MIBA 8/2001

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

8/2001

August 2001

B 8784 · 53. Jahrgang
DM/sFr 12,80 · S 100,– · Lit 17 000 · hfl 16,– · lfr 312,–
http://www.miba.de

Rund um die Ortsgüteranlage

Blickpunkt Güterschuppen

Anlage: Mit Märklin durchs Fränkische

Vorbild + Modell: pr. T 3 und Robel-Bullok

Praxis: Geländer selbstgebaut

4 394038 212808 08 ›

Schwerpunkt: Güterschuppen ● T-3-Varianten in Vorbild und Modell ● H0-Anlage: Eisenbahn im Fränkischen

Güter gehören auf die Bahn!

Es war geradezu eine Binsenweisheit: „Güter gehören auf die Bahn“. Den Spruch brauchte man niemandem zu erklären, die Aussage war vollkommen selbstverständlich. Jedenfalls in der Epoche III. Auch damals gab es schon jede Menge Lastwagen! Außerdem weiß in aller Welt jeder kleine Knirps, dass Eisenbahnen, besonders die privaten, dazu da sind, Güter zu transportieren. Damit verdienen sie schließlich und vornehmlich ihr Geld.

Inzwischen hat die Öffentlichkeit den Verdacht, die privatisierte Deutsche Bahn AG wehre sich mit Händen und Füßen gegen (fast) jede Art von Gütertransport. So als habe sie sich vorgenommen, durch schnellen Personenverkehr aus der Bredouille (und vor allem an die Börse) zu kommen. Das Paradoxe dabei ist: Je schneller der ICE fährt, desto weniger Fahrplantrassen bleiben für den sonstigen Bahnverkehr übrig. Auch eine Art von „Stau“.

Die von der Allgemeinheit finanzierten Autobahnen sehen derweil so aus, als ob sie Eigentum des motorisierten Güterverkehrsgewerbes wären. Ein Lastzug nach dem anderen wird von den Speditions-Disponenten auf die Reise geschickt um die jeweiligen Güter „just in time“ anzuliefern. Lagerhaltung kann auf diese Weise für die Empfänger entfallen – allerdings auf unser aller Kosten.

Nun will die MIBA bekanntlich auf keinen Fall polemisch sein, wir wollen auch niemandem „auf den Schlips treten“, selbst im Vorwort nicht! Wir haben uns stattdessen Gedanken gemacht, was der Modellbahner unter anderem zu einer zünftigen Infrastruktur für den Güterverkehr im Kleinen braucht.

Nicht um den Betrieb soll es uns in diesem Falle gehen, denn dieses Thema haben wir ja schon verschiedentlich behandelt (so z.B. in MIBA-Spezial 18, 30 oder 48), sondern darum, wohin die vielen schönen Sachen, die die Bahn früher einmal antransportiert hat, eigentlich kommen, wenn der Güterzug sein Ziel erreicht hat. Schwerpunktthema in diesem Heft sind die einst so charakteristischen Güterschuppen, die in früheren Zeiten praktisch zu jedem Bahnhof dazugehörten und wo man natürlich Stückgut anliefern bzw. abholen konnte. Zeiten also, in denen ein Bahnhof ganz selbstverständlich „Tarifpunkt“ war.

Güterschuppen sehen sich irgendwie ähnlich – jedenfalls erkennt man sie gleich, selbst wenn sie ihre ursprüngliche Funktion inzwischen verloren haben. Wie so ein typischer Schuppen aussieht, welche Spielarten es beim Vorbild gibt und was um ihn herum noch bemerkenswert ist, haben wir im Schwerpunkt für Sie zusammengetragen, ebenso wie einige Beispiele im Modell.

Zeiten, die vom Güterschuppen geprägt waren, sind offenbar beim Vorbild schon Vergangenheit; doch was hindert den Modellbahner, sich dieses Flair auf seine Anlage zu holen?

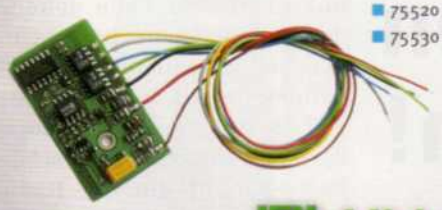
Joachim Wegener

Eine lebensechte Szene aus dem Bahnbetrieb vergangener Tage hat *Rolf Knipper* mit dem Motiv unseres heutigen Titelbildes eingefangen: Eine Köf rangiert vor einem kleinen Güterschuppen. „Unrentabel“ lautete wohl der Kommentar aus heutiger Sicht!

