

### Neuer Güterwagenset von Minitrix

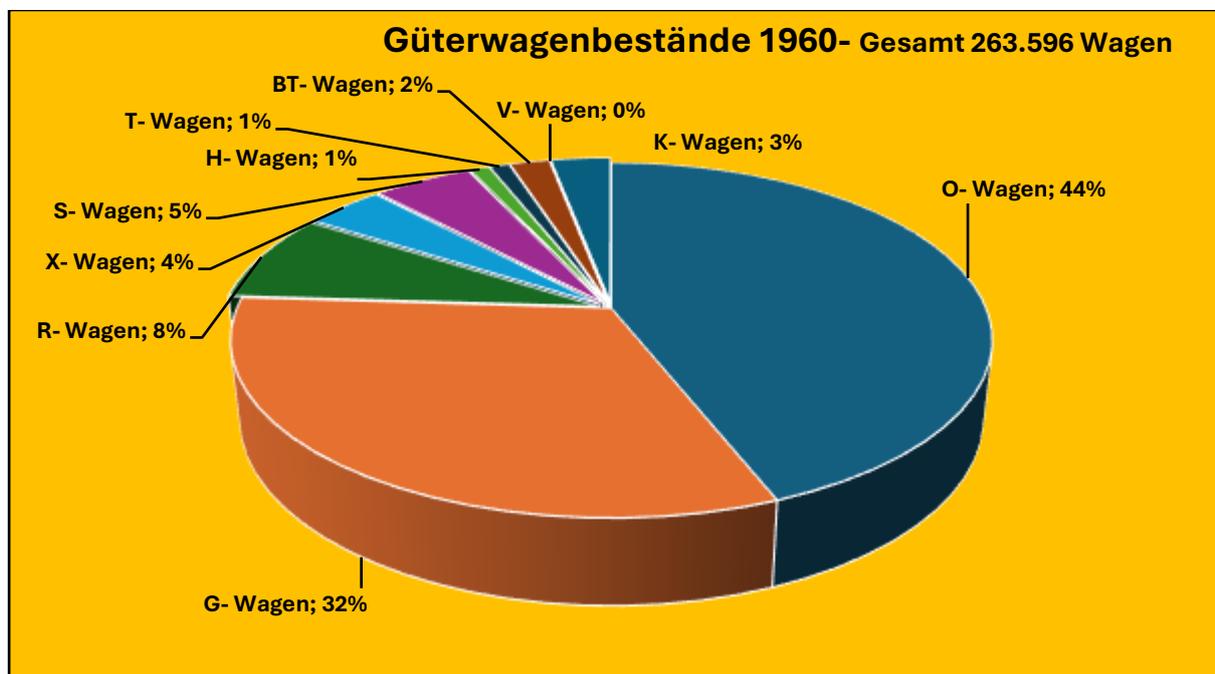
Im Sommer 2023 kündigte Minitrix einen neuen Güterwagenset aus der Epoche III an. Vertrieben wird es über die „mhi“ (Mäklin Händler-Initiative). Im Juli 2024 war es dann so weit, das Set war im Handel. Das Set selbst besteht aus vier Güterwagen, und zwar je einen



- Kesselwagen der VTG
- Niederbordwagen Rmrso 31 mit Stahlstangen beladen
- Staubbehälterwagen Kds 56
- Rundschieber-Seitenentladewagen Tdgs 69

Alle vier Wagen entstammen aus dem Minitrix-Programm.

An den Rahmen sind Untersuchungsdaten von 1960 bis 1963 aufgedruckt. Zunächst wird einmal der Frage nachgegangen, wie gut die Auswahl in Bezug auf den Güterwagenbestand der DB um das Jahr 1960 ist. 1960 hatte die Bundesbahn rund 264.000 bahneigene Güterwagen im Bestand. Gut 44 % waren offene, 32 % gedeckte Güterwagen. Jeweils weniger als 3 % gehörten zur K-, V-, BT-, H- und T- Gruppe. Einen Überblick zeigt nachstehende Grafik.



Minitrix hat demnach seine Auswahl aus der K- und R-Gruppe gewählt, die zusammen 11 % des damaligen Güterwagen-Bestandes der DB ausmachten. Insofern ist diese Auswahl nicht sonderlich vorbildlich. Exoten, die Minitrix auch im Programm hat(te), blieben unberücksichtigt. Als erstes Fazit ist festzuhalten, dass es sich bei dieser Auswahl begrenzt, um „Feld-, Wald-, Wiesen“-

Güterwagen, d.h. um Regalgüterwagen handelt, die überall durch deutsche Lande fahren. Wichtige Gruppen, wie z.B. G- und O-Wagen fehlen. Das kann aber der geneigte Modellbahner leicht aus seinen eigenen Beständen ergänzen.

