

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Dezember 1999

B 8784 · 51. Jahrgang

DM/sFr 12,- · S 90,- · Lit 17 000 · hfl 15,- · lfr 270,-

<http://www.miba.de>



VT 18.16 im Test

Berliner Schnauze

MIBA-Schwerpunkt

Anlagen mobil gebaut

Anlage nach US-Vorbild

The Bay Shore Line in 0

Schwergewicht

Gottwald-Kranwagen von Kibri



Der VT 18.16, der während seines regulären Einsatzes kaum die Strecke von Neuenmarkt nach Marktschorgast gefahren sein dürfte, ist als Museumsfahrzeug der DB AG durchaus auf der Schiefen Ebene denkbar. Gerhard Peter und Martin Knaden inszenieren daher das sehenswerte Modell von Kato/Noch auf der ebenso sehenswerten Modellbahnanlage des Deutschen Dampflok-Museums, bei dem wir uns für die Unterstützung der Fotoarbeiten ganz herzlich bedanken.

Foto: gp/MK



Vermissten auch Sie nach 20 Uhr die Mainzelmännchen, die – völlig losgelöst von allen Naturgesetzen – ihre Späße zwischen den Spots treiben und damit für eine klare Trennung der werbenden Aussagen sorgen? Oder lassen Sie, mehr oder weniger vor der Glotze dösend, die Werbeblöcke als Gehirnwäsche ins Unterbewußtsein gelangen? Dort entfalten – wie Studien

Nicht immer ...

beweisen – besonders die kurzen, nur fünf oder zehn Sekunden langen Wiederholungen der wichtigsten Werbeaussage eines zuvor gelaufenen Spots, neudeutsch: „reminder“, ihre Wirkung.

Beim Film entstehen Aussagen erst durch den sorgfältigen Schnitt der einzelnen Szenen. In der Werbung gilt dies ganz besonders. Aber gilt es auch übergreifend für mehrere Spots?

Genscher sitzt in zwei sich begegnenden ICE gleichzeitig, der Hackl Schorsch erzielt im „Wackl“-ICE-T Superzeiten, und für Sönke Wortmann laufen dort die besten Filme. So weit, so gut. „Die Bahn kommt.“

Schnitt.

„Nicht immer, aber immer öfter ...“ Ach nee. Was weiß der Hersteller eines alkoholfreien Bieres über die Pannen- und Pünktlichkeitsstatistik der DB? Oder hat sich ein Mensch des Fernsehens beim Zusammenstellen der Spots

etwa einen Spaß gemacht? Oder regierte einfach nur der Zufall?

Wie auch immer. Wir wollen hier nicht darüber spekulieren, warum die Pünktlichkeitsstatistik der DB AG so ist, wie sie ist. Eher schon interessiert uns die Neuheitenpünktlichkeit der Modellbahnindustrie.

Insbesondere von den großen Herstellern erscheinen Neuheiten übers ganze Jahr verteilt. Nicht immer, aber immerhin ab und zu mal. Immer mehr wird dagegen die Kauflust angestachelt, wenn das Jahr sich dem Ende zuneigt und die Modellbahnsaison in ihre verschärfte Phase tritt. Der Modellbahnmarkt ist ganz überwiegend ein Neuheiten- und Saisongeschäft, das sich gerade in der angeblich besinnlichen Jahreszeit zuspitzt.

Unsere Leser merken dies auch am Inhalt der MIBA. Weniger Anlagen-Berichte, dafür um so mehr Neuheiten-Vorstellungen und Modelltests. In dieser Ausgabe können wir Ihnen angefangen beim Highlight VT 18.16 von Kato/Noch über die BR 17 von Trix und den Gottwald-Kran von Kibri bis hin zum 10-Ampere-Verstärker von Lenz wieder eine Menge Neues vorstellen.