Uhlenbrock Decoder mit Lastausgleich

■ Verstehen das alte und das neue Motorola-Datenformat ■ Programmierbar über die Intellibox (255 Adressen) oder über eine andere Motorola-Zentrale (80 Adressen) ■ Mit drei verschiedenen Adressen pro Decoder ■ Einstellbare Anfahr- und Bremsverzögerung ■ Einstellbare Mindest- und Höchstgeschwindigkeit ■ Zwei fahrtrichtungsabhängige Lichtausgänge ■ Zwei zusätzliche Funktionsausgänge für Telex oder Rauch ■ Zwei Geschwindigkeitsprofile

■ 75200 für Allstrommotoren
■ 75520 für Gleichstrommotoren
■ 75530 für Faulhabermotoren



Uhlenbrock digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH Mercatorstraße 6 46244 Bottrop www.uhlenbrock.de

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

Art.-Nr. 96103H; BR 53.8048; DRG, schwarz-rot; Zwillingstriebwerk

Art.,-Nr. 00301H; BR T 18.1002; DRG; olivgrün-rotbraun

4 Versionen

4 Versionen

Auslieferung derzeit bei Ihrem Fachhändler!

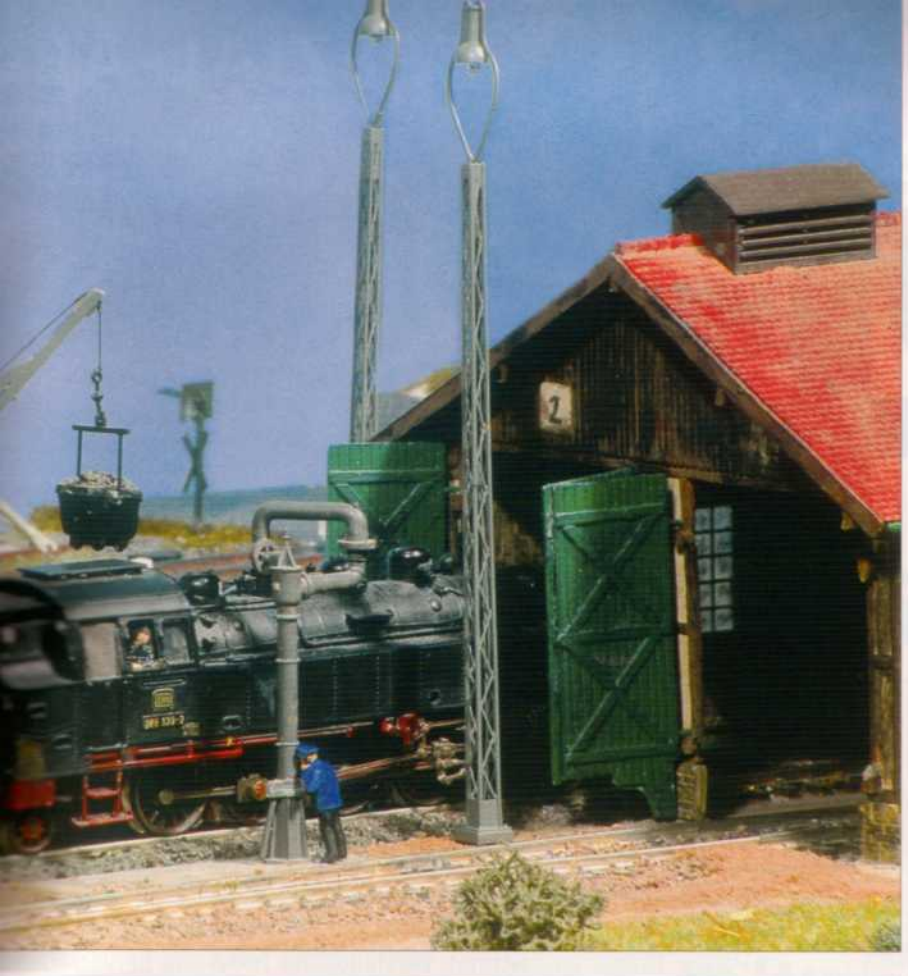
Original
MICRO-METAKIT®
Messingmodelle in Museumsqualität

