

# eisenbahn Modellbahn magazin

150 Jahre Schwarzwaldbahn



Offenburg – Konstanz: So bunt war der Gebirgsbahn-Betrieb



## Diesellok-Klassiker im Test V 160 in H0

Technik, Optik, Preis/Leistung:  
Was die drei aktuellen  
Modelle zu bieten haben

EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)



Brawa

ESU

Piko

Spurensuche in Sachsen



Verschundene Gleise  
in Pirna und Wüstenbrand

Bahn-Oberleitungen  
Systeme von DB, DR & DB AG  
Intermodellbau 2023  
Die Trends aus Dortmund  
Miniatur Wunderland  
Auf geht's nach Patagonien!

Großstadt-Bahnhof in H0

Wie Bremen und Lüneburg  
zu „Bremburg“ wurden





# Eisenbahn-Erinnerungen im opulenten Großformat

Entdecken Sie die besten Geschichten und Bilder  
von der Reichsbahn bis zum top-aktuellen Geschehen.



**2 Ausgaben  
BahnExtra plus  
Sonderheft Berlin**

**3 gute Gründe,  
BahnExtra zu testen:**

- ✓ Jetzt sechs Mal im Jahr ein Heft zur klassischen Eisenbahn
- ✓ Jetzt noch breitere Themenmischung; freuen Sie sich auf Erlebnisberichte, Bildbeiträge, Personen im Porträt und interessante Beitragsreihen
- ✓ Wenn Sie zufrieden sind und nicht abbestellen, erhalten Sie *Bahn Extra* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,60\* (statt € 12,90) alle 2 Monate frei Haus.

Die letzten Kriegstage, die Nachkriegszeit, die Aufteilung der Stadt samt Blockade 1948/49 und der Aufstand vom 17. Juni 1953: Die Jahre von 1945 bis 1955 rückten Berlin noch mehr als bisher ins Rampenlicht des Weltgeschehens, machten es zu einem Brennpunkt des Kalten Kriegs. Die Eisenbahn der Spreemetropole war von dieser Entwicklung unmittelbar betroffen. Dieses Sonderheft dokumentiert den vielseitigen, nicht selten dramatischen Werdegang des Berliner Eisenbahnwesens in den ersten Nachkriegsjahren mit vielen Daten, Fakten, Hintergrundinformationen und Originalquellen. Über den "Schauplatz des Geschehens" informiert auch die Poster-Beilage mit Original-Streckenplänen der Reichsbahndirektion Berlin von 1945 und 1955; zwei detailreiche Raritäten mit enormer Aussagekraft.

Gleich bestellen unter [www.bahn-extra.de/abo](http://www.bahn-extra.de/abo)



# Dauerthema Lizenzen!

**W**ir Modellbahner wollen die große Welt so naturgetreu wie eben möglich in eine der gängigen Nenngrößen von 2 bis Z umsetzen. Dabei machen wir uns kaum Gedanken, wie Märklin, Roco & Co. an die Zeichnungen moderner Triebfahrzeuge und Güterwagen kommen. Manchmal kann man im Prospekt einen Hinweis auf die Unterstützung durch die Schienenfahrzeugindustrie finden, die im besten Falle sogar das Projekt angeregt und selbst einen Teil der Auflage bestellt hat. Von Eisenbahnverkehrsunternehmen weiß man, dass sie oft exklusiv einem Hersteller erlauben, Modelle ihres Unternehmens nachzubilden bzw. das Firmenlogo aufzudrucken. Kooperativ war hier zum Beispiel das Mannesmann-Archiv, das für Röhrentransportzüge gern die Erlaubnis erteilte, die alten Logos zu verwenden, da diese so weiterhin auf sich aufmerksam machen – eben auf der Modellbahn. Bei den Modellautoherstellern ist es gängige Praxis, auf den Verpackungen die Lizenzen von Mercedes, VW & Co. als Logo mit abzudrucken und so indirekt einen Hinweis auf den höheren Verkaufspreis zu geben – denn die Lizenzgeber wollen oft einen festgelegten Prozentsatz vom UvP erhalten.

