

# MIBA SPEZIAL 29

MIBA-Spezial 29  
J 10525 F August '96  
DM/sFr 19,80 öS 150,-

Wettbewerb  
Die Würfel sind gefallen

## Modellbahn-Epochen Von damals bis heute



- Epochen-Einteilung
- Wann und Warum**
- Gleise, Güter, Güllefässer
- Ladegüter Epoche 1**
- Gebäudemodellbau
- Häuser im Wandel**

4 394038 319804 29 >



Der Adler steht mit seiner Wagengarnitur im Ludwigsbahnhof zu Nürnberg zur Abfahrt bereit. Die Eröffnung liegt schon einige Zeit zurück, sonst wäre wohl mehr Volk zum Schauen und Staunen dabei. Trotzdem war das Motiv Martin Knaden ein Foto wert. Bernd Offersbach war zur Stelle, als die Museumsdampflok 01 1100 auf Nostalgie-Fahrt dem Vorserien-ICE begegnete.



So alt wie der Journalismus ist vermutlich die publizistische Regel: „Hund beißt Mann“ ist keine Meldung, „Mann beißt Hund“ dagegen schon eher. Ich weiß, ich weiß, Sie überlegen jetzt die kaum jüngere Frage: „Was will uns der Dichter damit sagen?“ Nun, bei einem MIBA-Spezial über Epochen der deutschen Eisenbahnen ist alles verwendbar, war und ist schließlich jedes Ereignis irgendwie zeitlich einzuordnen. Beim Umfang dieser Publikation kann aber freilich nicht erwartet werden, daß alles, was jemals mit Eisenbahn zu tun hatte oder hat, eine entsprechende Würdigung finden konnte. Ohnehin konnten nur die Epochen der deutschen Eisenbahnen berücksichtigt werden.

Es mußte also die Spreu vom Weizen, will sagen: die Meldung von der Nichtmeldung, geschieden werden. Und da ist im Zweifel das Kuriose dem Normalen als Meldung eben vorzuziehen. Nach dieser Methode haben wir also bei den Beiträgen zu den einzelnen Epochen die Besonderheiten aus ebendieser Zeit stärker betont, ohne das Normale ganz unberücksichtigt zu lassen, während die Beiträge, die den Wandel der Zeit in ihrem jeweiligen Aspekt darstellen, stärker auf Zeittypisches eingehen.

Sowieso ist eine Epoche nichts, was man wirklich mit Händen greifen könnte. Stichtage werden – oft nach hitzigen Diskussionen – genannt, die bei jenen, welche dabei gewesen sind, meist keinen Unterschied zwischen vorher und nachher erkennen ließen. Lassen wir uns davon aber nicht verwirren: Merkmale einer Epoche

können sich vorher schon angekündigt haben oder wirken sich – was weit häufiger der Fall ist – noch jahrelang aus, obwohl die nächste Epoche bereits ausgerufen ist. Wichtig ist für uns doch nur, welche äußeren Merkmale unsere Modelle und Anlagen in der jeweiligen Zeit zu zeigen haben, damit sie authentisch Eisenbahngeschichte wiedergeben.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir es nicht versäumen, den in den eigenen Reihen vorhandenen Gesinnungs-Journalismus, der sich insbesondere bezüglich der Epochen schon des öfteren gezeigt hat, zu geißeln. Es ist hier nämlich von einem konspirativen Treffen von mm und MK zu berichten, welches eigentlich der seriösen Vorbereitung gerade dieses Heftes dienen sollte, und dennoch nichts weiter zutage bzw. zur Nacht förderte, als jene links abgebildeten Buttons, deren provokante Unausgewogenheit die aufrichtigen Anhänger der Epoche IV sicher längst erzürnt hat. Verstieg sich doch das kleine Häuflein Unbelehrbarer gegen Ende des Treffens zu der ungeheuerlichen These, daß es sowieso vor 1945 und nach 1967 keine Eisenbahn gegeben habe. Alle anderslautenden Behauptungen seien ge-

## Mann beißt Hund!

zielte Desinformationen der Modellbahn-Industrie, um uns Konsumenten gefälschte Versionen ihrer Modelle doppelt und dreifach anzudrehen. Wo bleibt bei diesen Schreiberlingen eigentlich das Ehrgefühl, auch wenn die Buttons – zugegeben – noch so sehr unserem Umfrageergebnis aus MIBA-Spezial 27 entsprechen mögen? Nun ja. Um so größerer Dank sei an dieser Stelle unseren freien Mitarbeitern gesagt, die nach mühsamsten Recherchen auch in den entlegensten Winkeln der Archive Wissenwertes für unsere Leser gefunden und zu Papier gebracht haben.

