

05
10

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Mai 2010

B 8784 62. Jahrgang

Deutschland € 6,90

Österreich € 7,60 Schweiz sFr. 13,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,95

Portugal (cont) € 8,95 Belgien € 8,05

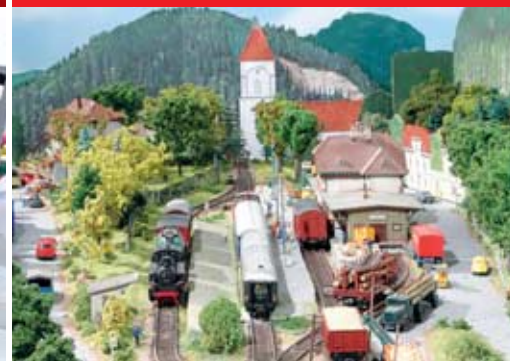
Niederlande € 8,75 Luxemburg € 8,05

Schweden skr 96,- Norwegen NOK 89,-

www.miba.de

150 JAHRE PASSAU-REGENSBURG UND DER Bf. VILSHOFEN

Mit der S 3/6 in den Mai

**NEUE ÖSTERREICHER VON ROCO**
Die N28-Wagen**NEUER WEICHENANTRIEB VON TILLIG**
Tipps + Tricks zum Einbau**KOMPAKTANLAGE IN H0**
Lenzkirch/Schwarzwald

Eine alte Volksweisheit kristallisiert sich in dem prägnanten Reim „Alles neu macht der Mai“. Und tatsächlich war der sogenannte Wonnemonat über Generationen hinweg die beliebteste Zeit zum Heiraten, Autoskaufen oder Häuserbauen.

Nach diesem langen und strengen Winter – mich persönlich nervt Jahr für Jahr schon die erste Schneeflocke, wenn sie Mitte Dezember zu Boden sinkt – lechzen die Menschen geradezu nach wärmenden Sonnenstrahlen. Hinzu kommt, dass nun endlich die Nachrichten aus der Wirtschaft wieder etwas besser klingen: die Exporte ziehen an, nur die Binnenkonjunktur ist noch ein wenig lahm, aber zumindest sind am Markt schon höhere Benzinpreise durchsetzbar – isses nicht toll?

Die richtig schlimmen Krisen sind jedenfalls weit weg. Die Griechen, diese alten Drachmen-Töter, haben es nach beharrlich falschem Regieren geschafft, ein ganzes Land in den Ruin zu treiben – tatkräftig unterstützt von Spekulanten, die auch noch die letzte Kraft aus der Wirtschaft saugten: Hellas von Sinnen!

Und wir alle sind mit einem Soli dabei: 8 Mrd. ist der germanische Anteil am Rettungsring, den unsere nicht ganz so eiserne Maggie Merkel ursprünglich vermeiden wollte. Macht also für jeden schlappe 100 Euro. Ein Schnäppchen! Dafür kriegen Sie gerade mal ein paar Güterwagen, Weichen oder Figuren.

Oder auch aktuelle Schilder von einschlägigen Zubehörherstellern. Das war ja der Schildbürgerstreich par excellence: Die 1992 beschlossene Neugestaltung von Verkehrsschildern wurde jetzt plötzlich aktuell, weil Ende 2009 die Übergangsfrist im Zuge einer – man glaubt's nicht! – Entbürokratisierung weggefallen ist. Einige 100 Millionen Euro hätten statt zur Beseitigung von Straßenschäden für nagelneue Schilder verwendet werden müssen. Die Schilderhersteller hätten dieses Förder-

programm sicherlich begrüßt, doch kurzerhand wurde der Wegfall der Novelle wegen eines Formfehlers für ungültig erklärt, sodass wir beim Verkehrszeichen 283 – ob mit oder ohne Herzchenpfeil – nun doch nicht straffrei halten dürfen.

Schade eigentlich. Ich sah vor meinem geistigen Auge schon die Hammerneuheit 2011: H0-Schlaglöcher in zwei Größen, klein für die Epochen II bis V und groß für die Epoche VI. Dazu passend Schilder in neuer Gestaltung nebst einer Truppe von Arbeitern in kommunal-oranger Tracht zum Aufstellen der Verkehrszeichen. Wenn diese Umsatzbringer nun mangels authentischer Vorbilder ersatzlos wegfallen, kann es ja nix werden mit der Binnenkonjunktur – meint *Ihr Martin Knaden*