Doch wie sieht die Sachlage aus, wenn eine typische Werbebedruckung von Gebäuden bzw. Straßen- oder Schienenfahrzeugen beim Modell übernommen wird? Ein solcher Fall landete kürzlich vor Gericht: Gegenstand des Verfahrens war ein Rechtsstreit zwischen dem Logistik- und Transportunternehmen Dachser und der Firma Faller, die die Marke „Dachser“ auf einem HO-Lkw und auf dem Bausatz eines Logistikzentrums aufgedruckt hatte. Der Bundesgerichtshof hat dazu im Januar festgestellt, dass die Verwendung von Markenlogos bei nachgebildeten Miniaturen keine Markenrechtsverletzung (wegen unlauterer Rufausnutzung) darstellt. Laut Gerichtsurteil kann der Kläger wegen des Vertriebs beider Modelle weder Ansprüche auf marken- noch auf wettbewerbsrechtliche Entschädigung geltend machen.

## » Lizenzgebühren und deren Abrechnung erhöhen die Verkaufspreise der Modelle

Was zunächst recht positiv klingt – scheint es doch der Branche eine weitreichende Nutzung zu erlauben, ohne saftige Lizenzgebühren befürchten zu müssen –, ist bei näherer Betrachtung nicht mehr so eindeutig. Denn die Urteilsbegründung bietet in der Interpretation viel Spielraum. So darf Faller weiterhin nicht mit der Marke Dachser werben, sondern nur mit der wirklichkeitsgetreuen Abbildung des Lkw- oder Gebäudemodells. Es stellt sich die Frage: Wo fängt das eine an und wo hört das andere auf?

Eine generelle Entscheidung über die Nutzung von Markenzeichen scheint angesichts dessen

also noch nicht gefallen, sondern lediglich vertagt zu sein – bis wieder ein Unternehmen Anstoß an der Wiedergabe in Modell nimmt und per Justiz Klarheit verlangt. Dabei wäre eine eindeutige Klärung im Interesse aller. Nur wenn man die Grenzen kennt, kann man sie auch einhalten.

Martin Menke, Redakteur



Trix. Die Faszination des Originals.



## Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

Besuchen Sie direkt unseren  
Onlineshop [www.train-safe.de](http://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](mailto:info@train-safe.nl)  
Schweiz - [info@train-safe.ch](mailto:info@train-safe.ch)  
[info@train-safe.de](mailto:info@train-safe.de), [www.train-safe.de](http://www.train-safe.de)





# 36–43

## 150 Jahre Schwarzwaldbahn: Der Zugbetrieb auf der Gebirgsbahn

Jürgen Hörstel

### ■ Im Fokus

#### 10 Steuerwagen von IC- und IR-Zügen

Um auch im Fernverkehr die Wendezeiten der Züge verkürzen zu können, begann die DB Anfang der 1990er-Jahre mit der Entwicklung von passenden Steuerwagen. Diese mussten sich für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h eignen und wurden zunächst für Interregio-Züge vorgesehen. Bald schon eroberte das Konzept auch den Intercity-Verkehr

#### 18 Die Nase im Wind, die Lok im Rücken

Es dauerte gut zehn Jahre, bis die ersten Modelle der neuen Steuerwagen der IR- und IC-Zuggarnituren ihren Weg auf die Modellbahnanlagen fanden

### ■ Eisenbahn

#### 6 Leistungsschau für die junge DB

Vor 70 Jahren konnte man auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München die Fortschritte auf dem Gebiet des Schienenverkehrs in Deutschland bestaunen

#### 24 Bild des Monats

219 001 mit einem Getreidezug im Hafen von Bremen

#### 26 Entlang der Schiene

Aktuelle Informationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

#### 36 Robert Gerwigs Meisterstück

Die Schwarzwaldbahn überwindet als Adhäsionsbahn mit ausgefeilter Trassenführung große Höhenunterschiede. Stets interessant war das Verkehrsgeschehen, bot es doch immer wieder auch den Reiz der großen, weiten Welt. Ein Rückblick auf 150 Jahre spannende Eisenbahngeschichte

#### 44 RS 1 mit schrumpfendem Einsatzfeld

Die RegioShuttle RS1 der Deutschen Bahn fahren vor allem auf Strecken in Baden-Württemberg und Bayern. Doch ihr Einsatzfeld ist in den vergangenen Jahren kleiner geworden

