

2/87 Februar • ISSN 0723-3841
39. Jahrgang DM/sFr 6,50
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

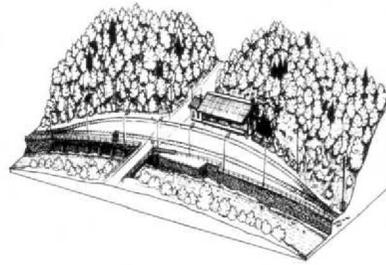
MIBA

Miniaturbahnen





Seite 47
Welche Tricks und Methoden man beim Selbstbau von Brücken anwenden kann, zeigt Leo Nawrocki in seinem Grundsatz-Beitrag.



Seite 38
Für Dioramen-Gestalter hat Hartmut Küster einige Vorschläge (nach DDR-Vorbildern) parat.

MODELLBAHN-GRUNDLAGEN

Der Güterwagenpark in H0	
Bestandsaufnahme und Vorschläge (2)	12
Die Brücke	
Selbstbau für Brückenbauwerke (1)	47

REVUE DER ANLAGEN

Endstation Kleinstadt	30
-----------------------	----

DIORAMENBAU

Viadukt „Nasse Delle“	36
Bahnhof Rabenau	38
Stützmauer Unterlauscha	39
Keine Entgleisung (Strab-Motiv)	44

SELBSTBAU

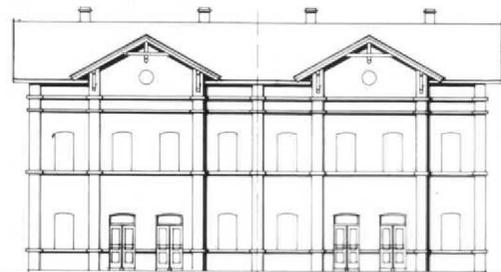
Die Beamten-Wohnhäuser von Rietlingen II	19
Tips zum Triebwagenbau (Ätzen)	26
Grundstock: Kibris „Eschbronn“ m. BZ	60

PLANEN + FAHREN

Lokalbahn St. Pölten–Kirchberg a.d.P.–Mank	
Die Mariazellerbahn (2)	68

PRÜFPROTOKOLL

Märklin miniclub – ICE im Kurztest	29
Die 56.20 als H0-Modell von Fleischmann	32
TEE-Gottardo als N-Modell von Hobbytrain	53
Die Mariazellerbahn von Roco im Kurztest	73



Seite 60
Pit-Peg zeigt, was man aus Kibris „Eschbronn“ (Bausatz) nebenbei alles basteln kann.

VORBILD

Mit Tempo 280 über die NBS	11
Katzenkopf und Sommerweg – Straßen in der Reichsbahnzeit	25

NEUHEITEN

Die Württembergische C aus Salzburg	34
Neue Bücher	35
Pola-Sägewerk in 1:22,5	43
Mitteleinstiegswagen von Roco	43
E 92 von Metropolitan	43
Electrotren-Wagen mit NEM-Kupplungsaufnahme	43
Kadee-Kupplung für Schmalspur-Fahrzeuge	43
Roskopf-LF 8	43
„Akku-Köf“ von Brawa	45
Dreiachsiger Hilfsgerätewagen von Metakit	45
Märklin-Umbauwagen und KK mit VK	66

JUGEND MIBA

Vom „Adler“ zur 120 001-3	54
So war's richtig: Auflösung Dreikampf 12/86	58
Malwettbewerb der Eisenbahnfreunde Kraichgau	59
Preisverleihung bei der DB	59

FOTO-PREISRÄTSEL

Gewinner aus MIBA 12/86	40
Auflösung aus 12/86	41

RUBRIKEN

Zur Sache	9
Panorama	10
Termine	42
Impressum	75

Seite 19

Typische Beamtenwohnhäuser in H0 baut R. K. Casanova für seine Länderbahn-Anlage „Rietlingen II“.



Titelbild: „Die Brücke“ – ganz bewußt so schlicht haben wir Leo Nawrockis imposanten Viadukt betitelt. Sein ausführlicher Baubericht beginnt in diesem Heft.



Nur Zubehör?

