

## Neuer kleiner grüner Begleiter von Fleischmann



Bild 1: Beide Neuheiten Pwgs 41 von Fleischmann

### Vorbild

Da auch Güterzüge einen Zugführer brauchten, musste für diesen Beamten und zweckmäßigerweise auch für den Wagenmeister und Rangierer ein Wagen gebaut werden, der mehrere Funktionen erfüllen musste: Dienstplatz für den Zugführer und Wagenmeister, Aufenthaltsraum für Rangierer und Bremser und bei Bedarf auch Ladefläche für besondere Güter. Schon in den 80er Jahren des vorletzten Jahrhunderts wurden solche Wagen gebaut, die aus den Gepäckwagen für Personenwagen abgeleitet wurden. Nach und nach haben auch diese Wagen ihr Aussehen verändert und waren als Güterzug-Begleitwagen unverkennbar. Sie mussten in allen Güterzügen eingestellt werden, vorzugsweise gleich hinter der Lok.

Anfangs war allen Güterzug-Begleitwagen gleich, dass sie für den Zugführer einen erhöhten Sitz mit Ausblick über den Zug hatten, damit er im Fall der Fälle (z.B. Zugtrennung) ein Warnsignal für den Lokführer abgeben konnte. Bremstechnisch war die Höchstgeschwindigkeit auf 65 km/h begrenzt. In Preußen entwickelten sich die Güterzug-Begleitwagen von Wagen mit Stirnfronttür mit Überdach zu der kompakten Bauform nach Musterblatt IIa 13a, der dann später der meistgebaute Güterzug-Begleitwagen werden sollte. Von 1913 bis 1929 wurden rund 7.200 Wagen gebaut. Dieser Güterzug-Begleitwagen war recht langlebig: Erst 1972 wurden die letzten Pwg 014 bei der DB ausgemustert, bei der DR erst Ende der 80er Jahre. Ungefähr zur gleichen Zeit wurde bei der DB auch der Zugführer wegrationalisiert und der Lokführer bekam die Wagen- und Ladepapiere. Damit wurden die Güterzug-Begleitwagen überflüssig. Heute dürfte auch dies der Vergangenheit angehören, die Papiere werden elektronisch übermittelt. Anfangs waren die Güterzug-Begleitwagen braun gestrichen, ab Ende der 30er Jahre bekamen sie einen grünen Anstrich.

Erst Ende der 30er Jahre des letzten Jahrhunderts dachte man an eine Modernisierung der Begleitwagen nach und baute in einer kleinen Serie den Pwgs-38. Nach dem Anschluss Österreichs wurde der Bedarf an Begleitwagen dringender

und heraus kam der Pwgs-41, dem Vorbild des neuen Modells. Den gab es in drei Bauformen:

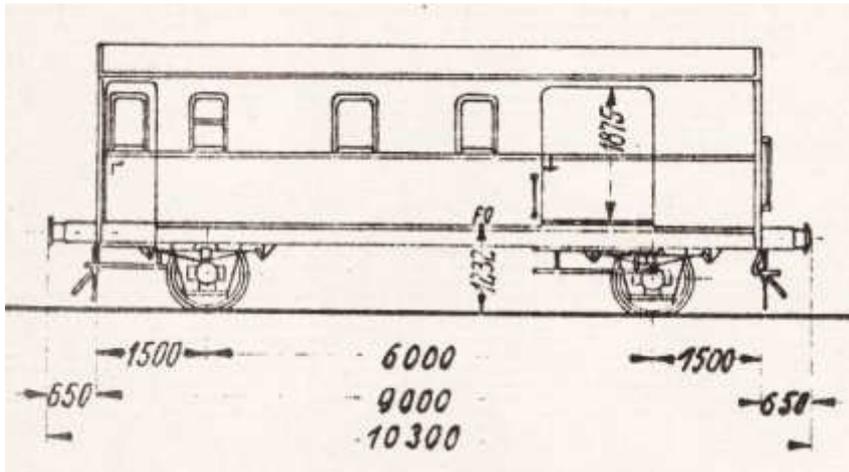
- Wagen mit windschnittiger Dachkanzel (Bj. 1940, 25 Wagen)
- Wagen mit vereinfachter Dachkanzel (Bj. 1941-1943, 198 Wagen)
- Wagen ohne Dachkanzel (Bj. 1941-1942; 464 Wagen)



