

eisenbahn Modellbahn magazin

Das Diesellok-Programm der DR



Von der V 15 bis zur V 180
Planungen, Baureihen, Hintergründe



Vorbild & Modell VT 08/VT 12 Von TEE bis Nahverkehr

Im Fokus:
„Diesel-Eierköpfe“
der Bundesbahn



(NL) EUR 9,50 • (LUX) EUR 9,20 • (CH) SFr 12,50 • (A) EUR 8,60

H0-Nebenbahn nach Vorbild



Erzgebirgs-
Motive auf
Modulen

Das ICE-Werk München
Wie der „Boxenstopp“ funktioniert
So patinieren Sie perfekt
Realistische Effekte für Gebäude
Bundesbahn-Herrlichkeit
Dampf- & Dieselerinnerungen in O

Verglichen & gemessen



Baureihe 151 in H0: Welche
ist die Beste von drei Guten?

Vorbildgerecht umgesetzt

Big - Bigger - Big Boy

Die „4014“ der Union Pacific ist die größte betriebsfähige Dampflok der Welt. Ihre erste große Reise nach der Wiederaufarbeitung geriet zu einer Triumphfahrt durch den gesamten Mittleren Westen.



Vorbild: Der aktuelle Big Boy der Union Pacific Railroad (U.P.) perfekt umgesetzt von Märklin und Trix.

Highlights:

- Insgesamt 14 Änderungen vorbildgerecht umgesetzt, wie beispielsweise ...
- Tender auf Ölbefuerung komplett angepasst.
- „Big Boy“ Schriftzug an der Rauchkammertür.
- Mit angesetztem Zugsicherungskasten an der rechten Tenderseite.
- Vorbildgerecht ohne Aschekasten.
- Zwei Lichtmaschinen auf dem Kessel.
- Stehkesselrückwand vorbildgerecht für Ölbefuerung geändert.
- Mit dem Wappen der U.P. im Führerhaus.



märklin
H0

Wechselstrom



37997 Dampflokomotive Reihe 4000



€ 970,- *

Gleichstrom



22014 Dampflokomotive Reihe 4000



€ 970,- *

Ihr Vorteil als Märklin Insider und Trix-Clubmitglied!

Erhalten Sie beim Kauf des Big Boys einen Clubvorteil von 70,- EUR.

Fragen Sie Ihren Fachhändler vor Ort oder informieren sich unter www.maerklin.de.

■ Modellbahn-Trends 2020

Abkehr von Epoche III?

Eine Generation meldet sich langsam ab: die „Babyboomer“. So jedenfalls lautet die demografische Botschaft der zurückliegenden Spielwarenmesse Nürnberg. Die geburtenstarken Jahrgänge haben das Land geprägt, nun gehen sie nach und nach in den Ruhestand. Es ist die Generation der in den 1950er- und 1960er-Jahren Geborenen, die sich beim Hobby Modellbahn meist der Welt ihrer Kindheit zuwandten. So galt die Epoche III über einen langen Zeitraum als die beliebteste. Doch gilt das noch? Es scheint, als habe sich zumindest die Modellbahnindustrie bereits schleichend auf den Wandel eingestellt.

Inzwischen wird nämlich das Gros an Neuheiten, sofern es um klassische Vorbilder geht, oft nur in der nachfolgenden Epoche IV ausgeliefert.

» Epoche-III-Neuheiten werden rar, außerdem ist eine Vorliebe für DR-Loks als Trend auszumachen

Bemerkenswert, dass zwei vorjährige HO-Highlights, Rocos Akkutriebwagen der Baureihe 515 und Pikos Ellok-Oldtimer der Baureihe 118, nun nicht – wie früher üblich – als E 18 und ETA 150 der Epoche III nachgeschoben werden, sondern 2020 in weiteren Epoche-IV-Varianten auf den Markt kommen. Bei der E 91, einem dreiteiligen Ellok-Trumm mit bayerischen Wurzeln, entfielen

nur sieben ihrer 50 Einsatzjahre auf die Epoche IV – trotzdem schickt Piko seine 2020-Neuheit als Baureihe 191 aufs HO-Gleis.

