

**Die kurzen UIC- G Umbau-Wagen  
Das Beispiel Minitrix mit seinem Gs 210**

**Vorbild**

Es war einmal: heute sind keine gedeckten Güterwagen der klassischen Bauart (im folgenden G- Wagen) mehr im Bestand der DB vorhanden. Zu Beginn der Epoche III machten die G- Wagen noch 31 Prozent des Bestandes aus, die junge DB hatte über 127.000 G- Wagen im Bestand. Ähnlich wie bei den Personenwagen hatte damals die DB das Problem, dass die Güterwagen heruntergewirtschaftet waren; knapp  $\frac{1}{4}$  der Güterwagen stammte noch aus der Kaiserzeit. Man entschied sich für Neubau und Umbau. Inzwischen gab es auf europäischer Ebene (UIC) Bestrebungen, den Güterwagenbau und –einsatz europaweit zu harmonisieren. Es wurden für die G- Wagen eine UIC 1- Richtlinie erlassen, die einheitliche Masse für die Güterwagen vorsah.

In diesem Beitrag werden die kurzen UIC G- Wagen vorgestellt, die von Minitrix jemals produziert wurden. Zunächst einmal ein Überblick der Bauarten bei der DB: Die Wagen waren 10,58m<sup>1</sup> lang (ohne Handbremse) und hatten einen Achsstand von 5,70m<sup>1</sup>. Die Türen waren 1,8m oder 2m breit.

Diese Güterwagen haben folgende Unterscheidungsmerkmale:

**Gmms 40 (Gs 210):** Umbauwagen mit und ohne Sprengwerk, Streben an den Stirnwänden bis ans glatte oder geriffelte Dach; 8 Lüfter an der Seitenwand.

**Gms 44 (Gs 211):** Umbauwagen mit Sprengwerk, Streben an den Stirnwänden bis ans glatte Dach; 8 Lüfter.

**Gms 45 (Gls 203):** Umbauwagen 10,64m Lüp; Achsstand 7m mit Sprengwerk, Streben an den Stirnwänden bis ans glatte Dach; 4 Lüfter.

**Gmhs 53 (Gs 204):** Neubauwagen ohne Sprengwerk, Bretter- oder Plattenwände; Streben an den Stirnwänden bis ans glatte oder gerippte Dach; 8 Lüfter, Türbreite 1,8m.

**Gms 54 (Gls 205):** Umbauwagen mit Sprengwerk, Streben an den Stirnwänden bis ans glatte Dach; 4 Lüfter.

**Gm(hs) 55 (Grs 206):** SAAR- Neubauwagen; Bretterwände; Streben an den Stirnwänden bis ans glatte Dach; 8 Lüfter; Trittbretter.

**Gmmhs 56 (Gs 212):** Wie Gms 53, jedoch 2m Türbreite.

**Gmm(eh)s 60 (Gs 213):** Neubau und Umbauwagen, sehr variantenreich, ohne Sprengwerk, 8 Lüfter, z.T. mit neue Dachkonstruktion; Stirnwandstreben nicht bis Dachkante.

**Gmms 216 (Gs 216):** Neubauwagen, wie Gs 213; mit neuer Dachkonstruktion; Stirnwandstreben nicht bis Dachkante.

Von den hier vorgestellten DB-Bauarten wurden bisher folgende Bauarten in N produziert:

**Gmms 40 (MT)**

**Gmhs 53 (Flm, MT, Lima)**

**Gms 54 (Ar, Ro, MU)**

---

<sup>1</sup> Abweichungen werden gekennzeichnet

**Gms 55** (Ro, Ar)

**Gmmhs 56** (Ro)

**Gmms 60** (Ar, Riv)

Bislang haben die Hersteller ihren Schwerpunkt der Neuentwicklungen auf Neubauwagen gelegt; lediglich der Gmms 40 und Gms 54 sind Umbau- Wagen.

