

Modellbahn JOURNAL

B 14162
ISSN 0720-051X

III/1996
September

DM 14,50
sfr 14,50
öS 110,--



(Füllseite)

Inhalt

Modellbahn-Journal

Modellbahn-Epochen sinnvoll gegliedert: Aller guten Dinge sind 5!	6
Der Bahnhof von Müsch Holländische Modellbahner bauen ein Stück Eifelbahn	16
Modelle von Fulgurex und Model Loco perfektioniert Badische X b in drei Varianten	22
Wie aus einem Halbnuller ein N-ler wurde • Teil 2	26
(K)eine Schnaps-Idee! Von Modul zu Modul auf der N-Anlage des HEB	30
Eine Blechträgerbrücke im Selbstbau	36
Elektrisch in die Märkische Schweiz Eine H0-Anlage des Modellbahnclubs Jena-49 e.V.	40
4 Z-Modul mit einem Reiterhof Die Mädels vom Schreiberhof	46
5 Das Amphitheater von Arles in H0 Runder Römer	66
Die neue EJ-Verlagsanlage Quattro Stagioni • Folge 4: Gleisbau	70
Die Franzburger Kreisbahn Eine Lenz-Bahn im Modell • Teil 2	74
Jetzt als H0m-Bausatz von Weinert 99 7239: starker Brocken-Brocken	78
Vom Trans-Europ- zum Musik-Express Ein kleiner Rummelpfad belebt Modellbahn-Ecke	82
Wagenporträt: Schürzenwagen Neue Modelle von Märklin	88
6 Schnapstransport nach Ruhpolding	92
Tips & Tricks: Elektronik Schattenbahnhof – mit Fotozellen gesteuert	94
Gebäude-Selbstbau nach EJ-Vorbild	95
Hoch auf dem gelben Wagen Preiser-Postkutsche für Epoche II umgebaut	96

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	48
Schaufenster der Neuheiten	98
Modellbahn-Notizen	101
Mini-Markt	102
Fachhändler-Adressen	112
Impressum	114
Bücherecke	115
Bahn-Post	116
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117

Titelbild: Eine stromlinienverkleidete 03¹⁰ – Formschönheit und Eleganz, vereint in einer Lokomotivkonstruktion der Epoche II. So etwas findet man heute wohl nicht mehr! Jeder Zeitabschnitt hat eben seine Reize und besonderen Merkmale. Die Aufgliederung der einzelnen Epochen und ihre Umsetzung durch die Modellbahn-Industrie zeigt ab Seite 6 unser Hauptbeitrag über die Einteilung der deutschen Eisenbahngeschichte in fünf verschiedenen Epochen. **Abb.: MV-HS**

Editorial

Neulich im Eisenbahngeschäft: Kommt ein Kunde zur Türe rein und will wissen, wie viele Modellbahn-Epochen es gibt. "Sieben", sagt der Verkäufer, "die siebte ist die modernste." "Prima", meint der Kunde, "dann geben Sie mir mal bitte drei Loks und acht Wagen Epoche VII – Typ egal." Die gäbe es nicht, antwortet der Mann hinter dem Tresen, "die Epoche VII hat noch gar nicht angefangen. Die liegt irgendwo hinter Zweitausenddunneal". Warum er dann von sieben Epochen rede, will der Kunde wissen. Weil in einer Fachzeitschrift so viele genannt worden seien, gibt der Verkäufer Bescheid und fügt hinzu: "Die siebte Epoche ist die sechste." "Aber hoppla, warum denn das?" bohrt der Kunde nach. "Weil die erste die nullste ist beziehungsweise andersrum: die nullste die erste." "Aha", meint der Kunde verwirrt, "gibt es da auch Modelle?" Nein, eigentlich nicht, gibt der Verkäufer Auskunft, wahrscheinlich habe man sie deswegen so genannt: "Ist doch klar: null Modelle = Epoche null." Jetzt freut sich der Kunde: "So läuft das! Also gibt es in der Epoche I dann ein Modell, in der Epoche II zwei Modelle, in der III drei und so weiter. Bloß: Wenn ich mich so in Ihrem Laden umschaue, müßten wir jetzt ja in der Epoche tausend sein, so viele Schachteln haben Sie hier ..."

Nun ja, genug des Spielchens. Sie werden es sicher gemerkt haben: Diese Ausgabe des Modellbahn Journals befaßt sich gründlich mit dem Thema deutsche Modellbahn-Epochen. Auslöser dafür war die Neuauflage des seit Ende letzten Jahres vergriffenen Bandes "Vorbildgerechte Anlagenplanung I". Die darin enthaltene Epochen-Übersicht entsprach nicht mehr neuestem Stand, eine Überarbeitung war fällig.

Natürlich wollten wir die nicht einfach aus dem Ärmel schütteln. Etwas Fundiertes sollte es schon sein. Kurz einmal ein oder zwei neue Epochen kreieren, um damit Aufsehen zu erregen, kann schließlich jeder. Der oben erwähnte Schnellschuß eines ansonsten geschätzten Wettbewerbers war dafür ein eher abschreckendes Beispiel. Daß er dennoch momentan die Epochen-Diskussion wiederbelebt, kam uns gerade recht.

