

DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 14162
ISSN 0720-051 X

Modellbahn JOURNAL

September
III/1999



75 Jahre DRG: 12 Seiten Modellübersicht
Firmenporträt: Roco und die Reihe 310
Zukunftsweisend: Modellbahn im Internet



(Füllseite)

Inhalt

Modell

Großer Modell-Bilderbogen zum Gründungsjubiläum: 75 Jahre DRG	6
Das EJ-Firmenportrait: Roco	18
Die österreichische Reihe 310 von Roco Felix Austria	22
Anlagenbericht 1: Sommerausflug nach Hundling – der Zweite	26
Anlagenbericht 2: Amerikanische Waldbahn Campus 4	
Reichsbahn-Sachsen selbstgebaut Der Reisezugwagen Cd (Sa21)	38
Anlagenbericht 3: Hessische Impressionen	40
50 Jahre Eisenbahnfreunde Breisgau: Auf Exkursion in Kirchberg	62
T 3-Umbau nach Vorbild der DR-Maschine 89 6207: Traum-Dampfer	70
Serie „Preußische Impressionen“: Der Güterschuppen von Hecklingen	74
Anlagenbau: Endmodul mit Wasserfall	78
Leseranlage Kompromisslos lang	86
Tips & Tricks: Waggon-Pediküre	91
Digitips: Märklins-Digital-Meßwagen	92
Im Test: Steuersoftware Comboard von Märklin	93
Modellbahn im Internet: World Wide Web	94

Rubriken

Bahn-Notizen	48
Neuheiten	54
Modellbahn-Notizen	60
Auto-Neuheiten	60
Mini-Markt	98
Fachhändler-Adressen	116
Impressum	118
Bahn-Post	120
Neue Bücher + CD-ROM	121
Sonderfahrten und Veranstaltungen	122

Titel: Vor 75 Jahren, Ende August 1924, wurde die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gegründet. Zu ihren berühmtesten Fahrzeugen gehörten die Schnelltriebwagen, hier ein SVT 137 von Liliput. Sie erzielten Fahrtzeiten, die teilweise erst vom ICE unterboten wurden. Was sonst noch auf deutschen Schienen dampfte, surrte und brummte zeigt der Beitrag ab Seite 6. Abb.: H. Scholz, Anlage Karl Gebele

Editorial

Vor über 150 Jahren setzten findige Köpfe bestehende Technologien zu etwas Neuem zusammen und lösten so einen Entwicklungsschub bis dahin unbekannter Dimension aus. Der Einsatz eines Energiewandlers von Brennstoff in Bewegung auf einem hochbelastbaren eigenen Fahrweg schuf eine mehrfach neue Dienstleistungsqualität: die hohe Transport- und Reisegeschwindigkeit, die große Menge auf einmal transportierbarer Güter und Personen, die geringen Transportkosten je Einheit machten die Eisenbahn massenfähig; in der Folgezeit trat sie in Wechselwirkung mit allen technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bereichen, ermöglichte Massenkriege und unsagbares Elend, aber auch einen steigenden Lebensstandard für weite Teile der Bevölkerung.

Vorausschauende Naturen erkannten die Potentiale, verfielen regelrecht in Euphorie ob der enormen Möglichkeiten. Die Eisenbahn wurde zum Spekulationsobjekt und harten Geschäft, zur Triebfeder der Industrialisierung und dabei selbst zu immer höheren Leistungen getrieben.

Ihre Einführung löste Ängste aus, die irrationalen vielleicht am trefflichsten formuliert in den ärztlichen Bedenken ob einer Reisegeschwindigkeit größer der einer Postkutsche. Berechtigt waren hingegen die Befürchtungen der Fuhrunternehmer, die Brot und Arbeit gefährdet sahen. Es war abzusehen, daß die Eisenbahn ganze Wirtschaftszweige vernichten würde. Heute ist die Eisenbahn ein sicher auf den systemischen Grundlagen der Pioniere beruhendes gewachsenes System, etabliert, zukunftsfähig.

