

11
10

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

November 2010

B 8784 62. Jahrgang

Deutschland € 6,90

Österreich € 7,60 Schweiz sFr. 13,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,95

Portugal (cont) € 9,00 Belgien € 8,05

Niederlande € 8,75 Luxemburg € 8,05

Schweden skr 96,- Norwegen NOK 89,-

www.miba.de



NEUSÄSS: TRADITIONS-VEREIN BETREIBT O-ANLAGE

Große Bahn mit viel Grün



BAUSATZBERICHT ALTENBURGER WAGEN
Nachbildung in N



REALISTISCHER BAHNBETRIEB IM PC
Virtuelle Wege



TALENT 2 VON PIKO IM MIBA-TEST
„Hamsterbacke“ in H0



Der große Onlineshop für Landschaftsbau im Maßstab 1:87



Auto-werkstatt & Zubehör

Autoverkäufer, 5 Figuren
Vollmer 1:87
Nr.: K11-369939 7.49



Pfizis Garage
Vollmer 1:87
Nr.: K11-369092 27.95



Werkstatt mit LKW-Schrottplatz
Faller 1:87
K11-325178 ~~41.99~~ 28.00



Ford Transit IIa, Fish and Chips
Brekina 1:87
K11-360718 ~~9.95~~ 4.00



Porsche 550 Spyder, offen, 1953
Ricko 1:87
K11-397138 ~~12.99~~ 8.00



Lancia Delta HF integrale Evo 2, 1992
Ricko 1:87
K11-397141 ~~12.99~~ 7.00



Horch 930V Cabriolet, geöffnet, 1939
Ricko 1:87
K11-397148 ~~12.99~~ 8.00



Toyota 2000 GT, gold
Ricko 1:87
K11-397153 ~~12.99~~ 8.00

Industrie & Zubehör 48,-

Mercedes O 6600, mit Anhänger, Horex
Brekina 1:87
Nr.: K11-360717 ~~19.95~~



Zechenverwaltung + Werkstatt
Kibri 1:87
Nr.: K11-368423 ~~89.95~~

12,-



Lagerhalle mit Anbau, Krombacher
Kibri 1:87
K11-368410 ~~24.99~~ 14.00



Förderturm + Maschinenhaus
Kibri 1:87
K11-368421 ~~57.49~~ 34.00



Mehlmühle
Kibri 1:87
K11-368412 ~~39.99~~ 24.00



Galaxy Brillenfabrik
Kibri 1:87
K11-368403 ~~69.99~~ 38.00



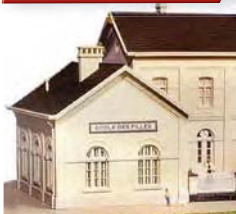
Lagerhalle
Kibri 1:87
K11-368414 ~~34.99~~ 18.00



Schwellensäge mit Inneneinrichtung
Kibri 1:87
K11-368472 ~~49.99~~ 28.00

Noch mehr Ideen...

Schule
Kibri 1:87
Nr.: K11-368438 ~~34.99~~



Kindertagesstätte Regenbogen
Faller 1:87
Nr.: K11-358228 ~~71.95~~

45,-

20,-



Pfadfinder-Lager
Faller 1:87
K11-333633 ~~29.99~~ 22.00



Bahnhof Tubbergen
Kibri 1:87
K11-368404 ~~36.99~~ 20.00



Verwaltungsturm mit Überhängen
Kibri 1:87
K11-368422 ~~46.99~~ 26.00



Landgasthof zum Bären
Kibri 1:87
K11-368442 ~~36.99~~ 22.00



Gartenhaus zur Laubenkolonie, mit Platte
Kibri 1:87
K11-368493 ~~13.49~~ 8.00



Geräteschuppen mit Gabelstapler
Kibri 1:87
K11-368413 ~~26.49~~ 16.00

Schon seit Jahren hat kein Bahnthema mehr die Gemüter so erhitzt wie das so genannte Projekt „Stuttgart 21“. Der Umbau eines Bahnhofs hat noch nie derartig vehemente Proteste hervorgerufen wie gerade diese Baumaßnahme an Stuttgarts Hbf. Was ist los im Ländle, dessen Bürger bisher eher als bodenständig denn als renitent angesehen wurden?