Ein zweiter Trend, der sich verstärkt fortsetzt: Reichsbahn Ost. Kaum eine DR-Lok, die nicht als

Den großen Neuheiten-Report 2020 hat die Redaktion von *eisenbahn magazin* als 100 Seiten starke Spezialausgabe mit über 400 Bildern zusammengestellt. Sie können das Sonderheft direkt beim Verlag bestellen: www.verlagshaus24.de oder per Telefon 0 81 05 / 388 329 0. Die Bestellnummer/ISBN lautet 9783956132575.



Die HO-Formneuheit der Baureihe 78⁰⁻⁵ von Piko hält die Fahne der DB-Epoche III hoch; der Hersteller-Trend aber geht bei klassischen Vorbildern deutlich zu Epoche-IV-Varianten



zweite oder gar dritte Neuentwicklung seit den 1990er-Jahren den Markt erobern will. Hier seien die neuen Baureihen 03 Reko, V 60 und 95⁰ von Roco, E 11/211, E 42/242 und V 100 von Brawa sowie V 75/107 von Piko genannt. Die alte Bundesrepublik, wo bleibt sie? Immerhin: Piko und Märklin bringen die lang vermisste Baureihe 78⁰⁻⁵ als Bundesbahn-Tenderlokomotive. Und Brawa entwickelt als komplette Serie die klassischen „Donnerbüchsen“-Reisezugwagen, in denen so gut wie jeder „Babyboomer“ unterwegs gewesen ist, so er Bahnreisender war. Für Anhänger der Epoche III sind diese Wagen die wohl wichtigste HO-Neuheit. Gerade, weil da ein Hauch von Nostalgie mitschwingt.

Klaus Honold ist Journalist in Darmstadt und passionierter Modellbahner zugleich



Sig. em (2)



Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

Besuchen Sie direkt unseren
Onlineshop www.train-safe.de

HLS BERG
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg
Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40
Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41
Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl
Schweiz - info@train-safe.ch
info@train-safe.de, www.train-safe.de



10–24 Im Fokus VT 08⁵/VT 12⁵



Walter Hollnagel/Eisenbahnstiftung

■ Im Fokus Titel

10 DB-Triebzüge für den Fern- und Nahverkehr

Mit neuen Triebzügen für den schnellen Fern- und Bezirksverkehr läutete die DB zu Beginn der 1950er-Jahre eine neue Ära des Reiseverkehrs auf deutschen Schienen ein. Die „Eierköpfe“ VT 08⁵ und VT 12⁵ legten eine erfolgreiche Karriere hin und blieben mehr als drei Jahrzehnte im Dienst

20 Variabler DB-Charakterkopf

Beim Vorbild waren sie ab den frühen 1950er-Jahren extrem populär, im Modell hingegen spielten VT 08⁵ und VT 12⁵ lange Zeit eher eine Nebenrolle. Erst in den letzten Jahren rückten sie ins Blickfeld der Modellbahn-Hersteller

■ Eisenbahn

6 Deutsche Reichsbahn 1920–1945

Vor 100 Jahren entstand die Reichsbahn, ihre Geschichte ist geprägt von Innovationen und politischer Vereinnahmung

26 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 Boxenstopp an der Isar

Die Ausdehnung des ICE-Verkehrs ab 1990 machte ein Werk in Süddeutschland notwendig. Neue Triebzüge verlangen immer wieder Anpassungen der technischen Ausstattung

42 Eine Frage des Querschnitts

Seit 1887 existieren in Europa viele einheitliche Richtlinien für den Bahnverkehr, jedoch nicht hinsichtlich des Lichtraumprofils

44 Schwerer Start Titel

Die Reichsbahn setzte wie die DB bei der Konstruktion von Dieselloks auf den dieselhydraulischen Antrieb; später musste sie wegen politischer Vorgaben den Bau von eigenen Hauptbahndieselloks aufgeben

51 Besonderer Zug

Die DB bot zwei Jahre lang eine schnelle und komfortable Direktverbindung Ruhrgebiet – Frankfurt über die Ruhr-Sieg-Linie an. Die Nachbildung des Zuges ist anspruchsvoll