Und der Reigen der Neukonstruktionen wird auch in der MIBA nicht abreißen: Zum Jahresende werden z.B. die „Siebz'ga“ von Fleischmann, die E 93 von Piko und der ICE-T von Lima (vielleicht mit einem beiliegenden Mini-Hackl in 1:87?) in den Handel und somit auch auf unsere Teststrecke gelangen. Mit etwas Glück erscheinen die angekündigten Modelle bereits rechtzeitig für unsere nächste Ausgabe. Pünktlich? Nicht immer. Aber immer öfter ...

Martin Knaden

Steuerstange
PIKO
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE H0

[Elektrolokomotive E93]

Neul Wechselstrom-Lok mit Digitaldecoder!



NEU 99

51090 E93 DB Ep. III, Deutsches Krokodil
51290 dto. in Wechselstromausführung

Prospekte/Kataloge 1999

- PIKO CD-ROM (15,- DM)
- H0-Modellbahn/Gebäudemodelle 1999/2000 (10,- DM)
- G+Spur 1-Gebäudemodelle und Neuheiten-Blatt 1999 (8,- DM)
- N-Gebäudemodelle (3,- DM)
- Das PIKO-Buch (58,- DM)

bei Ihrem Fachhändler oder direkt bei PIKO erhältlich.
PIKO im Internet: <http://www.piko.de> e-mail: info@piko.de

PIKO Spielwaren GmbH • Lutherstraße 30 • 96505 Sonneberg

18 Betriebsmittel- punkt dieser H0- Anlage ist ein beachtlicher Kopfbahnhof. Außerdem ist noch eine Schmalspurbahn vorhanden, die direkt ins Gebirge führt. Bemerkens- wert: Die Steuerung erfolgt mit dem Computer.
Foto: Hartmut Enke

16 Dem Trix-Modell der 17er (S 10) haben wir einen Kurzttest gewidmet; Bernd Zöllner hat das H0-Modell für Sie unter die Lupe genommen.
Foto: MK



92 Die „Bay Shore Line“ ist eine erfundene Bahngesell- schaft im US-amerikanischen Stil, die Günther Holzgang zum Thema seiner sehenswerten 0-Anlage gemacht hat.
Foto: Daniel Wietlisbach



Original
MICRO-METAKIT[®]
Feinste Messing-Handarbeitsmodelle H0 1:87



noch 1 KksTB Version
1 BBÖ Version
1 DRG Version
1 ÖBB Version

Oben: Art.-Nr. 95703H, DRG, BR 97.302 (ex 269.02) schwarz/rot
Unten: Art.-Nr. 98103H, S 2/5, Kgl. Bay. Sts. B., No. 2399



noch: 4 bayer. Versionen

Auslieferung derzeit bei Ihrem Fachhändler!

Original
MICRO-METAKIT[®]
Messingmodelle in Museumsqualität
Weingartenweg 8 • D-84036 Landshut/Bayern
Tel.: 08 71/4 34 57 • Fax: 08 71/4 59 22
Internet: <http://www.micro-metakit.com>
e-mail: eisenbahn@micro-metakit.com
GERMANY



40 Die Schlußscheiben signalisieren es: Der Güterzug aus „Zeedens Zügen“ geht mit dieser Folge seiner Vollen-
dung entgegen. *Foto: MK*

32 Mit der Oberrheinischen Eisen-
bahn, der OEG, beschäftigt sich
Gerhard Anderssohn im ersten Teil seines
Vorbild+Modell-Berichts. *Foto: Gübema*



MIBA-Miniaturbahnen 12/99

MIBA-SCHWERPUNKT Anlagen mobil gebaut

Nach Motiven der Butjadinger Bahn: Mobile Marschbahn	72
Die Modellbahn aus dem Klappschrank	82
Lochschiene-Regal als Anlagenbasis	86

VORBILD

Kruckenbergs Enkel	10
Minilok für Maxibahn	112

MIBA-TEST

Berliner Schnauze (Kato VT18)	12
Trick(s) siebzehn (Trix 17.0)	16

MODELLBAHN-ANLAGE

Zwischen Kokskeller und Waschküche: Per Computer in den Kopfbahnhof 18	
Das Puchheimer Stadtbahnprojekt (9): Strom für die Tram	26
Spur-0-Module nach US-Vorbild: The Bay Shore Line	92

