

**FÜR ECHTE FANS AUFGEDECKT:  
MIT BEWEGLICHEN SCHIEBETÜREN UND LÜFTERKLAPPEN**

Parallel zur Beschaffung neuer Fahrzeuge fasste die DB den Entschluss albrauchbare Wagen zu zerlegen und nach UIC-Maßen neu aufzubauen. Aufgrund der knappen Finanzmittel konnte man sich ausschließliche Neubeschaffungen nicht leisten und durch die Umbauten war man in der Lage die eigenen Werkstätten auszulasten. Eigens dafür richtete die DB im AW Oldenburg ein Konstruktionsbüro ein, das die notwendigen Zeichnungen anfertigte. Für den Umbau gedeckter Güterwagen kamen die in großen Stückzahlen vorhandenen G 10 in Frage, die durch den Umbau so umgestaltet werden sollten, dass die Kunden dieselben Kapazitäten wie bei UIC-Neubauwagen vorfanden. Hierfür wurde das Untergestell der Wagen zerlegt und durch ein in der Mitte eingesetztes Paßstück verlängert. Unterstützt wurde das durch ein neu angebrachtes Sprengwerk. Der Wagenkasten entstand unter Verwendung von Kunstharzholzplatten neu, hatte aber abweichend je Seite nur zwei Lade- und Lüftungsklappen. Bei mehreren Wagen fanden Versuche mit einer Kurzholzverbreiterung statt. Das Laufwerk erhielt neue Achshalter und Doppelschaken, allerdings unter Verwendung der alten Federn und Gleitachslager. Speziell war auch die Verwendung albrauchbarer Lokomotivpuffer. Völlig neu war hingegen die Bremsanlage, die jetzt der Bauart KE-GP entsprach. Von 1954 bis 1960 bauten mehrere AW so insgesamt fast 14000 Wagen – davon ca. 3500 mit dem Einheitshandbremsstand. Ein projektiertes Wagen mit Bremsenhaus fand noch Eingang in das Merkbuch für Wagen, trug aber gleichzeitig den Hinweis „wird nicht gebaut“. Die Wagen bewährten sich im Betrieb und fielen durch die einheitliche Optik im Reigen der Neubauwagen kaum auf, fast alle wurden so nach 1966

noch EDV-gerecht umgezeichnet. Verwendung fanden die Wagen insbesondere für Express- und Stückgüter, vor dem Aufkommen von Spezialwagen aber auch für Ladungen in loser Schüttung wie Getreide oder Kartoffeln.

Mit der Umstellung auf EDV-gerechte Anschriften wurden die Gms 54 als Gls 205 bezeichnet. Am 31.12.1968 waren noch immer 13 873 im Bestand, die den Nummernkreis von 131 1 100 bis 134 5 099 belegten. In den Jahren 1972 und 1973 wurden rund 1500 Wagen mit neuen Tragfedern, Rollenlagern und Funkenschutzgehäusen am Wagenboden ausgerüstet. Diese trugen zukünftig die Bezeichnung Gls-w 208. Grund für die Ausrüstung mit Funkenschutzgehäusen war ein schwerer Unfall in Hannover, bei dem durch einen Heißläufer eine Munitionsladung in Brand geriet. Ab Mitte der 70er-Jahre fanden auch die Gls 205 Eingang in den EUROP-Park. Auch diese waren inzwischen größtenteils mit Rollenlagern ausgerüstet worden. Außerdem tauschte man vielfach den langen Tritt, der noch vom G 10 stammte, gegen einen einfachen Aufstieg. Mit der immer weiteren Verbreitung von Spezialwagen und dem Verlust der Stückguttransporte an den Straßenverkehr begannen die Gls 205 dann entbehrlich zu werden. Ab Mitte der 80er-Jahre begannen die Ausmusterungen, denen in einem Jahr teilweise eine vierstellige Anzahl an Wagen zum Opfer fiel. 1993, dem letzten Jahr der alten DB, wurden noch 124 Gls 205 im Bestand geführt. Viele wurden durch Museumsbahnen erworben, die sie als Lager oder Fahrradtransportwagen nutzen. Einer dient in Bremerhaven als Informationszentrum für Touristen.



**Gedeckter Güterwagen Gms 54 der DB**  
Betriebs-Nr. 265 090 Best.-Nr. **48810**

**Gedeckter Güterwagen Gms 54 der DB, mit Handbremse**  
Betriebs-Nr. 256 987 Best.-Nr. **48811**

UVP € 37,50

UVP € 39,90



**Gedeckter Güterwagen Gls<sup>205</sup> der DB**  
Betriebs-Nr. 21 80 134 4 234-6 Best.-Nr. **48812**

**Gedeckter Güterwagen Gls<sup>205</sup> der DB, mit Handbremse**  
Betriebs-Nr. 21 80 133 9 647-6 Best.-Nr. **48813**

UVP € 37,50

UVP € 39,90



**GEDECKTER GÜTERWAGEN GMS 54**



HO



# GEDECKTE GÜTERWAGEN Gms 54

FÜR ECHTE FANS AUFGEDECKT:  
MIT BEWEGLICHEN SCHIEBETÜREN UND LÜFTERKLAPPEN

