

Der Lumpensammler von Roco – Eine (nicht angekündigte) Frühjahrsneuheit 2005

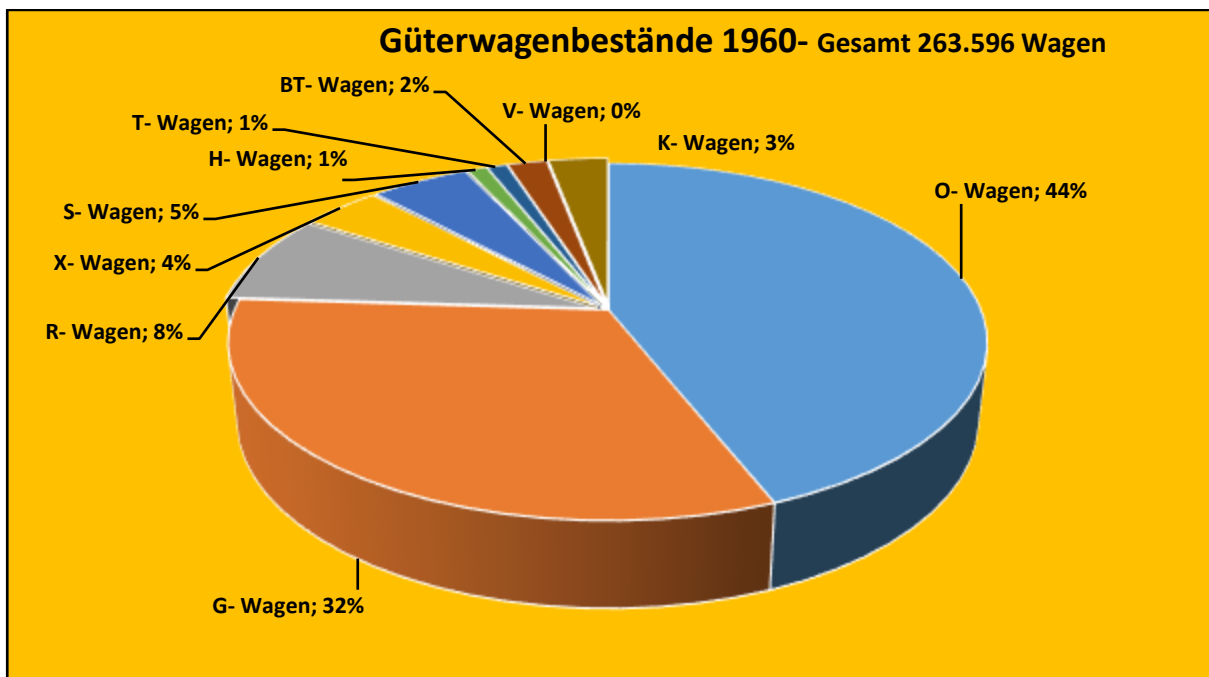


Etwas merkwürdig erschien mir schon der Begriff „Lumpensammler“ für ein Güterwagen-Set von Roco. Diente doch der Begriff eisenbahntechnisch eher für den letzten Personenzug, der von der Zentralstadt raus „auf die Dörfer“ fuhr und zumeist auch den Bahnbetrieb an diesem Tage abschloss. Wie dem auch sei, die Werbestrategen von Roco werden sich sicherlich etwas dabei gedacht haben.

Die vorliegende Sonderserie aus dem Jahre 2005 von Roco umfasst insgesamt sechs Güterwagen, die allesamt als Grundmodell schon länger im Programm sind und hier ohne konstruktive Änderung als Beschriftungsvariante auf dem Markt gebracht worden sind. Sie sind allesamt in Epoche III beschriftet. Folgende Güterwagen umfasst die Sonderserie:

- Gedeckter Güterwagen G 90
- Gedeckter Güterwagen Gmms 61
- Offener Güterwagen Om 12
- Offener Güterwagen Omm 55
- Niederbordwagen Xlms 57
- Runnenwagen Rlms 56.

Zunächst wird einmal der Frage nachgegangen, wie gut die Auswahl in Bezug auf den Güterwagenbestand der DB um das Jahr 1960 ist. 1960 hatte die Bundesbahn rund 264.000 bahneigene Güterwagen im Bestand. Gut 44 % waren offene, 32 % gedeckte Güterwagen. Jeweils weniger als 3 % gehörten zur K-, V-, BT-, H- und T- Gruppe. Einen Überblick zeigt nachstehende Grafik.



