

Kein Parfüm: Kassel N° 4

Vorbild

Kein gedeckter Güterwagen in der ganzen Welt wurde so häufig gebaut, wie die Verbandsbauart A2, die späteren Reichsbahn Gattungsbezirke Kassel, München und Karlsruhe. Bei der DB hieß er G 10 und einige Exemplare erlebten noch die UIC-Zeiten als Gklm 193. Sagenhafte 121.770 Wagen verließen zwischen 1910 und 1927 die Werkshallen. Damit dominierte dieser Wagen bei den gedeckten Güterwagen in Deutschland. Bis weit in die 50er Jahre prägte der Wagen die Güterzüge.



Durch Kriege und Reparationsabgaben gelangte der Wagen zu den meisten Nachbarbahnen Deutschlands.

Die Verbandswagen waren Kinder ihrer Zeit: Kochte bis 1909 noch jede Länderbahn in Punkto Wagenbeschaffung ihr eigenes Süppchen, setzte sich bei den Länderbahnen die Einsicht durch, einheitliche Güterwagen nach gleichen Baugrundsätzen bauen zu lassen. Das hatte doppelte Vorteile: Durch die Massenproduktion konnte der Beschaffungspreis gesenkt werden und bei einem Defekt des Wagens konnte die andere Länderbahn auch aushelfen. Pate bei der Entwicklung der A2-Bauart war der preußische gedeckte Güterwagen nach Musterblatt IId8, bei der DB firmierte er als G 02, von dem er die Hauptmaße übernommen hat. Beschafft wurden die Verbandswagen von allen acht Länderbahnen.

In der Länge, Achsstand unterschied sich der G 02 nicht vom G 10, wohl aber in der Anordnung der Lüfterklappen, Form des Bremserhauses und Fenster und des Untergestells. Der G 10 hatte ein Bremserhaus mit Spitzdach, während sein Vorgänger ein Runddach aufwies. Auch war der G 02 mit 47.533 beschafften Wagen deutlich weniger vertreten. Beide Wagen hatten Schiebetüren von 1,5m lichter Weite. Der G 10 hatte eine Tragfähigkeit von 17,5t (G 02: 15,75t). Gut ein Drittel der beschafften Wagen hatten ein Bremserhaus, etwa ein Viertel der neu gebauten Wagen hatte nur eine durchgehende Luftdruckleitung und keine Bremse.

Im Laufe der Zeit wurden die Wagen baulich verändert und modernisiert: Ab 1938 wurden Wagen zum Einbau von Sitzbänken vorbereitet und wurden dem Gattungsbezirk Karlsruhe zugeordnet. Diese Wagen hatten alle eine Handbremse und Druckluftbremse. Diese Wagen durften aber nicht international eingesetzt werden.

