

Liliputs mittellanger Gedeckter mit Bretterwänden

Der Glmhs 50 bzw. Glmehs 50 ist ein gedeckter Güterwagen der Regelbauart. Er ist einer der meistgebauten gedeckten Güterwagen Deutschlands. Er diente zur Beförderung von Gütern aller Art, die nicht den Witterungseinflüssen ausgesetzt werden durften. Somit kann man ihn getrost als so genannten „Brot- und Butter-Wagen“ bezeichnen, der in nahezu allen Güterzügen der Epochen III bis V zum Einsatz kam und oft in Ganzzügen – auch z.B. zusammen mit Gs- und anderen Gbs-Wagen – gefahren wurde. Insgesamt wurden 12.650 Wagen in Dienst gestellt und war damit der häufigste gedeckte Güterwagen der DB um 1960. Damit konnte Liliput eine weitere Lücke bei den häufigen Regalgüterwagen der DB schließen. 2017 erschien die erste Serie dieser Wagen von Liliput mit Plattenwänden, im Juni 2019 wurden die älteren Wagen mit Bretterwänden als Formvariante ausgeliefert. .



Bild 1 Set (Werksfoto)

Vorbild

Die ersten Wagen (Bj. 1953) hatten noch Wände aus Kiefern- und Fichtenholzbrettern, die Ausführungen ab 1954/55 dann kunstharzverleimte Sperrholzplatten. Etwa ein Drittel der Wagen besaß einen Handbremsstand anfangs mit Bremserhaus. Ca. 2.000 Wagen wurden mit Bretterwänden gebaut, wobei 12 Lagen Bretter verbaut wurden. Ab den 60er Jahren wurden alle Wagen mit Bretterwänden nach und nach mit Sperrholzplatten umgerüstet und die Blech-Bremserhäuser wurden abgebaut. Wagen mit Bretterwänden hielten sich bis in Epoche IV.

Der Wagen entsprach dem üblichen G-Wagen-Standard, er ist mit seiner LüP von 12.500 mm zwischen dem kürzeren Gms 53 (LüP 10.580 mm) und dem längeren Gbs 254 (LüP 14.020 mm) angesiedelt. Er wurde im Laufe der Jahre ein paar Mal umbenannt und um nummeriert. So erhielt er 1965 je nach Ausführung u.a. die Bezeichnungen Gbs 245, Gbrs 245 bzw. Gbrs-v 245, ab 1980 dann z.B. Gos 245 und Gos-uv 245. Aufgrund seiner Zwischengröße war der Wagen eine DB-Eigenbauart und wurde nicht- obwohl viele Bauteile den UIC- Richtlinien entsprachen- in das UIC- Programm aufgenommen. Die Wagen hatten eine maximale Lastgrenze von 21 t. Zugelassen waren die meisten Wagen für 100 km/h; einige wenige nach Bremsumbau auch für 120 km/h.