Bei der Niederschrift dieser Zeilen sind es noch exakt zwei Wochen, bis die 38. Internationale Spielwarenmesse ihre Pforten öffnet; wenn Sie diese Zeilen lesen, ist „die Messe“ für Hersteller, Handel und Fachpresse längst gelaufen. Gegenstandslos sind dann etwelche Spekulationen geworden, wie sie mit schöner Regelmäßigkeit ab Mitte Dezember aus der Gerüchteküche herüberwehen: Tod-sicher bringt dieser H0-Hersteller eine ganz normale G 8.1, jener hingegen ein stinknormales Bahnwärterhaus. Was dann tatsächlich kommt, ist doch eher die einzige B1'-Schlepptenderlok der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung von Ansbach-Gräfenroda (goldig!) und eine verniedlichte Adaption der Südgabel-Ranch (reizend!).

Was uns hingegen weiterhin fehlen wird, ist eben dieser stinknormale preußische Rangierbock, und eben jenes schlichte, ziegelgemauerte Bahnwärterhaus, wie es streckauf, streckab zu finden war und ist. Wenn uns die –jetzt vergangene – Messe eines Besseren belehrt haben sollte, nehmen wir unsere düsteren Vermutungen schon im nächsten Heft mit dem Ausdruck größter Befriedigung zurück; sollte dem nicht so sein, halten wir in dieser und der Nach-Messe-Ausgabe 4/87 einige Vorschläge für die Modell-Politiker der Hersteller parat.

Bereits in MIBA 1/87 haben wir unter dem Titel „Stiefkind Güterwagen?“ für die alltäglichen Typen und Bauarten plädiert; in Heft

4/87 rücken wir mit der G 8.1 eine Lokomotive ins Blickfeld, deren zeitgerechtes Großserien-Modell schon lange überfällig ist. Doch damit genug der Fahrzeuge: Das „rollende Material“ fährt über und unter Brücken der unterschiedlichsten Konstruktionen; es steht vor Betriebsgebäuden, die ebenso variantenreich wie nüchtern, zweckmäßig sind; diejenigen schließlich, die das Material und den ganzen Betrieb am Rollen hielten und halten, wohnen und wohnten in nicht minder typischen Häusern links und rechts des Schienenstrangs. Das sind nun beileibe keine revolutionären Erkenntnisse; dennoch meinen wir, daß es weiterer Anstöße in diese Richtung bedarf. Unter diesem Aspekt mögen Anlagengestalter und Hersteller die heutigen Artikel über „Die Brücke“, über die typischen Beamtenwohnhäuser (jawohl, schon wieder!) und, last not least, über das Betriebsgebäude von Pit-Peg sehen.

Wir haben das Wort „Zubehör-Hersteller“ in diesem Zusammenhang bewußt vermieden. Manchmal scheint es nämlich, daß seine historische Herkunft – als Blechhäuschen und Kugelbäumchen der alles durchrasenden Eisenbahn gerade eben zur seitlichen Garnierung gereichten – die Bedeutung dieses „Zubehörs“ bis heute, zumindest unterbewußt, unterbewertet hat.

Nur Zubehör? Nein: unabdingbarer Bestandteil einer jeden Modellbahn, die diesen Namen verdient.

mm

BD Stuttgart fördert Eisenbahnfan-Nachwuchs

Auf nachahmenswerte Weise versuchte die BD Stuttgart in den großen Sommerferien 1986 der Bundesbahn neue Freunde zu gewinnen. Als willkommene Abwechslung für große und kleine Kinder bot sie auf 20 Bahnhöfen zwischen Weikersheim und Ravensburg ein Schnupperprogramm an, das einen Einblick in den Bahnbetrieb geben sollte. Neben Stellwerksbesichtigungen und Mitfahrten auf einer Rangierdiesellok konnte vielerorts das „Entstehen“ einer Fahrkarte an der Datenstation verfolgt und ein Einblick in andere Einrichtungen der DB genommen werden. Außerdem besuchte die rollende Modellbahnschau der Bundesbahndirektion mit ihrer Modellanlage in einem Schnellzugwagen die Orte des Ferienprogrammes. Auch das Ausbesserungswerk Stuttgart-Bad Cannstatt öffnete für einige Tage seine Tore, und der Bahnhofsvorstand von Stuttgart Hbf lud zu Führungen durch den Bahnhof und sein neues Reisezentrum ein.

Neue Anschrift des Fremo

Der Freundeskreis Europäischer Modellbahner e.V. (FREMO) teilt uns mit, daß er seinen Sitz gewechselt hat. Alle Anfragen und Bestellungen bitte künftig an **Fremo, Postfach 14 67, 4700 Hamm 1** richten.

