

Autotransportwagen von Fleischmann



Bild 1: Werksfoto Set Offs 59 (Laaekms 541)

Autos waren anfangs nicht so gern gesehene Transportgüter der Bahn, denn je mehr Pkw befördert wurden, desto weniger Reisende hatte man, so anfangs die Denke der Bahn. In den 50er Jahren experimentierte man noch mit Niederbordwagen und Flachwagen für den Pkw-Transport herum. Bekannt sind Bilder, wo z.B. BMW-Isetta wegen ihrer Kürze quer zum Wagen verladen wurden und so 5 bis 8 Isettas auf einen Wagen verladen konnte. Auch erinnerte man sich an die Kriegsbehelfe. Da hatte man dem Omm Klagenfurt die Stirnseiten beraubt und auf den Seitenwänden verschiebbare Mulden montiert und so einen zweistöckigen Wagen für leichtere Kriegs Kfz gezaubert. Dummerweise waren -wegen der Materialeinsparung- die Seitenwände nicht besonders stabil gewesen. Anfang der 50er Jahre wurden neue Omm 52 gebaut, die als Grundlage herhalten konnten.

Vorbild

Nach dem Krieg nahm der Bau Pkw aller Art gewaltig zu. Mitte der 50er Jahre verließen jährlich über 700.000 Autos die Werkshallen. Die neuen Autos mussten von der Fabrik zu Großhändlern oder Seehäfen für den Export gebracht werden. Ein großer Nachfrager war die (damals) junge Firma Volkswagen. Später konnten die Sparer des KdF-Wagens den Käfer mit Rabatt erwerben. Volkswagen brauchte über 100 Wagen zum Abtransport der neuen Käfer pro Woche. Die DB bewegte sich und erinnerte sich an den Kriegsbehelf. Zusammen mit der Firma Graaf in Elze wurde ein Wagen entwickelt, der aus dem im Bau befindlichen Omm 52 (ohne Türen und Kopfwände) einen zweistöckigen Autotransporter machte. Ein weiterer Clou war, dass zwei Wagen fest gekuppelt wurden und so auf eine Wageneinheit zehn Käfer verladen werden konnten. So konnte die DB der Konkurrenz auf der Straße anfangs Einhalt geboten werden. Die umgebauten Omm 52 wurden 1953/54 als Off 52 (später Laae 540) in Dienst gestellt. 300 Einheiten wurden gebaut.



Bild 2: Vorbild (Foto: F. Willke)

Die Nachfrage nach weiteren Autotransportern stieg weiter. So nahm die DB den im Bau befindlichen Omm 55 als Grundlage für eine neuere Version. Auch hier wurden Türen und Kopfwände fortgelassen und heraus kam der Offs 59 (später Laaes und Laaekms 541). 1956 bis 1959 wurden 938 Einheiten gebaut, 1963/64 kamen weitere 599 Einheiten hinzu, sodass 1.537 Einheiten zur Verfügung standen.