#### 46 Verschwundene Gleisbögen

Gleisdreiecke in der Rbd Dresden – Teil II: In Wüstenbrand und Pirna befanden sich einst Gleisdreiecke im Bahnhofsbereich. Sie waren vor allem für den Güterverkehr von besonderer Bedeutung

#### 52 Fahrleitungen für Elloks

Die Elektrifizierung des Schienennetzes begann schon in den 1920er-Jahren parallel zum Bau erster elektrischer Fahrzeuge. Unser Exkurs zeigt die Technik über den Gleisen zu Zeiten von DRG, DR und DB

#### 59 Futurails

Eine Sonderausstellung des DB Museums widmet sich der Konkurrenz der Schiene

### ■ Modellbahn

#### 60 Nürnbergerin mit stolzem Namen

Fleischmann-Ellokkmodell E 44 056 der Deutschen Bundesbahn als HO-Triebfahrzeug und die Geschichte des Vorbilds



Rainer Heinrich



**46–51** In Pirna (Foto) und Wüstenbrand existierten einst Gleisdreiecke, die den Bahnbetrieb belebten

**106–113**

HO-Großstadtbahnhof mit Anleihen von Bremen und Hamburg



**90–95**

Brawa, ESU und Piko bieten Neu- bzw. Wiederauflagen der DB-Baureihe V 160/216 als HO-Modelle



**10–22** Steuerwagen von Interregio und Intercity beim Vorbild und als Modelle in HO bis Z

**52–58**

Wissenswertes zu den Fahrleitungssystemen auf deutschen Bahnstrecken



Michael U. Kratzsch-Leichsenring (2)

**64 Das Beste von der Intermodellbau**

Impressionen von internationalen Anlagen sowie Überraschungsneuheiten in puncto Fahrzeuge und Zubehör, die auf der Messe in Dortmund Mitte April präsentiert wurden

**70 Neu im Schaufenster**

Was Fachgeschäfte und Onlinehändler neu im Sortiment haben, gibt es bei uns in Kurzporträts und Fotos vorab zu sehen

**80 MiWuLa schlägt Brücken**

Wer im Hamburger Miniatur Wunderland über die gläserne Brücke geht, erlebt in einem neuen Abschnitt das Flair von Patagonien und Antarktis

**84 Seilzug für den Wagenverschub**

Für HO-Anlagen hat Auhagen eine Spillanlage herausgebracht, mit der Güterwagen verfahren werden können

**87 Excel programmiert Arduino**

Das Programmiersystem MobaLedLib ist speziell dafür ausgelegt, den Mikrocontroller Arduino mit Informationen zu füttern

**90 Die Baureihe V 160 im HO-Test**

Die zuletzt ausgelieferten Neu- bzw. Wiederauflagen der Bundesbahn-Baureihe V 160 bzw. 216 der Hersteller Brawa, ESU und Piko stehen für unseren Vergleichstest am Start. Welches Modell überzeugt hinsichtlich Technik, Optik und Preis/Leistung am meisten?

**106 Bremburg an der Rollbahn**

Der Hauptbahnhof auf der HO-Anlage der Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahner stellt eine Mischung von Motiven aus Bremen und Hamburg dar und begeistert betrieblich mit Postabfertigung und großem Bahnbetriebswerk



MM

**Titelbild:** Die Bundesbahn-Diesellok-Modelle der Nenngröße HO 216 118 von Brawa, V 160 130 von ESU und V 160 064 von Piko treten in unserem Test als digitale Soundmodelle gegeneinander an und zeigen kaum Schwächen

**Service**

- 79 Buch & Film
- 96 Kleine Bahn-Börse
- 96 Fachgeschäfte
- 100 Veranstaltungen
- 102 Termine/TV-Tipps
- 104 Leserbriefe
- 114 Vorschau/Impressum



■ Die DB auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München

# Leistungsschau der jungen Bundesbahn

*Vor 70 Jahren konnte man in München die Fortschritte auf dem Gebiet des Schienenverkehrs in Deutschland bestaunen. Bei der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 zeigte unter anderem die Deutsche Bundesbahn, welche gewaltigen Leistungen und Entwicklungen die Eisenbahn nach dem Zweiten Weltkrieg vollbracht hatte*