Denkmalschutz für Empfangsgebäude

Das Verwaltungsgericht Schleswig hat einen vorläufigen Schlußstrich unter einen Rechtsstreit zwischen DB und Landesamt für Denkmalschutz gezogen: Ab sofort stehen 14 Empfangsgebäude in Schleswig-Holstein unter Denkmalschutz, u. a. auch die Gebäude in Westerland, Husum, Eutin, Neustadt und Flensburg.

Service für Pendler

Bei der ÖBB kann sich der Reisende fast wie im Schlaraffenland vorkommen. An Werktagen (Mo.-Fr.) wird in einigen Zügen (zwischen Wiener Neustadt und Wien Südbahnhof) ein Frühstück am Sitzplatz angeboten. Zwischen 12,- und 16,- ÖS kostet das von einer Privatfirma auf Verkaufswagen angebotene Gebäck, Kaffee oder Tee kosten 16,- bzw. 14,- ÖS. Der Versuch läuft noch bis Frühjahr 1987.

Schi-Stra-Betriebsbuch gesucht!

Das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen besitzt einen funktions- bzw. betriebsfähigen Schi-Stra-Bus. Um ihn auch vorbildgerecht einsetzen zu können, wird ein Betriebsbuch benötigt. Die Museums-Leitung bittet daher Eisenbahnfreunde, die solche Original-Betriebsbücher besitzen, um Kontaktaufnahme, damit die Modalitäten für eine leihweise Überlassung besprochen werden können. (Tel. 02 34/ 49 25 16).

Unterstützung für Feldbahnmuseum

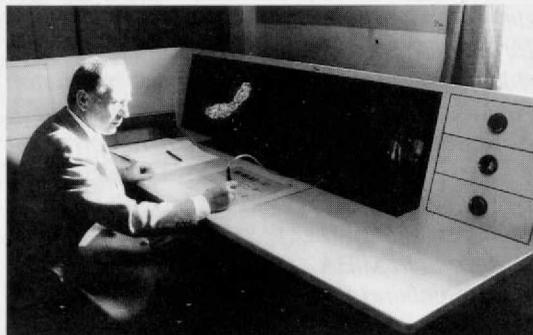
Im Oktober 1986 fanden sich einige Liebhaber von Feldbahnen und gründeten den Verein „Freunde des Feld- und Industriebahnmuseums e.V.“, das in Freiland (Österreich) beheimatet ist. Das Museum gibt es bereits seit 1965, es soll dem Besucher durch praktische Vorführung von 2 Dampfloks, 22 Verbrennungsmotorloks, 4 Elektroloks und 88 Wagen den Charakter einer Feld- bzw. Industriebahn nahebringen. Mitglieder sind im Verein natürlich willkommen. Interessenten schreiben an: FdFIM, Auwerk 27, A-3183 Freiland. Öffnungszeiten Museum: 15. 4. -15. 10. jeweils Sonntag von 9 - 16 Uhr.

Märkische Museumsbahn feierte Bahnhofsfest

Rechtzeitig zum letzten Bahnhofsfest 1986 konnte die Neuerwerbung der MME aufgestellt und zur Besichtigung freigegeben werden. Es handelt sich um eine meterspurige Dampfloks, die früher bei der Herder Hüttenunion in Dortmund beheimatet war.

Weiterer EStW-Typ vorgestellt

Rund 2000 Stellwerke stehen in den nächsten Jahren bei der Bundesbahn zur Erneuerung an. An ihre Stelle werden etwa 500 bis 700 elektronische Stellwerke treten. Nachdem die Siemens AG im Bahnhof Murnau ein EStW errichtet hat (siehe MIBA 11/86) stellte Mitte November Standard-Elektrik-Lorenz (SEL) sein elektronisches Labor-Stellwerk der Fachwelt vor. Vom Bahnhof Renningen an der Strecke Stuttgart-Weil der Stadt (KBS 790) aus steuert es den 10 km entfernten Bahnhof Magstadt - die bisherigen Spurplan-Stellwerke schaffen maximal 6,5 km. Abweichend von der Bauart Siemens arbeitet das SEL-Stellwerk mit kommerziellen Rechnern, wobei der Sicherheitsstandard über drei Mikroprozessorebenen der gleiche ist. Außerdem werden die Stellbefehle für Weichen, Signale und Fahrstraßen nicht per alpha-numerischer Tastatur, sondern mit einem elektronischen „Griffel“ unmittelbar auf den jeweiligen Punkt des Bildschirm-Gleisbildes bzw. eines normal gezeichneten Gleisplanes eingegeben. DVH