■ Modellbahn

52 Außenseiter nur beim Vorbild

Im DR-Lokpark stand der Baureihe V 75 nur die Rolle des Rangierhobels zu. Im Modell dagegen war der Vierachser äußerst populär

56 Dampflokezeit in Norddeutschland

Die Station Ahrensfelde ist Betriebsmittelpunkt einer aus zwei sich überlappenden Kreisen bestehenden Ovalanlage aus O-Modulen, auf der der Dampf vorherrschend ist

Service

- 70 Buch & Film
- 72 Leserbrief
- 114 Termine/TV-Tipps
- 116 Kleine Bahn-Börse
- 116 Fachgeschäfte
- 120 Veranstaltungen
- 130 Vorschau/Impressum



44–50 V 60 und V 180 gehören zu den ersten Diesellok-konstruktionen der Deutschen Reichsbahn

Die HO-151er von ESU, Piko und Roco im Vergleich von Fahrkultur und Optik 104–109

122–126 Rauf und runter durch Sachsens Berge auf einer HO-Epoche-II-Anlage



38–41 Das ICE-Werk München besitzt modernste Technik

52–54 Die DR besaß nur 20 Exemplare der V 75, dennoch existieren etliche Modelle dieser Lok



56–60

Modellbahnfans aus Hamburg haben sich diese „Spielwiese“ für ihre O-Fahrzeuge geschaffen



62 Neu im Schaufenster

Zehn Seiten aktuelle Informationen über derzeit erhältliche Modellbahn-Fahrzeuge, Zubehör- und Technikartikel

76 Realistische Effekte für Alt- und Neubauten

Manche Anlagen wirken besonders realistisch, ohne dass man sofort erkennt, weshalb. Wir zeigen, was zum Erzielen vorbildgerechter Licht- und Schatteneffekte bei der Lackierung beachtet werden muss

80 B-Kuppler aus Länderbahnzeiten

Die badische Tenderlok-Gattung Ie, spätere Baureihe 88⁷⁵, ist bislang noch nicht von der Modellbahnindustrie umgesetzt worden. Daher lohnt ein entsprechendes Umbauprojekt

100 Decoder-Prüfer und -Programmer

Nachdem in der letzten Ausgabe die Grundfunktionen vorgestellt wurden, folgen nun speziellere Anwendungsmöglichkeiten der Decoder-Testgeräte von Piko und Uhlenbrock

104 Die Stärkste unter den Starken **Titel**

Angeboten wurden die HO-Elloks der DB-Baureihe 151 lange Zeit von Märklin und Roco, dann kamen die Neukonstruktionen von ESU und jüngst Piko. Hier treten die drei aktuellsten Konstruktionen zum Test an

16 Seiten extra Meisterschule Modelleisenbahn

Anlagengestaltung – Landschaft Arbeit am Bahndamm

Die wichtigen gestalterischen Elemente und die modellbauerische Umsetzung

Bahnbauwerke – Bahnhöfe

Bahnsteigkanten im Modell

Typische Erscheinungsformen und deren vorbildgerechter Nachbau

Bahnbauwerke – Stellwerke

Umbau auf Kibri-Basis

Das modellbauerische „Finish“

ab Seite
82

112 Pendelbetrieb am Meeresstrand

Wer seine Fahrzeugmodelle im Einsatz erleben möchte, braucht keine große Anlage, wie dieses schlichte Betriebsdiorama in Z beweist

122 In HO durch Sachsens Bergland **Titel**

Vergessene, längst abgebaute Bahnlinien im Modell wiederauferstehen zu lassen, ist in unserem Hobby weit verbreitet. Das gezeigte Beispiel führt uns zurück in die Epoche II

