



B 10525
 Deutschland € 12,-
 Österreich € 13,80
 Schweiz sFr. 23,80
 Italien, Frankreich, Spanien
 Portugal (cont) € 14,50
 Be/Lux € 13,90
 Niederlande € 15,00
 Dänemark DKK 130,-

DIE EISENBAHN IM MODELL

Mehr Wagen wagen



- Immer dabei: Güterzuggepäckwagen
- Zurückgeblieben: Die Bahnhofswagen
- Güterverkehr: Vielfältig verschmutzt

Bahnhofswagen
 Noch immer für was gut



Staubgutwagen
 Immer mit Spuren



Anlagenplanung
 Das Betriebswagenwerk



schnellenkamp modell



Treiser Pfad 1
35418 Buseck
Tel. 06408/3918
Fax 06408/501496
schnellenkamp@t-online.de

www.schnellenkamp.com

Wohl einer der schönsten Güterwagen im Maßstab 1:45 rollt an.

Schotterwagen Fac266



Auch Dienstschotterwagen genannt. Dieser Selbstentladewagen in geschweißter Ausführung wurde ab 1960 eingesetzt und ist auch heute noch, zum Teil bei Privatbahnen, zu sehen.

Ich fertige für Sie das Modell aus Kunststoff mit Metalldrehgestellen aus Zink-Druckguss. Das Modell ist hoch detailliert. Es besitzt eine komplett und fein dargestellte Bremsanlage. Die Räder laufen in Lagerbuchsen – die beweglichen Drehgestelle führen das Modell sicher im Gleis. Bei Lieferung montiert sind NEM-(Lenz)Kupplungen, Originalkupplungen liegen bei. Die LÜP beträgt 258,8mm.



Preis: 250,- € / Stück

Ich biete acht Betriebsnummern in Epoche III und drei Nummern in Epoche IV an. Ebenso gibt es eine unbedruckte Version. Die Drehgestelle sind auch lose im Doppelpack für 40,- € lieferbar.

Güterzuggepäckwagen zeigen als besondere Wagengattung immer ein spezielles Erscheinungsbild. Horst Meier skizziert nicht nur die Geschichte der Pwg, er gibt auch Tipps zur äußerlichen Gestaltung der ständigen Begleiter.

Foto: Horst Meier

Bahnhofswagen sind in der Hierarchie von rollendem Gut bei der Bahn so ziemlich ganz unten angesetzt. Als Modell bilden sie aber möglicherweise einen echten Hingucker. Wer seine Modelle besonders realistisch gestalten möchte, gönnt ihnen eine Alterung. Bei Staubgutwagen muss man dabei aber auf ganz besondere Spuren des täglichen Gebrauchs achten. Wertvolle Wagen wollen nicht nur im Modell gepflegt werden. Auch beim Original gibt es spezielle Betriebswagenwerke. Diese wiederum könnte man auch als Teil der Modellbahnanlage realisieren, wie der Anlagenentwurf von Ingrid und Manfred Peter zeigt.

Fotos: Horst Meier (2), Ingrid Peter



Warum – mein lieber, junger Freund – heißt es ‚Gepäckwagen‘ und nicht ‚Packwagen‘?, fragte mich vor sehr vielen Jahren Hermann Hoyer, genoss einen Moment lang mein ratloses Gesicht und fuhr dann fort: „Weil das Pack in den Sitzwagen reist.“ Die bei mir und allen Umstehenden augenblicklich ausbrechende Heiterkeit genoss der auch damals schon ältere Herr sichtlich. Natürlich hat es niemand der einst „jungen Wilden“ gewagt, aufmüpfig zu fragen, warum denn dann die Wagengattung Pwg heißt und nicht Gpwg. Denn die Weisheiten einer solchen Koryphäe stellt man einfach nicht infrage, das wäre ja Frevel gewesen, oder mindestens Majestätsbeleidigung ...

