

Der muss kesseln! Teil III

Neue Gaskesselwagen von Arnold

Im Herbst 2021 brachte Arnold eine Serie von Gaskesselwagen mit internationalem Anstrich heraus. Die Mehrzahl der Wagen hatten lt.



Foto 1: Set Gaskesselwagen VTG -Werksbild

Beschreibung RNFE (Spanische Staatsbahnen) - Vorbilder. Zwei der Wagensets haben auch Deutsche Vorbilder, was dem Autor „spanisch“ vorkam. Fast zeitgleich kam von dem bekannten Güterwagen-Autor Stefan Carstens ein Buch über die Kesselwagen mit besonderem Ladegut heraus. Da kann man nur staunen, was da so alles auf deutschen Schienen lief, denn viele Eigentümer oder Verleiher hatten ihre speziellen Vorstellungen und ließen Kesselwagen in allen möglichen Varianten bauen bzw. umbauen. Die Fülle der Varianten ist so groß, dass nicht alle Kesselwagen abgebildet bzw. beschrieben werden konnten.

Vorbild

Gaskesselwagen kann man in drei Kategorien einteilen:

zum einen in Kesselwagen für Druckgase, mit den drei Unterklassen

- Druckgaskesselwagen mit Entleerung unten,
- Druckgaskesselwagen mit Entleerung oben und
- Kesselwagen für tiefkaltverflüssigte Gase.

Die andere Kategorie sind Kesselwagen zum Transport von flüssigen Produkten, wie z.B. Ölprodukte (z.B. Benzin) oder Chemikalien aller Art.

Die neueren Gaskesselwagen haben einen orangefarbenen Streifen in der Mitte des Kessels. Zum Schutz des Ladeguts im Sommer haben viele Wagen ein Sonnendach, um so zu verhindern, dass sich das Ladegut nicht übermäßig aufheizt und so der Druck im Kessel steigt und der Kessel möglicherweise platzt.

Der Druck bei der Beladung mit Gas beträgt 15 bis 25 bar, je nach Bauart des Kessels. Schon dieser hohe Druck erforderte eine besondere Bauweise des Kessels. An den Enden ist er leicht abgerundet. Auch hier die Faustregel: Je höher der Druck, desto mehr Gas konnte verladen werden. Aber es war auch zu beachten, dass mit höherem Druck sich das Gewicht des Ladegutes erhöht.

Das Vorbild des Gaskesselwagens hat einen Achsstand von 6 m. Solche Achsstände gibt es auch in Deutschland. Ferner haben die Wagen ein Sprengwerk, was bei Deutschen Bauarten eher ungewöhnlich ist und kein deutscher Kesselwagen eine solche Zutat aufweist. Im o.g. Buch von Carstens werden auch Wagennummern der Kesselwagen erwähnt. Die Gaskesselwagen haben die Stammnummer 741.

Die VTG war ein bedeutender Verleiher von Kesselwagen, sie hatte über 700 eigene Kesselwagen. Auch die BASF hatte eine firmeneigene Kesselwagenflotte. Rund 250 Wagen gehörte der Firma.

Modell

Klassisch für Kesselwagen ist das Arnold Modell aufgebaut: Fahrwerk aus Kunststoff, ebenso der Kessel. Im Kessel verborgen liegt das Zusatzgewicht. Hervorragend detailliert ist die Bremserbühne mit sehr dünnen Haltegriffen. Hier Fotos der Neuheit:



Bild 2: Gaskesselwagen VTG



Bild 3: Gaskesselwagen BASF

Die beiden VTG Kesselwagen haben die Wagennummern 7415 162-6 und 7415 161-0, beide mit Anhängsel [P].

Die beiden BASF Kesselwagen die Wagennummern

741 6 107-2 und 741 6 108-0, ebenfalls deklariert als Privatwagen [P]. Dumm ist nur, in dem Carstens- Buch sind die vier Nummern nicht aufgeführt, nur näherungsweise. Das verstärkt den Verdacht, dass es solche Gaskesselwagen bei der VTG und BASF nicht gegeben hat.

Beide haben den orangenen Streifen, der sie als Gaskesselwagen ausweist.

Ab Werk kuppeln die Wagen ordentlich, im rauen Betrieb auf der Club-Anlage kam eine ungewollte Trennung der vier Wagen nicht ein einziges Mal vor. Auch der Kuppelabstand ist zufriedenstellend, wie nachfolgendes Bild zeigt:



Bild 4: Kuppelabstand ab Werk

Überaus zierlich ist das Geländer des Bremserstands geraten. Hierzu kann man Arnold nur gratulieren, wie das nächste Bild zeigt.



Bild 5: Arnold Gaskesselwagen von vorne

Das Fahrwerk ist sehr fein geraten, es ist durchbrochen und zeigt alle Bremseinrichtungen.



Bild 6: Arnold Gaskesselwagen von unten

Einsatz auf der Modellbahn

Beim Vorbild waren die Privatkesselwagen eher Einzelstücke, höchstens ab Werk wäre mal ein Zug mit 8 bis 10 Wagen denkbar. Daher bietet sich eine Einzelverwendung in Güterzügen eher an. Ansonsten kann man die Wagen auch einzeln in normale Güterzüge, z.B. in einen Nahgüterzug einstellen, die dann unterwegs auf einem Güterbahnhof mit Entladevorrichtung geleert werden können. Der nächste Güterzug holt den leeren Gaskesselwagen wieder ab. Da gibt es viele Spielmöglichkeiten.

Fazit

Hier wurde offenbar ein ausländischer (genauer spanischer) Gaskesselwagen auf „Deutsch“ getrimmt, was dem Autor spanisch vorkam. Gaskesselwagen mit Sprengwerk waren lt. Carstens bei der DB nicht eingestellt. Der große Achsstand (6 m) unterscheidet sich deutlich von den älteren Bauarten in Deutschland, die zumeist 4,5 m Achsstand aufwiesen. Mit seiner besonderen Kesselform und Sonnenschutzdach unterscheidet er sich deutlich von Kesselwagen anderer Bauarten. So kommt ein wenig Variation in die Kesselwagenflotte auf der Modellbahn. So gesehen, ist der Autor zufrieden mit der Neuheit.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens/ H. Westermann, Güterwagen, Bd. 9.2, Chemiekesselwagen DB, DR u, DB AG, Hamburg 2021