128 Legendäre Fahrt vor 30 Jahren

Den ersten deutsch-deutschen Dampfsonderzug stellt der Holzmindener EC nach



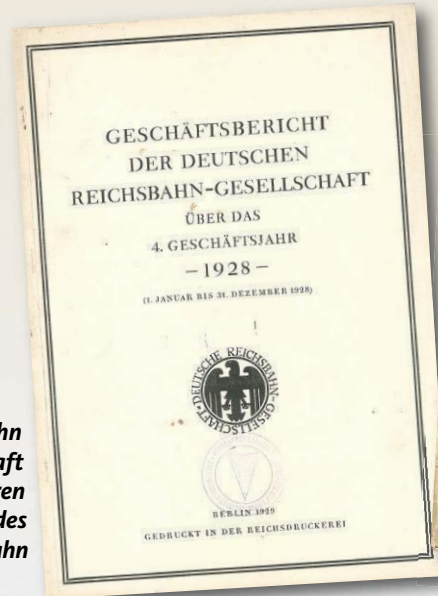
Titelbild: Roco-HO-VT 12⁵ auf Streckenfahrt

Eine Eisenbahn für ganz Deutschland



Am 1. April 2020 ist es 100 Jahre her, dass die Deutsche Reichsbahn gegründet wurde. Mit der ersten „gesamt-deutschen“ Staatsbahn entstand die Basis für das heutige Eisenbahnwesen in Deutschland. Es folgten 25 sehr wechselvolle Jahre

Von 1924 bis 1937 ist die Deutsche Reichsbahn als Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) ein eigenes Wirtschaftsgebilde. Zu ihren großen Leistungen gehört die Umstellung des Berliner Nah- und Vorortverkehrs zur S-Bahn



