

Neuer kleiner Begleiter von Modellbahn Union

Neuer Pwghs 54

Die Reichsbahn machte es im Kriege vor: Aus dem laufenden Programm zum Bau gedeckter Güterwagen wurde ein Güterzugpackwagen abgeleitet. Neben dem eingesparten Konstruktionsaufwand war dieses Mal auch ein Ziel, die Wagen leicht wieder als normale gedeckte Güterwagen herzurichten, wenn sie als Pwghs nicht mehr benötigt werden- das hat man dann auch bei 2/3 der Pwghs tatsächlich auch so gemacht. Einen ähnlichen Weg beschritt auch Modellbahn Union (MU), zusammen mit dem Gms 54 wurde auch der hier zu besprechende Pwghs 54 entwickelt. Fahrwerk, Dach und mit kleinen Änderungen auch den Wagenkasten konnte übernommen werden.



Foto 0: Werksfoto Pwghs 54

Vorbild

Mitte der 50er Jahre war es soweit: Die meisten neuen Güterwagen waren für 100 km/h zugelassen, die neuen Loks wurden immer schneller- aber es fehlten eklatant die zugehörigen Güterzuggepackwagen. Viele Güterzüge sollten 80 km/h und mehr fahren können. Die meisten vorhandenen Packwagen für diesen Zweck stammten noch aus der Länderbahnzeit, hatten schon mehr als 40 Jahre auf dem Buckel, waren aber nur für 65 km/h zugelassen.

Die Vorgängerbauart Pwgs 44, die 100 km/h fahren durfte, hatte einen grundlegenden konstruktiven Mangel: Die Federung der Wagen war für einen beladenen Güterwagen mit 20 t und mehr ausgelegt; der Wagen konnte aber nur mit 5 t beladen werden. So war die Federung hart und das Zugbegleitpersonal klagte über das Rütteln und Schaukeln des Wagens.



Foto 1: Pwgs 44 von Brawa

Um Abhilfe zu schaffen, mussten doch neue Pwgs her. Es sollten aber keine richtigen Packwagen werden, sondern auch die Option eines einfachen Rückbaus haben, denn der Strukturwandel zeichnete sich schon ab: Eines Tages braucht man in Ganzzügen gar keinen Pwg mehr; der Zugführer konnte auf der Lok mitfahren. Also griff man – wie beim Pwgs 44 – auf eine parallele Güterwagenkonstruktion zurück, diesmal auf den Gms 54, der in den AWs grade gebaut wurde. Anders als der Pwgs 44 bekam der neue Pwghs 54 eine besondere Inneneinrichtung mit Zugführerabteil und einer Toilette, die leicht wieder abbaubar waren. Die

Stromversorgung erfolgte über ein Kabel, das an die Lok angeschlossen wurde; auch die Heizung kam von der Lok. Im Bereich des Zugführerabteils bekam der Wagen je zwei Fenster, die praktischerweise aus dem laufenden Umbauprogramm „Ypsilon Gustav“ für die 3-achsigen Wagen stammten. Es sind die Fenster aus den Türen der Umbauwagen. Einen Mangel hatte der neue Wagen doch: Wenn die Ladetür geöffnet war, verdeckte sie das Fenster des Zugführers.