In der Tat ist es wohl so, dass die meisten Eisenbahnfreunde ihren Blick eher auf die Lokomotiven richten. Dabei geben erst die Wagen den motorisierten Zugpferden ihren Sinn, denn ohne ihre Beförderung würden Loks ja nur Lz verkehren; das wäre wohl beim Vorbild wenig sinnvoll und unter Modellbahnern sehr schnell langweilig.

Das vorliegende Spezial richtet daher den Blick auf alles, was hinter der Lok kommt. OK, „alles“ ist nun auch wieder übertrieben, das hätte die Grenzen des Heftes sicherlich gesprengt. Aber einiges, insbesondere wenn es als ungewöhnlicher Blickfang taugt, konnte durchaus berücksichtigt werden.

Die Pwg hatten wir ja schon. Aber auch Bahnhofswagen sind immer wieder einen Blick wert; natürlich nur, wenn sie herrlich

vergammelt auf einem abgelegenen Gleis stehen. Einen gepflegten Kontrast bilden dazu die Bahnpostwagen, denn sie repräsentierten das Unternehmen Post in der Öffentlichkeit. Deutliche Spuren des Ladeguts zeigen wiederum Zementsilowagen, Düngemittelwagen und ganz allgemein O-Wagen, deren Lackierung der Innenflächen nie lange hält, sodass der Rost freie Bahn hat. Speziell sind auch die schmalen Fährbootwagen und wenn es an den Transport von extra breiten und schweren Lasten wie zum Beispiel Transformatoren geht, sind die Lü-Begleitwagen Teil einer richtig großen Show.

Wer wagt, gewinnt ...

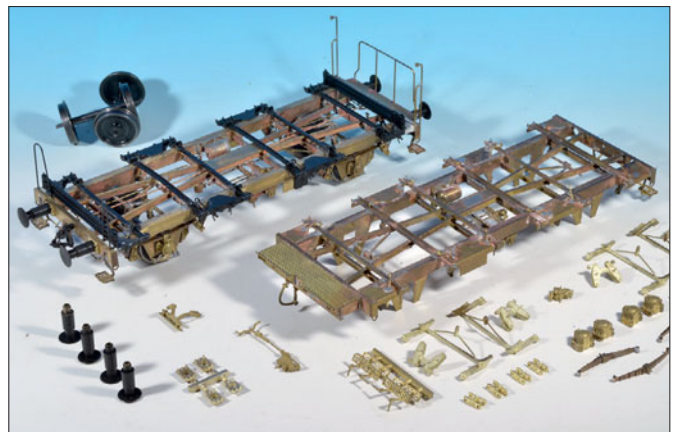
Wir haben aber nicht nur den Fokus auf besondere Wagen gelegt. Stets liegt den Beiträgen die Intention zugrunde, dass man sich intensiv mit seinen Modellen befasst. Das gilt nicht nur für die Baugröße H0, sondern vor allen Dingen auch für Modelle in der großen Spur 0, denn hier ist das Bastelpotential auch heute noch besonders hoch. Einen hohen Gewinn an Anregungen verspricht das Heft also allen aktiven Modellbahnern. Daher gilt unsere klare Empfehlung: Mehr Wagen wagen – meint
Ihr Martin Knaden



Zu den besonderen Wagen der Bahn gehören natürlich die Postwagen – aufgrund der Personalbesetzung zählten sie auch nicht zu den Güter-, sondern zu den Reisezugwagen. Michael Weiß gibt ab Seite 38 eine Übersicht zur Entwicklung der Bahnpost und die dabei eingesetzten Wagen, außerdem stellt er die jeweiligen Modelle vor. Foto: Michael Weiß

Für die Darstellung eines realistischen Betriebs auf der Anlage ist es manchmal recht nützlich, wenn die Wagenladungen ausgetauscht werden können. Wie sich dies bei offenen Mittelcontainern realisieren lässt, ist ab Seite 72 zu sehen. Foto: Horst Meier