Kurz und gut: Ab Seite 6 finden Sie zehn Seiten lang alles Wissenswerte über Modellbahn-Epochen. Zusätzlich befassen sich die Seiten 96/97 mit der Post in den 20er und 30er Jahren als Modellbahnzubehör. Das, meinen wir, ist auch genug – obwohl man das Thema "Epochen" sicher auch in einem Sonderheft auswalzen könnte. So wichtig der Epochen-Gedanke für vorbildorientierte Modellbahner ist: Für die Wirkung einer Anlage kommt es weniger darauf an, ob eine Lok auch wirklich nur solche Wagen schleppt, die beim Vorbild tatsächlich hinter einer Maschine dieser Baureihe gelaufen sind. Wesentlich bedeutender sind die harmonische Gestaltung von Landschaft und Siedlungen sowie die farbliche Komposition Ihrer Anlage! Wenn sich gerade mal 20 Prozent beim Spiel mit der Eisenbahn nach Epochen richten würden, dann wären es schon sehr viele. Die große Mehrheit sendet kunterbunt alles über ihre Modellgleise, was ihnen gefällt. Und recht so – man will ja in erster Linie spielen, seine Schätze fahrend beobachten können und nicht eine Wissenschaft erlernen müssen. Auf Grund unseres Beitrags können Sie aber jetzt zumindest bei den "Wissenden" mitreden. Schreiben Sie uns ruhig auch einmal Ihre Meinung zum Thema "Epochen" und unserem Beitrag!

Ihre EJ-Redaktion

Aller guten Dinge sind 5

Seit gut 25 Jahren ist es üblich, die Modellbahnwelt zeitlich nach "Epochen" zu gliedern. Zunächst waren es deren vier, dann fünf, die zudem in Unterepochen geteilt sind. Nun melden sich Stimmen, die zwei weitere Epochen einführen wollen. Sie sollen die Nummern "0" und "VI" tragen. Ist dies sinnvoll? Das Eisenbahn-Journal hat einen eigenen Vorschlag erarbeitet und stellt ihn hier zur Diskussion.

Um es vorweg zu nehmen: Uns sind fünf Epochen genug. Sie sind für eine grundlegende Einteilung der deutschen Bahngeschichte völlig ausreichend. Unser Schema ist im wesentlichen auf Basis der Organisationsform der deutschen Bahn(en) gegliedert:

Zunächst die Phase der Länder- und Privatbahnen (bis 1885), die Epoche I. Sie beginnt 1835 und endet 1920 mit der Übernahme der Bahn durch das Deutsche Reich. Die Anhänger des 7-Epochen-Schemas teilen diese 85 Jahre übrigens vage in die Epochen 0 ("Frühzeit") und I.

Die darauf folgende "Reichsbahnzeit" lassen viele 1920 beginnen und 1945 enden. Logisch ist das nicht. Schließlich bestand die DR bis zur Gründung der DB, im Osten sogar bis 1993. Wir haben die Jahre von 1945 bis 1949 also der Epoche II zugeordnet – als Unterepoche (auch Periode) IId. Traditionell wird die Phase der Zweiteilung in DB und DR vor der Einführung von Computernummern 1968 bzw. 1970 als Epoche III bezeichnet. Danach folgt die Epoche IV. Logisch ist dies keineswegs, da für diese Trennung allein die Beschriftungsänderung an den Fahrzeugen ausschlag-

gebend war. Solche Maßnahmen hat es zuvor schon häufiger gegeben, ohne daß man gleich neue Epochen ins Leben gerufen hätte. Dennoch haben wir an der Epoche IV festgehalten – schlicht und einfach, weil sie sich eingebürgert hat.

Logisches Ende der Epoche IV ist aber nicht – wie oft verkündet – die Einführung des Orientrot als Anstrich für DB-Loks 1985 oder der Beginn des ICE-Verkehrs auf Neubaustrecken. Viel wichtiger, nicht nur für Modellbahner, ist die politische Wiedervereinigung Deutschlands 1990. Sie führte zur Verschmelzung von DB und DR und zur Durchmischung des Fahrzeugparks. Daher bezeichnen wir die Jahre 1985 bis 1990 als Unterepoche IVc und starten die Epoche V erst 1990.

Allzu eng sehen sollte man die Epochenabgrenzung jedoch keinesfalls. Sie dient geschichtsbewußten Modellbahnern als Stütze, welche Fahrzeuge zusammen einsetzbar sind – mehr nicht. Niemand sollte Skrupel haben, "falsche" Loks oder Wagen einzusetzen, wenn sie ihm oder ihr gefallen. Schließlich ist Modellbahnerei keine Hobby-Diktatur, sondern soll vollen Spaß rüberbringen!

Epoche I

Von den Anfängen 1835 bis 1920: Länderbahnzeit, in drei Unterepochen geteilt:

- **Ia**, erste Versuche, erste Strecken bis zur Gründung der ersten deutschen Staatsbahnen (erstes Eisenbahngesetz in Baden 1838, Bayern 1841 und Württemberg 1843). Lokomotiven tragen Namen: Adler, Saxonia, Badenia u.a.

- **Ib**, ca. 1845 bis 1880/90:

Blütezeit der Privatbahnen im Staatsbahnsystem, besonders in Preußen und Sachsen. Entstehung der Preußischen Normallinien, in Preußen seit 1863 vier Wagenklassen. Loks tragen Nummern und Namen, in Baden seit 1864 nur noch Nummern. Bekannte Baureihen: pr. G 3, T 3; bay. D VI.

- **Ic**, 1880/90 bis 1920:

Staatsbahnen nach der Übernahme der meisten Privatbahnen. Ab 1910 Deutscher Staatsbahnwagen-Verband (vereinheitlichte Güterwagentypen, Güterwagenanstrich nach preußischem Vorbild ab 1911 braun). Für Dampflokräder setzt sich rote Lackierung durch, reichsweit die vierte Wagenklasse. Im Ersten Weltkrieg fortschreitende Schwarzlackierung von Loks.

Wegfall der Loknamen in Sachsen ab 1892 (neues Nummernschema), Bayern 1894, Preußen 1895 (jede der 22 Direktionen ordnet für sich gattungsweise nach vorgegebenem Schema), Württemberg 1890, Oldenburg 1920. In Mecklenburg ab 1895 keine neuen Namen mehr.

Mit dem Ende der Monarchien (1918) verschwindet die entsprechende Eigentumsbezeichnung (z.B. "königlich") auf den Fahrzeugen. Erste Elektrifizierungen in Schlesien, Südbaden und Bayern.

