

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

September 2001

B 8784 · 53. Jahrgang

DM/sFr 12,80 · S 100,- · Lit 17 000 · hfl 16,- · lfr 312,-

<http://www.miba.de>

MODELLBAHN-ANLAGE

Nebenbahn nach „Bad Spenzer“

GRUNDLAGEN

Verlockung Finescale

SOFTWARE-TEST

„Train Simulator“ von Microsoft



Vorbild + Modell

01 von Roco mit Neubaukessel



Modellbahner sind ja bekanntermaßen Perfektionisten, gequält von der zentralen Frage: Wo liegen die Grenzen der Feinheit, der Detaillierung, der kompromisslosen Nachbildung im, sagen wir, Maßstab 1:87? Das ist weit mehr als eine Frage für Nietenzähler und Pufferküsser. Denn oft

Bis an die Grenzen

genug stimmen heutzutage sowohl Nieten wie auch Puffer – an den Lokkästen und Wagenaufbauten aus Großserienfertigung gibt es nicht mehr viel zu mäkeln. In punkto Maßstäblichkeit und Detaillierung ist ein Niveau erreicht, von dem die Modellbahner vor einigen Jahrzehnten nur zu träumen wagten. Die Älteren unter uns erinnern sich vielleicht ...

Aber Stillstand ist Rückschritt – und getreu dieser alten Fortschrittsweisheit verschieben sich Ziele und Grenzen im selben Moment, wenn sie erreicht sind. Um die eingangs gestellte Frage zu beantworten: Das letzte, das ultimative Limit ist die rigorose Maßstäblichkeit selbst. Und die beginnt nicht oberhalb der Fahrwerkskante, sondern schon bei Rad und Schiene. Für die Baugröße H0 bedeutet dies: Radbreite nicht 2,8 mm, wie die Modellbahn-Normen (NEM) vorschreiben, sondern 1,49 bis 1,72 mm, Spurkranzhöhe nicht 0,6 bis 1,2 mm (laut NEM), sondern 0,29 bis 0,44 mm – aber auch ein Fahrweg, auf dem solche Räder laufen.

Verlockend? Jedenfalls eine neue Modellbahn-Grenzerfahrung, die wir mit dem von unseren angelsächsischen

Hobbykollegen übernommenen Begriff „Finescale“ bezeichnen. Dass der Weg dorthin ebenso mühselig wie lohnend ist, zeigt unser Grundlagenbeitrag „Verlockung Finescale“ ab S. 42. Blut geleckt? Vorsicht: Wer tatsächlich rigorose Maßstäblichkeit will, muss nicht nur an die Grenzen gehen, sondern diese überschreiten – mit der „normalen Modellbahn“ hat Finescale nicht mehr viel gemein.

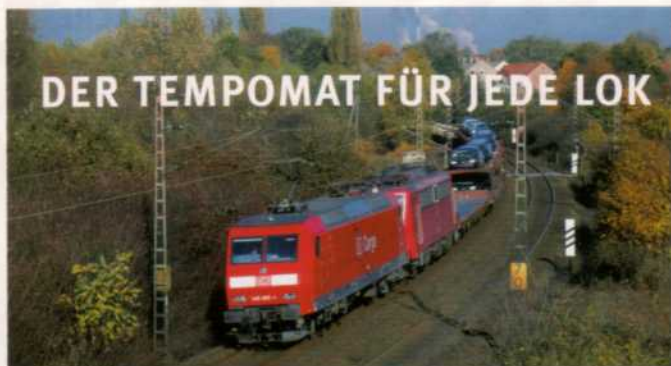
An neue Grenzen stoßen will auch Minitrix. Vor mehr als vier Jahren hatte Märklin den N-Pionier übernommen, der trotz starker Markenpositionierung bisher aber nur Verluste brachte. Jetzt will es Märklin wissen: Nach Umstrukturierungen, drastischem Personalabbau und inhaltlicher Neuausrichtung hat Trix am Standort Nürnberg ein neues Firmengebäude bezogen (S. 86) und die „Systemverantwortung für Minitrix“ übernommen. In weiteren vier Jahren werden wir wissen, ob sich die Investitionen in die Zukunft ausgezahlt haben. Es bleibt spannend. Wie marktgerecht sind die N-Modelle aus Nürnberg? Ist der schwindende N-Markt überhaupt noch groß genug für die Massenfertigung? Oder steht die Baugröße N am Abgrund?

