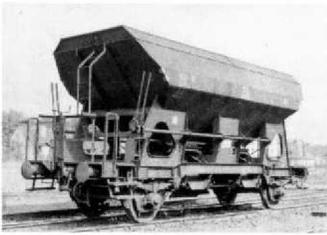


MIBA

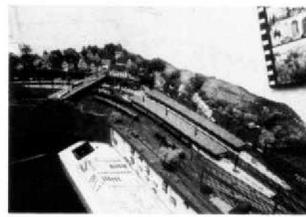
Miniaturbahnen

750 Jahre Berlin:
Kommt die S-Bahn
in H0?





Seite 12
Welche Modell-Güterwagen für welche Epochenrichtungen vorhanden sind, untersucht Stefan Carstens und zählt gleichzeitig noch fehlende, wichtige Typen auf.

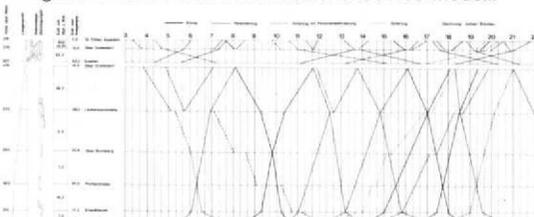


Seite 36
Daß man eine Modellbahn konsequent im gewählten Maßstab bauen kann, zeigt Manfred Langen mit seiner Rund-um-Anlage.

MODELLBAHN-GRUNDLAGEN	
Der Güterwagenpark in H0	
Bestandsaufnahme und Vorschläge (1)	12
MEINE ANLAGE	
„Konsequent im Maßstab 1:160“	36
REVUE DER ANLAGEN	
„Roschers Unvollendete“ (H0)	60
Eine ganz „normale“ Phantasie-Anlage (N)	61
Modellbahn als Zweit hobby (N)	62
ANLAGENPLANUNG	
Mit der BZB durchs Werdenfelser Land	
Die Bayerische Zugspitzbahn (2)	65
DIORAMENBAU	
750 Jahre Berlin:	
Berliner Stadtbahnbilder (H0-Diorama)	44
STICHWORTE ZUM THEMA	
Berlin und seine Eisenbahnen	51
PLANEN + FAHREN	
Lokalbahn St. Pölten – Kirchberg a.d.P. – Mank	
Die Mariazellerbahn (1)	26
SELBSTBAU	
Meine Flügel-Signal-Brücke	23
Ein weiteres Mal: funktioneller Wasserkran in H0	64
„Hamburger Verhältnisse“: die Deichstraße in H0	74
ARBEITEN UNSERER LESER	
Komplettierte N-Modelle	22

PRÜFPROTOKOLL	
VT 06 von Liliput in H0	34
Die preußische P 10 als N-Modell von Fleischmann	54
GÜTERWAGEN AUF MASS GEBRACHT	
Auf Maß gebracht – und falsch beladen?	42
NEUHEITEN-MAGAZIN	
Stellwerk Wiesbaden	52
Abschlepper, 1:160	52
Gleise und Weichen für TT	52
H0-Bäume von Haberl + Pabst	52
Sondermodell von Rummel	52
LGB-Pflegeöl	52
Herpa und Preiser: neue H0-Automodelle	53
Neuer H0-Lagerschuppen von Hapo	53
Brekina-Autoheft Nr. 3	53
Bay. Schienenwagen im Bausatz	53
Straßen- und Baufahrzeuge von Kibri	53
VORBILD	
Rot ist Spitze – grün ist problematisch	11
Schmalspuriger Wismarer beim DEV	22
Die P 10 im Farbbild (historischer Bilderbogen)	56
MESSEN + AUSSTELLUNGEN	
Luzern 1986 – weitere Fotos	32
RUBRIKEN	
Zur Sache	9
Panorama	10
Leser-Diskussion	21
Termine	21
Intern	76
Impressum	76

Seite 26 Ein neues PLANEN+FAHREN-Projekt: Jochen Brandau hat sich der „Mariazellerbahn“ angenommen; sein Anlagenvorschlag ist quasi maßgeschneidert für ein neu erschienenes H0e-Modell.