Das Internet zeigt sich heute als ein Phänomen vergleichbarer Tragweite. Wieder entsteht mit dem Zusammenführen vorhandener Technologien (Computer, Elektronik, Telekommunikation) eine mehrfach neue Qualität: noch nie konnte (fast) ein jeder (fast) jedem anderen, letztlich der ganzen Welt, seine Meinung kundtun, noch nie war es (fast) jedem möglich, mit solcher Geschwindigkeit zu solch geringen Kosten mit (fast) jedem anderen individuell oder als Gruppe weltweit so umfassend (Audio, Video, Text, Bild) in Kommunikation zu treten. Das Internet ist massenfähig.

Wieder finden wir Euphorie, Spekulation und Geschäftemacherei, wieder gibt es Ängste, berechnete wie unberechtigte. Wieder ist es eine Dienstleistung, die den Kern der neuen Qualität ausmacht und wieder sterben ganze Wirtschaftszweige. Wieder ist das Neue Triebfeder der Entwicklung und wird zugleich von ihr getrieben. So wie der Massentransport in Form von Eisenbahnen eine Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Agrar- zur Industriegesellschaft war, so verbunden ist die wechselseitige Massenkommunikation mit der Entwicklung zur Informationsgesellschaft. Auch wir erleben eine mögliche Steigerung des Lebensstandards, entdecken andererseits unsägliche Grausamkeiten, die durch das Neue an Zahl rapide zunahmten oder erst möglich wurden, zum Beispiel Kinderpornographie. Ein Unterschied fällt auf: Innovationszyklen, die bei den Eisenbahnpionieren noch in Jahren oder Jahrzehnten gemessen wurden, zählen heute nach Monaten, bestenfalls Jahren. Zwar sorgt der allgemein höhere Bildungsstand für schnelle Umsetzung und hohe Akzeptanz neuer Techniken und Methoden, die wirtschaftlichen, technologischen und gesellschaftlichen Folgen treten aber so schnell ein, daß wir uns genauso hilflos fühlen, wie es die Menschen in der Mitte des vorigen Jahrhunderts wohl auch taten.

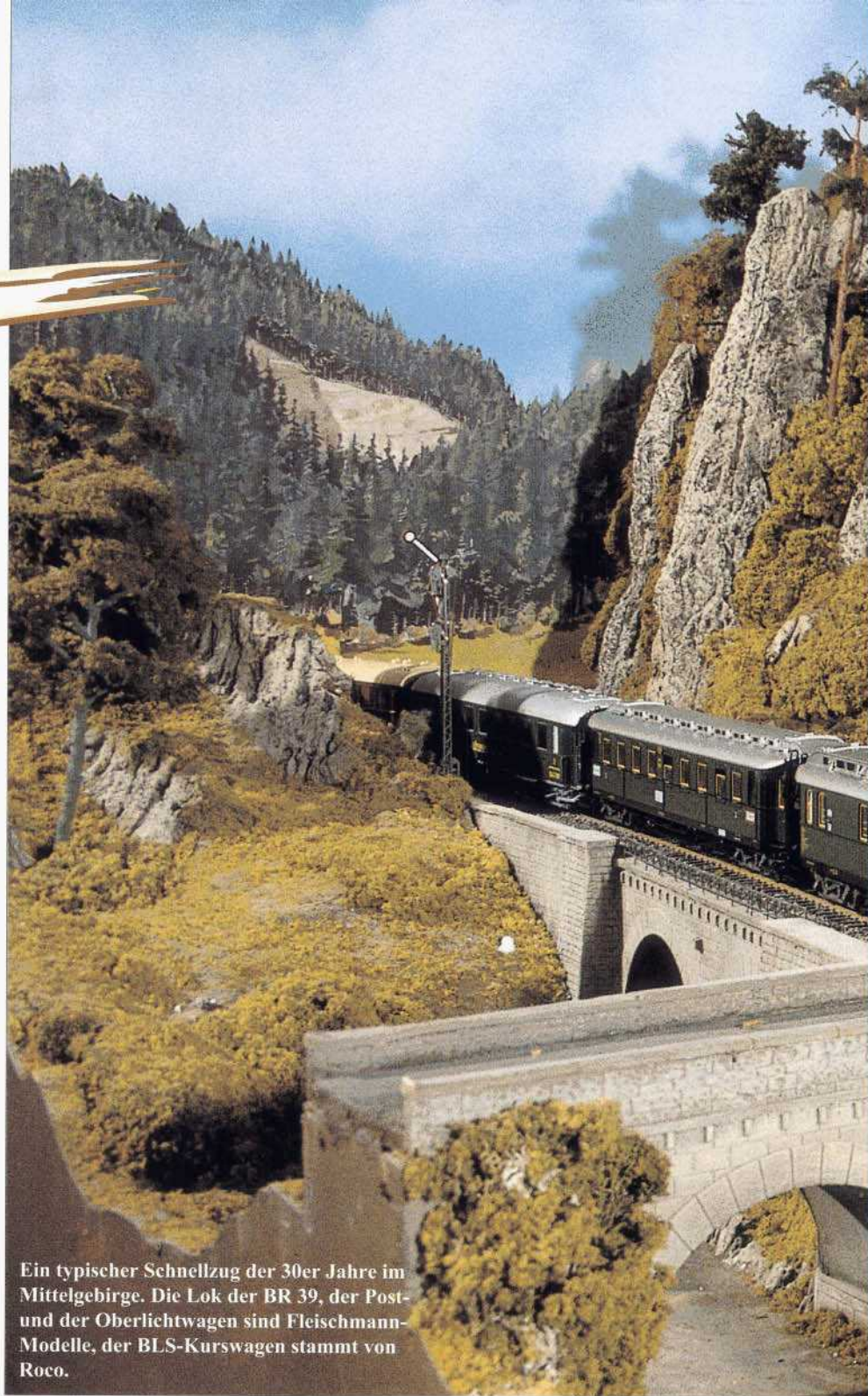
In einigen Jahren oder Jahrzehnten wird das Internet so selbstverständlich zu unserem Leben gehören, wie heute die Eisenbahn. Vielleicht gibt es dann Hobbyleute, die sich nostalgisch „der guten alten Zeit“ erinnern und versuchen, sich in „Modellen“ und „Museumsstücken“ die Faszination vergangener Technologien zu bewahren.

