

## Rungenwagen von De Agostini



Bild 1: Bausatz Rungenwagen im Lieferzustand

Im Februar 2015 trat die Fa. DeAgostini auf dem Markt, um mit einem Sammelwerk Bausteine für eine ganze Modellbahn Anlage zu liefern, incl. Schienen, Fahrzeuge, Trafo, Schalter usw. Man konnte hierfür Holz und Rahmen für die Anlage extra bestellen. Vertrieben wurde dies im Zeitschriftenhandel oder als Direkt-Abo. Die Eröffnungspackung enthielt 3 Schienen, ein Wagenoberteil und kleines Häuschen für 3,99 €. Die späteren Lieferungen waren teurer. Es war aber nicht so, dass das z.B. das fehlende Wagenunterteil schon bei der nächsten Lieferung dabei war, man musste u.U. 5-8 Lieferungen warten, bis das fehlende Teil dabei war. In einer dieser Lieferungen war ein Rungenwagen dabei, aufgeteilt in zwei Teilpackungen, um den es in diesem Beitrag geht. DM- Toys hat jetzt die Reste aufgekauft und vertreibt sie selber.

### Vorbild

Schon früh in der Länderbahnzeit wurde dieser Güterwagentyp entwickelt. Sie dienten in erster Linie für sperrige Güter, die nässeunempfindlich sind. Falls doch, konnte man bei Bedarf eine Plane über den Wagen ziehen. Alle Rungenwagen hatten die Eigenschaft, etwas länger als andere Güterwagen zu sein.

Den Ursprung dieser Güterwagengattung waren die Plattformwagen. Die Länge orientierte sich zuerst an den Schienenwagen, die die damals gebräuchlichen 10 m Schienen zu transportieren hatten. Erst ab 1911 gab es das „R“ für diese Wagenbauart.

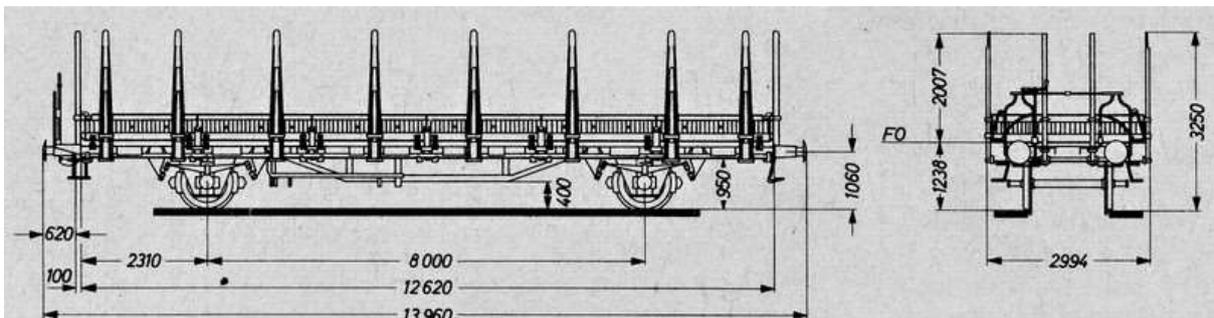


Bild 2: Vorbildskizze des Rimms 56/58 –Quelle DV 939d, Ausgabe 1967

Bei der DB wurden nach dem II. Weltkrieg weitere Rungenwagen gebraucht und die DB ließ daher 14.200 Wagen ab 1955 der Bauart Rimms 56 bauen. Der Wagen war mit 13,86 m nochmals länger als seine Vorgänger und konnte mit max. 28,5 t beladen werden. Das reichte aber immer noch nicht: 1959 beschloss man ältere Rungenwagen zu Rimms 58 umzubauen. Hiervon wurden knapp 10.000 Wagen in den AWs umgebaut, wobei die Hauptmasse des Wagens vom Rimms 56 übernommen wurden. Diese beiden Rungenwagen sind bis heute im Einsatz.

