

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

November 2005

B 8784 · 57. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,- · Norwegen NOK 84,-

www.miba.de

Epoche-III-Betrieb in H0

Rheintal-romantik



**Neu von Märklin: GG1
S. 16**

Elektrotechnik

Fahrwege schalten

Sie fragen – mm antwortet

Expresszüge und vieles mehr

Modellbahnentwurf von Ivo Cordes

Anlagenvorschlag Spessart-Rampe

Und kam die goldene Herbsteszeit, Die Birnen leuchteten weit und breit – Theodor Fontane beschrieb trefflich die Stimmung des zu Ende gehenden Jahres in seinem Gedicht „Herr von Ribbeck auf Ribbeck im Havelland“ und lässt wenige Zeilen später nach dem Tod des alten Ribbeck die Kinder klagen: „Wer giwt uns ne Beern?“

Doch zu dieser Jahreszeit sind nicht nur Kinder von merkwürdiger Unruhe erfasst. Auch Modellbahner richten ihre Blicke mehr und mehr auf die beginnende Saison. Wobei sich aber das Interesse weniger auf Birnen konzentriert – heutzutage nimmt man für Beleuchtungszwecke schließlich die wesentlich langlebigeren LEDs (möglichst in weißer Ausführung), vielmehr rücken die angekündigten Liefertermine der diesjährigen Neuheiten näher und dominieren auf den Messen und Ausstellungen des Herbstes so manches Gespräch am Ausstellerstand.

„Das Modell kommt zu Weihnachten“, flötet das Standpersonal seine Standardantwort auf den Spitzenreiter der Kunden-FAQs (frequently asked questions = häufig gestellte Fragen) und hofft, der potenzielle Kunde möge sich damit zufrieden geben. Doch gewiefte Kunden schieben nicht selten lapidar hinterher: „Weihnachten? In welchem Jahr?“ Sie lassen somit errahnen, dass sie auf einschlägige Erfahrungen zurückblicken können.

Für den Hersteller freilich sind derartige Verzögerungen weniger lustig. Die kaufmännische Abteilung hat wie jedes Jahr eine Umsatzprognose aufgestellt, in der bestimmte Projekte fest eingeplant sind. Doch in einer zunehmend globalisierten Welt ist die Produktion immer stärker abhängig von Entwicklern und Zulieferern, die man als Auftraggeber angesichts der riesigen Entfernungen nicht wirklich hundertprozentig im Griff hat. Verzögert sich die Auslieferung der Ware auch nur ein wenig, ist die Umsatzprognose des laufenden Geschäftsjahres ratz-fatz Makulatur.

Aber bestraft das Leben wirklich jeden, der zu spät kommt? Sicher nicht, es kommt schon auch darauf an, was man dem Kunden zu bieten hat. Ein Hersteller, der die Hammerneuheit des Jahres im Angebot hat, muss sich nicht sorgen, dass seine Kunden auch noch zugreifen, wenn das Modell erst nach Weihnachten lieferbar ist. Was aber ist heutzutage schon eine Neuheit, bei der niemand widerstehen kann? Wer als Modellbahnhersteller auf die

Projekte und Prognosen

Null-acht-fuffzehn-Lackierungsvariante setzt, sollte angesichts der Flut an Konkurrenzprodukten nicht noch die umsatzträchtigste Zeit des Jahres verpassen.

Dabei tun sich natürlich Hersteller leichter, die in der eigenen Fabrik eine größere Fertigungstiefe haben als andere. Wer bislang wesentliche Teile seiner Produktion outgesourct hat (ein furchtbares Wort, aber Sprachwissenschaftler, die für „geoutsourct“ plädieren, mögen mich bitte mit Zuschriften verschonen ;o), bezahlt den vermeintlichen Vorteil geringerer Arbeitskosten immer mit einer höheren Abhängigkeit von anderen. Hinzu kommen erhöhte Aufwendungen für die Betreuung, denn die in dieser Branche anspruchsvolle Kundschaft nimmt auch kleinere Fehler sehr übel. Und so war denn bereits zur Spielwarenmesse 2005 vereinzelt zu hören, dass der Ausflug nach Fernost lehrreich war, aber nicht fortgesetzt wird.

