10
15
MIBA
MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
Sonderdruck aus MIBA 10/2015

Vierständiger Behältertragwagen:

Der BTms 55 von Liliput











Der BTms 55 und sein Liliput-Modell in H0

Ein Wagen mit vier Kisten

60 Jahre nach Bau des Vorbilds liefert Liliput nun die ersten 1:87-Modelle eines BTms 55 aus (der uralte Fleischmann-Wagen stammte noch aus der 1:83-Ära). Bereits im Vorweg hat es Kritik ob der Preisgestaltung gegeben; vor Augen führen sollte man sich aber, dass ein Behältertragwagen de facto ein Güterwagen mit mehreren Gehäusen ist. Stefan Carstens stellt das Vorbild vor und zeigt, ob die Wagen ihren Preis wert sind.

Das bei der DB 1949 eingeführte pa-Behälter-System wurde von den Kunden sehr gut angenommen, sodass in kurzer Zeit zahlreiche Behältertragwagen beschafft werden mussten. Den Anfang machten dreiständige Bauarten, die ältesten auf Untergestellen von Vorkriegswagen aufgebaut.

1952 folgten dann die ersten Neubauten, ebenfalls dreiständig aber mit Doppelschakenlaufwerken und Hik-GP bzw. ab 1954 mit KE-GP-Bremsen; SEAG baute 1.873 dieser BTs 50. Schon bald zeigte sich, dass Wagen mit nur drei Ständen für viele Kunden nicht ausreichten. Auf Basis der BTs 50 entwickelte SEAG 1955 den vierständigen BTms 55, der mit insgesamt 2.438 Wagen zum häufigsten Behältertragwagen überhaupt wurde.

Ab 1958 folgte dann mit den fünfständigen BTmms 58 die nächste Generation von Tragwagen, bis 1967 entstanden 2.068 Exemplare. Gleichzeitig setzte in der zweiten Hälfte der 60er-Jahre der Containerverkehr ein, der in den Folgejahren sukzessive viele Transporte mit pa-Behältern ablöste. Das hatte zur Folge, dass bereits ab 1972 die BTms 55 in nennenswerten Stückzahlen entbehrlich wurden.

Da die Untergestelle aber noch nicht abgeschrieben waren, nutzte die DB sie



Der BTms 55 015 512 mit Efkr-Behältern mit Regenrinne (später zu Efvkr umgezeichnet), aufgenommen 1962 im Rbf Untertürkheim. ***Foto: Fritz Willke***





Oben zwei Wagen, die Liliput zum Vorbild für Behältertragwagen-Modelle gewählt hat (beide werden zum Jahresende ausgeliefert). Links der BTms 55 015 288 mit Bremserhaus und Ekrt-Behältern, aufgenommen im Oktober 1966 in Stuttgart Hgbf, rechts der 411 0 705 [P] der Dortmunder Union mit unterschiedlich beschrifteten Bierbehältern im Juni 1977 in Rbf Untertürkheim. Bis 1972 trugen viele private Tragwagen noch ihre alte Bezeichnung BTms 55 aber bereits neue Wagennummern, danach entfiel oftmals die Bauartbezeichnung bzw. wurde an das neue DB-Schema angepasst. *Fotos: Fritz Willke*

Linke Seite: Leider ist der Aufnahmeort dieser Umladeszene, fotografiert im August 1963, nicht bekannt. Rechts stehen zwei BTms 55 mit Eoskrt-Behältern, links daneben ein pa-Behälter-Zustellfahrzeug mit dem weit verbreiteten Ackermann-Auflieger. Das Foto macht auch deutlich, warum der Auflieger eine rot weiß lackierte Tafel trägt – ohne diese fallen die beim Be- und Entladen querstehenden und weit in die Fahrbahn ragenden Ladeschienen kaum auf. *Foto: Richard Krauß*

in vielfältiger Form für die Herrichtung zu Dienstgüterwagen für den Transport von Radsätzen, Drehgestellen, Motoren oder Kleinloks. Die letzten BTms 55, ab 1968 als Lbs 584 und zum Schluss als Lbms 584 bezeichnet, waren bis 1999 im Einsatz, die letzten Radsatztransportwagen als Lkklmps 592 bis 2001.

