Bauarten, was den Modellbahnherstellern sehr entgegen kam. Da konnte man schon das eine oder andere Detail weglassen oder dazu „erfinden“, ohne dass es gemerkt wurde. Bunte Kesselwagen waren schon immer gerne produzierte Güterwagen, boten sie sich doch an, in allen möglichen Farben hergestellt zu werden. Ob das dem Vorbild entsprach, war den Herstellern egal. Und diese bunten Wagen verkauften sich prima.

### Vorbild

Im I. Weltkrieg wuchs der Bedarf an Treibstoffen, wegen der zugenommenen Motorisierung. Autos steckten zwar noch in den Kinderschuhen, aber kleinere Lkws waren dem Militär für alle möglichen Transporte gut brauchbar. Also brauchte man u.a. Benzin an der Front. Auch andere Mineralölprodukte brauchte das Militär. Bereits 1909 kam man auf die Idee, Baugrundsätze der Verbandsgüterwagen auch bei den Kesselwagen anzuwenden. Grundlage war der spätere O „Halle“ mit Bremserhaus. Das Fahrwerk des offenen Güterwagens wurde weitestgehend übernommen. Von diesem Kesselwagentyp wurden von 1915 bis 1927 über 2.000 Wagen gebaut.

Der Wagen entwickelte sich schnell zu einem Universalwagen, in dem Benzin, Benzol, Teeröl sowie Pflanzenöle, Spiritus und Alkohole transportiert werden konnte. Im Laufe der Zeit wurden die Wagen modernisiert und bekamen u.a. geschweißte Kessel, die gut erkennbar sind durch den mittig gelegenen Einfüllstutzen auf dem Kesselscheitel. Hinderlich war ab den 50er Jahren die geringe Geschwindigkeit der Wagen: Die meisten Fahrzeuge waren nur für 65 km/h zugelassen.



**Bild 2: Vorbildskizze- Quelle St. Carstens, Güterwagen, Bd.7**

Die Wagen hatten eine LÜP von 8,8 m, der Achsstand betrug 4 m. Der Kessel hatte ein Ladevolumen von 19,2 m<sup>3</sup> und konnte mit rund 17t Flüssigkeit beladen werden. Bis in die 60er Jahre war der Kesselwagen beim Vorbild im Einsatz. Die letzten Wagen wurden um 1970 ausgemustert. Durch die beiden Weltkriege kamen viele Wagen zu den Nachbarbahnen.

### Modell

Bereits 1988 erschien in dem Zugset „Der Landbote“ die ersten beiden Kesselwagen mit Bremserhaus. Der Landbote war eine Zuggarnitur der frühen 20er Jahre mit einer G 8.2 als Zuglok. Bis heute sind von dieser Bauart sage und schreibe 53 Varianten erschienen, davon waren 7 Ausländer.



**Bild 3: DAPG Kesselwagen KPEV, Speichenräder**

Ein Jahr später folgte die Version ohne Bremserhaus, dafür mit Bremserbühne. Die Bremserhäuser wurden ab Ende der 30er Jahre abgebaut, aber nicht bei allen Wagen, sodass Kesselwagen mit Bremserhaus noch die DB- Zeit erleben konnten. Auch bei dem Bühnen-Kesselwagen gab es seit 1989 insgesamt 33 Varianten, davon 11 Ausländer.



Bild 4: SHELL Kesselwagen DRG, Speichenräder



Bild 5: NITAG Kesselwagen DR Brit-US-Zone



Bild 6: THÖRL Kesselwagen DB



Bild 7: ORME Kesselwagen DB AG

Es fällt ein Detail auf: Bei den älteren Wagen (DAPG und SHELL) war das Fenster des Bremserhauses noch nicht durchbrochen, bei den jüngeren ja. Die beiden älteren Wagen haben epochengerecht Speichenräder. Ein Kritikpunkt noch: Ob es in Epoche V noch genietete Kesselwagen gab, ist eher unwahrscheinlich. Es folgen Einzelbilder der besprochenen Neuheit, die im letzten Quartal 2019 erschien.



Bild 8: BP-Kesselwagen mit Bremserhaus DB



Bild 9: BP-Kesselwagen mit Bremserbühne DB

In der Tat gab es Kesselwagen dieser Bauart des Eigentümers BP. Die BP (Benzin und Petroleum-Gesellschaft mbH) ist nach 1950 nach mehreren Fusionen

entstanden. Der Mutterkonzern in England nannte sich British Petroleum Company. Diese Firma war schon seit 1904 in Deutschland aktiv. Die beiden Wagen haben Revisionsdatum 1957. Die BP hatte eine größere Kesselwagen-Flotte, über 500 Wagen besaß sie in den 50er Jahren. Eines ist noch wichtig: Hier hat Fleischmann der Versuchung widerstanden, uns einen grünen Kesselwagen unterzujubeln. Bei BP gab es nur einen einzigen grünen Kesselwagen. Die Mehrzahl der Wagen hatten einen grauen oder silbernen Kessel und nur das grüne Firmen-Logo. Das Grundmodell von 1988 hat die Vorbildmasse gut eingehalten; LüP, Achsstand sind stimmig. Von Anfang an hatte das Modell eine Kurzkupplungskulisse. Zum Abschluss Fotos der Beschriftungstafeln aus fünf Epochen:



Bild 10: K.P.E.V. Beschriftung



Bild 11: DRG Beschriftung



Bild 12: DR Zonen Beschriftung



Bild 12: DB Beschriftung



Bild 13: Beschriftung Ep V

Deutlich sieht man die unterschiedlichen Vorschriften bei der Beschriftung.

### Einsatz auf der Modellbahn

Je nach Lust und Laune können die Wagen in (fast) jeden Güterzug eingestellt werden, vom Durchgangsgüterzug bis zur Übergabe. Falls genügend Kesselwagen vorhanden sind auch als Ganzzug, z.B. von oder zu einer Raffinerie denkbar. Auch als Übergabe im Nahbereich möglich, wo der Kesselwagen an Ladengleisen auf Landstationen abgestellt wurde und der Kunde mit seinem Tank-Lkw kam und die bestellte Benzinmenge sich abfüllte. Mit der nächsten Übergabe ging es an die nächste Station weiter. Man sieht, es gibt da viele Möglichkeiten.

### Fazit

Fleischmann war schon ein früher Hersteller, der sich bei seinem Kesselwagen an ein reales Vorbild gehalten hat. Hierfür kann man Fleischmann nur gratulieren. Seit der Einführung des Modells 1988 hat Fleischmann 86 Varianten des Modells herausgebracht und es werden sicher nicht die Letzten sein.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens, Mineralöl-Kesselwagen, =MIBA-Report 1/2015, Fürstenfeldbruck 2015  
St. Carstens/ H. Westermann, Güterwagen, Bd. 7, Kesselwagen, Fürstenfeldbruck 2014