Sig. Oskar Rabe (1.), Sig. Elisa Gehrlein



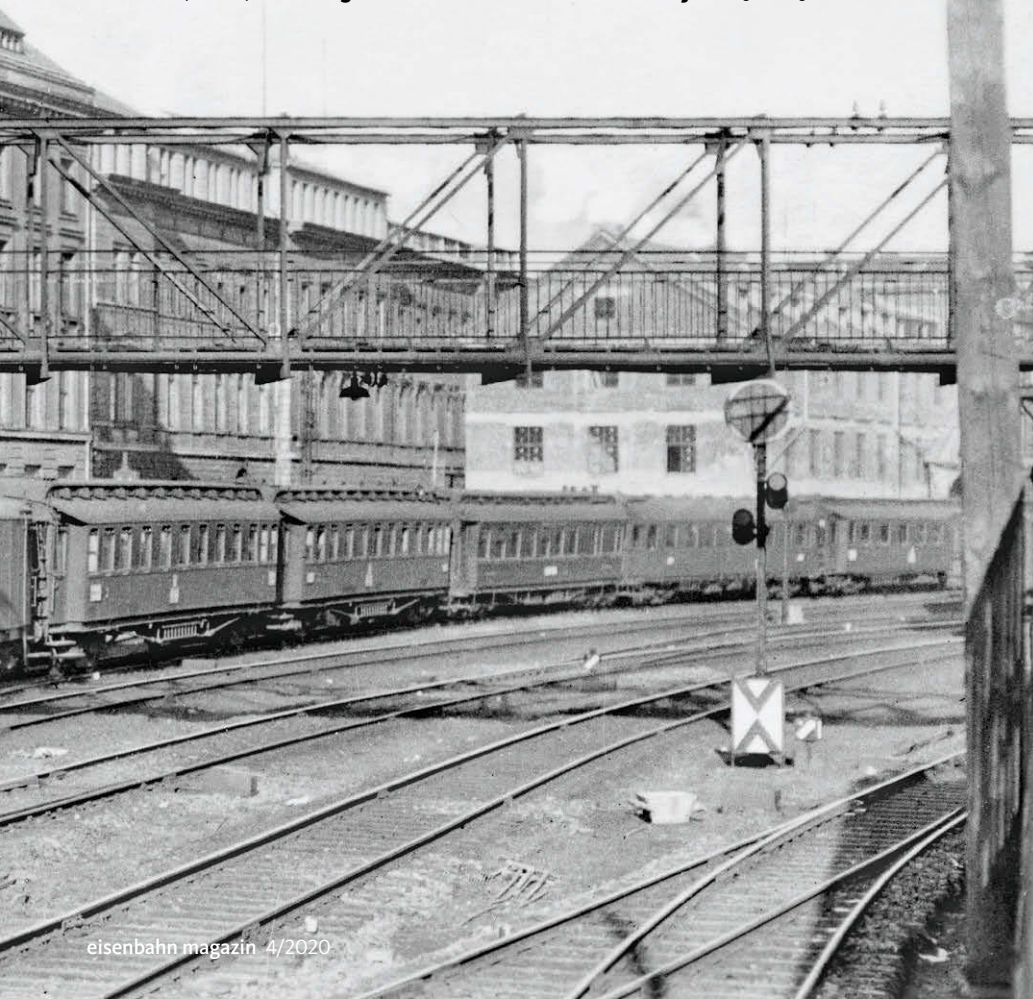


Vieles übernimmt die Reichsbahn von den Länderbahnen, unter anderem die Direktionen. Bei den Dampfloks gibt es ab 1925 mit den Einheitsloks neue Baureihen. Im Bild die O2 005 vor dem Elberfelder Direktionsgebäude, 1926; die O2 legt Brawa 2020 als H0-Neuheit auf

Bellingrodt/Slg. Brinker

Eine preußische S 6 fährt 1925 mit dem D 49 aus Rostock aus. Im gleichen Jahr tritt der dritte und endgültige Umzeichnungsplan der Reichsbahn für Dampflokomotiven in Kraft. Er ersetzt die Lokbezeichnungen aus Länderbahnzeiten durch ein einheitliches Schema. Diese S 6 erhält die Loknummer 13 1234

Insbesondere ab den frühen 1930er-Jahren kommen wegweisende Elloks in den Reichsbahn-Bestand. Unter anderem die Drehgestell-Elloks der Baureihe E 44, auf welche die Industrie gern in der Werbung verweist