### **Zu den Modellen im Einzelnen:**

In dem Artikel liegt der Focus auf den Umbau G-Wagen der DB, die nach UIC1 gebaut worden sind. Der erste, der sich an einen UIC1- G- Wagen herantraute, war der N- Pionier ARNOLD. Bereits 1965 präsentierte er einen Gms 54. Aber was für ein Wagen: Er erschien in der neu kreierte „Junior-Serie“, war 17% zu kurz, hatte kein Sprengwerk- und damit man ja nichts merkte, fehlten jegliche Anschriften. Immerhin war der Wagen im Katalog 1965 als Gms 54 bezeichnet worden. Überdies hatte das Dach des Wagens Rippen. Sensationell war der Verkaufspreis (damals waren in den Katalogen noch Preise angegeben): Er kostete ganze 3,00 DM (heute 1,50€)! Später erschien der Wagen auch mit Anschriften, zuletzt war er 2000 im Hobby- Sortiment von ARNOLD.



**Bild 1: ARNOLD Gms 54- 1965**

Der Wagen hat nur entfernt etwas mit dem Gms 54 zu tun; das Modell hat allenfalls Sammlerwert. Der nächste Hersteller, der den Gms 54 bzw. Gls 205 herausbrachte, war 1980 Roco. Auch dieser Wagen hatte ein paar Macken: Achsstand und LüP stimmte nicht, außerdem hatte der Wagen nie eine Kurzkupplung. Bis 2002 erschien der Wagen in 10 Varianten. Leider konnte sich Roco nie dazu durchringen, den Wagen auch in Epoche III zu bringen.



**Bild 2: Roco Gls 205- 1980**

Der jüngste Hersteller, der sich an den Gms 54 wagte, ist Modellbahn Union (MU). 2018 erschien ohne große Vorankündigung der Wagen, dann aber auch erstmals auch als Modell mit Bremserbühne, die es in N noch nicht gegeben hat.



**Bild 3: MU Gms 54- 2018**

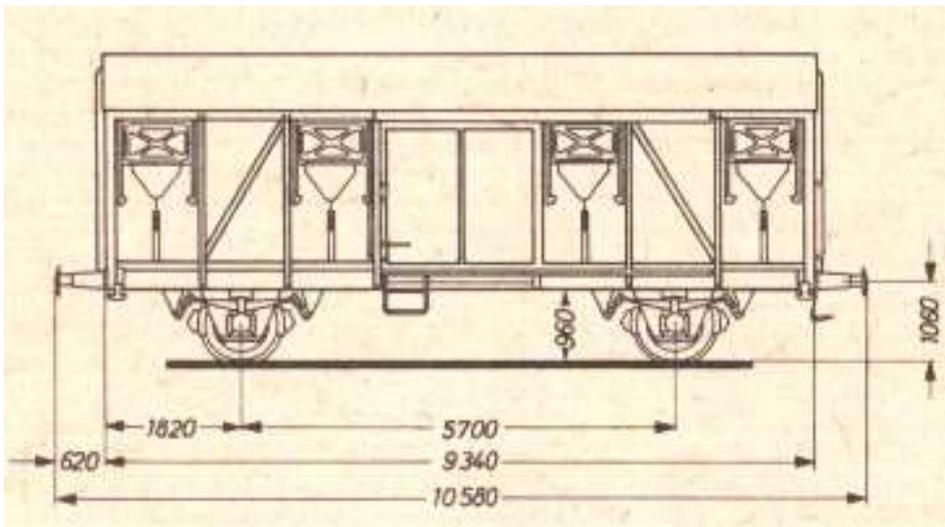


**Bild 4: MU Gms 54- 2018 mit Bremserbühne**

Kommen wir zur Neuheit 2024 von Minitrix, den Gs 210. Hier verbirgt sich der Gmms 40, ein Umbauwagen, der in der Hobby-Serie vertrieben wird (#18097). Als erstes sei ein Blick auf das Vorbild gestattet:



**Bild 5: Vorbild des Gs 210**



**Bild 6: Maßskizze des Gs 210 -Quelle: DV 939d, Ausgabe 1967**

Hier noch ein paar Informationen zum Vorbild: Der Gmms 40 war der letzte Umbau G-Wagen der DB. Ab 1961 ließ die DB aus jüngeren DRB Bauarten Gms 30, Ghs 31 und Gmhs 35 (geschweißte Wagen) zu Gmms 40 umbauen. Die AW Fulda und Opladen bauten insgesamt 4.750 Wagen bis 1965. Vorbild war der Gms 53, später Gs 204, der für dem Gmms 40 erhalten durfte. Im Jahre 2003 wurde der letzte Gs 210 ausgemustert.