Rechts: Manchmal dauert es einfach etwas länger, bis ein aufwendiger Messingbausatz fertiggestellt ist. So erging es jedenfalls Martin Knaden mit seinen beiden Modellen von Behältertragwagen – mehr dazu ab Seite 76. Foto: MK



Wagen mit lademaßüberschreitenden Frachten werden oft über Nebenstrecken umgeleitet – damit bieten sie auch auf beschaulicheren Modellbahnen eine willkommene Abwechslung. Michael Weiß stellt ab Seite 66 typische Beispiele beim Vorbild und im Modell vor. Foto: Michael Weiß





MIBA

SPEZIAL 125

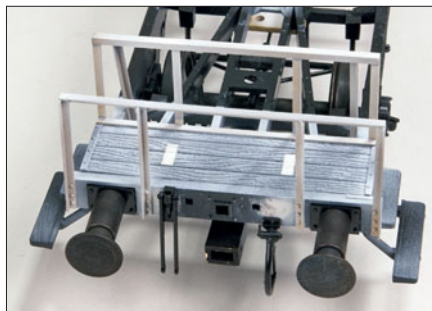
DIE EISENBAHN IM MODELL



Bis zum Beginn der 1970er-Jahre waren Güterzuggepäckwagen ein gewohntes Bild im Bahnbetrieb. Horst Meier stellt ab Seite 6 die wichtigsten Bauarten vor – immer mit einem Blick auf die entsprechenden Modelle.

Foto: Horst Meier

Bei Silowagen hinterlässt das Ladegut ganz charakteristische Spuren – wie sich dies im Modell nachbilden lässt, ist ab Seite 28 zu sehen. *Foto: Horst Meier*



Oft lohnt es sich, auch ein älteres Modell mit zusätzlichen feinen Details zu versehen. Gerhard Peter hat sich dazu ab Seite 86 einen schon etwas betagten Kesselwagen von OSM vorgenommen. *Foto: gp*

Der 3D-Druck eröffnet neue Möglichkeiten im Modellbau. Horst Meier zeigt dies ab Seite 62 am Beispiel eines Kühlwagen-Bausatzes von Wagenwerk. *Foto: Horst Meier*



INHALT

ZUR SACHE

Wer wagt, gewinnt ... 3

MODELLBAHN-PRAXIS

Bahnhofswagen 20

Nicht nur staubtrocken 28

So weiß, weißer gehts nicht 56

Eiskalt in 3D 62

Abgehoben und ausgeleert 72

Fast ein Neubau ... 76

Feuer und Flamme für den Modellbau 80

Fein aufgefrischt 86

Harzer Schmalspur-Cabrio 100

VORBILD + MODELL

Begleiter für die Güterzüge 6

Auf verlorener Post 38

Wagen-Wartungs-Wagnis 46

Übers Maß hinausgegangen 66

Ladeböden aus Stahl oder Holz 92

ANLAGENPLANUNG

Wagenwartung bei der ÖBB 52

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 106



Güterzuggepäckwagen beim Vorbild und im Modell

Begleiter für die Güterzüge

Schon früh wurden für Güterzüge spezielle Begleitwagen erforderlich, in denen das Personal mitfahren konnte – sie ergaben bis in die 1970er-Jahre ein gewohntes Bild. Horst Meier stellt die wichtigsten Bauarten der Güterzuggepäckwagen des Vorbilds vor – immer mit einem Blick auf die entsprechenden Modelle, die derzeit erhältlich sind.



Die wichtigste Aufgabe der Bahn ist es bekanntlich, Waren und Güter von A nach B zu bringen. Aufgrund der zunächst nicht oder kaum vorhandenen Konkurrenz durch Lastkraftwagen erfolgte dies auch bis in den letzten Winkel des Landes. Ganz gleich, ob es sich dabei um Stückgut oder Massengüter handelte – die Versorgung der Bevölkerung erfolgte durch die Bahn. Weil bei Güterzügen auch viel rangiert werden muss, damit Wagen zugestellt oder abgeholt werden können, musste das Personal eben im Zug mitreisen, weil kleine Bahnhöfen an Nebenstrecken oft nicht entsprechend besetzt waren.