Typische Triebfahrzeuge: wü. C und K; bay. S 3/6, G 3/4, PtL 2/2; pr. P 8, G 8, S 10, T 18; sä. XII H2; bad. IVh.

Bild 1: Modelle nach Vorbild der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn sind selten. Die Gützold-VT repräsentiert 50% der Lok, der Packwagen stammt aus einem z.T. noch erhältlichen Sachsenmodelle-Sonderset, der Bierwagen von Trix, der offene Wagen von Märklin.



In den Tabellen der folgenden Seiten ist verzeichnet, was im Juli 1996 an deutschen Triebfahrzeugen in den Katalogen der H0-Großserienhersteller verzeichnet bzw. als Neuheit angekündigt war. Zusätzlich aufgenommen wurden Fahrzeuge, die zwar offiziell nicht mehr lieferbar sind, bei Recherchen in führenden Münchner Spielwarengeschäften aber noch angetroffen wurden. Nicht berücksichtigt werden konnten Sonderauflagen, z.B. für Idee+Spiel oder die Märklin-Händler-Initiative.

Sonderserien sind *kursiv* gedruckt, Neuheiten 1996 unterstrichen. Mit einem Sternchen (*) gekennzeichnete Fahrzeuge erscheinen wohl erst im kommenden Jahr, mit zwei Sternchen (**) markierte sind ohnehin für 1997 angekündigt.

Firmennamen sind wie folgt abgekürzt:

M: Märklin
M^H: Einfachserie Märklin Hobby
R: Roco
F: Fleischmann
T: Trix
P: Piko
Ri: Rivarossi
L: Liliput/Bachmann
B: Brawa
G: Gützold
K: Klein Modellbahn

S: Sachsenmodelle
Li: Lima

Sonstige Zusätze:

Wt: Wannentender
Srt: Steifrahmentender
Llt: Langlauffender
Kab: Kabinentender
K-Staub: Kohlenstaubfeuerung
Nbk: Neubaukessel
Abk: Altbaukessel
Reko: DR-Rekolok

Lieferbare Triebfahrzeuge:

bay. S 3/6:	Ri
bay. P 3/5 H:	T
bay. G 3/4 H:	T
bay. Pt 3/6:	Ri
bay. Gt 2x4/4:	Ri
bay. D II /	
R 3/3:	Ri
bay. D XI:	T
bay. D XII:	T
bay. PtL 2/2:	T
bay. EP 3/6:	T
pf. P 5:	Ri
wü. K:	Ri
wü. T 5:	M
wü. T 9:	L
wü. Kittel-TW:	M, T
pr. S 10:	M, T
(pr. Hofzugwagen-Set)	
pr. T 9 ³ :	L
pr. G 8 ¹ :	F
pr. G 10:	R
pr. T 18:	F
pr. T 13:	K, I
pr. T 12:	M ^H
pr. T 16 ¹ :	F
pr. ET 831/832:	T
sä. XII H2:	P
sä. IV T:	G
bad. IVh:	L



Bild 2: Preußische Epoche IIc: Fleischmann-G 8' mit Güterzug aus der 94er Sonderreihe.

Epoche I in 1:87

Die Länderbahnzeit führt modellbahnerisch eine Randexistenz. Den meisten liegt sie wohl einfach zu weit in der Vergangenheit. Trotz der in der Regel attraktiven farbigen Lackierung ist das Angebot an Fahrzeugen eher dürrig. Gleiches gilt für Ausstattungsteile. Epoche-I-Lokomotiven und -Wagen erscheinen fast nur als Varianten von Epoche-II- und -III-Fahrzeugen – kein Wunder, schließlich müssen die Hersteller ja auf wirtschaftliche Stückzahlen kommen.

Modelle, deren Vorbilder schon in den zwanziger Jahren ausgemustert wurden, fehlen somit praktisch ganz im Großserienangebot. Ausnahmen bilden lediglich die längst vergriffenen "Adler"- und "Saxonia"-Züge von Trix bzw. Piko sowie die bayerische B VI von Märklin und Trix. Letztere ist in der Version als "Murnau" mit Torftender noch gelegentlich im Handel erhältlich. Doch das war's schon. Die Modellbahn-Epoche-I spiegelt daher de facto nur die letzten 10 bis 15 Jahre der Länderbahnzeit wider, und das in idealisierter Form, ohne die Auswirkungen des Ersten Weltkriegs zu berücksichtigen. Der Schwerpunkt des Großserienangebots liegt eindeutig bei der Königlich Bayerischen Staatsbahn. Trix und Rivarossi bieten immerhin zehn Lokbaureihen an, z.T. in verschiedenen Varianten. Hier und dort noch erhältlich sind auch die GIL 4/4 (Fleischmann-Sonderreihe) und die BB II (Roco). Was fehlt, ist immer noch eine schwere Schleppender-Güterzuglok wie die G 5/5 oder die G 4/5. Auch die Pt 2/3 (lief als BR 70⁰ bei DRG und DB) könnte eine Lücke schließen. Das Angebot an bayerischen Wagen (meist von Trix) ist im Vergleich zu anderen Bahnverwaltungen geradezu üppig.

Nicht ganz so gut dran sind die Preußen-Fans. Ihnen bietet Fleischmann zwar so gut wie jedes Jahr eine Länderbahn-Zugpackung – aber nur als Sonderreihe. In diesem Rahmen gab es bisher die P 8, P 10, G 4³, G 8¹, G 8², T 18, T 16¹ und T 3 sowie eine Menge Wagen zu kaufen. Das reguläre Angebot an preußischen Länderbahnwagen ist jedoch so gut wie Null. Auf Sammlerbörsen findet sich auch noch manchmal der Wittfeld-Akkutriebwagen von Liliput/Wien und die T 2 (= bay. PtL 2/2) von Trix. Was fehlt, sind neben der S 10² (bei Roco in DRG- und DR-Version), der T 14 und der G 12 (beide ex-Roco) typische Preußen wie die P 4, die G 3/G 4 oder die G 7. Auch eine T 14⁵ (von Roco in Epoche III angekündigt) wäre schön.