Martin Knaden



# MIBA SPEZIAL

## INHALT MIBA-SPEZIAL 29:



Köln-Nippes, Wilhelmstraße 2 bis 8. Manchmal erkennt man seine eigene Straße kaum wieder, wenn man aus einem längeren Urlaub zurückkehrt. Welche Veränderungen eine Häuserzeile im Verlauf vieler Jahre von der Gründerzeit bis zur Moderne durchmacht, hat Bruno Kaiser im Modell dargestellt. Begleiten Sie seine Zeitreise ab Seite 42.

Gleise, Güter, Güllefässer. Bernd Beck gibt Tips, wie man in der Epoche 1 außergewöhnliche Güterwagenladungen mit etwas Eigeninitiative selbst basteln kann. Ab Seite 22.

„Einfahrt frei!“ Mit Signalen kann man den Charakter einer Modellbahnanlage wesentlich bestimmen. Joachim Wegener gibt einen kurzen Überblick, welche Signalformen zu welchen Epochen passen. Ab Seite 74.

Die Gleise von Schongau. Aufstieg und Fall eines Bahnhofs haben wir am Beispiel von Schongau nachskizziert. Klaus Pöhler zeichnete fünf Gleispläne, die sich alle aus kleinsten Anfängen (vgl. Gleisplan von Schongau links aus dem Jahr 1886) entwickelt haben. Ab Seite 64.

### ZUR SACHE

Mann beißt Hund!

3

### GRUNDLAGEN

Eins – zwei – drei! im Sauseschritt  
Läuft die Zeit, wir laufen mit

6

### VORBILD + MODELL

Zugbilder im Wandel der Epochen  
Anschriften und Bezeichnungen  
Plädoyer für die Niemandszeit  
Epoche 3 hoch 2  
Ab in die 80er Jahre –  
aber mit Volldampf  
„Einfahrt frei!“

14

28

50

60

70

74

### GEBÄUDE-MODELLBAU

Nicht nur Dampflok – die 30er  
Köln-Nippes, Wilhelmstraße 2 bis 8  
Was in 10 Jahren nicht alles passiert

38

42

56

### MODELLBAU

Gleise, Güter, Güllefässer

22

### VORBILD

Die Gleise von Schongau  
Epochenreise in die Vergangenheit

64

82

### MODELLBAHNBETRIEB

Epoche Neuzeit

80

### MARKTÜBERSICHT

Quer durch die Epochen

88

### WETTBEWERB

Strecken und Trassen

92

### ZUM SCHLUSS

Vorschau, Impressum

102



Rolf Knipper





# Eins-zwei-drei! im Sauseschritt Läuft die Zeit, wir laufen mit\*

*Epoche ist laut gängiger Definition in mehreren Nachschlagewerken ein längerer Zeitabschnitt, der sich vom vorherigen und vom nachfolgenden Abschnitt deutlich unterscheidet. Worin liegen für Modellbahner diese Unterschiede? Was steckt hinter den kleinen und großen Varianten unserer Modellfahrzeuge und des Zubehörs? Martin Knaden gibt einen Überblick.*

**Z**eit ist kein Kontinuum. Subjektiv betrachtet vergeht Zeit für uns mal schnell, mal langsam, mal werden Minuten zu einer Ewigkeit, mal schrumpfen Jahrzehnte zu einem Augenblick.

Physikalisch betrachtet wissen wir seit Einstein, daß Zeit abhängig ist von Geschwindigkeit. Zwei absolut exakt synchron laufende Uhren, von denen eine per Düsenjet einmal um die Erde geflogen wurde, unterschieden sich nach dieser Umrundung um ein paar Tausendstel Sekunden. Nennenswert wird dieser Effekt jedoch erst mit Annäherung an die Lichtgeschwindigkeit, was aber auch im Zeitalter des immer schnelleren Schnellverkehrs ohne Bedeutung sein dürfte.

