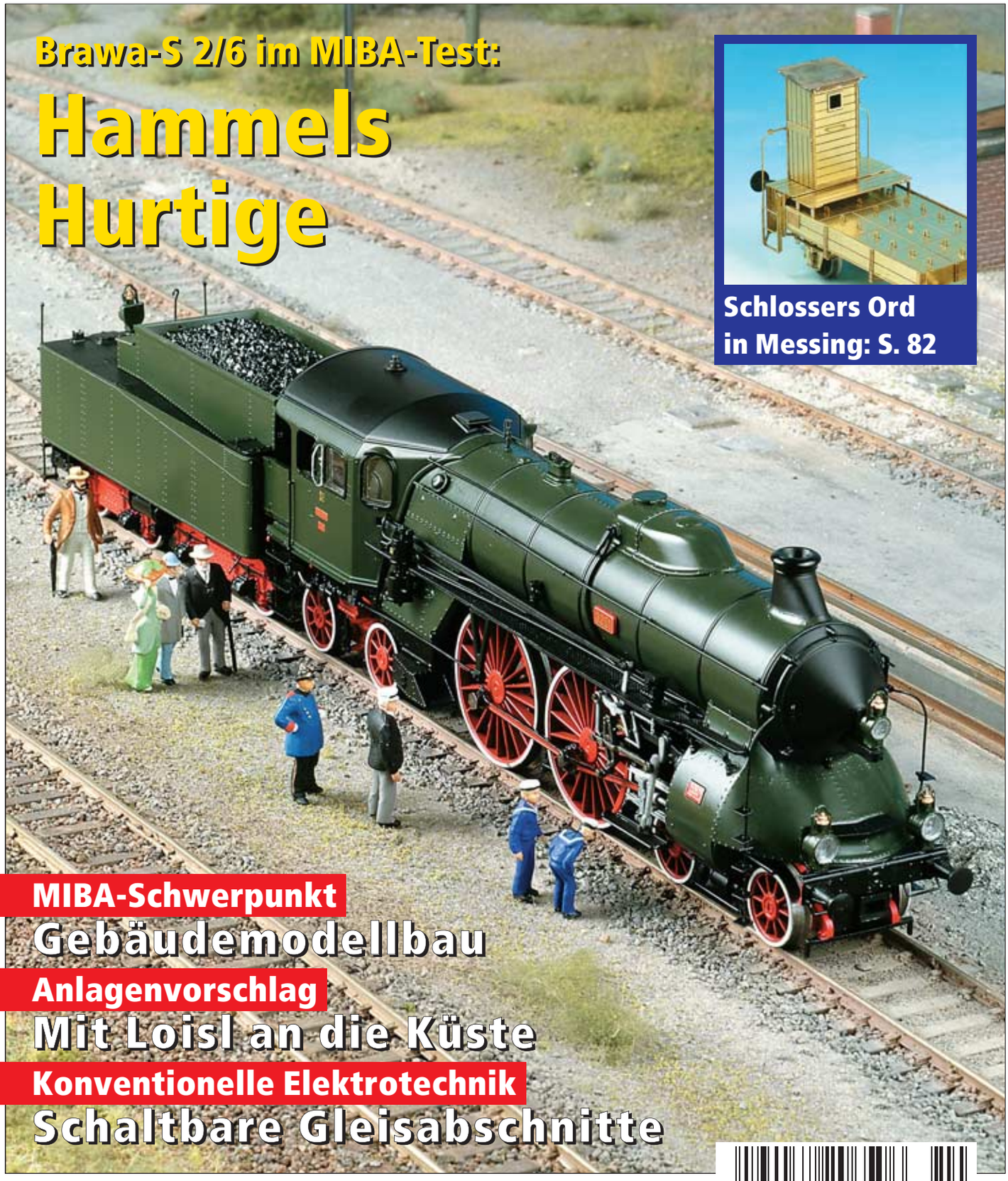
MIBA 10/2004

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Oktober 2004

B 8784 · 56. Jahrgang
Deutschland € 6,50
Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80
Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50
BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,–
www.miba.de



Brawa-S 2/6 im MIBA-Test:

Hammels Hurtige

Schlossers Ord in Messing: S. 82

MIBA-Schwerpunkt
Gebäudemodellbau

Anlagenvorschlag
Mit Loisl an die Küste

Konventionelle Elektrotechnik
Schaltbare Gleisabschnitte

4 194038 206506 10

Schwerpunkt: Gebäudemodellbau ● Modellbahnanlage: Poldermodell ● Brawas S 2/6 im MIBA-Test

Trenne ruhig „st“

Wann stellt ihr denn wieder auf die alte Rechtschreibung um?“, wollte unlängst ein Leser wissen und spielte damit auf die Ankündigung von Spiegel und Springer an, wieder zur alten Rechtschreibung – dem Beispiel der FAZ folgend – zurückzukehren. Die Versuchung ist freilich groß, doch zu welcher „alten“ Rechtschreibung sollen wir zurück? Es gibt schließlich nicht nur eine.