Mit Tempo 280 über die NBS

Der Leitartikel in MIBA 9/86 befaßte sich unter dem Titel „Vorbild NBS“ mit den ersten Fahrten auf der Neubaustrecke. Ich war einen Tag lang dabei, als die 103 003 und die 120 001 gemeinsam sieben Reisezug- und Meßwagen nach 5 km auf 200 km/h und nach weiteren 5 km auf 280 km/h brachten. Wie ein Geschoß kam die Garnitur aus dem Tunnel und jagte über die Mainbrücke. Am Vortag hatte man dasselbe mit 14 Wagen geübt. Der spätere ICE muß ja auch mittels zwei Triebköpfen 14 Mittelwagen auf dieses Tempo bringen. Und die ICE-Triebköpfe werden in ihrer Leistung niedriger liegen als eine 103 oder 120; sie sollen ja mit weniger Achslast auskommen.

Wer die jetzigen Meßfahrten in H0 nachstellen will, kann dazu seine alte Vorserien-E 03 nehmen. Allerdings hat beim Vorbild nur die 103 003 jetzt eine Getriebeübersetzung für dieses Tempo.

Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Kurz nach diesen Testfahrten stellte am 17. November 1986 der Hochgeschwindigkeitszug ICE (Intercity Experimental) mit 345 km/h einen neuen deutschen Geschwindigkeitsrekord auf der Schiene auf. ●



Bild 1. Im Meßwagen zeigt ein Monitor-Bild den Stromabnehmerlauf an der Fahrleitung. Das Foto entstand bei einer Geschwindigkeit von 22,8 km/h; bei hohen Geschwindigkeiten hätte sich der Stromabnehmer für eine Aufnahme zu schnell bewegt.

Bild 2. Mit 120 001 an der Spitze und 103 003 am Schluß jagt die Garnitur mit 280 km/h über die Mainbrücke. (Fotos: G. Scholtis)



Der Güterwagenpark in H0

Bestandsaufnahme
und Vorschläge (2)

von Stefan Carstens

Auf durchaus positive Resonanz stieß der 1. Teil dieses Artikels in MIBA 1/87, der sich mit den Güterwagen der Länderbahnen bis hin zur DB-Zeit um 1955 befaßte. Heute nun folgen die Bauarten, die in den Jahren 1965–1985 das Bild der Güterzüge prägten.

Ein weiteres Mal (nach „Stiefkind Güterwagen?“ in MIBA 1/87) sei den Herstellern, auch im Sinne der schon mehrfach geforderten „Modellpflege“, ein genaues Studium des Forderungskatalogs empfohlen.

Die Redaktion

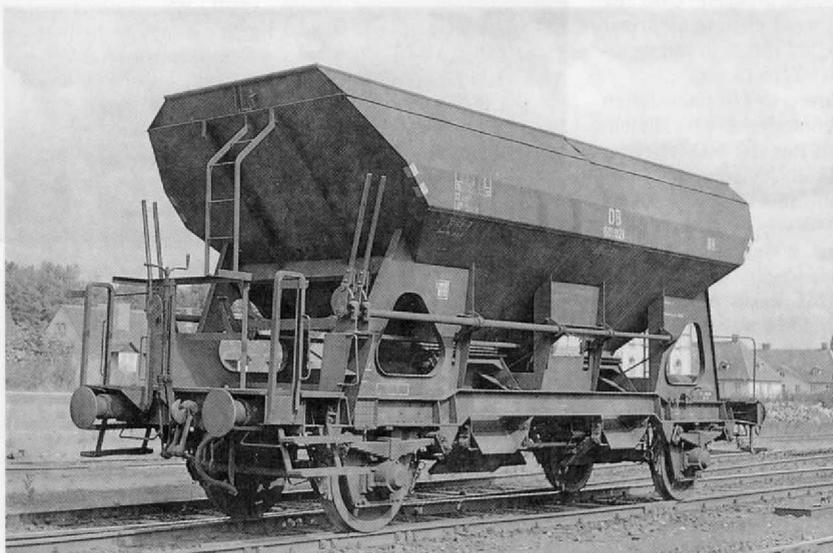


Bild 11. Der Otm 52 ist der erste Selbstentlade-Wagen der Deutschen Bundesbahn; sein typisches Kennzeichen ist der gekröpfte Längsträger.