Nun, zum einen sind Häuslebauer eines gewiss nicht: Häusle-Abreiber. Das Empfangsgebäude der beiden Architekten Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer, das 1914 entworfen und 1928 vollendet wurde, gilt ob seiner markanten Erscheinung inzwischen als Wahrzeichen der Stadt. Der in jeder Hinsicht herausragende Turm liegt geschickt in der Sichtachse der Königstraße und macht den Bahnhof damit zu jeder Zeit optisch präsent. Nicht zu Unrecht steht also das Gebäude seit 1987 unter Denkmalschutz.

Nun soll – als Jahrhundertprojekt – der Bahnhof unter die Erde verlegt werden. Aus einem betrieblich stets umständlichen Kopfbahnhof soll ein schlanker Durchgangsbahnhof werden. Dazu sollen die Seitenflügel des Bonatz-Baus abgerissen werden, während der zentrale Teil des Empfangsgebäudes in jedem Fall erhalten bleibt. Das Konzept umfasst außerdem eine Ringstrecke, die ebenfalls einen Teil der über 30 km Tunnel nutzt. Diese Ringstrecke böte einige betriebliche Vorteile, denn hier könnten Züge aus allen Richtungen optimal auf die Stuttgarter Betriebsstellen einschließlich Hauptbahnhof verteilt werden.

Man sagt Schwaben noch eine Eigenart nach – Sparsamkeit. Gerade das ist aber hier der Knackpunkt: Zu Beginn der Planungen lagen die prognostizierten Kosten bei rund 5 Milliarden. Das war wohl gemerkt zu DM-Zeiten! Heute liegen die Kosten immer noch zwischen 4 und 5 Milliarden, allerdings Euro. Und selbst diese Summe wird – nach Erfahrungen beim Bau solcher Großprojekte – letztlich nicht reichen.

Aus Sicht der Bahn gibt es aber kein Zurück mehr. Nicht etwa, weil die betrieblichen Vorteile so groß

Modellbahn als Vorbild?

oder die Kosten-Nutzen-Rechnung so günstig wäre. Vielmehr hat man das Fell des Bären vermutlich schon im Vorfeld verteilt: Die Bahn soll sich – munkeln Experten – aus vielen Vorverträgen verpflichtet haben, die freiwerdenden Grundstücke zu verkaufen, widrigenfalls hohe Konventionalstrafen fällig werden. Damit ist klar, warum ein Kompromiss ebenso wenig möglich ist wie „ein bisschen schwanger“.

Wir Modellbahner hätten in dieser verfahrenen Situation eine feine Lösung parat: Wir bauen den betrieblich nützlichen Schattenbahnhof mit allen Anbindungen in die untere Ebene und bauen zusätzlich im sichtbaren Teil (!) einen schönen Hauptbahnhof. Doch das wird in Stuttgart wohl nicht möglich sein – meint *Ihr Martin Knaden*

Dieter Rothenfußer porträtiert die große 0-Anlage des Modellbahnvereins in Neusäss. Auffallend ist bei der Anlage, dass die Strecken in weiten Bereichen durch perfekt gestaltete Landschaft führen (Seite 52).

Foto: Dieter Rothenfußer

Zur Bildleiste unten: Die Modelle der Altenberger Wagen können auch von DB-Freunden eingesetzt werden. Gerhard Peter stellt den Bausatz von Modellbahn-Kleinserien Neumann ab Seite 70 vor. Hansjörg Windberg plädiert für eine per Computer gestaltete Modellbahn und illustriert dies mit Bildern von der Schiefen Ebene (S. 84). Bernd Zöllner begutachtet die neuen „Talent 2“ von Piko. Seinen Test lesen Sie ab Seite 20. Fotos: gp, Hansjörg Windberg, MK










»Die neue Technik ist toll.«

MEHR
VIELFALT!



»Das ist ja Holz!«



FALLER-Lasercut bringt neue Impulse für den Modellbau! Naturmaterialien lassen die bewährten Modelle noch realistischer wirken. Und mit Laser-Street wird das car system noch flexibler.

Alle Produkte mit vielen Details und Informationen rund um die Uhr:

WWW.FALLER.DE

MODELLBAHN

27. INTERNATIONALE
MODELLBAHN-AUSSTELLUNG



18.–21.11.2010 KOELNMESSE

Öffnungszeiten:
Do. bis Sa. 9.00 – 18.00 Uhr, So. 9.00 – 17.00 Uhr
www.modellbahn-koeln.de

Veranstalter:
MESSE SINSHEIM
THE VERANSTALTUNGSPARTNER

Tel. +49 72 61 68 9 - 0
Fax +49 72 61 68 9 - 220

Albert Rademacher
Silhouette Modellbahnzubehör
Industriestr. 48
82194 Gröbenzell
Telefon 08142/6526611
Telefax 08142/6526612