**B**us, Straßenbahn, Eisenbahn: Das Verkehrsgeschehen in Deutschland dominieren im Jahr 1953 noch öffentliche Dienstleister wie die Deutsche Bundesbahn oder kommunale Verkehrsbetriebe. Die private Motorisierung kommt in den frühen 50er-Jahren erst langsam ins Rollen, sollte aber bald an Dynamik gewinnen. So erstaunt es kaum, dass die Deutsche Bundesbahn bei der Deutschen Verkehrsausstellung vom 20. Juni bis 11. Oktober 1953 in München zusammen mit der Bundespost die größten Beiträge erbringt.

## Traditionsreicher Schauplatz

Bereits im Jahr 1908 war der Ausstellungspark München Schauplatz einer Leistungsschau für

Industrieprodukte aus dem Verkehr gewesen. 1925 fand die erste große nationale Verkehrsausstellung statt, die deutlich über den Rahmen einer normalen Messe hinausging. Als nationale Informations- und Bildungsschau zeigte sie die Errungenschaften des Verkehrswesens nach dem Ersten Weltkrieg in acht Ausstellungshallen auf der Münchner Theresienhöhe. Eine 1940 in Köln geplante Veranstaltung kam wegen des Krieges nicht zustande, erst 1951 fand die Branche wieder zur Verkehrsausstellung „Schiene und Straße“ im Grugapark in Essen zusammen.

Die Münchner Schau im Jahr 1953 umfasst dagegen ein weitaus größeres Spektrum an Themen, die bis zur Raumfahrt reichen. Ein gutes

Drittel der Ausstellungsfläche nimmt die Deutsche Bundesbahn in Anspruch. Nahezu alle Bereiche der DB, vom Fahrzeugpark über das Werkstätten- und Oberbauwesen bis hin zum Leistungszentrum im Reise- und Güterverkehr sind ausgestellt. Ein Hauptanziehungspunkt ist eine 60 mal zehn Meter große Modellbahn in der Bundesbahnhalle N, die den Zuschauern die Vielseitigkeit des Eisenbahnbetriebes vor Augen führen soll. Der naturgemäß größte Teil der Bundesbahnausstellung ist aber die Fahrzeugausstellung mit 60 Exponaten im Freigelände. Zu erleben sind dort Entwicklungen, die Aufbruch suggerieren. Die Dieselloks der Baureihen V 80 und zwei Maschinen der Baureihe V 200 stehen exemplarisch für eine moderne Formen-

***Zeitgenössische Formensprache dominiert die Fahrzeugausstellung der Bundesbahn auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953. Unter anderem eine nagelneue Maschine der Baureihe V 200 findet Bewunderung bei den Besuchern***

*Carl Bellingrodt/Eisenbahnstiftung*







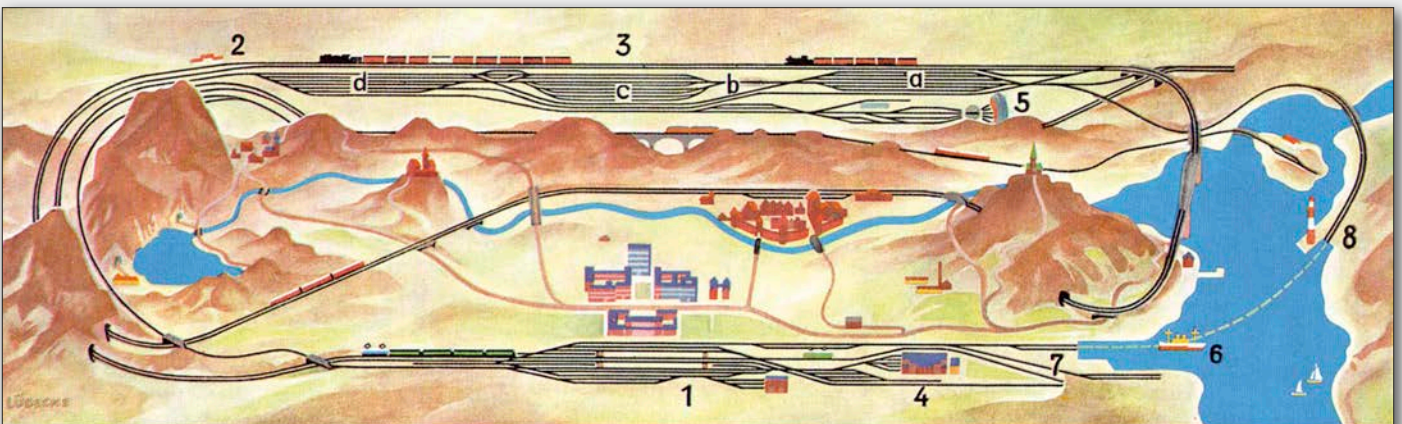
*Wegen der erstmals bei einer deutschen Lokomotive eingebauten selbsttätigen Rostbeschickung der Bauart „Standard Stoker“ ist 45 012 auf der Verkehrsausstellung in München ausgestellt*