VORBILD + MODELL

Die OEG: Vorbild für Modellbahner	32
Kompaktes Allroundtalent	114

MENSCHEN + MODELLE

Die Preisträger des Verkehrshauses	110
---------------------------------------	-----

NEUHEIT

Licht an!	46
Saft satt	108
Kleinvieh macht auch Spaß	119

SZENE

Märklin: Umsatz stieg 1998 ...	54
310.23 unter Dampf	54

MODELLBAHN-PRAXIS

Über'n Bach	104
-------------	-----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	50
Kleinanzeigen	56
Bücher/Video	90
Neuheiten	123
Impressum · Vorschau	142

Nur Junior-Modelle?

Mit einem weinenden Auge verfolge ich den Preisanstieg bei Modellbahnprodukten. Als Jugendlicher hat man zwar einen kleinen Geldbeutel, doch würde man sich auch gerne Fahrzeuge für „Erwachsene“ kaufen können. Viele Firmen bieten zwar spezielle Junior-Modelle an, aber wer will denn ständig nur mit Donnerbüchsen und ähnlichem rumfahren? Haben Jugendliche nicht auch das Bedürfnis nach Modellen wie Schnellzügen u.ä.? Bei den normalen Waggons geht der Preis noch – bis zu DM 60,- kann auch ich mal ausgeben oder mir wünschen –, aber wer kann mir den SBB IC-Steuerwagen für weit über DM 150,- kaufen?

Obwohl Jugendliche bei meinem Händler Rabatt bekommen, ist dieses schöne Fahrzeug leider nicht drin. Für über DM 150,- bekommt man bereits Lokomotiven bzw. ganze Startsets. Ist da das Verhältnis gegeben? Ich möchte an die Hersteller appellieren, daß sie ihre Preispolitik überdenken.

Andreas Enke, E-Mail

MIBA 9/99, Anlagenbericht

Monsteroberleitung

Seit Formatänderung hat sich die MIBA sehr zu ihrem Vorteil verändert und wird von mir fast regelmäßig gekauft. Aber warum immer diese „Rückfälle“ wie in MIBA 9/99, S. 88-91, mit Streupulver, Klebefoliestraßen, Flaschenbürstenbäumen, Plastikglanz auf allem und Märklin-Monsteroberleitung?

Gerd Rudolph, Wipperfürth

MIBA 9/99, Gölsdorfs Gardedampfer

Gölsdorf-Lok in Prag

Im Prager Technischen Nationalmuseum befindet sich eine weitere 310er zur Erinnerung an den hohen technischen Stand des Lokomotivbaues vor dem 1. Weltkrieg. Es handelt sich um die K.u.K. Oesterreichische Staatsbahnlok 310.15, später CSD 375.007.

Ein Besuch dieser technischen Erinnerungsstätte ist m.E. sehr empfehlenswert. Auch wäre es geschichtlich wertvoll, wenn interessante Dampflokk-Publikationen mit den entsprechenden Fabrikschildern dokumentiert werden würden.

Otto Straznicky, Erfstadt



Fabrikschild aus Bronze von CSD-Dampflokk 375.007 Gölsdorf Konstruktion ~ BBÖ 310

Foto: Otto Straznicky

Trockendampf?

Die Titelgeschichte über die BR 310 hat mir gefallen. So etwas wünschte ich mir zu jeder vorgestellten Lokomotive beziehungsweise Modell.

Bei der in diesem Artikel erwähnten BR 210 gibt es einige Unklarheiten und Widersprüche. Der Ausdruck „Trockendampf-Lok“ ist nicht gerade geläufig. Ich vermutete, daß von Heißdampf die Rede sei. Später ist dann von den Baureihen P6 und P8 in Verbindung mit Heißdampf die Rede. Sollte mit Trockendampf Satteldampf (Naßdampf) gemeint sein? Auch bei den Jahreszahlen gibt es Widersprüche. Die BR 210 soll nach der ersten europäischen Pazifik-Lokomotive (also nach 1906 und vor der P6 (also vor 1903) gebaut worden sein. Also irgend etwas verstehe ich da nicht!