Modellumsetzung

Liliput setzt bei den Behältertragwagen auf Variantenvielfalt: Gefertigt werden die BTms 55 mit Übergangssteg oder mit Handbremsbühne, mit und ohne Bremserhaus.

Das Untergestell besteht aus Zinkdruckguss; Laufwerke, Tritte, Bühne, Geländer und Signalstützen sind separat angesetzte Steckteile aus POM – und Liliput „kann auch zierlich“: Der Durchmesser der Signalstützenhalter beträgt nur 0,4 mm, beim Bühnengeländer sind dies aus Stabilitätsgründen 0,7 mm. Leider hat man bei Kader jedoch auf die freistehenden Spannhaken für die Behälter verzichtet und nur Andeutungen von Haken an den Rahmen angespritzt, sodass die Haken nun viel zu weit innen sitzen.

Trotz der verwendeten unterschiedlichen Materialien ist der seidenmatte Glanz der schwarzen Lackierung recht homogen, die genau dem Vorbild entsprechenden Anschriften sind sauber gedruckt – nur im Bereich der Spannhaken lassen sich vereinzelte Verzerrungen nicht vermeiden.

pa-Behälter

Bei der Betrachtung der Behältertragwagen vergisst man nur zu leicht, dass auch in der Entwicklung der Behälter ein erheblicher Aufwand steckt. Positiv hervorzuheben ist, dass Liliput der Empfehlung gefolgt ist, die Behälterbefestigung kompatibel zu den pa-Behältern von Roco auszuführen, sodass die unterschiedlichen Behältertypen zwischen den Tragwagen beider Hersteller ohne Anpassungsarbeiten freizügig getauscht werden können.

Auch die Auswahl der Behälter kann überzeugen, gibt es doch kaum Doppelentwicklungen zu den pa-Behältern anderer Hersteller: Von den fünf Behältertypen – Eoskrt 021 mit seitlichen

Edzkr-Behälter, aufgenommen auf einer Laabs 588-Einheit im Oktober 1971 im Rbf Untertürkheim. Rechts ein zum Radsatztransport hergerichteter ehemaliger Behältertragwagen: der Wagen für Radsätze 192 952 0 539 im Februar 1976 ebenfalls in Untertürkheim. *Fotos: Fritz Willke*







Efvkr-Behälter wurden zwar im Auftrag der DB gebaut, waren aber z.T. langfristig an Privateinsteller vermietet und mit entsprechenden Werbeanschriften versehen. Zu ihnen gehörte auch die an Birkel vermieteten Efvkr 72 15758, 72 15759, 72 15790 und 72 15760, aufgenommen 1961 auf einem BTms 55 im Rbf Untertürkheim. ***Foto: Fritz Willke***



Die Eoskrt 021 waren mit rund 6.200 Einheiten die häufigste offene Behältertype. Auf dem Foto stehen vier solcher Behälter im Sommer 1957 auf dem BTms 55 015 448. ***Foto: Walter Hollnagel, Slg. SC***

