

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](http://www.miba.de)



NEUSÄSS: TRADITIONS-VEREIN BETREIBT 0-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**



**Pfziz 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**

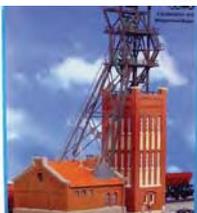


**Zechenverwaltung + Werkstatt**  
Kibri 1:87  
Nr.: K11-368423 **89.95**

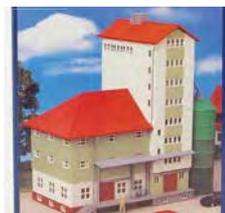
**12,-**



**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 Übergängen**  
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 wohlgermerkt 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



**FALLER HO** **LASERCUT**

»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**





**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](mailto: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

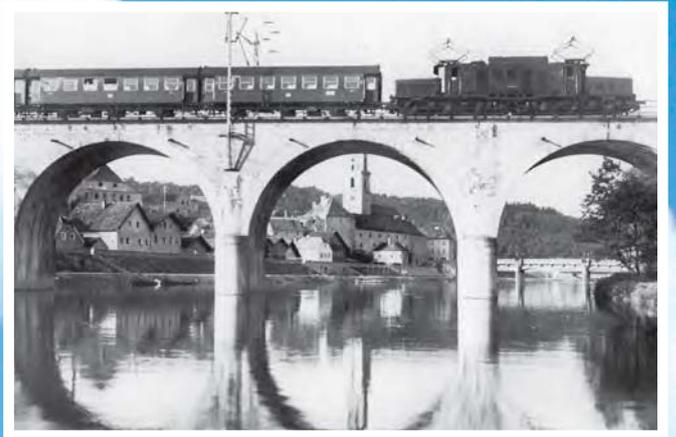
### Fugen zu breit

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.

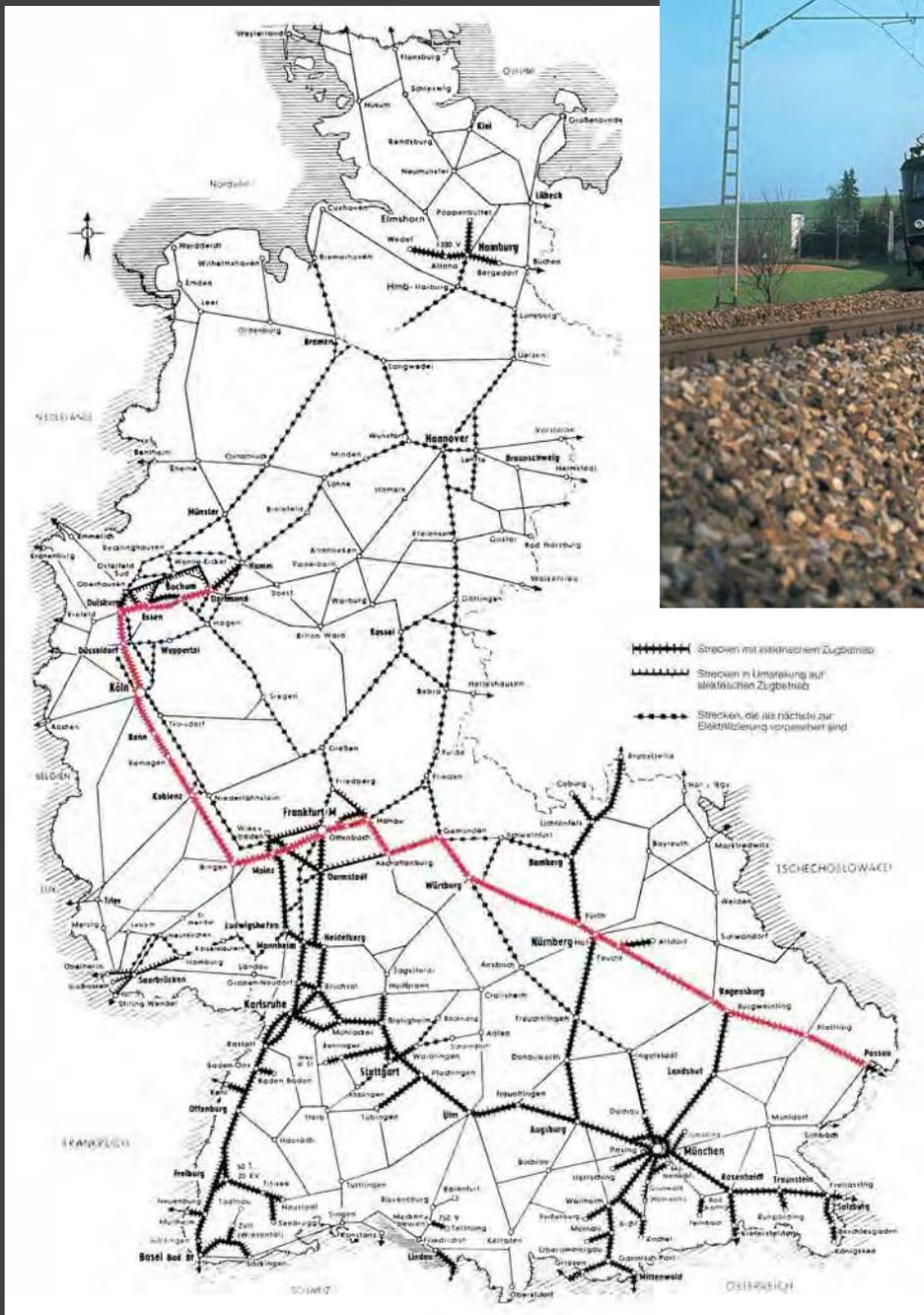




Links: Ostansicht des Bahnhofs Vilshofen unmittelbar nach Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten. Foto: Paul Fuchs, Slg. Maier

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