

Die kurzen UIC- G Wagen

Was gibt's bzw. gab's in N?

Vorbild

Es war einmal: heute sind keine gedeckten Güterwagen der klassischen Bauart (im folgenden G- Wagen) mehr im Bestand der DB vorhanden. Zu Beginn der Epoche III machten die G- Wagen noch 31 Prozent des Bestandes aus, die junge DB hatte über 127.000 G- Wagen im Bestand. Ähnlich wie bei den Personenwagen hatte damals die DB das Problem, dass die Güterwagen herunter gewirtschaftet waren; knapp $\frac{1}{4}$ der Güterwagen stammte noch aus der Kaiserzeit. Man entschied sich für Neubau und Umbau. Inzwischen gab es auf europäischer Ebene (UIC) Bestrebungen, den Güterwagenbau und –einsatz europaweit zu harmonisieren. Es wurden für die G- Wagen eine UIC 1- Richtlinie erlassen, die einheitliche Masse für die Güterwagen vorsah.

In diesem Beitrag werden die kurzen UIC G- Wagen vorgestellt, die in N jemals produziert wurden. Zunächst einmal ein Überblick der Bauarten bei der DB: Die Wagen waren 10,58m¹ lang (ohne Handbremse) und hatten einen Achsstand von 5,70m¹. Die Türen waren 1,8m oder 2m breit.

Diese Güterwagen haben folgende Unterscheidungsmerkmale:

Gmms 40 (Gs 210): Umbauwagen mit und ohne Sprengwerk, Streben an den Stirnwänden bis ans glatte Dach; 8 Lüfter.

Gms 44 (Gs 211): Umbauwagen mit Sprengwerk, Streben an den Stirnwänden bis ans glatte Dach; 8 Lüfter.

Gms 45 (Gls 203): Umbauwagen 10,64m Lüp; Achsstand 7m mit Sprengwerk, Streben an den Stirnwänden bis ans glatte Dach; 4 Lüfter.

Gmhs 53 (Gs 204): Neubauwagen ohne Sprengwerk, Bretter- oder Plattenwände; Streben an den Stirnwänden bis ans glatte oder gerippte Dach; 8 Lüfter, Türbreite 1,8m.

Gms 54 (Gls 205): Umbauwagen mit Sprengwerk, Streben an den Stirnwänden bis ans glatte Dach; 4 Lüfter.

Gm(hs) 55 (Grs 206): SAAR- Neubauwagen; Bretterwände; Streben an den Stirnwänden bis ans glatte Dach; 8 Lüfter; Trittbretter.

Gmmhs 56 (Gs 212): Wie Gmhs 53, jedoch 2m Türbreite.

Gmm(eh)s 60 (Gs 213): Neubau und Umbauwagen, sehr Variantenreich, ohne Sprengwerk, 8 Lüfter, z.T. mit neue Dachkonstruktion; Stirnwandstreben nicht bis Dachkante.

Gmm (Gs 216): Neubauwagen, wie Gs 213; mit neuer Dachkonstruktion; Stirnwandstreben nicht bis Dachkante.

Außerdem der Vollständigkeit halber:

Pwghs 54 (Pwghs 054): Umbauwagen, Lüp 11,14m, 5,84m Achsstand, mit Bremserbühne, 1,8m breite Tür. Z. T. Rückbau in Gls 205.

Von den hier vorgestellten DB-Bauarten wurden bisher folgende Bauarten in N produziert:

¹ Abweichungen werden gekennzeichnet

Gmhs 53 (Flm, MT, Lima)

Gms 54 (Ar, Ro, MU)

Gms 55 (Ro)

Gmmhs 56 (Ro)

Gmms 60 (Ar, Riv)

Pwghs 54 (MT, MU)².

Bislang haben die Hersteller ihren Schwerpunkt der Neuentwicklungen auf Neubauwagen gelegt; lediglich der Gms 54 und der Pwghs sind Umbau- Wagen.

