

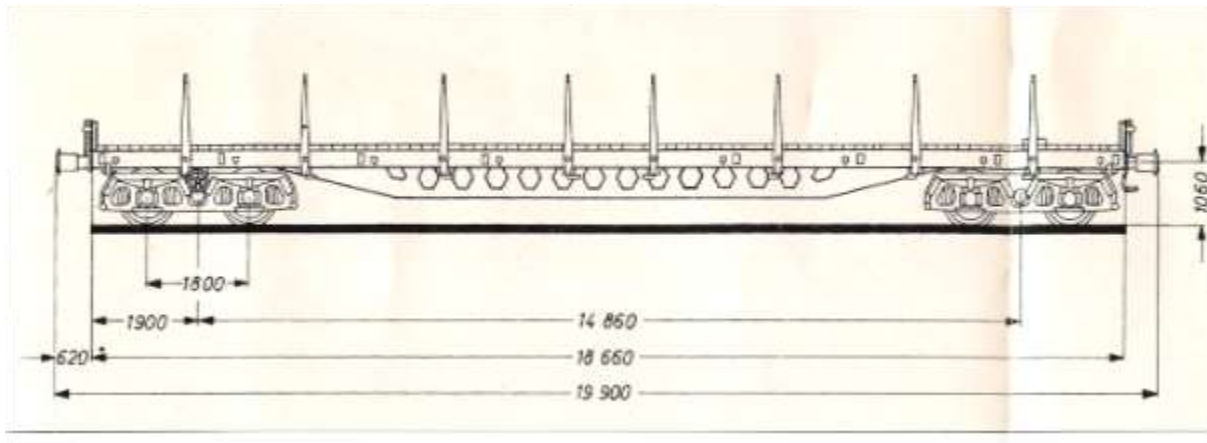
Container-Tragwagen Set Sgs 693 von Minitrix

Seit Anfang der 60er Jahre wurden immer mehr Spezialgüterwagen bei der DB in Dienst gestellt, die nur für wenige Zwecke geeignet waren. Hierzu zählen auch Tragwagen für Container und Wechselpritschen, die es vorher nie gegeben hat. Je nach Einsatzzweck hatten die Wagen unterschiedliche Längen. Minitrix hat sich in einer weiteren Auflage den Containerwagen Sgs 693 ausgesucht.



Vorbild

Auf der plötzlichen Nachfrage nach Containerwagen Mitte der 80er Jahre musste die DB reagieren, wollte sie nicht gegenüber dem Straßenverkehr noch weiter ins Hintertreffen geraten. Schnell mussten solche Wagen her. Für eine Neuentwicklung blieb wenig Zeit, so dass man sich an früher erinnerte und geeignete Wagen umbaute. Die Wahl fiel auf den Rs 684, der ab 1970 insgesamt 2.710 Mal gebaut worden war. Dieser Wagen war ein Flachwagen mit Rungen, und hatten eine automatische Lastabbremmung. Damit waren die Wagen für 120 km/h zugelassen. Umgebaut wurden die Wagen im AW Saarbrücken-Burbach. Insgesamt 500 Wagen wurden 1986/87 umgebaut und zu Sgs 693 umgetauft. Der Umbau geschah durch Entfernen der Stirnklappen, Rungen und Ladeschwellen. Eingebaut wurden Riegel für die Container und einen Übergang mit Aufstiegstritten. Damit konnten die Wagen mit 2 Containern von 20' Länge und je maximal 28 t beladen werden. Die umgebauten Wagen bekamen die Nummern 454 0 115 bis 454 0 613. Im Jahre 1993 vermietete die DB fast den gesamten Bestand (480 Wagen) an die Fa. Kombiwaggon, die sie aber 1996 wieder zurückgab. Ein Jahr später begann schon die Ausmusterung der erst 10 Jahre alten Wagen. Bis 1999 war bis auf einen kleinen Restbestand alle Wagen ausgemustert. Vier Jahre später war auch der letzte Wagen aus den Listen der DB AG gestrichen worden.