Alles neu macht der Mai



Niederbayern ist nicht klassischerweise das Land der Kirschblüte, aber der Mai ist dennoch die richtige Jahreszeit dafür. Passend zum Auftakt seiner neuen Serie über die Kursbuchstrecke 417 und den Bahnhof Vils-hofen setzte Otto Humbach die S 3/6 neben einem Kirschbaum von Silhouette in Szene. Foto: OH
Zur Bildleiste unten:

Roco hat die neuen N28-Wagen der ÖBB fertig; wir stellen Vorbilder und Modelle vor. Manfred Peter nahm den neuen Weichenantrieb von Tillig genau unter die Lupe und bietet auch gleich ein paar Tipps dazu. Bruno Kaiser porträtiert die schöne Schwarzwald-Anlage „Lenzkirch“ von Ernst Zimmermann.
Fotos: MK, Manfred Peter, Bruno Kaiser



36 Niederdeutsche Hallen-
häuser zählen wohl zu den
Seltenheiten auf Modellbahn-
anlagen. Lutz Kuhl stellt den H0-Bau-
satz eines solchen Bauernhauses
aus der Krempermarsch vor und
gibt ausführliche Tipps und Hin-
weise zum Zusammenbau. Foto: lk

42 Gerhard Peter stellt dar,
wie man mit butterwei-
chen Silikonformen von Wolfgang
Langmesser, zähflüssigem Gips,
Ceramofix und Fließpachtel harte
Mauern und stabile Betonwände
errichtet. Foto: gp

16 Nach dem Zweiten Weltkrieg betrieb die junge Bundesbahn
Behelfsstellwerke, die unter Verwendung ausrangierter Wag-
gons entstanden. Bruno Kaiser hat mithilfe einer Donnerbüchse von
Lenz ein solches Stellwerk mit Sichtkanzel auf der Basis eines
gemauerten, verputzten Untergeschosses errichtet. Foto: bk





8 Dampfklokatmosphäre strahlt dieses Foto adliger Damen im Bw Passau aus. Unter der Überschrift „Bayerns Weg nach Osten“ widmet Otto Humbach seine neue Serie der Bahnlinie Regensburg–Passau. *Foto: Otto Humbach*

74 Eine romantische Sägemühle mit Feldbahnanschluss bietet Manfred Luft als N-Bausatz an. Gerhard Peter erläutert den Zusammenbau des exzellenten Modells. *Foto: gp*

60 Ein Klassiker unter den Ausstellungsanlagen ist die Köstritzer Kreisbahn in Oe. Begleiten Sie Kleinbahndirektor Heinert an die Trasse der kurzen Strecke. *Foto: Helmut Heinert*



VORBILD + MODELL

150 Jahre Regensburg–Passau, 1. Teil	
Bayerns Weg nach Osten	8
Die N28-Zweiachser und ihre Modelle	
Normalien von 1928	20
H0-Modelle nach Vorbildern der FS	
Italiener mit Spitzdach	54

MODELLBAU-PRAXIS

Ein Behelfsstellwerk in Baugröße 0	
Stellen zur Stunde 0	16
Hallenhaus-Bausatz in Baugröße H0	
Ein richtig großer Bauernhof	36
Selbstbau eines Kühlhauses in N	
Ein Hauch von Arktis	72
Wasserkraft für die Sägemühle	
Romantik in N	74

MODELLBAHN-ANLAGE

H0-Schwarzwaldbahnhof im Schrank	
Spitzkehrenbahnhof Lenzkirch	24
Ausstellungsanlage mit Attraktionen	
Bewegung tut gut	44
Nachruf auf eine Oe-Anlage (Teil 1)	
Die Köstritzer Kreisbahn	60

Neuheit

Neue Version des Tillig-Motorantriebs	
Antrieb für Stellvorgänge	32
Ätzbausätze von Habert & Partner	
Filigranes für TT	40
Harte Mauern aus weichen Formen	
Realistische Mauern	42

VORBILD

Bauernhäuser als Modellvorbilder	
Reet und Walm	34
Minimalaufwand für Rollwagenbetrieb	
Ruhrthaler mit Seil!	50

ELEKTROTECHNIK

Bausatz für Geschwindigkeitsmessung	
Korrektes Tempo – auch in N	68

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher	80
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	82
Neuheiten	84
Kleinanzeigen	94
Impressum · Vorschau	106



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 05/566201-61
Fax 0 18 05/566201-94

(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 4/2010 Fleischmann-Service

