

Neues Schotterwagen-Set von Fleischmann

Schon immer standen die kurzen Schotterwagen im Focus der Hersteller. Sie waren kurz, hatten einen prägnanten Aufbau und verkauften sich offenbar gut. Märklin war in H0 der Vorreiter: Schon 1939 präsentierten die Göppinger ihren ersten Schotterwagen der Bauart Talbot. In N war einmal mehr der Vorreiter Arnold. Bereits 1966 präsentierten sie ihren Schotterwagen- aber auf Basis ihres Einheitsfahrgestells. Damit war der Wagen um über 28 % zu lang. Später kamen Minitrix, Roco und Fleischmann dazu. Die Schotterwagen waren in erster Linie Dienstgüterwagen, die für bahneigene Zwecke gebraucht wurden. Meistens wurde Schotter verladen, der beim Gleisbau benötigt wurde.



Bild 1: Schotterwagenset (Werksfoto)

Vorbild

Schon zur Länderbahnzeiten experimentierte man mit Schotterwagen herum, es wurden aber nur Kleinserien gebaut. In den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts überließ die DRG die Entwicklung des Schotterwagens der Aachener Firma Talbot, die brauchbare Wagen entwickelten. Nach ein paar Testbauten gingen die Wagen ab 1926 in Serie. Von Anfang an waren diese Güterwagen nicht für den öffentlichen Verkehr gedacht, sondern als Dienstgüterwagen in erster Linie für den Gleisbau. Mit diesen Wagen konnten $12,3 \text{ m}^3$ Schotter transportiert werden und Dank der Klappen am Wagenboden konnte der Schotter auf das Gleisbett verteilt werden. Daher fuhren die Schotterwagen selten einzeln, sondern meistens in Ganzzügen mit 10-15 Wagen. Bis 1932 baute man 1040 Wagen. 1931 wurde die Konstruktion überarbeitet und der Unterschied zur ersten Bauart waren u.a. die schräg stehenden Stütze. Ansonsten sind die Grundmaße erhalten geblieben. Von dieser Bauart wurden (wegen der Weltwirtschaftskrise) nur 496 Wagen von 1931 bis 1939 gebaut. Bei der DRG liefen sie mit Zeichnung 370/371. Die Mehrzahl der Güterwagen kam nach dem II. Weltkrieg zur DB und DR. Um 1970 gab es bei der DB von der Bauart 370/371 noch 251 Wagen, die aber mit der Auslieferung der neuen Otmm 64 bis 1979 alle ausgemustert wurden.

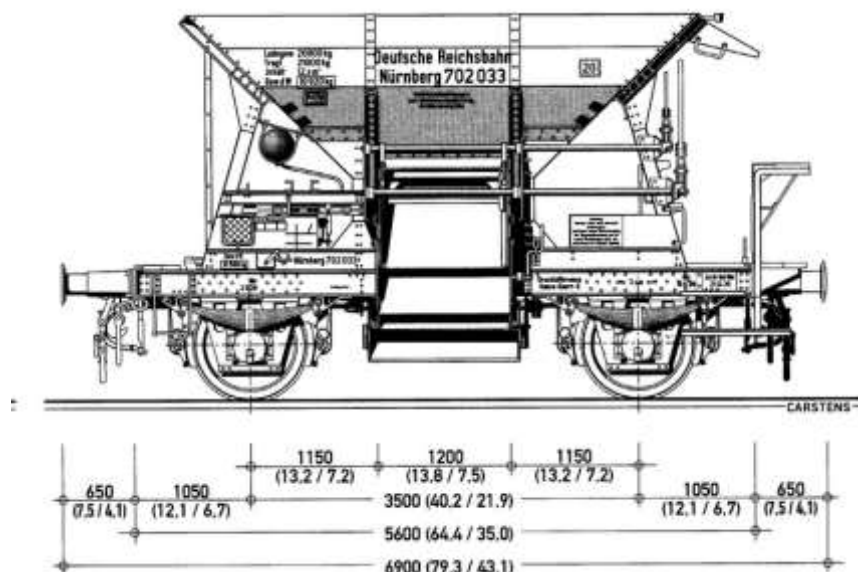


Bild 2: Vorbildskizze 370a -Schotterwagen- Quelle: St. Carstens, Güterwagen, Bd. 4

Modell

Wie schon erwähnt, gab es den ersten Schotterwagen bereits 1939, also vor 82 Jahren von Märklin. In N mussten wir bis 1966 warten, bis sich ein Hersteller erbarmte. Einmal mehr war Arnold der Erste. Dumm war, dass Arnold damals ihre Einheitsfahrgestelle favorisierten und den Schotterwagen auf das 55 mm Fahrgestell pressten. Damit war der Wagen 28 % zu lang. Hat aber damals weniger gestört, Hauptsache der Schotterwagen war als solcher erkennbar.