Eines ist sicher: Vom Erfolg der jetzt eingeleiteten Maßnahmen hängt die Zukunft von Minitrix ab. Misserfolge und neue Verluste in diesem Segment kann sich die Holding des Marktführers auf Dauer nicht leisten. Dann hieße es: Daumen runter, der letzte Vorhang fällt für Minitrix, noch ein N-Pionier rollt aufs Abstellgleis. Und mit ihm vermutlich die N-Modellbahn aus Großserienproduktion, denn Massenerstellung braucht Massenkundschaft – dass sich Fleischmann, Roco oder Brawa mit N-Modellen gleichzeitig eine goldene Nase verdienen, ist eher unwahrscheinlich ...

Thomas Hilge

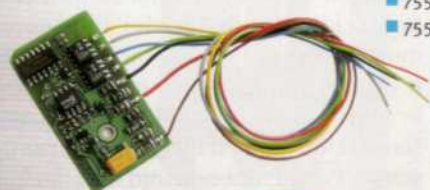
Traditionsgemäß beginnt mit dem September auch die Modellbahn- und Neuheiten-saison. Rocos 01 mit Neubaukessel machte diesbezüglich den Anfang, womit eine empfindliche Lücke im Epoche-III-Fuhrpark endlich geschlossen ist. Das MIBA-Titelmotiv brachte *Gerhard Peter* in den Kasten.





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

Ein
neuer Leser
für uns,
eine
tolle Prämie
für Sie!
Beachten Sie die
MIBA
Aboaktion
auf
S.82

28

Sozusagen unter erschwerenden Bedingungen ist diese H0-Anlage in Rundum-Form entstanden, was man ihr aber nicht ansieht. Wenig Zeit, wenig Geld und dazu noch ein feuchter Kellerraum – das sind wirklich keine idealen Startbedingungen für den Bau einer Anlage! Trotzdem hat Martin Müller seinen Traum verwirklicht. Wie, schildert er unter dem Titel „Anlagenbau mit Hindernissen“.

Foto: Robert Niemeyer

92

Einen „Einheitsbahnhof“ aus Württemberg hat sich Jacques Timmermans zum Umbau vorgenommen. Was von dem Empfangsgebäude zu verlängern oder zu verändern ist und was bleibt, wie es aus dem Faller-Bausatz kommt, beschreibt der Autor, sozusagen aus der Praxis für die Praxis.

Foto: Jacques Timmermans



24

„Tausendfüßler“, „Tatzelwurm“ oder ähnlich wurden die Tragschnabelwagen zum Trafo-Transport benannt. Erich Horvay schildert die Entwicklungs- und Einsatzgeschichte; Martin Knaden beschäftigt sich mit dem Kibri-Modell.

Foto: MK



14 Rocos Neuer, der 01 mit Neubaukessel, widmet Michael Meinhold einen Vorbildartikel und Bernd Zöllner testet das H0-Modell „auf Herz und Nieren“. Was dabei herauskommt, lesen Sie auf den Seiten 10 und 14. *Foto: MK*

18 Auf Basis einer 50.35 (H0-Modell von Roco) machte sich Sebastian Koch an den Umbau in eine Öllok nach DR-Vorbild. Was alles zu ändern ist, geht aus seinem Praxis-Artikel hervor. *Foto: Sebastian Koch*

MIBA-SCHWERPUNKT Wendezüge

Mit Steuerwagen	
volle Kraft voraus	58
Steuerwagen	66
Sandwich mit Doppelstock	70
Punktlandung per PC	72

VORBILD

Der Dickschädel vom Dienst	10
Dickschiffe der Schiene	24

MIBA-TEST

Hauptbahnbolide mit Neubauboiler	14
----------------------------------	----

FAHRZEUGBAU

DR-Öl-50er in H0	18
------------------	----

NEUHEIT

Eine Schwedin in Österreich	22
Tatzelwurm mit Trafo	26
Die Maus am Regler	78
Häuser für die Waterkant	98

MODELLBAHN-ANLAGE

Wenig Zeit, wenig Geld ...	
Anlagenbau mit Hindernissen	28

MODELLBAHN-PRAXIS

Die Elektrik des E 43	36
-----------------------	----

GRUNDLAGEN

Verlockung Finescale	42
----------------------	----

MENSCHEN + MODELLE

Neustart bei Trix	87
Das Bier kommt mit der Gartenbahn	90

GEBÄUDEBAU

Der verlängerte Einheitsbahnhof	92
---------------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Kleinanzeigen	48
Bücher/Video	77
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	88
Neuheiten	100
Impressum · Vorschau	116

MSS vergessen!