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

22 Nach „Bad Hersbruck" lässt Klaus Wagner seine H0-Züge fahren. Die Gleisführung auf der Anlage erfolgt in Form einer Acht, an die ein Kopfbahnhof angeschlossen ist. Der Erbauer ist dem Märklin-System treu geblieben, nicht zuletzt wegen der beinahe schon sprichwörtlichen Kontaktsicherheit! *Foto: Klaus Wagner*

30 Genau passende, sauber gefertigte Geländer sind für viele Selbstbauten geradezu unerlässlich! Für den Kohlenkran in Barthelsaurach fand sich beim Zubehörsortiment nicht das Richtige, deshalb griff Gebhard J. Weiß zur Selbsthilfe.
Foto: Gebhard J. Weiß

92 Die Produktion des Eheim-Trolleybusses wird eingestellt! Klaus-Peter Huschka schildert die Entwicklung und blickt auf die Geschichte dieses beliebten Modellbahnzubehörs zurück. *Foto: Klaus-Peter Huschka*



10 Anlässlich des Erscheinens der Weinert-T-3 als H0-Modell zeigt Martin Knaden die Unterschiede zwischen den T-3-Bauarten beim Vorbild und natürlich auch in 1:87! *Foto: MK*

18 „Bullok" (von Robel) ist als H0-Modell (von Kibri) erschienen. Bruno Kaiser hat den Bausatz unter die Lupe genommen. *Foto: bk*

MIBA-SCHWERPUNKT Güterschuppen

Stück für Stück – von der Schiene auf die Straße 58
Nur ein alter Schuppen 64
Klein, aber fein 66
Stückgut nach Netzig 70
Messen und Wägen 76

VORBILD + MODELL

Kleine Lok in großer Zahl (T 3) 10

VORBILD

Sauggas-Lokomotiven 16

NEUHEIT

Lok und Draisine für viele Zwecke 18

MODELLBAHN-ANLAGE

Auf Märklin-Gleisen nach „Bad H.": Eisenbahn im Fränkischen 22
Schweizer H0-Anlage im Dachstock: Kellersbrugg unterm Dachjuchhe 86

MENSCHEN + MODELLE

Mit der Modellbahn durchs „Miniatur-Wunderland" 28
Keineswegs von Pappe ... 34
IORE getauft, Dm3 angekündigt 96

WERKSTATT

Feine Geländer für Barthelsaurach 30
Mechanik für kleine H0-Industrie-Ellok (3) 40

ELEKTROTECHNIK

AC/DC – mit und ohne Schleifer 44

BRANCHE INTERN

Aus für den Eheim-Trolleybus 92

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Kleinanzeigen 48
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 80
Bücher/Video 85
Neuheiten 99
Impressum · Vorschau 116

MIBA 12/2000, Schwerpunkt, MIBA 4/2001, Leserbriefe

Gattungszeichen

Zum Artikel „Tiefladewagen“ in Heft 12/2000 möchte ich (30 Jahre Schwerlastbetrieb bei der DB bzw. DB AG) bemerken, dass es die Bezeichnung z.B. SSt 34a so nie gegeben hat. Die Schienentiefladewagen hatten früher die alte Bezeichnung aus Gattungszeichen SSt mit Gattungsbezirk, z.B. Köln, dann ab 1953 das Gattungszeichen SSt mit einer Bauart-Nr. z.B. 06. Unterscheidungsmerkmal war jedoch immer die Skizzen-Nr., danach wurde die Auswahl eines bestimmten Wagens für einen bestimmten Transport getroffen. Ab 1964 – mit Neuausgabe der DV 934 (Verzeichnis der Schienentiefladewagen) – kamen neue dreistellige SSt-Nr. zur Anwendung. Erst mit Einführung der UIC-Nummern wurde dieses System abgelöst. Eine weitere Änderung betraf dann später die Wagen ab acht Achsen, die dann Uaai und nicht mehr Uai hießen. Einige Beispiele sind der Tabelle zu entnehmen.

