

Der Glmms 61 der DB von Arnold

Die bis dahin üblichen gedeckten Großraumgüterwagen mit einer LüP von 12,50 m und 2 m Tür löste die DB ab 1961 durch die 14 m-Bauart mit 2,50 m breiten Türen ab. Hintergrund war, dass sich die UIC erst ab 1960 dazu durchringen konnte, die längeren gedeckten Güterwagen in das EUROP- Programm auf zu nehmen. So hatte die DB endlich die Chance, ihre älteren „Langen“ (z.B. Gl 11) in das Umbauprogramm zu übernehmen.

Vorbild

Rund 4.500 ältere Spenderwagen wurden in den AWs von 1961 bis 1966 umgebaut, weitere 6.000 Wagen wurden aus Neuteilen hergestellt, sodass innerhalb von fünf Jahren 10.660 Wagen zur Verfügung standen.

Die erste Bezeichnung Glmms 61 dürften nur die Wagen der ersten Bauserien getragen haben, denn ab 1963 wurden die Wagen zu Gbs 61-Glmms und später zu Gbs 254 umgetauft.

Dieser Wagentyp war bis Anfang der 90er Jahre häufig im Betrieb zu sehen und ist daher ein „Mussmodell“ für Modelleisenbahner der Epochen III und IV. 2007 wurden die letzten Gbs 254 ausgemustert. Von der Nachfolgebauart Gbs 252 ohne Sprengwerk wurden 1965 bis 1968 nur 1.433 Wagen gebaut.

Modell

Deshalb sah sich Arnold auch veranlasst die Bauart Glmms 61 wieder unter der Bestell-Nr. HN6086 anzubieten, obwohl der sehr ähnliche Gbs 252 von Fleischmann 2012 (ex Roco) angekündigt wurde. Der optische Unterschied der beiden Bauarten ist das Sprengwerk. Der Gbs 254 (Glmms 61) hat als Umbauwagen eines, der Gbs 252 fehlt das Sprengwerk. Das Gehäuse beider Wagen ist nahezu identisch.



Glmms 61 von Roco (links) und die Arnold-Neueit (rechts)

Zur Geschichte der „Langen“ als Modell: Einmal mehr war Arnold der Vorreiter im Güterwagenbau: 1983 wurde erstmals der Gbs 252 (#4429) produziert; erst 10 Jahre später folgte der Vorgängermodells Gbs 254 (#4429) des hier besprochenen Glmms 61 (#HN6086). Als Roco noch mit Güterwagen-Neuheiten aufwartete, erschien 1990 der Gbs 252 (#25160) und zwei Jahre später der Gbs 254 (#25175).

Zwischen dem Arnold- und Roco-Modell des Glmms 61 gibt es noch einen weiteren optischen Unterschied: Roco hat die jüngere Bauart mit durchgezogenem Obergurt nachgebildet, während Arnold sich die ältere Variante ohne durchgezogenen Obergurt als Vorbild nahm. Die ältere Variante erschien auch kurzzeitig als Epoche III- Variante; länger lieferbar waren bei beiden die Epoche IV- Version.