Offensichtlich wurde vergessen die in Deutschland wohl meistverkaufte Einsteiger-Dampflok MSS (ehem. MAMOD) zu erwähnen. Ein B-Kuppler, der in der Größe sowohl zur Spur G als auch zur Spur 1 passt. Die Lok ist in Schwarz, Grün und Rotbraun als Bausatz oder als Fertigmodell erhältlich. Der Bausatz ist mit haushaltsüblichem Werkzeug auch von Laien in ca. zwei Stunden zusammengebaut. Die Lok wird mit Trockenbrennstoff (Esbit) befeuert, im umfangreichen Zubehörsortiment findet sich jedoch auch ein Spiritus- oder Gasbrenner. Mit einem empfohlenen Richtpreis von DM 449,- (Bausatz) dürfte es sich um die preisgünstigste Echtdampf-Lok auf dem deutschen Markt handeln.

A. Bretzler, Böblingen

MIBA 7/2001, Eierköpfe

Langlebiger Druckfehlerteufel

Über den Beitrag betreffend der Eierköpfe habe ich mich sehr gefreut. Groß war mein Erstaunen über das von Herrn Grosshans stammende Bild aus 1955 mit der alten und falschen Bildunterschrift aus Heft 6/1958, Seite 251.

Der Triebzug ist eines meiner Erstlingswerke als 14-jähriger Modellbahn-Anfänger. Entstanden ist das heute noch fahrbereite Gefährt seinerzeit aus einer DL 800 und zwei Mittelteilen zum ST 800 von Märklin. Wenn man genau hinsieht, so sind auf beiden Triebköpfen Oberleitungs-Stromabnehmer montiert. Bereits von mir, nicht von WeWaW, stammt die Bezeichnung „ET 08.15“. Diese ist seit nunmehr 46 Jahren mit gelber Farbe am Modell angeschrieben. WeWaW hat versehentlich daraus einen „VT“ gemacht. Dieser Druckfehler wurde bereits in MIBA Heft 9/1958 auf Seite 351 in der rechten Spalte (im Rahmen etwa in der Mitte) korrigiert. Man lernt daraus, dass der Druckfehlerteufel durchaus sehr langlebig ist und zumindest seit der Erstveröffentlichung 1958 bis heute 43 Jahre unbeschadet überstanden hat.

Übrigens ist der Umbau von Lima-VT plus Steuerwagen zum VT 08 ohne Speiseraum auch bei mir seit über zwei

Jahren im Bau. Ein wichtiger Tipp: Ich rate dringend ab von der Verwendung von Polystyrol-Klebern, die ein das Material anlösendes Lösungsmittel aufweisen. Gewiss ist die Klebekraft optimal. Wird an der Rückseite geklebt, so diffundiert das Lösungsmittel in die Wand ein, lässt diese aufquellen und durchdringt die Wand schließlich sehr langsam. Nach einiger Zeit, wenn das Lösungsmittel wieder vollständig ausdiffundiert, geht die Quellung zurück und es findet stattdessen eine Schrumpfung statt. So kommt es, dass nach einiger Zeit vorher glatte Wände allmählich Einbuchtungen aufweisen, die sich bis zum Endstadium nach einigen Jahren verstärken. Dieser Vorgang ist gewiss von Hausbausätzen bekannt. Dort allerdings ist der Effekt insbesondere bei gealterten Flächen nicht störend.

Von der neuen MIBA bin ich so begeistert, dass ich sie inzwischen wieder abonniert habe.

Dr. Rolf Brüning, Bruchköbel

MIBA 7/2001, Modell-Leuchten

Vorsicht beim Löten!

Auch ich habe mich an der Montage der Bausatz-Holzmastleuchten von Conrad versucht. Allerdings erschien es mir zu umständlich, den Holzmast mit Nuten für die unauffällige Verlegung der Kabel zu versehen, zumal diese später noch hätten gespachtelt und farblich behandelt werden müssen um ein optimales Ergebnis zu erzielen. Stattdessen habe ich mir Messingrohr gleichen Kalibers besorgt, das Rohr angebohrt und den Lampenhalter verlötet. Vor dem Verlöten wurde das Plus-Kabel eingefädelt. Beim Verlöten war Vorsicht vonnöten um die Isolierung des innengeführten Kabels nicht durch Hitze zu beschädigen. Die Methode hat den Vorteil, dass der ganze Mast als Masseleitung dienen kann und man nur am Fuß ein Massekabel anzulöten braucht. Abschließend habe ich den Mast mit mattbrauner Farbe angestrichen.

