

Schwerlast-Flachwagen Sa 705 von Minitrix

Zur Messe 1997 kündigte Minitrix einen Schwerlast-Flachwagen an, und zwar als DRB - Modell. Die 6-achsigen Schwerlastwagen wurden beim Vorbild ab 1942 gebaut und dienten u.a. zum Transport von Panzern und anderen schweren Lasten. Nach gut einem Jahr waren die Wagen in den Handel gekommen. Bis dato hatte Minitrix noch keine Flachwagen im Angebot. Ermuntert durch den 4-achsigen Flachwagen SSy 45 von Roco wollte man nicht den gleichen Wagen auflegen, sondern den größeren Bruder, den SSyms 46, der durch seine 6 Achsen sich deutlich vom Roco Modell unterschied.



Bild 1: Minitrix Sa 705

Vorbild der Wagen

Ab 1942 wurde die Wehrmacht mit neuen Panzern der Bauart VI „Tiger“ beliefert. Hierzu gab es noch keinen passenden Wagen, der den 57 t schweren Panzer transportieren konnte. So wurde die Fa. Westwaggon in Köln beauftragt, einen neuen Wagen zu entwickeln. Heraus kam ein 13,2 m langer Wagen der Bauart SSyms Köln mit 6 Achsen, der maximal 82 t transportieren konnte. Dringend wurde der Wagen damals für die Kursk-Offensive im Sommer 1943 gebraucht, um die neuen Panzer an die Front zu bringen. Auch bei der Ardennen-Offensive im Winter 1944/45 tat der Wagen gute Dienste, allerdings kamen viele Wagen als „Beute“ in die Hand der US-Army, die sie gut brauchen konnten. Von diesem Wagen wurden 1.250 Exemplare von 1942 bis 1945 gebaut. Nach 1945 blieben bei der DB (nach Abgabe vieler Wagen an die Besatzer) noch 264 Wagen, bei der DR verblieben 113 Wagen. Die DB durfte später rund 100 Wagen von den Besatzern zurückkaufen. Die Wagen – bei der DB sind sie später als SSyms 46 bezeichnet worden, wurden bei der DB zu Schwertransporte aller Art verwendet; denn bis Mitte der 70er Jahre blieb der Bestand konstant. Diese Wagen konnten 80 km/h fahren. Später firmierten die Wagen als Sa 705. 1994 wurden die letzten Wagen ausgemustert.

In den 60er Jahren nahmen die Lasten, die auf der Schiene transportiert werden sollten, weiter zu. So erinnerte man sich an den SSyms 46 und überarbeitete ihn. Diesmal wurde ein 16,4 m langes Fahrzeug der Bauart SSylms 710 entwickelt, der mit maximal 89 t beladen werden konnte. Später firmierten die Wagen als Samms 710. Zwischen 1963 und 1971 wurden 3.645 Wagen gebaut. Damit avancierte der Wagen zu den häufigsten Schwerlast-Flachwagen der DB. Die DB beließ es aber nicht dabei: Man suchte, den Wagen nochmals zu verstärken und heraus kam der Samms 709, der eine Tragfähigkeit von 101 t aufwies. Der Wagen hatte die gleichen Maße wie der Vorgänger, neu war das Drehgestell der Bauart 711.5 oder 713; der Vorgänger hatte noch 710er Drehgestelle. Diese optisch fast gleichen Wagen wurden von 1976 bis 1987 gebaut; insgesamt waren es 1.600 Wagen. Beide Wagen sind heute noch im Einsatz und sind für 100 km/h zugelassen.