Seite 44
750 Jahre Berlin sind Anlaß genug, uns mit der Verkehrsgeschichte dieser Stadt näher zu beschäftigen. Dr. Günther Mollenhauer stellt sein S-Bahn-Diorama vor.



Titelbild: Die ehemalige Reichshauptstadt und Metropole Berlin feiert 1987 ihr 750-jähriges Bestehen. „Berlin und seine Eisenbahnen“ werden uns in diesem Jahr noch mehrfach beschäftigen. Den Anfang macht heute ein nachgerade legendäres Verkehrsmittel: die S-Bahn, die Dr. Günther Mollenhauer auf einem H0-Diorama einfühlsam in Szene gesetzt hat.



Stiefkind Güterwagen?

„Im Eigentumsbestand der DB befanden sich Ende 1959 rd. 270 000 Güterwagen, die sich zu 63 % auf offene, 35 % auf gedeckte und rd. 2 % auf sonstige Bauartgruppen verteilen.“

So steht es im fast schon legendären „Lehmann-Pflug“ („Der Fahrzeugpark der Deutschen Bundesbahn und neue, von der Industrie entwickelte Schienenfahrzeuge“) auf dem Höhepunkt der Epoche III zu lesen; dieser über ¼ Mio. Güterwagen standen 24 024 Reisezugwagen und 1952 Wagen für Post, DSG und Militär gegenüber. Güterwagen zu Reisezugwagen also im Verhältnis 10:1 – und dies zu einer Zeit, die nicht ohne Grund die wohl beliebteste Modellbahn-Epoche darstellt. Kein Wunder: Der Vorkriegs-Schnelltriebwagen VT 06 war noch ebenso unterwegs wie die 39, der „Glaskasten“ oder die 56.20; gleichzeitig waren vor den F-Zügen schon V 200 oder E 50 vor schweren Durchgangsgüterzügen anzutreffen – Triebfahrzeuge, wie sie uns die rührige Industrie in den letzten Jahren als gelungene Großserien-Modelle bescherte oder demnächst beschern wird. Nur scheint es mitunter, daß das epochale Interesse der Modellbahner über die Puffer der jeweiligen Zuglok nicht allzu weit hinausreicht; zumindest ist dies aus zahlreichen Anlagenfotos zu schließen, auf denen die Zugbildung der sonstigen Ausstattung und Ausgestaltung mitunter diametral entgegengesetzt ist. Was die Reisezugwagen angeht, haben wir über Entwicklung und Zugbildung schon des öfteren berichtet; genannt seien hier die Artikel „Rund um den Personenzug“ (MIBA 11/72), „Die deutschen Vorkriegs-Schnellzugwagen“ (8/73) oder „Die deutschen

Vorkriegs-Eilzugwagen“ (9/74). Die damals konstatierten Modell-Lücken (wir reden hier nur von der Baugröße H0) sind mittlerweile fast alle geschlossen; Anlaß genug, so meinen wir, uns jetzt in adäquater Weise mit den Güterwagen zu befassen, allein schon wegen der eingangs genannten Mengenverhältnisse. Dabei werden wir uns nicht mit der müßigen Frage abgeben, ob das Industrie-Angebot wegen des mangelnden Modellbahner-Interesses so lückenhaft ist, oder ob sich Ursache und Wirkung genau umgekehrt verhalten; diese Frage erscheint uns ebenso akademisch wie die nach der Erst-Existenz von Huhn oder Ei. Unsere in dieser Ausgabe beginnende Sichtung des H0-Güterwagenparks berücksichtigt in gleicher Weise die Interessen von Industrie und Modellbahnern; der sich aus der Bestandsaufnahme ergebende Forderungskatalog wird, so hoffen wir zuversichtlich, in Göppingen genau so aufmerksam gelesen wie in Salzburg, in Nürnberg ebenso wie in Wien, Como oder Vicenza; Schwäbisch Hall schließlich ist mittlerweile auch eine kleine, aber feine Adresse für Modellbahner-Wünsche geworden. Die zwangsläufige Wartezeit während der notwendigen Ergänzung und Belebung des H0-Güterwagenparks werden Güterwagen-Fans nicht ungenutzt verstreichen lassen: Was noch alles „auf Maß gebracht“ werden kann, ist gleichfalls unserer Artikelfolge zu entnehmen. Das „Stiefkind Güterwagen“ wird darüber gewiß nicht gleich zum verhätschelten Liebling werden; eine vorbildnähere Orientierung des Angebots hingegen – weniger pittoreske Exoten, mehr bekannte Standardtypen – scheint an der Zeit. mm