In seiner ersten Ausgabe des Alten Testaments von 1523 schreibt Martin Luther fast alles nur in Kleinschreibung, 1545 folgt in der Neuauflage die Großschreibung vieler Substantive, doch sind „Zweyffel“ resp. „Zweivel“ angebracht, ob das Werk einer einheitlichen Schreibweise dienen konnte.

Johann Gottsched von der Deutschen Gesellschaft gibt 1748 das Buch „Grundlagen einer Deutschen Sprachkunst“ heraus, das als Maßstab durchaus anerkannt ist, aber selbst Dichterfürsten wie Goethe schreiben, wie ihnen der Federkiel gewachsen ist, und lassen sich von Gottsched die korrekte Schreibweise nicht „dicktiren“.

Im „Deutschen Wörterbuch“ bindet uns Jacob Grimm 1854 das Märchen von der „kleinschreibung“ auf, verzichtet auf ein „Denungs“-h und will das „Fogel“-v abschaffen – mit wenig Erfolg! Auch nach der 1. Orthografischen Konferenz 1876 in Berlin liegt die Akzeptanz bei Null, erst die zweite unter Leitung eines gewissen Konrad Duden bringt 1901 verbindliche Regeln für den deutschen Sprachraum, erkauft sich aber den Konsens durch das schlichte Ausklammern fast aller Probleme.

Die Kultusministerkonferenz von 1954 schiebt den Schwarzen Peter lediglich weiter, indem sie bestimmt: Im Zweifelsfall gelten die Regeln des privaten Duden-Verlages – bis zu einer Neuregelung. Ebenjene ist das Resultat mehrerer Wiener Konferenzen (1985, 1990 und 1994), einer Kultusministerkonferenz von 1995, eines Vertrages von 1996 und einer „Zwischenstaatlichen Kommission“ von 1997. 1998 traten die aktuellen Regeln (mit einer Übergangsfrist bis 2005) in Kraft.

Nach welcher Orthografie soll man sich also richten? Nun, vielleicht hilft uns das jeweilige Thema weiter und ein Anhänger der Epoche I berichtet zukünftig so von seiner Anlage: „Des Nichtsthuns überdrüssig projectirte ich eine Local-Station, erwarb für nicht wenig Baargeld Geleise und forcirte den Bau innerhalb kurzer Zeit. Am Eröffnungstage standen Locomotive und Wägen, theils in der I. Wagenclasse mit gehobenen Ständen besetzt, zur Abfahrt bereit.“ Ich erspare Ihnen und mir die analoge Darstellung eines jungen Anhängers der modernen Epoche V …

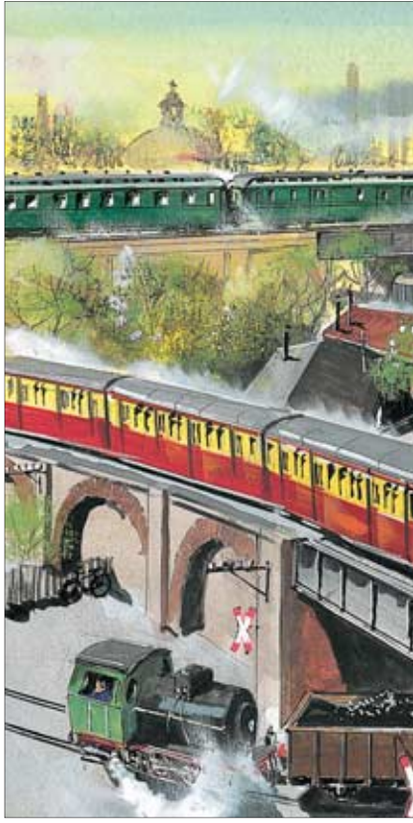
Viel Polemik war in den vergangenen Wochen zu hören, wie unlogisch die neuen Regeln wären, aber waren die alten wirklich so viel logischer? Kann unsereins das alte Gegensatzpaar „Auto fahren/radfahren“ noch dadurch umgehen, indem wir halt den Zug nehmen – logischer ist doch heute viel mehr „Auto fahren/Rad fahren“, um nur mal ein einziges Beispiel zu nennen.