Erich Horvey, Büttelborn

Gleissystem

RP 25 Maß der Dinge

Ich wünsche mir nichts sehnlicher als ein zeitgemäßes Gleissystem. Außer optischen Details spielt die technische Ausführung die größere Rolle. In H0-Regelspur ist das Pilz-Elite-Gleis der Silberstreif am Horizont. Doch wo Licht ist, gibt es auch Schatten. So muss man an den recht ansprechenden Weichen noch erhebliche Änderungen vornehmen, damit diese uneingeschränkt digitaltauglich sind. So etwas ist bei dem Preis für den Kunden nicht zumutbar. Sind Forderungen nach gelenklosen Zungen, elektrischer Trennung und Zwischenschienen sowie aus einzelnen Profilen zusammengesetzten Herzstücken wirklich zu viel verlangt? Die derzeit von einigen Herstellern ver-

Bezeichnung von Tiefladewagen

Alte Bezeichnung bis ca. 1953		Neue Bezeichnung ab ca. 1953		Skizzen-Nr.	Bezeichnung ab 1964	UIC	UIC ab 1981
Gattungszeichen	Gattungsbezirk	Gattungszeichen	Bauart-Nr.				
St	Augsburg	St	37	309	St 101	Uik 630	Uik 630
SSt	Köln	SSt	39	32a	SSt 227	Uai 737	Uai 737
		SSt		15	SSt 414	Uai 778	Uaai 778
SSt	Köln	SSt	42	16	SSt 511	Uai 802	Uaai 802
SSt	Köln	SSt	41	34a	SSt 425	Uai 784	Uaai 784

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION
vth Verlag für Technik
und Handwerk GmbH
Redaktion MIBA
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
Tel. 0911/51 96 50
Fax 0911/5 19 65 40
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9 a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 15
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS
PMS Presse Marketing Services
GmbH & Co. KG
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 50
E-Mail: pms.duesseldorf@cityweb.de

MIBA-BESTELLSERVICE
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 34
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: service@miba.de

FACHHANDEL
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 089/31 90 62 00
Fax 089/31 90 61 94
E-Mail: dettloff.anita@mzv.de

wendeten Gussherzstücke mit Auflaufflächen für die Spurkränze sind optisch nicht mehr zeitgemäß, des weiteren nicht RP-25-tauglich. In meinen Augen ist RP 25 in nicht allzu ferner Zukunft das Maß der Dinge, da die NEM-Räder bei den feineren Schienenprofilen einfach zu grob wirken. Vielleicht liest ja ein Konstrukteur diese Zeilen und sieht sich zum Handeln berufen.
M. Eckardt (E-Mail)

MIBA 4/2001, Zugkraft ohne Ende

Versager?

Nach dem Lesen des Artikels bin ich spontan zu dem Entschluss gekommen einmal einen kurzen Kurs „Deutsch für Modelleisenbahner“ zu verfassen. Hintergrund ist das mehrfach verwendete Wort „Nieten“. Der Duden sagt zu „Nieten“, dass es sich um die Mehrzahl von „Niete“ handelt. Die Bedeutung für diesen Begriff wird mit „Los, das nicht gewonnen hat“ oder „Reinfall“ oder „Versager“ angegeben. Keine dieser Beschreibungen dürfte allerdings auf die getestete Märklin-Lok zutreffen. Eher in Betracht kommt „Niet“. Der Duden gibt dafür als Beschreibung an: Metallbolzen zum Verbinden von Metallstücken. Von diesem Wort ist der Plural allerdings „Niete“ (also ohne das „n“ am Ende!).
Hartmut W. Brandt (E-Mail)

MIBA 4 und 5/2001, Produktübersichten

Nicht zu ignorieren

Im Artikel „Cool Runnings“ wird behauptet, Fleischmann habe von dem Tehs 50 in N „keine direkte DB-Ausführung realisiert“. Das stimmt nicht, denn von 1991 bis 1999 gab es unter der Bestellnummer 8344K eine Epoche-III-Version. Den Wagen, der an den klassischen G 10 erinnert, gibt es auch als DRG-Privatkühlwagen der Firma „Homann“. In „Das blaue Netz der Schnellen Züge“ werden die Industrieofferten aufgelistet und völlig unterschlagen, dass Arnold die Henschel-Wegmann-Garnitur „Blauer Enzian“ produziert hat. Diese Garnitur ist zwar berüchtigt wegen ihrer selbst hemmenden Achsen, aber trotzdem nicht zu ignorieren.
Norman Ball (E-Mail)