*R. Whittington/Eisenbahnstiftung*



*Viel Aufmerksamkeit schenken die Besucher dem Leichtmetall-Gliedertriebzug VT 10 501* Slg. OS

*In der Bundesbahnhalle N zeigt die DB auf einer Modelleisenbahnanlage die Vielfalt des Eisenbahnbetriebs* Slg. OS



**DIE MODELLEISENBAHNANLAGE DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN**

(32 mm Spurweite, 1300 m Gleislänge, 170 Weichen und ebensoviel Lichtsignale, 30 Lokomotiven und Triebfahrzeuge, 60 Reisezug- und 170 Güterwagen) ferngesteuert von 3 Original-Gleisbildtischen (2500 Relais, 1500 Sperrzellen)

1 Warnfeld Hbf · 2 Bahnhof Moosburg · 3 Rangierbahnhof Rollhagen, a) Einfahrgruppe, b) Ablaufberg mit Speicherung, c) Richtungsgruppe, d) Ausfahrgruppe · 4 Ellokhalle · 5 Dampflokhalle · 6 Trajektverkehr · 7 Merkurhafen · 8 Nordhafen





**Markante Landmarke der Verkehrsausstellung ist der Funkturm der Bundesbahn, in dem eine Basisanlage mit Richtfunk zum Fernmeldenetz der DB untergebracht ist**

*Ernst Below HVB-Pressedienst/Slg. OS*

sprache, die die Ausstellung dominiert. Als Sensation finden die neuartigen Leichtmetall-Gliedertriebzüge der Baureihe VT 10<sup>5</sup> Beachtung, die – mit Ausnahme des spanischen Talgo – erstmals in Europa über eine Klimaanlage verfügen und auch sonst mit viel Komfort beeindrucken.

### **Eigens errichtete Gleisanlagen**

Das Messegelände wurde zuvor eigens für die Verkehrsausstellung umgestaltet, neue Hallen wurden errichtet. Für die Präsentation der Schienenfahrzeuge entstand ein umfangreicher Ausstellungsbahnhof mit insgesamt 2.500 Metern Gleis, 15 Weichen und Gleisstützen mit 800 Metern Gesamtlänge. Er kann von einem zeitgemäßen Gleisbildstellwerk gesteuert werden. Von einer Schaubrücke, die sich über diese Gleisanlagen erstreckt, können die Besucher die Ausstellung überblicken.

### **» Die Leistungen der Bundesbahn beeindrucken auch viele Besucher aus dem Ausland**

Begleitet wurde die Veranstaltung von zahlreichen Kongressen, darunter auch die Generaldirektorenkonferenz der UIC (Union Internationale des chemins de fer). Zahlreiche Gäste aus dem Ausland fanden den Weg in die Isarmetropole und zeigten sich von den Leistungen der Bundesbahn beeindruckt, wie DB-Inspektor Müllerscherf nach dem Ende der Ausstellung bilanzierte: Vor allem die aus eigener Kraft gestemmte Wiederaufbauleistung nach dem Krieg habe beim internationalen Publikum Anerkennung gefunden.

