

Set Preußische Flachwagen von Fleischmann

Bisweilen war es für die Eisenbahn ein Problem, große sperrige Güter zu transportieren. Die vorhandenen 2-achsigen Flachwagen waren entweder zu kurz und/ oder konnten das Gewicht nicht transportieren. Ein glücklicher Umstand kam zu Hilfe: Anfang der 1890er Jahre schickte man den Entwicklungsdezernenten für Güterwagen auf eine Studienreise in die USA. Von seinen gewonnenen Eindrücken konnte die K.P.E.V. profitieren. Der Vorschlag war, einen längeren Flachwagen mit Drehgestellen zu bauen, erstmals in Preußen.

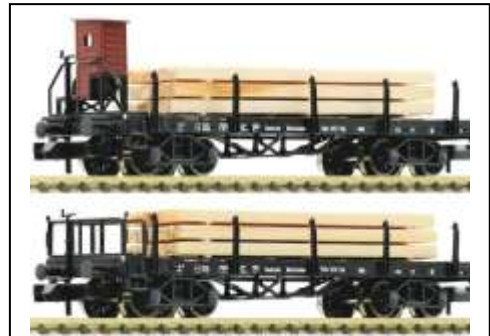


Bild 1: Werksfoto des Sets

Vorbild

Auch bei den Drehgestellen standen die Eisenbahnen in den USA Pate. Angetan hatte dem Dezernenten die in den USA massenhaft verbauten Diamond-Drehgestelle, die bei der Weltausstellung 1893 in Chicago bewundert werden konnten. Man wollte aber aus lizenzrechtlichen Gründen die Drehgestelle nicht 1:1 nachbauen, sondern ging etwas andere Wege. Äußerlich sahen die preußischen Drehgestelle den Amerikanern sehr ähnlich, hatten aber eine andere Abfederung. Schon 1892 wurde das Musterblatt II d6 fertiggestellt und der Bau der Flachwagen konnte beginnen. Bis 1899 wurden 1.450 Wagen gebaut. Alle Wagen hatten ein hochgestelltes Bremserhaus, so konnten längere Güter durchgeschoben werden und ggfs. auf zwei Wagen verteilt werden.

Knapp die Hälfte der Wagen war bei der KED Essen stationiert, weitere 200 bei der KED Hannover. Östlich der Oder hatten nur wenige Direktionen den Flachwagen.

Nach dem I. Weltkrieg konnte die DRG noch knapp 900 Wagen übernehmen, bei der DB landeten noch ca. 50 Wagen und 1959 wurde der letzte Preuße ausgemustert. Immerhin standen einige Wagen über 60 Jahre im Dienst. Ab den 30er Jahren zeigte es sich, dass das hochstehenden Bremserhäuser überflüssig wurden und wurden abgebaut. Stattdessen wurde ein stabiler Bremserstand eingebaut, der immer noch die Möglichkeit vorsah, längere und sperrige Güter durchladen zu können. Es gab auch Wagen, die gar keine Bremserbühne hatten. Das Bremserhaus war wie damals üblich sehr spartanisch eingerichtet: Es war zwar erhöht aufgebaut, hatte keine Tür und der arme Bremser musste zur Bedienung der Bremskurbel immer ins Freie treten.

Der Wagen war 13,3 m lang und hatte eine Ladelänge von 11,2 m, genug für die damals üblichen 11 m Schienen. Er konnte bis 35 t beladen werden. Verbaut wurden Drehgestelle nach der Zeichnung IV d7 mit 1,8 m Achsstand. Anfangs wurden Speicherräder verbaut, die später nach und nach mit Vollscheibenrädern ersetzt wurden. Damit sich das Fahrgestell nicht durchbiegt, haben alle Wagen ein Sprengwerk. Bei der DRG wurden die Wagen in SSk Köln eingestellt, bei der DB wurden sie SSk 07 genannt und bei der DR firmierten sie als SSk 65.