(Foto: DB/Slg. Carstens) – zu Tabelle 3/4 –

Güterzug der Deutschen Bundesbahn (1960 – 1965)

Tabelle 5

Vorhandene Wagen	Nicht heutige Qualität	Bemerkungen
	Pwg pr 14 (f,m,p,t)	Konstruktionen überaltert, falsche Fahrwerke
Pwghs 54 (R)		
G 10 (F,L,m,r,t)		beim Roco-Modell Kastenstreben nach ÖBB-Vorbild
G 19 (R)		als Gr 20 beschriftet, falsches Sprengwerk
Gr 20 (F,m,P,r (s.o.),T)		
Gms 30(L)	Gm 39 (r)	falsches Fahrwerk
	Gmhs 53 (f,r)	ca. 1:85 bzw. etwas verkürzt
Gms (L,r)		
Gmms 56 (R)		
Glmehs 50 (M)		Ausführung mit Bretterverkleidung
Glmms 61 (R)		
Gllmhs 37 (R)		geringfügige Fehler im Wagenkasten
GGths 43 (R)		

Vorhandene Wagen	Nicht heutige Qualität	Bemerkungen
K 06 (F)		
Kmm 36 (T)	K 25 (f,r)	ca. 1:85 bzw. falsche Proportionen
	Kmmks 51 (m)	Konstruktion überaltert
	Klmmgks 66 (m)	Konstruktion überaltert
	Kds 54 (m)	Konstruktion überaltert
	KKds 55 (f)	ca. 1:85
Tmehs 50 (f,m,T)		
Om 21 (P,R,t)		Roco Om 21 ohne Handbremse mit falschem Sprengwerk
Omm 32 (L)		
Omm 33 (P)	Omm 34 (p)	als DR-Ommru 43 beschriftet für die Epoche falsche Tür, als DR-Ommru 44 beschriftet mit CSD-Beschriftung
Omm 39 (P)		
Omm 46 (p,T)		
Omm 52 (R)		falsche Langträger
Omm 53 (F)		
	Omp 50 (p)	falsches Fahrwerk
	Ommi 51 (m,t)	Konstruktion überaltert
	Off 52 (m)	Konstruktion überaltert
	Offs 55 (t)	Konstruktion überaltert
Offs 59 (F)		
	Otm 52 (t)	Konstruktion überaltert
Otm 70 (M,R)		
Omv 72 (M)		
OOt 42 (R)		
OOt 43 (L)		
	OOt 50 (f)	ca. 1:85
	R 10 (t)	Konstruktion überaltert
	Rmms 33 (f)	ca. 1:85, falscher Achsstand
Rlms 56 (m,R)		
SSy 45 (R)		
SSym 46 (L)		
	SSkm 49 (r)	
SSlms 53 (M)		
H 10 (f,M,P,t)		
Xlm 57 (Lima,m)		das Limamodell hat falsche Federgehänge falscher Langträger
	XXo 49 (f)	
	BTs 50 (t)	Konstruktion überaltert
	BTms 55 (f)	ca. 1:85
2achs. Kesselw. 22m ³ (R)		Nachkriegsbauart
2achs. Kesselw. 30m ³ (f,m,R)		Nachkriegsbauart
2achs. Kesselw. (P,t)		Vorkriegsbauarten
	4achsiger Kesselwagen (p,t)	Vorkriegsbauarten
Säuretopfwagen (P)		

Von den Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre gebauten Wagentypen sind die wichtigsten als Modell vorhanden. Dies gilt sowohl für den Gms 54 und Gmms 56, als auch für die O-Wagen, die aus Umbauten älterer Wagentypen entstanden sind. Außerdem ist auch der Rmms 56 im Modell vorhanden, so daß es ab dieser Epoche erstmals möglich ist, gut detaillierte

Rungenwagen im Modell einzusetzen. Die „Fehlliste“ für die frühen 60er Jahre ist somit mit der vorhergehenden Liste nahezu identisch. Lediglich ein Modell des Vmms 63 in heutiger Fertigungsqualität wäre wünschenswert, da dieser Wagentyp innerhalb weniger Jahre sämtliche alten Verschlagwagentypen abgelöst hat.

