

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Dezember 2003

B 8784 · 55. 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

Pikos Desiro im MIBA-Test:

Der Begehrte



Neu: Märklin-Lichtsignale



MIBA-Schwerpunkt

Elektrik + Elektronik

Neuheit

Ellok-Halle von Rosenheim

Modellbahn-Praxis

Staubschutzhauben für die Anlage



4 194038 1206506 12

Der deutschstämmige Rechtsanwalt Max Ehrmann aus Terre Haute im US-Bundesstaat Indiana hat 1927 einen Text verfasst, der vergleichbar dem kategorischen Imperativ Kants als allgemeiner Leitfaden für ein besseres Leben verstanden werden kann. Veröffentlicht wurden die Zeilen erst 1948, drei Jahre nach Ehrmanns Tod. Seinen Titel erhielt der Text jedoch mit einer weiteren Veröffentlichung in dem

technischen Werk wie der Modellbahn nicht halt und hier gilt es stets auf dem Laufenden zu bleiben.

„Sprich Deine Wahrheit ruhig und klar aus.“ – Ein Rat wie gemünzt auf journalistisches Ethos. Insbesondere in unseren Testberichten werden Modelle, die heutzutage mit größter Akribie konstruiert und gefertigt werden, ebenso sorgfältig bewertet. Und schließlich: „Strebe danach, glücklich zu sein.“ –

Auch das machen wir uns zu eigen, denn schon WeWaW übernahm seinerzeit von John Allen das Motto: Model Railroading is fun.

Wenn wir dies alles also ohnehin beherzigen, was bleibt dann noch übrig? Nun, einem Modellbahner fällt da immer etwas ein, kommt doch gerade jetzt wieder die Zeit des Wünschens. Zwar wäre dafür ja das ganze Jahr über Gelegenheit, doch die Tradition des Schenkens zu Weihnachten lässt die Erfüllung – zumindest unserer materiellen Begehrlichkeiten – in greifbare Nähe rücken. Solchermaßen motiviert notieren wir also auf unserem Wunschzettel eine lange Liste von Modellbahn-Zutaten, die alle etwas gemeinsam haben: Eine möglichst perfekte Verkleinerung des Originals und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Letztere Anforderung gilt gleichermaßen auch für das Vorbild. Mit Selbstbewusstsein hat der Hersteller des „Desiro“ dieses Kunstwort als Bezeichnung gewählt, denn abgeleitet vom englischen to desire – wünschen, begehren – könnte man den Namen als Hinweis darauf interpretieren, dass dieser Triebwagen keine Wünsche offen lässt.

So betrachtet trägt auch das Modell des Desiro, dessen Bericht Sie auf S. 27 finden, diesen Namen zu Recht: In Detail wie Technik konnte der Nullserien-Proband unseren Tester voll überzeugen. Damit steht das Modell auf der Liste der Begehrlichkeiten weit oben. Bleibt somit nur zu wünschen, dass die letzten Wochen des Jahres uns der Erfüllung mancher Hoffnungen näher bringen. So viel für heute, Ihr

Martin Knaden

Desiderata

Büchlein „The Desiderata Booklet“, herausgegeben vom Pfarrer der Old St. Paul's Church in Baltimore, Maryland. Hier waren Texte zusammengefasst, die ganz allgemein Wünschenswertes behandelten, darunter eben auch Ehrmanns Text.