Knapp gehalten werden die übrigen Länderbahnen. Von Württembergern und Sachsen sind jeweils gerade zwei Fahrzeuge im Angebot,



Bild 3: Obwohl der Branchenriese im "Ländle" sitzt, werden auch Württemberg-Freunde recht kurz gehalten. Umso mehr erfreute sie der Kittel-Dampftriebwagen (Trix und Märklin). Der Bierwagen stammt, ebenso wie der Hundefänger-Gaggenau-Oldtimer, von Märklin.

dazu eine Sonderreihe. Bereits Geschichte ist die wü. Klasse C von Märklin und Roco. Beide sind aber z.T. noch im Handel erhältlich. Dies gilt auch für die Lok 2 der Württembergischen Nebenbahn AG von Fleischmann (ähnl. pr. T 3). Auf Tauschmärkten finden sich die wü. T 18 und eine frühere T 5-Version (beide Märklin). Für Sachsen-Freunde läßt die angekündigte 89² von Piko auf eine Variante als V T hoffen. Ein sinnvolles Modell wäre sicher die XIV HT (BR 75⁵), wohl auch die XI HT (BR 94²⁰⁻²¹). Beide Bahnverwaltungen ließen übrigens die preußische G 12 nachbauen, ebenso wie Baden ... Traurig schaut es in puncto Wagen aus: Vierachsige württembergische Reisezugwagen mit offenen Bühnen hat Märklin im Angebot, Schnell-

zugwagen gab es als Sonderset von Roco. Bei Güterwagen hält Märklin ein kleines Programm aufrecht. Zum 150jährigen Württemberg-Jubiläum im letzten Jahr gab es auch einige Varianten von Fleischmann, Trix und Sachsenmodelle in Sonderauflage. Personenwagen fehlen. Das Angebot sächsischer Wagen beschränkt sich auf Vierachser 1./2. Klasse von Piko und einzelne Güter-, meist Bierwagen.

Ganz kurz abhandelbar sind die übrigen Länderbahnen (Baden, Oldenburg, Mecklenburg) sowie die Reichseisenbahn Elsaß-Lothringen: Von Bedruckungsvarianten einiger Güterwagen abgesehen gibt es nichts. Sogar Liliput bietet die zur bad. IV h passenden Schnellzugwagen nur in DB-Ausführung an.

Bild 4: Bayern ist Trix-Land – zumindest in H0. Die hübsche Nebenbahngarnitur, mit der wir den Reigen der Epoche-Ic-Züge abschließen, stammt komplett aus Nürnberg.



Epoche I



Bild 6: In der Epoche IIb prägten noch viele ehemalige Länderbahnfahrzeuge das Bild der Züge, so die 74 (Roco) und die Güterwagen (Roco, Sachsenmodelle). Immer häufiger erschienen aber auch schon Einheitsbaureihen wie die 86 (links, von Gützold).

Bild 5 (ganz oben): Schaut aus wie Epoche I, ist es aber nicht: Nicht nur im Bereich der Gruppenverwaltung Bayern liefen während der Epoche IIa noch Fahrzeuge im Länderbahn-Look. Die ohnehin erst 1919 gebaute G 3/4 H ist zwar wie der Rungenwagen (beide von Trix) altbayerisch beschriftet, doch fehlt das "königlich" und auf dem Rautenwappen des Wagens die Krone.

Epoche II

1920 bis 1949: "Alte" Reichsbahnzeit, in vier Unterepochen geteilt:

- **IIa, Übergangszeit 1920 bis 1924, "Reichseisenbahnen":** Fahrzeuge noch in Länderbahnfarben und/oder mit Länderbahnbeschriftung. Nachbeschaffung von Länderbahnfahrzeugen. Saargebiet separat ("Eisenbahndirektion des Saargebiets", Numerierung nach preußischem Muster mit Zusatz "SAAR"). Seit 1923 vorläufiger Nummernplan, einige

Fahrzeuge mit neuer Nummer geliefert bzw. umgezeichnet.

- **IIb, DRG-Zeit 1924 bis 1937:** Seit dem 30. August 1924 reichsweites Unternehmen "Deutsche Reichsbahn Gesellschaft", bis 1932 Reparationspfand. 1925 neuer Nummernplan (ab 1926 verbindlich), im Prinzip bis heute maßgebend. Löst bis ca. 1930 Länderbahnbezeichnungen und -farben ab.

Ab 1928 nur noch drei Wagenklassen. Bau von Einheitsloks, Elektrifizierung in Bayern, Wagenneubauten. Messingbeschilderungen.



Bild 8 (links Mitte): Macht die Epoche IIc moralisch problematisch: Der Nazi-Adler am Führerhaus vieler Lokomotiven (hier der BR 50 von Roco).

Bild 9: Auch die Epoche IIc ist nicht sonderlich beliebt. Kein Wunder, zerbombte Häuser und Flüchtlingstracks sind nicht unbedingt das, was man auf seiner Modellbahnanlage sehen möchte. Dennoch ist die Sonderserie des "Hamsterzugs" von Trix werkseitig bereits ausverkauft.