### Zum Güterwagen-Quartett im Einzelnen

Der erste Wagen ist der **VTG-Kesselwagen**. Das Vorbild wurde von 1952 bis 1957 in rund 2.500 Exemplaren geliefert und gingen- da die DB kein Interesse am Transport von flüssigen Brennstoffen hatte- meistens an Verleihfirmen, wie VTG oder „Eva“. Diese Firmen verliehen diese Wagen an Ölfirmen wie z.B. SHELL, ARAL, BP und andere. Die Ölfirmen wiederum setzen z.B. eine Eigentumstafel an den Wagen oder bemalten den Wagen in ihren Firmenfarben. Der Kesselwagen war eine Neuentwicklung aus Anfang der 50er Jahre. Er hatte je nach Transport des Ladeguts eine Füllmenge von 28 bis 30 m<sup>3</sup>. Der Wagen hatte einen offenen Bremserstand, wo auch die Leiter für den Aufstieg zum Kesselscheitel stand.

Vorgestellt wurde das Modell schon 1975, damals u.a. in der beliebten Variante als gelber SHELL-Wagen. So ist das Modell seit knapp 50 Jahren im Handel. Ende der 90er Jahre spendierte Minitrix dem Wagen eine Kurzkupplungskulisse.

Hier Bilder des Erstlings und der Neuheit:



Bild 2: Minitrix-SHELL Wagen (1975)



Bild 3: VTG-Kesselwagen (2024)

Wie man unschwer erkennen kann, hat sich am Aufbau des Wagens nicht viel verändert.

Der zweite Güterwagen ist ein **beladener Niederbordwagen Rmsro 31**. Vom Vorbild ist er der älteste Wagen des Quartetts. Er wurde von 1938 bis 1943 gebaut und war bis 1997 im Einsatz bei der DB. Weil er bestens für Militär-Transporte geeignet war, wurden 23.867 Wagen gebaut. Nur 6.800 Wagen kamen noch zur DB. Ursprünglich war der Wagen ein Rungenwagen, bestückt mit 18 Rungen, erst mit Holzlatten, später mit stabileren Metall-Rungen. Der Wagen gehörte ursprünglich zum Gattungsbezirk Stuttgart, sein Kriegsnachfolger trug Ulm als Gattungsbezirk. Der Rms 31 überlebte seinen Nachfolger. Später als genügend Rungenwagen-Nachfolger zur Verfügung standen, sparte man sich die Rungen und setzte sie als längere Niederbordwagen ein. Der Wagen war für 100 km/h zugelassen und konnte auf seiner 28,5 m<sup>2</sup> Ladefläche mit bis zu 21 t beladen werden. Die Wagen gab es mit und ohne Bremserstand, wobei er klappbar war.

Das Modell von Minitrix erschien erstmals 2003. Mit und ohne Rungen erschienen seither sage und schreibe in 29 Varianten, die meisten als Beladungsvarianten. Seltener waren bislang Wagen ohne Rungen. Da gab es bislang nur drei Varianten.

Hier Bilder des Wagens vom Quartett und eine ältere Variante mit Rungen.



Bild 4: Rmsro 31 (2024)

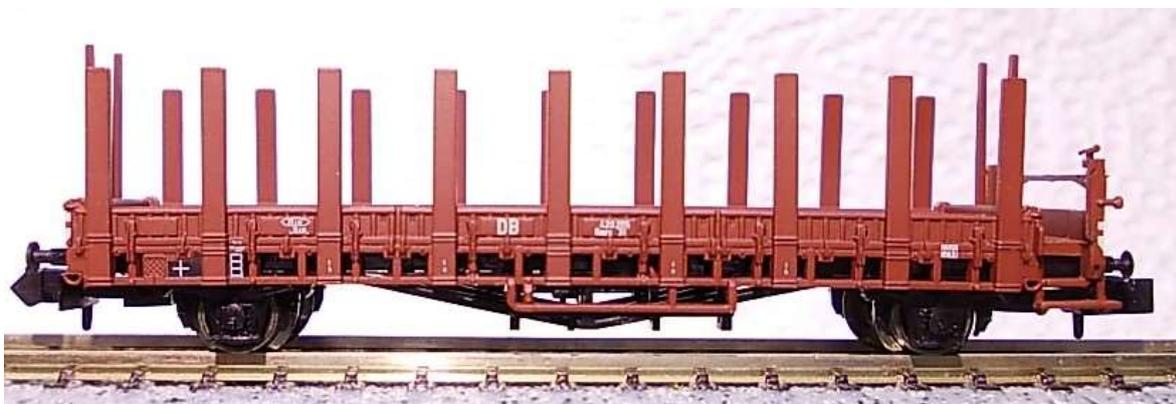


Bild 5: Rms 31 (2003)

Der Dritte im Bunde ist der Kds 56. Es ist der **graue Staubsilowagen Kds 56**. Der hatte zwei Behälter von je 17 m<sup>3</sup>, die mit der eingebauten Druckluftvorrichtung entleert werden konnte. Wegen des etwas zu groß geratenen Behälter konnte der Wagen nur im Binnenverkehr eingesetzt werden. Der Wagen war für 100 km/h zugelassen. Gebaut wurde der Wagen von 1955 bis 1971. Insgesamt 1.293 Wagen wurden in Dienst gestellt. 1979 wurden 490 Wagen an die Verleih-Firma „Eva“ verkauft. Der Wagen ist heute noch im Dienst, wenn auch als Einzelstücke.