Gattung	Bemerkung	vorh. Typen (Hersteller)
Pwg	Güterzugpackwagen (wird kaum noch eingesetzt)	Pwghs 54 (R)
E	zweiachsige offene Wagen	E 035 (T), E 037 (r), E 039 (F)
E1-u	Mittenselbstentladewagen	E1-u 061 (L,M)
Eaos	vierachsige offene Wagen	Eaos 106 (L,Lima,M)
Ed/Fc	Selbstentladewagen	Ed 084 (t), Ed 090 (M,R)
Fz	Muldenkippwagen	Fz 120 (m,t)
Fad	vierachsige Selbstentladewagen	Fad 167 (f), Fad 176 (m)
Faals	sechssachsige Selbstentladewagen	Faals 150 (R)
Gs	gedeckte Güterwagen, 9, 28 m Ladelänge	Gs 204 (f,r), Gls 205 (l,R) Gs 212 (R), Gs 213 (m)
Gbs	großräumige gedeckte Güterwagen	Gbs 245 (m), Gbs 252 (R), Gbs 254 (R)
Hbis	Schiebewandwagen	Hbis 297 (Lima), Hbis 299 (f)
Ichqs	Universalkühlwagen	Ichqs 377 (f,T)
Ibbhs	Kühlwagen mit über 27 m ² Ladefläche	Ibbhs 398 (R)
Kls	Rungenwagen	Kls 442 (m,R)
Klm	ehem. X-Wagen	Klm 505 (Lima)
Lae	zweiteilige Autotransporteinheit dreiachsige Autotransporteinheit	Laaes 541 (F) Laes 542 (t)
Lbs	Behältertragwagen Behälter-/Containertragwagen	Lbs 578 (t), Lbs 584 (f) Lbs 598 (F,R)
Rs	Drehgestell-Flachwagen	Rs 680 (M), Rs 684 (F)
Rlmm/Sa	Drehgestell-Flachwagen mit kurzer Ladelänge	Rlmm 700 (R), Sa 705 (L)
Saa	Niederflurwagen „Rollende Landstraße“	Saas-z 690 (F), Saaks-z 702 (L)
Sdkms	Niederflur-Taschenwagen	Sdkms 707 (R)
Shimms	Haubenwagen	Shimms 708 (M,R)
Sanimms	Sechssachs. Haubenwagen	Sanimms 900 (F,R)
Sgjs	vierachs. Containertragwagen	Sgjs 716 (R)
Tms	Schiebedachwagen	Tms 851 (m)
Tbis	Schiebewand-/Schiebedachwagen	Tbis 870 (M)
Taes	Schwenkdachwagen	Taes 890 (M), Taes 887 (F)
Td	Selbstentladewagen mit Schwenkdach	Tds 928 (f), Tdgs 932 (R)
Tadgs	vierachs. Selbstentladewagen mit Schwenkdach	Tadgs 559 (Lima)
Tad-u	vierachs. Selbstentladewagen mit Klappdeckeln	Tad-u 961 (m)
Ucs	Staubbehälterwagen	Ucs 908 (m)
Uac	vierachs. Staubbehälterwagen	Uac 946 (f)
	2achs. Kesselw. 22 m ³ (R)	Nachkriegsbauart
	2achs. Kesselw. 30 m ³ (f,M,R)	Nachkriegsbauart
	2achs. Kesselw. (P,t)	Vorkriegsbauarten
	4achs. Kesselw. 40 m ³ (R)	für Laugen
	4achs. Kesselw. 60 m ³ (R)	
	4achs. Kesselw. 73 m ³ (m)	
	4achs. Kesselw. 77 m ³ (f)	
	4achs. Kesselwagen 88 m ³ (R)	
	4achs. Drucksilowagen (R)	
	Säuretopfwagen (P)	

Aus der Tabelle geht hervor, daß die wichtigsten modernen Güterwagentypen im Modell vorhanden sind. Lediglich ein 2-achsiger Hbis-Wagen mit Transportschutzeinrichtungen bzw. ein 4-achsiger Habiss der Firma Transwaggon wären als Modell wünschenswert. Daneben fehlen aber auch für die Epoche 70/80er Jahre wieder einige Spezialgüterwagentypen.