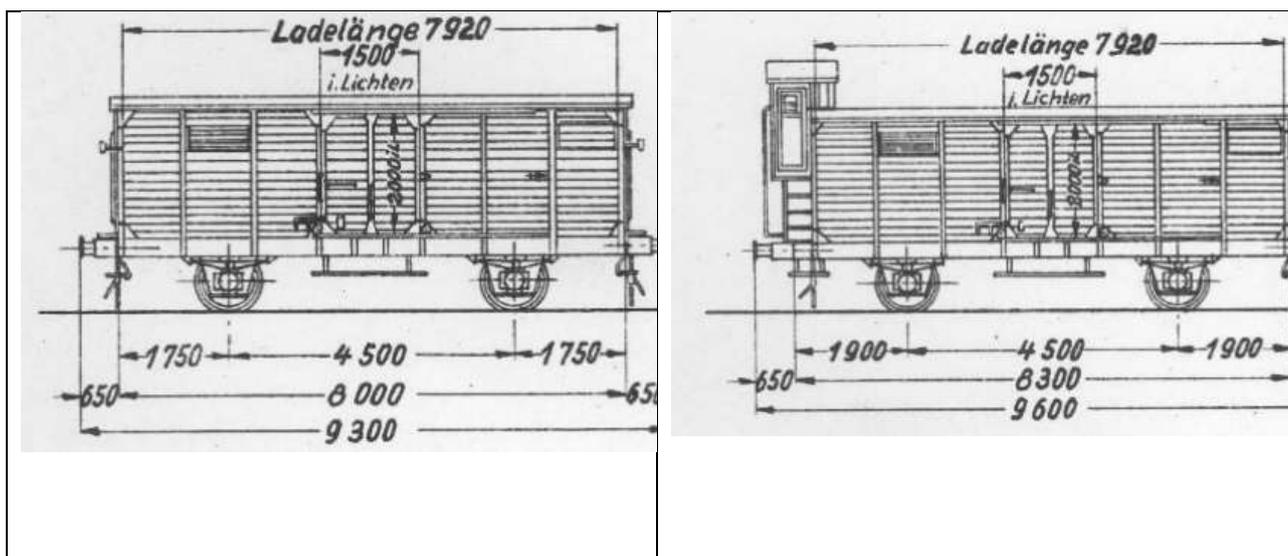
Etwa zur gleichen Zeit stellte sich heraus, dass die Kopfseiten der Wagen zu verstärken waren und man baute in den Endfeldern halbohohe Diagonalstreben ein, zumal die Wagen mit Bremsen ausgestattet und wegen höherer Geschwindigkeiten die Wagen stärker belastet wurden. Dieser Umbau der Wagen reichte bis in die 50er Jahre hinein. Zudem wurden die Seitenwände der Wagen besser abgedichtet. Solche Wagen bekamen um das Gattungszeichen ein „oo“ angemalt. Auch die Dächer der handgebremsten Wagen machten Sorgen: Um dies zu begegnen, kürzte man das Bremserhaus oder baute es ganz ab. Diese Wagen waren am kurzen Überstand an einem Ende erkennbar. Auch bei den Dächern der G 10 beschritt man neue Wege: Statt das bitumengetränkte Stoffdach deckte man in den 50er Jahren die Wagen teilweise mit einem Blechdach ab, die an den auf gefalzten Plattennähten erkennbar waren. Ferner bekamen die meisten G 10 ab Mitte der 20er Jahre eine Druckluftbremse, um sie universeller einsetzen zu können.

1934 waren 121.770 Wagen im Bestand; 1952 zählte die DB 35.600 Wagen als Eigentum, das war etwa die Hälfte aller G-Regelbauarten. Ende der 50er Jahre verblasste der Stern des G 10: Modernere Güterwagen mussten her und man zerlegte den G 10, um aus ihm den Umbau-Gms 54 und Gmms 60 zu bauen. Anfang der 70er Jahre verschwanden die letzten G 10 als Gklm 191, rd. 5.000 G 10 erlebten noch die UIC- Umzeichnung.

Nach 1945 erhielten die bei der DR verbliebenen A2 die Gruppennummern „04“ und „05“, von 04-01-01 bis 04-52-99 und 05-01-01 bis 05-58-99.

Die DB wies der neuen Bauart G 10 den Nummernbereich 110 000 bis 139 999 für Wagen ohne Bremserhaus zu, für Wagen mit Bremserhaus den Nummernbereich 140 000 bis 149 999.

Damit war der G 10 ein „Feld-, Wald- und Wiesenwagen“, der zwischen 1910 und 1960 in fast jeden Güterzug vertreten war, so zu sagen ein „Muss“ für jeden Modellbahnhersteller.