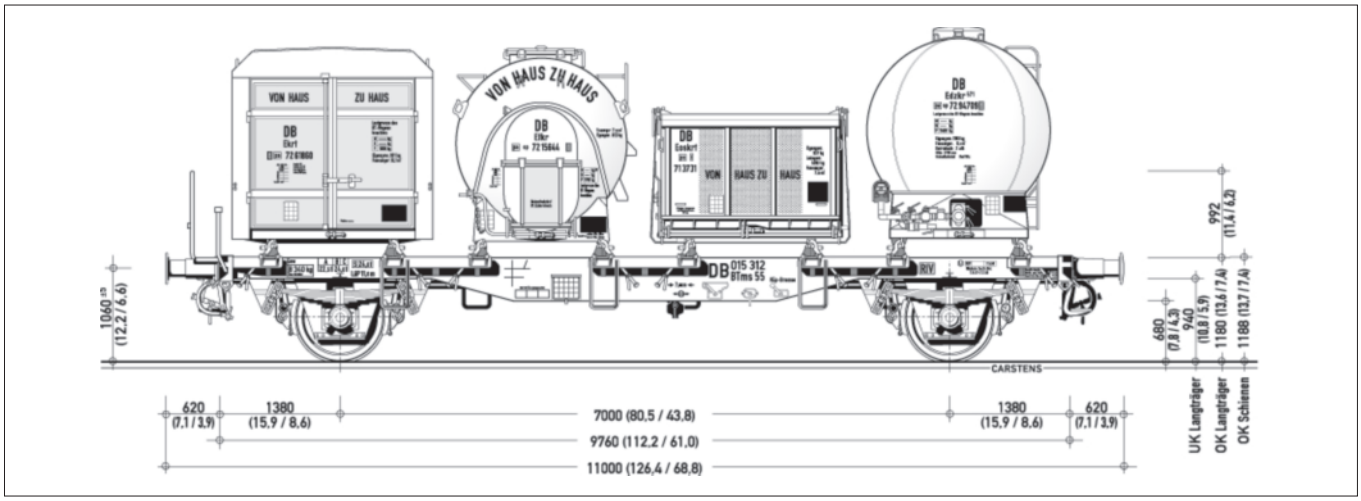
Während die Tragwagen noch vergleichsweise unscheinbar daherkommen, sind die aus bis zu sechs Teilen zusammengesetzten pa-Behälter sehr aufwendig und mehrfarbig bedruckt, womit sie alle bisher von Mitbewerbern gefertigten Modelle in den Schatten stellen. Dies gilt nicht nur für die bunten Bierbehälter, sondern auch für die DB-eigenen – auch bei diesen sind Anschriften und Zettelhalter teils in mehreren Gängen aufgedruckt, bei den Eoskrt-Behältern ist die feine, in 1:87 formtechnisch kaum umsetzbare Lochblechstruktur durch einen grauen Aufdruck der Löcher nachempfunden.

Zum Schluss eine Anmerkung zum Preis der Wagen. Bei Ankündigung der Modelle im Jahr 2012 bekam man für einen Euro rund 1,35 US-Dollar; heute liegt der Euro-Dollar-Wechselkurs etwa bei 1,10 – Tendenz fallend. Und dass in China die Lohnkosten in den letzten Jahren rapide angestiegen sind, darf wohl inzwischen auch als allgemein bekannt vorausgesetzt werden. Allein diese beiden Faktoren haben eine Kostensteigerung von rund 65 % innerhalb von drei Jahren zur Folge gehabt.

Erschwerend kommt hinzu, dass Liliput sich nicht die Firma aussuchen kann, die die Modelle für den deutschen Markt produziert. Bachmann Europe und damit auch die Firma Liliput gehören der Kader Holding in Hong Kong, die leider – so auch bei den BTms 55 – nicht nur gelungene Konstruktionen nach Gutdünken „fertigungstechnisch optimiert“, sondern auch die Preise nach eigenem Ermessen diktiert. So positiv wie der schwache Euro-Kurs

Entladeklappen, geschlossene Ekrt 231 mit Plattenwänden, Feinschüttgut-Behälter Efvkr 421 mit Regenabweiskragen, Zementbehälter Edzkr 571 mit großem Volumen und die unverzichtbaren Bierbehälter Ddikr 621 ff. – gibt es bis auf den letztgenannten noch keine 1:87-Nachbildungen.

Behältertragwagen, die mit unterschiedlichen Behältern beladen waren, gab es fast nur zu Ausstellungszwecken. Eine Kombination wie unten dargestellt, ist genau genommen nicht möglich, da der rechts stehende Edzkr 571 erst ab 1968 gebaut wurde und damit nicht auf einen frühen Epoche-III-Wagen passt; sie soll dennoch gezeigt werden, um vier der fünf Liliput-Behälter abzubilden. Nur bei ganz genauem Betrachten fällt auf, dass das Modell des BTms 55 mit Übergangssteg zwei Trittbügel zu viel hat; diese lassen sicht jedoch leicht entfernen.





die deutsche Exportindustrie und damit für die Wirtschaft in Deutschland insgesamt ist, auf unser Hobby-Budget wirkt er sich negativ aus. Als logische Konsequenz bleibt bisweilen nur die Beschränkung auf das Wesentliche.