Zu den Modellen im Einzelnen:

Der erste, der sich an einen UIC1- G- Wagen herantraute, war der N- Pionier ARNOLD. Bereits 1965 präsentierte er einen Gms 54. Aber was für ein Wagen: Er erschien in der neu kreierten „Junior- Serie“, war 17% zu kurz, hatte kein Sprengwerk- und damit man ja nichts merkte, fehlten jegliche Anschriften. Immerhin war der Wagen im Katalog 1965 als Gms 54 bezeichnet worden. Überdies hatte das Dach des Wagens Rippen. Sensationell war der Verkaufspreis (damals waren in den Katalogen noch Preise angegeben): Er kostete ganze 3,00 DM (heute 1,50€)! Später erschien der Wagen auch mit Anschriften, zuletzt war er 2000 im Hobby- Sortiment von ARNOLD.



ARNOLD Gms 54- 1965

Der Wagen hat nur entfernt etwas mit dem Gms 54 zu tun; das Modell hat allenfalls Sammlerwert.

Der nächste Hersteller, der den Gms 54 bzw. Gls 205 herausbrachte, war 1980 Roco. Auch dieser Wagen hatte ein paar Macken: Achsstand und LüP stimmte nicht, außerdem hatte der Wagen nie Kurzkupplung. Bis 2002 erschien der Wagen in 10 Varianten. Leider konnte sich Roco nie dazu durchringen, den Wagen auch in Epoche III zu bringen.

² Ar= Arnold, Flm= Fleischmann, MU= Modellbahn Union; MT= Minitrix; Riv= Rivarossi; Ro= Roco



Roco Gls 205- 1980

Der jüngste Hersteller, der sich an den Wagen Gms 54 wagte, ist Modellbahn Union (MU). 2018 erschien ohne große Vorankündigung der Wagen, dann aber auch erstmals auch als Modell mit Bremserbühne, die es in N noch nicht gegeben hat.



MU Gms 54- 2018



MU Gms 54- 2018 mit Bremserbühne

Nach 1965 dauerte es drei Jahre, bis sich die nächsten Hersteller an einen UIC1- G- Wagen heranwagten:

1968 brachten LIMA und MINITRIX den Gmhs 53 als Neuheit heraus; MINITRIX in Epoche IV und LIMA den damaligen Gepflogenheiten mit unleserlicher, aber erhabener Aufschrift. Beide Wagen hatten Plattenwände, wichen bei den Maßen aber deutlich vom Vorbild ab. Der MINITRIX- Wagen machte auf den ersten Blick einen guten Eindruck, aber



MINITRIX Gmhs 53 – 1968 Epoche III

nachgemessen, zeigen sich eklatante Abweichungen beim Modell: Der Wagenkasten ist 5mm zu lang geraten, auch der Achsstand liegt um 2mm daneben. Der LIMA- Wagen hat nur entfernt etwas mit dem Gmhs 53 zu tun. Es ist eher zu vermuten, dass man einen UIC1- G-Wagen der FS in etwa nachgebildet hat und ihn auch als DB- Wagen verkauft hat.



LIMA Gmhs 53 – 1968 Epoche ? –selbst gealtert

Zwar sind die Hauptmaße (Wagenkasten und Achsstand) gut getroffen worden; wegen der damals sehr verbreiteten Stummelpuffer aber zu kurz geraten.

1968 trat mit FLEISCHMANN ein neuer Hersteller in das N- Geschäft ein. 1969 folgten die ersten Grundmodelle, darunter als „Quasi- Muss“ ein G- Wagen der UIC1- Bauart. Man wählte auch den Gmhs 53 in Plattenbauart. Damals waren Doppelentwicklungen noch an der Tagesordnung.



**FLEISCHMANN Gmhs 53 – 1969 Epoche 3 Plattenbau
Variante 1996 als Bananentransportwagen Ep. III**

Der Wagen war in seinen Hauptabmessungen ganz gut getroffen, deutlich besser als der Wagen von MINITRIX.