Maßskizzen der Verbandsbauart A2

Modell

Wie schon erwähnt, war der G 10 ein „Muss“ für die Modellbahnhersteller. Alle Großserien-Hersteller hatten irgendwann mal einen G 10 im Programm. Den Start gab der N-Pionier Arnold, der bereits 1964 mit einem G 10 aufwartete, der in braun und grau herauskam. 1970 folgte die Bauart mit Bremserhaus. Im Jahre 2011 legte Arnold den Wagen nochmals auf, diesmal jedoch mit einer Kurzkupplungsmechanik. Von dem Wagen ohne Bremserhaus gab es im Laufe der Zeit 25 Varianten, die Bauart mit Bremserhaus kam sogar auf 182 verschiedene Varianten, beide zumeist als Wärmeschutzwagen, wobei in den allermeisten Fällen es kein reales Vorbild gab. Bei allen Arnold-Wagen stimmte weder der Achsstand noch die LüP. Auch die Beschriftung war anfangs unvollständig.



Arnold G 10 DB braun - 1971



Arnold G 10 DB grau - 1964



Arnold G 10 DB braun - 1970



Arnold G 10 ÖBB braun - 2011



Arnold G 10 ÖBB braun - 2011

Im gleichen Jahr 1964 folgte Minitrix, die seinem G 10 den Gepflogenheiten der damaligen Zeit folgend mit einer erhabenen Beschriftung erschien, allerdings mit falscher Wagennummer. Zugleich war er der erste gedeckte Güterwagen im Minitrix- Programm. Auch den Minitrix-Wagen gab es in mehreren Ausführungen: 1972 verschwand die erhabene Beschriftung und dem Wagen wurde eine Computer-Nummer aufgedruckt. Gleichzeitig erhielt der Wagen ein Kunststofffahrgestell. Der Minitrix-Wagen war schon maßstäblicher: Wegen seiner Stummelpuffer war er zu kurz geraten. Im Laufe der Zeit erschienen sieben Varianten des Wagens, darunter fünf Wärmeschutzwagen der Gattung Fantasie. Minitrix baute nie einen G 10 mit Bremserhaus. Später machte die Vorgängerbauart G 02 das Rennen, mit und ohne Bremserhaus. Hier nahm man jedoch den Bayern zum Vorbild.



Minitrix G 10 DB- 1964



Minitrix G 10 DB- 1972

Fast 15 Jahre später folgte Roco mit seinem G 10, der jedoch etwas eigenwillig aussah. Der Wagen war eine Verkleinerung des HO- Modells der damaligen Einsteigerserie. Er hatte nach ÖBB- Vorbild neben der Tür Diagonalstreben, die über je zwei Felder der Seitenwand gingen, was für einen DB-

G 10 unüblich war. Auch er war wegen der Stummelpuffer zu kurz, aber sonst akzeptabel. Dieser Wagen brachte es auf 25 Varianten, darunter 15 Wärmeschutzwagen. Im Gegensatz zu den anderen Mitbewerbern waren dabei einige Vorbildwagen dabei. Der Roco-Wagen hatte keine vollständige Beschriftung und auch in anderen Epochen ist er nie gebaut worden. Immerhin gab es den Wagen auch mit vollständiger ÖBB-Beschriftung, jedoch nie mit Bremserhaus.



Roco G 10 DB- 1978



Roco G 10 Ep IV DB- 1998

Übersicht G 10- Güterwagen in N (Grundmodelle)

Best.-Nr.	erstes Bj.	Epoche	LüP	Achsstand	Wagennr.	mit Brhs.	Anz. Bretterfugen	mit KK	Lüfterklappen	Verstärkt
Vorbild	1909		58,1/60*	28,1			13		2	
M 3253	1964	III/IV	56,3	27,8	104 315	-	12	-	2	-
M 13253	1976	IV	56,8	27,8	112 3 141-1	-	12	-	2	-
A 0463	1964	III	55,1	28,5	132 178	-	12	-	2	-
A 0423	1970	III	59,7	31,5	ohne	X	12	-	2	-
HN6165*	2011	III	57	30,7	127 433	-	12	X	2	-
HN6165*	2011	III	59,7	30,7	131 442	X	12	X	2	-
F 8365	1983	III	59,9	29,5	145 864	X	12	-	2	X
F 8360	1983	II	56,6	29,5	64 267	-	12	-	2	X
F 8833	1987	I	56,6	29,5	15833 HI	-	12	-	2	-
F 8867	1989	I	59,9	29,5	608 249 P	X	12	-	2	-
F 835703	2015	III	59,8	29,5	529 901 P	X	12	X	2	X
R 2323 A	1978	III	56,1	28,5	ohne	-	12	-	2	X
B 67400	2015	III	58,1	28,5	116 815	-	13	X	2	X
B 67410**	2015	III	58,1	28,5	10 109	-	13	X	2	-