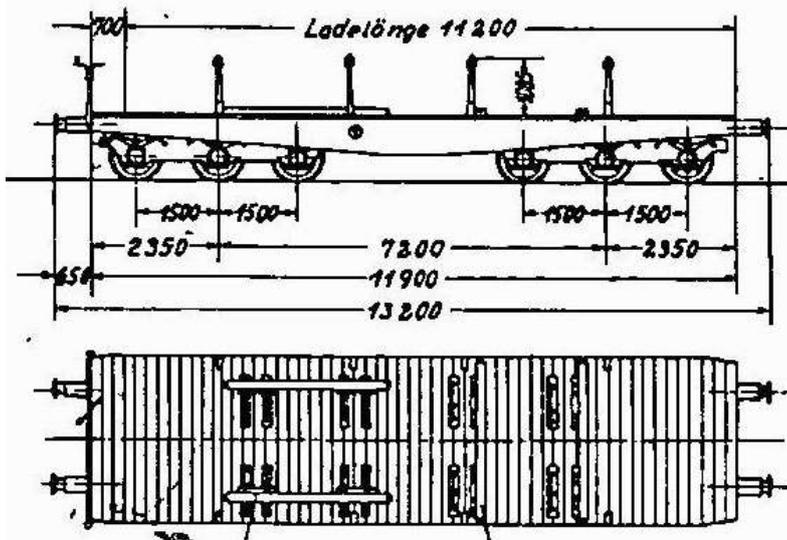


Bild 2 Vorbildskizze des Wagens SSyms Köln- Quelle DV 939d, Ausgabe 1950

Keineswegs wurden auf dem Wagen nur Militärfahrzeuge transportiert, sondern alle möglichen schweren Lasten, wie Baumstämme, Brammen, Blechplatten, Maschinen o.ä., sofern sie von der Länge, Breite und Höhe passten. Einige Wagen wurden für den Zechenverkehr hergerichtet, hier wurde ein Krupp- Wärmekasten entwickelt, der glühende Stahlblöcke zur Weiterverarbeitung transportieren konnte.

Schwerlastwagen im Modell

Nur Minitrix hatte den Wagen dieser Bauart im Programm. Erstmals erschienen sie 1997 als DRB-Modell der Bauart SSym Köln; eine Variante hatte als Ladegut eine Kölner Glocke. Bis 2022 erschienen sage und schreibe 46 Varianten, die meisten mit einer Beladung. Interessanterweise aber keine Variante mit Militärfahrzeugen. 10 Varianten gehörten zur Ep. IIb, 8 incl. der Neuheit zur Ep IV. Der Wagen ist maßstäblich gebaut; Länge, Breite Höhe ist im Maßstab 1:160 gehalten. Hier ein paar Fotos der Minitrix Schwerlast-Flachwagen auch der Vorgänger:



Bild 3 Minitrix DB Sa 705 beladen mit Brammen (Neuheit)



Bild 4 Minitrix DB SSyms 46 beladen mit Brammen



Bild 5 Minitrix DRB SSyms Köln



Bild 6: Vergleich der Schwerlastwagen von Minitrix (li) und Fleischmann

Fleischmann hat ebenfalls einen Schwerlastwagen im Programm. Es war beim Vorbild der Nachfolger des Roco-Modells, der spätere Samms 710, ein sechsachsiger Wagen, der für den Transport der Bundeswehr- Panzer u.a. der Bauart Leopard diente. Er konnte mit bis zu 82 t beladen werden. Von diesem Wagen wurden 1.600 Wagen gebaut, die heute noch im Einsatz sind.



Bild 7: Roco Bundeswehr Samms 710 mit Panzerhaubitze M 109



Bild 8: Kupplungsabstand ab Werk

Der Pufferabstand ist schon ab Werk sehr zufriedenstellend: Mit der Normalkupplung wird ein (fast) sensationeller Pufferabstand von 3 mm erreicht. Mit der Fleischmann- Profi-Kupplung bzw. PEHO-Clips Kupplung kann der Pufferabstand nochmal auf ca. 2 mm verkürzt werden.