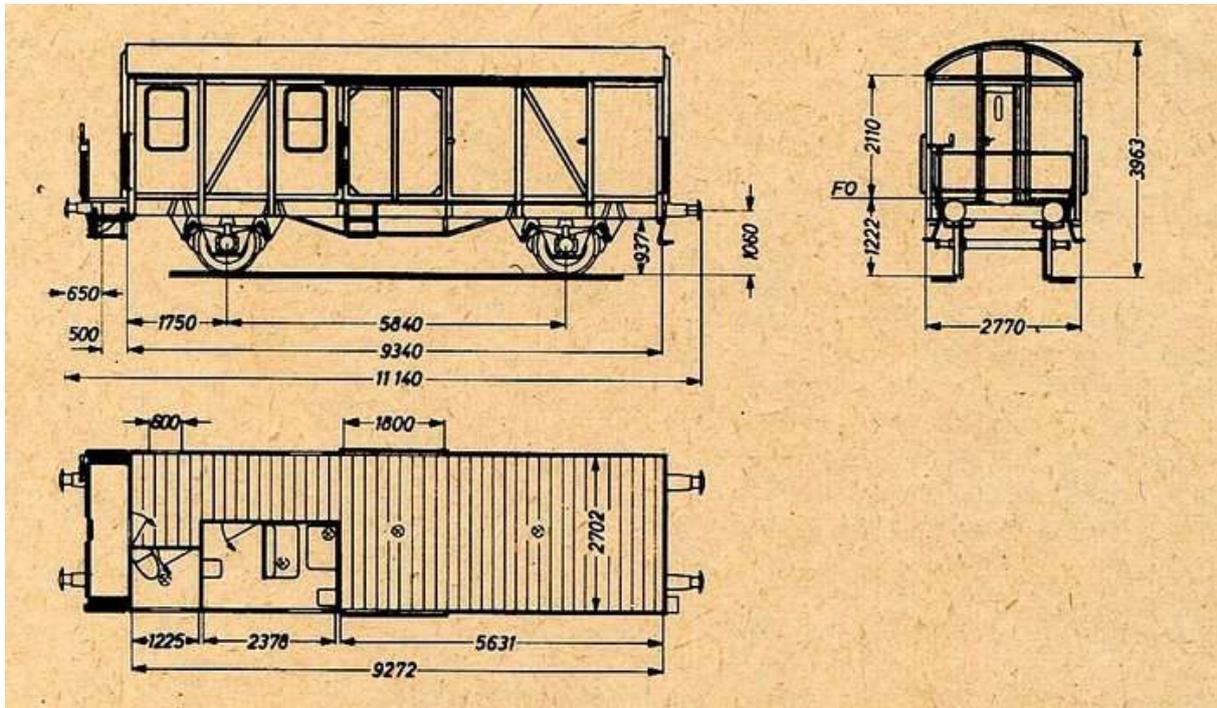


Foto 2: Skizze des Pwghs 54 (DV 939d, Ausgabe 1967)

1957 war es soweit: Das AW Fulda durfte einen Musterwagen bauen. Nach Erprobung und kleinen Änderungen fertigte das AW München-Freimann im laufenden Gms 54- Programm die neuen Güterzugpackwagen. Insgesamt 1.200 Wagen wurden gebaut. Als Spenderfahrzeuge kamen nicht nur die G 02 und G 10 in Frage, sondern auch die älteren Pwg pr 12 und 14. Viele Neubauten des Pwghs 54 bekamen zuerst das rote E-Schild für den Einsatz im Eilgüterverkehr. Erst spätere Lieferungen bekamen das Sonderzeichen nicht mehr. Nach 1970 brauchten immer weniger Eilgüterzüge einen Pwghs, weil immer mehr Güterzüge von Elloks bzw. Dieselloks gezogen wurden. Da konnte der Zugführer auf der Lok mitfahren. Die E- Pwghs 54 verloren so ihre besondere Kennzeichnung und konnten als normale Güterzugpackwagen auch im Nahbereich eingesetzt werden. Die Wagen trugen auf der Stirnseite bzw. Ladetür den Namen des Heimatbahnhofes. Im Laufe der Zeit wurden immer mehr Pwghs 54 überflüssig und konnten wie geplant zu Gms 54 umgebaut werden. Mehr als die Hälfte der noch vorhandenen Pwghs wurden umgebaut und Ende 1978 gab es nur noch knapp 200 Wagen, die vereinzelt noch weitere 20 Jahre Einsatz vor sich hatten. Knapp 200 Wagen wurden nach der Ausmusterung als Bahndienstwagen weiterverwendet.

Modell

Auch bei diesem Wagen gab es einen Vorgänger als Modell: Den Pwghs 054 von Minitrix. Er erschien schon 1974 und stand bis 2010 im Katalog. Ihn gab es mit drei Wagennummern, nur in einer kleinen Serie aus 1997 hatte der Wagen auch mal eine

Epoche III- Anschrift; er steckte in einer Güterzugpackung mit der E 93. Alle anderen Wagen hatten eine Epoche IV-Anschrift. Bei der letzten Auflage 1994 des Wagens bekam er eine Kurzkupplung spendiert. Das Modell zeigt den Wagen durchaus in Proportionen des Pwghs 54, war aber um 9 % zu kurz. Auch der Achsstand war um 3 mm zu kurz geraten.



Foto 3: Pwghs 054 von Minitrix

Den damaligen Möglichkeiten entsprechend hat der Wagen bei der Bremserbühne ein ziemlich dickes Geländer erhalten. Immerhin hatte der Wagen ein Sprengwerk, was reichlich dick erschien und zu groß geraten war, wie der Vergleich mit der Fahrzeugskizze (Bild 1) zeigt.



Foto 4: Pwghs 54 Minitrix re und MU li



Foto 5: Bremserbühne Minitrix li und MU re

Hauptmaße der Pwghs 54 in N

	1: 160	MU	Minitrix
Erstes Baujahr	X	2018	1974
LüP	69,8	68,4	63,5
Wagenkastenlänge	58,4	58,3	55,5
Achsstand	36,5	36,5	33,5
Türbreite	11,3	11,4	11,4

Den Umstand, dass der Pwghs 54 eng mit dem Gms 54 verwandt ist, machte sich auch MU zu Nutze. Auf Grund der engen Verwandtschaft mit dem Gms 54 wird auf die technischen Aspekte auf den Blog- Beitrag des Verfassers (Lit. am Ende) verwiesen.



