

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 1999

B 8784 · 51. Jahrgang

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

<http://www.miba.de>

Schienerreinigung mit Textilband
Dem Dreck eins ausgewischt

Das PC-Spiel „Railroad Tycoon II“

Virtuelle Welten

Super-Anlage in 1

Königsspur im Oval



T 3 im Test

85 010 im Bau

V 162 in Epoche 3

Wenn Sie diese Zeilen lesen, verehrte Leserinnen und Leser, dauert es nur noch wenige Tage, bis der große MIBA-Messebericht den Weg zu Ihnen gefunden hat. Sie sehen dann, welcher Ihrer Favoriten in diesem Jahr nun – endlich – zu erwarten ist und welches Ihrer ganz persönlichen

en, hin und wieder einen Blick über den Tellerrand hinaus zu wagen. Zumal die MIBA in ihrer Anfangszeit dem Model Railroader aus den USA entscheidende Impulse verdankte!

Was machen die Amis eigentlich anders? Sie gehen – jedenfalls meistens – unverkrampft an eine Sache heran, und wenn es sich dabei noch um eine Liebhaberei wie die Modellbahn handelt, dann soll sie Spaß machen! Vielleicht läßt sich der Unterschied am besten so verdeutlichen: Der amerikanische (Durchschnitts-) Modellbahner sieht sich im allgemeinen als Lokführer, der gern mit seinem local freight train rangiert, sein

Über den Tellerrand

Wunschmodelle diesmal wieder nicht dabei war. Jedenfalls werden Sie einige Zeit brauchen, bis Sie sich durch den dicken „Schinken“ von Messeheft „durchgefräst“ haben! Traditionsgemäß finden Sie dort neben den Großen der Branche auch jede Menge kleiner Hersteller, die mit oft unerwarteten, ja geradezu exotischen Neuheiten das „Salz in der Suppe“ der Messebericht-erstattung darstellen.

Interessant ist auch das, was man nicht kauft – das gilt für Messeneuheiten ebenso wie für andere Bereiche unseres Steckenpferds. Nehmen wir das Schwerpunktthema dieses Heftes: US-Modellbahnen. Sicher werden viele Hobby-Kollegen sich keine Modellbahn nach amerikanischem Vorbild anschaffen, sondern sie werden dem „Vorbild vor der Haustür“ treu bleiben. Trotzdem sollte man sich nicht scheu-

deutscher Kollege schlüpft da eher in die Rolle des Fahrdienstleiters, der am liebsten möglichst viele elegante Reisezüge durch seinen „Aufsichtsreich“ durchschleust.

Natürlich gehört zum amerikanischen Modellbahnwesen noch eine ganze Reihe weiterer Aspekte, nicht zuletzt das ganz andere Erscheinungsbild der Züge. Einige dieser Aspekte haben wir in unserem Schwerpunkt zusammengestellt. Sie sind nicht unbedingt unter dem Gesichtspunkt: „Bau mal eine amerikanische Modellbahn!“ zu sehen. Vielmehr dürfte der Blick über den deutschen oder auch europäischen Tellerrand in Sachen Modelleisenbahn wieder einmal hochinteressant sein – so ähnlich wie bei den Messeneuheiten, die man selbst nicht kaufen würde, die man aber unbedingt kennen möchte. *ju*

Durchaus symbolträchtig sind auf unserem Titelbild drei Modelltriebfahrzeuge versammelt, die in diesem Heft eine wichtige Rolle spielen: Brawas T3 im Rahmen eines MIBA-Tests, Weinerts 85 in Form eines Bausatzberichts und die V 162, die in der Reihe „Spiel mir das Lied vom Rot“ die V-160-Familie in der Epoche III weiter komplettiert.
Titelfoto: Martin Knaden



... 2 neue Supermodelle, DRG BR 02 und Bay. Gattung S 2/5, Vauclain ausgeliefert ...

Original EDITION '98 MICRO-METAKIT®

Feinste Messing-Handarbeitsmodelle HO 1:87



Bay. S2/5 Vauclain, Baldwin
4 Bayerische Versionen
1 Gruppenverwaltung Bayern
1 Reichsbahn-Version
Ab Oktober 1998!