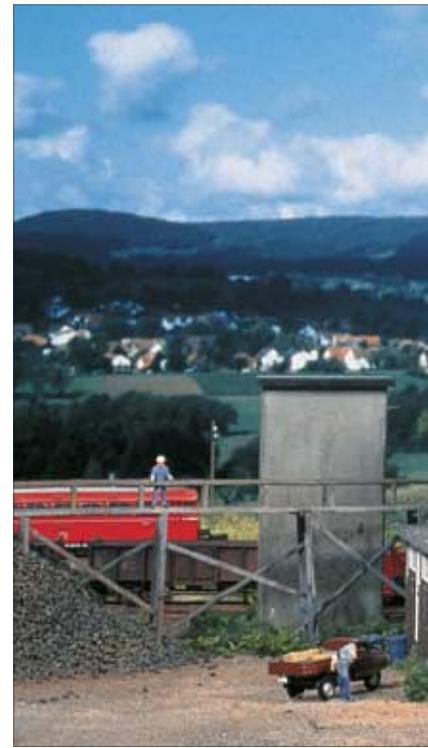
Wir können uns lange Spekulationen sparen und einfach mal voraussetzen, dass Ehrmann keine Modellbahnen im Sinne hatte. Und dennoch – seltsam passend erscheinen seine Ratschläge auch für uns: „Gehe gelassen inmitten des Lärms und der Eile.“ – Das ist wirklich erstrebenswert und nicht zuletzt die MIBA plädiert schon seit Jahrzehnten für lautlose und gut abgestufte Getriebe. „Besinne Dich, was für einen Frieden die Stille haben kann.“ – O.K., solange der Soundbaustein über F1 abgeschaltet werden kann, steht es jedem Betreiber frei, Lokomotiven ohne Geräusch zu fahren.

„Sorge für Deinen eigenen Werdegang, wie bescheiden er auch sei.“ – Wohl wahr, denn nicht die Größe einer Modellbahnanlage ist entscheidend, sondern die Freude, die sie vermittelt. Eigene Kreativität lässt sich auch auf wenigen Quadratzentimetern beweisen. „Sei offen für den Rat der Jahre.“ – Besonders MIBA-Leser, die nun schon seit Dekaden dabei sind, werden dies zu bejahen wissen. Der Fortschritt macht schließlich gerade vor einem

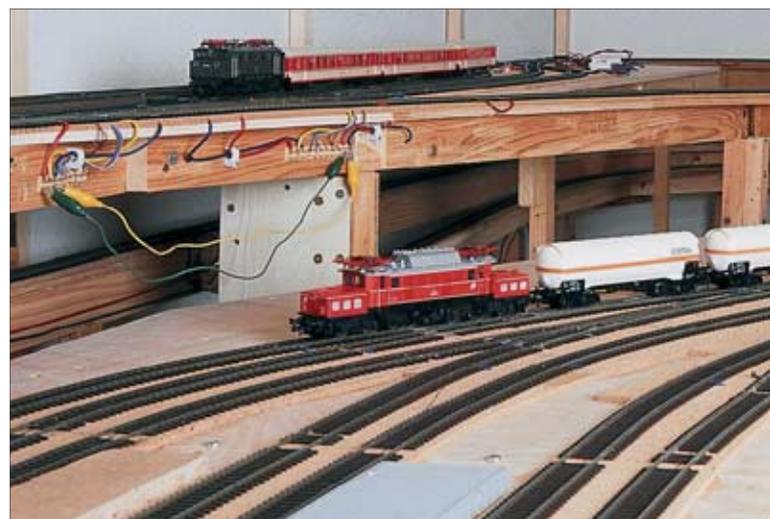
Unser Titelbild zeigt den Desiro von Piko in einem namenlosen Bahnhof irgendwo „in der Fläche“. Martin Knaden setzte diesen neuzeitlichen Nebenbahnretter in Szene, verzichtete aber bewusst darauf, die Gleise im heute üblichen Stil zu verkrauten ...



8 Die Erzwäsche von Mücke stellt Horst Meier als Thema eines H0-Moduls vor, das Modell selbst wurde von einem Clubkameraden gebastelt.
Foto: Horst Meier



82 Die neuen Märklin-Lichtsignale sind äußerst filigran und bieten alle möglichen digitalen und analogen Schaltmöglichkeiten. Lutz Kuhl hat sie getestet.
Foto: lk





MIBA-SCHWERPUNKT Elektrik + Elektronik

Kleine LED-Kunde	44
Optokoppler	46
Transformatoren	51
Zugnummern einfach erkannt (1)	55
Schalten per Matrix	60

MODELLBAHN-ANLAGE

Wäsche in Mücke	8
Faszination Grenzbahnhof	76

MODELLBAHN-PRAXIS

Das Modulprojekt Kottenforst (Teil 8)	
Das Sägewerk in Kottenforst	12
Unter der Haube	19
Einfacher gehts nicht	71