Der Rlms 56 hatte ursprünglich die Nummern 436 000 bis 481 999 (mit Lücken), der Nachfolger Rlms 58 die Nummern 445 000 bis 453 999.

Anfangs waren die Rungen stabile Holzbretter, ab der Bauart Rmrs 31 wurden sie nach und nach mit Stahlrungen ersetzt, nach 1938 gab es keine neuen Rungenwagen mehr mit Holzbrettern als Rungen. In Epoche IV und V kam man zum Schluss, dass nicht für alle Beladungen hohe Rungen erforderlich waren. Daher ersetzte man sie durch kürzere Rungen. Damit das Ladegeschäft noch weiter verbessert werden konnte, baute man Drehungen ein, die beim Ladegeschäft abgeklappt werden konnten.

Ab Mitte der 50er Jahre fuhren Rungenwagen aller Gattungen auch ohne Rungen als Niederbordwagen. Bei längerem Einsatz ohne Rungen erhielten die Wagen das Nebengattungszeichen „o“, also statt Rlms dann Rlmsso.

### Modell

Das vorliegende Modell ist ein Bausatz aus zwei Teilen. Der Zusammenbau ist recht einfach, auch für zwei „linke Hände“ möglich. Fahrgestell und Oberteil müssen mit etwas Druck zusammen geclipst werden und – Voila der Rungenwagen ist fertig! Damit die Rungen nicht beschädigt werden, empfiehlt es sich, das Oberteil mit der Beladung zusammen zu clipsen. Der Zusammenbau incl. Auspacken war in drei Minuten fertig. Hier folgen Bilder der zusammengebauten Wagens.



Bild 3: Zusammengebauter Rungenwagen von DeAgostini- mit Container



Bild 4: Zusammengebauter Rungenwagen von DeAgostini- mit Holzbeladung

Schauen wir uns den Rungenwagen mal näher an. Es ist ein moderner Rungenwagen mit 20 Stahlrungen und Bremserbühne. Er trägt die (Fantasie-) Wagennummer 3336314, es hätte eine 6 stellige Nummer aus dem Nummernkreis 445 000 ff. sein müssen, statt 7 Stellen wie auf dem Wagen aufgedruckt. Die Bauartnummer – hier Rlms 58 – fehlt dagegen. Immerhin ist der Eigentümer DB vorhanden. Erstes Fazit: Unvollständige und fehlerhafte Beschriftung auf beiden Seiten des Wagens. Eine Bemerkung zur Beladung der Wagen: Einer hat einen 20ft Container als Ladegut, der ohne Beschriftung ist. Der zweite Wagen eine Ladung Balken, die sehr

spielzeughaft wirken. Hier empfiehlt es sich zum Pinsel zu greifen und das Holz ein wenig witterungsbedingt zu bemalen. Zumindest sollten die Fugen eingeschwärzt werden.

Nächste Frage ist, wurde der Wagen etwa von einer anderen Firma abgekupfert? Hier kommen die Rungenwagen folgender Firmen in Frage: Arnold, Roco und Fleischmann.

Es folgen Wagen gleicher Bauart von anderen Firmen. Fangen wir mit dem ältesten Vertreter, den Rungenwagen von Roco aus dem Jahre 1972 an.



**Bild 5: Rungenwagen Rlmms 56 von Roco**

Der Wagen hat keine Bremserbühne scheidet daher als Grundmodell für DeAgostini aus. Der Wagentyp wurde bis 2008 hergestellt. Keiner der Roco-Wagen hatte je eine Kurzkupplung.

1974 trat Arnold mit seinem Rungenwagen auf den Plan. Die ersten Wagen hatten noch eine Langkupplung, die später durch eine bewegliche Langkupplung ersetzt wurde. Hier ein Bild des älteren Arnold- Wagens, der bis 1995 im Handel war.