Bay. S 2/5 Vauclain, Baldwin
Leistungsversion 1900, Schwarz/Weinrot,
Linieret
Ab Oktober 1998!



Österreichische Reihe 269/197, DRG 97¹

2 KkStB. Versionen
1 BBO. Version
1 DRG. Version
1 ÖBB. Version
Ab März 1999!



Vollständig nachgebildete Vierzylinder-Triebwerke

DRG BR 02
4 Reichsbahn-Versionen
Supermodell
Ab November 1998!



BAY. G4/5H. DRG. BR. 56²⁻¹¹, 6 Versionen, Ab Februar 1999!

MICRO-METAKIT
Prospektsatz 1998/99
KOSTENLOS ANFORDERN

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

26 Der Autor begann wie viele „Leidensgenossen“ buchstäblich auf dem Teppich. Schließlich entstand aus einer Reihe von Segmenten diese Spur-1-Anlage in Ovalform. Sie hat große Radien aufzuweisen, damit auch mal ein „Echtdampfer“ zum Einsatz kommen kann. Hans-Peter Saller beschreibt den Werdegang dieser „großspurigen“ und sehenswerten Anlage. *Foto: Ik*



12 Viele haben sie sicher sehlich erwartet, die württembergische T3 als HO-Modell von Brawa. Nun ist sie da; die MIBA bringt den aktuellen Testbericht, und dazu einiges an notwendigen und interessanten Vorbildinformationen. *Foto: MK*



78 Schienenreinigung ist immer ein Thema für den Modellbahner! Helmut Haveresch hat einen Reinigungswagen mit Textilband gebaut, der den Schmutz wirklich beseitigt und nicht nur verteilt. *Foto: MK*



16 Das Karlsruher Stadtbahnkonzept kann jetzt in H0 nachgespielt werden! Auch auf der Albtalbahn sind die 450er Triebwagen im Einsatz. Wir haben das Roco-Modell getestet. *Foto: Thomas Küstner*

92 Dem „Koloß vom Höllental“ hat Weinert ein Denkmal in H0 gesetzt, in Form eines Lokbausatzes. MK hat sich den Bausatz vorgenommen und schildert seine Erfahrungen. *Foto: MK*

MIBA-SCHWERPUNKT US-Modellbahnen

Modellbahn auf amerikanisch	54
Güterwagen – selbst montiert	58
Rio Grande work equipment	66
Feine Details für Güterwagen	69

VORBILD

Flotter Dreier	10
In die Stadt und über Land	16
Feldbahn in der Soos	38
Kraftvoller Koloß	90

MIBA-TEST

Erstlings-Dampfer (württ. T3)	12
Allround-Genie von der Albtalbahn (Roco 450)	18
Gut für Güter (Fleischmann 145)	100
Kraft im grünen Doppelpack (Brawa E 95 in N)	102

NEUHEIT

Bahnfahrt im Samba-Express	22
Bayerischer Kohletrichterwagen	24
Per Bahn durch virtuelle Welten	44
Kühl gestellt (Roco-Digitalweiche)	77
Hell Driver (Weinert 85)	92

MODELLBAHN-ANLAGE

Fast 60 Jahre und kein bißchen weise: Königsspur im Oval	26
--	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Die Meckenheimer Glaswerke (10)	32
Anlagen-Putzhilfe	78

MODELLBAU

Frische Farbe für Unkelbach-Nord	36
Freelance-Garratt	40
Elektrisch erwärmt (V 162 003)	96

ELEKTROTECHNIK

Decoder-Überblick	72
Zeitmaschine	74

VORBILD + MODELL

Großsattelwagen „Oldenburg“ der Deutschen Reichsbahn	80
--	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Bücher/Video	42
Kleinanzeigen	47
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Neuheiten	104
Impressum · Vorschau	118

Was ist „Cebis“ und „Imo“?