VORBILD

Das Regionalisierungswunder	24
-----------------------------	----

MIBA-TEST

Der Begehrte (Piko-642 in H0)	27
E 52 von Minitrix	34

VORBILD + MODELL

Sonneberger Sachsen	30
---------------------	----

NEUHEIT

Heimat für Elloks	36
Vom Feinsten ...	68
Hp 0 bis Sh 1 – mit Dioden und Decoder	82

BRANCHE INTERN

Willy Ade – ein Leben für die Modellbahn	64
---	----

SOFTWARE

WinRail 6	86
-----------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	90
Bücher/Video	97
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	102
Kleinanzeigen	106
Impressum · Vorschau	124

36 Die Ellok-Halle von Rosenheim bietet die Firma Real-Modell als Resin-Bausatz an. Was man beim Zusammenbau berücksichtigen sollte, sagt unser Beitrag.
Fotos: Joachim Jüchser

76 Zum Thema Grenzbahnhof hat sich Manfred Peter etwas Besonderes einfallen lassen: Er orientierte sich am (nicht realisierten) Reschen-Scheideck-Projekt und baut seine H0-Anlage danach.
Foto: Manfred Peter

Ohne Erfolg

In Ihrem Baubericht über ein Ausbeserungswerk empfehlen Sie die Untersuchungsgruben des ehemaligen B&K-Programms zu verwenden, dessen Restbestände zurzeit bei Bohemia-Modell erhältlich seien. Dieser Empfehlung kann, was die Bauausführung der Untersuchungsgruben angeht, nur zugestimmt werden. Das B&K-Programm ist sicher noch immer die beste Entscheidung, wenn man Lokbehandlungsanlagen im Modell nachbilden will. Nur was nutzt das beste Programm, wenn es nicht erhältlich ist.

Vor mehr als zwei Jahren habe ich bei einer der vielen Ausverkaufaktionen der B&K-Nachfolgefirmen mehrere Teile aus dem Programm bestellt. Diese Bestellung wurde seither mehrmals erneuert, unter anderem auch telefonisch. Ich wurde immer wieder vertröstet. Als ich im September-Heft wieder eine Annonce von Bohemia-Modell fand, habe ich mich über die angegebene eMail-Adresse mit der Firma in Verbindung gesetzt – leider ohne Erfolg. Auf der Homepage sind bis heute keine Informationen hinterlegt. Meines Erachtens ist dieses Programm zurzeit nicht lieferbar.

Herbert Korb, Laufen

MIBA 10/2003, Waggonbau um 1900

Problem mit Radsätzen

Das Diorama ist sehr gelungen und der Hersteller verdient ob seines Könnens hohe Anerkennung. Leider steckt der Fehler im Detail, hier im Radlager. Man sieht deutlich, wie der Normalradsatz betriebsbedingt überproportioniert ist. Diese Radlager stören das Bild! Hier wäre die Verwendung von „Fine-Scale-Radsätzen“ angebracht – das Foto auf Seite 49 zum Artikel „Wellness aus der Werkstatt“ zeigt weitaus echter wirkende Radsätze. Es stören auch die spitzen Achsschenkel, solche gibt es in Wirklichkeit nicht! Zur Abhilfe sollte man, wie es im realen Betrieb gehandhabt wird, die Achsschenkel mit den Lagerkästen versehen. Kleine Klötzchen, Maße kann man ja jedem Wagen abnehmen, würden das Aussehen echter machen. Dies ist besonders zu beachten, wenn man Radsätze als Lade-

gut verwendet. Die Radsätze werden immer mit den Lagern versehen an den Einbauort geliefert. Andernfalls sind die hochfein bearbeiteten Achsschenkel zum Schutz gegen Beschädigung sorgfältig verpackt.