MIBA 6/2001, Das fehlt Ihnen

Postwagen-Favoriten

Dass der Postwagen – Post 4-b/15 – ein derartig klares Ergebnis erreichen würde, hat mich überrascht, obwohl er auch mein erklärter Favorit war. Es wird interessant sein zu beobachten, welcher Hersteller sich seiner Realisierung (falls überhaupt) annimmt. Apropos „kurze Vorbilder wählen“: Ich hätte aus der Postwagenecke noch so einen heißen Wunschkandidaten, den preußischen Post 4-b/12 (siehe auch MIBA 6/97). Noch eine Anmerkung zum Schwerpunktthema „Bahnpost“ in MIBA 2/2001. Selbstverständlich konnte dort dieser interessante Bereich der Eisenbahn(geschichte), auch als Schwerpunkt, lediglich gestreift werden. Da es bis dato kaum tiefer gehende und zusammenhängende Literatur, speziell für Modellbahner gibt, wäre ein MIBA-Spezial oder -Report mit dem Thema Bahnpost m.E. nicht fehl am Platz.
Christian Kurt, Steinen

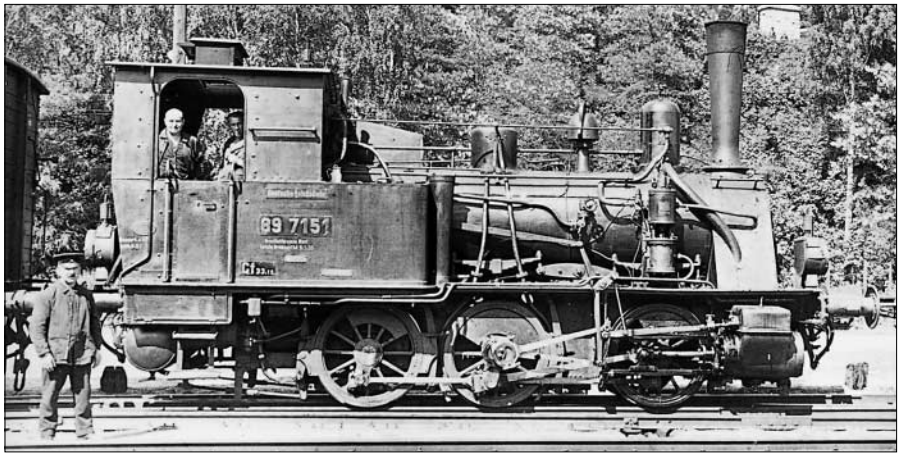
Haltbarkeit von Modellen

Probleme mit Kunststoff

Ich sammle sämtliche auf dem Sektor N-Spur erscheinenden Modelle aller Hersteller (meist in mehrfacher Zahl). Die Feststellung, dass z.B. Güterwagen der ersten Zeit der Firma Arnold (Klappdeckelwagen Art.-Nr. 0421) Schäden aufweisen, weil sich der Kunststoffaufbau verbogen hat, ganz allgemein die Erfahrung, dass Kunststoff im Laufe der Jahre spröde wird, und schließlich auch die Zinn-Zinkfraßprobleme früherer Jahre bereiten mir Sorge.

Es würde mich deshalb sehr interessieren, wie die MIBA-Leser, aber auch die verschiedenen großen Hersteller, die Haltbarkeit der bisher auf den Markt gekommenen bzw. kommenden Fahrzeuge beurteilen. Gibt es, sollten Risiken bestehen, Maßnahmen, die die Schadensrisiken verringern oder verzögern (Temperatur, Licht usw.)?
Adolf Westermeyer, München

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



89 7151 – eine Lok der ersten Bauausführung nach Musterblatt M III-4 e mit schräger Führerhaus-Rückwand und Reglerbüchse auf dem Kessel. Sie hat außerdem die angenieteten Gegengewichte aus Blech. Als Besonderheit ist lediglich die hohe Verkleidung der Reglerbüchse zu nennen. ***Foto: Bellingrodt/MIBA-Archiv***

Varianten der preußischen T 3

Kleine Lok in großer Zahl

„T 3? Hab ich schon", mag vielleicht so mancher Leser das Thema der kleinen, preußischen Nebenbahnlok achtlos beiseite legen, doch Vorsicht: Die T 3 hat es in mehreren Ausführungen gegeben, welche in H0 alle möglich sind. Anlässlich des Erscheinens der Weinert-T-3 stellt Martin Knaden die Varianten in Vorbild und Modell vor.