### **Drei Millionen Besucher**

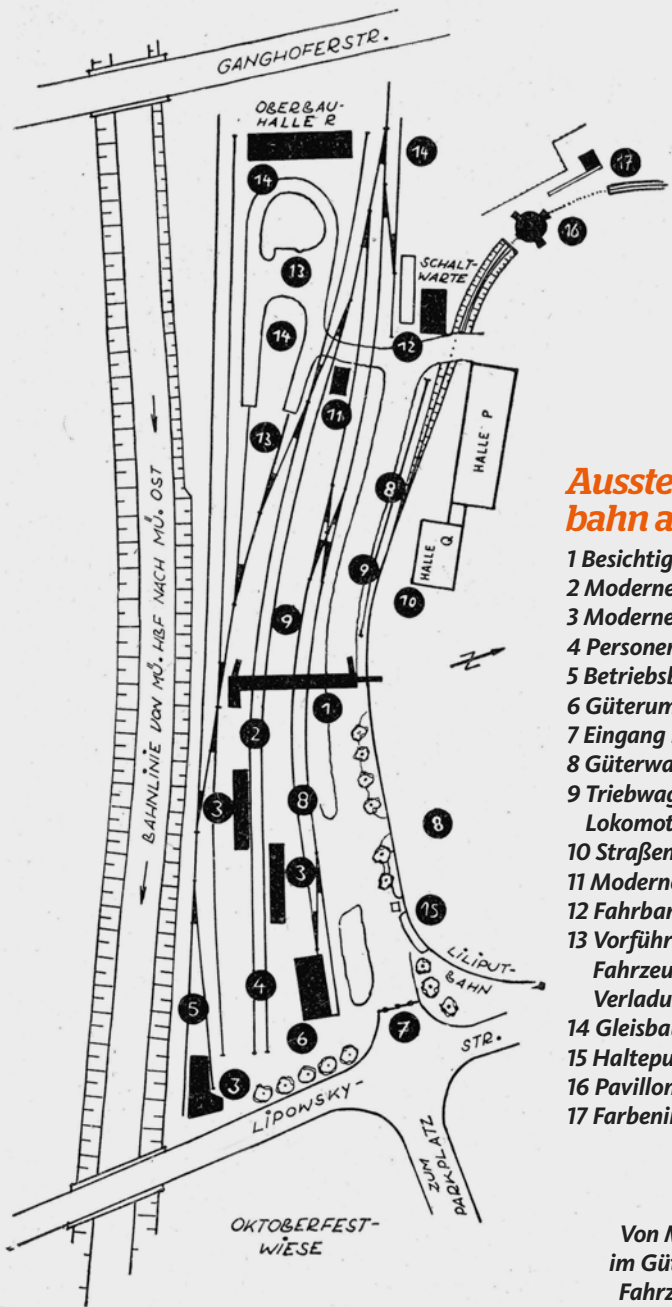
Insgesamt drei Millionen Besucher zählte die Verkehrsausstellung nach dem Ende im Oktober 1953. Sie informierten sich über die Entwicklungen der Verkehrstechnik und des Verkehrswesens. Sie waren auch Zeugen eines Aufbruchs in eine neue Epoche des Ausstellungswesens, das – in Abgrenzung zur Nazizeit mit ihren Propagandaschauen – in betont sachlicher Gestaltung technisch-fachliche Informationen vermittelte.

Die letzte große Verkehrsausstellung auf dem Münchner Messegelände fand 1965 statt, nun

**Ein fahrbares Umspannwerk ist in die Darstellung der Bahnstromversorgung eingebunden** *Slg. OS*







## Ausstellung der Bundesbahn auf dem Freigelände

- 1 Besichtigungsteg mit Ausstellungsturm
- 2 Moderne Gliedertriebzüge
- 3 Moderne Bahnsteigdächer
- 4 Personenwagen und Schlafwagen
- 5 Betriebsbahnsteig für Lokmitfahrten
- 6 Güterumladeanlage
- 7 Eingang Lipowskystraße
- 8 Güterwagen verschiedener Gattungen
- 9 Triebwagen, Messwagen und Lokomotiven
- 10 Straßenfahrzeuge der DB
- 11 Modernes Dr-Stellwerk
- 12 Fahrbares Umspannwerk
- 13 Vorführung von Schienen-Straßen-Fahrzeugen, des Straßenrollers und der Verladung von Großbehältern
- 14 Gleisbau
- 15 Haltepunkt der Liliputbahn
- 16 Pavillon
- 17 Farbenindustrie