Es folgen Bilder der Neuheit:



**Bild 7: Minitrix Gs 210- Nummer 01 80 120 6 086-1**

Weitere Bilder des Gs 210:



**Bild 8: Minitrix Gs 210 von vorne**



**Bild 9: Minitrix G-Wagen alt 1968 (links) und neu**



Bild 10: Minitrix Gs 210 von oben



Bild 11:

Bild 11: Minitrix Gs 210 von unten (oben 1968- unten neu)



Bild 12: Minitrix Gmms 53 von 1968 – Nummer 01 80 132 6 080-9



Bild 13: Minitrix Gmhs 53 von 1997- Nummer 254 361

Wenn man den Gs 210 betrachtet, so fällt die Ähnlichkeit mit dem Gms 53 auf. Im Gegensatz zu den beiden oben gezeigten Vorgänger-Modellen, sind die Lüfterklappen nicht mehr silbern angemalt, sondern in Wagenfarbe gehalten. Es gab beim Vorgänger zwei Varianten der Seitenwände: Glatt (wie der Gs 210) und Bretterwände. So ist der Schritt von Minitrix nachvollziehbar, eine weitere Bauart bei minimalem Aufwand im Formenbau zu präsentieren.



Bild 14: Minitrix G-Wagen 3 Generationen- Kuppelabstand mit Flm-Erbse (re)- li alt- Mitte (neu)

Im o.g. Foto sieht man die Kuppelabstände der Wagen: Von links nach rechts: Erstversion 1968- Neuheit 2024- Variante von 1997. Zwischen den ersten beiden Wagen Kuppelabstand ab Werk; zweiter und dritter Wagen mit Flm- Erbse. Im Test auf der Club-Anlage liefen die Wagen ohne Probleme, unbeabsichtigtes Entkuppeln entfiel.

### Fazit

Was fehlt? Die allermeisten Umbauwagen der DB: Es sind dies die Gm(m)s 44 und 45.

Interessanterweise sind die meisten der Spenderwagen schon mal produziert worden, sodass eigentlich das Fahrwerk schon vorhanden wäre.

Der Verfasser hat sich mal aus diversen Wagen einen Gms 45 zusammengebastelt, wie auf dem Foto zu sehen ist.



Bild 15: Eigenbau 2001 Gms 45 (Wagenkasten Roco, Fahrwerk Roco Rungenwagen gekürzt) – Epoche IV

Ein weiteres Fazit dieses Artikels ist, dass die allermeisten kurzen UIC- G vor mehr als 40 Jahren konstruiert wurden; nur die beiden MU-Wagen können den heutigen Ansprüchen standhalten. Daher wäre es wünschenswert, wenn die Hersteller ihre „alten Möhren“ überarbeiten würden. Minitrix hat seinen Gs 210 aus seinen Gms 53/56 zusammengebastelt. Praktisch ist die Neuheit nur eine Beschriftungsvariante des Gms 53 von 1968. Vielleicht entschließt sich Minitrix den Wagen auch als Gmms 40 zu beschriften und auch mit Betriebsverschmutzung herauszubringen.

Klaus Kosack

Lit.:

BZA Minden, Merkbuch für Schienenfahrzeuge, DV 939d, Ausgabe 1967

St. Carstens/ P. Scheller, Güterwagen Bd 1.2, Gedeckte Güterwagen DB + DR, Fürstenfeldbruck 2019

St. Carstens, Gedeckte Güterwagen, Heft 2, Fürstenfeldbruck 2019

St. Carstens, Güterwagen der DB AG- Stand 1998, Fürstenfeldbruck 1998

H.J. Obermayer, Taschenbuch Deutsche Güterwagen, Stuttgart 1980

Lieferbare Gs 210 von DM Toys

[Minitrix 18097: Hobby Güterwagen Bauart Gs 210 DB Ep.IV 1:160 \(dm-toys.de\)](http://dm-toys.de)