

Schienenwagen S14 von Fleischmann

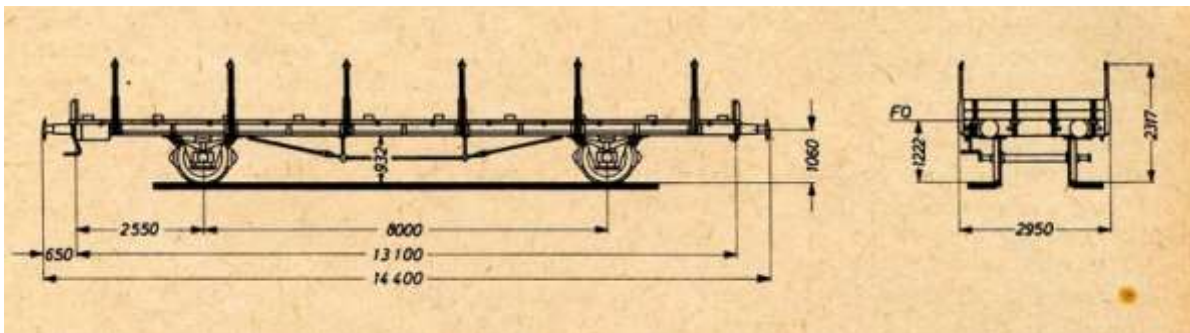
Eine der wenigen Formneuheiten aus 2009 stellte Fleischmann mit dem Schienenwagen S14 her. Er wurde mit der Bestellnummer 823601 in diesen Wochen in den Handel gebracht. Damit ist eine weitere Bauart der Verbandsgüterwagen erschienen. Gleich zwei Besonderheiten weist der Wagen auf: Es ist der erste Schienenwagen in N überhaupt. Mit dem Erscheinen dieses Wagens fehlen bei den Verbandsgüterwagen (bis 2019) nur noch die Bauarten 4achs. Schienenwagen A3 (SS 15), Rungenwagen A4 (R 10) und Viehwagen A8 (Vh 14) im N-Sortiment. Acht Verbandsgüterwagen sind schon erschienen, zusätzlich von 1965 bis 1969 gebaute R 10 von Minitrix, ist aber inzwischen 50 Jahre aus dem Handel.

Zum Vorbild

Schienenwagen wurden, wie der Name es sagt, zum Transport von Schienenprofilen um 1890 entwickelt. Damals hatten Schienen eine Länge von 8 m. Als man 15 m Schienen walzen konnte, wurden längere Wagen erforderlich. 1909 lieferte die Industrie neue Schienenwagen nach der Zeichnung Ce 143, später S 05, an die KPEV. Den Wagen gab es mit und ohne Bremserhaus. Der Wagen hatte bereits die Hauptabmessungen des A 11, unseren Schienenwagen. Von dem preußischen Vorgänger wurden bis 1916 insgesamt 1.600 geliefert.

Ab 1910 wurden die Verbandswagen entwickelt. Unter der Musterzeichnung A 11 wurde der Wagen ab 1914 für Preußen, Bayern, Baden, Württemberg und andere beschafft. Bis 1922 wurden rund 3.500 Wagen gebaut, damit war dieser Schienenwagen der häufigste auf Deutschlands Schienen. Die Wagen hatten eine Ladelänge von 12,98 m und eine Tragfähigkeit von 17,5 t. Auf jeder Seite hatte der Wagen 6 klappbare Rungen.

Bei der DRG wurden die Wagen dem Gattungsbezirk Augsburg zugeordnet, Anfang der 30er Jahre hatte die DRG noch rund 2.900 Wagen im Bestand. Alle Wagen hatten kein Bremserhaus, etwa 1/3 aller Wagen waren Leitungswagen, d.h. sie hatten keine Bremse.