Totalschaden am Motor

Bei einer Sonderfahrt nach Volkach erlitt der historische Triebwagen der Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V. (ex DRG-VT 135 069) einen Motorschaden, als ein Kolbenfresser die Pleuelstange durch das Motorgehäuse fliegen ließ. Um den Wagen wieder flott zu bekommen, bittet die DFS alle Eisenbahnfreunde um Spenden auf das Vereinskonto 40 725 bei der Sparkasse Ebermannstadt (BLZ 763 510 40) unter dem Stichwort „Triebwagen“. Allen Spendern werden automatisch Spendenbescheinigungen zugesandt.



Hanns Heinen †

Am 4. 11. 86 verstarb Hanns Heinen im Alter von 65 Jahren. Vielen Modellbahnern war Herr Heinen der Inbegriff des erfahrenen und hilfsbereiten Modellbauers. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Modellbahn in Hermeskeil

Das Eisenbahn-Museum Hermeskeil (MIBA 11/86, S. 10) ist um eine Attraktion erweitert worden: Im Lokschuppen wurde auf einer Fläche von 8 x 3 Metern inmitten der ausgestellten Dampfloks (BR 01, 44, 50 und 52) eine Modellbahn in Spurweite I aufgebaut. Besonders in der Vorweihnachtszeit wird die Anlage ein weiterer Anziehungspunkt für Jung und Alt sein.



Miba wagt jetzt den Sprung an die Börse

500-Millionen-Schilling-Investition geplant

Den Sprung an die Wiener Börse wagt die oberösterreichische Mitterbauer Holding AG: Zur Aufstockung des „Wir verdienen zwar ganz gut, aber diese Investitionen können wir nicht alleine aus dem Cash-flow finanzieren.“ 1986

keir (Au verr tert

Miniaturbahnen AG?

MIBA-Leser Herbert Fritz aus Radstadt (Österreich) entdeckte diese Meldung in einer Tageszeitung im Nachbarstaat. Von Hamsterkäufen bitten wir Abstand zu nehmen!

Erste NBS-Teileröffnung

Für das Jahr 1987 steht bereits die offizielle Inbetriebnahme des ersten Abschnittes einer Neubaustrecke bei der DB an: Zum Sommerfahrplan '87 gehen die ersten 38 Kilometer der Strecke Mannheim-Stuttgart in Betrieb. Das Teilstück führt von Mannheim/Hbf nach Graben-Neudorf und ermöglicht in Zukunft noch dichtere Zugfolgen im Nahverkehrsbereich um Mannheim, da die jetzt stark überlastete alte Strecke durch Umlegung der Fernreisezüge entzerrt wird.



Baumstark!

Im Bahnhof Rendsburg hat man die Zeichen der Zeit erkannt und sorgt für Auflockerung der öden Bahnsteige. Die DB will die Pflanzaktion auch in anderen Bahnhöfen durchführen, um auch nach außen sichtbar werden zu lassen, daß die Bahn das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist. (Foto: DVH)



„Rot ist Spitze, Grün ist problematisch“

Am 10. 12. 1986 präsentierte die DB auf Gleis 1 des Frankfurter Hauptbahnhofs der Presse ihr neues Farbkonzept, in das auch die Ergebnisse des Lackwettbewerbes (MIBA 12/85 und 6/86) Eingang fanden. Im Interesse der Aktualität und im Hinblick auf die in Kürze zu erwartenden Modelle in neuer Farbgebung dokumentieren wir hier DB-Unterlagen; eine kritische Würdigung der neuen Farbgebung und die DB-Überlegungen („Rot ist Spitze, Grün ist problematisch“) wird folgen.