Silhouette®

Der Link zur Natur:
miniatur

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Exklusive
Baummodelle
und Modell-Landschaftsbegrünung

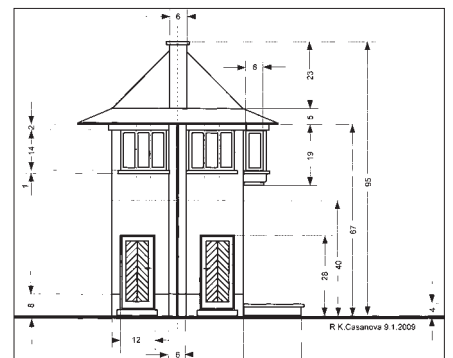
8 Im letzten Teil der Serie über den Bahnhof Vilshofen thematisiert Otto Humbach den Güterverkehr zwischen Regensburg und Passau nach der Elektrifizierung. Dabei werden nicht nur die Zugferde betrachtet, sondern auch die Güterverladung – pa-Behälter – und ein Kraneinsatz. Foto: Otto Humbach



16 In großer Stückzahl hat die Deutsche Bahn Triebzüge des Bombardier-Typs Talent 2 geordert. Sie sollen in den nächsten Jahren wichtige Verkehrsleistungen übernehmen. Wir stellen Ihnen Vorbild und Modell (ab Seite 20) vor. Foto: Sebastian Koch



28 Der Bahnhof Rietlingen benötigt im Bereich des Betriebswerks sowie des Güterbahnhofs ein Stellwerk. Unser Bericht zeigt die Entstehung von Stellwerk und Stellpult. Zeichnung: R.K. Casanova





52 Als die Vereinsmitglieder des MEC Neusäß mit dem Bau ihrer Anlage in Spur 0 begannen, war diese Baugröße noch sehr ungewöhnlich. Seit damals hat sich vieles verändert, nicht nur auf, sondern auch um die Anlage. Foto: Dieter Rothenfußer



70 Ein spannendes Schattendasein führten die wenigen nach dem Krieg in der Bundesrepublik verbliebenen Wagen der Bauart Altenberg. Wir zeigen die Montage eines solchen Wagens in Baugröße N sowie die Geschichte der Vorbildwagen ab Seite 66. Foto: gp

84 Die Darstellung von Bahnstrecken im Modell scheidet oft am Platzbedarf. Eine Lösung könnte die virtuelle Modellbahn sein. Dr. Hans-Jörg Windberg zeigt die Schiefe Ebene im Programm Eisenbahn.exe Professional und die Vorteile einer rein virtuellen Modelleisenbahn. Screenshot: Dr. Hans-Jörg Windberg



MODELLBAHN-ANLAGE

150 Jahre Regensburg–Passau, 7. Teil	
Abschied mit Krokodilstränen	8
H0-Diorama Landwitz-Hafen, Teil 3	
Synchron-Aktion	24
MEC Neusäß – ein Verein für die Spur 0	
Große Bahn im Grünen	52
Niederländische Dachbodenanlage in U-Form	
Von Schwarzburg nach Neuffen	78

VORBILD

Die neue Generation der E-Triebwagen (442)	
Multi-Talent	16
„Altenberger“ Reisezugwagen bei der DB	
Trendsetter für den Mitteleinstieg	66

MIBA-TEST

Die Baureihe 442 als H0-Modell von Piko	
Ein ET mit Talent	20
Fahrkultur: NoHABs von Kato	
Kultige Nasen in N	90

MODELLBAHN-PRAXIS

Rietlingen III, Teil 20	
Ein Stellwerk fürs Bw	28

MODELLBAU-PRAXIS

Kunstbau für Schmalspur- und Nebenbahnen	
Brückenschlag	62
Bausatz des Reisezugwagens B4ye in N	
Altenberger	70

GEWINNSPIEL

Immer nur Bahnhof – aber wo: Auflösung	
Digital contra analog	74

SOFTWARE

Eine Großanlage ohne Platzbedarf	
Virtuelle Wege	84

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	92
Bücher	96
Neuheiten	98
Kleinanzeigen	110
Impressum · Vorschau	122

DIGITAL-TECHNIK

VERSTEHEN UND ANWENDEN

Geballte Kompetenz von:

Eisenbahn
JOURNAL

MIBA
DIE EISENBahn IM MODELL

Modell
Eisen
Bahner

Das neue Modellbahn-Magazin für
Elektrik, Elektronik, Digitales und Computer.
Künftig 4 x jährlich – aktuell, ausführlich,
praxisnah.

