

## Updaten- Liliputs mittellanger Gedeckter

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 Regelgüterwagen der DB schließen. Nicht so toll fand es der Tester, dass BRAWA den gleichen Wagentyp auf der Messe 2017 ankündigte. Aber beim genaueren Hinsehen gibt es bei den Wagen doch Unterschiede: Liliput hat nur den Wagen mit Bremserstand (-haus) als Grundmodell genommen, während BRAWA beide Wagentypen herausbringt, also mit und ohne Bremserstand.

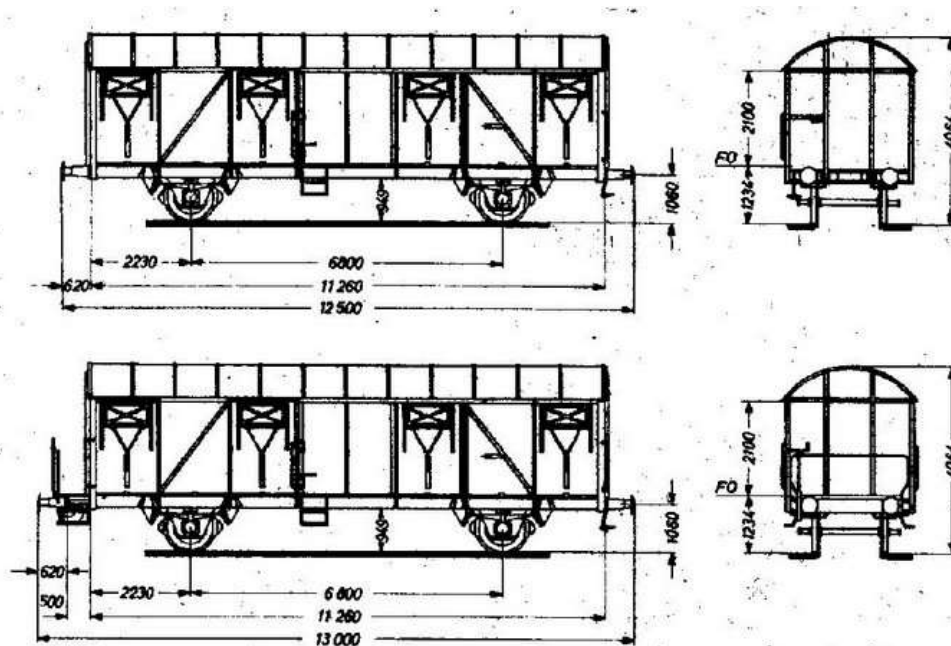
### Vorbild

Die ersten Wagen (Bj. 1953) hatten noch Wände aus Kiefern- und Fichtenholzbrettern, die Ausführungen ab 1954 dann kunstharzverleimte Sperrholzplatten. Etwa ein Drittel der Wagen besaß einen Handbremsstand, anfangs auch mit Bremserhaus. Ab den 60er Jahren wurden alle Wagen mit Bretterwänden nach und nach mit Sperrholzplatten umgerüstet und die Blech-Bremserhäuser wurden abgebaut.

Der Wagen entsprach dem üblichen G-Wagen-Standard, er ist mit seiner LüP von 12.500 mm zwischen dem kürzeren Gs (LüP 10.580 mm) und dem längeren Gbs (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 1 Set (Werksfoto)



**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 3.529 Wagen gebaut wurden. Den gab es als Fleischmann-Modell. Ab 1961 wurde der längere Nachfolger Gmms 61 gebaut, der es auf 10.649 Wagen brachte. Von diesem Wagen gab es Modelle von Arnold und Roco (Fleischmann).



**Bild 3** Vorgänger- Modell- Nachfolger Modell

Ende der 50er Jahre bestand ein Bedarf an Wärmeschutzwagen zum Transport von Bananen, die nicht mit Eis zu kühlen waren. Das AW Oldenburg baute 1957 bis 1959 insgesamt 651 Glemhs 50 um, die als Tno(meh)s 59 wieder in Dienst gestellt wurden. Alle Wagen waren braun lackiert und hatten als Queraufschrift auf den Türen „Bananen“ und außerdem auf der linken Seitenwand oben die Anschrift „Kühlwagen“. Alle Wagen waren in den Seehäfen Hamburg oder Bremerhaven stationiert. 1968 bekamen sie je nach Ausführung die Bezeichnungen lbbpls 393 bzw. 395. Bis 1980 blieben die Wagen bei der DB im Einsatz; ein Teil der Wagen wurde zu Gos 245 zurückgebaut. Diesen Wagentyp hat nur BRAWA angekündigt.