Vielen Dank für die tollen Beiträge, insbesondere für die von Dr. Uwe Gierz, Wolfgang Borgas, und auch Thomas Mauer darf ich nicht vergessen, da sein Bericht „High-Tech im Kornfeld“ der eigentliche Grund meines Leserbriefes ist. Cebis und Imo sind computergestützte Systeme, mit denen der Mähdrescher auf die Erntebedingungen abgestimmt und auch auf seine Funktion kontrolliert werden kann. Zusammen mit einem Satellitennavigationssystem kann der Landwirt erfahren, auf welchem Hektar er wieviel Getreide geerntet hat. Unterschied: Bei Cebis lassen sich die Daten ausdrucken, bei Imo nicht. Auto-Contour ist eine mit Sensoren arbeitende Vorrichtung, mit der das Mähwerk Bodenunebenheiten angepaßt wird, was besonders bei Nacharbeiten auf steinigem Böden und in welligem Gelände sehr hilfreich ist. Mit APS ist die Ausbeute noch erhöht worden, sprich, es geht noch mehr Getreide in den Korntank und weniger bleibt zurück auf dem Acker. Bleibt eigentlich nur eine Frage offen. Wann gibt es endlich Häcksler wie den Jaguar auch im Modell?

Nils Joachimsthaler, Sievershütten

MIBA 11/98, Behelfsstellwerk

Glaubwürdigkeit steigt

Mir ist aufgefallen, daß das „Behelfsstellwerk“ immer wieder thematisiert wird. Leider umfassen die Berichte nur

Skizzen oder Modellfotos. Wie sahen diese „Dinger“ denn nun wirklich aus? Nachdem ich den interessanten Bericht gelesen habe, fiel mir ein, daß ich am 13.06.1989 in der nordhessischen Stadt Kassel das Stellwerk Kpn fotografiert habe (Kassel-Personenbahnhof-Nord). Als „Fundament“ wurde ein kleines Gebäude genutzt, die Räder/Achsen wurden mit einer Verkleidung versehen. Eine Veröffentlichung wird auch anderen MIBA-Lesern die Umsetzung ins Modell erleichtern, da die „Glaubwürdigkeit“ solcher Gebilde steigt.

Thomas Schüßler, Siegen



Der gutgemeinte Bildbeweis; es hat solche Behelfsstellwerke tatsächlich gegeben. Dieses nahm Thomas Schüßler im Juni 1989 in Kassel auf.

MIBA 1-12/98, Leserbriefe, VWB

Blick hinter die Kulissen

Ich möchte mich nicht über „Nachwuchsprobleme“, „Preispolitik“ oder „Anspruchsdenken“ auslassen. Ich

habe die Leserbriefe der letzten Zeit verfolgt und den Eindruck gewonnen, diese Themen seien nun lange genug durchgekaut worden. Die Ansichten sind verschieden, so soll es auch sein und einen Konsens, der allen gerecht wird, wird es nicht geben. Nur soviel aus meiner Sicht: Geld: immer zu knapp; Platz: zu wenig; Verständnis der Familie für das Hobby: kaum vorhanden.

Vielen Dank auch für den Fortsetzungsroman aus Oberhessen, die Lektüre war jeden Monat ein Genuß, von den daraus resultierenden Leserbriefen einmal ganz zu schweigen. Auch der Blick hinter die Kulissen der Redaktion in MIBA 12/98 war brillant! Ich warte schon gespannt auf die Reaktion der Leser, die jetzt den Sittenverfall so recht bestätigt sehen und laut aufjaulen, wenn der Nachwuchs diese geradezu pornographischen Zeilen liest!

Michael Kaufmann, Uslar

Ehrenplatz

Das modellbahnerische Highlight des vergangenen Jahres war für mich Eure Serie „Vogelsberger Westbahn“. Gute Anlagenberichte und Bauberichte gibt es viele, aber ein Bericht, der auch mal Zwischenmenschliches in unserer ach so technisierten Welt dem geeigneten Leser nahebringt, ist selten. Genau diese Art der Berichterstattung ist es, was die MIBA zu der Modellbahnzeitschrift schlechthin macht. Auch frü-

here Berichte aus der Reihe „Planen und Fahren“ wie z.B. „Nord-Süd“ oder „Von Heiligenstadt nach Gasseldorf“ waren Lichtblicke des Modellbahnjournalismus. Gäbe es eine Hall of Fame der Modellbahnberichte, gehörte die Vogelsberger Westbahn sicherlich auf einen Ehrenplatz, gleich neben Rolf Ertmers Repa-Bahn-Geschichte aus dem MIBA-Report.