Und die Kunden? Wer als Gelegenheitsmodellbahner sein Hobby nur in der kalten Jahreszeit ausübt, wird sicherlich mit der beim Handel verfügbaren Ware zufrieden sein. Muss es ein bestimmtes Modell sein, hilft oft nur Geduld. Daher unsere Empfehlung: Genießen Sie noch ein wenig länger die Vorfreude als solche, es lohnt sich bestimmt – meint Ihr *Martin Knaden*

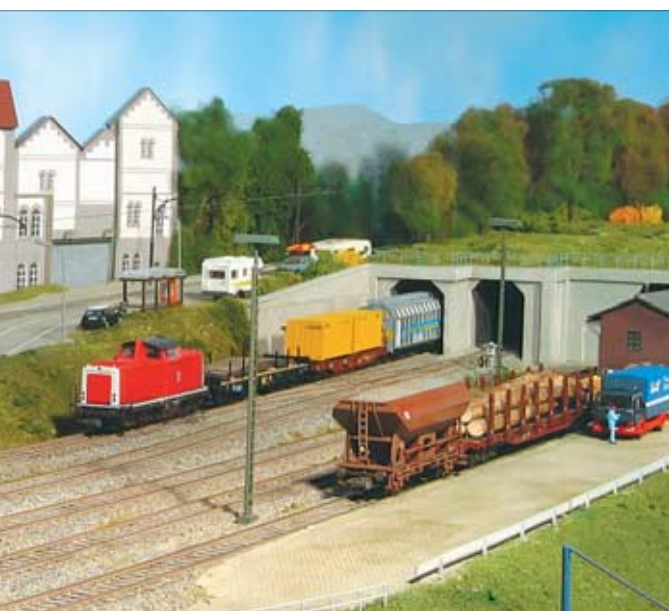
Die Eisenbahnfreunde vom MEC Limburg-Hadamar bauten als Hauptthema ihrer H0-Anlage den Bahnhof Boppard im schönen Rheintal nach. Klar, dass da auch hohe Berge und steile Weinhänge nicht fehlen durften. Horst Meier setzte die Rheintal-Romantik ins rechte Licht.



8 Der MEC Limburg-Hadamar besitzt eine große Clubanlage nach Motiven am Mittelrhein. Die langen Fahrstrecken ermöglichen abwechslungsreichen Betrieb. Epochenmäßig spielt sich das Ganze ab den Fünfziger Jahren ab.
Foto: Horst Meier

16 Ihr beeindruckendes amerikanisches Ellok-Vorbild gibt das Märklin-H0-Modell der GG1 ausgezeichnet wieder. Horst Meier stellt die bemerkenswerte Neuheit vor.
Foto: Horst Meier





84 Die Eisenbahnfreunde Willich stiegen bei der Steuerung ihrer Ausstellungsanlage von „Gahler + Ringstmeier“ auf DCC um. Rolf Knipper hat bezüglich der Gründe nachgefragt.
Foto: Rolf Knipper

98 In dieser Folge geht es im Wesentlichen um die Straßenbahn auf der „Zweizimmeranlage“ von Manfred Kölsch.
Foto: Manfred Kölsch

MIBA-SCHWERPUNKT Triebwagen/Triebzüge

Selbstfahrende Reisewagen	58
Roter Blitz am Rhein	66
Es werde kein Licht!	72
Mit dem Talbot in die Eifel	74

MODELLBAHN-ANLAGE

Romantische Rheinstrecke: Von Boppard nach Buchholz	8
Modellstadt à la Bielefeld: Ein Kapitel Stadtplanung in H0	34
Digitaler „Umstieg“: Wechselwähler	84

NEUHEIT

Formschöner Doppelkopf (GG 1, H0)16	
Bitte voll machen (Ottm in H0)	28
Gehn wir zum Griechen! (Gruppe-53-Wagen in H0)	78

ANLAGEN-PLANUNG

Schiebung mit Rundung	18
-----------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Lenz baut in Jerichow	30
-----------------------	----

VORBILD

Vom Mosel-Eilzug zum Alpen-Express	80
---------------------------------------	----

DIGITAL-TECHNIK

Fahrdienstleiter Computer (2)	90
-------------------------------	----

ELEKTROTECHNIK

Fahrwege schalten (5)	96
-----------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Bücher/Video	106
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	108
Neuheiten	112
Kleinanzeigen	124
Impressum · Vorschau	138

Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
Tel. 0911/51 96 50
Fax 0911/5 19 65 40
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 15
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services GmbH
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 50
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 34
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 089/31 90 62 00
Fax 089/31 90 61 94
E-Mail: dettloff.anita@mzv.de

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

Stadtplanung ohne Realität

Leider muss ich als angehender Stadtplaner anmerken, dass hier falsch gemacht wurde, was man nur falsch machen konnte. Schwerster Mangel ist der fehlende Lärmschutz bei gleich zwei Lärmquellen (Bahn, Straße). Hier hätte man entweder eine Lärmschutzwand, einen Lärmschutzwall, einen Garagenriegel bauen oder einen hausinternen Lärmschutz (lärmmisistenterer Nutzungen wie Bad und Küche zur Lärmquelle) vorsehen sollen.

Kleinere Fehler sind die Doppelschließung der Häuser an der Hauptverkehrsstraße, die auch durch die Wohnstraße erschlossen werden, das Nichtbeachten von Baufenstern oder Baulinien sowie die fehlende Beachtung der umgebenden Bebauung (eingeschossiges Einfamilienhaus auf der einen Straßenseite, sechsgeschossiges Bürohaus auf der anderen Seite).

Dies mag es zwar in dieser Form auch beim Vorbild geben, nur ist so etwas ganz und gar nicht vorbildlich und man muss diese Fehler aus der Realität nicht übernehmen.

Alexander Gruber, Mainz-Kostheim

MIBA 8/2005, Alte Liebe zu Trix-Express

LEDs richtig ansteuern

Zum Thema Wagenbeleuchtung habe ich noch ein paar Tricks. Man sollte LEDs nicht parallel schalten. Die Leuchtstärke der LEDs hängt vom Diodenstrom und der Durchlassspannung ab. Die Durchlassspannung schwankt stark von Diode zu Diode und ist zusätzlich stark temperaturabhängig. Wenn man nun die LEDs parallel schaltet, fließt in jeder Diode ein anderer Strom. Die Diode mit der kleinsten Durchlassspannung bekommt dann am meisten Strom ab und leuchtet natürlich stärker als die anderen. Man sollte für jede LED einen eigenen Vorwiderstand verwenden. Der Wert berechnet sich dann nach der Anzahl der LEDs mal Widerstand alt. Wenn die Widerstände räumlich verteilt auf der Platine aufgebaut sind, ergibt sich dadurch eine bessere Verteilung der Temperatur, es bildet sich kein „HotSpot“. Mit dem Parallelschalten der LEDs macht man natürlich den guten Wirkungsgrad

der LEDs kaputt. 90% der Energie, die für die Beleuchtung aufgebracht wird, geht am Vorwiderstand verloren. Wenn man mit einer Wechselspannung bei 9500 Hz oder digital fährt, wäre dies gar nicht nötig. Einfach mehrere Dioden in Serie schalten! Bei 15 V kann man ohne Probleme vier LEDs in Serie schalten und je mit einem Vorwiderstand ausstatten. Den neuen Vorwiderstand berechnen und schon braucht die Beleuchtung (bei 17 mA Diodenstrom) anstatt 135 mA nur noch 34 mA und die Verluste an den Vorwiderständen minimieren sich von 1,8225 Watt auf zweimal 0,135 Watt. Dies geht natürlich nur bei Digital oder EMS-Trafo.

Wenn ein Festspannungsregler eingesetzt wird, sollte in der Schaltung als Erstes ein Gleichrichter verbaut werden. Der macht aus der Wechselspannung für die Beleuchtung und der Gleichspannung zum Fahren erst mal eine Gleichspannung. Mit dieser als Eingangssignal kann der Festspannungsregler dann seine Arbeit aufnehmen und aus den 15 V Wechselspannung und den maximalen 10 V Fahrspannung zum Beispiel 7 V generieren und diese werden dann an immer vier in Serie geschalteten LEDs plus Vorwiderstand angeschlossen.