Die neue Fahrzeugfarbgebung ist der sichtbare Ausdruck einer gewandelten Einstellung der Deutschen Bundesbahn (DB) zu -ihren Kunden“, erklärte DB-Pressesprecher Elmar Haass am Mittwoch im Frankfurter Hauptbahnhof.

Bei der Präsentation eines Musterzuges, dessen Wagen bereits in den zukünftigen DB-Farben umgespritzt waren, sagte Haass weiter: „Aus Umfragen wissen wir, daß unsere Kunden eine saubere, helle und farbenfrohe Bahn wünschen. Nachfragen bestätigen: Mit der neuen Farbgestaltung unserer Fahrzeuge haben wir den Kundengeschmack sehr gut getroffen.“ Ein einfaches Umspritzen aller Wagen werde es aber nicht geben, weil die neuen Farben auch als Garantie für eine bestimmte Produktqualität zu verstehen seien.

Die neue Produkt-Philosophie der DB orientiert sich an Qualitätsstandard wie Geschwindigkeit, Service, Komfort und Bedienungshäufigkeit. Das Zugangebot wird danach in vier Gruppen eingeteilt und durch spezielle Farben gekennzeichnet. Rot ist künftig die Farbe des schnellen Intercity- und Intercity-Express-Verkehrs, Blau steht für den übrigen Fernverkehr und Grün für den Nah- und Regionalverkehr. Kennfarbe der S-Bahnen wird bundesweit Orange.

Alle fabrikneuen oder modernisierten Reisezugwagen werden künftig nach diesen Vorgaben gespritzt. Auf

hellgrauem Grund tragen sie dann die produktspezifische Kennfarbe als breites Band im Fensterbereich. Die Lokomotiven werden rot mit einer hellgrauen Kontrastfläche an den Stirnseiten, damit sie auf größere Entfernungen besser erkannt werden können. Sie sind vor allen Zugtypen frei einsetzbar.

Der Kunde wird sich an den neuen Farben leichter orientieren können – nicht nur auf dem Bahnsteig, sondern auch schon bei der Reiseplanung. Das gesamte Informationsangebot, wie Fahrplandrucksachen und Werbung, soll farblich auf den jeweiligen Zugtyp abgestimmt werden. Wer dann Informationen etwa zum Intercity-Verkehr sucht, kann sich von der Farbe Rot leiten lassen.

Die Züge der Deutschen Bundesbahn werden ihr charakteristisches Erscheinungsbild jedoch erst dann besitzen, wenn alle mitgeführten Wagen die gleiche Farbgebung haben. Mit der Realisierung des Farbkonzepts wird sofort begonnen. So wird beim Rollout des neuen Nahverkehrstriebwagens VT 628 am 17. Dezember 1986 sich dieser bereits in der grünen Farbe präsentieren und auch die im Januar 1987 folgende erste Serienlokomotive der Baureihe 120 wird sich im neuen Kleid zeigen. Dies gilt auch für die City-Bahn Hamburg – Stade, die mit Fahrplanwechsel 31. Mai 1987 ihren Betrieb aufnimmt.