Eberhard Franke, München

Schnittstellenidee

Nachdem ich vor einiger Zeit selbst vom Mittelleiter- zum reinen Zweileiter-DC-Betrieb gewechselt bin, habe ich den Vorschlag zu einer Umrüstung per Schnittstelle mit großem Interesse gelesen.

In der Praxis sind die mechanischen Probleme wesentlich größer als die elektrischen. Dabei geht es nicht nur darum, dass viele AC-Ausführungen weniger angetriebene Achsen besitzen als deren DC-Ursprung, um den Platz für den Schleifer zu schaffen, sondern auch um die andere Radsatzgeometrie, die Märklin vom Rest der Modellbahnwelt trennt und Märklin-Fahrzeuge auf niedrig profilierten Gleisen zum Hoppehäschen macht, während sich DC-Produkte auf Märklin-Weichen abweichend verhalten – wobei wiederum zu bemerken ist, dass sich Fleischmann als Mittler der Welten zu verhalten sucht und elektrisch DC fährt, die Radsätze aber eher der Märklin-Hausnorm entsprechen. Die andere entscheidende Frage ist, ob sich die Hersteller überhaupt auf eine solche gemeinsame Norm einigen können oder wollen. Der Markt hätte sicher Interesse und so ist die Idee von Herrn Peter Pelger – trotz der vorgenannten Probleme – auf jeden Fall wert, sich darüber weitere Gedanken zu machen (nicht zuletzt, weil sie endlich Umstellung auf Oberleitungsbetrieb ohne Öffnen des Lokgehäuses ermöglichen würde).

Peter Popp (E-Mail)

Böse Überraschungen

In MIBA 8/2001 schildert Herr Westermeyer seine Erfahrungen mit Kunststoff bei Modellfahrzeugen.

Probleme mit der Haltbarkeit des Kunststoffs gibt es bei nahezu allen Herstellern unabhängig von der Spurweite, wobei das Sprödwerden noch das geringere Übel darstellt. Meines Wissens ergibt sich das Problem, wenn sich im Laufe der Zeit die so genannten „Weichmacher“ aus dem Kunststoff verflüchtigen. Dies geschieht je nach Hersteller und dem verwendeten Material ganz unterschiedlich. Sehr gefährdet sind z.B. Roco-Wagen aus den ersten Produktionsjahren; hier verwinden sich z.B. die aufgeklipsten Dächer bis zur Unbrauchbarkeit. Ich besitze aber auch einen ca. 40 Jahre alten Märklin-Schienenbus, dessen Beiwagen mittlerweile ebenso völlig verzogen ist.

Das Problem tritt aber auch in jüngerer Zeit immer wieder auf, z.B. bei Klein-Modellbahn, hier bei ca. fünf Jahre alten Flachwagen, die sich völlig verkrümmten. Leider sieht man das Problem den Fahrzeugen anfangs nicht an, da es sich erst nach und nach zeigt, wie haltbar der verwendete Kunststoff tatsächlich ist und welche Auswirkungen beim „Altern“ erzeugt werden. Mir sind auch keine Vorkehrungen bekannt, die dem Problem vorbeugen würden. Ich fürchte, dass mancher Modellbahner hier wohl noch eine böse Überraschung erleben wird!

Walter Schmelz, Deggendorf

MIBA 8/2001, Leserbriefe: Versager?

Da nistet du!

Nach dem Redigieren des Leserbriefes bin ich spontan zu dem Entschluss gekommen einmal einen kurzen Kurs „Deutsch für Dudenleser“ zu verfassen. Einmal sagt der (neue) Duden ziemlich viel, was er zwar meint, aber vielleicht nicht ganz richtig verstanden hat – hätte er denn die amtliche Regelung der neuen Rechtschreibung richtig gelesen! Zum ändern hat Herr Brandt durchaus Recht mit seinen Nieten, wohl aber unter der Voraussetzung, dass der Niet „fachsprachlich“ und als Maskulinum gebraucht wird. Allerdings gibt ein Wörterbuch eben durch einen Index vor einem Stichwort an, wenn ein Wort in unterschiedlichem Kontext verwendet werden kann. Wie hier im Falle der Niete, die dann – die zahlreichen weiblichen Leser der MIBA mögen mir das verzeihen – als Femininum gebraucht wird. Die Niete, Plural Nieten, ist also nicht nur auf das Fehllös festgenietet, sondern auch auf das nützliche kleine Metallteilchen – unseren Niet.