Arnold Glimms 61 Erstmodell



Arnold Gbs 252 (#4457)- ohne Sprengwerk

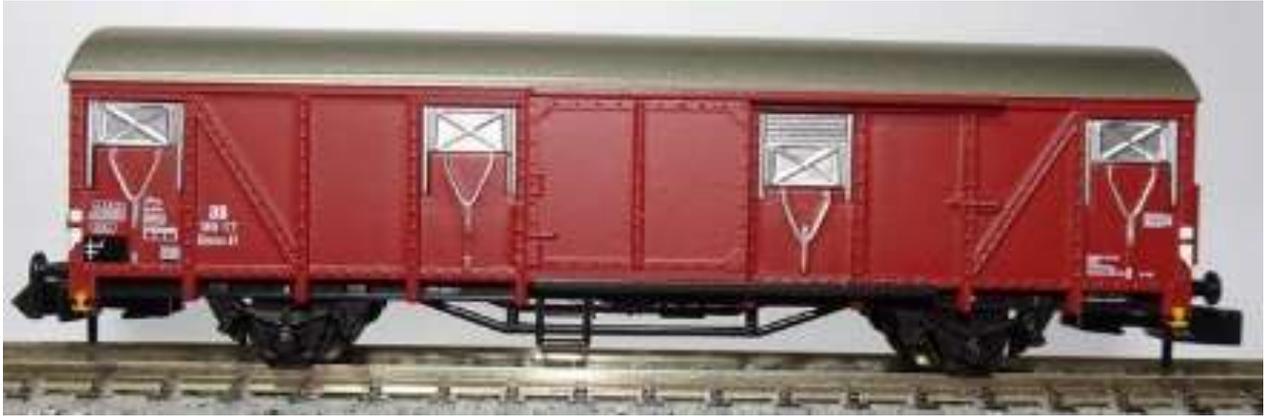


Roco Gbs-61 Glimms – aus Sonderreihe Kali



Fleischmann Gbs 254 (beschriftet falsch als Gbs 252)

Nun, Doppelentwicklung hin, Doppelentwicklung her, Konkurrenz belebt bisweilen nicht nur das Geschäft, sondern kann zum Fortschritt auch beitragen. Vielleicht gilt das auch ein wenig für die Arnold-Neuheit, denn den Hauptfehler des Mitbewerbers (zu hohe Lage des Fahrgestells) hat man vermieden. Im Gegensatz zum Roco-Modell kann man beim Arnold-Wagen die Türen öffnen, dafür gefällt beim Roco-Modell die Farbgebung der geöffneten Luftklappe besser. Für meinen Geschmack sind sie zu grellsilbern ausgefallen. Das lässt sich aber mit ein wenig Schmutzfarbe leicht beheben.



Arnold Glimms 61 - Neuheit 2011

Gut ist auch die Pufferbohle ausgefallen: Hier ist die AK- Vorbereitung nachgebildet. Die Hauptabmessungen – LÜP, Breite, Achsstand, Länge und Höhe des Wagenkastens sind bestens eingehalten. Diese Detaillierung entspricht den heutigen Erwartungen. Ein makelloses Finish mit lupenreiner, inhaltlich richtiger Beschriftung rundet den guten Gesamteindruck ab. Und im Gegensatz zur Erstaussgabe hat der Wagen jetzt eine Kurkupplungskulisse. Beim Erstmodell wurde noch eine überlange Kupplung eingebaut, wie auf untenstehenden Foto ersichtlich.



Arnold Glimms 61 -oben Erstaussgabe- unten Neuheit



Arnold Glimms 61 - Beschriftung

Mein Fazit: Damit hat Arnold wieder einen Regelgüterwagen (mit verschmerzbaeren Schönheitsfehlern) auf den Markt gebracht. Dieser Wagen sollte ein Muss für jeden Modellbahner der Epochen III und IV sein. 2012 hat Fleischmann das Roco- Erbe wieder aufgelegt, und den Wagen in 17 Versionen auf den Markt gebracht; die meisten Wagen kamen als Gbs 252, stellen aber den Gbs 254 mit Sprengwerk dar. Den Arnold-Wagen hat der Autor damals für knapp 20 € bei einem Händler erstanden. Der damals im Artikel geäußerte Wunsch die Vorgängerbauart, den Glmhs 50, der mit 12.100 Exemplaren noch häufiger als der hier besprochene Glimms 61 war, ist inzwischen von Brawa und Liliput realisiert worden.

Klaus Kosack (2012, ergänzt 2019)

Lit.: S. Carstens, Güterwagen Bd 1.2, Fürstenfeldbruck 2019
S. Carstens, Die Güterwagen der DB AG – Stand 1998, Nürnberg 1998