Aussicht auf Hilfe

Mit nicht geringer Anteilnahme verfolge ich seit einiger Zeit die recht widerspruchsvoll anmutende Diskussion um den Ersatzteilservice der Firma Fleischmann, denn auch ich sah mich unverschuldet in der misslichen Lage, dass mir für ältere Modelle, die man allerdings noch immer im Handel erwerben kann, Ersatzteile fehlten. Vielleicht kann ich ja mit einem Hinweis auf das Internet und dort auf http://www.fleischmann.de/service_qualitaet/faq/service_partner_deutschland.html weiterhelfen, denn an jenem Ort fand ich verschiedene Reparaturwerkstätten, die Fleischmann empfiehlt und mit Ersatzteilen (auch zum Weiterversand) beliefert. *Dr. Hans Silberstreif (E-Mail)*

MIBA-Messeheft 2010

Kleiner Fehler – sonst Spitze

Ihr Messeheft war wieder, wie schon all die Jahre zuvor, informativ und interessant. Das MIBA-Abonnement hat sich also erneut rentiert! Leider muss ich einen kleinen Fehler bemängeln, der sich auf der Seite 11 eingeschlichen hat. Es geht um die Modellfotos zu Miltenberg, meiner Geburtsstadt. Der Erbauer der Modellstadt ist nämlich nicht Herr Zurawski, sondern der Modellbahnkollege Werner Wild, wohnhaft direkt in Miltenberg. In seine Anlage sollen die fantastischen Dioramen integriert werden. Auf derselben Anlage befinden sich weitere Nachbauten aus der nächsten Umgebung Miltenbergs, darunter der Bahnhof Amorbach. Obwohl ich selbst der Baugröße H0 verpflichtet bin, meine ich schon, dass ein Bericht über diese im Entstehen begriffene Anlage die MIBA doch sehr bereichern würde. *Walter Lauth (E-Mail)*

MIBA 11/09 Test Märklin BR 23

Recht hartes Urteil

Zum Testbericht über die BR 23 von Märklin möchte ich anmerken, dass Martin Knaden und Bernd Zöllner meines Erachtens recht hart geurteilt haben. Ich besitze die BR 23 von Trix (mit Glockenankermotor), die dem kritisierten Märklin-Modell ja weitestgehend entspricht. Wie ich finde, wurde das hochbeinige, filigrane Fahrwerk des Originals in der Modellwiedergabe perfekt getroffen. Präzisionsgetriebe und Glockenankermotor bewegen die Lok

so sanft, wie einst das Vorbild über die Gleise rollte. Mithin bin ich sowohl von der Optik als auch vom Fahrverhalten des Modells begeistert! Leider ist meine Anlage eher in den Achtzigerjahren angesiedelt. Daraus wird dann die Epoche IVa (sehr früh morgens), wenn die 23 fährt. In diesem Zusammenhang fallen mir die Filme von Regisseur Zemekis („Zurück in die Zukunft“) ein: Der Flux-Kompensator von Doc Brown könnte helfen, die Ausmusterung der letzten 23 doch noch etwas hinauszuzögern. *Andreas Lange (E-Mail)*

MIBA-Spezial 83

Über den Rand geschaut

Wäre ich 30 Jahre jünger, würde ich sagen: geil, wow, cool! So sage ich einfach nur danke für das hervorragende MIBA-Spezial 83 „Der Computer als Werkzeug“. Sie haben, in Methode, und Stil perfekt, weit über den Tellerrand konventioneller Modellbahntechnik hinausgeschaut, den nachvollziehbaren Bezug zur Modellbahn jedoch nie vernachlässigt. Die Lektüre der Themen, sowohl im Überblick als auch im Detail, habe ich als Genuss empfunden und selbst beim vierten Lesen Neues, Anregendes entdeckt. Machen Sie weiter so! Es gibt noch über vieles zu berichten, was zu diesem Themenbereich gehört und für uns ältere Computernovizen hilfreich sein kann, so Soundprojekte, CV-Programmiersoftware, auch Touchscreens, Stellpulte und vieles mehr. An einer Stelle haben Sie wieder einmal bewiesen, dass die MIBA dem Fachhandel, insbesondere dem Knowhow von Fachverkäufern, weit voraus ist: Ich möchte meine Bildschirme über längere Leitungen und USB betreiben, wie auf S. 40 beschrieben, doch da versagen die Verkäufer solcher Teile. Sicher werden Sie das Thema noch vertiefen, bitte ... *Lorenz Bauer (E-Mail)*

MIBA 3/2010 Endbahnhof Milow

Endbahnhöfe bitte endlos

Frank Barbys „Ende an der Havel“ über den Kleinbahnhof Milow war, wie übrigens alle Beiträge dieser interessanten Serie, wieder ein echter Zugewinn für vorbildorientierte Modellbahner. Ich wünschte, die Serie ginge „endlos“ weiter. Noch mehr hoffe ich, die Herren Peter und Rittig könnten es schaffen, irgendwann wieder ein komplettes Planungsheft zu diesem Thema zu verfassen. *Friedrich Kalbe (E-Mail)*