Roco hat demnach seine Auswahl aus der O-, G-, R- und X-Gruppe gewählt, die zusammen 88 % des damaligen Güterwagen-Bestandes der DB ausmachten. Insofern kann man Roco zu dieser Auswahl gratulieren. Exoten, die Roco auch im Programm hat(te), blieben unberücksichtigt. Als erstes Fazit ist fest zu halten, dass es sich bei dieser Auswahl tatsächlich um „Feld-, Wald-, Wiesen“-Güterwagen, d.h. um Regalgüterwagen handelt, die überall durch deutsche Lande fahren.

Zu dem Güterwagen-Sextett im Einzelnen

Betrachten wir zunächst den G 90 (#25601). Es handelt sich dabei um den allerersten „Beute“-Güterwagen, der das Licht der N-Welt erblickte. Herkunft des Wagens ist Polen, der nach 1945 in den Westzonen verblieb. Mit der PKP kam bekanntlich kein Fahrzeugtausch zustande, sodass diese Wagen bei der DB mit 90er Gattungsziffern firmierten. Um 1960 hatte die DB noch 5 Wagen im Bestand.



Roco G 90 ex PKP

Vom Vorbild sahen sie der DB Gattung G(r) 20 sehr ähnlich, hatten aber die bei der DB unbeliebte Westinghouse-Bremse (bei DB war Standard-Bremse die Bauart „Kunze-Knorr“) und die Wagen hatten etwas andere Lüftungsclappen. Daher wurden die Fremdwagen baldmöglichst ausgemustert. Das Modell weist richtigerweise auch die polnischen Klappen auf, d.h. die früher gelieferten G 20 bzw. Gklm 193 waren in diesem Punkte falsch. Die Nummer des Wagens lautet 177 543, damit ist die Nummer in Ordnung. Bei der DRG waren diese Wagen im Gattungsbezirk Posen zusammengefasst, wurden aber später zu Hannover bei der DB umgetauft.

Der zweite gedeckte Güterwagen ist der **Glmhs 61** (#25600). Hier handelt es sich um einen Umbauwagen ohne Bremserbühne, der aus altbrauchbaren Teilen gedeckter Güterwagen (z.B. G 10, Gl 11 u.a.m.) und Neubauteilen gebaut wurde und zwischen 1961 und 1966 in Dienst gestellt wurde. Das Modell weist einen einteiligen Obergurt auf und damit gehört er nicht zur ersten Bauserie. Fast 10.700 wurden gebaut. Charakteristisch ist das Sprengwerk. Nach 1962 wurden diese Wagen in Gbs 254 umgezeichnet.



D

Roco Glimmhs 61

Da das Güterwagen-Set wohl Anfang der 60er Jahre spielen soll, ist auch das Modell als funkelneue mit silberfarbenen Lüfterklappen und Dach dargestellt. Einziges Manko sind die Schieber, die statt schwarz die braune Wandfarbe aufweisen. Der geschickte Bastler kann den Mangel beheben und die Schieber mit einem Edding o.ä. schwarz einfärben. Der Wagen ist als 188 519 in zweiter Besetzung beschriftet. Auch hier gibt es nichts zu meckern.

Als erste offener Güterwagen kommt der **Om 12** (#25554) daher. Hier handelt es sich um einen Verbandsgüterwagen, der in zweiter Auflage ab 1923 in Dienst gestellt wurde. Den „Original“-Verbandswagen hat Fleischmann im Programm. Er hat schon große Ähnlichkeit mit dem Om 21 (Königsberg), besitzt aber noch nicht die Elemente der späteren Austauschbauart.



Roco Om 12 – Bauart 1923

Ein wichtiger Unterschied sind die Verstärkungsbleche unterhalb der Türen, die beim Wagen richtig dargestellt sind. Die Wagennummer 714 028 ist ebenfalls richtig recherchiert worden. Einziger erkennbares Manko sind die fehlenden Bremserecken an den Wagenecken; hier hätten zwei weiße Striche hingehört. 1960 gab es noch 6.300 Om 12 Wagen bei der DB.

Der zweite offene Güterwagen **Omm 55** (#25555) ist dagegen ein Umbauwagen, der zwischen 1955 und 1962 in einer Auflage von 15.500 Wagen gebaut wurde. Hier mussten als Spenderwagen die Gattungen Om 12, Om 21 und O 10 erhalten. Der Wagen hat die Nummer 882 761, diese Nummer gehört zur zweiten Bauserie 1957.



