

Neuer Schwerlast-Flachwagen von Liliput

Auf der Messe 2023 kündigte Liliput drei Schwerlast-Flachwagen an, und zwar als DRB, BW und DR- jeweils als 3er Sets. Sie sind eine Neukonstruktion von Liliput. Die ersten 4-achsigen Schwerlastwagen wurden im II. Weltkrieg gebaut und dienten u.a. zum Transport von Panzern. Diese 4 Sets wurden Ende Oktober 2023 ausgeliefert.



Vorbild der Wagen

Spätestens 1940 beim Frankreich- Feldzug machte sich der Mangel an geeigneten Transportwagen für Panzer, Geschütze und andere Militärfahrzeuge bemerkbar. Die vorhandenen Flachwagen waren entweder zu schwach oder ließen sich nicht gut be- bzw. entladen, insbesondere für Panzer. Da mussten neue Wagen her, auf die neuen Panzer der Bauart II und III gut zu verladen waren. Heraus kam ein 10,8 m langes Fahrzeug, dass mit bis zu 52 t beladen werden konnte. Die Wehrmachts-Panzer III hatten ein Eigengewicht von 22 t. Durch die Klappen an der Stirnseite konnten die Wagen gut von Kopf her beladen werden; notfalls war auch eine seitliche Be- bzw. Entladung möglich. Etwa die Hälfte der Wagen hatte eine umklappbare Handbremse. Insgesamt 1.930 Wagen wurden von vier Firmen geliefert; die Firma SGP in Österreich lieferte 1945 weitere Wagen direkt an die ÖBB

Rund 500 Wagen kamen noch zur DB, die sie 1952 zu SSy 45 umbenannte. Weitere Wagen mit unveränderten Maßen beschaffte die DB Anfang der 50er Jahren, u.a. für die US- Besatzer. Mit gleichen Maßen, aber für 100 km/h geeignet, beschaffte die DB die Bauart SSys 55. Von beiden Bauarten wurden weitere 700 Wagen beschafft. Im Gegenzug überließ die USATC der DB beschlagnahmte SSy 45 aus der Kriegszeit der DB. Ab 1988 baute die DB die Wagen um: Sie bekamen neue Drehgestelle der Bauart 661, damit konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h heraufgesetzt werden. Zur Unterscheidung der alten Bauart Rlmp 700 wurden sie in Rlmmp 651 umgetauft. Die letzten Rlmp 700 verschwanden 1991 von der Schiene; die Umbauwagen hielten sich bis Ende der 2010er Jahre. Die Bundeswehr hatte ca. 70 Wagen im Bestand, bei der DB waren sie als Privatwagen eingestellt. Zur DR kamen noch 200 SSy Köln, die sie in 65-40-01 ff ein nummerte.

Zwei Spielarten gab es bei der DRB: Wagen mit eingezogenen Untergurt und ohne. Letztere wurden in den 50er Jahren von der DB weiterbeschafft. Da sich die Wagen mit eingezogenen Untergurten zu schwach erwiesen, hat die DRB die Wagen 1944/45 durch Zusatzbleche verstärkt.

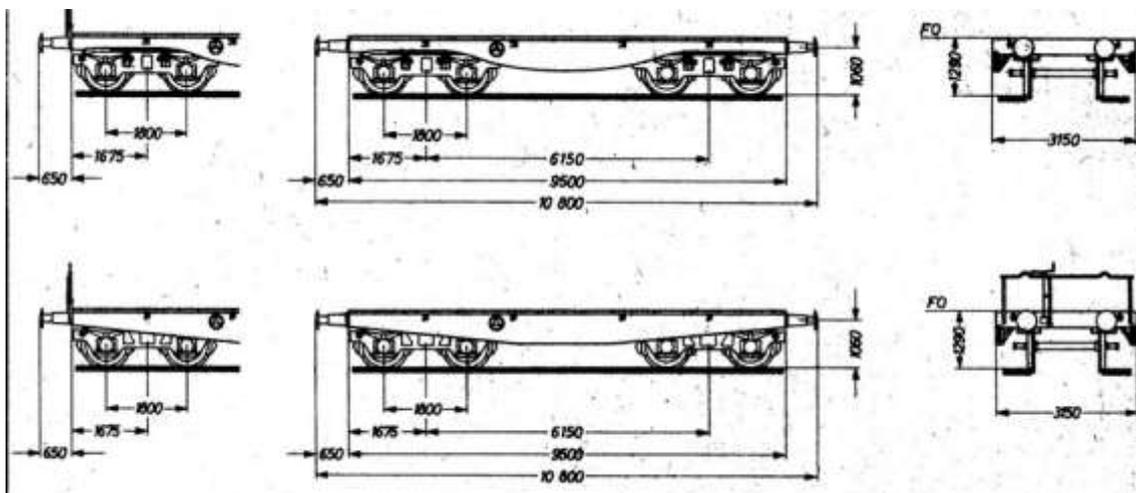


Bild 2 Vorbildskizze des Wagens- Quelle DV 939d, Ausgabe 1967

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. Es kam vor, dass auf den Wagen Traktoren oder kurze Lkws befördert wurden.