Laßt Euch von Zuschriften nicht beeinflussen, die einen allzu sorglosen Umgang mit unserem guten hessischen Gerstensaft anprangern. Ich denke, Sie alle wissen verantwortungsvoll mit diesem Getränk umzugehen, und sollte es doch einmal ein Glas zuviel werden, läßt man halt das Auto stehen und fährt mit der Vogelsberger Westbahn nach Hause.

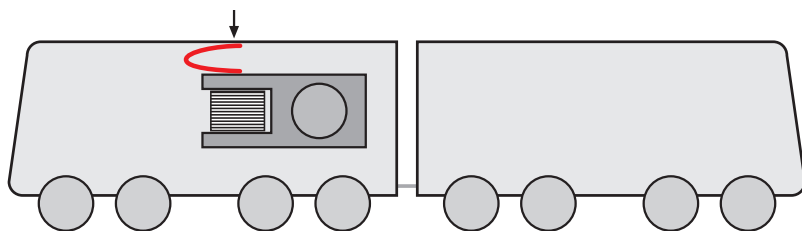
Ulrich Fronck, Büttelborn

MIBA 1/99, Test

Mehr Zugkraft

Ihre Meßwerte für die V 188 von Märklin ergeben eine Zugkraft in der Ebene von 162 g. Eine Blechfeder zwischen Lokgehäuse und Oberkante Feldmagnet erhöht die Zugkraft in der Ebene bis 360 Gramm, kein Schleudern mehr! Was zwei Blechfedern machen, habe ich nicht mehr ausprobiert.

J. M. Bauduin, Schepdaal (Belgien)



Zeichnung: lk

MIBA 1/99, Leserbriefe

Auslagerung zu teuer!

Wessen Zukunft will Heiko Pergandé sichern? Ich jedenfalls bezahle gerne etwas mehr für ein heimisches Produkt, in der Gewißheit, eventuell einen Arbeitsplatz damit zu sichern – die Zukunft eines österreichischen Arbeitnehmers. Ich denke, wenn wir all unsere Arbeitsplätze in Billigländer auslagern, werden wir irgendwann in der Zukunft keine Mittel mehr haben,

um diese so billig produzierten Artikel zu kaufen, da wir ja nichts mehr verdienen können – es wurde ja alles ausgelagert! Dieser Weg ist mir zu teuer.

Rudolf Rezucha (E-Mail)

Fördern wir Dienstleistung!

Einige Leser zweifeln in der Ausgabe 1/99 mal wieder am Preis-Leistungs-Verhältnis (der Fahrzeuge im besonderen). Dabei bekommen die Hersteller eher als die Händler den Schwarzen Peter zugeschoben. Zu Unrecht, wie ich finde. Viel unzufriedener bin ich mit dem sogenannten Fachhandel, der mich nicht nach meinen, sondern ausschließlich seinen Bedürfnissen zu bedienen versucht. Ich bin sehr anspruchsvoll, und es gibt eine Reihe von Herstellern, die diesem Anspruch mit hervorragenden Produkten zu vernünftigen Preisen gerecht werden. Das Nadelöhr ist für mich der Handel. Hier gibt es vieles nicht mehr im Angebot, weil man dem Kunden kein Qualitätsbewußtsein einräumt, geschweige denn ihn dahingehend berät. Es wird oft nur bequem abgezockt!

Wer also, wie ich, ohne Verzicht auf den Markt Einfluß nehmen möchte, muß einerseits jene Händler bevorzugen, die etwas von Produktqualität verstehen bzw. sich mit ihren Kunden gemeinsam engagieren. Denn andererseits darf sich auch der Kunde als

Anbieter verstehen: Dem Einzelhändler schenkt er Vertrauen, Umsatz und Handelsspanne (wir können auch anders). Dem Hersteller kann er darüber hinaus Ideen schenken und Bedarf aufzeigen.

Aus den Ideen der Endverbraucher sind zahlreiche Produktideen überhaupt erst entstanden! Suchen Sie sich wenige gute Partner, und füttern Sie keine Kühe mehr, die sich nicht melken lassen. Ich denke das hilft noch ein Stück weiter als nur der individuelle Verzicht auf überteuerte Ware.