Heiko Haußmann, Braunschweig

MIBA 10/2005, Spessart-Rampe

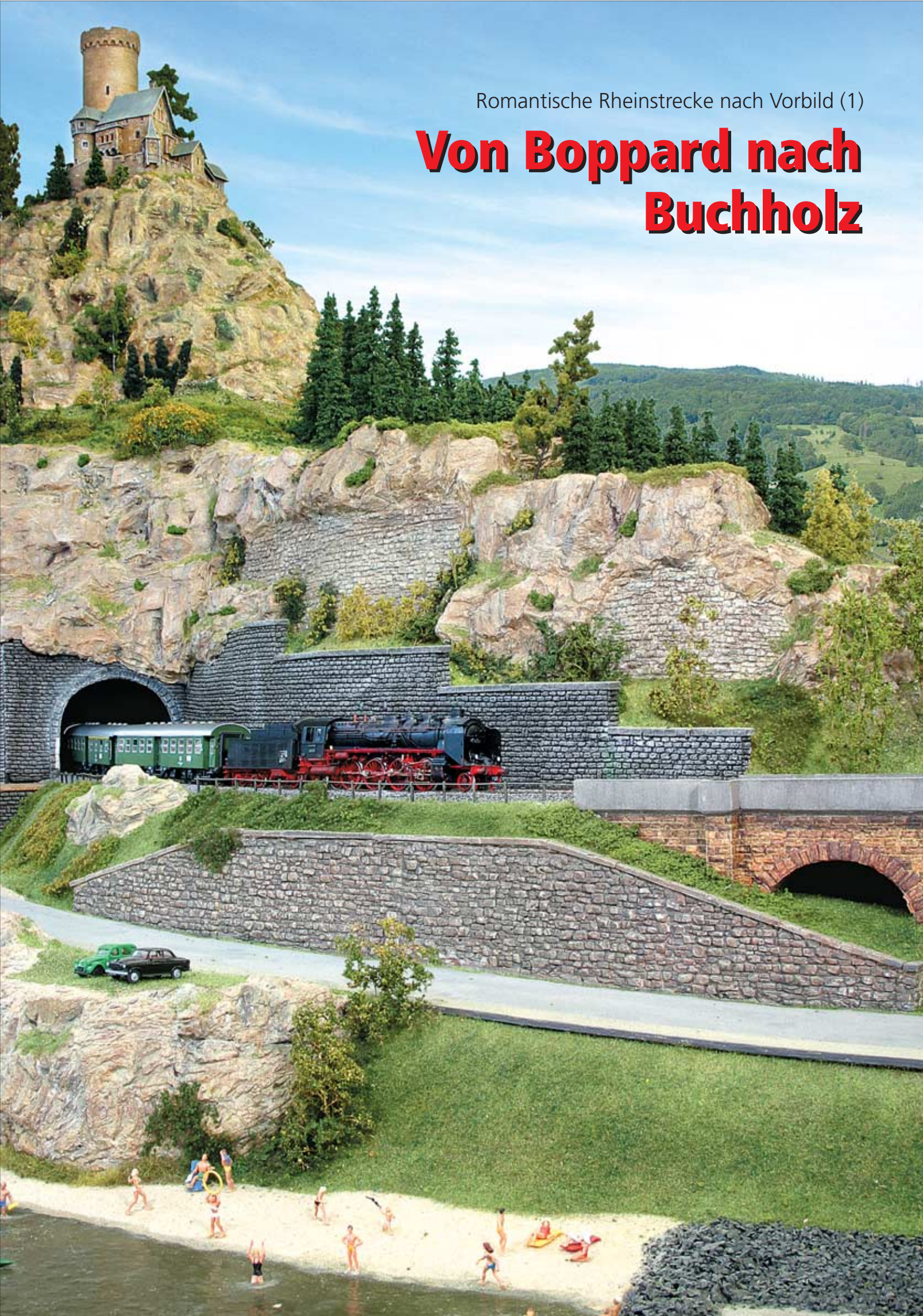
Ost statt West

In MIBA 10/2005 ist auf Seite 36 oben nicht das Westportal, sondern das unmittelbar am Bahnhof Heigenbrücken gelegene Ostportal des Schwarzkopftunnels abgebildet. Nur dort schließt sich unmittelbar aus dem Tunnel kommend die scharfe Rechtskurve an, die heute noch jeden Zug zur Langsamfahrt zwingt. Aus dem Westportal führen die Gleise gerade heraus, siehe das Bild auf der gleichen Seite unten. Dort gibt es auch keine Stützmauern wie am Ostportal, dafür sind seitliche Flügelmauern vorhanden. Beide Tunnelportale sind also deutlich zu unterscheiden, auch wenn an beiden Löwenköpfen die Jahreszahl 1854 in römischen Ziffern zu finden ist.