Die Zeitung, hinter der sich laut Werbeaussage immer ein kluger Kopf verbirgt, hat sich schon seit Jahren geweigert, auf die neue Rechtschreibung umzustellen, und beruft sich auf das Votum „bedeutender Schriftsteller“ wie auch „prominenter Sprachwissenschaftler“. Gerade diesen aber kann getrost unterstellt werden, dass sie zu den älteren Semestern unter den Diskutanten zählen – eine Altersgruppe also, der Umgewöhnung nicht eben leicht fällt. Und so steckt hinter manchem Blatt nicht nur ein kluger, sondern häufig auch ein sturer Kopf, von ausgewiesenen Gesinnungsgreisen mal ganz abgesehen.

O.K., in der neuen Orthografie ist vieles, aber lange nicht alles logischer. Um also auch das letzte Quäntchen an Verständnis herbeizuführen, muss noch einiges getan werden. Das aber ist eine Weiterführung der Rechtschreibreform und nicht ihre Rücknahme! Der Kultusministerkonferenz, die in diesen Tagen über die endgültige Einführung der neuen Regeln zu befinden hat, sei in diesem Sinne ein glückliches Händchen gewünscht.

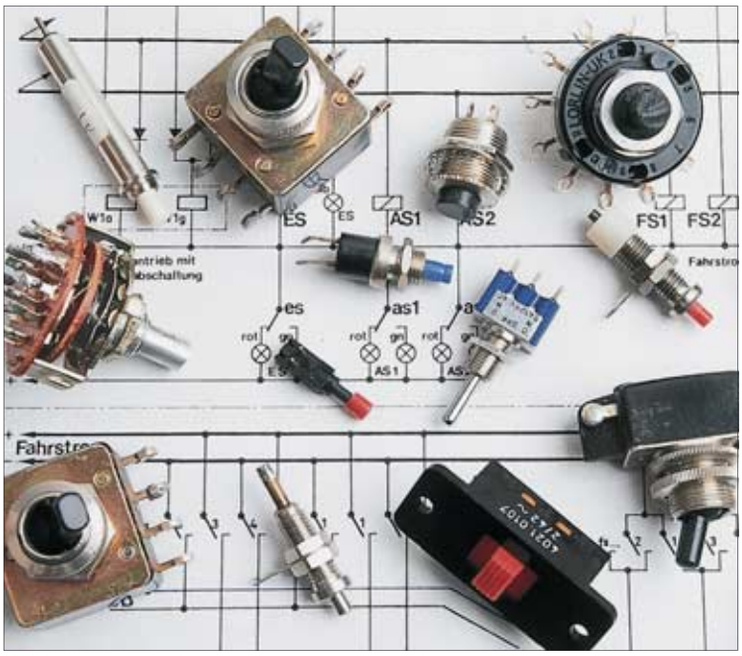
Fazit: So gerns mir Leid täte – die MIBA bleibt also bei den neuen Regeln, schon allein, damit der Nachwuchs bei uns keine andere Schreibweise als in der Schule liest – meint Ihr *Martin Knaden*

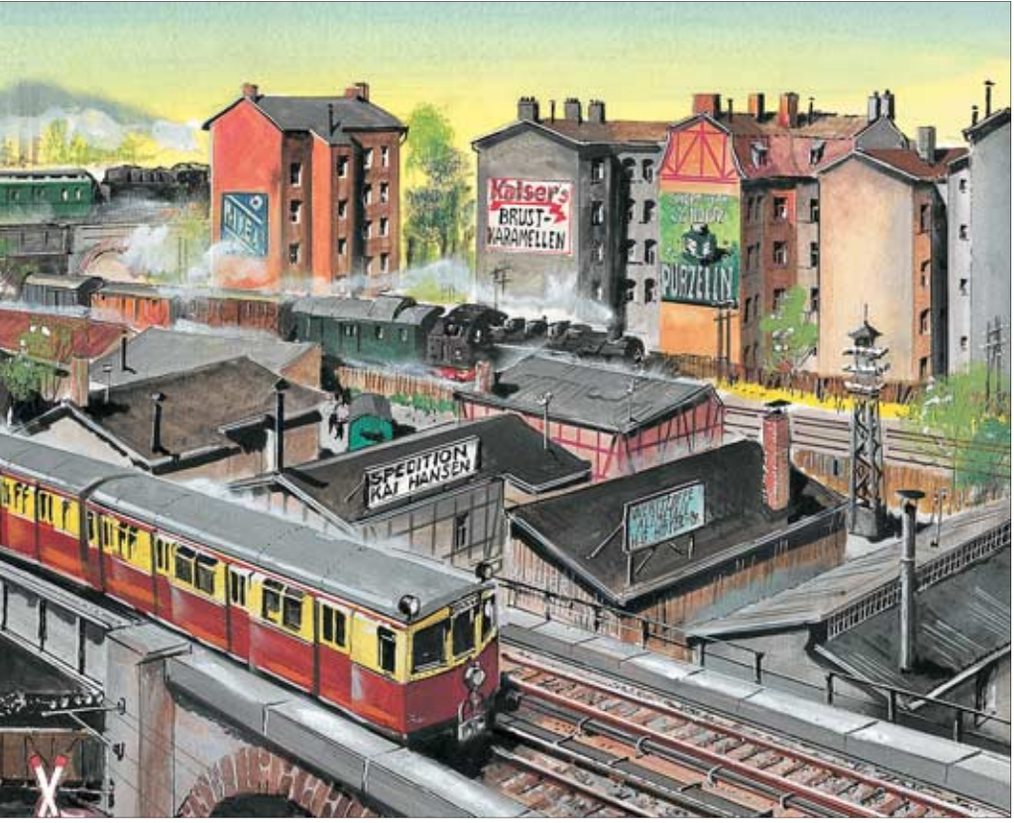
Auf Ausstellungen in Nürnberg und München wurde die S 2/6 bewundert. *Gerhard Peter* fotografierte das neue Brawa-H0-Modell im Kreise interessierter Dampflokfreunde.