Für Rangierer, Packmeister und nicht zuletzt den Zugführer, den „Chef von’s Janze“, musste daher der nötige Platz

Ein Pwghs 54 auf der Hunsrückbahn. Für den Einsatz auf Steilstrecken erhielten einige Pwghs 54 ein zusätzliches Fenster auf der Stirnseite. In diesem Fall lief der Wagen bergauf bei schiebender Lok am Zugsanfang, damit der Zugführer von hier aus das Gleis beobachten konnte.



geschaffen werden. Außerdem wurden oft noch Dienstgutsendungen befördert und der umfangreiche „Papierkram“ unterwegs erledigt. Daher waren ein Arbeitsbereich mit Tisch und Stuhl erforderlich sowie weitere Sitzgelegenheiten für die mitfahrenden Personale; ein Ofen sorgte in der kalten Jahreszeit für warme Temperaturen und diente zugleich zum Aufwärmen für Mahlzeiten. Und letztlich brauchte es auch ein Örtchen für anderweitige Geschäfte, sprich einen Abort. In der Zeit, als die Züge noch keine durchgehenden Druckluftbremsen besaßen, fuhren auf den Güterzügen noch viele Bremsr mit, die die zu befördernden Personale noch vergrößerten.

Zu Anfang verwendete man für diese Zwecke in der Regel ältere Personenzuggepäckwagen; davon dürfte sich wohl auch die offizielle Bezeichnung „Güterzuggepäckwagen“ (Pwg) ableiten – denn Gepäck wird in Güterzügen nur in Ausnahmefällen befördert. Die alten Wagen hatten oft nur eine Minimalausstattung und meist schon genügend Einsatzjahre auf dem Buckel. Im Laufe der Zeit entstanden jedoch spezielle Wagen für die begleitenden Mannschaften, die dazu von vornherein die entsprechende Ausstattung aufwiesen.

Außerdem erhielten diese Wagen erhöhte Aussichtskanzeln, um den Zug während der Fahrt beobachten zu kön-



Ein klassischer Güterzug der Epoche III ist hier mit der 94 613 im Weinheimer Tal auf der Weschnitzalbahn kurz hinter Tunnel 2 in Richtung Mörlenbach unterwegs. Der Pwghs 41 läuft hier nicht wie in der Regel üblich hinter der Lok, sondern wird am Zugschluss mitgeführt. Gerade bei Nahgüterzügen war dies gar nicht so selten – je nachdem, wie in den Bahnhöfen rangiert werden musste, konnte der Güterzuggepäckwagen auch einmal an das Zugende gelangen. Interessant ist auch der Hinweis über das Abziehen des Lichtsteckers beim Entkuppeln.

Foto: F. Baier, Sammlung HM

Unten: Die Bundesbahn beschaffte ab Mitte der 50er-Jahre noch einmal neue Güterzuggepäckwagen. Der Pwghs 54 entstand dabei auf der Basis des Gms 54 und hatte eine Bremserbühne, die durch eine Tür vom Dienstabteil aus zu erreichen war. Er war zudem mit rund 1200 Exemplaren ein häufig anzutreffender Pwg. Das Modell stammt von Roco.





Ein typischer amerikanischer Caboose am Ende eines Zuges, hier eine neuere Bauart („Steel Design“) mit asymmetrisch sitzender Aussichtskanzel. Bei vielen Bahngesellschaften waren aber auch noch lange ältere Typen mit hölzernem Wagenkasten im Einsatz.

Foto: Peter Roth

noch Werkzeug mitgeführt, um im Notfall kleinere Reparaturen durchführen zu können. Die Caboose wurden in den USA noch bis Anfang der 1980er-Jahre genutzt; heute sind sie durch ein elektronisches Kontrollgerät, das „End-Of-Train-Device“, ersetzt.