Gerd Eidmann, Wuppertal

MIBA 9/99, Das kleine Schwarze

Feine Spurkränze

Mehr als alles andere scheint es mir bemerkenswert zu sein, daß Roco als erster europäischer Serienhersteller den überzeugenden Sprung durch das Fenster der Gelegenheit gewagt hat. Die feinen Spurkränze des hervorragenden Modells der österreichischen Reihe 310, wenngleich bedingt durch maßstäbliche Erfordernisse, könnten

den Weg weisen, auch weitere Modelle auf den Markt zu bringen, die nicht immer an den Ackerbau erinnern. Hoffen wir's beste!

Derric Gerdes, E-Mail

MIBA 10/99, Raum ist in der kleinsten Hütte

Vorsicht, Scherz!

Ich habe voll Begeisterung in der MIBA-Oktoberausgabe den Artikel „Raum ist in der kleinsten Hütte“ gelesen, und glaube, daß Ihnen da ein kleiner Fehler unterlaufen ist. Im ersten Absatz der dritten Spalte ist zu lesen, daß der Erbauer das alles nur als Hobby sieht, und nicht an eine solche exakte Beschreibung denke wie „31. Februar 1934 um 4:65“. Ich glaube daß Ihnen da ein kleiner Druckfehler unterlaufen ist.

Bernhard Gubier, Wien

MIBA 10/99, Neuheiten

Weiter so!

Gratulation zur neuen Neuheiten-Rubrik! Genau so stelle ich mir die Information vor. Kurze Beschreibung, Hersteller und – ganz wichtig – die Preisangabe. Mindestens genauso gut ist der Neuheiten-Ticker. So präsentiert man Informationen. Weiter so!

Oliver Rath, E-Mail

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Ihre Meinung interessiert uns!

Schreiben Sie uns:

Redaktion MIBA

Senefelderstraße 11

90409 Nürnberg

Telefax: 09 11/5 196540

E-mail: redaktion@miba.de



Foto: Gerhard Peter

*Mit der untergehenden Sonne im Rücken,
die sich noch einmal zwischen ein paar Wolken durchgemogelt hat,
geht es mit der letzten Fuhre Richtung Heimat.*

Kruckenbergs Enkel



Angesichts der charakteristischen Formgebung erinnern die Schnelltriebwagen der Baureihe VT 18.16 an den Schienen-Zeppelin von Franz Kruckenberg. Robert Niemeier erinnert an die bemerkenswerte Konstruktion des VEB Waggonbau Görlitz.

Oben: Der Museums-VT 18.16 am 27.4.1997 während einer Sonderfahrt Berlin–Karlov Vary auf der Syratalbrücke in Plauen.

Die kantig-rundliche Kopfform des VT 18 erinnert an Kruckenbergsche Kreationen.
Fotos: Robert Niemeier



Im Jahre 1950 eröffnete die Deutsche Reichsbahn ihre erste Fernschnellverkehrsverbindung auf der Relation Berlin–Dresden–Prag. Hier wurden zunächst die in der Vorkriegszeit gebauten Dieseltriebwagen der Bauarten „Hamburg“, „Leipzig“ und „Köln“ eingesetzt.

Der steigende Bedarf von Triebzügen moderner Bauart wurde in den Nachkriegsjahren durch drei dieselmechanische Triebzüge der ungarischen Bauart „Ganz“ (Baureihenbezeichnung VT 12.14/181.0 und 181.5), sowie durch den Erwerb von DB-Triebzügen der Vorkriegsbaureihen ergänzt.

Der ständig wachsende internationale Reiseverkehr forderte jedoch bessere, schnellere und komfortablere Reiseverbindungen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, erteilte die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1962 dem VEB Waggonbau Görlitz einen Auftrag zu Entwicklung und Bau eines neuen vierteiligen Schnelltriebzuges für den Fernreiseverkehr.