Schwerlastwagen im Modell

Es ist bereits der dritte Schwerlastwagen, der als Modell hergestellt wurde. Den Anfang machte 1988 Roco, im gleichen Jahr erschien auch eine ÖBB- Version. Der Wagen eignete sich hervorragend für viele Beladungsvarianten: Bis zum Ende Rocos 2008 wurden 50 Varianten auf den Markt gebracht, meistens als Beladungsvarianten. Beliebt dabei waren Panzer und andere Militärfahrzeuge (25). Häufigste Bahnverwaltung war die DB (22), gefolgt von der RENFE (15) (wobei für mich fraglich ist, ob die Spanier den Wagentyp in Breitspur überhaupt hatten), ÖBB (6), DRB (3), USATC (2) und jeweils 1 von DR und Bundeswehr. Noch nie ist der Wagen in Epoche III der DB als SSy(s) 45 erschienen. Der zweite Hersteller war Fleischmann, der 2020 den Wagen aus dem Roco-Erbe zauberte.

Konstruktiv ist der Wagen wie folgt aufgebaut: Wagenoberteil und Rahmen aus Plastik, darin ist das Beschwerungsgewicht eingebettet. Die Puffer sind gesteckt; manche Wagen haben eine Handbremse, die in die Pufferbohle eingesteckt ist. Wie damals bei Roco üblich, hatten die Wagen alle keine Kurzkupplungskulisse, sondern die Kupplungsaufnahme war am Drehgestell befestigt, die folgte erst bei Fleischmann.

Hier ein paar Fotos der Roco Schwerlastwagen:



Bild 3 Roco DB Rlmmps 650 mit 2 Panzern M 113



Bild 4 Roco DR SSy 65 mit zwei Panzern M 113

Kommen wir zur Variante von Fleischmann: Als erstes fällt auf, dass die Verpackung kleiner ist als die von Roco. An der Verpackung wurden 8 cm³ eingespart gegenüber Roco.

Entgegen dem Werkbild von Fleischmann muss der Wagen noch zugestrichelt werden und der Wagen hat eine rote Kupplungsaufnahme, die von vorne deutlich sichtbar ist.



Bild 5 Fleischmann DRB SSys Köln



Bild 6 Fleischmann DB Rlmp 700

Hierfür liegt in der Schachtel ein Tütchen mit 10 Rungen – zwei mehr als benötigt- und das Geländer der Bremserbühne. Jedoch lässt sich der zugerüstete Wagen nicht mehr in die Verpackung verstauen, sondern muss wieder abgerüstet werden. Bei den Rungen gab es folgendes Problem: Nirgends war beschrieben, wie herum die Rungen einzustecken sind. Beim ersten Versuch standen die Rungen, aber bei der ersten Bewegung machten sie sich wieder selbstständig. Wenn aber der Wagen mit Kettenfahrzeugen beladen wird, sind die Rungen überflüssig.



Bild 7 Kupplungsaufnahme des Fleischmann SSys

Nimmt man den Wagen in die Hand, so fallen die roten Bauteile an der Kupplung auf. Ein Vergleich mit dem Roco-Wagen zeigt, dass an dieser Stelle Fleischmann den Wagen umgebaut hat, denn der Roco-Wagen hat die Kupplungskammer am Drehgestell befestigt; das ist auch beim Fleischmann-Modell der Fall, nur durch das rote Bauteil kann jetzt auch die neuere NEM-Steckkupplung verbaut werden. Offenbar hat man hier eine Überproduktion für eine andere Lok (BR 44?) verbaut. An dieser Stelle können auch andere Kupplungen, wie z.B. die Fleischmann-Profi-Kupplung, Kupplungsstangen (z.B. von MU) oder die PEHO-Clipskupplung verbaut werden. Wem das Rot nicht gefällt, kann zum Pinsel oder Edding greifen und das Bauteil schwärzen. Mit der PEHO-Kupplung kann der 7 mm Pufferabstand um ca. 3 mm verkürzt werden.