Zeit ist für uns also doch ein Kontinuum. Dabei zerhacken wir den gleichmäßig erscheinenden Fluß in Einheiten, um für uns eine Orientierung zu ermöglichen. Einzig der Ablauf von Tag und Jahr ist hier naturgegeben. Alle anderen Maßeinheiten – sei es Sekunde oder Jahrhundert – sind dagegen willkürlich gewählt.

Ändert sich der Ablauf der Zeit nicht, so ändern sich die Zeiten um so mehr. Und es ist nicht nur subjektiver Eindruck, daß sich die Zeiten um so schneller ändern, je dichter sie an der Gegenwart liegen. Unsere Zeit wird immer schneller. Das verleitet uns dann zur Einteilung der Vergangenheit in immer kürzere Abschnitte – eine Entwicklung, der wir entgegenwirken sollten.

Welche Ereignisse sind so epochal, daß sie den Beginn einer neuen Ära einläuten? Bei der Eisenbahn basieren die einzelnen Epochen zumeist auf einschneidenden Begebenheiten auf staatlicher Ebene, die entsprechende Änderungen im äußeren Erscheinungsbild der Fahrzeuge nach sich zogen. Weniger bedeutende – vielleicht auch nur weniger bewertete – Ände-



**Um Lok und Wagen rangieren zu können, waren mehrere Drehscheiben eingebaut. Die Entwicklung der Weichen mit beweglichen Zungen folgte erst später.**

*\*) Wilhelm Busch*

Der Ludwigs-Bahnhof in Nürnberg. Die Anordnung der Gebäude ergab tatsächlich einen Hof mit äußerer Umfriedung. Für uns Heutige selbstverständlich, damals jedoch noch fast unvorstellbar, was hieraus erwachsen sollte.

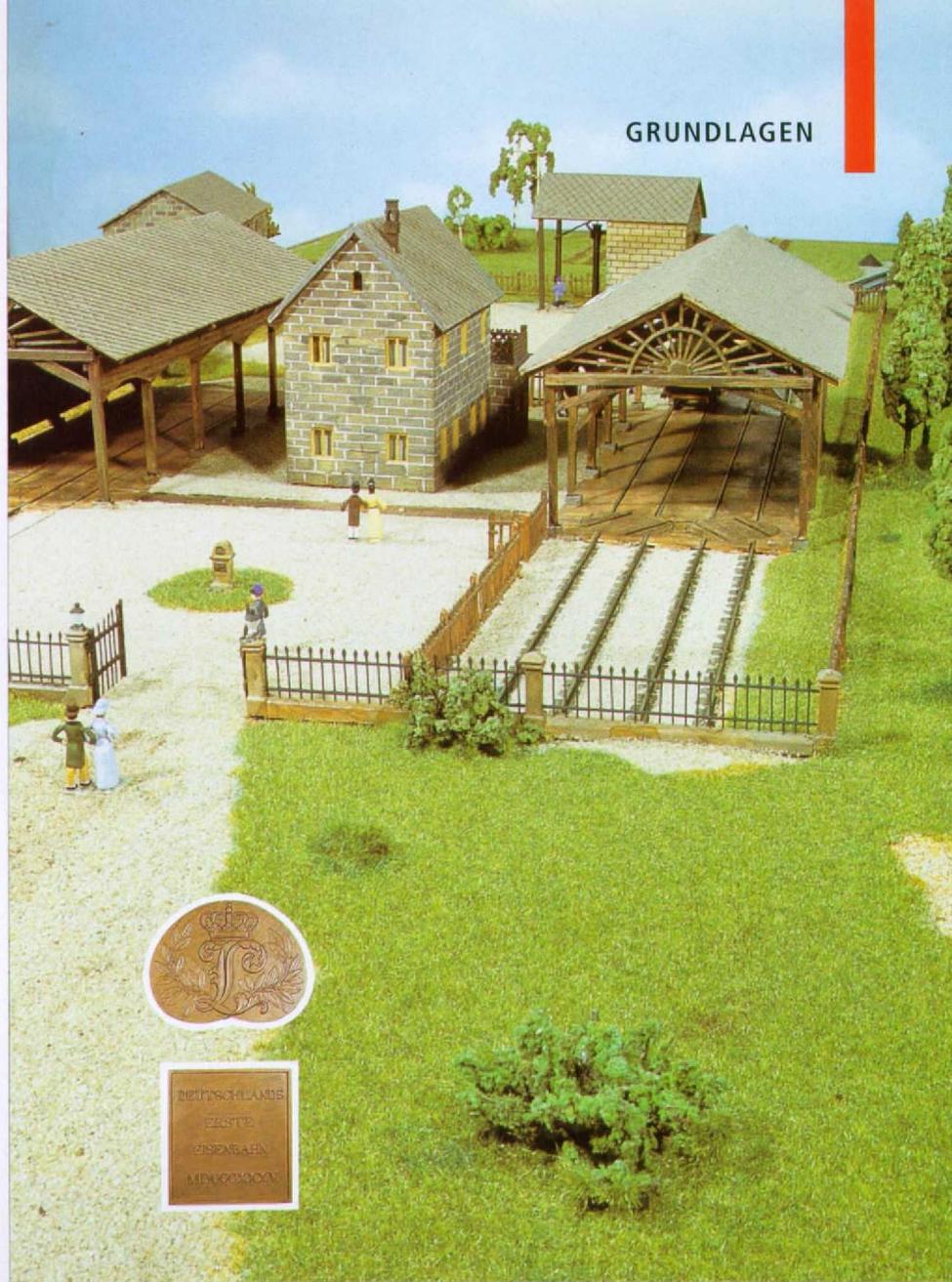
rungen führen innerhalb der Epochen zu weiteren Unterteilungen, die mit Kleinbuchstaben gekennzeichnet sind. Aber nun zu den Epochen im einzelnen.

