

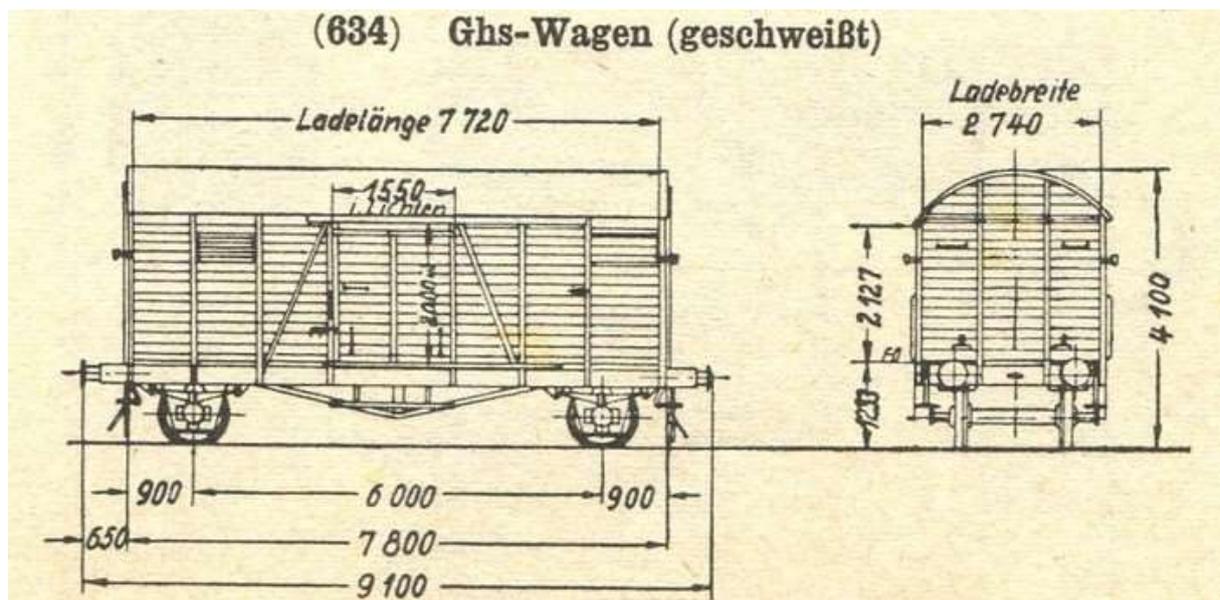
## Der „Oppeln“ von Lemke- oder: Was lange währt, wird endlich gut?

Im Jahre 1990 kündigte die vormalige Innsbrucker Firma „Hobbytrain“ erstmals den „Oppeln“ an, der aber nie produziert wurde. Lemke/ Hobbytrain kündigte den Wagen 2002 den Wagen nochmals an; dann sollten noch vier Jahre ins Land ziehen, bis die Firma den Wagen nochmals ankündigte; 2006 wurde der Wagen als 3er Set angekündigt. Im Mai 2008 kam es dann zur Auslieferung des Modells eines gedeckten Güterwagens der Regelbauart.

### Zum Vorbild

Bauartmäßig gehören diese Wagen zu den geschweißten Bauarten, die von der DRG ab 1935 beschafft wurden. Der Oppeln ging ab 1938 in Serie, Ladegewicht war 15 t. Als Gattungsbezirk hat man den Namen des noch nicht vergebenen RBD Bezirks „Oppeln“ gewählt. Auffällig war der um 1,5 m verlängerte Achsstand gegenüber der Vorgängerbauart „Kassel“ (Gr 20) und das dreieckige Sprengwerk. Dadurch konnte der Wagen auf 90 km/h zugelassen werden.

Insgesamt wurden 28.077 Wagen bis 1943 beschafft, davon 6.150 Wagen mit Bremserhaus. Zugleich war er damals der zweithäufigste gedeckte Güterwagen in Deutschland. Die DRG ordnete diese Wagen dem Gattungsbezirk „Oppeln“ zu und bekamen die Wagennummern 101 bis 29 000.