**Bild 2: Vorbildfoto (in Linz/Rh- Einsatz Steilstrecke Linz-Kahlenborn), Foto: Internet**

Die Wagen wurden dem Nummernkreis 124 108 bis 124 907 zugeordnet, bei der Umzeichnung 1965 in 950 6 601 bis 950 6 855. Alle Wagen hatten eine Personenzug- und Güterzug-Bremse und waren für 100 km/h zugelassen. Wie ihre Vorgänger hatten die Wagen keine Übergänge. Der o.g. Umstand ermöglichte es, den Wagen auch im regulären Personenzug-Dienst einzusetzen. Der Pwgs-41 war recht langlebig: Erst in den 80er Jahren wanderte er langsam auf das Abstellgleis. Die letzten Wagen erlebten noch die DB AG. Nach dem Krieg verblieben etliche Pwgs bei den Nachbarbahnen, wie z.B. bei der SNCF, PKP, CSD oder ÖBB.

Rund 260 Wagen verbleiben bei der DB, die in den 50er Jahren eine Gelegenheit sahen, den Wagen für den Wendezugbetrieb mit der V 36 umzubauen. Hierzu wurden 16 Wagen hergerichtet. Das Hervorstechende war, alle Wagen hatten keine Dachkanzel und bekamen am Ende des Zugführerabteils 2 Fenster. Dahinter saß der Lokführer. Die meisten Wagen bekamen einen roten Anstrich. Auch auf Steilstrecken (z.B. Linz- Kahlenborn) wurde der Wagen als Steuerwagen eingesetzt.



**Bild 3: Vorbildskizze- Quelle DV 939d, Ausgabe 1946**

Auch Modernisierungen musste der Wagen mitmachen: So wurde das lange Trittbrett unter der Ladetür durch einen Steigbügel ersetzt. Auch die Dampfheizung war entbehrlich und wurde durch eine elektrische ersetzt. In Winterzeiten wurde noch ein kleiner Ofen zur Beheizung eingebaut, sichtbar an der Dachhütze. Auch die kurzen Leitern wurden abgebaut und dafür den Rücklichtträger in Richtung Puffern verlegt.

### **Das Fleischmann- Modell**

Güterzug-Begleitwagen sind ein „Muss“ für jeden Modellbahn- Hersteller. Nur: Die meisten Mitbewerber haben es bei einem Grundmodell belassen und dieses im Laufe der Zeit modernisiert oder in Farb- und Beschriftungsvarianten herausgegeben, aber nicht das Gehäuse verändert.

Nicht so Fleischmann: Seit 1973 haben sie einen Pwg im Programm. Den Anfang machte der DB- Pwg pr14, der seltsamerweise mit Schlusslichtern ausgestattet war (#8301). Dies war höchst überflüssig, lief doch der Güterzug-Begleitwagen immer an der Zugspitze und da machen Schlusslichter überhaupt keinen Sinn. Endlich nach 50 Jahren konnte sich Fleischmann dazu durchringen, den Pwg in Epoche III in DB-Version ohne Schlusslichter zu bringen. Dieser Güterzug-Begleitwagen hatte die bei der DB verbreiteten Diagonalstreben, wie im Modell dargestellt. Die letzte Variante ohne Schlusslichter erschien 2021.

Im gleichen Jahr kündigte Fleischmann seinen Pwgs 41, einer völligen Neukonstruktion an, die im Frühjahr 2023 ausgeliefert wurde. Offenbar wollte man keine „halben Sachen“ machen, sondern es erschien der Wagen mit vereinfachter Dachkanzel und ohne. Das sind auch die beim Vorbild häufigsten Varianten.