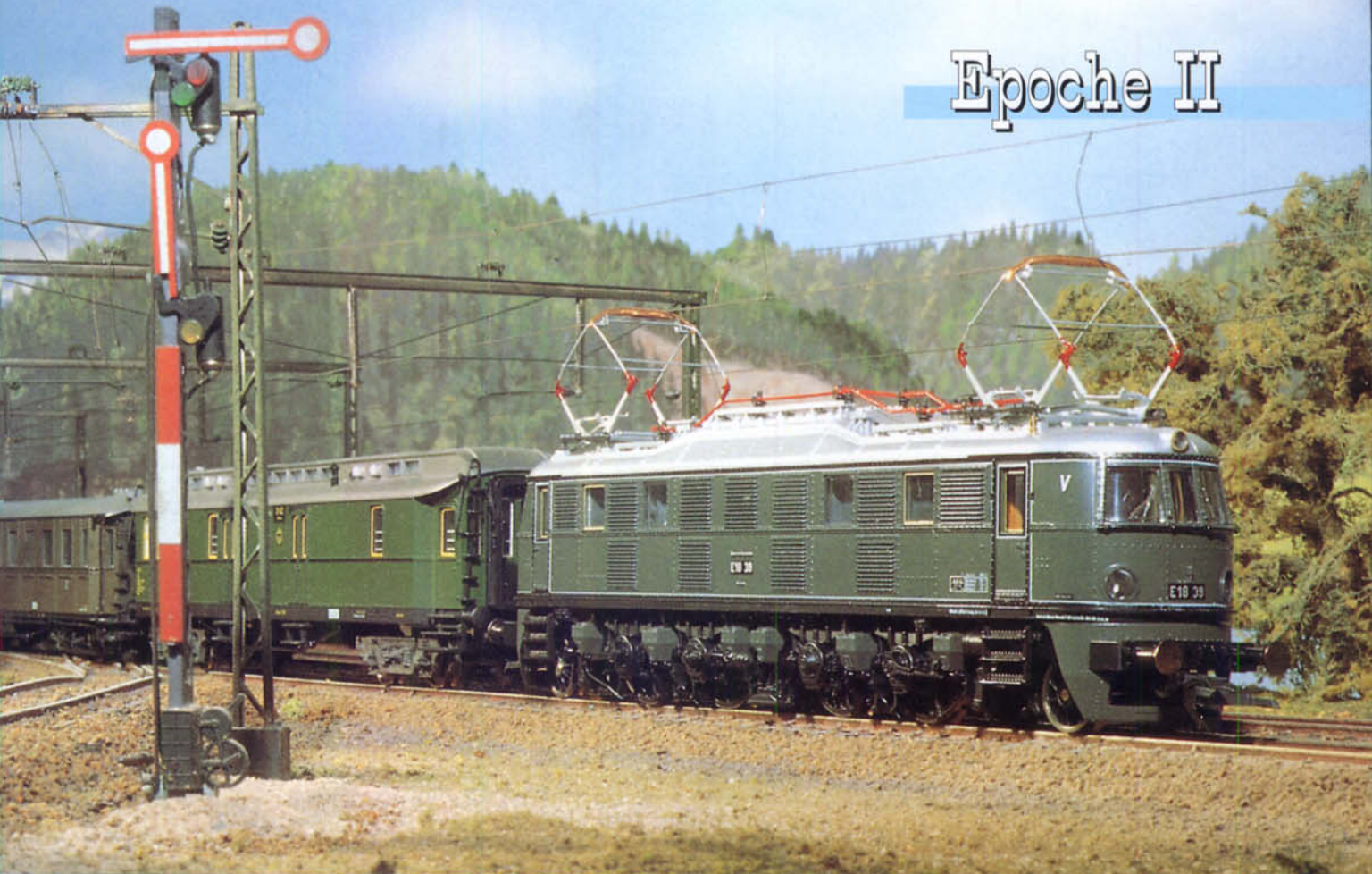


Bild 7: Zwei klassische Schnellzugloks der Epoche IIb begegnen sich im Riesengebirge: Die E 18 und die 01 (beide von Roco). Auch die Oberleitung paßt in die DRG-Zeit. Den ex-preußischen Postwagen stellt Fleischmann her, den ehemals württembergischen BC hatte Roco im Programm.

rung der Loks. Rheingold, Schnelltriebwagen, BR 05, E 18, Henschel-Wegmann-Zug. Saargebiet ab 1. März 1935 "Direktion Saarbrücken".

• IIc, DR von 1937 bis Kriegsende:

Seit Februar 1937 wieder in Staatseigentum. Ab 1938 offizielle Bezeichnung DRB, bei international einsetzbaren Wagen RIC-Beschriftung. Ab 1942 vereinfachte Be-

schriftung an Güterwagen ("DR" statt "Deutsche Reichsbahn" u.a.). Alu-Spitzziffern (1938) oder aufgemalte Anschriften bei Lokomotiven (ab 1941). Reichsadler mit Hakenkreuz auf Reisezugwagen und Triebfahrzeugen. Epocheprägende Fahrzeuge: Stromlinienloks, Kriegsloks. Österreichische und andere Loks mit DR-Nummer, auch uralte Rückführloks. Militär-, Laza-

rett-, Deportations- u.ä. Züge. Tarnung, Panzerung, Flakwagen.

• **IId**, Nachkriegs-DR bis 1949: Anschriften nach DRB-Schema mit Besatzungszone. Kriegsloks, Behelfspersonenwagen, beschädigte Gleisanlagen und Fahrzeuge, Flüchtlings- und Hamsterzüge, Ruinen. Saarland: ab 10. Januar 1947 "Saarländische Eisenbahnen".