Begleiter hinter der Lok

Bei den deutschen Bahnen lief der Güterzuggepäckwagen fast immer am Zuanfang, weil die auszurangierenden Wagen in den Bahnhöfen meist von hinten abgezogen wurden. Auch waren die Pwg auf bestimmten Bahnhöfen stationiert und mussten jeweils dorthin zurückkehren. Wenn ein Güterzug zusammengestellt war, holte sich die Lokomotive vom Bereitstellungsgleis den Begleitwagen ab und setzte sich mit ihm vor den Zug. Nach Ende des Zuglaufs blieb der Güterzuggepäckwagen an der Zuglok, die ihn auf der Rückleistung wieder mitnahm und danach auch wieder im Heimatbahnhof auf dem entsprechenden Gleis für den nächsten Dienst bereitstellte.

Bei der DB stammten zu Beginn der 1950er-Jahre noch etliche Wagen aus der Länderbahnzeit mit teils sehr spartanischer Ausstattung. Den größten Anteil stellten die preußischen Bauarten Pwg pr 12 und Pwg pr 14; Güterzuggepäckwagen anderer Länderbahnen waren dagegen in deutlich geringeren Stückzahlen vertreten. Dies lag auch daran, dass die neugegründete Reichsbahn nach dem Ersten Weltkrieg in Ermangelung aussichtsreicher Neukonstruktionen Güterzuggepäckwagen nach (teilweise überarbeiteten) Normblättern der Länderbahnen bauen ließ. So wurde beispielsweise der Pwg pr 14 noch bis 1929 gebaut und entwickelte sich damit gewissermaßen zur Einheitsbauart ...

Den Pwg Pr 14 dürften die meisten Modellbahner dank der Modelle von Märklin und Fleischmann kennen. Seine erhöhte Dachkanzel und die leicht konisch zulaufenden Enden geben ihm sein charakteristisches Aussehen. Aufgrund des langen Zeitraums, in dem der Wagen gebaut wurde, gab es ihn in

nen – damit war der typische Begleitwagen mit seinem besonderen Erscheinungsbild geboren!

Ein kurzer Blick nach Amerika

In den USA bezeichnete man diese Art von Wagen als Caboose, in England heißen sie Brake Van oder Guards Van. Bei den US-Bahnen liefen sie immer am Zugende mit und hatten wegen der Besonderheit des amerikanischen Betriebs mit extrem langen Zügen, meist

eingleisiger Streckenführung und nur wenigen Signalen noch andere Aufgaben. So war unter anderem die vornehmlich wichtigste die Sicherung auf eingleisigen Strecken, falls durch einen Unfall oder ein Naturereignis das Gleis blockiert war. Außer mit Warnfackeln musste der Zugführer im Extremfall durch Knallkapseln, die er im ausreichenden Bremsabstand auf die Schienen zu legen hatte, den nächstfolgenden Zug warnen, damit dieser rechtzeitig anhalten konnte. Zudem wurde oft

Ein Blick in das Innere eines Caboose. Die Einrichtung mit festgeschraubtem Ofen über gepolsterte Werkzeugkasten bis zur erhöhten Aussichtskanzel war einfach und zweckmäßig.

Oft wurde auch die Post mitgenommen und während der langsamen Fahrt übergeben.



zahlreichen leicht unterschiedlichen Ausführungen und Varianten.

So besaßen die Wagen zunächst durchgehende Laufbretter und fast über die ganze Länge der Seitenwände laufende Griffstangen. Die großen Ladetüren waren noch mit Fenstern ausgestattet, die kleinen stirnseitigen Beobachtungsfenster waren noch vier-eckig. Im Laufe der Bauzeit wurden die Wagen von verschiedenen Herstellern gebaut und wiesen allein daher schon deshalb kleine Abweichungen (z.B. bei der Strebenführung) auf. Mit der Zeit entfiel das Fenster im Rolltor und die übrigen wurden von der Glasfläche her kleiner, man teilte sie einfach. Auch im Inneren kamen Änderungen und Verbesserungen hinzu wie Schränke, Spinde, Haken und elektrisches Licht.