Bild 9: Sa 705 von unten



Bild 10: Sa 705 von oben

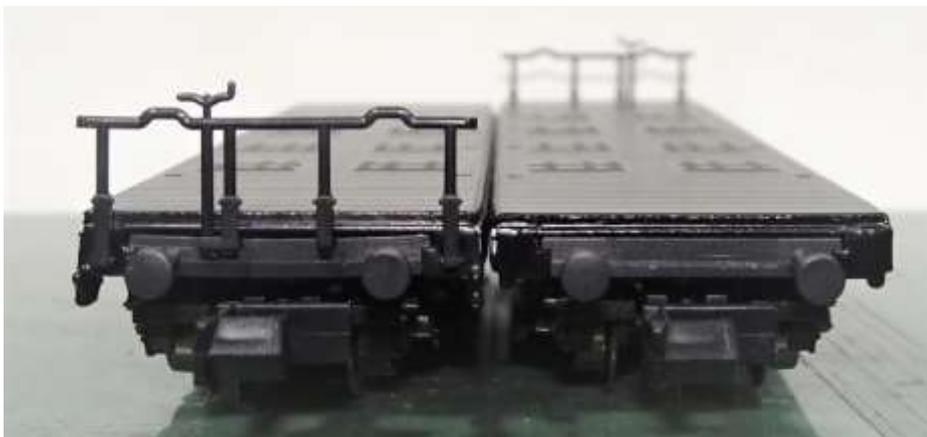


Bild 11: Sa 705 von vorne

Etwas fummelig war die Montage der beigelegten Rungen. Nur 8 Rungen sind beigelegt. Wenn man die Rungen unten etwas befeilt, passen die Rungen besser in die eckigen Löcher. Allerdings brechen die Rungen leicht ab. Bei einem Wagen fehlte jedoch das Tütchen mit den Rungen. Nicht so originell fand der Autor die obere Einlage in der Schachtel. Sie lässt sich nur schwer abheben.

Einsatz auf der Modellbahn

Wie schon erwähnt, kann der Wagen für vielerlei Zwecke auf der Anlage eingesetzt werden. Eine Option ist, ihn als Militärfahrzeug mit Panzern o.ä. beladen. Das muss aber- damit es glaubwürdiger wird, ein Zug mit 10 bis 15 Wagen sein. Darin können auch Schwerlast-Flachwagen anderer Bauart enthalten sein. Als Einzelwagen können sie in allen möglichen Güterzügen eingestellt werden, wenn es um den Transport von schweren Lasten geht. Für zivile Zwecke –dann häufig als Ganzzug- auch z.B. mit Blechbrammen, die einem metallverarbeitenden Betrieb zugeführt werden. Oder wie hier besprochen mit einem großen schweren Maschinenteil, z.B. einer Schredder Walze. Natürlich auch als Leerwagen, wo (gedanklich) das Gut schon entladen wurde und der Wagen wieder zurückfährt. Man sieht es gibt eine Reihe von Möglichkeiten. Zugloks in Epoche IV können Dampfloks der BR'n 050ff oder 044 sein, sowie 215, 216 oder 211 oder 212. Auch die 220 oder 221 ist nicht verkehrt.

Fazit

Einmal mehr hat Minitrix auf seinen Fundus zurückgegriffen und einen Güterwagen der Regelbauart wieder aufgelegt. Preislich liegen die Wagen im mittleren Preissegment. Dafür sind die Wagen beladen. Zum Thema Varianten: Roco hat es schon vorgemacht: Der Wagen eignet sich bestens für alle möglichen Beladungsvarianten, was Fleischmann auch schon vorgemacht hat. Besser wäre es gewesen, dem Wagen, statt der abgezählten 8 Rungen 2 oder drei mehr mitzugeben. Sie brechen doch leicht ab.

Welche Varianten sind noch möglich und sinnvoll? Sicherlich weitere Beladungsvarianten, wie z.B. Maschinen oder Schiffsmotoren. Natürlich auch Militärfahrzeuge aller Art. Ferner wäre zu überlegen, ob der Wagen auch mit betriebsbedingter Verschmutzung geliefert werden kann.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens/ P. Scheller, Güterwagen Bd. 8- Drehgestell-Flachwagen, Fürstenfeldbruck 2016

St. Carstens et al., Güterwagen der DB AG = MIBA-Klartext, Fürstenfeldbruck 2014

DB, DV 939d, Ausgabe 1950, Teil B, Reprint Alba Verlag oJ