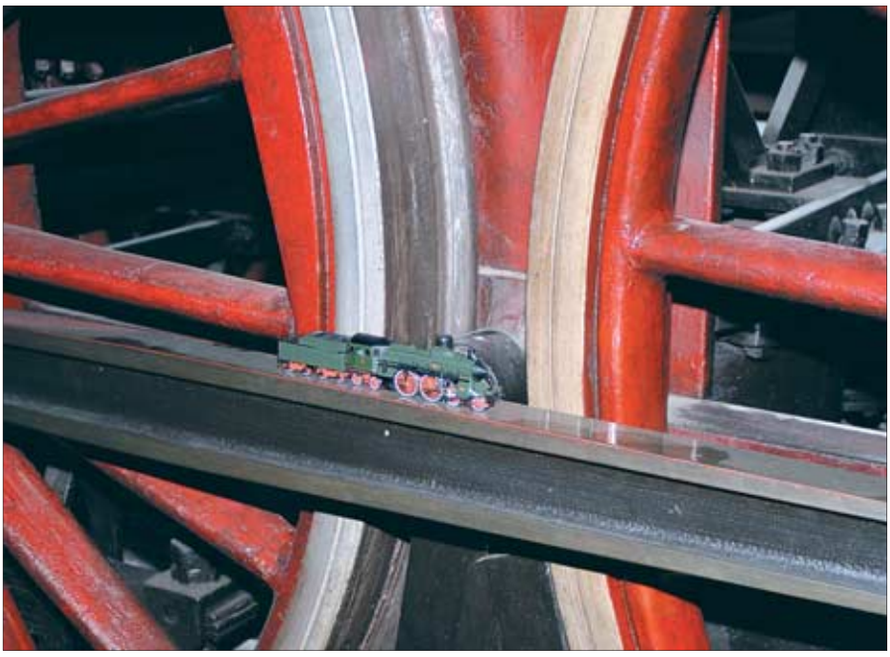


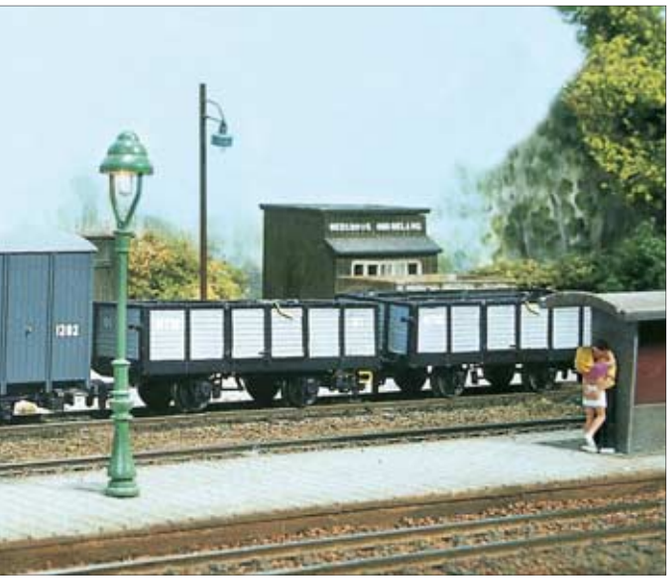
8 Hamburger oder Berliner Szenen sind unschwer in den 3-D-Darstellungen zum Thema „norddeutsche Großstadt mit Hafenbahn" zu erkennen. Der zweite Teil dieser Loisl-Anlagenplanung folgt im nächsten Heft. *Zeichnung: Loisl*