Wir können nicht wissen, welche ungeahnte Implikationen technologischer, gesellschaftlicher, wirtschaftlicher Art das Internet mit sich bringt. Wir haben aber die Chance, uns Kenntnisse der Potentiale zu verschaffen, aufmerksam die unausweichlichen Veränderungen wahrzunehmen und, wenn möglich, mitzugestalten. Deshalb nehmen wir uns dieses Themas an und werden, beginnend mit dieser Ausgabe auf Seite 94, in loser Folge Beiträge veröffentlichen, die eine für uns Eisenbahnfreunde sinnvolle Annäherung ermöglichen.

Tobias Pütz



Am 30. August 1924 – also vor fast genau 75 Jahren – wurde die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gegründet. Modellbahner verbinden mit ihr vor allem schwarz/rote Einheits-Dampfloks mit großen Windleitblechen, olivgrüne Personen- und braune Güterwagen. Doch die DRG war weit mehr als dies. Wir geben einen Überblick, welch buntes Potpourri an Fahrzeugen in den zwanziger und dreißiger Jahren auf Deutschlands Schienen lief, und zeigen, was die Modellbahnindustrie diesbezüglich zu bieten hat.



Ein typischer Schnellzug der 30er Jahre im Mittelgebirge. Die Lok der BR 39, der Post- und der Oberlichtwagen sind Fleischmann-Modelle, der BLS-Kurswagen stammt von Roco.

Zum Jahrestag: Die Züge der zwanziger und dreißiger Jahre im Modell

75 Jahre DRG

Etwas Geschichte vorweg

Das Kürzel „DRG“ steht besonders bei Modellbahnern heute generell für die deutsche Staatsbahn im Zeitraum zwischen 1920 und 1949, also in der Epoche nach dem Ende der Länderbahnen und der Teilung zwischen Bundes- und (DDR-) Reichsbahn. An dieser Sichtweise stimmt fast nichts: Weder das Gründungsdatum noch das der Auflösung. Auch Staatsbahn war die DRG nicht. Tatsächlich bestand die Deutsche Reichsbahn als „Gesellschaft“ nur vom 30. August 1924 bis