Auch die Schrottlager des Dioramas geben Rätsel auf. Wie sind die großen Lokräder in den Schrott gelangt und wie werden sie entsorgt? Zugegeben sehr pingelig, aber ich will nur auf einige Nachlässigkeiten hinweisen, die öfter gemacht werden. Beliebt ist es, einen kleinen Lokschruppen oder ein kleines Bw mit einzelnen Lokrädern diverser Größen zu dekorieren wie eine Autowerkstatt mit Reifen. Da sind dann Räder von Loks dabei, die nie dieses kleine Bw gesehen haben. Auch hier die Frage nach den Ausbaumöglichkeiten und der Möglichkeit die Räder von den Achsen abzuziehen. Es ist kaum anzunehmen, dass ein kleines Bw eine Achsenkgrube hat. Und wenn, dann bleiben die Räder auf der Achse.

Jürgen Kieselbach, Norderstedt

MIBA-Digital-Extra 4

FRED mit Anschlag

Leider ist Ihnen bei der Berichterstattung zu den Handreglern (ab Seite 20) ein Fehler unterlaufen. Dort heißt es zum FRED von Uhlenbrock: „Der Drehregler ist als Drehimpulsregler ausgeführt und besitzt rechts wie links keinerlei Anschläge.“ Das stimmt nicht. Der FRED besitzt sehr wohl links wie rechts einen Anschlag und ist als reiner Drehregler konzipiert. Anders dagegen der Regler vom System DAISY. Dort stimmt Ihre Recherche.

Toralf Roggenbuck (E-Mail)

Legendenbildung

In dem Artikel „Und jetzt alle zusammen ... LocoNet – ein Netzwerk mit Tradition“ ist Folgendes zu lesen: „... beweist in der Modellbahnbranche die digitale DCC-Welt. Digitrax war dort Vorreiter und Schöpfer so mancher innovativen Idee. Dazu zählt auch sicher der Loco-Net-Datenbus. Hierzulande bastelten viele Digitalentwickler an eigenen Bussen herum, mehr als einmal wurde dabei versucht das Rad neu zu erfinden, und kaum eine Firma wagte sich an die US-Philosophie heran“. Dies entspricht nicht den Tatsachen. Digi-

trax ist erst eingestiegen, als am Standard bereits gearbeitet wurde.

Vergleichen wir drei europäische Datenbusse für Modellbahnen mit LocoNet von Digitrax: Zimo benutzt den Can-Bus mit ca. 100 kBits/sec. Dies ist ein für Autos entwickelter Industriestandard, der millionenfach im Einsatz ist. Märklin benutzt den I²C (lies: i quadrat c)-Bus mit ebenfalls ca. 100 kBits/sec. Einziger Nachteil ist die relative geringe mögliche Kabellänge, I²C ist aber auch ein Industriestandard, der millionenfach eingesetzt wird. Lenz Elektronik benutzt den Industriestandard RS485 mit 62,5 kBits/sec, der ebenso millionenfach bei LANs (local area networks) im Einsatz ist.

Der einzige „selbst gebastelte“ Datenbus in dieser Runde ist der LocoNet, der mit etwa 10 bis 20 kBits/sec der langsamste ist. Den X-Bus von Lenz, später in Xpress-Net umgetauft, gab es bereits, als Digitrax noch nicht vorhanden war.

Bernd Lenz, Gießen

MIBA 11/2003, Schwerpunkt

Respekt

In Erwartung einer der üblichen oberflächlichen und/oder fehlerhaften Darstellungen zu diesem Spezialthema ging ich „mit gezückter Lupe“ an die Lektüre des Artikels (bzw. der Fotos). Zu meinem Erstaunen finde ich auf den wenigen Seiten jedoch eine ausgezeichnete Kurzdarstellung (Schwerpunkt Mitropa, DSG, DB). Dabei kommt sogar der oft vernachlässigte „Komet“ (VT 10 551), der Technologie-Vorgänger der TEE-Züge, zu Ehren.