72 Unter dem Titel „Das große Schalten" macht uns Manfred Peter u.a. mit dem Schalten von Gleisabschnitten oder mit Schalterbauarten vertraut. *Foto: Manfred Peter*









16 Ein interessantes Vorbild hat sich Brawa für sein neuestes Dampflokmodell ausgesucht. MK skizziert die Vorbild-Historie und stellt das Modell vor. *Foto: MK*

64 Auf einer L-förmigen Modulanlage lässt Filip Sleurink seine Meterspurzüge verkehren. Vorbild für den Fahrzeugpark auf der niederländischen Marschlandstrecke ist die Rotterdamer RTM-Kleinbahn. *Foto: Rolf Knipper*

INHALT

MIBA-SCHWERPUNKT Gebäudemodellbau

Eine Stadt für den Hintergrund 42
Lokschuppen gelasert 48
Jede Menge Kohle für Simmelsdorf 52
Ein Eckhaus auf spitzem Winkel 56
Münchberg – wie es wirklich ist 58

MODELLBAHN-ANLAGE

Loisls Anlagenplan: Sehnsucht nach der Waterkant 8
Westbahn: Gebäudemodellbau Plattenbau und Pappkamerad 34
Auf Meterspur durchs Marschland: Poldermodell 64

VORBILD

Hammels Hurtige 16

MIBA-TEST

1A B-Kuppler (Brawas S 2/6) 18

ELEKTROTECHNIK

Öffnen und Schließen mit Relais 22
Das große Schalten 72

FAHRZEUGBAU

Nicht von Pappe … 28

ANLAGEN-PLANUNG

In Altona am Hafen 76

MODELLBAHN-PRAXIS

Pufferwagen der HSB 82

MENSCHEN + MODELLE

Roco: Neue Halle in Hallein 85

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 86
Bücher/Video 88
Neuheiten 91
Kleinanzeigen 104
Impressum · Vorschau 118

MIBA 6/2004, Leserbrief

Loks eliminieren?

Ich bin der gleichen Meinung, dass auch die uralten Schienen mal ausgetauscht werden müssen. Meine alten Roco-Weichen habe ich durch Tillig-Elite-Weichen ersetzt. Die Fahrzeuge, die auf Grund veralteter Radsätze nicht darüber fahren, werden halt eliminiert. Oder würden die Modellbahner auch auf den Straßen von 1960 fahren wollen?
Reiner Wilmsmann, Rastatt

MIBA 8/2004, El Cid – der Kit

Eigene Rezepte

Die Aussage, dass die Holzdächer der Cid mit Teerpappe belegt waren, ist falsch. Das hat man im 1. Weltkrieg versucht, aber normal waren textile Dachdecken aus dem so genannten Doppeldrell, das muss sowas Ahnliches wie das Segeltuch der alten Windjammer gewesen sein. In früheren Zeiten wurde ja auch von Segeltuchbespannung gesprochen. Vor dem Anbringen des Segeltuchs wurde das Dach mit einer in Preußen meist weißen Masse eingeschmiert. Die Decke wurde festgebügelt, die umgelegten (!) Kanten festgenagelt und dann kam nochmals Deckenmasse darauf. Da hatten die Länderbahnen so ihren eigenen Rezepte. Aus dem Stegreif fallen mir dazu ein: Rogler'sche Masse, Berliner Verfahren, Kölner Verfahren. Bei der DB gab es nachher auch Fertigdachdecken aus PVC, die nicht angestrichen wurden. Und noch etwas: Der Bahnhof Friedberg hatte 23 ehemalige Cid-21 oder Cid 21a. Davon waren im Juni 1956 zwanzig Stück bereits auf Ci (dann Bi) umgebaut. Weitere zwei waren Bidtr und einer war noch Bid.
Hermann Hoyer, Hamburg

MIBA 8/2004, Brückendeckungssignale

Gedreht oder geklappt?

In dem Artikel geht es mit „Drehen oder Klappen des Signals, Halt- und Deckungsscheibe" und mit den Signalbezeichnungen von Ve 0 bis Sh 2 für meine Begriffe doch etwas durcheinander. Im Signalbuch von 1935 trägt die rote rechteckige Scheibe mit weißem Rand die Bezeichnung Ve 1, wenn dieses Signal, Deckungsscheibe genannt, als ortsfestes Signal ein nicht vorgeschriebenes Hauptsignal ersetzt, so z.B. als Brückendeckungssignal oder als Einfahrsignal auf Kreuzungsbahnhöfen von Nebenbahnen (MIBA 7/97, S. 18/19). Ist diese Scheibe tragbar und wird nur nach Bedarf vorübergehend eingebaut, gehört sie zu den Schutzhaltsignalen und heißt dann Sh 2 Haltscheibe. Beide haben als Nachtzeichen in der „Haltstellung" ein rotes Licht.