Derzeit wird an einem Programm gearbeitet, das eine möglichst kostenneutrale Umsetzung der neuen Farbgebung vorsieht. Während alle neu auszuliefernden Fahrzeuge bereits die neuen Farben tragen, sollen bei den anderen Fahrzeugen die ohnehin zu bestimmten Fristen fälligen Farbauffrischungen zur Umstellung genutzt werden. Ziel ist es, die hochwertigen IC- und ICE-Züge bis zur Inbetriebnahme der Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart im Jahr 1991 im neuen Gewand zu fahren. □

Der Güterwagenpark in H0

Bestandsaufnahme und Vorschläge (1)

von Stefan Carstens

Seit mehreren Jahren werden in verschiedenen Fachzeitschriften mit schöner Regelmäßigkeit Wünsche an die Modelleisenbahnhersteller geäußert. Ich halte dies grundsätzlich für sinnvoll, denn es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, daß die Industrie sehr wohl auf die Wünsche ihrer potentiellen Kunden eingeht (wenn auch einige Entwicklungen das Gegenteil zu beweisen scheinen). Allerdings haben all diese Umfragen nach Wunschmodellen etc. einen Nachteil:

Gewünscht und gefordert werden Dampf-, Diesel- und Elloks, allenfalls noch Triebwagen. Aber Reisezug- oder gar Güterwagen – weit gefehlt! Dem unvoreingenommenen Betrachter muß es so erscheinen, als ob auf diesem Sektor die Modelleisenbahner wunschlos glücklich wären. Dem ist aber leider nicht so. Im Gegenteil; beim Zusammenstellen der vorhandenen Wagentypen wird sehr schnell deutlich, daß der epochenbewußte Modelleisenbahner bestimmte Verkehrs- und Beförderungsaufgaben des Vorbildes nicht bewältigen kann. Ebenso schnell wird jedoch auch deutlich, daß viele Güterwagenmodelle (auch neuen Herstellungsdatums) unmaßstäblich sind bzw. nicht mehr heutigem Fertigungsstandard entsprechen.

Um einen sinnvollen Forderungskatalog zusammenzustellen, muß zunächst einmal das Angebot der Industrie gesichtet werden, wobei hierbei gleich zu berücksichtigen ist, daß ein Teil der Wagen nicht in heutiger Qualität als Modell vorhanden ist.

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt, nach Epochen und Gattungen geordnet, welche Modelle von welchem Hersteller angeboten werden, wobei auch Modelle aufgelistet sind, die für eine andere Epoche beschriftet sind. Ebenso wurden Fehler des Modells, die sich mit geringem Aufwand beheben lassen, vernachlässigt. Hierzu zählen z.B. ein falsches Sprengwerk, fehlende Trittstufen und angespritzte Trittstangen und Signalhalter. Hinter der Wagengattung steht der jeweilige Hersteller (F = Fleischmann, L = Liliput, M = Märklin, P = Piko, R = Roco, T = Trix), wobei ein kleiner Buchstabe für eine heutige Maßstäben nicht mehr entsprechende Qualität steht.

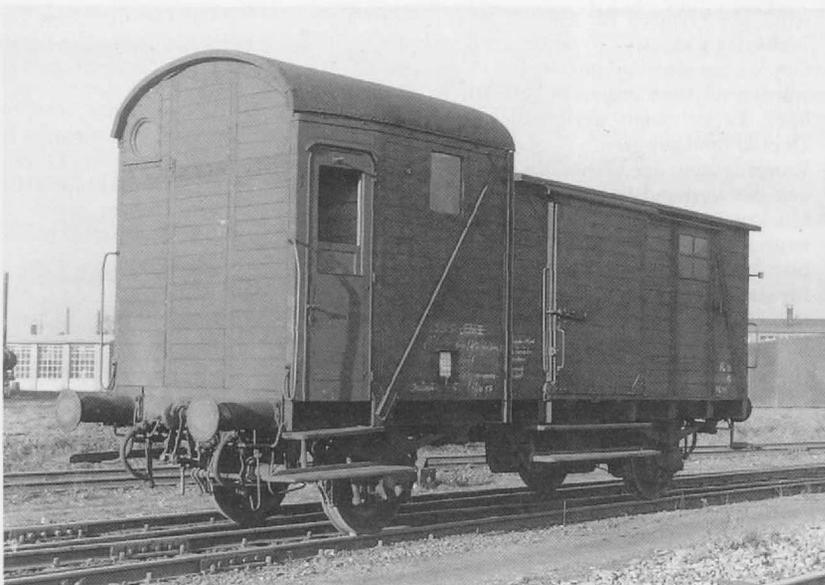
Für die Aufstellung habe ich mich bewußt von den üblichen Epochen I-IV gelöst, um in den Zeiträumen, in denen große Entwicklungssprünge gemacht wurden, besser differenzieren zu können.

