



Praktisch fabrikneu steht der moderne Europäer an der Laderampe und wird skeptisch begutachtet.

Ein Europäer mit Tonnendach für die Spur 0 von Lenz

Gs der SBB nach UIC Merkblatt 571-1

Da ist sie mal wieder, die verwirrende Vielfalt an Bezeichnungen von Güterwagen mit den Abkürzungen der offiziellen Stellen für Normungen im Eisenbahnwesen. In diesem Fall ist ein gedeckter, zweiachsiger Güterwagen für den Transport von witterungsempfindlichen Gütern gemeint, wie er in den 1960er-Jahren tausendfach in Europa anzutreffen war. Ein solcher universell einsetzbarer Wagen sollte eigentlich auf keiner Spur-0-Anlage fehlen.

Von Stephan Kraus (Text und Modellfotos)

Die Firma Lenz stellte 2014 auf der IMA in Köln ein erstes Handmuster des Gmmhs 56 der deutschen Bundesbahn vor, eines gedeckten Güterwagens mit je vier Lüfterschiebern pro Wagenseite und zwei Meter breiten Schiebetüren. Ein Wagentyp, wie er von fast allen europäischen Bahngesellschaften in den 50er- und 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts in grossen Stückzahlen als Ersatz von Vor-

riegsfahrzeugen angeschafft wurde. Bei den Schweizer Bahnen waren zu diesem Zeitpunkt noch Wagen der Gattungen K2 für den Transport von Stückgut im Einsatz, die teilweise schon vor 1900 gebaut worden waren. Die Nachfolgegeneration dieser G-Wagen wurde als K3 bezeichnet und zwischen 1913 und 1950 gebaut.

Mit der Anschaffung neuer Wagen, die anfangs noch als K4, später dann als Gs

bezeichnet wurden, konnten die Transportkapazitäten von leichten, witterungsempfindlichen Gütern in ganz Europa deutlich erhöht werden. Wirtschaftsgüter konnten damals uneingeschränkt von jedermann und von allen Bahnstationen an jeden Bestimmungsort in Europa mit der Bahn expediert werden. Somit gab es auch eine enorme Nachfrage nach Transportkapazitäten für diese Waren. Mit dem Aufkommen