Die Signale Ve 2, ortsfeste Deckungsvorscheibe, und Sh 3, „tragbare" Haltvorscheibe, entsprechen im Aussehen dem normalen Vorsignal, aber ohne Vorsignaltafel. Auch die Nachtzeichen zeigen zwei nach rechts ansteigende gelbe Lichter.

Wird durch eine Umstellung der Signale Ve 1 und Ve 2 das Fahrverbot aufgehoben, zeigt Ve 1 als Nachtzeichen ein weißes Licht, Ve 2 zwei nach rechts ansteigende weiße Lichter. Für Sh 2 und Sh 3 gibt es keine weiteren Nachtzeichen, denn sie werden nach Beseitigung des vorübergehenden Fahrverbotes komplett weggedreht oder entfernt.

Die Signalbegriffe Ve 0, Sh 0 und Sh 1 erscheinen im o.g. Signalbuch nicht oder haben eine andere Bedeutung. In der Länderbahnzeit, später und auch heute werden die ortsfesten Deckungs- und Deckungsvorscheiben fernbedient oder örtlich von Hand „geklappt". Im Behelfssignalbuch der Deutschen Bundesbahn, Ausgabe 1955, bleiben die Signalbilder und die Signalbezeichnungen von 1935 noch bestehen. Später werden dann alle rechteckigen rot/weißen Scheiben im Begriff Sh 2 zusammengefasst, alle Vorscheiben erhalten die Signalbezeichnungen der Vorsignale ohne Zusatzflügel.

Um das weiße Licht an der Deckungsscheibe und der Deckungsvorscheibe zu vereinheitlichen – Bedeutung: „Dieses Signal ist betrieblich abgeschaltet", im Sinn von „ein Halt ist im Moment nicht notwendig", Weiterfahrt mit Streckengeschwindigkeit – wurde auch an der Vorscheibe nur noch eine Laterne angebracht. Ich kenne auch aus der Länderbahnzeit kein „Drehsignal" und auch keinen Signalbetrieb zum „Drehen" eines ortsfesten Signals um eine horizontale Achse. Ich kann mir eine Bedienung dieser Art auch nur schwer vorstellen. Die Frühzeit der Signalisierung soll hier nicht beachtet werden. Ein Drehen von Hand – vor Ort – wäre bei der Deckungsscheibe vielleicht möglich und wurde/wird auch bei der tragbaren Sh 2 – Haltescheibe – angewendet. Im Signalbuch der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn, Ausgabe 1910, heißt es beim Vorsignal mit dem Signalbild 10: „Am Hauptsignal ist die Stellung „Fahrt frei" zu erwarten – bei Tage wird dem Zuge entgegen die schmale Ansicht der gedrehten Scheibe gezeigt". Das dazugehörige Bild zeigt eine umgeklappte Vorsignalscheibe!? Wann wurde jetzt gedreht und wann wird geklappt?

Ortsfeste Deckungsscheiben stehen wie Hauptsignale in Abhängigkeit mit der zu deckenden Gefahrenstelle. Deshalb kann ich mir nicht vorstellen, dass die Klappbrücke in Elisabethfehn ohne die geringste Abhängigkeit zu den Deckungssignalen sein sollte – denn das Foto zeigt am Deckungssignal ein zweites Schloss, dessen Schlüssel nach Umstellung in die Stellung Sh 2 „Halt" durch Abschließen entnommen werden kann und bestimmt eine Abhängigkeit mit der Klappbrücke herstellt. Sonst könnte man die Klappbrücke ja nur mal so anheben.
Dieter Thomas, Wiesbaden

MIBA 9/2004, Neuheiten

Hauptbahnzug

Die Fleischmann-Neuheiten 4901 und 5812/13 beschreiben keinen „Lokalbahnzug". Vielmehr waren Lok und Wagen von der K.Bay.Sts.B Anfang des 20. Jahrhunderts beschafft worden um mit leichten, schnell fahrenden Personenzügen auf den Hauptbahnen die Fernreisezüge zu entlasten und den Fahrplan zu verdichten. Dass sowohl Lok wie Wagen später fast ausschließlich auf Nebenbahnen anzutreffen waren, ist ein ganz anderes Kapitel.
Robert Kerschensteiner (E-Mail)