Foto 6: Pwghs 54 für Eilgüterzüge



Foto 7: Pwghs 54



Foto 8: Inneneinrichtung Pwghs 54 von MU



Foto 9: Pwghs 54 von unten (unten Minitrix- oben MU)

Leider hat MU ein Detail übersehen: Die Bremserbühne ist beim Vorbild des Pwghs 54 um 6 cm breiter als beim Gms 54. In N wären das 0,4 mm. Man hat sich aber den Aufwand der Neukonstruktion an dieser Stelle gespart; denke, das ist noch ein akzeptabler Kompromiss.

Eine Besonderheit weist der Wagen trotzdem noch auf: Er hat eine Inneneinrichtung, die von außen nur zu erahnen ist. Beim Blick durch die Fenster kann man den Sessel und Tisch des Zugführers sehen. Auf dem Bild sind die Einrichtung des Zugführer-Abteils und das Klo zu sehen, soweit ich weiß, der erste N-Wagen mit einem nachgebildeten Klo. Von dem ist von außen nichts zu sehen, da die Klofenster milchig eingefärbt sind. MU hat natürlich das Klo-Rohr am Wagenboden nicht vergessen, was viele Mitbewerber bei ihren Personenwagen übersehen haben. Da der Wagen erst 1957 und später gebaut wurde, hat er einen Trittbügel unter der Tür, was zugleich eine Anregung für eine weitere Variante des Gms 54 (mit und ohne Bremserbühne) wäre. Erwähnenswert ist auch die Tatsache der Spurkranzhöhe aller Güterwagen seit dem Erscheinen des Omm 34: MU verbaut Räder mit 0,7 mm Spurkranzhöhe, ein Kompromiss aus Fahrsicherheit und Vorbildnähe. Nach NEM 310 sind in N Spurkränze zwischen 1,0 und 0,5 mm vorgeschrieben; die meisten Hersteller beharren noch auf dem 1,0 mm Spurkranz.



Foto 10: Kuppelabstand Pwghs 54 ab Werk

Einsatz auf der Modellbahn

Als Güterzuggepäckwagen kann er universell eingesetzt werden. In der Regel waren die Wagen direkt hinter der Lok eingestellt, auch schon wegen der Versorgung des Wagens mit Strom und Heizung. Als der Wagen gebaut wurde, hatte noch fast jeder Güterzug einen solchen Begleitwagen. Nur bei Übergabegüterzügen war der Wagen nicht erforderlich. Die Güterzugbegleitwagen waren in der Regel auf einem Rangiergüterbahnhof beheimatet und der Name des Rbfs war auf dem Wagen angeschrieben. Daher ist der Wagen ein Muss für alle, die auf der Anlage Güterzüge fahren, wenn als Epoche III oder IV gewählt wurde.

Mein Fazit

Wieder einmal mehr hat sich MU einem „normalen“ Güterwagen zugewandt, der beim Vorbild nicht grade selten war, sondern in den 60er Jahren bei der DB zum Alltag gehörte. Der Wagen wurde hauptsächlich im Binnenverkehr eingesetzt; bei Güterzügen von und nach dem Ausland blieb der Wagen an der Grenze mit der Lok zurück. Der Wagen wurde nur bei der DB gefahren, trotzdem gibt es noch Variationsmöglichkeiten: Zum einen kann der Wagen in allen Epochen auch verschmutzt oder mit Ausbesserungsflicken angeboten werden, zudem gab es die Variante mit 3 Fenstern auf einer Seite, mit fehlender Diagonalstrebe im vorletzten Feld der Außenwand. Man kann nur gespannt sein, was MU sonst so noch in der Mache hat: Angekündigt ist ja schon der gedeckte Fährbootwagen Tcefs 845 und der Omm 52. Dabei wird es sicherlich nicht bleiben.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens et al., Güterwagen Band 6 Bestände und Güterzuggepäckwagen, Fürstenfeldbruck 2011
BZA (Hrsg.), DV 939d, Ausgabe 1967, Minden 1967

St. Carstens, Güterzuggepäckwagen, MIBA Report, Fürstenfeldbruck 2012

K. Kosack, Der neue Gms 54 von MU, in: www.dm-toys.de/blogartikel/items (in Vorbereitung)

K. Kosack, Der kleine grüne Begleiter, in: www.dm-toys.de/blogartikel/items/der-kleine-gruene-begleiter.html