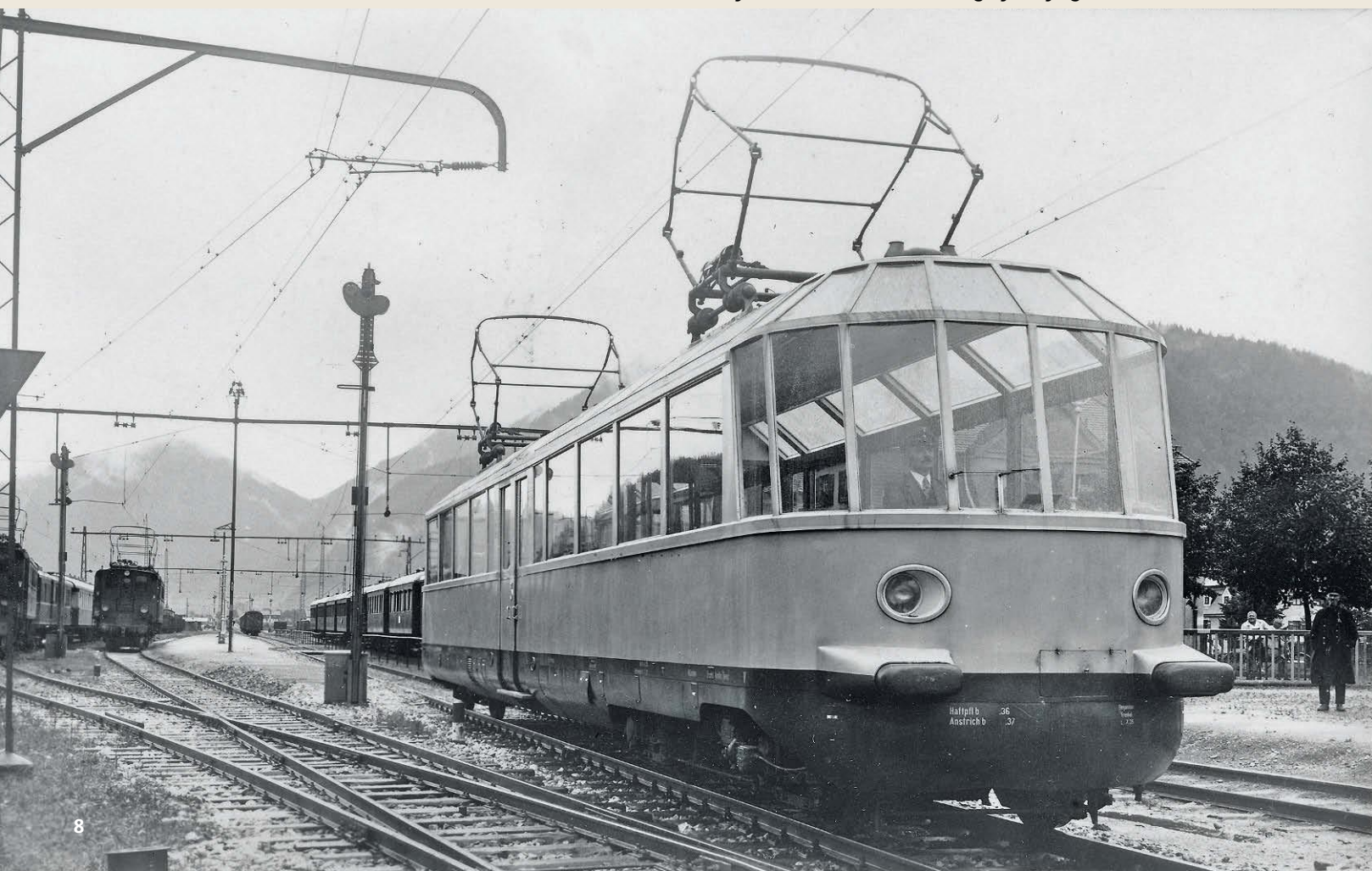


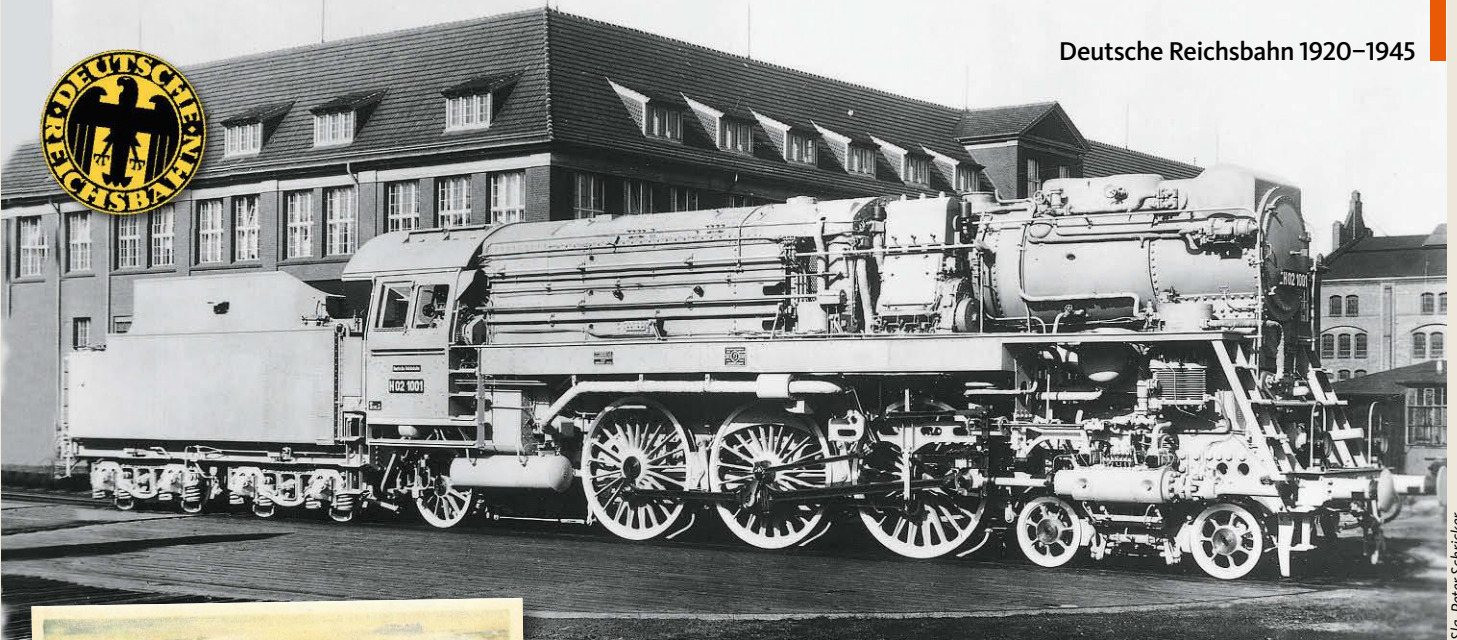
Slg. Oliver Strüber



Die „Fliegenden Züge“ sorgen in den 1930er-Jahren für Furore. Die Schnelltriebwagen – im Bild die zweiteilige Bauart Frankfurt – schaffen schnelle Verbindungen nach Berlin. Im Vorfeld des Krieges werden sie im Sommer 1939 abgestellt Slg. Oliver Strüber

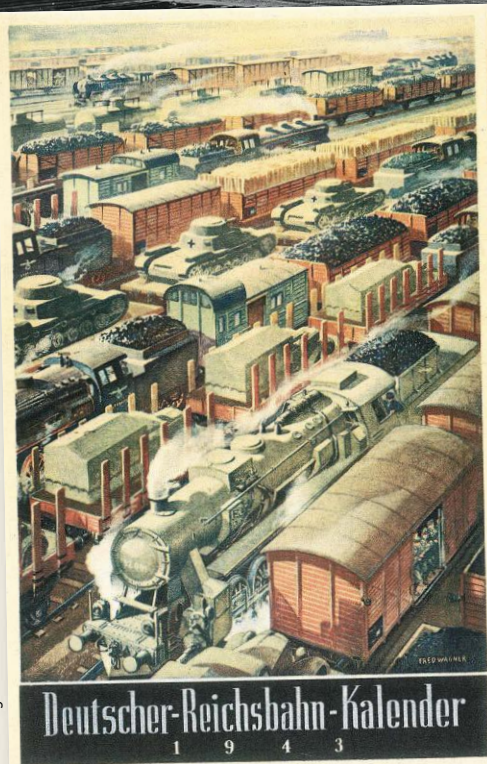
Zu einer ganz anderen Art des Reisens laden die „Gläsernen Züge“ ein. Mit den speziellen Elektro- und Dieseltriebwagen veranstaltet die Reichsbahn Ausflugsfahrten in Urlaubsregionen. Sie feiert damit in den 1930ern große Erfolge Hermann Maey/Slg. Oliver Strüber





Sig. Peter Schriener

Bis in die 1930er-Jahre hinein experimentiert die Reichsbahn mit neuen Technologien im Lokomotivbau. Die Hochdrucklok H 02 1001 der Berliner Maschinenbau-AG erweist sich allerdings als Fehlschlag



Sig. Moritz Müller

Seit 1927 legt die Reichsbahn einen jährlichen Kalender auf. 1943 zeigt er die Zeichen der Zeit: Es herrscht Krieg, die Reichsbahn dient als Transportmittel für die Front und setzt dabei auch die Kriegslok der Bau-reihe 52 ein



Sig. Brinker

Ab 1937 ist die Reichsbahn wieder eine Staatsbehörde. Die nationalsozialistische Regierung hat sie schon vorher vereinnahmt und macht das mit dem neuen Emblem mit Hakenkreuz nun auch deutlich



Sig. Peter Schriener

Die Eisenbahn im Raum Saarbrücken (Foto: Saarbrücken Hbf) gehört anfangs nicht zum Reichsbahn-Streckennetz. Die Region hat als „Mandatsgebiet“ einen separaten Status. 1935 wird das Gebiet an Deutschland und die Bahn an die DRG angeschlossen

Lesetipp

Die Reichsbahn-Jahre 1920 bis 1945 dokumentiert *Bahn Extra 2/2020* in Form einer ausführlichen Chronik. Zahlreiche Daten, Fakten und Hintergrundberichte zeichnen die Entwicklung, den Fahrzeugbestand und den Betrieb nach – von der Gründung bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs, der auch für die Reichsbahn eine Zäsur bringt. Zeitzeugenberichte und Streckenkarten von 1920 bzw. 1943 als Beilage runden die Darstellung ab. *Bahn Extra 2/2020* (ISBN 978-3-95613-144-8) ist erhältlich am Kiosk und unter www.verlagshaus24.de