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

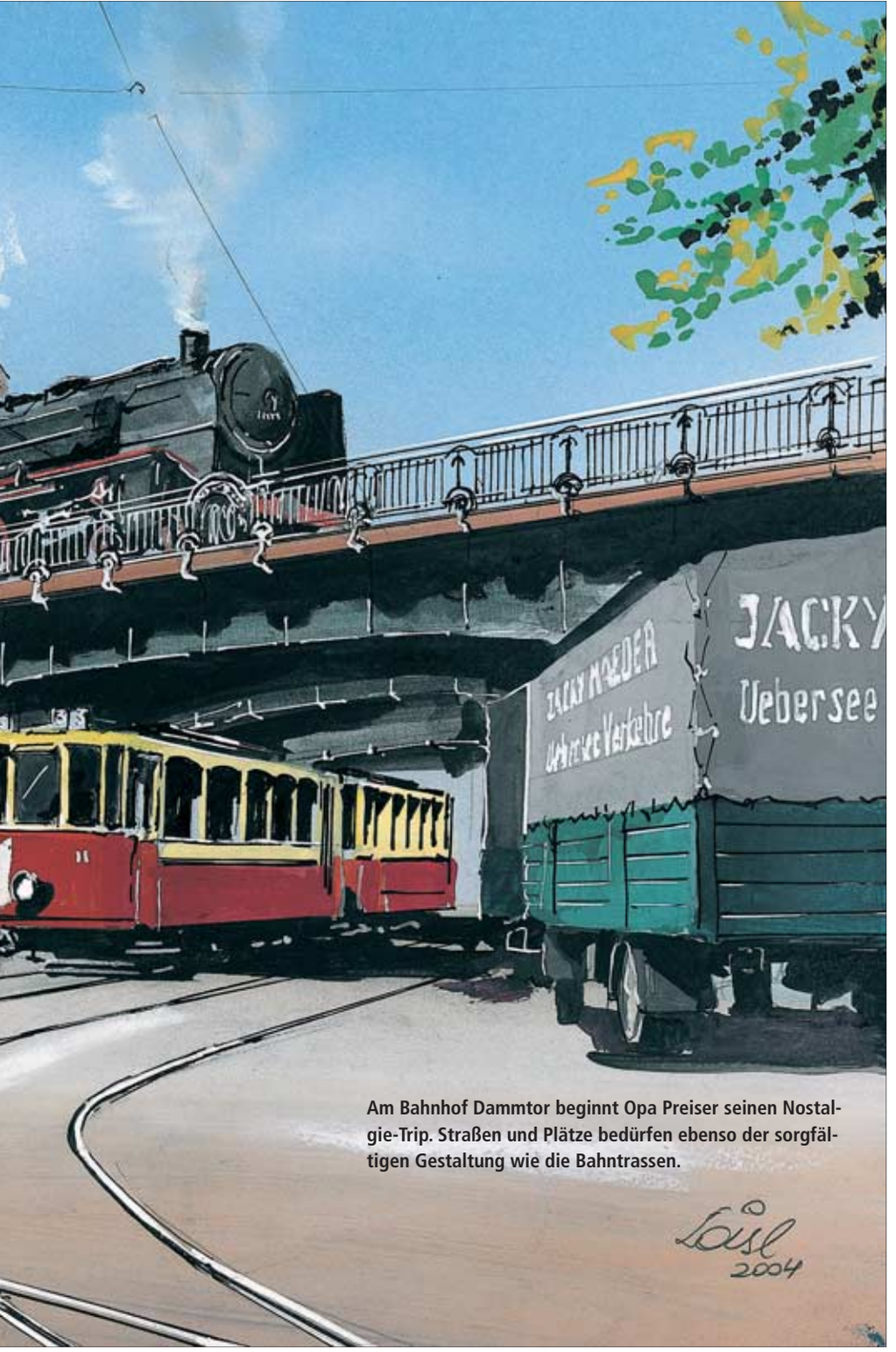
Loisls Anlagenplan mit norddeutscher Großstadt (1)

Sehnsucht nach der Waterkant

Wer kennt den Hamburger Dammtorbahnhof im Bild oben nicht wieder? Aber auch in Berlin gibt es ganz ähnliche Szenen. Loisl hat sich das Thema „Großstadt“ vorgenommen, und zwar – wie man in der nächsten Folge sehen wird – „Großstadt mit Hafen“. Der Schweizer Anlagenplaner blickt nach Norddeutschland.

Mit Sehnsucht hat dieser Beitrag in der Tat zu tun: Auch ein Modellbahner aus dem Alpenraum verspürt bisweilen Lust auf Salzwasser, Meerluft, Schiffe und Häfen. Und die Modellbahn ist unter anderem ein Vehikel, diese Lust in greifbares Erleben umzusetzen. Sie kann auch eine Art „Zeitmaschine“ sein um Epochen verständlich zu machen, die längst Vergangenheit sind und im wirklichen Leben nie mehr zurückkommen.