M: Minitrix; A; HN: Arnold, F: Fleischmann, R: Roco, B: Brawa, * ÖBB **NS

Fünf Jahre später trat Fleischmann mit seinem G 10 auf den Plan. 1983 erschienen der G 10 mit und ohne Bremserhaus. Die Stummelpuffer waren aus der Mode gekommen und daher waren die Wagen schon maßstäblicher. Die Beschriftung der Wagen war aber völlig daneben: Ein Mix aus DRG- und DB-Beschriftung, wie man auf dem Foto sieht. Der Brauntönen des Wagens war etwas zu rötlich. Auch Fleischmann nutzte seinen G 10 als „Wärmeschutzwagen“, von den bisher erschienenen 45 Varianten (davon 21 ohne Bremserhaus) waren 19 „Wärmeschutzwagen“ (davon 13 mit Bremserhaus). Offenbar sind bunte Wagen mit Bremserhaus ein Verkaufsargument, egal ob vorbildfrei oder nicht. Fleischmann bot als einziger seinen G 10 mit einem Blechdach an, durchgängig über alle Epochen!



Fleischmann G 10 DB- 1983



Fleischmann G 10 DRG- 1983



Fleischmann G 10 K.P.E.V. -1987



Fleischmann G 10 K.P.E.V. Privatwagen- 1989



Fleischmann G 10-Privatwagen - 2015

Allen bisher besprochenen Kandidaten ist gemein, dass ihre Seitenwände nur 12 Bretterfugen aufweisen, statt wie beim Vorbild deren 13.

Wohl beflügelt durch den Verkaufserfolg der HO-Güterwagen entschied sich 2015 Brawa, einen G 10 für N zu entwickeln und noch im gleichen Jahr auszuliefern, was sie auch geschafft haben. Es war eine der ganz wenigen Neuentwicklungen von Güterwagen der Regelbauart der letzten Jahre. Als Grundmodell wählte Brawa einen A2 ohne Bremserhaus im Zustand der 50er Jahre. Eine Version hat die typischen Endfeld-Verstärkungen sowie eine Druckluftbremse, Zutaten der Bahn aus der Zeit von 1938 bis 1954. Was aus den Neuheitenbildern nur schwer erkennbar war, hat Brawa auch den Wagen ohne Endfeldverstärkung nachgebildet.

Zum Start bieten die Remshaldener gleich neun verschiedene Varianten des G 10 an: 3 der DB, und je einer der DR, SNCF, NS, ÖBB, DSB und CFL. Inzwischen hat sich Brawa entschieden, zusätzlich drei Werbewagen des G 10, zwei in Epoche III und einer in Epoche II (ohne Endfeldverstärkung) anzubieten. Also kommen zum Start des Modelles gleich 12 Varianten auf den Markt.

An dieser Stelle sei die Anmerkung erlaubt: Hinter der Tatsache, dass die ausländischen Bahnen nach 1945 alle schon vor Kriegsende umgebaute G 10 in ihrem Bestand hatten, stellt der Autor ein kleines Fragezeichen. Bekannt ist ja z.B. von der ÖBB, dass sie bei dem Umbau nicht an die DRG-Vorgaben hielten, sondern – wie beim Roco G 10 gezeigt- eigene Wege gingen.

