

4-achsiger Selbstentlader mit Dach Tadgs⁹⁵⁹ von Fleischmann



Von 1972 bis 1985 beschaffte die DB insgesamt 1386 Wagen der Bauart Tadgs⁹⁵⁹ in mehreren Baulosen. Der Wagen wurde von der Firma Talbot in Aachen entwickelt und mehrheitlich auch gebaut. Entwickelt wurde der Wagen für den Transport nässeempfindlicher Schüttgüter wie z.B. Getreide, Futtermittel, Granulate oder Quarzsand. Aufgrund ihres Ladevolumens von 80 m³ konnte der Wagen gut zwei 2-achser Selbstentlader mit Dach ersetzen. Der Wagen konnte über fast die ganze Länge beladen werden; Entladungen waren über die beweglichen Rutschen (4 auf jeder Seite) möglich. So konnte das Ladegut auf Förderbänder zum staubarmen Weitertransport in den Vorratsbunker oder Lkw befördert werden.

Eng verwandt sind die Selbstentladewagen mit und ohne Dach. Die meisten Bauarten der DB-AG haben näherungsweise das gleiche Ladevolumen, das gleiche Fahrgestell und sind auf den ersten Blick bis auf das Dach identisch. Der längere Selbstentlader war eine französische Entwicklung und wurde 1978 von der DR beschafft. Das haben sich auch die Modellbahn-Hersteller zu Nutze gemacht und so zwei verschiedene, aber fast identische Güterwagen herausgebracht. Hier ein Foto des Vorbilds:



Bild 2: Foto Tadgs⁹⁵⁹ Vorbild- Quelle: Wagenarchiv- Blatt Tdgs⁹⁵⁹

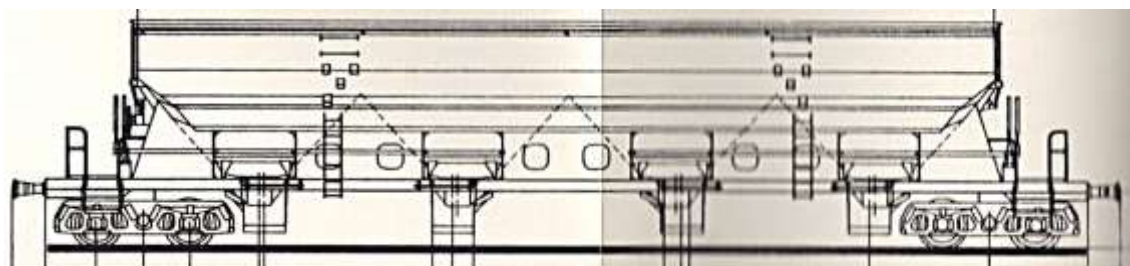


Bild 3: Maßskizze Tadgs⁹⁵⁹- Quelle: wie vor

Modell

Keineswegs ist der hier zu besprechende Wagen (#6660017) eine Neuheit, sondern eine Beschriftungsvariante von Fleischmann. Entwickelt wurde der Wagen 1995 von Roco und er blieb bis zum Konkurs der Firma 2005 im Programm. In den 10 Jahren kamen 18 Varianten heraus, so u.a. ein Getreidewagen der DR. Darunter waren neun Modelle von der DB.



Bild 4: Tadgs der DR – Getreidewagen von Roco

Nach Übernahme des Roco-Erbes brachte bald Fleischmann den Wagen ab 2012 heraus. Bis heute (2023) gab es 20 Varianten, darunter acht Modelle der DB. Es lag ja auf der Hand: Ein interessantes Modell mit Alleinstellungsmerkmal, das im Fleischmann Programm und auch bei den Mitbewerbern nicht vorhanden war. So versprach sich die Firma einen Verkaufserfolg. Noch schöner war, man musste nichts an der Kontruktion ändern. Wohl deshalb erschienen soviele Varianten.