Ausgabe 1/2010 jetzt **NEU**
mit diesen Titelthemen:

SCHWERPUNKT:

Beleuchtungen
Licht mit LEDs

PRAXIS:

Welcher Decoder für
Arnold BR 74?

ENTWICKLUNG:

Steuern per Bluetooth
und mit 2,4 GHz

ELEKTRONIK:

DCC-Minizentrale
Gleisbildstellpult
für MS2

NEUHEITEN:

Mobile Station 2
Intellibox 2

UND VIELES MEHR

84 Seiten im DIN-A4-Format
Klammerheftung

Best.-Nr. 651001 • € 8,-

Ausgabe 1/2011 erscheint
am 2.12.2010

AUSGABE 1/2010 NEU AN IHREM KIOSK



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder E-Mail bestellung@vgbahn.de



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/53 48 1-224
Fax 0 81 41/53 48 1-200
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-151
Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

MZV direkt GmbH & Co. KG
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0 18 05/56 62 01-61
Fax 0 18 05/56 62 01-94

(14 Cent pro Minute aus dem Festnetz, Mobilfunk ggf. abw.)

E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/53 48 1-0
Fax 0 81 41/5 34 81-100
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV GmbH & Co. KG
Ohmstraße 1
85716 Unterschleißheim
Tel. 0 89/31 90 62 00
Fax 0 89/31 90 61 94
E-Mail: yalcintas.alexander@mzv.de

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

MIBA-Spezial 85

Spuren im Kornfeld

Horst Meier fragte, woher die Spuren im Kornfeld stammen. Bei der Aussaat werden die Spuren nicht bewusst erzeugt, durch das Gewicht der Landmaschinen in den Fahrspuren der Boden aber so stark verdichtet, dass dort kaum noch Pflanzen wachsen können. Beim Sprühen wird dieser Effekt zusätzlich verstärkt und mit jeder Fahrt der Boden weiter festgewalzt, bis in den Fahrspuren praktisch kein Wachstum mehr stattfindet. Am Rande frischer Felder sieht man manchmal Plastikstäbe im Boden, die dem Landwirt als Orientierung dienen, wo die ja unvermeidlichen Fahrspuren wenig Schaden anrichten. *Dr. N. Kinkel (E-Mail)*

MIBA 7/2010 Test E 310/410

Wo sitzt der Keks?

Anmerkung zum Test E 310/410: Da wird mitgeteilt, der DB-Keks habe immer links des Lüfterbandes gesessen. Als Besitzer des Supermodells der BBC-E 410 012 von LS Models geriet ich in eine Zwickmühle: Den Keks umplatzen und rechts überlackieren oder den Fehl Druck als Rarität belassen?

Frühe Fotos der E 410 012 zeigen den Keks natürlich links. Das LS Magazin 2/10 auf S. 17 enthält nun ein Foto der blauen E 410 011 (BBC), die zwar als BR 184 benummert ist, aber Schilder trägt. Da sitzt der Keks rechts! Die Aufnahme entstand 1978 in Aachen. Ich kann mich also beruhigt zurücklehnen und mein Modell ohne Kopfschmerzen genießen, denn der Keks kann bleiben, wo er jetzt sitzt. Übrigens hat LS Models die Seite des Aufdrucks bei den weiteren BBC-E 410 anscheinend geändert. *Udo Schneider (E-Mail)*

MIBA 8/2010 zum Thema Oberleitung

Geht nicht, gibts nicht!

Das Thema Oberleitung wird selten behandelt. Umso erstaunlicher ist da der Beitrag von Manfred Kölsch „Eine Oberleitung wird nachgerüstet“ (S. 38-42), machte sich der Autor doch die Mühe, seine bestehende Anlage mit einer Oberleitung zu versehen. Wer so etwas schon einmal bewerkstelligt hat, kann nachempfinden, was Manfred Kölsch leisten musste. Auch ich hatte mir Vergleichbares vorgenommen, doch den damit verbundenen Aufwand nie gewagt. Dem Können von Herrn Kölsch gebührt mein Respekt!