Jetzt aber zu den Neuheiten von Liliput. Wie schon erwähnt lieferte Liliput vier verschiedene 3er Sets von Schwerlastwagen, und zwar folgende:

- SSys Köln DRB, Betriebszustand 1943 in Ursprungsbauart #L260165
- SSys Köln DRB. Betriebszustand 1945 verstärkte Bauart #L260171

- SSy 65-50 DR – Neubau 1952-, Betriebszustand 1962 #L260179
- Rlmmp Bundeswehr, Betriebszustand 1997 ohne Rungen #L260177

Hier hat Liliput gut recherchiert, denn alle vier Wagentypen haben die gleiche Länge beim Vorbild, nämlich 10,8 m. Hier Bilder der Wagen nach Alter (frisch aus der Packung, oben Jüngster):

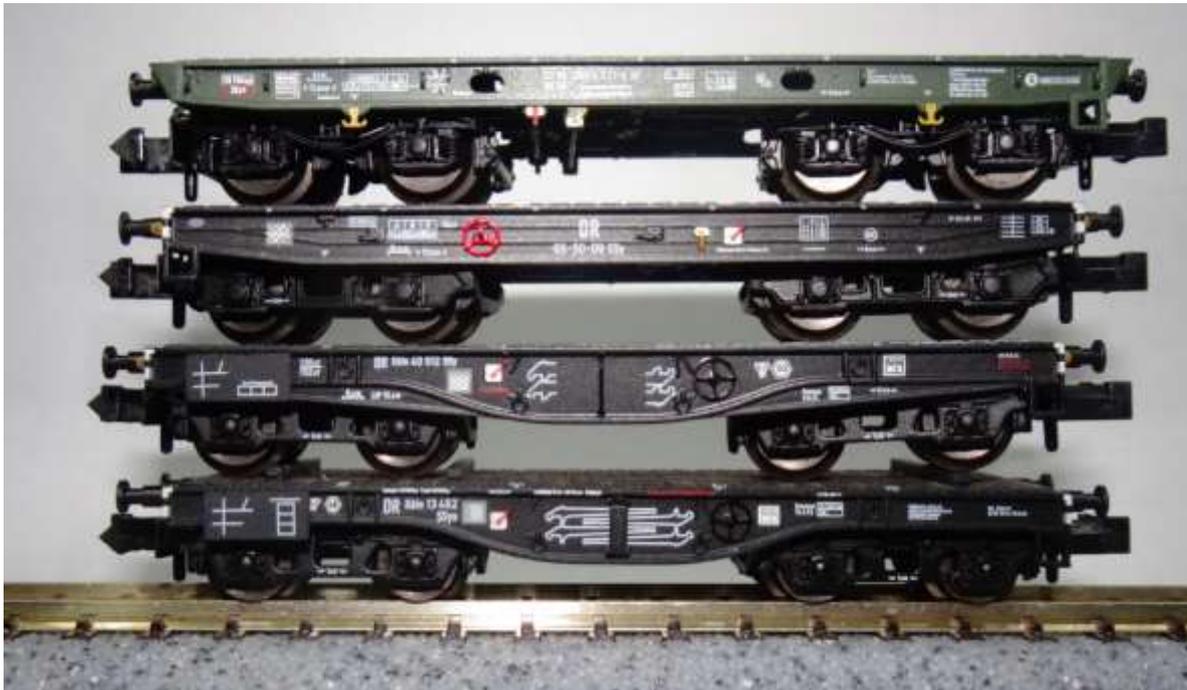


Bild 8: Vier Schwerlastwagen von Liliput



Bild 9: SSys Köln- Ursprungsbauart 1943



Bild 10: SSys Köln verstärkte Bauart 1945



Bild 11: SSy 65 DR -erstes Baujahr 1952, Betriebszustand 1962



Bild 12: Rlmp 700 Bundeswehr- erstes Baujahr 1971, Betriebszustand 1997 in Militärtarnfarbe

Konstruktiv sind die Wagen alle ähnlich aufgebaut: Rahmen aus Metall (bei allen gleich), Boden und Seitenschürze aus Plastik, eingesetzte Puffer und drei verschiedene Drehgestelle, wie gut aus den Fotos entnommen werden kann. Hier folgen Detailfotos der Wagen:



Bild 13: SSys Köln von vorne



Bild 14: SSys Köln von oben



Bild 15: SSy Köln von unten



Bild 16: Beschriftung SSys Köln



Bild 17: Drehgestell SSys Köln BA DRB



Bild 18: Drehgestell SSy 60 DR BA Niesky



Bild 19: Drehgestell Rlmp Bundeswehr BA Y25



Bild 20: Kuppelabstand

Man kann sich gar nicht sattsehen an den vorliegenden Modellen. Es gibt z. B. winzige Beschriftungen am Drehgestell und an den Puffern. Oder am Vorderkopf des Wagens. So viel Detailliebe war an den Fahrzeugen nicht zu erwarten. Hierfür gebührt Liliput ein dickes Lob. Das hat der Autor zum ersten Mal bei N-Fahrzeugen gesehen. Wie schon erwähnt, hat Liliput drei verschiedene Drehgestelle verbaut. Die beiden DRB-Schwerlastwagen haben das Drehgestell der Bauart 977, dass es in zwei Ausführungen gab: Mit und ohne gewellte Oberkante. Liliput hat für die DRB-Wagen die Drehgestelle ohne gewellte Oberkante gewählt. Der DR-Wagen hat dagegen Drehgestelle der Bauart „Niesky“, die häufiger im Neubau- Güterwagen Park verbaut wurden. Sie sind eine Weiterentwicklung der DRB-Drehgestelle. Der Bundeswehr-Schwerlastwagen ist dagegen mit einem moderneren Drehgestell der französischen Bauart Y 25 bestückt. Das wurde in vielen neueren Güterwagen der DB verbaut.

Eine Bemerkung zum Kuppelabstand: Er ist mit Normalkupplungen schon sehr eng, weniger als 3 mm. Auf der Club-Anlage mit seinen vielen Radien (bis auf R1) und Gleissystemen führte das nicht zu Entgleisungen.

Einsatz auf der Modellbahn

Wie schon erwähnt, kann der Wagen für vielerlei Zwecke auf der Anlage eingesetzt werden. Eine Option wäre als Miliärfahrzeug mit Panzern o.ä. zu beladen. Das sollte aber- damit es glaubwürdig wird, ein Zug mit 10 bis 15 Wagen sein. Darin können auch Schwerlastwagen anderer Bauart enthalten sein. Als Einzelwagen können sie in allen möglichen Güterzügen eingestellt werden, wenn es um Transport von schweren Lasten geht. Für zivile Zwecke –dann meistens als Ganzzug- auch mit Blechbrammen, die einem metallverarbeitenden Betrieb zugeführt werden. Oder 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 II könnte die BR'n 50, 52 oder 42 sein; in Epoche IV Dampfloks der BR'n 050ff oder 044, sowie 215, 216 oder 211 oder 212. Auch die 220 oder 221 ist nicht verkehrt.

Fazit

Hier hat Liliput einen Regalgüterwagen herausgebracht, der z. Zt. nicht mehr im Handel ist. Bemerkenswert ist die Auswahl der Vorbilder. Sie sind gut recherchiert. Den Wagen wurden 3 verschiedene Drehgestelle eingebaut. Blöd fand der Verfasser, dass kein Wagen vollständig zugerüstet (Rungen, Bremserstand), aber anders als bei Fleischmann passen auch zugerüstete Wagen in die Verpackung. Die Wagen hat Liliput wie folgt verpackt: Alle drei Wagen sind zusammen in einem Pappkarton verpackt. Jeder Wagen hat nochmals einen Pappumschlag. Beim ersten Öffnen waren die Wagen etwas stramm verpackt. Nach Abziehen des Deckels gab es nochmal eine Schutz-Inlay. Erst nach Öffnen des Inlays (so gestaltet, dass es nur in einer Richtung passt) kann der Wagen entnommen werden.

Zum Thema Varianten: Roco hat es schon vorgemacht: Der Wagen eignet sich bestens für alle möglichen Beladungsvarianten. Vielleicht gibt es noch irgendwo Formen für Panzer, insbesondere der kurze M 113, der u.a. ein Artillerie-Beobachtungspanzer war und zwei Panzer bestens auf den Wagen passen.

Welche Varianten sind möglich und sinnvoll? Was fehlt, ist keine Frage, ein DB-Modell der Epoche III als SSy(s) 45. Offenbar haben viele Hersteller eine Aversion für die Epoche III; Fleischmann bislang auch, denn es gibt noch keine Wagen der Bauart SSy(s) 45. Da der SSy Köln bis 1945 auf Kriegsschauplätzen im Einsatz war, sollten die beteiligten Bahnverwaltungen im Westen, Süden und Osten den Wagen als Strandgut des Krieges bekommen haben. Denn nur 700 der 1850 gebauten Wagen kamen zur DB bzw. DR. Kann mir nicht vorstellen, dass die übrigen 1150 Wagen allesamt Kriegsverluste waren. Wenigstens 10 Staatsbahnen könnten den Wagen nach dem Krieg übernommen haben. In den 60er Jahren bekamen einige Schwerlastwagen niedrige Bordwände. Auch das wäre eine bisher nie realisierte Variante. 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
DB (Hrsg.) DV 939d- Ausgabe Jan. 1967, Minden 1967
M. Dahlbeck, Güterwagen der DDR (1949-1990), Stuttgart 2023