Bild 3: Arnold Schotterwagen (ab 1966)

Auf dem Foto 3 kann man gut sehen, wo Arnold „gepfuscht“ hat. Der Wagen im Foto hat schon das verfeinerte Fahrgestell. Bis 1996 gab es 6 Varianten des Wagens.

Der nächste Hersteller eines Schotterwagens war Minitrix, der 1970/71 ein paar neue Wagen bei Roco produzieren ließ. Erkennbar sind diese Wagen mit der Aufschrift „Made in Austria“ am Wagenboden. Auch bei dem Wagen hat man danebengegriffen: Der Aufbau ist in Grau statt Braun, dafür stimmt die Länge. Diese Wagen gab es beladen und unbeladen. Die Beschriftung ist vereinfacht und entstammt eher der Fantasie des Herstellers.



Bild 4: Minitrix Schotterwagen Otm in Grau

Ab 1972 übernahm Roco selbst den Vertrieb der Wagen. Bis 2001 erschienen 22 Varianten des Wagens. Konstruktiv war der Roco-Schotterwagen identisch mit dem Minitrix-Wagen, nur hat man keine grauen Wagen mehr produziert.



Bild 5: Roco Schotterwagen Otm in braun Kohleladung

Da wollte auch Fleischmann nicht hintenanstehen und 1983 erschien der erste Schotterwagen als Neukonstruktion. Den hat Fleischmann in drei Epochen und als DRG, DB, DR, ÖBB und FS- Version herausgegeben. Mit der diesjährigen Neuheit gibt es mittlerweile 33 Varianten des Wagens. Den Auftakt machte 1983 ein DRG-Wagen.



Bild 6: Fleischmann Schotterwagen DRG

Mittlerweile ist es schon das sechste Set Schotterwagen, was Fleischmann auf den Markt bringt. Auch bei der Neuheit stammen alle Wagen von der RBD Regensburg. Die Regensburger besaßen 1939 insgesamt 60 Schotterwagen der Bauart 370 und 370a. Das war aber nicht die Direktion mit den meisten Schotterwagen der DRB.