Dr. Rolf Brüning, Bruchköbel

Romantische Rheinstrecke nach Vorbild (1)

Von Boppard nach Buchholz





Während im Lokschuppen zwei 93er auf ihren Einsatz warten, nähert sich von der Steilstrecke her ein Schienenbus. Damit keine Irritationen aufkommen – die Anlage ist zu ihrem Vorbild spiegelbildlich aufgebaut.

Links: So sieht es beim Vorbild aus – eine E 10 fährt mit einem Nahverkehrszug aus Richtung Koblenz in Boppard ein.

Linke Seite: Rheinromantik mit steilen Felsen, Burg und natürlich der Eisenbahn. Verklärte Vergangenheit? In den Fünfziger- und Sechzigerjahren hätte man sicher besser daran getan, nicht im Rhein zu baden – gingen doch damals alle Chemie- und Hausabwässer mehr oder weniger ungeklärt in den Fluss. Heute soll es dagegen ohne Gesundheitsrisiko durchaus wieder möglich sein ...

Eine Großanlage mit bemerkenswertem Detailreichtum nennt der MEC Limburg-Hadamar sein Eigen. Neben den langen Fahrstrecken, auf denen internationale Züge verkehren, beeindruckt die Besucher hier vor allem die weitläufige Gestaltung der Landschaft, die nach Vorbildern am Mittelrhein gestaltet wurde – Horst Meier stellt die Anlage vor.

Bereits vor 11 Jahren beschloss der MEC Limburg-Hadamar e.V. eine stationäre Clubanlage zu bauen. Wichtigste Vorgabe war dabei, den Verkehr mit langen Zügen auf großzügigen Strecken in abwechslungsreicher Landschaft darzustellen, gleichzeitig sollte auf einer Nebenstrecke rangierintensiver Personen- und Güterverkehr möglich sein. Bevor es jedoch ans Planen ging, standen erst einmal umfangreiche Recherchen an.

Dabei kam man überein, als Vorbildlandschaft den Mittelrhein zu wählen, der nur wenige Kilometer entfernt praktisch „vor der Haustür“ liegt. Entsprechend den Vorgaben gab es hier nicht viele Alternativen, sodass man sich schnell auf den an der zweigleisigen linksrheinischen Hauptstrecke gelegenen Bahnhof Boppard mit der dort abzweigenden, eingleisigen Steilstrecke nach Buchholz (und weiter nach Simmern) einigte. Als Epoche sollte zwar

die Zeit ab den Fünfzigerjahren im Modell gezeigt werden, aber man wollte sich nicht unbedingt nur auf reinen Epoche-III-Verkehr beschränken.

Auswahlkriterien

Der ursprüngliche Plan einer reinen Freelance-Anlage mit einem Turmbahnhof ohne konkretes Vorbild wurde zugunsten einer tatsächlichen Vorbildsituation aufgegeben. Die Gestaltung einer Anlage nach vorhandenen Vorbildern oder Motiven macht vieles einfacher und glaubwürdiger. Dies liegt vor allem daran, weil man beim Nachvollziehen des großen Vorbildes zwar in aller Regel aus Platzgründen die Dimensionen kräftig stauchen muss – vor allem in der Länge –, man aber die vorhandenen Gegebenheiten sich nicht



Eine Franco-Crosti-Lok der Baureihe 50.40, wie sie beim Vorbild auch auf der Rheinstrecke unterwegs war, passiert den Lokschuppen auf der Hauptstrecke.

Links: Bei genauem Hinsehen hat jedes Vereinsmitglied auf dem Friedhof einen Grabstein. Nicht nur die Engländer haben schwarzen Humor ...

Unten: Der von Buchholz kommende Schienenbus erhält Einfahrt in den Bahnhof. Unmittelbar neben dem Bahndamm liegen wie in Boppard die Reste der römischen Stadtmauer, die seinerzeit beim Vorbild zu einem guten Teil dem Bahnbau weichen musste.