FLEISCHMANN Gmhs 53 – 1969 Epoche 3
Variante 2004 mit Bretterbekleidung Ep. III

Es dauerte mehr als 15 Jahre bis sich FLEISCHMANN durchringen konnte, den Wagen auch im Epoche III- Dekor herauszubringen. 2004 folgte als „heimliche Neuheit“ der Wagen im Bretterdekor; dafür verschwand der Plattenwagen vorübergehend aus dem Programm. Bis heute schaffte das Modell es auf 37 Varianten, wobei die Epoche III nur mit vier Varianten bedacht wurde.

Im gleichen Jahr brachte auch RIVAROSSI, damals noch unter dem Verkaufsnamen ATLAS, seine ersten Modellgüterwagen heraus. Es war der Gmms 60, oder Gs 213, der ebenfalls ganz gut getroffen war.



RIVAROSSI Gmms 60 – 1969 Epoche 4

Arnold hat den ehemaligen Rivarossi- Wagen in sein Programm übernommen und dem Wagen eine Kurzkupplung spendiert und endlich den Wagen auch in Epoche III herausgebracht.



Arnold Gms 60 Jubi-Wagen 2010 – Epoche III

Der nächste UIC- G Wagen ist eigentlich ein Sonderling, der Gms 55, den Roco 1974 herausbrachte. Es handelt sich um einen ex SAAR- Wagen, der während der Abtrennung der SAAR- Eisenbahnen von der DB, nach französischen Zeichnungen beschafft wurde. Nach Eingliederung der SAAR- Bahn in die DB kamen die Wagen zur DB. Merkwürdigerweise konnte Roco sich nie durchringen, den Wagen auch im SAAR- Dekor zu bringen.



Roco Gms 55 ex SAAR 1974– Epoche III

Eine der jüngeren Bauarten ist der Gms 56, den Roco 1978 als Grs 212 herausbrachte. Er ist fast baugleich mit dem Gms 53, nur dass er eine 2 m breite Tür aufweist. Auch diesen Wagen gab es nur in Epoche IV.



Roco Gms 56 (Grs 212) 1978– Epoche IV

Kommen wir zum letzten Güterwagen, die man unter die kurzen UIC- G einsortieren kann. Es sind dies die Umbau- Güterzug-Packwagen Pwghs 54. Vorreiter war diesmal Minitrix, die den Wagen 1974 vorstellten. Auch er war ein wenig zu kurz geraten und hatte unförmige Geländer. Allerdings waren die Türen zu öffnen.

2018 trat auch hier MU auf den Plan und gab den Pwghs 54 in zwei Versionen heraus, als Normaler Pwg und als Pwg für Eilgüterzüge. Dieser Wagen hatte sogar eine Inneneinrichtung, auch eine Nachbildung des Klos wurde nicht vergessen.



Minitrix Pwghs 054 1974 - Epoche 4



MU Pwghs 54 2018 – Epoche III

Fazit

Was fehlt? Die allermeisten Umbauwagen der DB: Es sind dies die Gm(m)s 40, 44 und 45. Interessanterweise sind die meisten der Spenderwagen schon mal produziert worden, sodass eigentlich das Fahrwerk vorhanden wäre.

Der Verfasser hat sich mal aus diversen Wagen einen Gms 45 zusammen gebastelt, wie auf dem Foto zu sehen ist.



Eigenbau 2001 Gms 45 (Wagenkasten Roco, Fahrwerk Roco Rungenwagen gekürzt) – Epoche IV

Ein weiteres Fazit dieses Artikels ist, dass die allermeisten kurzen UIC- G vor mehr als 40 Jahren konstruiert wurden; nur die beiden MU Wagen können den heutigen Ansprüchen standhalten. Daher wäre es wünschenswert, wenn die Hersteller ihre „alten Möhren“ überarbeiten würden.

Klaus Kosack (2013, ergänzt 2019)

Lit.:

BZA Minden, Merkbuch für Schienenfahrzeuge, DV 939d, Ausgabe 1967