Fazit

Das Fazit lässt sich in einem kurzen Satz zusammenfassen: Viel Wagen für viel Geld. Zwar mag mit einer uvP die Schmerzgrenze manch eines Modellbahners für einen Güterwagen überschritten sein, geboten wird dafür aber auch sehr viel: Ein optisch ansprechender, gut detaillierter und sauber gefertigter Behältertragwagen und vier aus zahlreichen Einzelteilen zusammengesetzte und aufwendig bedruckte pa-Behälter. *Stefan Carstens*

Kurz + knapp

- **Behältertragwagen BTms 55 / Lbs 584**
- **Modelle in Epoche III:**
  L235120 BTms 55 / Eoskrt-Behälter
  L235125 BTms 55 / Efvkr-Behälter
  L235140 BTms 55 mit Bremserhaus / Ekrt-Behälter [1)]
- **Modelle in Epoche IV:**
  L235121 BTms 55 [P] Dikr-Beh. Dortmunder Union [1)]
  L235130 Lbs 584 / Edzkr-Behälter
- **uvP: je € 88,00**
- **Bachmann Europe Plc, Niederlassung Deutschland, Am Umspannwerk 5, 90518 Altdorf b. Nürnberg**
- **erhältlich im Fachhandel**

[1)] nachträgliche Ergänzung: lieferbar ab Januar 2016, uvP € 97,90









Oben die beiden jetzt ausgelieferten BTms 55 mit Übergangssteg und Eoskrt-Behältern und mit Handbremsbühne und Efvkr-Behältern. Rechts Detailaufnahmen der aktuell ausgelieferten Behälter, die die Details der Bedruckung zeigen.
Unten die aktuelle Epoche-IV-Variante mit Zementbehältern. ***Fotos MK***

LILIPUT
Die Welt der Modelleisenbahn

Behältertragwagen (Neukonstruktionen)

Die Pioniere des Containerverkehrs



L235120 UVP 88,00 €



L235125 UVP 88,00 €



L235130 UVP 88,00 €

Für alle Wagen gilt:

*Sehr fein detaillierte Behälter, **vierseitig bedruckt**, beschriftet mit **unterschiedlichen Behälternummern**. Alle Behälter der Wagen L235120, L235121, L235125, L235130, L235140 sind gesteckt und **untereinander austauschbar**. Auch unbeladen haben die Wagen durch das **Metall-Fahrgestell** sichere Laufeigenschaften.*

Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Liliput-Kurzkupplung. Austauschradsätze für das Wechselstromsystem optional bei Liliput erhältlich.

L235120
Behältertragwagen, DB, Epoche III

BTms 55 beladen mit 4 offenen Behältern Eoskrt 021, aus der Serie „von Haus zu Haus", LüP 126 mm.
Wagen-Nr. 015 314.

L235125
Behältertragwagen, DB, Epoche III

BTms 55, beladen mit 4 Behältern Efkr 421, aus der Serie „von Haus zu Haus", LüP 132 mm.
Wagen-Nr. 015 222, mit Bremserbühne.

L235130
Behältertragwagen, DB, Epoche IV

Lbs 584, beladen mit 4 ovalen Behältern Edzkr 571, aus der Serie „von Haus zu Haus", LüP 126 mm.
Wagen-Nr. 21 80 411 2 381-9.



L235121 UVP 97,90 €



L235140 UVP 97,90 €

Auslieferung von L235121 / L235140 1.Quartal 2016

L235121
Behältertragwagen, eingestellt bei der DB, Epoche IV

BTms 55 beladen mit 4 Bierbehältern Ddikr 624, „Dortmunder Union", LüP 126 mm.
Wagen-Nr. 21 80 042 1 206-2.

L235140
Behältertragwagen, DB, Epoche III

BTms 55 beladen mit 4 Behältern Ekrt 231, aus der Serie „von Haus zu Haus", LüP 132 mm.
Wagen-Nr. 015 288, mit Bremserhaus.