Hierbei handelt es sich fast ausschließlich um Wagen, die in den 50er Jahren entwickelt wurden. Im einzelnen sind dies der Fz 084 (früher Otmm 52), Fz 120 (früher Omimi 51), Kklm 440 b (früher Rms 31), Laekks 543 (früher Offs 60), Tms 851 (früher Kmmks 51), Lbs 578 (früher BTs 50) und Ucs 608 (früher Kds 54), um nur einige zu nennen.



Bild 12. Im täglichen Einsatz zwar selten, bei Ausstellungen jedoch üblich: der BTs 50 des DB-Museumsparks mit drei verschiedenen Behältern im Juli 85 im AW Hamburg/Harburg.

(Foto: Stefan Carstens)
– zu Tabelle 4/5 –

Bei dieser Gelegenheit sei noch erwähnt, daß das Bild 8 in Heft 1/87 (im 1. Teil dieses Artikels) am 8. 6. 86 in Rotenburg/Wümme aufgenommen wurde (Foto sc).

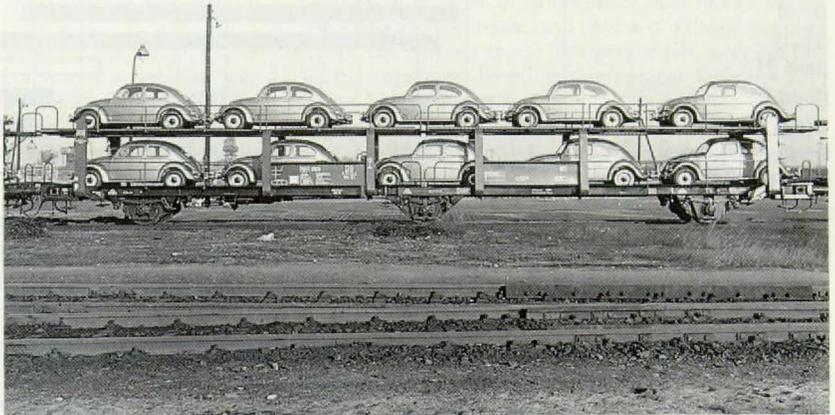


Bild 13. Eine Offs 55-Autotransporteinheit im Dezember 1955 mit für den Export bestimmten VW-Käfern (bei genauem Hinsehen ist eine amerikanische Stoßstange zu erkennen) im Hamburger Hafen.

(Foto DB, BD Hamburg)
– zu Tabelle 4/5 –

In dieser Tabelle sind noch einmal die wichtigsten Güterwagentypen, die im Modell fehlen, zusammengefaßt. An Hand der Darstellung wird sehr schnell deutlich, daß diese Wagen nicht nur in einer Epoche eingesetzt werden können (mit Ausnahme der Neukonstruktionen der Hbiss-Wagen, die aber mit Sicherheit für zukünftige Epochen noch geeignet sein werden), sondern epochenübergreifend eingesetzt werden können. Es wäre daher nur eine Aufgabe der Hersteller, die Wagen gleich mit der, oder besser gesagt mit den richtigen Beschriftungen anzubieten. Eine objektive Gewichtung dieser Tabelle erscheint sehr schwierig, da jeder Modelleisenbahner seine Favoriten hat, die er besonders dringend benötigt. Hinzu kommt, daß man einige der älteren Güterwagenmodelle durchaus zu ansprechenden Fahrzeugen machen kann (siehe auch die Serie „Güterwagen auf Maß gebracht“). So ist es

durchaus möglich, einen Om 12 aus einem Om 21 umzubauen oder einen Omm 37 aus dem Omm 34 von Piko.

Dennoch ergeben sich einige Prioritäten, wenn man einmal berücksichtigt, welche Beförderungsaufgaben zu bewältigen sind, und ob dies auch im Modell möglich ist. Dabei stellt sich dann heraus, daß z.B. bei den Rungenwagen ein sehr großes Defizit herrscht. Ähnliches gilt bei den S- und SS-Wagen. Diese Wagentypen sollten daher meines Erachtens ganz oben auf unserer Wunschliste für die Modelleisenbahnhersteller stehen. Nahezu gleich wichtig sind Verschlagwagen und Kühlwagen nach älteren Vorbildern. Und nicht zuletzt auch hier noch einmal die Bitte an alle Hersteller, Modellpflege zu betreiben, d.h. ältere (um nicht zu sagen sehr alte) Modelle aus dem Programm zu nehmen und durch überarbeitete Typen zu ersetzen.