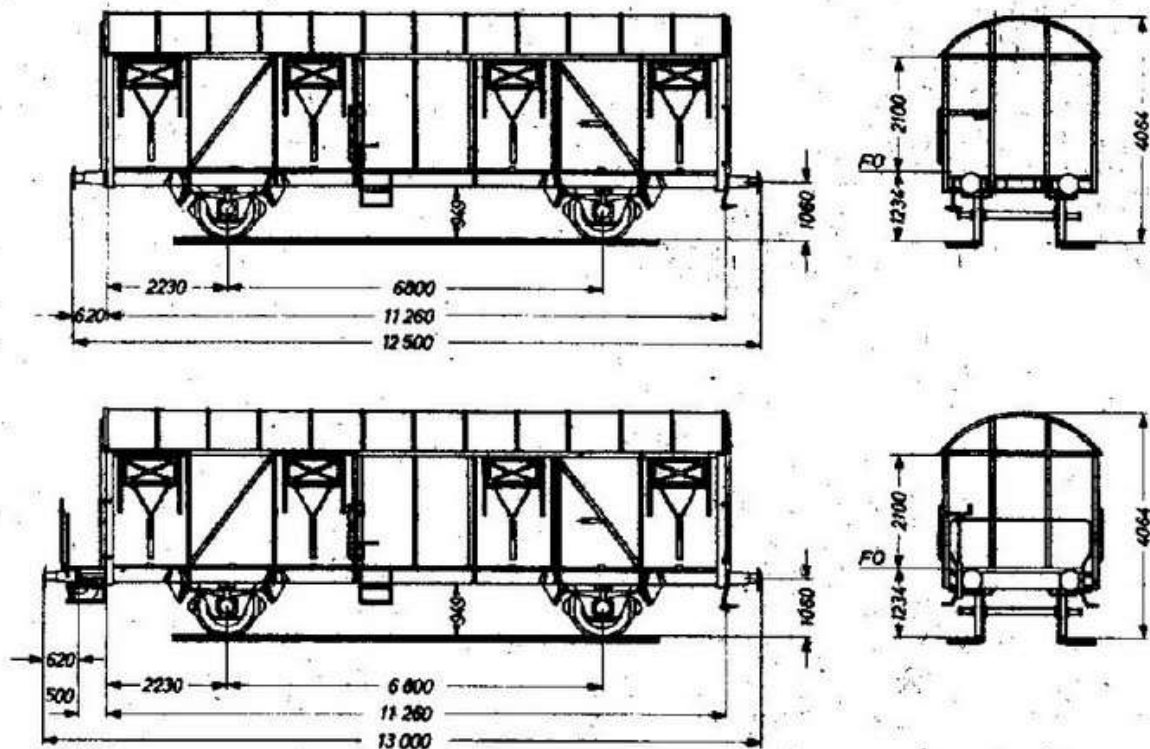


Bild 2 Fahrzeugskizze Glemhs 50- Quelle: DV 939d, 1967

Auf Grund verschiedener Wagen-Hersteller gibt es beim Original minimale Unterschiede in den Ausführungen, auch wurden viele dieser Fahrzeuge später an private Firmen verkauft, so dass es sowohl bei der DB als auch bei privaten Wagen eine Vielzahl an Werbe-Beschriftungen und -Lackierungen gab. Auch als Bahndienstwagen wurde das Fahrzeug eingesetzt. Charakteristisch waren die Leichtmetalldächer mit 13 Spiegeln und die je vier seitlichen, verschließbaren Lüftungsöffnungen. Anfang der 80er-Jahre wurden etliche Wagen an die DR verkauft, bei der zu dieser Zeit Güterwagen- Mangel herrschte. Bei der DR bekamen die Wagen die Bauartnummer GSNR 1400 und 1404. Insgesamt 2.549 Wagen erwarb die DR von der DB. Bei dem Zusammenschluss von DB und DR kamen die Wagen wieder in den Bestand der DB AG. Die letzten Wagen dieser Bauart wurden im Jahr 2000 ausgemustert.

Der Glemhs 50 war eine verlängerte Weiterentwicklung des Gmhs 53, von dem zwischen 1953 und 1958 insgesamt 3.529 Wagen gebaut wurden. Den gab es als Fleischmann-Modell. Ab 1961 wurde der längere Nachfolger Glimms 61 gebaut, der es auf 10.649 Wagen brachte. Von diesem Wagen gab es Modelle von Arnold und Roco (Fleischmann).

Modell

Auf der Spielwarenmesse 2018 kündigte Liliput an, den Glemhs 50/ Gos 245 mit Bretterwänden herausbringen zu wollen. Dieser Güterwagentyp stand schon lange bei den Modellbahnern auf der Wunschliste ganz oben. Im ersten Schritt lieferte Liliput ausschließlich den Wagen mit Bremserhaus/ -stand mit Plattenwänden und auf gleichem Fahrgestell auch den Vlmms 63 mit Bremserstand. Dieser Wagen hat zusätzlich ein Sprengwerk. Beide Wagen gab es in N noch nie. Bei der zweiten Lieferung, die im Juni 2019 herauskam, brachte Liliput erstmals den häufigsten Wagentyp dieser Bauart heraus, dem ohne Bremserstand.