*Jan Kaczmierzak, Fürth
(MIBA-Endkorrektur)*

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



Die Gewinner stehen fest

Die Lösung für unser Gewinnspiel in MIBA 7/2001 war offensichtlich wiederum nicht ganz einfach, denn bei der richtigen Beantwortung unserer Frage galt es auch diesmal sehr fein zu differenzieren zwischen Ablieferungs- bzw. Abnah-

metermin einerseits und der Indienststellung beim heimatischen Bw. Gemeinerweise war im Text die Überstellung zum Bw- Frankfurt-Grießheim am 22.4.1952 genannt, gefragt war aber nach dem Ablieferungstermin an die DB, und der

war nunmal ein paar Tage früher. Die richtige Antwort lautet also: 18.4.1952. Gewonnen haben: Herr Walter Ukas, Weinheim (ein Lima-H0-Modell des VT 08) und Herr Michael Weber, Erlangen (Arnold-N-Modell des Lazarett-VT). Herzlichen Glückwunsch!

MK



Geballte Kraft: Mit Volldampf befördert das 01-Gespann den D 197 Mönchengladbach–Leipzig (siehe MIBA 11/97) im April 1965 bei Neuenbeken durch das Eggegebirge. Es führt 01 216 vom Bw Paderborn.
Foto: Ludwig Rotthowe

Vorbild eines berühmten Modells: 01 220 im Bw Nürnberg Hbf, 3. März 1960.
Foto: Archiv Michael Meinhold



01 mit Neubaukessel

Der Dickschädel vom Dienst

Seit fast dreißig Jahren ist sie von den Schienensträngen verschwunden und viele haben sie „live“ gar nicht mehr bewusst erlebt. Irgendwie sah sie immer wie eine Kreuzung aus 01 und 01.10 aus – die Neubaukessel-01, deren bullige Optik sich Eisenbahnfreunden und Modellbahnern auf unterschiedliche – Weise eingeprägt hat. Michael Meinhold porträtiert eine markante Maschine.

Nicht als „Dickschädel“ dürfte sie Modellbahnern und Eisenbahnfreunden fast einer ganzen Generation zum Begriff geworden sein, sondern als „der schwarze Gigant“ aus der Fleischmann-Werbung – die bullige 01 mit Neubaukessel, deren Nürnberger 1:85-Modell einst für Furore sorgte. Das war 1967 und es war die 01 220, die unser kleines Bild, seinerzeit Grundlage der Fleischmann-Grafik, in ihrem damaligen Heimat-Bw zeigt.

Flankiert wird es von Aufnahmen, auf denen der „Dickschädel“ deutlicher zu Tage tritt – eine Optik, die sich dem Neubaukessel von 2000 mm Durchmesser (alter Kessel: 1900 mm) und dem niedrigen Schlot verdankt. Zwischen 1958 und 1961 wurden 50 Lokomotiven der BR 01 aus den Bau-

serien mit großbrädrigem Drehgestell (01 102 bis 232) mit geschweißten Hochleistungskesseln ausgerüstet, wie sie zuvor auch in die 01.10 eingebaut worden waren. Der volumig wirkende, nur noch mit einem Dampfdom ausgestattete Kessel und die markante, an Zylindern und Umlauf veränderte Frontpartie unterstrichen den breit-schultrigen Eindruck, der die Neubaukessel-01 wie eine Kreuzung von „alter“ 01 und 01.10 erscheinen ließ.

Was die betriebliche Bewährung der umgebauten 01 angeht, scheiden sich die Geister: Als positiv wurde die deutlich gesteigerte Dampfleistung, als nachteilig die Empfindlichkeit des Neubaukessels angesehen.

Am 1.12.1964 waren die umgebauten 01 den Bahnbetriebswerken Rheine (18), Hannover Hbf (13), Gießen und Nürnberg Hbf (je fünf), Kaiserslautern und Paderborn (je vier) sowie Treuchtlingen (eine) zugeteilt. „Am weitesten herum“ kamen dabei die Loks der traditionellen 01-Hochburg Hannover, deren Einsatzgebiet sich von Rheine im Westen bis Helmstedt im Osten und von Lübeck im Norden bis Bebra im Süden erstreckte. Hier konnten sie vor den schweren D-Zügen der Nord-Süd-Strecke ebenso eindrucksvoll ihre Leis-



Zwei Gießener Maschinen im heimatlichen Bahnhof: Oben der markante Dickschädel von 01 115 vor dem „Westerländer“ E 576 (siehe MIBA 7/96) am 15. August 1964, unten 01 149 vor D 84 im Juli 1961 – im Vergleich mit der Altbaukessel-01 020 vor D 74. Fotos: Jürgen A. Bock