Das Modell von Minitrix erschien erstmals 2012 in einem Zugset mit der BR V 160 (Vorserie). Seither gab es 17 Varianten in Farbe und Beschriftung, davon sieben in Epoche III. Es war nicht die erste Firma, die sich mit dem Wagen beschäftigte: Vorgänger waren Piko (DDR) 1974, Lima 1978 und Arnold 2009. Somit ist Minitrix der jüngste Wagen, aber auch der vorbildgerechteste Wagen vorgestellt. Bei allen Vorgängern wurden z.B. die sichtbaren Leitungen vergessen. Der Wagen war wohl beliebt wegen seiner besonderen Form. Es folgen Bilder des Erstlings von Minitrix und der Neuheit.



Bild 6: Kds 56 (2012)



Bild 7: Kds 56 (2024)

Auf den beiden Bildern kann man gut erkennen, dass an dem Wagen in den letzten 12 Jahren nichts verändert wurde.

Der letzte Wagen des Quartetts ist ein **Rundschieber-Seitenentladewagen Tdgs 69**. Von der Konstruktion her ist er auch der jüngste Wagen. Er wurde 1962/63 in 3.234 Exemplaren in Dienst gestellt. Die Wagen hatten einen Handbremsstand zur Bedienung der seitlichen Auslaufrutschen. Beladen werden konnte der Wagen mit nässeempfindlichen Schüttgütern aller Art, wie Salze, Kali oder Koks, aber bei vorhandenem Innenanstrich auch mit Lebensmitteln, wie z.B. Getreide. Das Fassungsvermögen betrug 38 m<sup>3</sup>. Zugelassen waren die Wagen für 100 km/h. Der Verschluss am Kopf wies eine Regenrinne auf. Die 1963 gelieferten Wagen wiesen schon die Übergangsbeschriftung Tdgs 63 auf, die 1964 zu Tdgs<sup>930</sup> geändert werden sollte. Die meisten Tdgs wurden im Kali-Verkehr eingesetzt und wiesen weiße Verschmutzungsspuren auf.

Dieser Seitenentladewagen mit offenbarem Dach gibt es als Modell erst seit 2013 bei Minitrix. Beim Modell kann das Dach nicht geöffnet werden. Interessant ist o.g. Übergangsbeschriftung, die erst wenige N-Güterwagen besitzen. Die Wagennummer stammt noch von der Nummernvergabe 1952- hier 353 973- die Bauart ist neu mit Tdgs und daneben die alte Bezeichnung mit Ktmmsv geschrieben. Diesen Zwitter gab es nur wenige Jahre, ab 1964 kam die neue Bauart-Nummer 930 dazu. Die Nummer änderte sich in 563 0 000 bis 573 1 999 (mit Lücken). Der Wagen hat Zugschlusscheiben.

Hier Bilder des Erstlings des Wagens und der Wagen aus dem Set.



**Bild 8: Tdgs<sup>930</sup> (2013)**



Bild 9: Tdgs 69 (2024)

Außer dem schwarzen Rahmen hat sich nichts verändert. Und die Zugschlusscheiben sind dazu gekommen.

### **Einsatz auf der Modellbahn**

Recht vielseitig lässt sich das Quartett auf der Modellbahn einsetzen: Zu einem als Übergabe, zusammen mit weiteren eigenen Güterwagen auch als Nahgüterzug. Wenn man das Quartett um weitere Güterwagen (z.B. mit G- und/oder O-Wagen) ergänzt, empfehle ich die vier Güterwagen auf der Unterseite zu markieren, damit man sie wieder findet. Im Test-Betrieb liefen die Wagen ohne Entkupplungen auf der Club-Anlage.



Bild 10: Übergabe mit Köf II (Arnold) auf der Club-Anlage

### **Fazit**

Damit hat Minitrix für die „mhi“ (Mäklin Händler-Initiative)) ein Güterwagenset herausgebracht, dass nur 11 Prozent der Güterwagen beim Vorbild um 1960 entsprach. Es fehlen Güterwagen der O- und G-Gruppe, die auch Minitrix im Programm hat. Das Set war für knapp 120 € bei DM Toys erworben worden, also 30 € je Güterwagen, ein noch akzeptabler Preis.

Klaus Kosack

Lit.: H.J. Obermayer, Taschenbuch Dt. Güterwagen, Stuttgart 1980  
St. Carstens, Die Güterwagen der DB AG, Stand 1998, Nürnberg 1998