Wagenskizze Oppeln (Gmhs 30) Quelle: RZA, DV 939d, Ausgabe 1948

Als Folge des II. Weltkrieges waren die Wagen in halb Europa verstreut, die DB übernahm noch knapp 10.000 Wagen, die ab 1952 der Gattung Gmhs 30 mit den Nummernkreisen 220 000 bis 228 499 und 235 000 bis 236 499 zugeordnet wurden. 1952 war jeder achte gedeckte Güterwagen der Regelbauart ein „Oppeln“. Bis 1979 waren die Wagen bei der DB als Gmhs<sup>200</sup> im Einsatz. Die meisten Wagen hatten eine Heizleitung, dadurch waren die „Oppeln“ freizügig in Personenzügen einsetzbar.

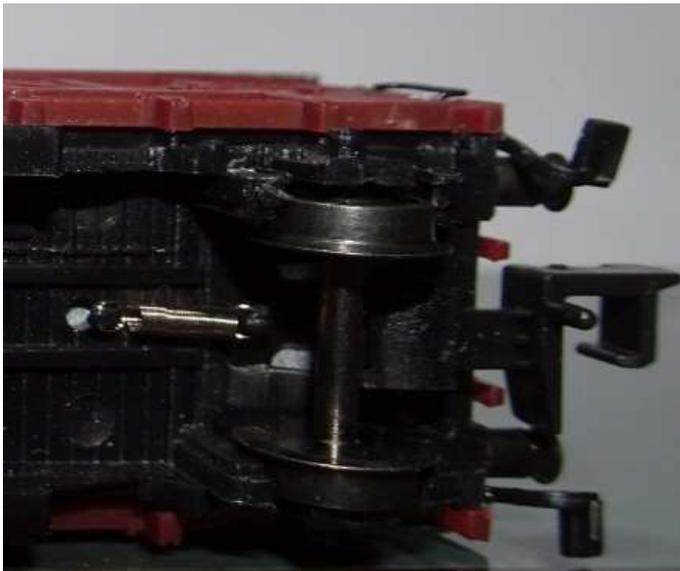
### Das Modell

Lange, lange hat es gedauert: 18 Jahre von der Erstankündigung bis zur Auslieferung. Sicherlich ein einmaliger Rekord in der N-Geschichte für einen Regelgüterwagen. Hat sich das lange Warten gelohnt? Wie von Herrn Lemke zu hören war, gab es bei der Konstruktion eine Reihe von Schwierigkeiten, insbesondere bei der technischen Umsetzung der

Kurzkupplung. Durch den langen Achsstand lagen die Achswellen genau in der Flucht der Kurzkupplungsaufhängung. Wie das technisch gelöst wurde, kann man im übernächsten Foto sehen.



Hobbytrain 3er Set Gm(h)s 30 (Oppeln)



Hobbytrain Aufhängung Kurzkupplung

Der Clou sind dabei die Federpuffer, die erstmals in ein Großserienmodell eingebaut wurden. Der im Fachhandel gekaufte Güterwagen wird als 3er Set (H 24003; DB- Version, Epoche III) mit Lkw-Anhänger von MiNiS geliefert. Das 3er Set geht m.E. in Ordnung, denn in Epoche III war jeder achte gedeckte Güterwagen ein Oppeln (Gmhs 30). Im Set enthalten sind zwei Wagen ohne und einer mit Bremserhaus.

Der Wagen mit Bremserhaus ist 60 mm lang und damit um 1,3 mm zu kurz. Der Grund konnte schnell entdeckt werden: Die Puffer sind ein Ideechen zu kurz; die Wagenkastenlänge mit 53,1 mm dagegen stimmt. Auch der 6 m Achsstand (=37,5 mm in N) wurde korrekt eingehalten. Ähnliches gilt für den Wagen mit Bremserhaus: Wagenkasten und Achsstand sind korrekt, während die LüP um 2 mm differiert. Beschriftet ist der Wagen mit Bremserhaus als Gms 30, 220 974.



Hobbytrain Gms 30 mit Bremserhaus



Hobbytrain Gmhs 30



Hobbytrain Gm(h)s 30 von Vorn

Die beiden Wagen ohne Bremserhaus sind als Wagen mit Heizleitung ausgewiesen; sie sind als Gm<sub>h</sub>s 30 beschriftet und haben die Wagennummern 235 914 und 227 166; einer davon als EUROP-Wagen. Damit können die beiden Wagen bedenkenlos in Personenzügen freizügig eingesetzt werden. Alle drei Wagen haben Längsträgerbeschriftungen. Auf Grund der etwas

grogen Gravur der Bretterwände sind die Beschriftungen nicht ganz flächig aufgedruckt wurden. Das haben andere Hersteller besser gelöst.

