

Bis zum Jahre 1996 war ich stolzer Besitzer einer Modelleisenbahn in Spur N. Grösse 1M50 mal 3M50, 12 Blockstrecken, 2 Bahnhöfe, 2 Abstellbahnhöfe mit je 6 Gleisen, eine doppelspurige Hauptstrecke nach Hundeknochenprinzip, und eine einspurige Nebenbahnlinie.

Die ganze Anlage wurde vollautomatisch mit Relais gesteuert. Die Blockstrecken wurden mit Reedkontakten und einem Bipolrelais realisiert. Gefahren wurde Analog.

Schon damals hatte ich pro Block eine Bremsstrecke und einen Halteabschnitt, geschaltet mit Reedkontakten. Das Bremsstreckenmodul war noch recht einfach aufgebaut. Mit etwas Elektronik und einem Potmeter zum Einstellen der Länge der Bremsstrecke wurde die Gleisspannung langsam abgesenkt.

Vorteil: Langsames Bremsen.

Nachteil: Nur eine Bremskurve für alle Loks pro Bremsstrecke ist möglich. Die Zeit zum Bremsen musste so eingestellt werden, dass der schnellste Zug vor Signal anhält. Ein langsamer Zug stand dann schon auf halber Strecke still. Also wurde selbst etwas nachgebastelt, so dass die Züge langsam bis zum Halteabschnitt vorziehen konnten.

Freuen daran konnte ich mich nie so richtig. Auch hatte ich Probleme mit den Loks. Die einen liefen zu schnell, die anderen zu langsam.

So entschloss ich mich zum digitalen fahren. Nur fahren! Die Steuerung mit Relais war ja mein ganzer Stolz. Ja keinen Compi, das ist wirklich nicht nötig, sagte ich mir.

Die Wahl des Digitalsystems war einfach. Nur Seletrix lieferte so kleine Lokdecoder die in Spur N Loks Platz fanden. Heute sind einige Systeme kompatibel. Ich bin aber überzeugt, dass das Seletrixsystem auch heute noch das Beste ist. Kleinster Lokdecoder mit Lastausgleich seit dem ersten verkauften Decoder. Schnellstes Protokoll für die Übertragung von der Zentraleinheit zur Anlage. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Bremskurve einer Lok in der Zentraleinheit gespeichert wird. Bremsbausteine sind nicht mehr nötig.

Vorteil: Jede Lok hat ihre eigene Bremskurve.

Das Bremsen wird mit einer einzigen Diode aktiviert.

Nachteil: Bei einer Laständerung des Zuges ändert sich das Bremsverhalten.

Jede Lok hat nur eine Bremskurve für alle Bremsstrecken.

Alle Bremsstrecken einer Anlage sollten darum gleich lang sein.

Das System digital fahren und steuern mit Relais und Dioden über den Bremsstrecken beim Seletrixsystem arbeitet nicht schlecht.

Die Geschwindigkeit der Loks kann jetzt schön angepasst werden. Das ist ein voller Erfolg des Digitalsystems.

Nur, wenn schon digital, dann müsste das Bremsen doch noch genauer arbeiten.

Jetzt reifte der schwere Entschluss: Relaisgestell weg, Pc her. Mit Wehmut verstaute ich das Relaisgestell auf dem Estrich, wo es noch immer auf einen Abnehmer wartet.

Zur Software entschloss ich mich an einer Ausstellung. Vorgeführt wurde auf einem kleinen Kreis das Programm ST-Train. Es wurde gezeigt, dass man ohne Brems- und Halteabschnitt punktgenau anhalten kann. Das funktioniert mit einer Lok ganz gut, und ich als digitales Greenhorn glaubte das. Zuhause angekommen entfernte ich alle Reedkontakte und die ganze Verdrahtung. Für die Blockstrecken wurden jetzt Blockmoduls von Müt eingesetzt. Die arbeiten sehr gut. Nur das Anhalten vor Signal funktionierte gar nicht, sobald mehr als ein Zug auf der Strecke war. Welche Enttäuschung! Also wurden die Reedkontakte für bremsen und halten wieder montiert.

Das Bremsen wird jetzt von der Software generiert, nicht mehr von der Zentrale.

Vorteil: Mit dieser Software kann die Bremskurve für jede Lok und jede Bremsstrecke einzeln eingestellt werden.

Nachteil: Bei einer Laständerung des Zuges ändert sich das Bremsverhalten.

Das konnte einigermaßen ausgeglichen werden indem alle Züge vor der Bremsstrecke für halten auf die gleiche Geschwindigkeit herunter gefahren wurden.

Da hat sich der Aufwand wirklich gelohnt.

Das Programm von ST-Train arbeitet zuverlässig. Mann kann wirklich Freude daran haben.

Die Programmierung jedoch ist recht mühsam und aufwändig. Weil das Programm unter DOS läuft stösst man immer wieder an Grenzen mit den Speicheradressen. Jetzt konnte ich mich zurücklehnen und die Anlage geniessen, hatte aber keine Arbeit mehr.

Unterdessen wurde ich Mitglied beim VSDM. Da im VSDM fast alle mit dem Programm Railroad und Co arbeiten möchte ich hier auch ein Wörtchen mitreden können.

Also erwarb ich das Railroad 05 und Co. Mit diesem Programm läuft meine Anlage jetzt zur vollen Zufriedenheit.

Vorteil: Laut der Beschreibung im Handbuch von Railroad wird zur Berechnung der Bremskurve jetzt auch noch die aktuelle Geschwindigkeit eingerechnet, wovon nicht zuviel erwartet werden sollte. Viel mehr kann man ja auch nicht mehr erwarten. Es sei denn, man könnte einmal beispielsweise die Schwellenzahl als Mass nehmen. Das sind Zukunftsträume.

Nachteil: Es ist praktisch keine Verbesserung mehr möglich.

Beide Programme sind sehr gut. Es ist einfach mühsam und sehr zeitaufwändig wenn man sich ohne fremde Hilfe in die Programme einarbeiten muss.

Rückblickend möchte ich sagen: Jede Stufe die ich durchlief brachte eine spürbare Verbesserung des Fahrverhaltens. Das motiviert.

Der langen Rede kurzer Sinn: Wenn man sich als Digitalanfänger dazu entschliesen kann direkt mit Pc zu arbeiten erspart man sich viele Umwege, viel Zeit und Arbeit.

Auf gutes Gelingen.

H. Canellas