■ VT 08⁵ und VT 12⁵ der Deutschen Bundesbahn

„Eierköpfe“ für die Ferne und den Nahverkehr

Mit neuen Dieseltriebzügen für den schnellen Fern- und Bezirksverkehr läutete die DB zu Beginn der 1950er-Jahre eine neue Ära des Reiseverkehrs auf deutschen Schienen ein. Die roten „Eierköpfe“ kamen in ihrer bemerkenswerten Karriere zu TEE- und F-Zug-Ehren, ehe sie 1969 endgültig in den Eil- und Nahverkehrszugdienst zurückgedrängt wurden

Mit großem Erfolg hatte die Deutsche Reichsbahn ab der Mitte der 1930er-Jahre ihr Schnellverkehrsnetz mit den „Fliegenden Zügen“ auf- und stetig weiter ausbauen können. Der Beginn des Zweiten Weltkriegs markierte das abrupte Ende dieses glanzvollen und weltweit einzigartigen Netzes. Die Triebzüge wurden als mobile Befehlszentralen für die Wehrmacht oder als Lazarettzüge genutzt. Nach Kriegsende wurde der Großteil von ihnen von den alliierten Besatzungsmächten requiriert und für deren eigene Zwecke eingesetzt.

Damit mussten die Deutsche Reichsbahn in den westlichen Besatzungszonen und die zum 7. September 1949 aus ihr hervorgegangene Deutsche Bundesbahn ihren Betrieb zunächst ohne diese einst so populären Fahrzeuge gestalten. Doch auf das Netz der schnellen Dieseltriebzüge als ebenso direkte wie komfortable Verbindungen zwischen den großen Metropolen wollte sie nicht verzichten.

So fiel schon relativ rasch die Entscheidung zum Bau neuer Triebzüge, die in ähnlicher Konzeption wie die Vorkriegsfahrzeuge gebaut, jedoch über verschiedene Neuerungen verfügen sollten. Ganz klar im Vordergrund standen dabei die Vorzüge des Leichtbaus in Kombination mit der Verwendung schnelllaufender Großdieselmotoren. So erhielt die Lokomotivindustrie 1950 den Auftrag zu Entwicklung und Bau einer neuen Schnelltriebwagenserie, die in zwei Ausführungen gebaut werden sollte: als VT 08⁵ für den hochrangigen Schnellverkehr und – daraus abgeleitet, aber mit anderer Innenraumkonfiguration und Türanordnung – als VT 12⁵ für den schnellen Bezirksverkehr.

Gesucht war ein neues Gesicht

Bereits frühzeitig standen die grundsätzlichen Bauparameter für die neuen Triebzüge fest: Die dreiteilige Grundeinheit sollte aus einem Motorwagen (VT), einem Mittelwagen (VM) und einem Steuer-

wagen (VS) bestehen, wobei bei Bedarf weitere Mittelwagen eingereiht werden sollten. Zudem sollte bereits vorab die Möglichkeit zur Einreihung eines zweiten VT statt des VS berücksichtigt werden, um bei längeren Garnituren mit mehr als zwei VM keine Leistungseinschränkungen hinnehmen zu müssen. Gleichzeitig sollten Scharfenberg-Kupplungen das schnelle Verbinden und Trennen der Wagen untereinander sowie das Kuppeln mehrerer Triebzüge erleichtern. Für den Fernverkehrstriebwagen war neben den in Abteilen angeordneten bequemen Sitzplätzen auch eine Küche mit Speiseraum vorgesehen. Antriebstechnisch war ein Zwölf-Zylinder-Dieselmotor geplant, wie ihn Daimler-Benz, MAN und Maybach anboten. Die hydraulische Kraftübertragung sollten Gelenkwellen und freizügig austauschbare Getriebe von Maybach und Voith ermöglichen.

Die ursprünglichen Planungen sahen den Bau mehrerer Versuchstriebwagen vor, an denen die