Der Wagen hatte wie seine Ursprungsbauart eine LÜP von 19,9 m und einen Drehzapfen-Abstand von 13,49 m. Anfangs liefen die Wagen auf Drehgestellen der Bauart Minden-Siegen 664. Als sich Risse in den Drehgestellwangen zeigten wurden die Drehgestelle mit der Bauart Y 25 getauscht.

Damit war der Container- Tragwagen eine eher kurze Episode bei der Bundesbahn, denn kein Wagen wurde älter als 20 Jahre.

Modell

Schon immer waren 4-achsige neuere Flachwagen ein beliebtes Objekt der Modellbahn-Industrie, boten sie doch durch unterschiedliche Beladungen eine Vielzahl von Variationsmöglichkeiten. Vorreiter der neueren Flachwagen waren dies Mal der VEB Piko und Röwa, die schon 1969 ihre Modelle vorstellten. Es war bei Piko der SSalm 65 der DR, später R [3800]. Er wurde bis 1986 produziert. Diesen Flachwagen gab es unbeladen und mit 3 grauen DR- Containern bestückt. Varianten des Containers gab es nie. Folgende Hersteller hatten später auch ihre 4-achsigen Flachwagen im Programm: Röwa (ab 1969) (wurde später von Roco weiterproduziert), Fleischmann, Arnold und Minitrix, die erst 1971 in das Geschäft einstiegen. Als Erstling erschien bei Minitrix der Sgjs 716. Arnold, Röwa und Roco haben den

gleichen Wagen Sgjs 716 herausgebracht. Fleischmann mit seinen Sgms 691 und Hobbytrain mit dem Remms 663 hatten ein anderes Vorbild. Man sehe und staune: Von den Flachwagen der o.g. Firmen sind bis heute sage und schreibe 215 Varianten auf 6 Grundbauarten seit 1969 erschienen. Die allermeisten durch eine andere Beladung bzw. Beschriftung des Containers.



Foto 3: Piko Rmms DR (1969)



Foto4: Minitrix Sgjs 716 (1972)

Der hier zu besprechende Flachwagen gehört der Bauart Sgs 693 an. Auf dem ersten Blick unterscheidet er sich nicht so viel vom Sgjs 716, ist aber als Modell um 7,5 mm kürzer. Erstmals erschien der Sgs 693 im Jahre 2009 bei Minitrix; damals in dem Display „Alpenquerung“ (#15277), wo immerhin es fünf Wagen mit verschiedenen Betriebsnummern und Beladung gab. Nach neun Jahren hat man die Formen wieder „ausgegraben“ und das hier zu besprechenden 3er Set (#15961) produziert. Anfang 2018 ist das Set in dem Handel gekommen.

Alle drei Wagen haben DB- TFG Container in den Farben weiß mit roten Streifen, grün und blau. Was verbirgt sich hinter dem Kürzel TFG? Dahinter steckt die 100 % DB- Tochter „Transfracht“, die Container Fahrdienste ab Schiff (Hafen) bis zum Kunden anbietet.



Foto5: Sgs 693 Container weiß



Foto6: Sgs 693 Container blau



Foto7: Sgs 693 Container braun

Konstruktiv ist der Wagen wie folgt aufgebaut: Der Wagenkörper ist aus Metall und wiegt 26 g; dazu kommen die beiden Container, die jeweils 10 g auf die Waage bringen. Die Container selbst sind nicht aus Plastik. Die 20' – Container haben in der Mitte eine Tür. Lt. Anschrift haben die Container ein Eigengewicht von 2,57 t.

Leider ist der Umbau nur grob dargestellt: Die seitlichen Auftrittsleitern samt Gehplatte ist vorhanden. Beigepackt ist jedem Wagen ein Tütchen mit Rungen, die aber für diesen Wagen überflüssig sind. Aber vielleicht kann der Eine oder Andere die Rungen für verlorene Rungen anderer Flachwagen verwenden.