## Epoche 0

In diese Frühzeit der Eisenbahn, die nach manchen Definitionen auch zur Epoche 1 gerechnet wird, fallen die Pioniertaten der Visionäre. Am 7. Dezember 1835 fuhr der Eröffnungszug zwischen Nürnberg und Fürth. Weitere privat konzessionierte Bahnlagen folgten. Kennzeichen dieser ersten Jahre sind die Verlegung der Schienen auf Granitblöcken, Schleppweichen ohne bewegliche Zungen bzw. Drehscheiben als Weichenersatz, Maschinentelegraphen zur optischen Signal-Übermittlung und Fahrzeuge, die als Einzelstücke angefertigt wurden.

Bis auf wenige Modelle wie dem Adler oder der Saxonia mit ihren jeweiligen Zügen bietet die Modellbahnindustrie nichts für die Darstellung der Geburtsstunde der Eisenbahn. Wer weitgehend seine Modellbahn im Selbstbau erstellen möchte, findet in der Epoche 0 ein reiches Betätigungsfeld.

Die landschaftliche Gestaltung kann sich auf ländliche Umgebungen beschränken. Die deutschen Länder besaßen damals eine reine Agrarkultur. Eisenbahnen verkehrten ausschließlich vor den Toren der Stadt.



Der Ludwigs-Bahnhof von der anderen Seite. Ein Gedenkstein trug für viele Jahrzehnte diese beiden Bronzetafeln.

Man mußte schon zur besseren Gesellschaft gehören, um mitfahren zu können.