In dem nachstehenden Beitrag geht es um die Güterwagen von Liliput, die nur Bretterwände hatten.



Bild 3 Wagen Ep 3 DB mit Bremserhaus



Bild 4 Wagen Ep 3 DB Bremserhaus Bretter- und Plattenwand



Bild 5 Wagen Ep 4 DB mit Bremserstand



Bild 6 Wagen Ep 4 DB ohne Bremserstand



Bild 7 Wagen ohne Dach



Bild 8 Wagen von unten

Neue Wege beschritt Liliput bei der Wagenkonstruktion: Im Gegensatz zu den meisten anderen gedeckten Güterwagen hat er ein paar Besonderheiten: Der Wagen ist verschraubt und hat zusätzliche Abdeckplatten für die Kupplung, sodass beim Öffnen des Wagens die Rückholfeder der Kupplung nicht „flöten gehen“ kann. Überdies ist das Dach in den Wagenkasten geclipst, daher kann man- wenn es gefällt, von Wagen anderer Epochen das Dach tauschen, so z.B. das silberfarbene Dach der Epoche 3 gegen ein graues Dach der Epoche IV.

Bemerkenswert sind die Bremserstände, die Liliput bei dieser Version in zwei Bauarten gestaltet hat:

- mit Bremserhaus, wobei diese Art des Bremserhauses zum zweiten Male in N realisiert wurde (und auch in anderen Neubaugüterwagen eingebaut wurde),
- mit Bremserstand, dass fein gestaltet wurde.



Bild 9 Bremserstände

Geradezu sensationell ist die Maßhaltigkeit des Modells: Der 13 m lange Güterwagen hat eine Länge von 81,3 mm über LüP (wobei die Puffer aus Metall sind); auch beim Achsstand (42,5 mm), Wagenkastenlänge (70,4 mm) und Höhe (25,4 mm) gibt es nichts zu meckern. Nur die Bremserbühne ist ein paar Zehntelmillimeter zu breit ausgefallen. Die 12 Bretterlagen sind stimmig, nur die Fugen der Bretter hätten etwas dezenter sein können. Wie die Plattenwagen haben alle Wagen liegende Profile, die standardmäßig in die Serienwagen verbaut wurden.

Auch die Kurvenläufigkeit der Wagen wurde getestet: Der neue Güterwagen von Liliput hat einen Achsstand von knapp 43 mm. Es ist aber nicht der Wagen mit dem größten Achsstand, der Glmhs 61 von Roco #25600 hat einen Achsstand von 49 mm. Im Test fuhren die 3 Neuheiten mit etwas Zwängen durch einen 192 mm Radius, den auch der Rocowagen schaffte.

Gibt es nichts zu meckern? Doch ein Punkt wäre anzusprechen, nämlich die Verpackung: Die Verpackung von Liliput hat 31,8 cm³ Rauminhalt, während der längere Glmhs 61 von Roco in eine Schachtel mit 9,3 cm³ passt. Demnach haben die Schachteln von Liliput mehr als das 3fache Volumen, was bei der Lagerung beim Händler und Endverbraucher nicht so gut ankommt. Allerdings sind die gewählten Verpackungen billiger als die kleineren Kunststoffschachteln.

Angeboten wird der Wagen jeweils als 3er Set in der DB- Version in Epoche III mit Bremserhaus und in Epoche IV mit und erstmals ohne Bremserstand. Man muss schon genauer hinsehen, um die Unterschiede bei den Wagen innerhalb der einzelnen Sets festzustellen: Es sind u.a. Farbunterschiede bei den Dächern, den Lüftungsklappen und Trittstufen vorhanden.