Länderbahngüterzug (1910 – 1915)

Tabelle 1

Vorhandene Wagen	Nicht heutige Qualität	Bemerkungen
Pwg bay (T)	Pwg pr (f,m,p,t)	preuß. Güterzugpackw. nach Musterblatt II a 13a, bayer. Güterzugpackw.
G Hannover (P)		gedeckter preuß. G-Wagen nach Musterbl. II d 8
(T)		gedeckter bayer. G-Wagen nach Zeichn. 260
G Cassel, München (F,l,m,r,t)		gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart
Nm (M)		gedeckter württembergischer G-Wagen
K Elberfeld (F)		preuß. Klappdeckelwagen nach Musterblatt II d 4
	Vh Altona (f)	preuß. Verschlagwagen nach Musterblatt II d 10
T (T)		oldenburgischer Fischkühlwagen
Gk (M,T)		Bierwagen
Gk (T)		bayerischer Milchwagen
	O Halle (f,m,r)	offener Wagen der Verbandsbauart mit abfordbaren Holzwänden
O Schwerin (F,t)		offener Wagen mit Blechwänden nach preuß. Musterblatt II d 1
Omk Würzburg (T)		offener bayer. Wagen nach Zeichnung 324
	VOmz Münster (t)	hochbordiger offener Wagen für Viehtransport nach bayer. Zeichnung 303
H Regensburg (F,M,P,t)		Drehschemelwagen der Verbandsbauart
Kesselwagen (M,T)		
Säuretopfwagen (P)		

Bild 1. Ein Pwg pr 12 (130 175 Han), am 19. 11. 57 in Minden aufgenommen. Als Länderbahnwagen hatte er noch nicht die diagonalen Kastenstreben, dafür aber durchgehende Trittstufen. (Foto: DB, Slg. Carstens).
- Zu Tabelle 1/2 -



Im einzelnen halte ich folgende Epocheneinteilung für sinnvoll:

- Länderbahnzeit (ca. 1910 - 1915). Eine frühere Epoche läßt sich mangels Fahrzeugen, Ausstattungsdetails und nicht zuletzt auch Kenntnis der Modellbahner kaum realistisch darstellen.
- Frühe Reichsbahnzeit (1925 - 1930). Diese Zeit der Deutschen Reichsbahn war noch weitgehend durch die Länderbahnfahrzeuge geprägt und zeigte daher gerade im Wagenpark ein recht vielfältiges Erscheinungsbild.
- Reichsbahn-Blüte (1935 - 1940). In diese Zeit fallen etliche Fortschritte im Fahrzeugbau wie z.B. die weitgehende Anwendung der Schweißtechnik. Eine noch spätere Reichsbahnepoche halte ich nicht für sinnvoll, da bei Gestaltung einer Eisenbahnanlage das zeitgeschichtliche Umfeld nicht vernachlässigt werden sollte. Eine Anlage jedoch in Kriegszeiten anzusiedeln ist meines Erachtens, gelinde gesagt, geschmacklos.
- Frühe Bundesbahnzeit (1950 - 1955). Eine Zeit, die wiederum durch einen recht vielfältigen Fahrzeugpark, der von Länderbahnwagen bis zu ersten Neukonstruktionen reicht, von Interesse ist.
- Bundesbahnzeit von 1960 - 1965. Ähnlich wie die Deutsche Reichsbahn vor dem Krieg erlebte Anfang der 60er Jahre die Deutsche Bundesbahn ihre Blütezeit, als die gummibereitete Konkurrenz im Güterverkehr noch nicht dieselbe Bedeutung wie heute hatte. Dies wird auch an der Konstruktion etlicher Spezial-Güterwagen deutlich.
- DB heute (ca. 1975 - 1985). Die vor dem Zweiten Weltkrieg gebauten Wagen sind vollständig vom Schienennetz verschwunden, an ihre Stelle sind mo-

derne, vollständig geschweißte Konstruktionen getreten.