Bild 7: Fleischmann Schotterwagen der DR

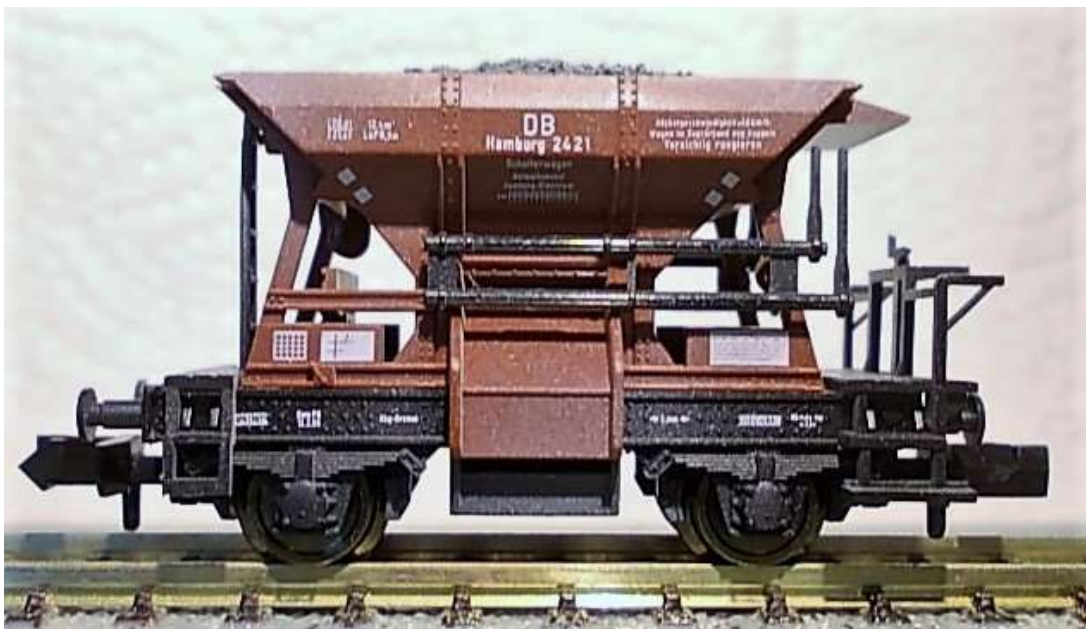


Bild 8: Fleischmann Schotterwagen der DB

Zurück zur Neuheit: Das Set beinhaltet drei Schotterwagen der RBD Regensburg. Hier ein Bild der drei Wagen.



Bild 9: Set Schotterwagen #822706

Auf dem Foto kann man den Kuppelabstand der Wagen mit der Standardkupplung sehen. Der Abstand zwischen den Wagen beträgt beachtliche 4,5 mm.

Wie schon erwähnt, haben alle drei Wagen die Heimdirektion Regensburg. Sie gehören zu den 20 Wagen mit der Betriebsnummer 701909 bis 701928. Die drei Wagen haben die Nummern 701917, 701921 und 701925. Der früher einzeln lieferbare DRG-Wagen hat die Nummer 701927. Leider hat man die Längsträgerbeschriftung vergessen. Hier Bilder der drei Wagen:



Bild 10: Wagen 1 des Sets



Bild 11: Wagen 2 des Sets



Bild 12: Wagen 3 des Sets

Die Beladung (Plastikspritzzing) ist in den Ladetrichter eingeklipst, dadurch kann sie bei Entgleisungen nicht verloren gehen. Die Beladung ist eine Schotterimitation. Dieser stammt aus den Steinbrüchen der Oberpfalz.



Bild 13: Beladung

Hier ein Blick auf die beiden Stirnseiten des Wagens:



Bild 14: Schotterwagen von Vorne

Zum Schluss ein Blick von unten:



Bild 15: Schotterwagen von unten

Hier kann man sehen, dass Fleischmann dem Wagen **keine** Kurzkupplung spendiert hat. Insofern ist das K in der Artikelnummer falsch. Konstruktiv konnte der Autor keine Änderung gegenüber der Erstaussgabe von 1983 feststellen. Nach wie vor ist das Beschwerungsgewicht im Wagenboden versteckt.

Einsatz auf der Modellbahn

Das hängt auch vom Ladegut ab: Schotterwagen lassen sich vielfältig einsetzen: Als Ganzzug mit 10 bis 15 Wagen, der zu einer Gleisbaustelle unterwegs ist. Für einen solchen Zug wäre eine passende Zuglok z.B. die BR 54.15 (DRG) von Minitrix. Oder für eine kleinere Baustelle mit 1 bis 3 Wagen. Die Baustelle braucht nicht auf der Anlage zu sein.

Der Wagen wurde auch zum Transport von (Dienst-) Kohle gebraucht. Da wurde der Wagen einem Nahgüterzug angehängt und dank seiner Klappen konnte die gewünschte Kohlenmenge an jedem Bahnhof und Betriebsstelle abgeladen werden. So bekamen die Bahnhöfe (und Blockstellen) einer Nebenbahn Ihre Winterkohle. Nach der Entladung musste noch ein Arbeiter gefunden werden, der die Kohle in den Kohlenkeller einfuhr.

So hat der Modellbahner viele Möglichkeiten des Einsatzes des Wagens.

Mein Fazit

Wegen ihres besonderen Aussehens waren die Talbot-Wagen schon immer ein gern produzierter Güterwagen. Drei Jahre nachdem das letzte Set Schotterwagen im DB-Dekor herauskam, gab es eine neue Auflage, diesmal als DRG-Variante. Da ist sicher noch nicht alles ausgeschöpft und denke, in ein paar Jahren wird es die nächste Auflage geben.

Die knapp 64 € für drei beladene Wagen sind noch angemessen.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens, Güterwagen, Bd. 4. Offene Wagen der Sonderbauart, Nürnberg 2003

DRB (Hrsg.), Verzeichnis der Dienstgüter- und Bahndienstwagen, Teil 1, Ausgabe Jan. 1939, Wien 1939