Epoche II in 1:87

Schon wesentlich freundlicher als für den Länderbahn-Fan schaut die Modellbahnlandschaft für die Epoche-II-Anhänger aus. Das Angebot konzentriert sich zwar auf die Unterepoche IIb, also die klassische DRG-Zeit, sowie die Anfänge der IIc mit ihren eleganten Stromlinienfahrzeugen (Dampflokomotiven und Triebwagen). Auf der Suche nach Lücken scheint für die Hersteller jedoch auch die Unterepoche IIa interessant zu werden. Zudem erschienen einige Wagen-Sonderserien in Beschriftung der Nachkriegs-Unterepoche IId. Mittlerweile gibt es von den meisten der wichtigen Länderbahn- und Einheitsdampflok-Baureihen Modelle der Epoche II. Vieles, was noch fehlt, kann auch mit etwas Bastelgeschick und Verbeck- oder Gaßner-Beschriftungssätzen aus Epoche-III-Loks umgebaut werden. Dies gilt auch für viele Wagengattungen. Bei anderen Typen ist ein Erscheinen als DRG-Version nur eine Frage der Zeit, so die Fleischmann-03. Manche Baureihe dürfte auch nur vorübergehend aus dem Programm genommen worden sein und überarbeitet wieder erscheinen (z.B. die Trix-38⁴ oder Rocos BR 58). Vornehmlich auf Sonderserien angewiesen sind dagegen die Freunde der elektrischen Traktion. Die wichtigsten Elloktypen finden sich zwar im Epoche-III-Angebot der großen Hersteller, doch offenbar lohnt es sich nicht, die Loks auch im DRG-Look ins Programm zu nehmen. Eine Ausnahme bildet Roco mit seiner E 18, E 91 u.a.

Echte Angebotslücken bestehen vor allem bei früheren Länderbahn-Lokomotiven. So fehlen neben den unter Epoche I angeführten Baureihen z.B. die badischen Typen Xb (92²⁻³) und Vlc (75¹⁰⁻¹¹, früher bei Liliput/Wien im Programm) sowie die 75⁹ (bei Märklin nur in Länderbahn) und die württembergische T 3 (89³⁻⁴). Nicht nur an Sachsen ließe sich wohl die imposante Schnellzuglokomotive der Reihe 19⁰, ex s.a. XX HV (als Großserienmodell) verkaufen. Eine beim Vorbild weit verbreitete Maschine ohne Modellnachbildung ist auch die DRG-Umbaulokomotive 56²⁻⁸. Schmerzlich vermißt werden bei DRG-Freunden Triebwagen, vor allem die "Fliegenden" SVT. Vielleicht kann sich ja Liliput zu einer Neuauflage hinreißen lassen ... Passabel bestückt ist mittlerweile der Wagenpark. Allerdings klaffen bei Reisezugwagen noch weite Lücken, insbesondere bei solchen nach Länderbahn-Vorbild, die damals das Bild der Züge prägten (Preußen außer Abteilwagenpärchen und Oberlicht-Schnellzugwagen, Bayern außer Lokalbahnwagen und Schnellzugwagen, Sachsen außer Windberg-Aussichtswagen, alle Württemberger, Badener usw.). Anders dagegen der Güterwagenpark. Hier hat sich Fleischmann in den letzten Jahren als Anbieter interessanter und hervorragend detaillierter Modelle profiliert. Doch auch die meisten übrigen Hersteller haben ihr Programm auf diesem interessanten Sektor ausgebaut.

Lieferbare Triebfahrzeuge:

01:	R	89 ⁶⁻⁷ :	Ri
01 ¹⁰ :	L**	89 ⁸ :	Ri
03 ¹⁰ :	M, F	89 ⁷⁰⁻⁷⁷ :	F
17 ¹¹ :	R	91 ³⁻¹⁸ :	L
18 ³ :	L	92 ⁵⁻¹⁰ :	K, T**
18 ⁴ :	M, Ri	94 ⁵⁻¹⁷ :	F
18 ⁵ :	Ri	95:	P
38 ² :	P	96:	M, Ri
38 ¹⁰⁻⁴⁰ :	F	98 ³ :	M
39:	F		(Ptl 2/2),
50:	F, R		R, T
52:	L(Wt)**,	98 ⁴⁻⁵ :	T
	G (Wt+Srt)	98 ⁷ :	R
53 ³ :	F	98 ⁸ :	R
54 ¹⁵⁻¹⁷ :	T	E 05:	T
55 ²⁵⁻⁵⁶ :	F	E 18:	R
56 ²⁰⁻²⁹ :	F, G (K-Staub)	E 19:	M
57 ¹⁰⁻³⁵ :	R	E 32:	M ^H
59:	Ri	E 44 ⁵ :	R
61:	Li	E 70 ² :	M, T
62:	L*	E 71:	R
64:	F	E 91 ⁴ :	R
71 ³ :	G	V 3201:	T
73 ⁰⁻¹ :	T	VT 133	
74 ⁹ :	R	(Wismar):	M
77 ¹ :	Ri	VT 135:	T
78:	M, F	VT 137:	L**
80:	R	ET 87:	T
85:	M	ET 165:	Li
86:	G	ET 194 11:	T
89 ⁹ :	F	Kö 1:	B
89 ² :	P	Köf II:	B



Bild 11: Die MCI-Behelfspersonenwagen hielten sich bei der DR lange. Hier eine Garnitur aus früherer Sachsenmodelle-Produktion mit einer BR 92 von Trix. Von dieser ist für Ende dieses Jahres ein Nachfolgemodell angekündigt.

Bild 10 (ganz oben): Auch in der Epoche IIIa konnten die beiden deutschen Bahnverwaltungen nicht auf Länderbahnfahrzeuge verzichten. Hier ein rein preußischer Schnellzug der DR. Die Lok BR 17¹¹ mit ihrem charakteristischen roten "Wimpel" am Führerhaus ("Lok in persönlicher Pflege") stammt von Roco, die Wagen von Fleischmann.