Die meisten N- Wagen gab /gibt es in HO mit der gleichen Betriebsnummer. In HO gibt es vier Grundkonstruktionen, den G 10 mit und ohne Bremserhaus sowie mit und ohne Verstärkung der Endfelder. Da Brawa bislang nur zwei Grundkonstruktionen des G 10 in N verwirklicht hat, war der Vorstoß, gleich 9 Varianten des G 10 zu bringen, etwas gewagt. Sicher hätte bei den meisten ausländischen Varianten der G 10 ohne Endfeldverstärkung (wie in HO) besser zu Gesicht gestanden, wie auch bei der NS und DSB- Variante erfolgt ist. Daher sind nur die Wagen #67400, #67401, #67405 und #67408 vom Vorbild her verbürgt. Bei den übrigen Wagen müsste noch der

Nachweis erbracht werden, ob die ausländische Bahn über viele Wagen mit Endfeldverstärkung besaß. Auf Fotos haben die meisten ausländischen Wagen der Verbandsbauart der Epoche III keine Endfeldverstärkung. Aber grundsätzlich ist das nicht auszuschließen.

Der Wagen rollt leicht über alle Weichenkombinationen und Gleissysteme. Aufpassen muss man beim Auspacken der Wagen: Bei einem Testkandidaten lag ein Bremsertritt lose in der Verpackung, die wieder in die Seitenwand eingesteckt werden, brauchen. Zusätzliche Sicherheit könnte ein winziger Tropfen Kleber bieten. Völlig neue Wege ging Brawa bei der Wagenkonstruktion: Das durchbrochene Fahrgestell bildet einen eigenen Bauteil, das Dach ist abnehmbar und am Boden ist das Beschwerungsgewicht eingeschraubt.



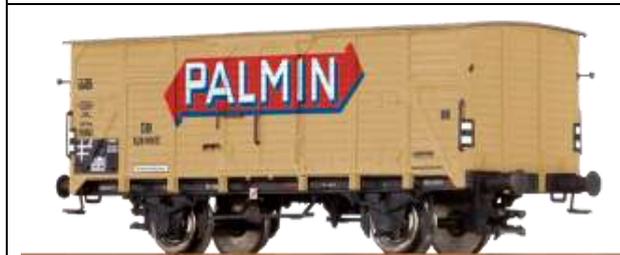
Brawa G 10 DB, Ep. III Nr. 116 850 von unten



Brawa G 10 DB, Ep. III Nr. 116 850



Brawa G 10 DB, Ep. IV Nr. 112 0 403-7



Brawa G 10 Privatwagen „Palmin“, Ep. III, Nr. 528 109P



Brawa G 10 DR Ep. IV, Nr. 112 3 056-6



Brawa G 10 SNCF, Ep. III, Nr. 749 2478



Brawa G 10 NS, Ep. III, Nr. 10 109



Brawa G 10 ÖBB, Ep. III, Nr. 162 803



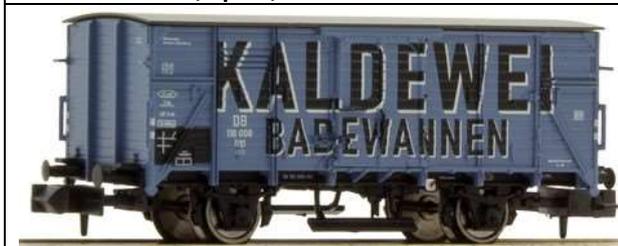
Brawa G 10 DSB, Ep. III, Nr. 18 800



Brawa G 10 CFL, Ep. III, Nr. 22612



Brawa G10 DRG – Privat Ep. II, Nr. 535 332 P Köln



Brawa G10 DB – Privat Ep. III, Nr.116 008



Brawa G10 DB – Privat Ep. III, Nr. 117 499

Fazit des Autors: Brawa hat den maßstäblichsten G 10 aller Zeiten herausgebracht. Offenbar hat der Wagen eine enorme Nachfrage, dass die Bundesbahn- Version #67400 in kürzester Zeit vergriffen war. Hoffentlich wird dieser Wagen – eventuell mit anderer Betriebsnummer- nach produziert.