Konkret hieße das, die so genannte gute alte Zeit wenigstens ins Modellbahnzimmer zurückzuholen und sie hier zu erleben. Als Preiser-Männchen können wir durch die von uns geschaf-



Am Bahnhof Dammtor beginnt Opa Preiser seinen Nostalgie-Trip. Straßen und Plätze bedürfen ebenso der sorgfältigen Gestaltung wie die Bahntrassen.

fene Welt spazieren und diese können wir ja so gestalten, wie es uns passt. „Epoche-Denken“ heißt das im Fachjargon und ich gebe es unumwunden zu: Ich würde gerne einmal in die eisenbahnmäßig so interessanten Dreißigerjahre zurückreisen, in die Zeit der Dampfzüge, der aufkommenden Stromlinie, der Schnelltriebwagen und der Straßenbahnen – und einem Leben ohne Computer, E-mail und Handy. Die große Weltpolitik lassen wir ja ohnehin beiseite.

Ein bisschen habe ich diese Reise schon angetreten, als ich für einen Modellbahner eine Anlage entwerfen durfte, die jene Komponenten und ebenjenes Flair beinhalten sollte. Der Glückliche verfügt über einen Dachraum mit großzügigen Maßen, den er noch dazu für sich und sein Hobby allein beanspruchen darf. Einzige Einschränkung: Ein Pfeiler in der Raummitte.

Statt einer Gebirgslandschaft – die bei Modellbahnern letztlich nur zur Gewinnung möglichst vieler Streckenmeter dient – bildet hier eine Stadt den Rahmen und rechtfertigt die gewünschte Trassenführung, Letzteres ohne Tricks und Tunnels. Außer den unumgänglichen Schattenbahnhöfen ist hier alles einsehbar. Was die Urbanität einer Stadt ausmacht, ist hier vorhanden: Lokschuppen mit Drehscheibe, Straßenbahn mit Wagenhalle, Stadtbahnhof, S-Bahn und das alles zur großen Zeit der alten Reichsbahn. Die Stadt hat kein konkretes Vorbild, oder doch? Der eine mag etwas von Hamburg entdecken, ein anderer sieht Eindrücke aus Berlin realisiert. Dass sich eine solche Anlage für den Partnerbetrieb eignet, versteht sich von selbst und dass sie nicht in einem Tag gebaut werden kann, sondern eher das krönende Werk eines Rentners darstellt, ist wohl auch klar.

Die Arbeit mit dem Projekt führte zu zwei ähnlichen, in Details abweichenden Entwürfen. Beiden gemeinsam ist der zentrale Bahnhof „Dammtor“. Hier passt der entsprechende Bausatz von Trix wunderbar. Bei der Variante I zweigt hier die doppelspurige „Hafenbahn“ ab und verläuft vor dem Hintergrund und zwischen reliefartigen Häuserfronten hinunter zum Hafenbahnhof. Variante II folgt im nächsten Heft!

Von der Größe her bietet sich der Digital-Betrieb an, doch lässt sich die Anlage auch gut analog beherrschen. Drei voneinander getrennte Schattenbahnhöfe erlauben die Bereitstellung ganz unterschiedlicher Zuggattungen. Dabei kommen Züge immer wieder aus jener Richtung zurück, in die sie abgefahren sind – wie in der Realität! Die Schattenbahnhöfe sind so anzulegen, dass ein Zugriff von Hand jederzeit möglich ist (14 bis 30 cm Profilfreiheit!). Die S-Bahn, die sehr nach Berlin aussieht, kann im Automatikbetrieb hin und her pendeln, es sei denn, man spielt auch gerne mal S-Bahn-Fahrer!

Die Straßenbahn trägt viel zur Großstadtatmosphäre – eben zur Urbanität – bei. Trammodelle gibt es bereits nach vielen Vorbildern, gefehlt hat bisher ein bezahlbares Gleissystem, mit dem sich die beim Vorbild vorkommenden, manchmal recht komplizierten Gleisverbindungen darstellen lassen. Nun kommt das Luna-Gleisprogramm von Tillig zur Auslieferung und damit können eine große Zahl möglicher Gleiskonfigurationen gebaut werden. Der belgische Landschaftsbau-Spezialist ER-Decor bietet als Alternative Straßenbahngleise zum Einbau in seine Kopfsteinpflaster-Elemente an.

Trix offeriert eine ganze Reihe passender Häuserbausätze, die passender

Noch einmal geht der Blick zurück zum Bahnhof Dammtor. Opa Preiser wundert sich über den regen Autoverkehr und die schönen Wagen, die heute allesamt Museumsstücke wären! Damals trugen Damen und Herren noch Hüte.