Aufgrund diverser Hinweise habe ich die Wagen hinsichtlich ihres Laufverhaltens auf GFN-Gleisen mit Bogenweiche und auf Peco Code 55 mit 10° Weiche getestet. Ergebnis des Tests war, dass die Wagen gezogen und geschoben fast immer über die Weichen liefen, wobei die Wagen leichtgängig waren. Das hat Lemke nicht ruhen lassen und bot kostenlos Austauschräder an, die einen etwas höheren Spurkranz haben. Mit diesen Rädern war das Manko behoben.

In der Erstaufgabe des Oppeln werden sage und schreibe acht Varianten angeboten: Neben den hier besprochenen DB 3er Set in Epoche III werden für die gleiche Epoche ein DR, DSB, ÖBB, NS, CFL, SNCF und SNCB angeboten; außerdem in Epoche II ein DRG-Set. In Epoche IV gibt es ein DB 2er Set. Macht zusammen 25 Wagen.

Nach der Erstaufgabe der Wagen 2007/08 hat Lemke weitere 15 Varianten meistens als (vorbildfreie) Werbewagen. Der jüngste Clou von 2017 sind Oppeln mit Zonenbeschriftung, dabei gab es eine kleine Sensation: Einer der Wagen hat erstmals in N die Beschriftung der französischen Zone. Bei diesen Wagen hat Lemke den Wagen überarbeitet: Er hat keine Federpuffer mehr sondern am Rahmen angespritzte Puffer und es sind gleich die o.g. Ersatzräder verbaut.



Hobbytrain EUROP- Beschriftung



Hobbytrain Zone Fr DR



Brit-US-Zone beide Epoche IIIa

Damit hat Lemke bereits 42 Varianten des Oppeln auf den Markt gebracht. Jetzt fehlt noch die USSR-Zonen Beschriftung als „Oschersleben“. Möglich sind weitere Varianten europäischer Länder, wie CSD, PKP, JZ, FS und CFR. Sie alle hatten den Oppeln im Bestand.

Eine weitere Variante bietet sich noch an: Der Oppeln mit Bremserbühne. Die DB hatte in den 50er Jahren begonnen, die Bremserhäuser abzubauen. Hierfür bedarf es einer kleinen

Formänderung: Bei der Rückwand hinter dem Bremserhaus müssten die Löcher verschlossen werden, denn die Bremserhäuser sind in die Rückwand eingeclipst.

### Mein Fazit:

Es ist das erste Großserienmodell eines Regalgüterwagens seit 1993. Alleine diese Tatsache verdient Beachtung. Das Modell hat zwar einige Ecken und Kanten, ist aber insgesamt empfehlenswert. Für rund 56 € (3er Set) bekommt man einen reellen Gegenwert.

Noch ein Hinweis für Käufer des Wagens: Vor dem Kauf die Wagen aus der Packung nehmen und sie ein wenig schütteln. Klappert es, dann haben sich die Beschwerungsgewichte im Wageninnern gelöst. Allerdings ist es etwas kompliziert, den Wagen ohne Beschädigung auseinander zu nehmen. Wenn es klappert, kann das auch Auswirkungen auf die Kurzkupplung haben, denn das Gewicht fixiert die Aufhängung der Kupplung. Also aufgepasst!

*Klaus Kosack (2008, ergänzt 2019)*

Lit.: Carstens/ Scheller, Güterwagen Band 1.1- Gedeckte Güterwagen Länderbahn und DRB, Fürstenfeldbruck 2018  
RZA, DV 939d, Ausgabe 1948- Reprint Alba-Verlag

**Nachtrag:** Da der Verfasser nicht so lange warten wollte, bzw. er nicht ahnen konnte, wie lange die Auslieferung des Oppeln dauern würde, hat er bereits Ende der 80er Jahre sich zwei Oppeln gebastelt: Man nehme Minitrix bzw. Arnold. Gehäuse und baue die auf umgebauten Roco und Piko-Fahrgestellen auf und voila, da sind meine Oppeln, die den Vergleich nicht zu scheuen brauchen.



Eigenbau: Oppeln Arnold Gehäuse



Eigenbau: Oppeln Minitrix Gehäuse