Roco Omm 55

Allerdings hat auch dieser Wagen kleinere optische Mängel: So ist der Rahmen der Wagentüren verstärkt, dies wurde den Wagen erst nach 1966 bei einem AW Aufenthalt spendiert, sodass es etwas zweifelhaft ist, ob es Omm 55 mit Epoche III Beschriftung und verstärkten Türrahmen gegeben hat. Nach 1964 bekamen die Wagen die neue Bezeichnung E⁰⁴⁰.

Der fünfte Wagen im Bunde ist der **Rlms 56** (#25889) mit 16 Seitenrungen aus Stahl. Er ist ein echter Neubauwagen der DB. Auch dieser Wagen hat keine Bremserbühne. Zwischen 1958 und 1967 ließ die DB über 14.200 Wagen des Typs bauen. Später erhielten die Wagen die neue Bauart-Nummer Kbs⁴⁴².



Roco Rlms 56

Die vier Stirnrungen weisen beim Modell richtigerweise ein anderes Profil als die Seitenrungen auf. Aber auch dem Rungenwagen fehlen die Bremsecken. Beschriftet ist er mit der Nummer 437 159, auch diese Nummer ist korrekt.

Als sechster und letzter Güterwagen wird uns der Niederbordwagen **Xlms 57** (#25549) präsentiert. Diese Niederbordwagen waren samt und sonders Umbauwagen der DB, die zwischen 1956 und 1960 in Dienst gestellt wurden. Über 3.100 Wagen hatte die DB um 1960. Damit war er nach dem X 05 der zweithäufigste Niederbordwagen.



Roco Xlms 57

Auch der Wagen weist ein paar Ungereimtheiten auf: Die Nieten oberhalb der Radaufhängung und das fehlende räumliche Sprengwerk. Die DB hatte bei ihren Umbauwagen die Radaufhängung geschweißt. Die Wagennummer lautet 469 258, auch diese Nummer passt.

Als **Fazit** ist fest zu halten, dass Roco offenbar in einer „Nacht- und Nebel- Aktion“, will heißen ohne große Vorankündigung ein Güterwagenset in Epoche III herausgebracht hat. Das ist umso ärgerlicher, wenn man den Werbeaufwand der Firma sieht, wenn HO- Modelle auf dem Markt gebracht werden. Glaubt man dann bei Roco wirklich, dass sich die Wagen ohne Werbeaufwand verkaufen sich die Wagen vor ganz alleine? Dabei hatten die Halleiner, was Vorbildauswahl und Beschriftung betrifft, ein glückliches Händchen und sind offenbar gut beraten worden. Allen sechs Wagen ist gemeinsam, dass auf eine Längsträgerbeschriftung verzichtet wurde und auch die fehlende Kurzkupplung weist auf ein über 15 Jahre zurückliegendes Konstruktionsjahr der Grundmodelle hin. Andererseits sind die Modelle verhältnismäßig preiswert; die sechs Güterwagen haben mich bei meinem Fachhändler zusammen 53,- € gekostet. So haben wir N-Bahner eine Bereicherung von Epoche III- Güterwagen aus der Zeit um 1960.

Wie denn Roco seinen N-Markt beleben will, wenn der interessierte Modellbahner nur bei einem Besuch bei seinem Fachhändler mehr oder weniger zufällig von der Existenz des Wagensets erfährt, steht in den Sternen. Oder steht da etwa System dahinter?

Zum Abschluss eine Übersicht aller 6 Wagen als Tabelle

| Gattung | Herkunft | Spätere Gattung | Einsatz bei DB | LüP Vorbild | 1 zu 160 | Modell | Achsstand Vorbild | 1 zu 160 | Modell |
|------------|---------------|--------------------|----------------|-------------|----------|--------|-------------------|----------|--------|
| G 90 | PKP/ Posen | ---- | 1945-60 | 9100 | 57 | 56 | 4500 | 28 | 29 |
| Glms 61 | U DB | Gbs ²⁵⁴ | 1961- 1995 | 14020 | 88 | 88 | 8000 | 50 | 50 |
| Om 12 | Essen | E ⁰¹⁶ | 1923-68 | 9100 | 57 | 56 | 4500 | 28 | 29 |
| Omm 55 | U DB | E ⁰⁴⁰ | 1955-96 | 10000 | 63 | 61 | 5400 | 34 | 34 |
| Rlms 56 | Neubau DB | Kbs ⁴⁴² | 1958- 2012 | 13860 | 87 | 84 | 8000 | 50 | 51 |
| Xlms 57 | U DB | Klm ⁵⁰⁵ | 1958-94 | 10580 | 66 | 65 | 6400 | 40 | 36 |

Klaus Kosack (2005)