Auch im direkten Vergleich der Neuheit mit seinen Vorgängern macht der G10 eine gute Figur, wie die nachstehenden Bilder zeigen:



Brawa G10 DB (rechts) und Roco G10 (links)



Brawa G10 DB (rechts) und Fleischmann G10 (links)



Brawa G10 DB (rechts) und Minitrix G10 (links)

Weiterer Kommentar zu den oben gezeigten Bildern erübrigt sich!

Einsatz auf der Modellbahn

Als der typische gedeckte Güterwagen deutscher Bahnen ist er grade zu ein „Muss“ für jeden Modellbahner, am besten gleich in mehrfacher Ausführung. Der Wagen kann universell in jeden Güterzug aller Gattungen der Epochen I bis IV eingestellt werden, wobei in Epoche IV der Wagen schon seltener war. Natürlich kann der Wagen auch in einen GmP oder PmG (Güterzug mit Personenbeförderung bzw. Personenzug mit Güterbeförderung) eingestellt werden. Wegen seiner Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h kam er für Schnellgüterzüge weniger in Frage. Für Fans bunter Wagen seien die ausländischen bzw. Privatwagen empfohlen.

Fazit

Wie könnte es weitergehen? Wenn Brawa sich an seinen HO- G 10 orientiert, müssten sie den Wagen mit Bremserhaus/ Bremserstand mit und ohne Endfeldverstärkung noch herausbringen. Vielleicht wäre noch eine Variante der G 10 mit komplett abgebauten Bremserhaus vorstellbar, bei dem der Rahmen auf einer Seite übersteht.

Aufgrund der Tatsache, dass dieser Wagentyp nach 1918 und besonders nach 1945 bei vielen europäischen Bahnen eine neue Heimat fand, kann Brawa eine Vielzahl von Varianten herausbringen, denn alle Bahnen, die nach 1918 aus Reparationen Wagen aus Deutschland erhielten (Belgien, Frankreich, Luxemburg, Tschechoslowakei, Polen, Italien, Jugoslawien, Litauen, Lettland und Estland), kann der Wagen auch in Epoche II angeboten werden, in Epoche III haben zusätzlich Dänemark, Niederlande, Rumänien, Ungarn und die UdSSR den Wagen in ihrem Bestand gehabt. Darüber hinaus haben ausländische Bahnen in den 20er Jahren den Wagen nach Deutschen Zeichnungen beschafft. Das ist eine Option von einigen 100 Varianten des Wagens, zuzüglich Privat- und Werbewagen (bereits 4 realisiert). Warten wir mal die nächsten Messen in Nürnberg ab. Und noch eine Option: das Fahrgestell des Wagens kann für eine Vielzahl von Verbands- und Austausch-Güterwagen verwandt werden. Bemerkenswert ist, dass bei allen bisher erschienen G 10 aller Hersteller noch kein Vertreter einer östlichen Bahn (ČSD, PKP, MÁV usw.) dabei war. Und deutsche Wagen mit Zonen-Beschriftung des G 10 waren bislang Fehlanzeige, wie auch in HO.

Somit hat Brawa als N° 4 den bisher maßstäblichsten G 10 auf den Markt gebracht und es ist zu hoffen, dass die Remshaldener nicht am Anfang des Weges stecken bleiben und wie in HO noch die Varianten mit Bremserhaus herausbringen.

Im Übrigen hat m.E. der Wagen alle Chancen, Güterwagen des Jahres 2015 zu werden.

Klaus Kosack (2015)

Lit.: Carstens/ Ossig, Güterwagen Band 1, Nürnberg 1989

F. Willke, Modellbahn Güterwagen Handbuch, Band 2, Düsseldorf 1978

DB (Hrsg.), Die Güterwagen im Maßstab 1:100- Stand 1950- Nachdruck, Mainz 1985

RZA, Die Güterwagen der Regelbauart- Übersichtszeichnungen, Berlin 1945- Nachdruck, o.J.

Köhler/ Menzel, Güterwagen Handbuch, Berlin 1966

Dt. Wagenarchiv, Stichwort Gklm 191, Loseblattsammlung, München ab 1994