Daher mein Fazit: An dieser Neuheit wurde der Wagenkasten mit Brettern neu graviert; alle übrigen Bauteile (Fahrgestell, Dach, Lüfter, Bremserstand u.a.m.) wurden vom Vorgänger unverändert übernommen.

Einsatz auf der Modellbahn

Wie schon oben erwähnt, gehört der Güterwagen Glmehs 50/ Gos 245 zu den Regelbauarten, also ein „Brot und Butter-Wagen“, lässt sich also universell einsetzen und zwar als Einzelwagen oder auch in Gruppen. Und weil er so häufig beim Vorbild war, gerne auch mehrere Wagen gleichzeitig. Durch die Bremse und Heizleitung konnte er auch in Personenzügen eingesetzt werden. Kurz: Ein Muss für jeden Modellbahner der Epochen III bis V, der auf keiner Anlage fehlen sollte, so sie denn die genannten Epochen als Schwerpunkt hat.

Fazit

Endlich mal wieder eine sinnvolle Variante eines Regelgüterwagens als Modell, der bei der DB häufig zu sehen war und über 3 Epochen im Dienst stand. Außer bei der Verpackung gibt es aus Sicht des Testers nichts zu meckern. Mit der Erweiterung des Wagentypes ohne Bremserstand ergeben sich für Liliput eine Menge weiterer möglicher Varianten: Wagen mit Plattenwänden ohne Bremserstand in Epochen III, IV, V in DB- Dekor; Epochen IV und V auch als DR- Wagen. Weil diese Bauart so häufig war, kann man sie auch als 3er Set anbieten. Desgleichen könnte man die Wagen auch verschmutzt anbieten, was den Güterwagenpark realistischer gestalten würde.

In der nachstehenden Tabelle sind weitere Varianten des Glm(e)hs 50 aufgelistet.

Mögliche weitere Varianten des GImehs 50

Alle Varianten in Epoche III, IV, z.T. V- Stand 06/2019

	Brawa	Liliput
mit Bretterwänden		X
glatte Wände ohne Bremserbühne	X	X
mit Bremserhaus		X
mit Bremserbühne	X	X
mit Sprengwerk (ex VImms 63)		
GImehs 57	X	A
Bananenwagen ohne Bremserhaus Tnoms 59	X	A
Bananenwagen mit Bremserbühne Tnoms 59		A
Viehwagen VImms 63 (ohne Bremserbühne)		X
Viehwagen VImms 63 (mit Bremserbühne)		X
Gllm(e)hs 52		

noch nicht angekündigt

angekündigt, aber noch nicht ausgeliefert

Wagen im Handel

A
X

Man sieht, da gibt es noch einige Möglichkeiten für Liliput. Auch wären alle Wagen (einer gibt es schon) verschmutzt zu liefern denkbar. Nur nagelneue Güterwagen auf der Anlage fahren zu lassen, geht doch weit am Vorbild vorbei.

Klaus Kosack

Lit.: DB, DV 939d, Ausgabe 1967, Güterwagen der DB, Minden 1967

Stefan Carstens/ Rudolf Ossig, Güterwagen Bd. 1.2, gedeckte Güterwagen, Fürstenfeldbruck 2019

H. Lehmann/ Erhard Pflug, Der Fahrzeugpark der Dt. Bundesbahn, Berlin o.J.

S. Carstens/ M. Knaden, Die Allerweltswagen GIm(e)hs 50, in MIBA 11/2016, S. 94

S. Carstens, Nur „braune Schachteln“? – BRAWAS GImehs 50 und Verwandte in HO, in MIBA 9/2016, S. 74

K. Kosack, <https://www.dm-toys.de/blogartikel/items/liliputs-mittellanger-gedeckter.html>= Blog-Beitrag 01/2018

K. Kosack, <https://www.dm-toys.de/blogartikel/items/vergleichen-gemessen-gbsgos-245-von-brawa-und-liliput.html>= Blog- Beitrag 07/2018