Für die Bundesbahnzeit waren indes die Endfeldverstärkungen sowie die versteifenden Diagonalverstreben charakteristisch. Manche der Wagen wurden zudem ihrer erhöhten Dachkanzel beraubt. Man baute stattdessen herausstehende Erkerfenster zur Zugbeobachtung ein. Durch die Vielzahl der gebauten Exemplare hat vor allem der Pwg pr 14 lange überlebt – auch wenn wegen seiner zulässigen Streckengeschwindigkeit von nur 65 km/h bereits ab Anfang der 1930er-Jahre Nachfolgemodelle geplant und gebaut werden sollten.

Preußen-Pwg im Modell

Im Modell herrscht an Ausführungen kein Mangel – die Auswahl reicht hier von Einfachmodellen aus Anfangspackungen bis hin zum hochwertigen Messing-Metallbausatz. So mancher Modellbahner wird noch das ältere Modell von Fleischmann im Maßstab 1:85 im Einsatz haben. Auch wenn es damit etwas zu groß ausgefallen war und eine fest eingebaute Zugschlussbeleuchtung aufwies, konnte es durch die feine Ausführung mit den korrekten angeordneten Diagonalstreben als typisches DB-Fahrzeug der Epoche III gefallen. Es wurde im Jahr 2000 von einem genau maßstäblichen Modell abgelöst, das mittlerweile schon in mehreren Varianten mit und ohne Endfeldverstärkungen erhältlich ist.

Von Liliput stammt das Modell des badischen Güterzuggepäckwagens. Beim Vorbild schafften es rund 50 Exemplare als Pwg bad 21 einsatzmäßig noch in die Bundesbahnzeit.

Modell: R. Becker

Bezeichnung	Erstes Baujahr	Anzahl	Einsatz bis	Dachkanzel	LüP	Bauart
Pwg pr 12	1912	ca. 1.200	1972	ja	7.200	
Pwg pr 14	1913	ca. 7.000	1972	ja	7.200	
Pwg bay 13/21	1913	ca. 430	1971	ja	7.200	
Pwgs 38	1938	35	1983	ja	9.000	Stahlbauweise
Pwgs 41	1941	700	1995	z.T.	9.000	vereinf. Pwgs 38
Pwgs 44	1943	ca. 4.700	1973	nein	10.000	auf Basis „Bremen“
Pwg 09	1943/44	ca. 350	1965	nein	7.315	auf Basis USATC
Pwghs 54	1957	1.200	1995	nein	11.140	auf Basis Gms 54
Pwg(s) 88	1956	ca. 480	1994	nein	8.940	DR-Bauart



Ein typischer Güterzuggepäckwagen einer Länderbahnbauart war der Pwgi wü 09. Er hat schon die klassische Aufteilung zwischen Dienstbereich (hinten) und Frachtbereich (vorn). Auch eine erhöhte Dachkanzel gehört schon dazu, fehlen durfte auch nicht das Kleintierabteil, vorzugsweise für mitzunehmende Hunde. Modell: R. Becker

Das Märklin-Modell macht zwar auf den ersten Blick einen recht guten Eindruck, bei genauem Hinsehen wirken aber die Doppelschaken am Untergestell etwas störend. Auch das schon recht betagte Piko-Modell hat Endfeldverstärkungen und Diagonalstreben, es bildet einen Wagen mit Gasbeleuchtung nach. Es ist für sein Alter sehr gut detailliert und vergleichsweise preiswert, allerdings meist nur in DR-Ausführung erhältlich

Ab 2017 hat sich auch Brawa des Pwg Pr 14 angenommen. Diese Modelle lassen hinsichtlich der Detaillierung wirklich keine Wünsche mehr offen. Man muss jedoch Glück haben, wenn man sein persönliches Wunschmodell möchte – die Wagen sind oft bereits werksseitig ausverkauft, wenn sie in den Handel kommen. So kann ich hier nur ein Modell der frühen Epoche III zeigen, ohne Diagonalverstreben und mit gelben Anschriften.