Die Vermutung des Autors, Fahren am Draht funktioniere nicht, möchte ich jedoch relativieren. Meines Erachtens lässt sowohl die Viessmann- als auch die Sommerfeldt-Oberleitung einen zuverlässigen Betrieb mit dem Pantographen am Fahrdrabt zu. Voraussetzung ist, vor allem im Hinblick auf das Viessmann-Produkt, ein standfester Aufbau der Masten und die kraftschlüssige Verbindung der nur eingehängten Fahrleitungen. Bei Sommerfeldt mit den deutlich dünneren, dafür aber verlöteten Fahrdrähten ist lediglich für eine ausreichende Spannung der Leitungen zu sorgen. Dass zuvor eventuell nach unten überstehende Hängerreste beseitigt werden müssen und der Aufbau streng nach Vorschrift erfolgen sollte, dürfte selbstverständlich sein. Natürlich stehen die Pantographen unter mechanischer Feder Spannung, die sich je nach Hersteller unterschiedlich bemerkbar macht. Um das rechte Maß zu finden, ist einiges Probieren (Dehnen oder auch Reduzieren von Federn) sicher unumgänglich.

Der Betrieb auf der MIBA-Lesern bekannten Anlage „Weyersbühl 2“ (System Sommerfeldt) beweist seit Jahren, dass ein Fahren mit dem Pantographen am Draht möglich ist. Das gilt auch im Hinblick auf die zuvor genutzte Viessmann-Oberleitung. Also, geht nicht, gibt's nicht! *Bruno Kaiser (E-Mail)*

MIBA 8/2010

Baumkronen und Fische

Besonders gefallen hat mir der Beitrag über den Baumkronenweg – ein überraschender Vorschlag für eine Modellbahnanlage oder ein Diorama! Im Beitrag über Vilshofen schreibt der Autor, dass es seines Wissens keine H0-Fische gibt. Busch bietet unter der Nummer 1153 ein Kleintierset an, das auch Fische enthält! *Andreas Raasch (E-Mail)*

MIBA 8/2010

Fugen zu breit

Im Zusammenhang mit dem Abstand der Bretter bei Güterwagen fällt mir eine noch größere Sünde der Modellbahnindustrie ein: Die Mauerwerke, vor allem an Brücken und Stützmauern, sind viel zu groß und farblich oft auch nicht richtig hervorgehoben. Betrachtet man Güterwagen oder Steinmauern aus einer Entfernung, in der diese Objekte hinsichtlich ihrer Größe H0 nahekommen, so sieht man die Fugen kaum. *Reiner Kuhnle (E-Mail)*

150 Jahre Regensburg–Passau

Abschied mit Krokodilstränen

Nachdem wir uns im Laufe dieser Serie doch vorwiegend mit noblen F- und D-Zügen befasst haben, könnte der eine oder andere Leser vielleicht den Eindruck gewonnen haben, dass zwischen Passau und Regensburg überhaupt keine Güterzüge unterwegs waren. Dem wollen wir gleich zu Beginn unseres abschließenden Bilderreigens energisch widersprechen. Das „deutsche Krokodil“ E 94 war das nach der Elektrifizierung für diesen Dienst angesagte Zugtier auf der KBS 417 ...



Gar nicht so selten waren die „Eisenschweine“ – die Reichsbahner der DDR wählten einen anderen, aber ebenfalls recht passenden Namensgeber aus der Tierwelt – auch vor Personenzügen anzutreffen. Im Spätsommer 1959 befördert hier E 94 075 vom Bw Regensburg den P 1414 Regensburg–Passau über die Vilsbrücke von Vilshofen.
Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Humbach



Der Aufsichtsbeamte blickt ob unseres bevorstehenden Abschieds von seiner Strecke auch schon ein wenig nachdenklich auf das blitzblankes Fahrwerk des gerade vorbeirauschenden Roco-Modells der E 94 036.



Bei Pleinting erwischte Carl Bellingrodt ebenfalls im Sommer 1959 E 52 30 (Bw Regensburg) vor ihrem Personenzug.
Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Humbach



Märklin/Trix hat ein Modell dieser urigen Altbauellok im Programm. Das hier abgebildete Exemplar stammt noch aus der Hamo-Produktion. Etwas patiniert, umbeschriftet und mit Sommerfeldt-Pantographen aufgerüstet macht es immer noch einen ganz passablen Eindruck.

Unten: Der Schotterganzzug, den die V 60 in der letzten Folge zusammengestellt hat, ist nun unterwegs in Richtung Regensburg. Die schon computernummerierte und ziemlich ungepflegte Zuglok 194 194-7 weist bereits in die Epoche IV.