Bayerns Weg nach Osten



„Ex oriente lux“, oder „das Licht kommt aus dem Osten“, diese alte lateinische, etwas lapidare und manchmal missbrauchte Weisheit mag einem angesichts dieses Bildes der Strecke Regensburg–Passau in der weiten Ebene des Gäubodens in den Sinn kommen. Vielleicht denkt man auch an die Nibelungen oder die Kreuzzügler, die vor Jahrhunderten auch schon diesen Weg genommen hatten. Der „Orient Express“ selbst hat die eindeutig nach Osten ausgerichtete bayerische Strecke allerdings (planmäßig) nie befahren. Hier herrschte der „Ostende-Wien-Express“, sein etwas jüngerer, aber nicht minder blaublütiger Bruder.

Lange mussten Oberpfälzer und Niederbayern um ihre Eisenbahn kämpfen. So vervollständigte diese wichtige Strecke entlang des uralten Donauweges erst sehr spät das Quartett der vier historischen Eisenbahnmagistralen Bayerns. Otto Humbach widmet dieser Bahnlinie in Vorbild und Modell seine neue Serie.

Die „Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen“ bestanden bereits zwölf Jahre und der erste Zug in Bayern fuhr bereits 21 Jahre zuvor, als 1856 die Konzession zur Gründung der „Königlich privilegierten Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen“ erteilt wurde. Zum Streckennetz der Staatsbahn gehörten seinerzeit die Ludwig-Süd-Nord-Bahn (Lindau–Hof), die Ludwigs-West-Bahn (Bamberg–Hanau) und die bayerische Maximiliansbahn (Ulm–Kufstein bzw. Salzburg).

Angesichts der nicht gerade überwältigenden Finanzlage der staatlich geführten Bahnen lehnte der Landtag den dringlich geforderten Ausbau des Streckennetzes in den bisher vom Schienenverkehr unberührten ostbayerischen Gebieten der Oberpfalz und Niederbayerns ab. Es wurde sogar der Ruf nach einer Reprivatisierung der gesamten Staatsbahn laut. Dieser uns heute bekannt vorkommenden Forderung wurde aber nur im Umfang der obg. Konzession zur Gründung der privat geführten Bayerischen Ostbahnen nachgegeben. Und diese Bahnen entwickelten sich prächtig: Insgesamt wurden bis zur Übergabe an die Staats-



Zwischen Vilshofen und Pleinting verewigte Gottfried Turnwald an Pfingsten 1956 diese Frühlingsstimmung mit 18 541 vor MPw und 26,4-m-Neubauwagen. Die „Königin der Dampfloks“ – von ebenfalls hochadeligem Stande – werden wir später auch vor dem „Ostende-Wien-Express“ wiedersehen. Foto: Slg. BuFe



Immer der Donau entlang nach Osten: Die Karte von 1953 zeigt den Abschnitt Regensburg–Passau der KBS 417, als dieser noch nicht elektrifiziert war. Der Fahrdracht kam erst 1959.

bahnen im Jahr 1875 912 km Streckennetz in Franken, der Oberpfalz und Niederbayern gebaut und gewinnbringend betrieben. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist der Name Paul Camille v. Denis. In ihm fand man einen hervorragenden Bau- und Betriebsleiter, der sich bereits bei der Ludwigs-Eisenbahn den Ruf eines fähigen und sparsam wirtschaftenden Fachmannes erworben hatte.

Als Anfang der 1870er-Jahre auch die Staatsbahn wieder schwarze Zahlen schrieb, ging es der erfolgreichen privaten Konkurrenz an den Kragen. Besonders im Transitverkehr oder beim Bau gemeinsam genutzter Bahnhöfe hatte es immer wieder Reibereien gegeben. Als schließlich eine „feindliche Übernahme“ durch Bismarck und die Preußen drohte, kam es nach mehr oder weniger einvernehmlichen Verhandlungen mit den Hauptaktionären am 15. April 1875 zum Gesetz „über die Erwerbung der kgl. priv. bayer. Ostbahnen für das kgl. bayer. Staatsärar“. Damit endete die 19-jährige Geschichte der bayerischen Ostbahn.