Hier ein Blick auf die Maßhaltigkeit der Fleischmann-Neuheit.

	Vorbild	1:160	Modell	Abweichung
LüP	10.300	64,4	64,4	0,0
Höhe Dachkante über SO	3.675	23,0	22,7	-1,3
Breite Wagenkasten	2.946	18,4	18,6	+1,1
Länge Wagenkasten	9.004	56,3	56,6	+0,5
Achsstand	6.000	37,5	37,3	-0,5
Ladetürbreite	1.500	9,4	9,3	-1,0

Wie man sieht, sind alle Abweichungen unter 1,5 Prozent und daher kann man den Fleischmann-Konstrukteuren eine gute Arbeit bescheinigen. Es folgen Fotos der beiden Bauarten:



Bild 4: Flm Pwgs 088 der DR rechts



Bild 5: Flm Pwgs 088 der DR links



**Bild 6: Flm Pwgs 041 der DB links**



**Bild 7: Flm Pwgs unten: oben DB unten DB**

Auch Arnold produzierte den Pwgs 041 ab 1976. Auch er hatte (überflüssigerweise) Schlusslichter, wie sein Fleischmann Vorgänger. Er hatte eine halb geöffnete Tür. Bis 2000 erschienen drei Varianten: Kurzzeitig als Ep III- Fahrzeug in einer Zugpackung mit der BR 75.4 bad. und zum 500. Jubiläum der Post als Postwagen. Letzterer war reine Fantasie. Hier Bilder der beiden Kandidaten:



**Bild 8: Arnold Pwgs 041 Ep. IV**



**Bild 9: Arnolds Pwgs als Pseudo-Postwagen**



**Bild 10: Arnold (links) und Fleischmann Pwgs 041**

Oben kann man die Fortschritte des Formenbaus in 46 Jahren gut erkennen: Zierlichere Griffstangen, besser ausgeformte Achshalter usw. Trotzdem grottenschlecht war der Arnold-Wagen aus 1976 nicht. Warum der Arnold-Wagen Schlusslichter hatte, wird sich heute nicht mehr ergründen lassen.



**Bild 11: Arnold und Flm Pwgs 041 von vorne**

### **Einsatz auf der Modellbahn**

Diesen Pwgs kann man in Güterzügen und Personenzügen (als Gepäckwagen) ohne Bedenken einsetzen. Hier gibt es vielfältige Einsatzmöglichkeiten, wie oben schon erwähnt. Es ist ein gelungenes Modell. Je nach Geschmack kann die ältere Variante mit Dachkanzel oder die jüngere ohne eingesetzt werden.

### **Fazit**

Gleich zu Anfang machte Fleischmann keine halben Sachen: Zum Start der Güterzuggepäckwagen bescherte sie uns gleich sechs Varianten, je zwei der DB und DR, sowie eine PKP- und ÖBB-Version. Vier der Varianten gehören zur Epoche III. Wie oben erwähnt, lassen sich noch viele weitere Varianten erstellen, wie z.B. Wendezug-Steuerwagen in rot- mit Neuauflage der roten Donnerbüchsen und natürlich weitere ausländische Varianten.

Im Moment ist das Angebot der Modellbahn-Industrie an Güterzug-Begleitwagen eher dürftig: Das aktuelle Angebot an Güterzug-Begleitwagen ist sehr überschaubar. Da der Modellbahner mindestens einen Güterzug-Begleitwagen sein Eigen nennen sollte, sollte er -sofern er noch keinen hat- bald zugreifen.

Klaus Kosack

Lit.: Carstens/ Scheller/ Westermann, Güterwagen Bd. 6, Fürstenfeldbruck 2011  
Carstens, Güterzug- Gepäckwagen, =MIBA- Report 1/2012, Fürstenfeldbruck 2012  
DV 939d, Ausgabe 1950, Wagenskizzen M 1:100, Reprint o.J.