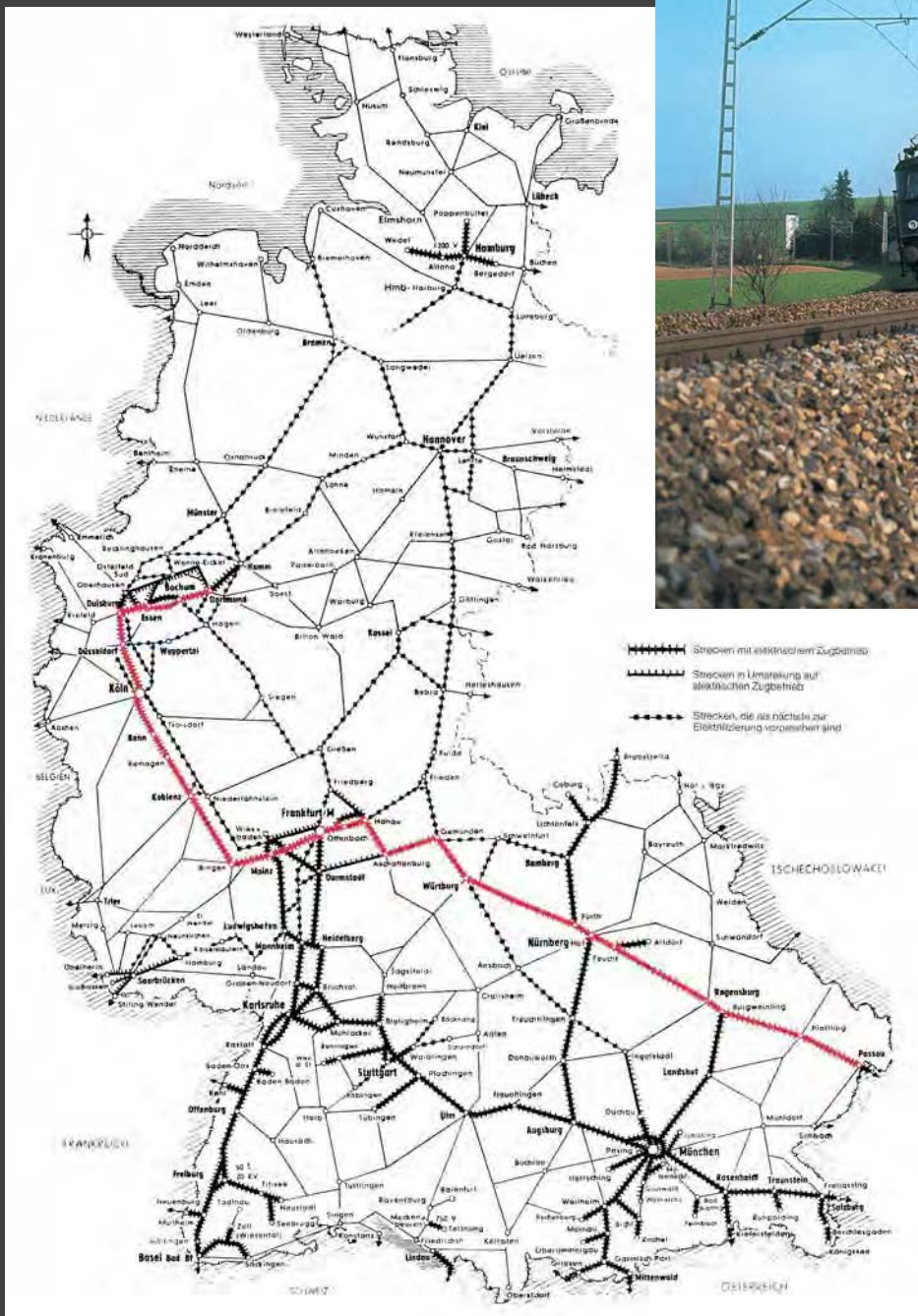




Links: Ostansicht des Bahnhofs Vilshofen unmittelbar nach Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten. Foto: Paul Fuchs, Slg. Maier

Darunter: Auf der Karte erkennt man den Stand der Elektrifizierung im Netz der DB von 1959. Rot gezeichnet die nun durchgehend elektrisch befahrbare Relation Wien–Ruhrgebiet.

Unten: Die Hauptlast des höherwertigen Reisezugverkehrs trugen bis in die 80er-Jahre die E 18. Foto bei Pleinting: Siegfried Buße



Oben: Auch die KBS 417 blieb von Unfällen nicht verschont. Hier die 1966 nach einem Frontalaufprall schwer beschädigte E 40 155 im Bahnhof Vilshofen. Foto: Paul Fuchs, Slg. Maier