Auffallend an dieser Aufstellung ist, daß die so schön bunten Privatkühlwagen in verschiedenen Ausführungen angeboten werden. Es ist auch unbestritten, daß diese Wagen früher relativ häufig in Zügen zu finden waren, so daß ein Bierwagen u.a. auch in einen Nahgüterzug paßt. Nur sollten die Hersteller in ihrem Angebot bitteschön nicht vergessen, daß z.B. auch einmal Schnittholz oder Schienen oder Strohballen - um nur einiges zu nennen - befördert werden mußten. Und hierfür sind im Angebot der Hersteller keine geeigneten Wagen vorhanden.

Im einzelnen fehlen folgende Wagentypen:

- preußischer Güterzugpackwagen. Früher führten alle Güterzüge einen Güterzugpackwagen als Arbeitsplatz für den Zugführer mit. Da diese Güterzugpackwagen grundsätzlich nicht im Bereich fremder Bahnverwaltungen eingesetzt wurden, fehlt für eine Modellbahnanlage, die im preußischen Bereich angesiedelt ist, ein geeigneter Pwg. Am sinnvollsten erscheint hier der Pwg nach Musterblatt II a 13. Dieser erstmals 1912 gebaute Packwagen wurde bis in die 60er Jahre als Pwg pr 12 bei der DB eingesetzt. Genauso wünschenswert wäre jedoch auch eine Überarbeitung des Pwg nach Musterblatt II a 13a. Dieser spätere Pwg pr 14 ist zwar im Angebot der meisten Hersteller vorhanden, jedoch kann keines der Modelle befriedigen. Obendrein entsprechen die gewählten Ausführungen nicht dem Ursprungszustand, so daß auch kein Wagen zu einem Länderbahnwagen umbeschriftet werden kann.
- gedeckter Güterwagen mit langer Ladefläche: GI der Verbandsbauart (späterer GI 11)
- Eine Überarbeitung des O Halle (späterer O 10) ist dringend erforderlich, da dieser Wagen von keinem Hersteller in befriedigender Ausführung angeboten

wird, aber typisch für Güterzüge vor dem Ersten Weltkrieg war.

- Om-Wagen der Verbandsbauart. Von dem Wagen wurden ab 1913 insgesamt 139 410 Exemplare gebaut. Er ist damit der häufigste Güterwagen in Deutschland gewesen.
- Rungenwagen der Verbandsbauart. Die Rungenwagen der Verbandsbauart wurden zwar in größeren Stückzahlen erst ab 1921 gebaut; da sie jedoch viel häufiger waren als die Rungenwagen nach Musterblatt II d 5, halte ich diesen Wagen vom Vorbild her für sinnvoller. Ausschlaggebend für diese Entscheidung ist auch, daß die Rungenwagen der Verbandsbauart (später R 10) bis um die Mitte der 60er Jahre

bei der DB eingesetzt waren, während die Länderbahn-Rungenwagen (spätere R 02) bereits Ende der 50er Jahre ausgemustert wurden.

- 2- und 4-achsige Schienenwagen (S, SS; z.B. nach Musterblatt II d 6 a, II d 7 oder der Verbandsbauart). Wagen dieser Gattung wurden bisher von allen Modelleisenbahnherstellern konsequent vernachlässigt, obwohl gerade die kurzen 4-achsigen SS-Wagen interessante Vorbilder für die Modelleisenbahn sind.
- Verschlagwagen der Verbandsbauart oder nach Musterblatt II d 10 in der richtigen Länge, d.h. auf einem Fahrgestell mit 4,00 m Achsabstand.