Ein weiterer Vorgänger soll an dieser Stelle erwähnt werden: Im Jahre 2014 brachte Arnold den Wagen auch heraus. Leider hatte der Wagen ein paar Fehler. Er war nämlich mit 119 mm Länge um gut 2 cm zu kurz. Deswegen dürfte er wohl schnell aus dem Arnold-Programm wieder verschwunden sein. Hier ein Bild der kurzen Variante:



Bild 5: Arnolds Tadgs⁹⁵⁹ - Quelle Foto Internet: www.spur-n-datenbank.de

Kommen wir zurück zur Neuheit von Fleischmann. Das Modell ist 137 mm lang und hat einen Drehgestellabstand von 103 mm. Der Wagen ist ohne Handbremse, wie man am fehlenden Handrad auf der Bühne am Wagenende erkennen kann. Hier folgen Fotos der Neuheit:



Bild 6: Neuer Tadgs⁹⁵⁹ Bild von Flm – Ansicht links, Wagen-Nummer 31 80 084 3 611-1



Bild 7: Neuer Tadgs⁹⁵⁹ von Flm – Ansicht rechts

Es folgen die Frontansichten:



Bild 8: Tadgs⁹⁵⁹ von vorne



Bild 9: Tadgs⁹⁵⁹ von hinten

An den Fotos oben kann man den Konstruktionsaufwand sehen, den Roco schon vor 30 Jahren betrieben hat: Auf jeder Seite einen Handhebel zur Betätigung der Seitenklappen zur Entladung des Wagens. Auf einer Seite gibt es noch das Handrad zur Betätigung des Dachverschlusses, wenn der Wagen beladen werden soll. Beim Modell sind alle Hebel ohne Funktion. Es folgen weitere Fotos des Wagens:



Bild 10: Tadgs⁹⁵⁹ von oben



Bild 11: Tadgs⁹⁵⁹ von unten

Auch an den beiden Fotos kann man den Konstruktionsaufwand bewundern. Die Klappe auf dem Dach hat Regenrinnen und von der Unterseite kann man die Entladeklappen sehen.

Roco baute den Wagen von Anfang an mit einer Kurzkupplungskulisse, die sich technisch bis heute nicht verändert hat. Die Kurzkupplung hängt an einem Plättchen mit ovalen Langloch, das zur Arretierung am Ende mit einer Spiralfeder gesichert ist. So bleibt die Kupplung in der Mitte.



Bild 12: Kurzkupplungskulisse des Tadgs⁹⁵⁹

Einsatz auf der Modellbahn

Der Wagen läßt sich vielfältig einsetzen: Als Ganzzug mit Ziel eines Großabnehmers oder auch als Einzelwagen in Durchgangsgüterzügen oder auch als Übergabe. Als Zuglok kommen E- und Dieselloks in Frage, die auch um 1980

im Einsatz waren. Wird der Wagen einzeln rangiert, kann auch z.B. eine Köf III eingesetzt werden. Da hat viele Möglichkeiten.

Fazit

So ganz zufrieden ist der Autor nicht mit dem Wagen. Beim Auspacken des Wagens fiel ihm ein Drehgestell entgegen. Das Wiederholte sich beim Test auf der Club-Anlage mit dem Unterschied, dass die Platte mit der Kurzkupplungskulisse sich ebenfalls selbständig machte. Beim folgenden Reparaturversuch fiel auch die Bühne oberhalb der Kurzkupplungskulisse heraus. So musste der Wagen zum Händler zurück. Bei dem Roco-Wagen war das dem Autor nicht passiert.

Trotzdem ist der Wagen eine interessante Konstruktion. Ein herrlich langer Güterwagen, der sofort ins Auge springt. Wenn der Wagen ok ist, kann er nur empfohlen werden. Für den Wagen mussten knapp 30 € berappt werden.

Klaus Kosack

Lit.: H.J. Obermayer, Taschenbuch Deutsche Güterwagen, Stuttgart 1989

St. Carstens et al., Güterwagen der DB AG, Fürstenfeldbruck 2014

Archiv Deutscher Wagen, Loseblattsammlung, GeraMond-Verlag, Blatt Tadgs⁹⁵⁹

St. Carstens/ H.U. Diener, Güterwagen Bd 2, Ged. Güterwagen Sonderbauarten, Nürnberg 1989