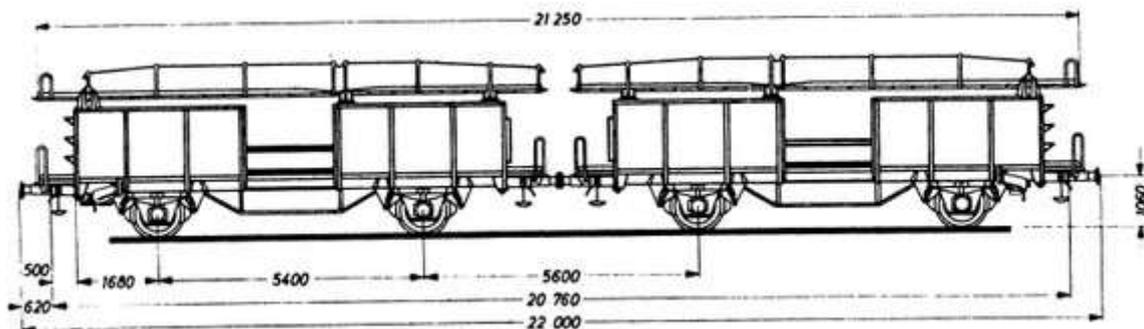


Bild 3: Vorbildskizze

Die Nutzungsdauer der Einheiten war auf 20 Jahre festgelegt. Daher begann man Mitte der 80er Jahre die Wagen auszumustern. Da die Wagen aber noch gut erhalten waren, witterte die Fa. Krupp Handelsgesellschaft ein Geschäft: Sie kauften 1.300 der ausgemusterten Wagen und bauten sie zu E-Wagen um und sie weiter zu verkaufen, u.a. an die DR. 1990 war der letzte Offs 59 von den Schienen verschwunden, da genügend neuere Autotransporter zur Verfügung standen. In Epoche III bekamen die Wagen Offs 59 die Nummern 632 500 bis 634 499; in Epoche IV wurden sie zu 433 2 000 bis 433 3 529 um genummert.

Modell

Wie beim Vorbild machten sich die Hersteller die Verwandtschaft zum Omm 52 bzw. Omm 55 zu Nutze. Den Anfang machte Minitrix 1972. Bis 1971 hatten sie den von Roco produzierten Omm 52 im Programm, sodass sie ein Jahr später mit den abgewandelten Omm 52 als Off 52 herausbrachten. Gegenüber dem Omm hat Minitrix an den vier äußeren Eckwänden eine Halterung für die obere Ladebühne spendiert. So konnte die Ladebühne leicht entfernt werden, um am Wagenboden Pkw zu platzieren. Am besten klebt man die leichten Pkw-Modelle auf dem Wagenboden an, damit sie bei der Fahrt nicht verrutschen können. Das gilt auch für die Pkw auf der oberen Ebene, die auch besser verklebt werden sollten. Selbst habe UHUstic genommen, der klebt, kann aber bei Bedarf können die Pkw wieder entfernt werden.

Bisher hat Minitrix 26 Varianten des Wagens herausgebracht mit 9 verschiedenen Wagennummern. Beim Set #15017 hatten die Wagen 8 VW-Käfer als Beladung und

als Clou eine Stangenkupplung zwischen den Wagen (s. Bild 4). Der Packung waren noch 8 VW Käfer beigelegt.



Bild 4 Off 52 von Minitrix (1998)

Im Jahre 2009 erschien eine Großpackung des Off 52: Mit der Bestellnummer #15507 waren 4 Einheiten mit zusammen 32 VW- Käfer zusammengestellt worden. Alle 4 Wagen hatten verschiedene Wagennummern und eine Stangenkupplung. Minitrix hat allen seinen Wagen bislang nur Ep III Wagennummern vergeben.



Bild 5 Großpackung Off 52 von Minitrix (2009)

Acht Jahre später erschien der Fleischmann Konkurrent mit seinem Autotransporter Offs 59. Mit der Bestellnummer #8224 wurden das Set unbeladen angeboten. Seitdem gab es von dem Wagen 12 Varianten, alle in Epoche IV Beschriftung mit einer Ausnahme: Mit der Bestellnummer #98 8809 erschien 1988 das Wagen Set in Epoche III Beschriftung, s. Bild 6. Auch dieses Set hatte eine Stangenkupplung zwischen den beiden Wagen. Das Set mit Autos kostete damals knapp 50 DM.



Bild 6 Wagen Set Offs 59 (1988) von Fleischmann

Kommen wir jetzt zur Neuheit #822401, einem Set mit 2 Wagen.



Bild 7: Wagen Set Laaes⁵⁴¹

Die erste Überraschung war, dass dem Set keine Kuppelstange beigegeben war, sondern Normalkupplungen aufwies. Ansonsten hatte sich gegenüber dem Set von 1988 wenig verändert. Im Bild 8 sind beide Stirnseiten des Wagens abgebildet. Wie beim älteren Modell ist die obere Ebene an den Seitenwänden eingeclipst, sodass auch sie abnehmbar ist. Auch von unten sind keine großen Änderungen gegenüber dem Vorgänger sichtbar.