Sollten die anderen Schwerpunkte in Ihren Heften, deren Inhalt ich oft nicht so gut beurteilen kann, genau so brillant sein, kann ich nur sagen: Respekt!
Günter Eschbach, St. Martin

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



N-Modul der HEB mit Verladeanlage

Wäsche in Mücke

Die Elefanten, die einst durch den hessischen Bahnhof Mücke fuhren, wurden dort sicher nicht gewaschen. Die Wäsche bezieht sich auf das umgeladene Erz, für dessen Bearbeitung und Weitertransport es in der Epoche III noch eine gesonderte Einrichtung gab: eine Erzwäsche mit Spillanlage, Förderband und Erzhalde. Bei den HEB Hobbyeisenbahnern aus Rodgau entstand sie im Rahmen des Nachbaus von „Mücke“ im Maßstab 1:160.

Der Artikel „Elefanten in Mücke“ aus MIBA 4/97 und 5/97 bewog unser damaliges (und inzwischen leider verstorbenes) Mitglied Peter Uhlmann, dieses Bahnhofprojekt aus Mittelhessen im Maßstab 1:160 in Angriff zu nehmen und mm's Bauvorschlag so umzusetzen, dass er in unsere bestehende N-Modulanlage integriert werden konnte.

Nach Vorbildrecherchen vor Ort entstanden die ersten „Hasenkästen“, die Thomas Siepmanns Bauvorschlag zur Grundlage hatten. Das Ganze wurde in drei Modulen unterschiedlicher Größe konzipiert, wobei die jeweils äußeren Enden mit dem allseits bekannten HEB-Kopfstück ausgestattet sind und so den Anschluss an die vereinseigene Norm ermöglichen.

Während der eigentliche Bahnhof Mücke wegen der recht umfangreichen Gleisanlagen auf zwei größeren Modulen Platz fand, konnte die angegliederte Erzwäsche auf einem einfachen Streckenmodul untergebracht werden. Die abzweigenden Gleisanlagen und der umfangreiche Gebäudekomplex hatten mit geringen Abstrichen Platz auf einem 40 cm breiten Teilstück.

Viel schwieriger sollten dann Ausgestaltung und Nachbau der Gebäudeteile werden, zu dessen Ausführung Peter wegen seines plötzlichen Todes aber nicht mehr kam. Die Idee blieb jedoch und der Verein übernahm sowohl die angefangenen Module als auch die Verpflichtung das Projekt in seinem Sinne zu Ende zu führen.

Schon im Anfangsstadium hatte Peter bezüglich der Gebäudenachbauten engen Kontakt mit unserem Vereinsmitglied Bernd Jörg aufgenommen, dessen modellbauerische Fähigkeiten sich schon bei Anlagenwettbewerben und im professionellen Dioramenbau für namhafte Firmen bewährt hatten. Bernd baute schon damals erste Pappmuster der Gebäude um die Platzverhältnisse und die Größengestaltung auszuloten.

Er war es nun auch, der die Erzwäsche des Bahnhofs Mücke in allen Einzelheiten nachbaute. Dabei hatte er mit den Schwierigkeiten zu kämpfen, dass es von der eigentlichen Erzwäsche kaum Bilder gab. Neben mm's Sammlerstücke fand er weitere Aufnahmen in einem Buch. Enttäuschend war jedoch der Besuch vor Ort, zumindest was den Nachbau der Erzwäsche betraf. Während vom Bahnhofsgebäude und auch der Sturzbühne für die direkte Umverladung des Erzes vom LKW auf die Bahn noch gute Eindrücke mitgenommen werden konnten, war von den Gebäuden der Erzbehandlung nicht mehr viel übrig. Der hohe Verladeturm kann noch als Ruine bewundert werden, man muss ihn nur erst einmal finden, ist doch die ganze Umgebung mittlerweile von jungen Bäumen erobert worden. Auch Reste der Spillanlage lassen sich noch ausmachen, aber

MODELLBAHN-ANLAGE



Der aus dem Zechenhaus herausführende Steg war eine Verbindungsbrücke zu den daneben lagernden Erzhalde. Zwischen Hauptgebäude und Halde ist die Trafostation zu erkennen, die ebenfalls selbst gebaut ist.



Linke Seite: Vor dem Verladebunker rangiert eine Köf Hochbordwagen in die richtige Position. Auf Stelzen führt nach vorne die Schlammleitung zu den Flensunger Tagebauen.