zum 1. Januar 1936. Davor (seit dem 1. April 1920) gab es die „Deutschen Reichseisenbahnen“, danach (bis zum 6. September 1949 bzw. dem 31. Dezember 1993) die „Deutsche Reichsbahn“. Sie wurde ab Februar 1938 offiziell mit „DRB“, danach mit „DR“ abgekürzt. „Gesellschaft“, also privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen statt Behörde, wurde die Deutsche Reichsbahn auf Druck der Siegermächte des Ersten Weltkriegs. Sie hatte als Sicherheit für die Zahlung der im Versailler Vertrag festgelegten Reparationen zu dienen. 1937 hob

die Nazi-Regierung diese Bestimmung auf und führte die DRG rückwirkend zum Jahresanfang 1936 wieder als Behörde. Optisch ist die eigentliche DRG-Zeit bei den Triebfahrzeugen durch die Beschilderung nach dem (im wesentlichen bis heute gültigen) Nummernplan von 1925 mit „runden, breiten“ Messingziffern charakterisiert. Er war ab Februar 1926 verbindlich. Die Zäsur von 1937 brachte „spitze“ Aluziffern auf den Nummernschildern und ab November 1938 den „Pleitegeier“ auf Loks und Reisezugwagen anzubringen. Bei den Güterwagen

wich 1941 die bis dahin übliche Beschriftung einer vereinfachten mit großem „DR“. Allerdings: Selbst im militärisch-straftorganisierten Nazireich erfolgte die Umzeichnung weder sofort noch vollständig. Genauso liefen Lokomotiven mit Länderbahn-Anschriften bis in die späten zwanziger Jahre hinein. Gut abgrenzen lässt sich die DRG-Zeit auch durch charakteristische Fahrzeuge. Pünktlich 1925 traten die ersten Einheitsloks ihren Dienst an: Die Vorausserie der 01 und 02. Das Ende markierten u.a. die Serien-44er, die Baureihe 50 und die



Immer noch gut gepflegt ist diese schon etwas ältere 18⁴ mit Spitzführerhaus (Märklin). Sie läuft vor einem Eilzug, dessen Wagen (Fleischmann, Sachsenmodelle) zur DRG-Zeit noch keine geschlossenen Übergänge besaßen.



Stromlinienloks. Was danach kam, waren vornehmlich ÜK- und Kriegsloks sowie ab 1938 auch Fremdloks, vor allem österreichische, tschechische und polnische. Dominant waren indes immer noch die Länderbahngattungen. Erst während des Krieges änderte sich dies durch den Massenbau von Loks der BRn 50 und 52.

DRG-Triebfahrzeuge in H0

Das Angebot der Modellbahnindustrie ist hingegen anders gewichtet. Dampflokomotiven der Einheitsbauarten spielen in den Katalogen eine wesentlich größere

Moderner Schnellzugverkehr Ende der 30er: Eine 03 (Fleischmann) begegnet der damals stärksten Einrahmen-Ellok der Welt, einer E 19 (Märklin).

Schnellzuglok-Potpourri: eine 13⁷¹ von SEM, daneben die Model-Loco-19⁰, Rocos 17¹² und 01, eine 18⁵ von Rivarossi und Liliputs 18³.