Skizze Sm 14, Quelle. BZA, DV 939d, Ausgabe 1967

Zur DB kamen noch 1.900 Wagen, die der neuen Gattung S 14 zugeordnet wurden. Ab 1956 wurden die Wagen in das Umbauprogramm der DB aufgenommen und die Ladekapazität auf 21 t erhöht. Nahezu alle S 14 wurden durch ein verstärktes Sprengwerk umgebaut; sie wurden dabei zu Sm 14 umgezeichnet. Die letzten Sm 14, ab 1962 als Kp⁴⁷¹ bezeichnet, hielten sich bis 1977.

Schon zu DRB- Zeiten wurde der Wagen vermehrt zum Transport von großen Fahrzeugen herangezogen. Auf dem Wagen konnten z.B. bis 4 Traktoren befördert werden.

Das Modell

Der Wagen ist maßstäblich konstruiert worden. Er hat eine LüP von 90 mm, mit unbeweglichen Achsen. Trotzdem läuft der Wagen auch einen 192 mm Radius ohne sichtbares Zwängen. Auch die Pufferhöhe, und Größe und Form der Puffer sind in Ordnung. Lediglich die metallisch schimmernden vorderen Abschnitte der Puffer sind nicht so gut gelungen.



Fleischmann S 64 DR



Fleischmann S 14 DB

Rangiertritte und das Sprengwerk sind filigran, aber dennoch stabil. Zettelhalter und Seilösen an den Rungen sind ebenfalls an der richtigen Stelle zu finden. Apropos Rungen: Die sind nur gesteckt. Daher kann es passieren, dass eine (oder mehrere) Runge sich beim Auspacken verabschiedet. Daher wird empfohlen, die Rungen mit einem lösbaren Kleber zu fixieren. Auch gefällt die Bremsanlage mit Querstangen zwischen den Bremsen. Das findet man eher selten in N. Die Anschriften sind sauber, lesbar und inhaltlich richtig. Bei der Beschriftung hat man sich wohl an die Zeichnung im Buch von St. Carstens, Bd. 5 orientiert.



Fleischmann S 14 DB - Beschriftung

Zweifelloos ein kleines Manko ist die mitgelieferte Beladung des S 14. Bei der DB Version ist ein Deutz-Traktor und ein Anhänger nebst Transportgestell beigefügt; andere Versionen haben zwei Traktoren. Tatsächlich wurden auf den S 14 Traktoren verladen, trotz der hohen Ladeschwellen. Aber mit rd. 1 t Ladegewicht (Traktor und Anhänger) war der Wagen unwirtschaftlich genutzt, denn er konnte weitere 16 t zuladen. Ein solches Ladegut hätte m.E. besser auf einen Niederbordwagen gepasst. Man hätte auch das Ladegut weglassen können und die Beladung dem Kunden überlassen, so wie die Varianten des S 14 als Länderbahn-Modell.



Fleischmann S 14 DB von unten



Fleischmann S 64 DR von vorne



Fleischmann Ladegut Schienenwagen

Mit dem Wagen ist Fleischmann m.E. ein großer Wurf gelungen. Dem DR- Wagen sind zwei Famulus-Traktoren beige packt, die Länderbahn-Varianten haben keine Beladung. Es gibt die Wagen im KPEV. und bayerischen Dekor.

Das Grundmodell eignet sich für zahlreiche Varianten: Mit kleinen Änderungen im Ladebereich als S 05 (gebremst und ungebremst, auch mit Bremserhaus) und durch den Wechsel des Sprengwerks auch als Sm 14.

Überdies ist der Wagen durch Kriegsfolgen zu fast allen Nachbar- Bahnen gekommen, u.a. zur CSD, PKP, ÖBB und SNCF. Der UVP des Wagens beträgt 34,50 € und dürfte damit eher im oberen Preissegment angesiedelt sein. Trotzdem ist er bemerkenswert, stellt er doch eine der seltenen Neuentwicklungen der letzten Jahre dar.

Klaus Kosack (2009, ergänzt 2019)

Lit.: St. Carstens, Güterwagen Bd. 5, Nürnberg 2008
BZA Minden, DV 939d, Ausgabe 1967.