## Epoche 1

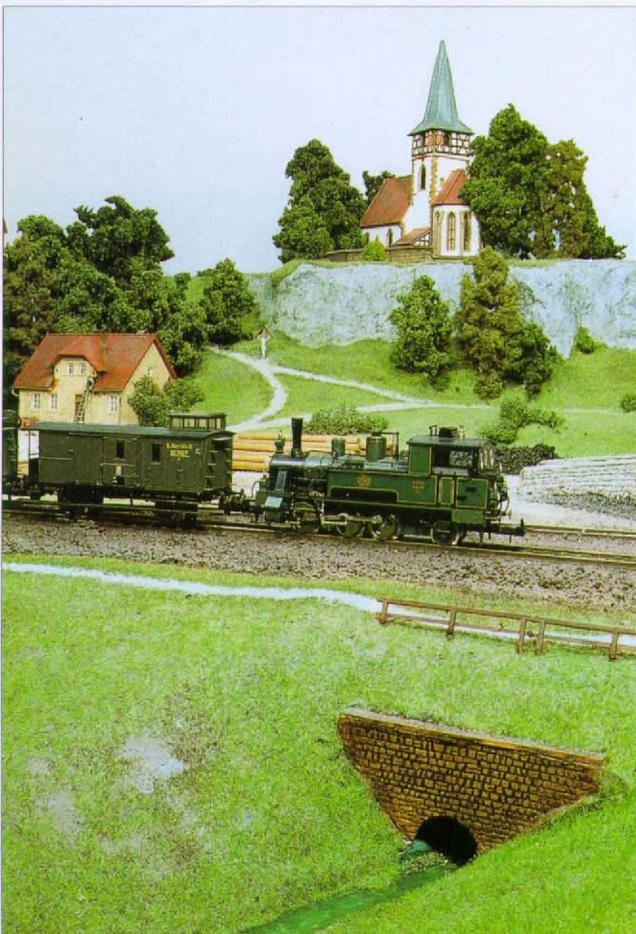
Die Epoche 1 ist die Zeit der Länderbahnen. Hier kann für den Beginn keine einheitliche Jahreszahl angegeben werden, wurden doch die staatlichen Länderbahnen zu unterschiedlichen Terminen aktiv.

In Baden hielt man das Projekt einer Eisenbahn für so wichtig, daß man es nicht einem privaten Unternehmen überlassen wollte. In Baden hat es daher sozusagen keine Epoche 0 gegeben. Bereits 1840 wurde mit der Strecke Mannheim–Heidelberg das erste Teilstück in Betrieb genommen. Die

Spurweite hatte bis 1855 das Maß von 1600 mm. Das badische Netz erreichte im Jahr 1920 über 1800 km Länge.

1844 wurde die bayerische Strecke Nürnberg–Bamberg aus staatlichen Mitteln finanziert und in Betrieb genommen, nachdem bereits seit dem 1. Juli 1841 die Kgl. Eisenbahnbaukommission für die Verbreitung, den Bau und Betrieb der staatlichen Eisenbahnen in Bayern tätig war. 1844 wurde auch die fünf Jahre zuvor eröffnete München–Augsburger Eisenbahn gekauft und in staatlicher Regie weiterbetrieben. In den folgenden Jahren wurden Bahnstrecken überwiegend vom Staat gebaut, zum Teil als Pacht, Vizinal- oder Lokalbahnen. 1875 erfolgte der Rückkauf der Bayerischen Ostbahn und 1909 der der Pfälzischen Eisenbahnen. Im Jahr 1920 betrug die Streckenlänge 8527 km einschließlich der 115 km Meterspurbahnen.

Die Württembergische Staatsbahn trat erstmals 1845 mit der Eröffnung des ersten Teilstücks Cannstadt–Unter-



**Schon wenige Jahrzehnte nach der ersten Fahrt des Adler hatte sich die Eisenbahn als Transportmittel – wie hier 1855 in Bayern – etabliert. Die Signalübermittlung erfolgte mit optischen Telegrafen (oben).**

**Links die Dorfkirche – bis heute unverändert erhalten.**

**Das Land war aber noch bäuerlich geprägt, wie die Ansiedlung unten zeigt.**



türkheim der 1853 vollendeten Hauptbahn Bruchsal–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen in Erscheinung, in deren Verlauf die auch heute noch berühmte Geislinger Steige liegt. 1920 beträgt die Streckenlänge 2155 km.

Am 1. April 1847 wird die als Privatbahn gegründete Sächsisch-Bayerische Eisenbahn Leipzig–Hof durch den sächsischen Staat übernommen. Die erste vom Staat selbst gebaute Bahn ist die 1851 eröffnete Sächsisch-Böhmische Bahn. In Sachsen existierten eine Sächsisch-Westliche und eine Sächsisch-Östliche Staatsbahn nebeneinander, die im Jahr 1869 zur Kgl. Sächs. Sts. E. zusammengeschlossen wurden. 1920 betrug die Streckenlänge 3370 km, wovon 511 km schmalspurig ausgeführt worden waren.