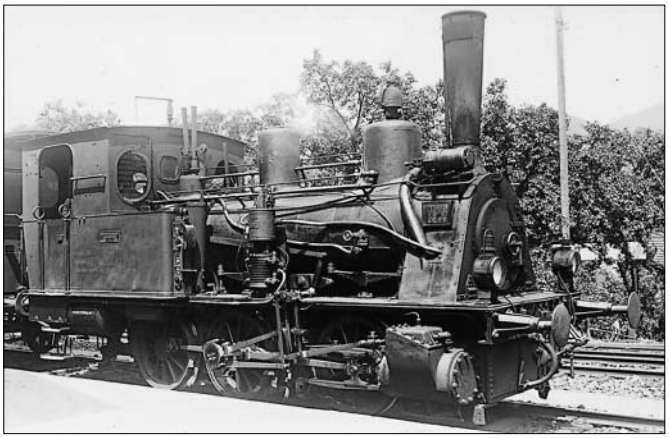
Knapp ein halbes Jahrhundert nach den ersten Anfängen der Eisenbahn in Deutschland hatte das Netz der Preußischen Staatsbahn das Staatsgebiet im Wesentlichen erschlossen. Nun konnte man daran gehen, die Maschen enger zu ziehen um auch die Verkehrsströme aus der Fläche an die Hauptstrecken heranzuführen. Dies erfolgte – preußisch sparsam – durch Nebenbahnen, die in Bau und Betrieb wesentlich geringere Kosten verursachten.

Für diese Nebenbahnen wurden vermehrt kleine Lokomotiven benötigt. Henschel hatte bereits zuvor dreiachsige Nassdampfloks gebaut und lieferte quasi als Weiterentwicklung mit der Fabriknummer 1423 am 16. September 1882 eine C-Tenderlok, die unter der Nummer 1705 Hannover in Betrieb ging.

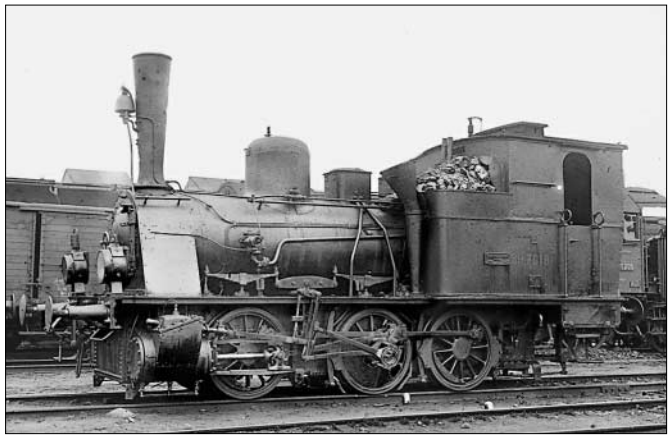
Erst im folgenden Jahr, als absehbar wurde, dass die neue Lok größere Stückzahlen erreichen würde, wurde sie in die sog. „Erweiterten Normalien" aufgenommen. In diesen Zeichnungsblättern hatten die Nassdampflokomotiven die Gruppe III, die Tenderlokomotiven die Untergruppe 4 zugeteilt bekommen. Die Kleinbuchstaben bezeichneten dann die einzelnen Bauarten. Unter der Bezeichnung „nach Musterblatt M III-4 e" sind die Rangierlokomotiven bis heute geläufig, die Klassifizierung als T 3 erfolgte erst Jahre später.