(793) SSk 07

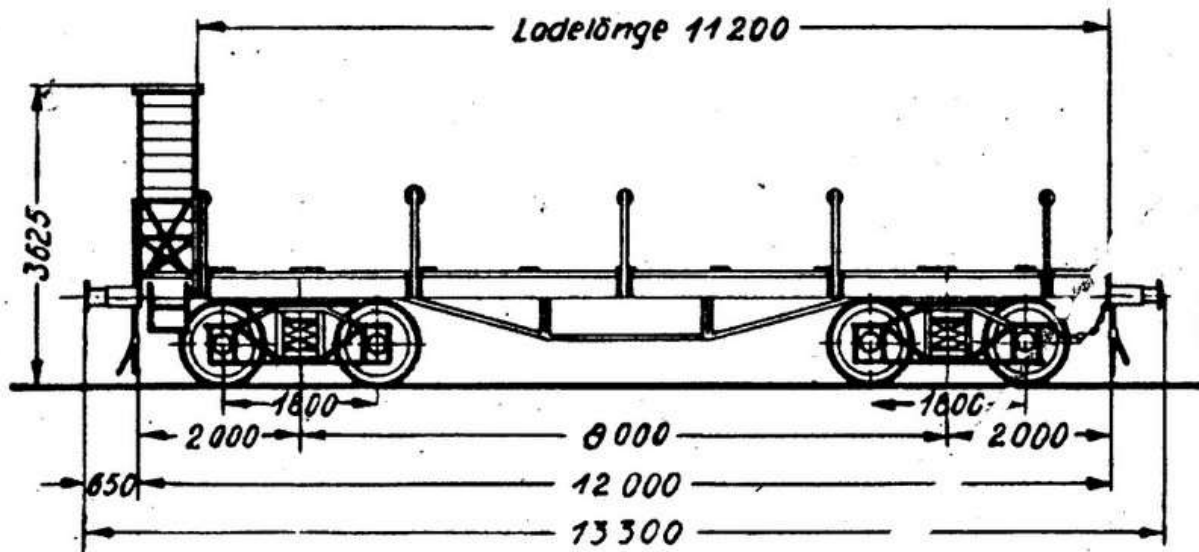


Bild 2: Vorbildskizze SSk 07

Später wurden längere Flachwagen gebaut, in Preußen selbst mit 14,2 m Ladelänge (SSml), später folgte noch der Verbandswagen A3 mit 15 m Ladelänge, der bei der DB SS 15 hieß. Vom letzteren Wagen wurden 5.450 Wagen gebaut. Alle längeren Flachwagen mit Ausnahme der bayerischen Bauart (Minitrix) sind als Modell in N (noch) nicht erhältlich.

Modell

Auf der Messe 1996 präsentierte Fleischmann erstmals den Wagen, und zwar gleich in drei Ausführungen: Als K.P.E.V.-Wagen (in einer Zugpackung), als DRG und SNCF-Wagen. Bis heute (2021) gab es 22 Versionen des Wagens, und zwar im DB, DR, SNCF und SBB- Dekor. Die meisten Wagen waren Beladungsvarianten. Die aktuelle Neuheit #828507 ist schon das vierte Set der Flachwagen. Mit dem hochstehenden Bremserhaus unterschied er sich deutlich vom Minitrix-Wagen, der ein auf dem Boden stehendes Bremserhaus hatte.



Bild 3: Minitrix SS Köln (bay.)

Das bayerische Pendant hat eine Ladelänge von 15 m, hat ein Bremserhaus und 12 Rungen. Bei der DRG hieß er SSw Köln, die DB nannte ihn SSw 07. Von diesem Wagen stellte die KBayStsB 249 Wagen ab 1901 in Dienst. 1960 wurde der letzte Wagen ausgemustert.

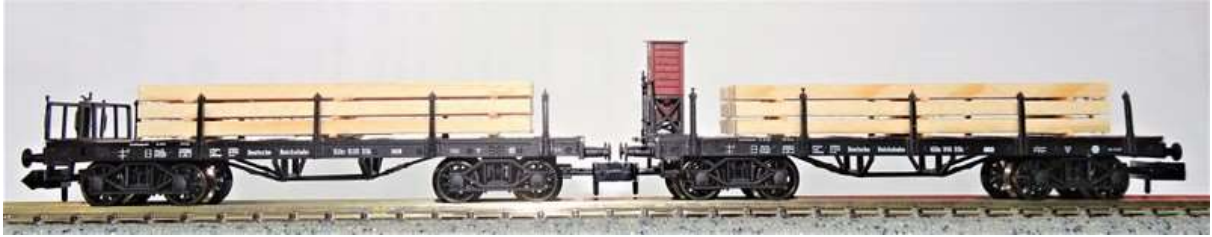


Bild 4: preuß. Flachwagen DRG des Sets mit Balken beladen



Bild 5: SSK Köln DRG (1996)