Im Jahre 1963 wurde auf der Leipziger Frühjahrsmesse der Baumusterzug vorgestellt. Mit der Bezeichnung VT 18.16 wurden die Fahrzeugart (VT für Verbrennungstriebwagen), die Leistung (18 in PS x 100, entspricht 1800 PS) und die Höchstgeschwindigkeit (16 in km/h x 10 entspricht 160 km/h) codiert. Mit Inkrafttreten des neuen Nummernschlüssels der DR am 1. Juli 1970 wurden die Triebzüge als BR 175.0 bis 175.5 umnummert.

Der Zug bestach durch eine moderne Formgebung. Zweifellos folgte der VT 18.16 den Baugrundsätzen für Schnelltriebzüge, die der legendäre Franz Kruckenberg 1938 mit dem SVT 137 155 geschaffen hatte, welcher ebenso in der damaligen Waggon- und Maschinenbau-AG Görlitz (Wumag) entstanden war. Eingehende Versuchsfahrten durch die Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (VES-M) in Halle (Saale) stellten die Zuverlässigkeit des neuen Triebzuges unter Beweis. An der Serienausführung änderte sich kaum etwas.

Bauartbeschreibung

Untergestell und Wagenkasten bilden eine geschweißte Leichtbau-Konstruktion. Die Wagenkästen bestehen aus Abkantprofilen und angeschweißten Dach- und Seitenwandblechen, die zum Tragen mit herangezogen werden. Die Führerkabine ist als Kanzel auf das Dach gesetzt und mit dem Wagenkasten verschweißt. Als Einstiegtüren wurden beim Triebzug VT 18.16.01 Schiebe-, bei den nachfolgenden Zügen Drehfalttüren verwendet.

Alle Fahrzeuge laufen auf achshalterlosen Drehgestellen der Bauart Görlitz. Für die Triebdrehgestelle wurde wegen der Maschinenanlage eine Sonderkonstruktion mit 4,0 m Radstand gewählt. Die Abfederung erfolgte durch Schraubenfedern mit parallel geschalteten Stoßdämpfern.

Als Antriebsanlage dient in jedem Maschinenwagen ein wassergekühlter Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotor mit Abgasturbolader und einer Leistung von 662 kW (VT 18.16.01 sowie anfangs bei VT 18.16.02 bis VI 18.16.08) bzw. 735 kW (ab VT 18.16.02). Die Kraftübertragung erfolgt über ein hydraulisches Dreiwandler-Getriebe, einer vor- und einer nachgeschalteten Zahnradübersetzung und dem Wendegetriebe. Die gesamte Maschinenanlage ruht auf dem Triebdrehgestell. Diese entsprechen von den Bauteilen her im wesentlichen denen der Diesellokomotiven der Baureihen 110 und 118.

Die Bremsausrüstung besteht aus einer elektrisch gesteuerten mehrlössigen Klotzbremse mit eigenen Bremszylindern und Gleitschutzreglern für jede Achse und einer zusätzlichen Magnetschienenbremse. Das Baumuster VT 18.16.01 war mit einer zweistufigen Hikss-Bremse ausgerüstet. Die Magnetschienenbremsen befinden sich alle in den Laufdrehgestellen.

Als Zug- und Stoßvorrichtung ist eine selbsttätige Mittelpuffer-Kupplung der Bauart Scharfenberg vorhanden. Sie kuppelt sämtliche elektrischen und pneumatischen Leitungen mit. Innerhalb des Triebzuges wird eine Scharfenberg-Kurzkupplung mit parallelgeschalteten Dämpfern verwendet. Die Übergänge zwischen den Wagen sind innen durch Gummiwülste und außen durch mit der Außenhaut bündige Faltenbälge geschützt.

Wagenaufteilung: Maschinenwagen VTa mit Maschinenvorbau, Führerstand, Maschinenraum, Gepäck- bzw. Postabteil, Dienst- bzw. Funkabteil, Einstieg, Großraum 2. Klasse und Toilette; Mittelwagen VMc mit Einstieg, Toilette, Küche, Anrichte, Speiseraum mit 23 Plätzen, drei Abteilen 2. Klasse und Vorraum; Mittelwagen VMD mit Einstieg, Toilette, neun Abteilen 1. Klasse, Toilette, Waschräume und Einstieg; Maschinenwagen VTb mit der (in umgekehrter Reihenfolge) gleichen Aufteilung wie beim VTa.