Rechts: In der rückwärtigen Ansicht dominiert die aufgeschüttete Erzhalde, deren Abbau mittels der schon im Haupttext erwähnten Schrapperanlage und später nur noch mit Förderbändern erfolgte.



der Zahn der Zeit hat über alles ein natürliches Plaque gelegt.

Vorbild

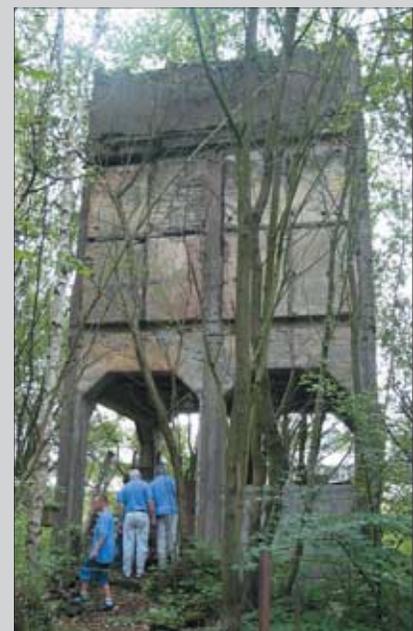
Beim Vorbild bildete die Erzverladung einen betrieblichen Höhepunkt der dortigen Nebenstrecke, weil das zunächst per Seilbahn in die Waschanlage und

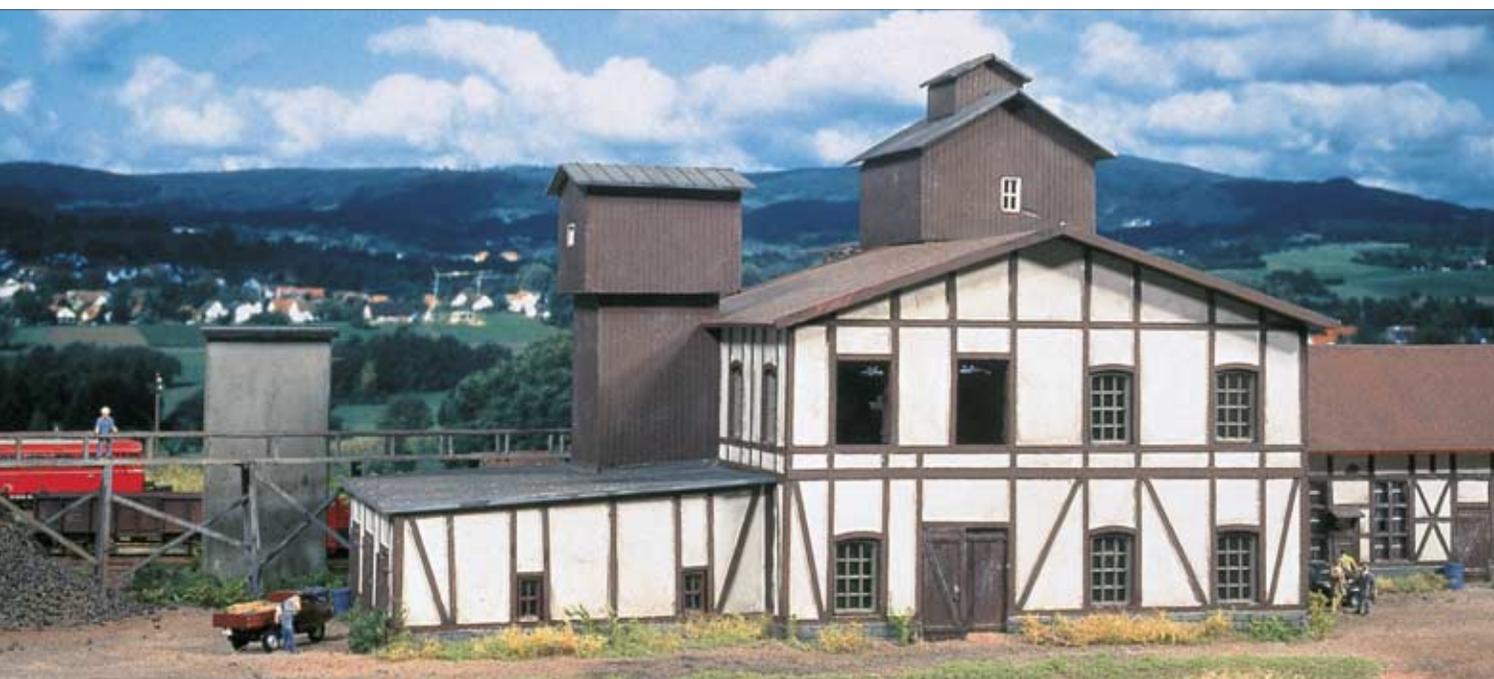
später per LKW angelieferte Erz auf die Bahn umgeladen und/oder noch dabei gewaschen, d.h. von Schlammanteilen gereinigt wurde. Schon 1936 wurde hierzu eine gesonderte Anlage erbaut, die den Erztagebau der Gegend weiterverarbeitete.