Bild 6: SSK 07 DB 2 Opel



Bild 7: SSK Köln DRG Bremserhaus mit 9 Balken

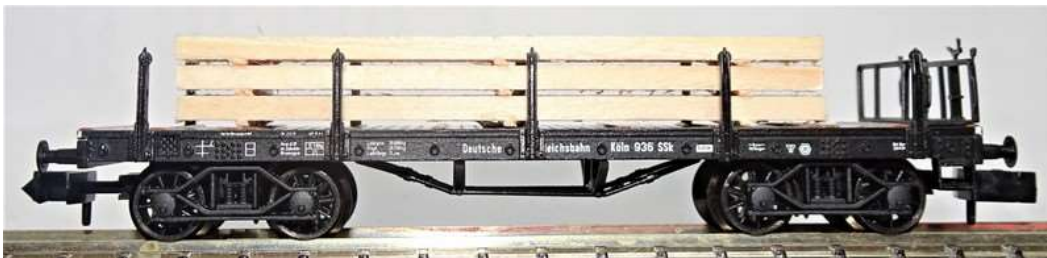


Bild 8: SSK Köln DRG Bremserbühne mit 9 Balken



Bild 9: SSk Köln DRG von vorne

Der Wagen ist wie folgt aufgebaut: Rahmen aus zwei Teilen, in der Mitte zwischen den Drehgestellen ist das Beschwerungsgewicht versteckt. Vom oberen Teil lugen die Zapfen für die Drehgestelle heraus. Alle vier Drehgestelle haben Speichenräder. Geliefert werden die Wagen ohne montierte Rungen. Eine „Strafarbeit“ ist die Montage der 10 Rungen am Wagen. Hierfür brauchte der Autor eine knappe Stunde je Wagen. Den Wagen liegen je ein Spritzling mit 12 Rungen bei, zwei mehr als benötigt werden.



Bild 10: SSk Köln von unten

Die Wagen sind maßstäblich gehalten, LüP, Drehgestell-Abstand und Radstand der Drehgestelle sind gut getroffen, wie nachstehende Tabelle zeigt:

	Vorbild	1:160	Modell
LüP	13.300	83,1	83
Drehgestell-Abstand	8.000	50	50
Achsstand Drehgestell	1.800	11,25	11,2
Breite	2.900	18,1	18,2

Die Wagen rollen leicht und dank der Drehgestelle durch jeden Radius.

Einsatz auf der Modellbahn

Der Wagen kann in jeden Güterzug von Epoche I bis III eingesetzt werden. Dank seines Zwecks, sperrige und/ oder schwere lange Güter zu befördern ist er recht universell einsetzbar. Die Balken der Beladung werden z.B. zum Häuserbau benötigt. Am Zielort sollte jedoch ein Ladekran vorhanden sein. Beim Vorbild war der Wagen für 65 km/h zugelassen.

Das war aber in Epoche I eine Geschwindigkeit, die nur wenige Loks erreichten. Erst ab Epoche II konnte schneller gefahren werden.

Fazit

Mit diesem Wagen hat Fleischmann einen preußischen Regalgüterwagen aus den 1890er Jahren verwirklicht. Durch seinen langen Einsatzzeitraum und über zwei Weltkriege war der Wagen nach den Kriegen bei vielen deutschen Nachbarbahnen vorhanden. Wegen ihrer Bauart wurden im Krieg sicher auch Militärgut befördert. Die Zwangsabgaben nach dem I. Weltkrieg taten ein Übriges: So kamen die Wagen nach 1918 in Besitz von Frankreich, Belgien, Luxemburg, Polen, Tschechoslowakei und Italien. Potenziell vergrößerte sich das mit weiteren Länder nach dem II. Weltkrieg. Da gibt es für Fleischmann noch einiges zu tun. Natürlich auch mit Beladungsvarianten. Warum nicht mal mit Militärgut des I. Weltkriegs an die Front?

Klaus Kosack

Lit: St. Carstens/ P. Scheller, Güterwagen, Bd. 8, Drehgestellflachwagen, Fürstenfeldbruck 2016
DB, BZA Minden, Merkbuch Teil B, Ausgabe Juli 1953, Minden 1953