Ergänzt wurden die acht Züge 1967/68 durch sechs Einheitsmittelwagen VMe mit Einstieg, Toilette, neun Abteilen 2. Klasse, Toilette, Waschräume, Einstieg. Dadurch konnten bei Bedarf auch fünf- und sechsteilige Züge gefahren werden. Bei letzteren verringerte sich allerdings die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h. Zwei Reserve-Maschinenwagen vervollständigten 1967/68 den Triebwagenpark.



Der Museums-VT 18.16 überquert am 6.9.1999 das Göltzschtalviadukt bei Netzschkau im Vogtland anlässlich von Filmaufnahmen eines japanischen Fernseheteams.

Betriebseinsatz

Die Züge galten über viele Jahre als die Verkörperung des technischen Fortschritts bei der Deutschen Reichsbahn. Die „Flaggschiffe“ sollten für Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit, Reisekomfort und Schnelligkeit stehen – doch alldem war schon durch den Zustand vieler Strecken Grenzen gesetzt.

Beheimatet wurden die Züge ausschließlich im Bw Berlin-Karlshorst. Ab September 1964 erfolgte ihr Einsatz auf der Strecke Berlin–Prag. Es folgten die Verbindungen Berlin–Prag–Wien als „Vindobona“ ab 1. Oktober 1965, Berlin–Malmö als „Berlinaren“ mit Trajektierung zwischen Saßnitz und Trelleborg und ab 21. Mai 1968, Berlin–Karlovy Vary (Karlsbad) als „Karlex“ ab 31. Mai 1970 sowie Leipzig–Karlovy Vary („Karola“) ab 1972. Der „Karlex“ wurde zwischen Berlin und Plauen (Vogtl) ob Bf häufig in Doppeltraktion gefahren.

Zwischen 1982 und 1984 befuhren die VT die Hauptstrecke Berlin–Bautzen. Hinzu kamen zu den Leipziger Messen im Frühjahr und Herbst Fahrten als Messesonderzüge zwischen Berlin-Friedrichstraße über Berlin-Zoologischer Garten nach Leipzig Hbf.

Der Baumusterzug 175 001/002 wurde 1980 z-gestellt und 1986 im Raw Wittenberge zerlegt. Die übrigen

Züge erhielten zwischen 1975 und 1978 eine letzte Hauptuntersuchung, die ihren Einsatz bis 1992/93 ermöglichen sollte. Der bereits 1972 infolge eines schweren Unfalls am 30. Oktober bei Schweinsburg-Culden ausgeschiedene Maschinenwagen 175 004 war durch den Reserve-Maschinenwagen 175 017 ersetzt worden, der dazu in 175 004 (11) umgezeichnet wurde. Für den 1982 ausgeschiedenen 175 007 stand der Reserve-Maschinenwagen 175 019 als Ersatz bereit.

Infolge ungenügenden Rostschutzes verschlissen die Fahrzeuge viel rascher als gedacht. Angesichts der vorangeschrittenen Streckenelektrifizierung ab 1982 fehlten wirtschaftlich sinnvolle Einsatzmöglichkeiten im Regelzugdienst. Der „Karlex“ fuhr daher am 26. September 1981 letztmalig auf seiner Stammstrecke.

Der Zug 175 005/305/405/006 wurde 1985 zum „Rollenden Jugendklub Ernst Thälmann“ umgebaut. Im Winter 1989/90 sollte er mit großem Aufwand aufgearbeitet werden, was die DR-Spitze angesichts der politischen und wirtschaftlichen Veränderungen dann aber nicht mehr verantworten konnte. Heute ist nur noch ein kompletter Triebzug museal erhalten, welcher wieder die alte Baureihenbezeichnung VT 18.16 bekam.

Robert Niemeier



Kurz vor der Betriebseinstellung fahren im Juni 1981 zwei VT 18.16 als „Doppelspanne“ zwischen Jocketa und Jöbnitz. Foto: Lothar Barche