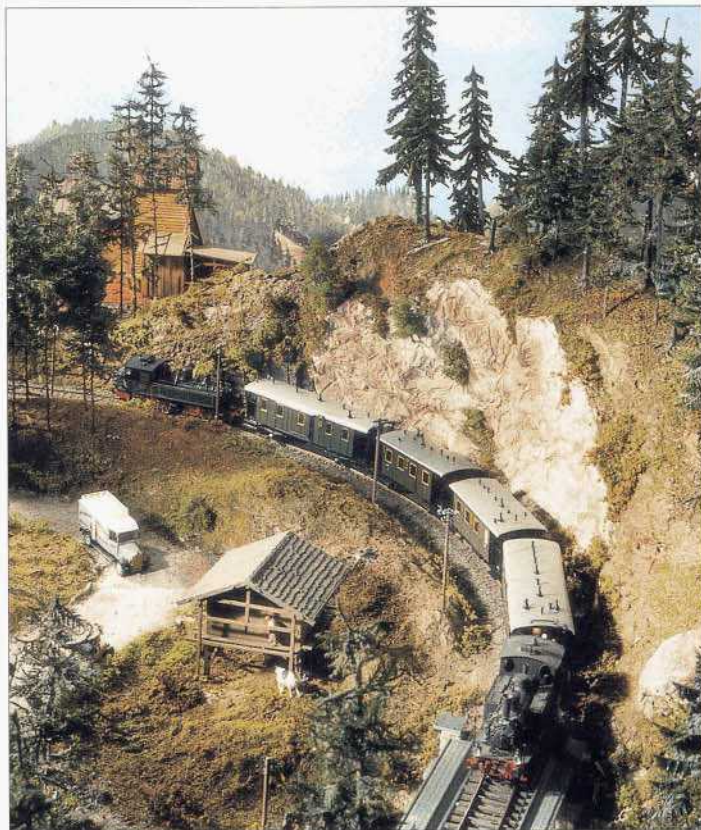




Parade der Unscheinbaren: 64er (Weinert), 89⁰ (Westmodell) 94¹⁹⁻²¹ (Model Loco), 74⁴⁻¹³ (Roco), zwischen der 94⁵⁻¹⁷ und der 78 (beide Fleischmann), eine Privatbahn-ELNA 6 (Weinert). Daneben eine 75⁵ (Güztold) und eine 90 (Model Loco). Auf der Scheibe die Fleischmann-38¹⁰⁻⁴⁰.



Irgendwo in Sachsen: Eine 38² (Piko) rangiert auf einem Unterwegsbahnhof einen Kühlwagen in ein Anschlußgleis. Bayrische Lokalbahn: Auf glitschigen Schienen hat die „Sibtzga“ (Model Loco) Probleme, eine 98⁷ schiebt nach (wie die Wagen Roco).



Unten: Ein (umlackierter) Kittel-Dampftriebwagen (Märklin) hat einen Post/Packwagen (Sachsenmodelle) nach Oberguding gebracht.

Rolle als ihnen historisch zukäme, ebenso schwere Güterzugloks. Einfacher Grund: Sie sind meist Ableger von Modellen in Ausführung der auflagenstarken Epochen III und IV. Wer sich eine größere Sammlung von DRG-Triebfahrzeugen zulegen will, kommt daher nicht ohne Kleinserienmodelle aus. Legt man keinen Wert auf Vollständigkeit, sollte man zumindest fähig sein, Großserienmodelle, die nur in Ausführung anderer Epochen





Unten: Mit dem Leigtüterzug-) Angebot reagierte die DRG auf die Lkw-Konkurrenz. Fleischmann hat Wagen und Lok (BR 24) im Sortiment.



lieferbar sind, mit Hilfe von Zurüst- und Beschriftungssätzen passend herzurichten. Vielleicht hilft auch Geduld, da die Hersteller heute ja wesentlich variantenfreudiger sind als noch vor einigen Jahren.