Ebenfalls 1847 ergeht eine königliche Ordre betreffend den Bau der Saarbrücker Eisenbahn auf Kosten des Preußischen Staates. Diese und weitere Bahnlinien werden aber im Namen und auf Rechnung des Staates wie Privatunternehmen geführt. Sie wurden verwaltet von zehn Direktionen und waren zum Teil ohne Schienenverbindung untereinander. Durch Verstaatlichungen bildete sich 1880 ein zusammenhängendes Netz der KPEV, das 1897 mit den hessischen Staatsbahnen zur Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn zusammengeschlossen wurde. 1920 betrug die Streckenlänge über 40.000 km.

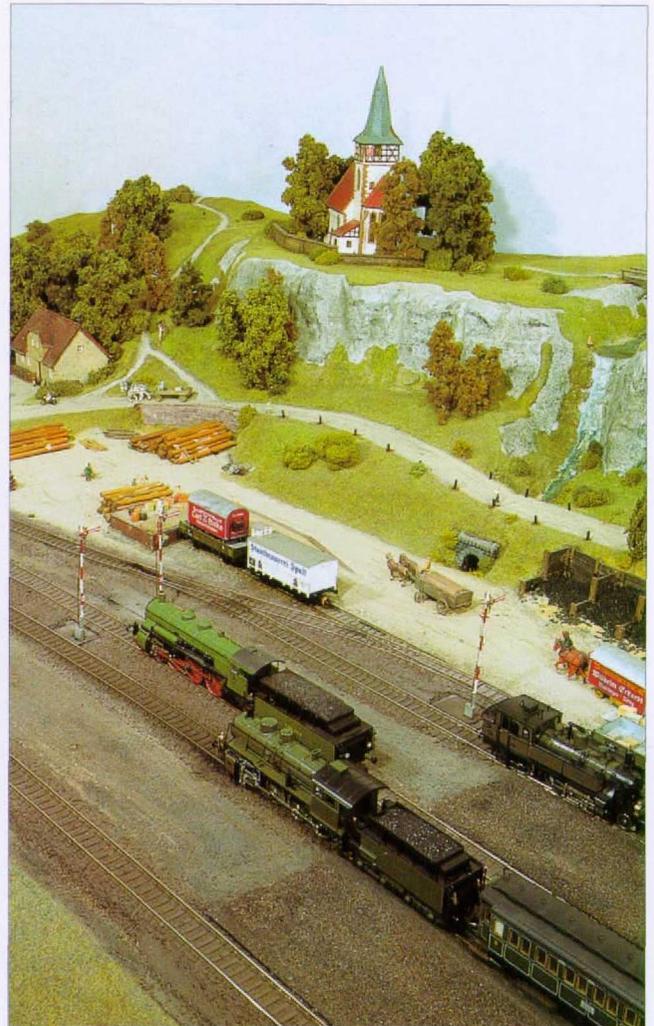
Die Oldenburgische Staatseisenbahn wurde 1867 mit Errichtung einer Großherzoglichen Eisenbahndirektion gegründet und eröffnete im gleichen Jahr als erste Strecke die Linie Oldenburg–Bremen. Die Gesellschaft brachte es bis 1920 auf eine Streckenlänge von 691 km.

In den Jahren 1889 bis 1894 wurde aus mehreren privaten Bahnunternehmen durch Zusammenschluß die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn gebildet, die es bis 1920 auf

Um 1900 ist das zweite Diorama angesiedelt. Der Bahnhof ist um einige Gleise erweitert worden, und die Entwicklung der Dampflokomotive fand mit der ab 1908 in Dienst gestellten bay. S 3/6 einen vorläufigen Höhepunkt. Die Signale haben bereits – hier in bayerischer Variante – die heute noch gebräuchliche Grundform.

Unten: Auch wenn noch Pferdefuhrwerke das Straßenbild prägen, ist doch der Bahnhof das Zentrum des Güterumschlags – jetzt allerdings noch in bescheidenem Umfang.