Epoche III in 1:87

Breit gestreut wie sonst nirgends ist hier das H0-Angebot – besonders für die DB und die Unterepoche IIIb. Allerdings holt die DR mittlerweile kräftig auf. Kein Wunder: Viele Modellbahnfreunde kennen die sechziger Jahre noch aus eigener Erinnerung. Zudem eignen sie sich wie sonst keine andere Epoche für ein trautes Nebeneinander aller drei Traktionsarten sowie von Länderbahn-, Einheits- und Neubauloks. Entsprechend gering sind die Lücken. Bei den Dampflok sind praktisch alle wichtigen Baureihen auf dem Markt. Allenfalls einige interessante Splittergattungen könnten (neben den in Epoche II genannten) noch als fehlend angemeldet werden – so die BR 66, die Kondens-52er (einst ein beliebtes Piko- bzw. Gützold-Modell) oder die skurril wirkende Franco-Crosti-Lok 50⁴⁰. Doch ob sich für sie auch genügend Interessenten finden?

Anders die Lage bei Elektro- und Dieselloks: Nachdem sie lange Jahre im Roco-Programm war, ist die E 16 schon seit einiger Zeit daraus verschwunden – hoffentlich nicht für immer! Gleiches gilt für die E 44⁵, die E 60 und die V 90 sowie für die E 04 von Märklin. Auch für die

Freunde der E 44 wird's knapp: Die Roco-Lok ist Auslaufmodell, die von Fleischmann nicht mehr die Jüngste.

Neue Nachbildungskandidatinnen wären wohl in erster Linie die E 75, die E 63, die E 93 und die V 65. Andere Lückenloks (wie die E 52, die Serien-V 160 und die Köf III) lassen sich leicht aus Epoche-IV-Modellen umbeschriften. Attraktiv wäre sicher auch die E 10¹² in Beige/Rot, doch dürfte diese Variante nach dem Erscheinen der Bügelfalten-110 bei Roco nicht lange auf sich warten lassen.

Mangel herrscht (wie immer) bei den Triebwagen. So sind z.B. die für die DB-Epoche III charakteristischen Diesel-"Eierköpfe" nicht in H0 vertreten. Bei Elektro- und Akkutriebwagen herrscht ebenfalls starker Nachholbedarf.

Wie das Lokomotiv- ist auch Wagenangebot strukturiert. So sind Reisezugwagen der Unterepoche IIIa kaum zu finden. Umso erfreulicher, daß Liliput zumindest die hochelegante blaue Garnitur des Henschel-Wegmann-Gegenzugs und die Schürzenwagen im Angebot hat.

Anders die DDR-Reichsbahn: Hier bietet sich Industrie und Bastlern noch ein weites Feld. Die auf dem Markt befindlichen Lokomotiven und Triebwagen sind sämtliche Bedruckungsvarianten von DRG- oder DB-Maschinen. DR-typische

Epoche III (DR)

1949 bis 1970: In zwei Unterepochen geteilt:

- **IIIa**, 1949 bis ca. 1955: Dampfbetrieb, demontierte Strecken und Einrichtungen. Erste Neubaudampfloks.

- **IIIb**, ca. 1955 bis 1970: Beginn der Wiederelektrifizierung (erster elektrischer Zugbetrieb 1. September 1955), Rekoloks und -wagen, Doppelstock- und Neubauwagen. Neubau-Dampf- und -Elloks, E 11, E 42, V 60, V 180, V 100, VT 2.09.0.

Lieferbare Modelle:

01:	R	89 ⁶² :	F
03:	M	91 ³⁻¹⁸ :	L
17 ¹¹ :	R	92 ⁵⁻¹⁰ :	K, T**
38 ¹⁰⁻⁴⁰ :	F	93 ⁵ :	R**
39:	E	95:	P
50:	R, F	E 17:	B
52:	L (Wt)**	E 42:	B
	G (Wt+Srt)	E 94:	B
56 ²⁰⁻²⁹ :	E, G	V 36:	Li
62:	L*	V 240:	G
64:	F	ET 165:	Li
78:	F	VT 137	
80:	R	"Vindobona": L**	
89 ⁰ :	E		

sche Fahrzeuge fehlen bis auf die Schleppenden-T 3 von Fleischmann (89⁶²) und die Vorserienlok V 240 001 von Gützold. Wunschträume blieben bisher vor allem Neubaudampfloks wie die BR 23¹⁰, 50⁴⁰ und 65¹⁰ sowie Umbaumaschinen wie die BR 22 und die Reko-50er und -52er. Eine wichtige Variante wäre auch die DR-44er mit Öl- bzw. Kohlenstaubtender.

Allerdings können die Reko-03 und -41 sowie die 01⁵ aus Epoche-IV-Modellen von Piko umbeschriftet werden (z.B. mit Schildern von Rupert Kreye, Harsum). Dieselloks und Triebwagen wie die Brawa-Produkte BR 201, 106 und 172 oder die Gützold-106 und -118 dürften mit einiger Sicherheit demnächst in Beschilderung der Epoche III vorgestellt werden.

Ähnliches gilt für Elloks: Als Epoche-V-Lok ist die 142 alias E 42 von Piko und Brawa angekündigt. Da dürften die E 11 sowie Varianten ohne und mit Computernummer nicht lange auf sich warten lassen. Altbaumaschinen, die als DB-Fahrzeuge existieren, werden in der Regel ohnehin auch als DR-Variante produziert.

Eines zu tun gibt es noch bei den Wagen, obwohl DR-Versionen bekannter Modelle derzeit erfreulicherweise hoch im Kurs stehen. DR-Neubau- und Rekowagen finden sich im Angebot von Piko und Sachsenmodelle.

Epoche III



Epoche III (DB)

1949 bis 1968, in der (ex-)französischen Besatzungszone bis 1952 SWDE. Saar bis Ende 1956 eigenständig (ab 4. Januar 1951 "Eisenbahnen des Saarlandes").

Aufzuteilen in zwei Unterepochen:

- **IIla**, 7. September 1949 bis 1956: Zwei Stirnlampen, drei Wagenklassen. Dampf dominiert, Neubauloks, erste Neubau-E- und -V-Loks, erste 26,4-m-Wagen, Umbauwagen, neue Güterwagen. VT 08, VT 10.5, VT 95, VT 98.