Auf der Wagenoberseite sind insgesamt 8 Löcher vorhanden, in die die Container eingesteckt werden können, die ihrerseits an den Ecken jeweils kleine Zapfen aufweisen. So kann der Wagen nur mit den beiden mitgelieferten 20' Containern beladen werden. Bei den ersten Malen der Beladung ging das Einstecken schwer, man hat ein wenig Bammel, dass die kleinen Zapfen abbrechen könnten. Sitzt der Container erst einmal in den 4 Löchern, hält er bombenfest am Wagen. Zusammen mit den Containern liegt der Wagen satt auf den Schienen und fährt problemlos durch alle Radien bis herunter auf R 1. Natürlich haben die Wagen eine Kurzkupplung.



Foto8: Sgs 693 oben



Foto9: Sgs 693 unten

Jeder Wagen hat eine andere Nummer, die allesamt aus dem o.g. Nummernkreis stammt.

Der Wagen hat eine LÜP von 124,7 mm und ist damit um 0,2 mm zu lang. Leider ist der Achsstand um 7 mm zu groß, weil das Grundmodell vom Rs 684 (#15862), der einen größeren Achsstand hat, 1 zu 1 übernommen wurde. Der Rs 684 wurde seit 2008 in bislang 13 Varianten von Minitrix produziert.

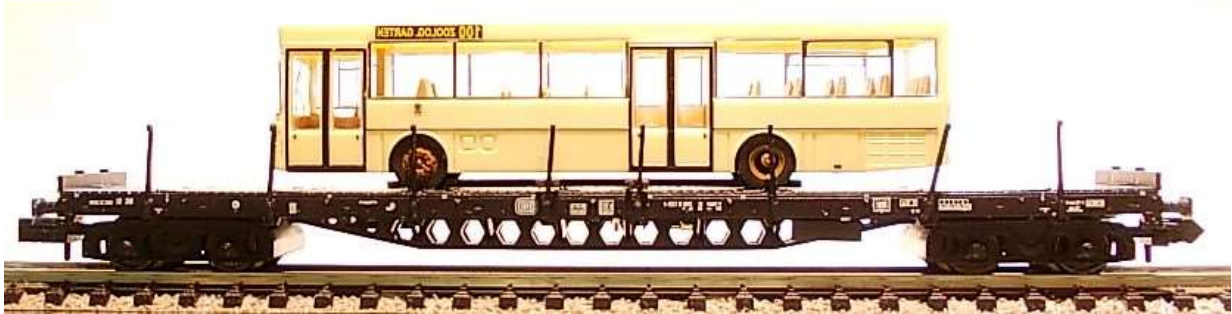


Foto10: Rs 684 mit Bus

Einsatz auf der Anlage

Der Wagen kann im Prinzip jedem Güterzug der Epoche IV angehängt werden. Nur bei Übergaben auf Nebenbahnen sollte man etwas vorsichtiger sein, denn dort gab es in der Epoche IV kaum noch Kräne, die Container mit maximal 28 t heben konnten. Das war auf jeden Fall in den Container-Bahnhöfen der Fall. Von da aus ging es dann mit dem Lkw zum Endkunden. Da die Wagen für 120 km/h zugelassen waren, sollte man bei der Zusammenstellung eines Güterzuges darauf achten, dass die anderen Wagen das auch schafften, oder zumindest für 100 km/h die Zulassung hatten.

Fazit

Diese Güterwagen sind Spezialwagen, die nur für den Transport von Containern oder Wechselpritschen geeignet waren. Da bieten sich nicht viele Variationsmöglichkeiten an: Denkbar wäre ein brauner Anstrich des Wagens, das Güterwagen in der späten Epoche IV bekamen. Natürlich können auch andere 20' Container verladen werden, da ist der Phantasie fast keine Grenzen gesetzt. Weiter wären gealterte Flachwagen auch denkbar. Ferner wäre noch eine weitere Umbauversion des Rs 684 möglich: Wenn auf dem Wagen seitliche Bordwände montiert werden, könnte er für den Pkw-Transport eingesetzt werden. Solche Wagen liefen z.B. auf dem Sylt-Verkehr.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens et al.: Güterwagen der DB AG, Fürstenfeldbruck 2014
Archiv der dt. Reisezug- und Güterwagen, Blatt Rs 684, Res 684, GeraNova Verlag München
Internet: www.dybas.de, Güterwagen der DB AG, Blatt Sgs 693''