Zieht man also Groß- und Kleinserien-

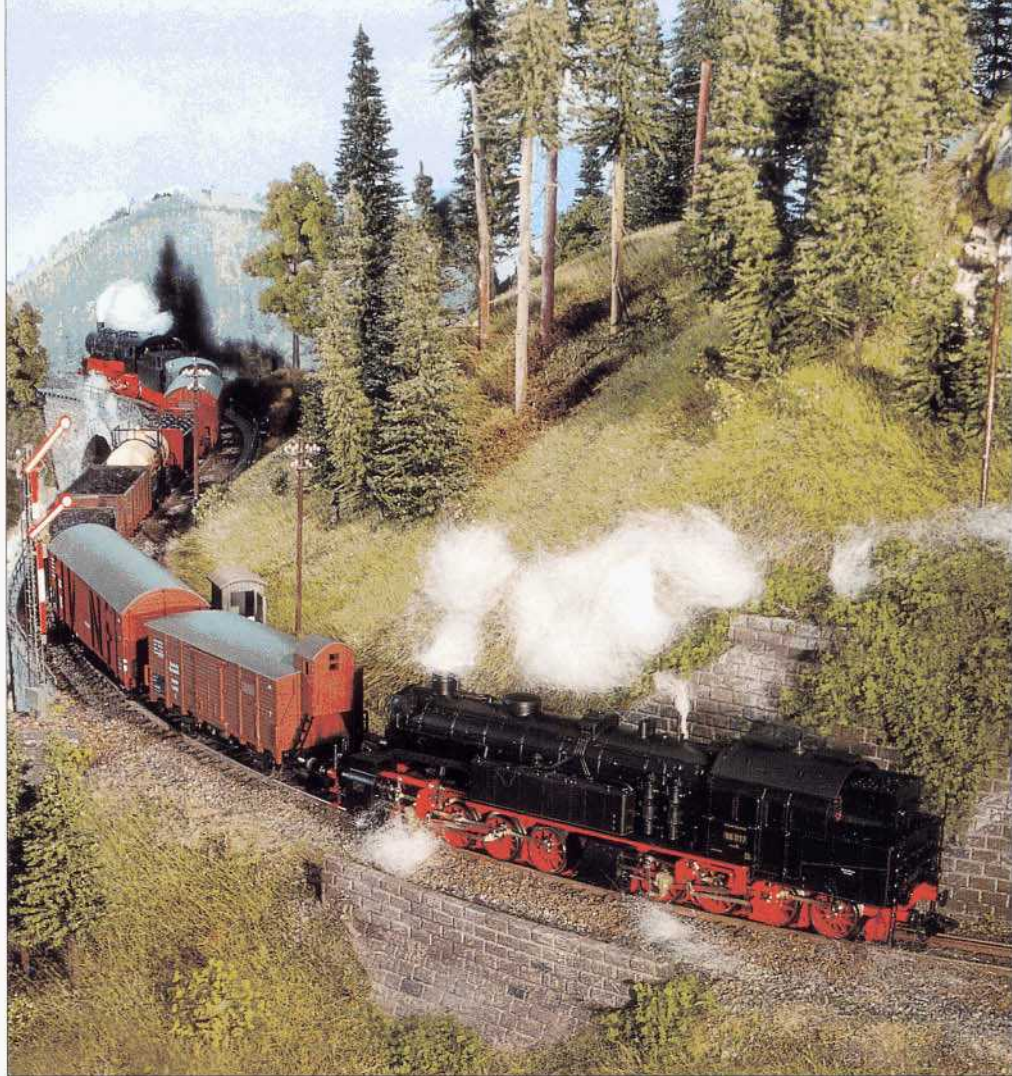
modelle zusammen, gibt es bei den Einheitsloks somit praktisch keine Lücken, höchstens Spältchen. Sie betreffen heute so gut wie unbekannte Super-Exoten wie die Baureihe 04 oder die Maffei-Turbinenlok T 18 1001. Gewiß können 99,99% der Epoche-II-Fahrer bestens ohne sie auskommen. Einzige Lücke von Rang ist die Baureihe 45. Sie ist aber noch des öfteren auf Sammlermärkten zu finden. Zudem dürfte sich Bachmann-Liliput frü-

her oder später sicher an die Überarbeitung des alten Wiener Modells machen. Anders ist die Situation bei den ehemaligen Länderbahnloks. Hier sind die moderneren Typen in den Programmen der Großserienhersteller gut vertreten. Auch sie liefen ja z.T. bis in die siebziger Jahre hinein. Bei älteren und schwächeren Loks, auch wenn sie in den zwanziger/dreißiger Jahren noch häufig im Einsatz waren (z.B. die preußischen G 7-Typen oder die G 8), muß man dagegen auf Kleinserie zurückgreifen. Apropos Preußen: Dank des Engagements der Firmen Fleischmann und Roco dominieren sie unter den Großserienmodellen klar – wie beim Vorbild. Auch die nächstgrößere Länderbahn, die bayrische, ist zahlenmäßig ordentlich mit Modellen vertreten. Freilich klafft nach dem Verschwinden der Baureihen 38⁴ und 54¹⁵⁻¹⁷ aus dem Trix-Katalog eine große Lücke zwischen der 18⁴⁻⁵ und den verschiedenen kleinen Tenderloks. Erfreulich ist indes, daß die Baureihe 96 wohl durch ihre ungewöhnliche Bauart dem





Vielfältig war in den 30er Jahren der Güterwagenpark. Fahrzeuge von Länderbahnen und Privateinstellern liefen neben modernen Einheitstypen. Beispiele sind das Langholz-Pärchen (Märklin), der ex-bayerische PwG und der Bananenwagen (beide Trix) einerseits sowie der Kühlwagen (Fleischmann) andererseits. Die Loks stammen von Fleischmann (56²⁰⁻³⁰ und 89⁷⁰⁻⁷⁵), Märklin (Fotoanstrich-44), Piko (89²) und Brawa (89³).