Die Rahmenlänge wuchs von anfänglich 6765 mm bis auf 7454 mm, wobei jedoch der Radstand stets bei 3000 mm (1. zu 2. Achse: 1700 mm, 2. zu 3. Achse: 1300 mm) blieb. Der Raddurchmesser lag „normalerweise" bei 1100 mm, konnte je nach Bauserie aber auch zwischen 1050 mm und 1250 mm schwanken – Einheitsloks mit exakt festgelegten Maßen kamen halt erst später …

Lok Nr. 1^{N} der Deutschen Eisenbahnbetriebsgesellschaft entspricht auch der ersten Bauausführung. Die Verkleidung der Reglerbüchse gleicht allerdings einem Dampfdom. ***Foto: Maey/MIBA-Archiv***



89 7018 ist – die Ordnungsnummer weist bereits darauf hin – wieder eine Lok der ersten Bauausführung. Allerdings hat sie einen Kessel der zweiten Ausführung erhalten. ***Foto: Bellingrodt/MIBA-Archiv***



Alle drei Achsen waren fest im Rahmen gelagert, wobei die mittlere geschwächte Spurkränze aufwies. Die Gegengewichte bestanden zunächst aus zwischen die Speichen genieteten Blechplatten, mit Weiterentwicklung des Gussstahls wurden Lokräder mit angegossenen, sichelförmigen Gewichten verwendet.

Als Steuerung kam die Allan-Steuerung, die die Schwingen über zwei Exzenterscheiben je Seite bewegt, zum Einsatz. Diese Bauart wurde, obwohl sich die Heusinger-Steuerung längst durchgesetzt hatte, bei fast allen T 3 bis zum Ende der Bauzeit beibehalten.

Die Maschinen der ersten Bauart sind im Aufbau schon von weitem zu erkennen: Auf dem robusten, verdampfungsfreudigen Kessel mit seinen drei Schüssen war bei den ersten Maschinen eine Reglerbüchse, deren Reglerstange mittig über dem Kessel lag – quer durch den Sandbehälter hindurch. Von der Reglerbüchse aus führten außen liegende Einströmrohre zu den Trick-Schiebern in den Nassdampfzylindern. Auch von hinten lassen sich die ersten Maschinen erkennen: Die Führerhaus-Rückwand war im unteren Bereich abgeschrägt. Im Umzeichnungsplan von 1925 sind von dieser Bauart immerhin 251 Loks verzeichnet.

Bereits im Jahr 1897 wurde das Musterblatt M III-4 e geändert. In dieser zweiten Auflage hatte die T 3 nun statt der Reglerbüchse einen Dampfdom auf dem mittleren Kesselschuss. Die Führerhausrückwand verlief gerade nach unten, der Rahmen wurde demzufolge etwas länger, das Gewicht stieg von ca. 30 t auf bis zu 32,5 t. Vom Sanddom führten nun zwei Rohre je Seite vor und hinter die Treibachse.

89 7315 ist eine „reinrassige" Vertreterin der zweiten Bauausführung: gerade Führerhausrückwand und Dampfdom auf dem mittleren Kesselschuss sind die Kennzeichen. ***Foto: Bellingrodt/MIBA-Archiv***

Unten: In bestem Pflegezustand präsentiert sich die sog. Moll´sche T 3 im Bahnhof Neustadt/Weinstraße. Die Nummer 89 7159 ist allerdings fiktiv, da der Rahmen der Lok nicht in den Umzeichnungslisten von 1925 auftaucht. Daneben: Lange Jahre war 89 7462 – eine Vertreterin der verstärkten T 3 – im Kölner Zoo zu sehen. Die Maschine wird angesichts der auf ihr herumtollenden „Primaten" von Einheimischen gern als „Affenfelsen" bezeichnet. ***Fotos: MK***

Erste Lok dieser Ausführung war die Halle 6127, die nach dem Umzeichnungsplan von 1925 die Betriebsnummer 89 7252 erhielt. Diese Maschine war 1898 unter der Fabriknummer 4761 bei Henschel entstanden. 255 Loks führt der Umzeichnungplan von dieser Bauart auf.

Ab Ende 1903 wurde die sog. verstärkte T 3 gebaut. Sie hatte eine LüP von 8780 mm, einen höheren Rahmen, der jetzt 5 m^3 Wasser fassen konnte, und eine höhere Kessellage. Die Kohlenkästen vor dem Führerhaus waren verlängert, das Knierohr des Wassereinfülltrichters lag über dem Umlauf.

Erste Lok dieser Bauart nach Musterblatt M III-4p war die 6196 Hannover, die spätere 89 7457, die von Orenstein & Koppel 1903 mit der Fabriknummer 1210 geliefert wurde. Nur etwa 100 Exemplare der T 3 entsprechen dieser Bauausführung, von ihnen gingen nur 52 an die Reichsbahn.

Neben diesen Hauptunterschieden können noch weitere Änderungen auf-