Bild 8: Laaes⁵⁴¹ von vorne

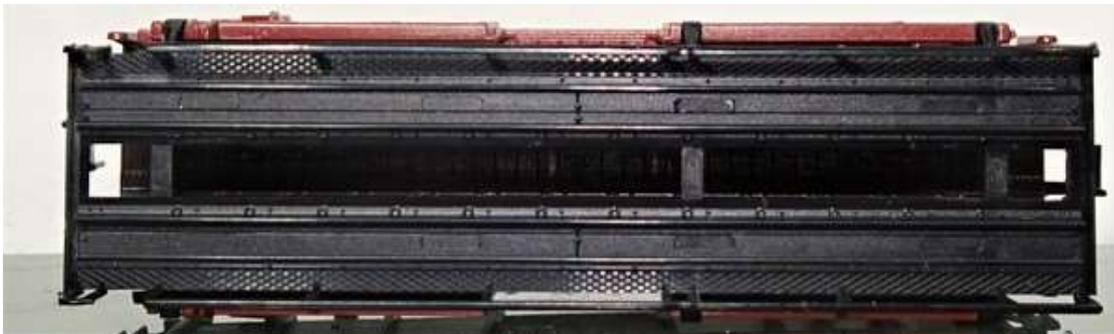


Bild 9: Laaes⁵⁴¹ von oben



Bild 10: Laaes⁵⁴¹ von unten



Bild 11: Offs 59/ Laaes ⁵⁴¹ von unten (oben Neuheit)



Bild 12: Beschriftung des Laaes ⁵⁴¹

Mühe hat sich Fleischmann bei der Beschriftung gemacht, wie Bild 12 zeigt. Auch die Nummer selbst ist stimmig.

Einsatz auf der Modellbahn

Beim Vorbild wurden die Wagen oft in Ganzzügen eingesetzt, so z.B. ab Wolfsburg um die VW Käfer (oder Folgemodelle) zu Großhändlern oder zum Seehafen zu transportieren. Damit das glaubhaft wirkt, sollten schon ca. 10 Sets mit Pkw beladen sein. Leer geht auch, wenn der Zug nach Wolfsburg zurückfährt. Zuglok können Dampfloks der BR 050 oder 044 sein, wer lieber Dieselloks mag, dem seien die BR 215 oder 216 vorgeschlagen. Bei den Elloks waren meistens 140 mit von der Partie, in Süddeutschland auch die BR 144. Natürlich ist das Set auch in einem Nahgüterzug vorstellbar, wenn unterwegs eine Kopframpe vorhanden war und so die Autos entladen werden konnten. Das obere Stockwerk konnte abgesenkt werden.

Fazit

Licht und Schatten gibt es bei der Neuheit. Nicht nachvollziehbar ist die fehlende Kuppelstange. Nicht zufrieden war der Verfasser mit der Verpackung: Die beiden Wagen sind einzeln verpackt und beide Schachteln wiederum stramm in einem Pappkarton, der nur mühsam zu öffnen ist. M.E. hatte Fleischmann das 1988 besser

gelöst: Es gab eine große Schachtel, wo beide Wagen hintereinander hineinpassten, Zudem gab es im Inlet Aussparungen für die Pkw. Einen Wermutstropfen gibt es doch noch: Der Preis des Sets hat sich gegenüber der Version von 1988 mehr als verdoppelt, waren doch damals VW- Käfer dem Set enthalten. Mit anderen Pkw, die ja Fleischmann im Programm hat, könnte der Wagen weitere Varianten finden.

Klaus Kosack

Lit.: G. Wolff, Die Autotransportwagen- EK-Güterwagen- Lexikon DB, Freiburg 1991
GeraMond (Hrsg.), Wagen- Archiv des deutschen Reisezugs und Güterwagen, Blatt Laaekms 541
H. Obermeyer, Taschenbuch Deutsche Güterwagen- DB, Stuttgart 1980