Zu dem Gebäude- und Anlagenkomplex gehörten der hohe Verladebunker,

die herausführende Schlammleitung, eine Gleiswaage mit Wiegehäuschen, eine Trafostation, das Hauptgebäude der Erzaufbereitung und die anschließenden Lagerschuppen, Werkstätten und Nebengebäude sowie sogar Stallungen. Mit einer Spillanlage konnten Wagen ohne Lokomotive auf den beiden Gleisen bewegt werden.

Erzwäsche einst und jetzt – von dem gesamten Komplex der Erzwäsche sind nur noch ein paar Fundamentreste und die Ruine des Verladebunkers übrig. Die Natur hat ihren Raum zurückerobert. Fotos: Slg. Pichl/MIBA-Archiv, Horst Meier





Aus rückwärtiger Ansicht auch das Zechenhaus. Vorne links sind die Öffnung für die Zuführung per Seilbahn aus den Merlauer Gruben zu sehen.

Für das Wiegen der beladenen Waggons gab es eine gesonderte Gleiswaage mit separatem Wiegehäuschen.

Per Seilbahn wurde zunächst aus zwei benachbarten Gruben (Ludwigs-segen und Eisen bei Merlau) das Erz herangeschafft, in der Waschkaue gereinigt und über weitere Stationen und den turmartigen Verladebunker in die offenen Hochborder der Bahn verladen.

Aus dem Verladebunker führte nach vorne eine Schlammleitung heraus, über die man die ausgefilterten Staubanteile in die ausgeschöpften Tagebaugruben bei Flensungen-Stockhausen leitete. Diese Gruben wurden so mit der Zeit zugeschlammmt.

Die Wäsche wurde bereits 1958 stillgelegt, die Erzverladung selbst aber noch einige Zeit (bis 3.5.1968) weiterbetrieben. Hierbei gelangte der ungewaschene Rohstoff zunächst über eine Schrapperanlage und später über einfache Förderbänder in die Waggons. In der Regel wurde abends oder am frühen Morgen der Erzwagenzug mit bis zu 1200 t (ca. 20 OOt-Wagen) bereitgestellt, am Tage beladen und dann am Abend z.B. von zwei Fünffzignern oder „Jumbos“ wieder Richtung Gießen verbracht.

Nach Erschöpfung der Hauptgruben der Umgebung wurde das ganze Gelände Mitte der Sechzigerjahre aufgelassen und die Verladung von Erz aus anderen Gruben erfolgte direkt vom LKW über Sturzbühnen in die Bahnwaggons. Ein Teil der Gebäude ist später mehreren Bränden zum Opfer gefallen. Ein dahinter liegender See, aus dem das Was-



Entsprechend der zunächst gefertigten Pappmodelle entstanden die eigentlichen Gebäude aus Plastikplatten von Preiser. Im Zechenhaus wurde auch die Transportvorrichtung der Seilbahn nachgebildet (rechts die Gleisseite, links die rückwärtige Front). Beim Zusammenkleben halfen Gummis die Teile zusammenzuhalten.
Fotos: Bernd Jörg