Der Bau der Strecke Regensburg-Passau wurde, wie der Bau der anderen Stammstrecken der Ostbahn, in erstaunlich kurzer Zeit bewältigt. 1860, nur vier Jahre nach Baubeginn wurde Passau erreicht. Die inklusive ihrer Kunstbauten (Isarbrücke bei Plattling, Vilsbrücke in Vilshofen) zweigleisig trassierte Strecke wurde zunächst nur eingleisig belegt. Von Regensburg ausgehend wurde als erste Station Geiselhöring erreicht. Über diesen in der Frühzeit der Eisenbahn bedeutenden Knoten konnte man bereits ab 1858 nach Landshut und weiter nach München fahren.

Nach „Kopfmachen“ in Geiselhöring ging es zurück in Richtung Straubing bzw. Donau und weiter durch die fruchtbare Ebene des Gäubodens dem Lauf des mächtigen Stromes in zunächst gebührendem Abstand auf seiner Südseite folgend. Auf dem Abschnitt Plattling–Osterhofen–Vilshofen verläuft die Strecke nahezu geradlinig.

Zwischen Vilshofen und Passau lauerte dann die größte bauliche Herausforderung der ansonsten durch weitestgehend „eisenbahnfreundliches“ Gelände verlaufenden Trasse. Bei Schalding durchbricht die Donau einen Ausläufer des Bayrischen Waldes. Hier muss sich die Bahn den ohnehin schon geringen Freiraum zwischen Fluss und einer steil herabfallenden Granitwand mit



Mächtig Dampf spuckend verlässt die neubekesselte 18 620 Regensburg Hbf vor D 145 in Richtung Passau. Aufnahme 1956: Carl Bellingrodt, Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Plattling liegt noch in der weiten Ebene des Gäubodens. Bereits in der Epoche IV überquert eine E 18 mit Silberlingen und Popwagen die dortige Isarbrücke. Foto: Siegfried Bufe



Weiter geht es ostwärts: Im typischen Rot der Epoche V/VI führt eine 111 ihren Regional-express bei Pleinting ins sich allmählich verengende Donautal.



Epoche-III-Narren sind immer wieder entzückt, wenn sie auf noch in Betrieb stehende Relikte dieser Ära stoßen, so wie hier in Pleinting/Donau. Der im Zweistundentakt vorbeirauschende ICE (oben) wurde noch im Sommer 2009 von Formsignalen samt Läutewerk (rechts) begrüßt, das vermutlich schon die legendären S 3/6 angekündigt hat. Auch das dazugehörige Hebelstellwerk (unten) mit freundlichem Stellwerker verströmt die bevorzugte Atmosphäre.



der Straße teilen. Bereits der Bau der ersten Straße erfolgte hier nur unter Mühsal und Risiko. 1823 bedankte sich das Volk bei König Max dem Ersten für diese Großtat mit einem Denkmal in Löwenform samt Inschrift. Selbstverständlich war hier mit „Bahn“ noch nicht die Eisenbahn gemeint. Die Wand heißt seither jedenfalls „Löwenwand“ und der Löwe, der nach dem Eisenbahnbau zwischen Straße und Schiene thronte, ist bekannt unter dem Namen „Schaldinger Löwe“.

Im Zuge des Ausbaus der heutigen Bundesstraße 8 musste das Tier allerdings seinen angestammten Platz verlassen. Es steht heute ca. hundert Meter ostwärts zwischen Straße und Donauufer.



Am 20. September 1860 war schließlich Passau erreicht, was mit Pauken, Trompeten und Prinz Luitpold von Bayern gefeiert wurde. Ein Jahr später war dann auch – nach der bautechnisch schwierigen und von strategischen Überlegungen begleiteten Innüberquerung – der Anschluss an die österreichische „Elisabeth-Westbahn“ vollzogen.

Damit hatte die Strecke allerdings noch nicht ihren heutigen Verlauf, denn die Züge mussten immer noch den Schlenker nach Geiselhöring nehmen und dort kopfmachen. Dieses Hindernis wurde erst 1873 mit der Eröffnung der direkten Verbindung Sünching–Straubing beseitigt. Die Entfernung Regensburg–Passau betrug nun die noch heute geltenden 119 km. Der zweigleisige Ausbau der Gesamtstrecke Nürnberg–Regensburg–Passau erfolgte zwischen 1894 und 1897.

Die Elektrifizierung der KBS 417 bringt uns bereits mitten in die von Modellbahnern bevorzugte Epoche III. Der Fahrdrabt erreichte Regensburg von Westen her bereits 1950, und der östliche Abschnitt bis zum Abzweig der Landshut–Münchener Strecke bei Obertraubling war schon seit 1927 elektrifiziert. Passau konnte von Osten ab 1955 von den Elloks der ÖBB angefahren werden. So bildete der Abschnitt Regensburg bzw. Obertraubling–Passau bis Mai 1959 ein letztes Refugium für