Güterzug der Deutschen Reichsbahn (1925 – 1930)

Tabelle 2

Vorhandene Wagen	Nicht heutige Qualität	Bemerkungen
G Hannover (P)	Pwg pr (f,m,p,t)	Preuß. Güterzugpackw. nach Musterblatt IIa 13 a
(T)		gedeckter preuß. G-Wagen nach Musterbl. II d 8
Kassel, München (F,l,m,r,t)		gedeckter bayer. G-Wagen nach Zeichn. 260
Gr Kassel (F,m,P,r,T)		gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart
K Wuppertal (F)		gedeckter Güterwagen, Austauschbau
	K Wuppertal (f,r)	preuß. Klappdeckelwagen nach Musterbl. II d 4
	Vh Altona (f)	Klappdeckelwagen, Austauschbau
V Altona (F,P,T)		preuß. Verschlagwagen nach Musterblatt II d 10
T (M,T)		Verschlagwagen, Austauschbau
	O Halle (f,m,r)	Bierwagen
O Schwerin (F,t)		offener Wagen der Verbandsbauart mit abbbordbaren Holzwänden
		offener Wagen mit Blechwänden nach preuß. Musterblatt II d 1
OmK Würzburg (T)		offener bayer. Wagen nach Zeichn. 324
	VOmz Münster (t)	hochbordiger offener Wagen für Viehtransport nach bayer. Zeichnung 303
Om Königsberg (P,R,t)		hochbordiger O-Wagen, Austauschbau
	R Stuttgart (t)	Rungenwagen der Verbandsbauart
H Regensburg (F,M,P,t)		Drehschemelwagen der Verbandsbauart
X Erfurt (f,p,R)		Flachwagen, verschiedene Bauarten
Kesselwagen (M,P,T)		
Säuretopfwagen (P)		

Wie bereits erwähnt, stammten die meisten Güterwagen der Deutschen Reichsbahn in den 20er Jahren noch aus der Länderbahnzeit. Dementsprechend ist auch das Angebot der vorhandenen Güterwagen im Modell ähnlich gering. Zwar sind einige Wagen der Austauschbauarten hinzugekommen (Gr Kassel, V Altona, Om Königsberg), aber die Lücken im Angebot sind die gleichen geblieben. Auch für diese Epoche fehlen passende Güterzugpackwagen ehemals preußischer Bauart (vom Pwg nach Musterblatt IIa 13 a wur-

den immerhin über 9700 Exemplare gebaut, er war somit der häufigste Pwg bei der Deutschen Reichsbahn), ein gedeckter Güterwagen mit langer Ladefläche, ein O-Wagen mit abbbordbaren Holzwänden (O Halle), ein Rungenwagen und sämtliche Schienenwagen (S, SS). Gerade die drei letztgenannten Gattungen (R, S, SS) sind m. E. ein Muß für einen Modellbahngüterzug; nicht zuletzt, weil sie vielfältige, interessante Möglichkeiten der Beladung zulassen.

(weiter auf S. 16)



Bild 2. Dieses H0-Modell eines Om 12, wie er als Großserien-Modell unbedingt benötigt wird, entstand durch Umbau eines Om 21 von Roco; die Beschriftung stammt von Gaßner.

- Zu Tabelle 1/2 -

Bild 3. Ein Rungenwagen der Verbandsbauart im Modell. Basis für den Umbau war ein Piko-Wagen, bei dem die Bordwände niedriger geschnitten wurden und eine Holzverkleidung erhielten. Die Beschriftung ist wiederum von Gaßner, die Stammholz-Ladung entstand aus geschälten echten Zweigen.

- Zu Tabelle 1/2 -



Bild 4. Vor vielen Jahren hatte Trix ein maßstäbliches Modell eines Vh 14 im Programm. Mit Zurüstteilen von Weinert, neuen Türen (Fleischmann), neuem Fahrwerk (Roco) und neuer Beschriftung (Gaßner) entspricht der Wagen fast heutigem Fertigungsstandard; dennoch ist eine Neuauflage dringend erforderlich.

- Zu Tabelle 1/2 -