Anselm Geske, Mering

Gebrauchswert wichtiger

Mich erstaunt die immer wieder geäußerte Jammerei über die Preise von Modelleisenbahnen nebst Zubehör. In Wirklichkeit sind die Sachen gegenüber früher im Vergleich zu Brauchbarkeit, Qualität und Vorbildtreue wesentlich preiswerter geworden, wenn man Geldwert und Lohnentwicklung mit berücksichtigt. Den guten Gebrauchswert z.B. einer Lok finde ich persönlich wichtiger als den Preis.

Den gleichen Leuten, die immer über die Preise stöhnen, ist meist im Restaurant oder beim Autokauf nichts zu teuer. Auch die heute erhältliche Auswahl hat ihren Preis, weil sie die Stückzahlen der einzelnen Artikel herabsetzt. Übrigens zeigt gerade die MIBA oft, wie man mit sparsamen Mitteln sehr interessante und schöne Anlagen oder Dioramen aufstellen kann, ohne daß man gleich 50 Loks und 100 Wagen kaufen muß. Infam wird es m.E. aber, wenn der Leserbriefschreiber die Industrie dazu aufruft, ihre Produktionen ins Ausland zu verlagern. Wenn Herr Pergands Arbeitsplatz nach China oder Ungarn verlagert würde, dann fände er vielleicht Zeit, über die Bedeutung seiner Worte nachzudenken, bevor er sie zu Papier bringt. Allerdings könnte er sich dann wohl bald auch eine in China produzierte Lok nicht mehr leisten.

Dr. E. Müller, Pratteln/Schweiz

Westbahn-Preisrätsel

Die richtige Antwort auf unsere Preisfrage in der 12. Folge lautet: 8 1/2 mal hat Horst den Ruf „Rrainohde!“ ertönen lassen.

Gewinner des Besuches in Laubach ist Joachim Riebisch, Darmstadt.

Herzlichen Glückwunsch!

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 19 65 40

E-mail: redaktion@miba.de



Foto: Martin Knaden

Es war einmal ... eine kleine Trambahnlok und ein feuerroter Lkw. Noch stehen die beiden offensichtlich friedlich nebeneinander, und die vielbeschworene Konkurrenz zwischen Schiene und Straße scheint hier allen Unkenrufen zum Trotz eher auf die gemeinsame Koexistenz hinauszulaufen. Oder sollten die beiden doch einen Wettlauf veranstalten wollen? In diesem Fall hätte der Magirus bereits zum Start unfairerweise die Nase etwas zu weit vorgeschoben ... Doch immerhin ist der Ausgang der Geschichte noch völlig offen, und wenn sie nicht verschrottet sind, dann fahren sie noch beide (oder so ähnlich).