Katalog DVA 1953/Slg. OS

Von Modernisierungsbemühungen im Güterverkehr zeugen Zweibege-Fahrzeuge und Großbehälter Slg. OS

Die erhaltenen historischen Messehallen in München beherbergen heute das Verkehrszentrum des Deutschen Museums FD

als internationale Verkehrsausstellung. Auch hier trat die Bundesbahn als herausgehobener Anbieter auf. Weitere vergleichbare Branchentreffen fanden 1979 und 1988 in Hamburg statt. Heute trifft sich die Eisenbahnbranche auf anderen Messen. Herausgehobene Bedeutung hat die Fachmesse InnoTrans in Berlin, die normalerweise alle zwei Jahre stattfindet, zuletzt im Jahr 2022.

## Verkehrszentrum erinnert an DVA 1953

Das Ausstellungsgelände an der Münchner Theresienhöhe ist heute längst Geschichte. Bereits im Jahr 1986 fiel seitens Stadtrat und Staatsregierung der Beschluss, die Messe in den Stadtteil Riem zu verlegen. Die Messehallen wichen dem Stadtquartier Schwanthalerhöhe. Die drei erhaltenen historischen Messehallen beherbergen jetzt das Verkehrszentrum des Deutschen Museums. An einem geschichtsträchtigen Ort präsentiert es heute auch wieder eine große Sammlung an Schienenfahrzeugen – und erinnert an die Verkehrsausstellungen, die hier einst für Aufsehen sorgten.

Florian Dürr





■ Steuerwagen für den IC- und IR-Verkehr

# Kopf voraus mit 200 km/h

*Wendezüge im Fernverkehr sind heute eine ziemlich gewöhnliche Angelegenheit. Doch bis zu Beginn der 1990er-Jahre blieben sie die Ausnahme. Man scheute sich, mit Steuerwagen voraus Geschwindigkeiten von mehr als 140 km/h zu fahren. Erst mit dem Umbau ehemaliger DR-Abteilwagen im DB-Werk Halberstadt wurden auch höhere Geschwindigkeiten möglich*

**W**endezeiten von Zügen in Bahnhöfen sind seit jeher ein betriebliches Problem. Noch in den 1980er-Jahren verursachte das „Kopfmachen“ insbesondere von Fernzügen einen erheblichen Aufwand. Es erforderte bei den zu jener Zeit

mehrheitlich lokbespannten Garnituren betriebliche Maßnahmen, etwa Rangierfahrten. Diese banden Personal auf dem Stellwerk (Fahrdienstleiter, Weichenwärter), im Führerstand (Lokführer) und am Zug (Rangierer). Außerdem verlängerten diese Manöver die

Gesamtfahrzeit von Zügen zwischen ihren Start- und Zielbahnhöfen.

Im Nahverkehr, wo die Züge Geschwindigkeiten von mehr als 140 km/h in der Regel nicht überschritten, setzte die Bundesbahn seinerzeit bereits seit Jahrzehnten auf Wendezüge. Vor allem die für „Silberling“-Nahverkehrsgarnituren entwickelten „Hasenkästen“ und die Karlsruher Steuerwagen sorgten für deutliche Vereinfachungen im alltäglichen Betrieb. Steuerwagen besitzen wie eine Lokomotive einen Führerstand. Von hier aus kann der Triebfahrzeugführer bei geschobenem Zug die Lokomotive bedienen. Über Steuerleitungen werden alle Befehle vom Steuerwagen zur Lok übertragen. Um nun auch im Fernverkehr die Wendezeiten der Züge in Kopfbahnhöfen weiter zu verkürzen, suchte die Deutsche Bundesbahn zu Beginn der 1990er-Jahre nach Wegen, das Steuerwagen-Konzept auch für schneller laufende Züge zu adaptieren.

## Erste Versuche ab 1939

Auf ein komplett unerforschtes Terrain begab man sich damit aber nicht. Die Anfänge des Wen-



*Das Kopfdesign der Fernverkehrs-Steuerwagen entwarf die Firma BPR-design. Bereit zur Ablieferung steht ein IC-Steuerwagen am 20. August 1996 im DB-Werk Halberstadt Volker Emersleben*