**Bild 6: Arnold Rungenwagen Rlmms 58 mit Bremserbühne alt**

Der Wagen hat eine Bremserbühne. Von der Seite ist der klobige Kupplungskasten, der beweglich ist, gut sichtbar. Beim genaueren Hinsehen fällt auf, dass der Wagen keine Bauart-Nummer trägt. Insgesamt gibt es viele Ähnlichkeiten mit dem DeAgostini Wagen auch bei der Beschriftung.



**Bild 7: Arnold Rungenwagen Rlmms 58 mit Bremserbühne neu**

Im Gegensatz zum Vorgänger hat der Wagen jetzt eine Kurzkupplungskulisse und vollständige Beschriftung. Mein Fazit: Der ältere Arnold-Wagen kommt als Ausgangsbasis für das DeAgostini Modell in Betracht.



Bild 8 Ks-- 56 von Fleischmann

Der jüngste Spross der Rungenwagen stammt von Fleischmann, herausgekommen 2020. Hier hat man nicht das Roco-Modell herangezogen, sondern einen neuen Wagen erschaffen. Allein vom Alter her kommt der Wagen nicht in Betracht, denn er ist fünf Jahre nach Erscheinen des DeAgostini- Modells herausgekommen.

Es folgt der Vergleich mit dem älteren Arnold-Rungenwagen. Ein Blick auf die Stirnseiten der Wagen zeigt verblüffende Ähnlichkeiten beider Wagen. Gleiche Position der Zurr-Ringe usw.



Bild 9: Rungenwagen von vorn: li DeAgostini, re Arnold alt



Bild 10: Rungenwagen von unten: unten DeAgostini, oben Arnold alt

Beim Fahrwerk fallen doch deutliche Unterschiede auf: Z.B. liegen bei DeAgostini die Bremsklötze in einer Ebene mit den Achshaltern, was bei Arnold nicht der Fall ist. Interessant ist, die Haltenasen des Oberteils haben bei beiden Wagen die gleiche Position. Zudem trägt das Fahrgestell im Gegensatz zu Arnold kein Hersteller Logo. Das Beschwergewicht ist bei beiden Wagen im Fahrgestell eingelassen. Ein Blick auf die Hauptmaße des DeAgostini-Wagens: Auffällig stimmen die Maße mit Arnold überein. Da Arnold einen maßstäblichen RImms 58 konstruiert hat, gilt das auch für den Bausatz-Wagen.

Letzter Testpunkt der Kuppelabstand der DeAgostini-Wagen. Sie kuppeln erstaunlich kurz, wie auf folgendem Bild zu sehen:



Bild 11: Kuppelabstand des Rungenwagens

Allerdings kann die Kupplung nicht gewechselt werden. Sie hat keinen NEM-Schacht. Damit muss der Modellbahner leben. Der letzte praktische Test auf der Modellbahnanlage war das Fahrverhalten der Wagen im Zug. Zur Verfügung standen vier dieser Rungenwagen, die in einem längeren Güterzug am Anfang, in der Mitte und am Ende eingestellt wurden. Die Wagen laufen sehr leicht und den Test bestanden sie mit Bravour.

### Fazit

DeAgostini hatte einen Wagenbausatz mit zwei verschiedenen Beladungen vorgestellt. Die Untersuchung hat ergeben, dass beim Oberteil der ältere Arnold-Wagen Pate stand, zu auffällig sind die Gemeinsamkeiten. Nur das Fahrwerk ist eine Eigenkonstruktion. Hervorragende Eigenschaft des Wagens ist aber sein Preis: Für weniger als 10 € bekommt man einen ganzen Güterwagen mit Beladung. Hinzu kommt die Tatsache, dass es den Wagen nur als Bausatz gibt. Das macht ein wenig Bastelspaß. Daher mein Fazit: Bestens geeignet zur Ergänzung von Güterzügen in Epoche III. Bei dem Preis muss man auf die paar Mängel hinweg sehen.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens, Güterwagen Bd. 5- Rungenwagen, Nürnberg 2008  
DB- BZA Minden, DV 939d, Güterwagen, Ausgabe 1967, Minden 1967