In der Abbildung rechts daneben hat sich die Lebenssituation drastisch geändert: Durch die Industrialisierung bildeten sich völlig neue Stadtlandschaften und verdrängten die ländliche Wohnweise.



eine Streckenlänge von 1094 km brachte.

Mit dem Frieden von Versailles kamen schließlich noch die Eisenbahnlinien von Elsaß-Lothringen direkt in den Verwaltungsbereich des Reichskanzlers. Sie wurden erst 1879 dem preußischen Handelsministerium unterstellt.

Typisch für die Länderbahnen der Epoche 1 sind die auffälligen, farbigen Lackierungen von Wagen und Lokomotiven. Außer in Bayern gab es eine vierte Wagenklasse. Die technische Entwicklung der Dampflokomotive mach-

te ihren größten Fortschritt. Mit der Verbreitung der Eisenbahn erfährt auch die Industrie einen nie dagewesenen Aufschwung. Große Städte erleben einen enormen Bauboom, der das Stadtbild in den Außenbezirken radikal verändert. Vielfach wurden die Kopfbahnhöfe der ursprünglichen Bahnlinien aufgegeben und an anderer Stelle durch Durchgangsbahnhöfe mit mehreren Streckenrichtungen ersetzt. Diese Bahnhöfe zogen neue Bebauung in ihre Nähe und bildeten nach und nach das Stadtzentrum abseits der Altstädte.





Zur Reichsbahnzeit – auf dem Diorama um 1935 dargestellt – liegt die Blütezeit der Dampflokomotive (Abbildung rechte Seite), aber auch der Beginn einer großräumigen Elektrifizierung.

Erste Rationalisierungen führen auf Nebenbahnen zum Ersatz von Dampfzügen durch Triebwagen.

In den Außenbezirken siedeln sich die ersten Einfamilienhäuser an. Kleine Verkaufsstätten für Erfrischungen etc. tauchen überall auf – die Selterswasser-Buden.



## Epoche 2

Der im Jahr 1918 verlorene Weltkrieg führte zur Abdankung Kaiser Wilhelms II. und zur Inkraftsetzung der Weimarer Verfassung vom 11. August 1919. In Artikel 89 wird dort bestimmt: „Aufgabe des Reiches ist es, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen ...“, und in Artikel 92 heißt es, daß die Reichseisenbahnen als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu führen seien. Am 1. April 1920 werden die Reichseisenbahnen errichtet, in der sämtliche Netze der Länderbahnen aufgehen.

Im Februar 1924 wurde das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ gegründet, das im Oktober des gleichen Jahres durch die „Deutsche Reichs-

bahn-Gesellschaft“ abgelöst wurde. Hintergrund dieser Umwandlung in eine privatrechtliche Aktiengesellschaft waren die enormen Reparationszahlungen, die Deutschland nach dem Ersten Weltkrieg zu leisten hatte. Hier waren die Eisenbahnen besonders belastet. Als private Gesellschaft konnte die DRG diese Reparationszahlungen aus der Rendite besser zahlen.

Zur Unterscheidung dieser beiden Abschnitte wird die Zeit von 1920 bis 1924 als Epoche 2a bezeichnet, ab der Umwandlung in die DRG wird der Zeitabschnitt mit 2b gekennzeichnet.

Im Jahr 1937 wurde die Reichsbahn auf Betreiben der damaligen Machthaber als Sondervermögen in die unmittelbare alleinige Hoheit der Reichsregierung zurückgeführt und erhielt wieder den Namen „Deutsche Reichsbahn“, im heutigen Sprachgebrauch abgekürzt mit DRB. Wenig später wurde als Hoheitszeichen der Adler mit ausgebreiteten Flügeln an den Lokomotiven angebracht. Kennzeichnung dieser Jahre ist als Epoche 2c.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges am 8. Mai 1945 war noch nicht das Ende der Reichsbahn gegeben. Zwar wurde über Nacht das inzwischen offen als „Pleitegeier“ bezeichnete Hoheitszeichen entfernt, aber die Reichsbahn als Staatsunternehmen änderte weder Namen noch Gesellschaftsform. Daher gehören die Jahre der „Stunde Null“, wie man die Zeit nach dem Krieg unzutreffenderweise bezeichnet, nicht zur Epoche 3, sondern bilden den vier-