Ein Märklin-Modell eines „frühen“ PwG pr 14 noch ohne die Diagonalversteifungen, die von der DB zur Verstärkung und Stabilisierung des Wagenkastens angebracht wurden.

Schon recht betagt ist dieses Modell eines PwG pr 14 mit Diagonalversteifungen von Fleischmann. Es war zwar recht gut detailliert, aber noch im Maßstab 1:85 gehalten und damit etwas zu groß – was hier aber nicht weiter auffällt.



Auf der Basis eines neueren Modells von Fleischmann entstand dieser PwG pr 14 mit Diagonalversteifungen, zusätzlichen Fensteröffnungen in den Türen und ohne Dachkanzel. Das kleine Erkerfenster steuerte Weinert bei, die Profile für die Verstärkungsdiagonalen sind von Makett erhältlich. *Modell: R. Becker*



Was heute bei der Detaillierung möglich ist, zeigt Brawa mit diesem Modell des PwG pr 14, hier in der DB-Ausführung der frühen Epoche III. Diagonalversteifungen fehlen zu diesem Zeitpunkt noch und die Beschriftung ist noch in Gelb ausgeführt.

Wer sich etwas Besonderes leisten will, kann sich den Messingbausatz von Weinert zulegen. Das von mir gebaute Modell weist die Diagonalstreben auf, welche schräg über das Toilettenfenster laufen. Der Wagenkasten ist bereits vorgekantet, was den Bau sehr erleichtert. Die Ecken des Wagenkastens sollte man verlöten, Verstrebungen und Zurrüstteile können mit Sekundenkleber aufgeklebt werden. Bevor man sich an einen solchen Bausatz heranwagt, sollte man schon Erfahrungen mit Metallbausätzen gesammelt haben!

Neuere Bauarten beim PwG

Doch zurück zum Vorbild. Die Nachfolgemodelle des begleitenden Preußen wurden wie schon erwähnt bereits für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt und mit Metallwänden konzipiert. Ihr Entwurf orientierte sich offensichtlich an den zur gleichen Zeit entstandenen Gepäckwagen für Personenzüge, worauf die stromlinienförmige Dachkanzel hinweist. Eine erste Vorserie – eigentlich eher Prototypen – wurde 1935 gebaut, die endgültige Bauserie fiel dann drei Jahre später etwas kürzer aus. Mit zunächst lediglich 35 Stück wurden aber bei weitem nicht die Zahlen des PwG Pr 14 erreicht. Auch der bauartähnliche Pwgs 41 wurde nur knapp 700 Mal gebaut. Bei beiden gab es ebenfalls wieder andere Fensteranordnungen und Dachkanzeln. Einige der Wagen hatten auch gar keine Kanzel, sondern nur ein durchgehendes Dach.

Modelle gibt es von Märklin/Trix sowohl mit als auch ohne Dachkanzel; in diversen Foren wurden seinerzeit die eigentlich vermeidbaren Fehler im Fahrgestellbereich heftig diskutiert. Für Verbesserungs- und Umbauvorschläge sei – dies gilt im Übrigen auch für alle anderen hier vorgestellten Modelle – auf den Band „Güterwagen 6“ von Stefan Carstens, Paul Scheller und Harald Westermann sowie den MIBA-Report über die Güterzuggepäckwagen verwiesen. Dort wird auf Bauarten, Abweichungen oder Modifikationen mit vielen Bildern genau eingegangen. Auch einige Umbauvorschläge werden detailliert beschrieben. Den Pwgs 41 gibt es zudem ebenfalls als Bausatz von Weinert.

Noch während des Zweiten Weltkriegs beschaffte die Reichsbahn mit dem Pwgs 44 einen weiteren Güterzuggepäckwagen. 1944 und 1945 entstanden immerhin etwa 4.700 Stück; er