- **IIlb**, ab 1956 bis 1968: DB-Emblem ("Keks"), 2-Klassen-System, Verdieselung, Elektrifizierung. Immer weniger Dampfloks, Verschwinden der Länderbahnfahrzeuge bis auf wenige BR E 10/40, V 60, V 100, V 200, VT 11.5 usw.

Bild 12: Eine der letzten württ. C im Einsatz! Gemäß der Epoche IIIa besitzt die 18 128 (Märklin) nur zwei Spitzenlichter und keinen DB-Keks. Der Zug (Liliput) führt noch drei Wagenklassen.

Lieferbare Triebfahrzeuge:

01:	R	55 ²⁵⁻⁵⁶ :	F	92 ⁹⁻¹⁰ :	K, T**	V 100 ¹ :	R
01 ^{Nbk} :	F	56 ²⁰⁻²⁹ :	F, G	93 ³ :	R**	V 140:	M**, T**
01 ¹⁰ :	L**	59:	Ri	94 ⁵⁻¹⁷ :	F	V 160 ⁰ :	B
03:	F	61:	Li	95:	P	V 188:	Li
03 ¹⁰ :	Ri ^{ADK**}	62:	L*	98 ³ :	M, R	V 200:	R
	Li ^{Nbk**}	64:	F	98 ⁸ :	R	V 200 ¹ :	M
18 ¹ :	M	65:	F	E 03 ⁰ :	Li	V 300:	Li
18 ³ :	L	74:	M ^H , R	E 10 ¹ :	B	Kö I:	P, B
18 ⁴ :	Ri	77 ⁰ :	Ri	E 10 ¹² :	M ^H (nur im Set)	Köf II:	B
18 ⁶ :	Ri	77 ¹ :	Ri	E 17:	R	ET 30:	Li
23:	R	78:	M, F	E 18:	R	ET 85:	R
24:	M ^H , F	80:	M, R	E 19:	M	ET 91:	R
38 ² :	P	81:	M ^H	E 41:	R	ET 182:	Li
38 ⁴ :	T	82:	P	E 44:	R, F	VT 11 ⁵ :	R
38 ^{10-40, Lit.} :	F	85:	M	E 69:	F	VT 25:	L**
39:	F	86:	M, F, G	E 70:	M, T	VT 95:	F
41 ^{Nbk} :	R	89 ⁵⁻⁷ :	Ri	E 94:	M	VT 98 ⁵ :	B
44:	R	89 ⁸ :	Ri	V 36:	T, Li	Klv 60	(Turmtriebwagen): B
50 ^{Wt} :	M, F	89 ¹⁰⁻⁷⁷ :	E	V 80:	Li		
52 (Wt):	M, G, L**	91 ³⁻¹⁸ :	L				

Bild 13: Während für die DR Modelle von Neubauloks fehlen, sind die der DB recht gut vertreten. Hier eine BR 82 (Piko) beim Einsatz auf der Hafenbahn.





Bild 14: Das beige/türkisfarbene Lackierungsschema prägt neben der Computernummer die Fahrzeuge der DB-Epoche IVb. Dampfloks gibt es keine mehr, dafür die BR 111. Für die noch aus der Vorkriegszeit stammende 311 sind die Tage schon gezählt, doch auch die einstige Parade-Diesellok 221 wird bald aufs Abstellgleis wandern (alle Loks von Märklin, die Wechselstrom-311 von Brawa).

Bild 15: Bis 1975 hielten sich die Schnellzugloks der BR 012. Hier hat sich zu Beginn der 70er Jahre (Epoche IVa) eine dieser mächtigen Maschinen (Märklin) mit einem Schnellzug ins Altmühltal verirrt. Im Hintergrund scheint gerade eine Schnaufferl-Rallye stattzufinden – die Autos stammen jedenfalls noch aus der Zeit, als die 01¹⁰ noch stromlinienverkleidet war.



Epoche IV (DB)

1968 bis 1990: Ab der Einführung von Computernummern, aufzuteilen in drei Unterepochen:

- **IVa**, 1968 bis 1977: Letzte Dampfloks, Popwagen.
- **IVb**, 1977 bis 1985: Dampffreie DB, ozeanblau/beiges Farbschema, letzte Altbaueloks, letzte V 200 und VT 12, letzte Vorkriegs- und Umbauwagen.
- **IVc**, 1985 bis 1990: Neubaustrecken, Farbschema Triebfahrzeuge Orientrot mit Lätzchen, IC-, IR- und Nahverkehrsfarben. Roter DB-Keks. ICE, 120, 628.

Lieferbare Triebfahrzeuge

003:	M	194 ⁵ :	R
011:	M	211:	M, F
012:	M, R, L**	212:	M, F
038:	M ^H , F ^W	215:	R
041:	M	216 ⁰ :	B
044:	M	216:	M
050 ^{Kab} :	M, R	217:	T
082:	P	218 ² :	F
103 ¹ :	M, F, R, Li	220:	M, R
110 ⁰ :	Li	221:	M, F
110 ¹ :	M, R	260/261:	M, B, F
110 ³ :	B	311:	P, B
111:	M, F, R	323:	B
114:	M ^H	333:	R
118:	M	382:	B
120 ¹ :	M	515:	M
120 ¹ :	M, F	601:	B
132:	M ^H	614:	F
139:	B	628 ² :	M, R
140:	R	798 ⁹ :	R, F, T
141:	M ^H , R, F	795:	M ^H
150:	R	Klv-Fahr-	
151:	M, F, R	leitungs-	
152:	T	meßwagen:	B
160:	M	Klv 96	
163:	M ^H	(Propan-	
181:	T	gaszug):	B
184:	T	Klv 53	
181 ² :	R	(Rottenkraft-	
194:	M	wagen):	B