## Modell

Auf der Spielwarenmesse 2017 überraschte Liliput und BRAWA mit der Ankündigung, den Gmehs 50/ Gos 245 herausbringen zu wollen. Dieser Güterwagen stand schon lange bei den Modellbahnern auf der Wunschliste ganz oben. Eigentlich ärgerlich die Doppelentwicklung, aber im Detail sind die Firmen verschiedene Wege gegangen. Liliput plante ausschließlich den Wagen mit Bremserhaus/ -stand zu produzieren und auf gleichem Fahrgestell auch den Vlmms 63 mit Bremserstand zu konstruieren. Dieser Wagen hat zusätzlich ein Sprengwerk. Beide Wagen gab es in N noch nie. Der Mitbewerber BRAWA will dagegen auch den häufigeren Wagen ohne Bremserstand herausbringen. Als weiteren Bonbon plant BRAWA, den aus dem Gmhs 50 umgebauten Kühlwagen Tnomehs 59, der ausschließlich für den Bananentransport hergerichtet wurde, herauszubringen. In dem nachstehenden Beitrag geht es um die Güterwagen von Liliput, die fast sensationell schon im Dezember 2017 im Handel waren. (#26013x und 265030); es ist einer der wenigen Neuheiten, die binnen Jahresfrist nach Ankündigung ausgeliefert wurden.



*Bild 4 Wagen Ep 3 DB*



*Bild 5 Wagen Ep 4 DB*



*Bild 6 Wagen Ep 4 DR*





**Bild 7 Wagen Ep 5 DB AG**



**Bild 8 Dach**



**Bild 9 Wagen ohne Dach**



**Bild 10 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. Im Jahre 2019 kam noch ein Nachzügler-Set auf dem Markt. Es sind drei Gmhs 50 in Ep. III. Neu ist die kleinere Verpackung: Liliput nutzt jetzt Plastikschachteln, die die Masse 15,8x 5,8x 3,2 cm groß sind, also 29 cm<sup>3</sup> Volumen aufweisen. Hier Bilder der 3 Neuheiten:



**Bild 11 Wagen 1 Neuheit 2019**



**Bild 12 Wagen 2 Neuheit 2019**



**Bild 13 Wagen 3 Neuheit 2019**

Bemerkenswert sind die Bremserstände, die Liliput in drei Versionen gestaltet hat:

- mit Bremserhaus, wobei diese Art des Bremserhauses zum ersten Male in N realisiert wurde (und auch in anderen Neubaugüterwagen eingebaut wurde),
- mit Bremserstand, dass fein gestaltet wurde in zwei Ausführungen, und zwar unverstärkt und
- Bremserstand mit jeweils zusätzlicher Längsstrebe als Verstärkung.



**Bild 14 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.

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

Gibt es nichts zu meckern? Doch ein Punkt wäre anzusprechen, nämlich die Verpackung: Die Verpackung von Liliput hat 31,8 cm<sup>3</sup> Rauminhalt, während der längere Glmhs 61 von Roco in eine Schachtel mit 9,3 cm<sup>3</sup> passt. Demnach haben die Schachteln von Liliput mehr als das 3fache Volumen, was bei der Lagerung beim

Händler und Endverbraucher nicht so gut ankommt. Werden 2 Liliput Sets gelagert, kann auf dem gleichen Platz mehr als 10 Roco-Schachteln verstaut werden. Angeboten wird der Wagen jeweils als 3er Set in der DB- Version in Epoche III mit Bremserhaus, Epochen IV und V mit Bremserstand und als DR- Version in Epoche IV mit Bremserstand. Nicht nachvollziehbar ist der Umstand, weswegen der gealterte Wagen in Epoche IV mit Bremserhaus ausgestattet ist, da ja Ende der 60er Jahre kaum noch ein Wagen mit Bremserhaus fuhr.

### **Einsatz auf der Modellbahn**

Wie schon oben erwähnt, gehört der Güterwagen GImehs 50 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, auch gerne mehrere Wagen gleichzeitig. Durch die Bremse und Heizleitung konnte er auch in Personenzügen eingesetzt werden. Kurz: Ein Muss für jeden Modellbahner der Epochen III, IV und V, der auf keiner Anlage fehlen sollte, so sie, denn die genannten Epochen als Schwerpunkt hat.

### **Fazit**

Endlich mal wieder ein Regelgüterwagen als Modell, der bei der DB häufig zu sehen war und über 3 Epochen im Dienst stand. Außer bei der Verpackung gibt es nichts zu meckern, Auf dem gleichen Fahrgestell wird der VImms 63 kommen, der der letzte Viehwagen der DB war und im Frühjahr 2018 kommen wird. Messen wird sich der Wagen mit der BRAWA-Neuheit des gleichen Wagentyps müssen lassen. BRAWA wird keinen Wagen mit Bremserhaus bringen, dafür aber den sehr viel häufigeren Wagen ohne Bremserstand, den es auch als Behelfskühlwagen geben wird. Auch BRAWA plant den Wagen mit Bremserstand; hier ist ein direkter Vergleich möglich.

Klaus Kosack

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

Stefan Carstens/ Rudolf Ossig, Güterwagen Bd. 1, gedeckte Güterwagen, Nürnberg 1989

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