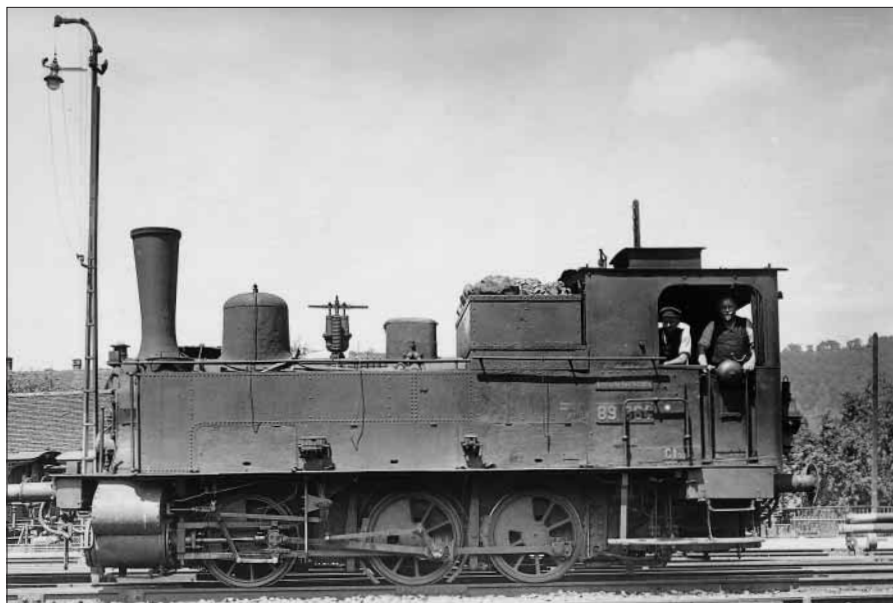
Württembergische T3 –
Baureihe 89.3-4

Flotter Dreier

Die dreiachsigen Tenderlokomotiven der württ. Eisenbahnen T3 gab es in verschiedenen Ausführungen. Besonders charakteristisch ist die Variante mit den langen Wasserkästen. Bernd Beck erinnert an die schwäbische Rangierlok.

Ab 1891 beschafften die Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen (K.W.St.E.) die Tenderlokomotiven der Klasse T3. Die ersten 8 Maschinen wurden noch im „Ausland“ bei Krauss in München beschafft. Diese Firma war damals führend im Bau von Tenderlokomotiven. Die nachfolgenden Loks wurden von der Maschinenfabrik Esslingen (ME), der Maschinenbaugesellschaft Heilbronn (MBGH) und der bahneigenen Königlichen Lokomotivwerkstätte zu Esslingen (WE) gebaut.

Die T3 waren ursprünglich für den Rangierdienst auf großen Bahnhöfen vorgesehen. Diese seltene Aufnahme zeigt 89 407 – die ehemalige T3 888 – in Stuttgart Hbf. Foto: Slg. Beck



Bis 1913 wurden insgesamt 110 Loks von der K.W.St.E. beschafft. Bis 1922 wurde dieser Lokomotivtyp aber von der ME noch für Industriebetriebe gebaut. Im langen Beschaffungszeitraum von 22 Jahren wurden an den Loks zahlreiche Änderungen vorgenommen. Man unterscheidet grob die Bauart Krauss mit kurzen, seitlichen Kohlenkästen (nicht etwa Wasserkästen!), die Bauart Esslingen mit langen Wasserkästen und die Bauart Klose mit kurvengängigem Klose-Triebwerk für kurvenreiche Nebenbahnen.

Auch die Bauartunterschiede zwischen einzelnen Bauserien und Lieferanten sind umfangreich. Die Esslinger und die Heilbronner Maschinen unterscheiden sich durch eine andere Form des Dampfdoms (bedingt durch unterschiedliche Fertigungsmethoden) und die Nietenzahl an den Wasserkästen. Dazu wurden die Maschinen laufend

durch Umbau den aktuellen Erfordernissen angepasst. So hatte nicht nur fast jede Maschine ihr individuelles Aussehen, dieses Aussehen konnte sich mit der Zeit auch entscheidend ändern.

Beispielsweise war das Sicherheitsventil ursprünglich im Innern des Führerhauses angebracht. Wegen der wohl unerträglichen Lärm- und Hitzebelastung wanderte es jedoch bei den späteren Serien vor die Führerhauswand, ältere Loks wurden nach und nach entsprechend umgebaut.

Als sich zeigte, daß der Kohlenvorrat der Klasse T3 etwas zu knapp bemessen war, mußte das Sicherheitsventil vor dem Führerhaus einem großen Kohlenkasten weichen und wanderte an die Kesselmitte zwischen Dampfdom und Sanddom.

Die kleinen robusten Maschinen der Klasse T3 ließen sich vielseitig einsetzen. Ursprünglich für den Rangierdienst in großen Bahnhöfen gedacht, fuhren sie bald auch auf Nebenbahnen. Auf der Geislinger Steige wurden sie als Schiebelokomotiven eingesetzt – wegen der hohen Zuggewichte meist zwei Loks zusammen. Als sie auf der Steige durch stärkere und auf Nebenbahnen durch schnellere Loks abgelöst wurden, blieb ihnen noch lange Jahre der Rangierdienst.

Ende der dreißiger Jahre wurden sie bei der Reichsbahn ausgemustert, drei Maschinen kamen noch kurz zur DB. Viele Maschinen wurden jedoch nicht verschrottet, sondern kamen zu Werks- und Industriebahnen.

Als Beispiel sei der bewegte Lebenslauf der Lokomotive Eschenau, Bahnnummer 979 genannt. Diese Lok der