Auf der Steilrampe nach Kupferberg leistet eine Lok der BR 96 (Märklin) der Fleischmann-56²⁰⁻³⁰ Nachschub. Die Güterwagen stellen Piko, Roco und Fleischmann her.

Ein kleiner Querschnitt durch den Güterzuglokpark der H0-Epoche II. Vorne am Kohlenbansen Fleischmanns 55²⁵⁻⁵⁶ und eine 45 (Model-LoCo-Umbau), links eine 43er (Günther-Modell auf Roco-Basis). In der zweiten Reihe Loks der Reihen 44 und 58¹⁰⁻²¹ von Roco sowie Gützolds 56²⁰⁻³⁰ und Fleischmanns 53³. Am Schuppen eine 55¹⁶⁻²² von Westmodell auf einem Fleischmann-Fahrwerk sowie Rocos 50er und 57¹⁰⁻³⁰.





Verdict „zu alt, zu unbekannt“ entkommen ist und gleich von zwei Herstellern in verschiedenen Varianten angeboten wird. Etwas geboten wird auch Württemberg- und Sachsen-Fans. Letztere profitieren davon, daß Länderbahnmaschinen in der DDR relativ lange im Einsatz waren und können sich in den nächsten Jahren auf einige interessante Modelle freuen. Die DRG-Schwaben hat Märklin bislang weitgehend links liegen lassen, doch scheint nun Brawa in dieser Richtung aktiv werden zu wollen. Die 89³ läßt jedenfalls hoffen! Still geworden ist es dagegen um die Badener (Ausnahme: 18³) – ob Liliput die alte 75¹⁰⁻¹¹ noch einmal auflegen wird? Still geblieben ist es um Mecklenburger

und Oldenburger. Auch die Kleinserienfabrikanten haben hier wenig zu bieten. Eine stark untergeordnete Rolle spielten zu DRG-Zeiten die übrigen Traktionsarten. Dennoch kommen die Diesellok-Freunde optimal auf ihre Kosten: Beide Exemplare im DRG-Bestand (V 16 101 und V 120 001) sind als Modelle erhältlich. Große Lücken weisen dagegen die Ellok- und Triebwagenlisten auf. Kein Wunder, denn da Industrie und Bahn noch heftig am Experimentieren waren, existierten von ihnen viele verschiedene Bauarten und Unterbauarten mit jeweils gering(st)en Stückzahlen. Standard-Ellok-Baureihen mit langer Einsatzdauer werden von der Industrie aber gerne auch im Epoche-II-Gewand nachgebildet, meist freilich nur als Sonderserien. Gnade vor den Augen der Produktmanager fanden erfreulicherweise zudem einige Oldtimer, die heute kaum noch jemand kennt, so die E 36 und die E 70².

Überraschend gut bestückt ist das Feld der Vorkriegs-Triebwagen, egal ob Elektro, Diesel oder Akku. An und für sich hätten sie ja mit einem doppelten Handicap zu kämpfen: Ihre Vorbilder sind dem breiten Publikum weitgehend unbekannt und Triebwagen bei Modellbahnern nicht sonderlich beliebt – dennoch ist schon das Großserienangebot gar nicht schlecht. Es reicht von spektakulären Modellen (SVT 137 „Fliegender Kölner“) über langlebige (VT 137, ET 85) bis zu schnuckeligen (VT 133 „Schweineschnäuzchen“). Mit im Bunde sind Exoten wie der urige Stangen-VT 859 und der LAG-Elektro-Gepäcktriebwagen 895. Beide stammen von Trix. Dort leider nicht mehr im Sortiment sind der ex-preußische ET 87 mit Stangenantrieb und der VT 135 055 mit seinen auffallenden Dachkühlern. Sollte es Sachsenmodelle schaffen, den längst angekündigten Schienenbus-Vorgänger VT 135 zu realisieren, und Liliput den

