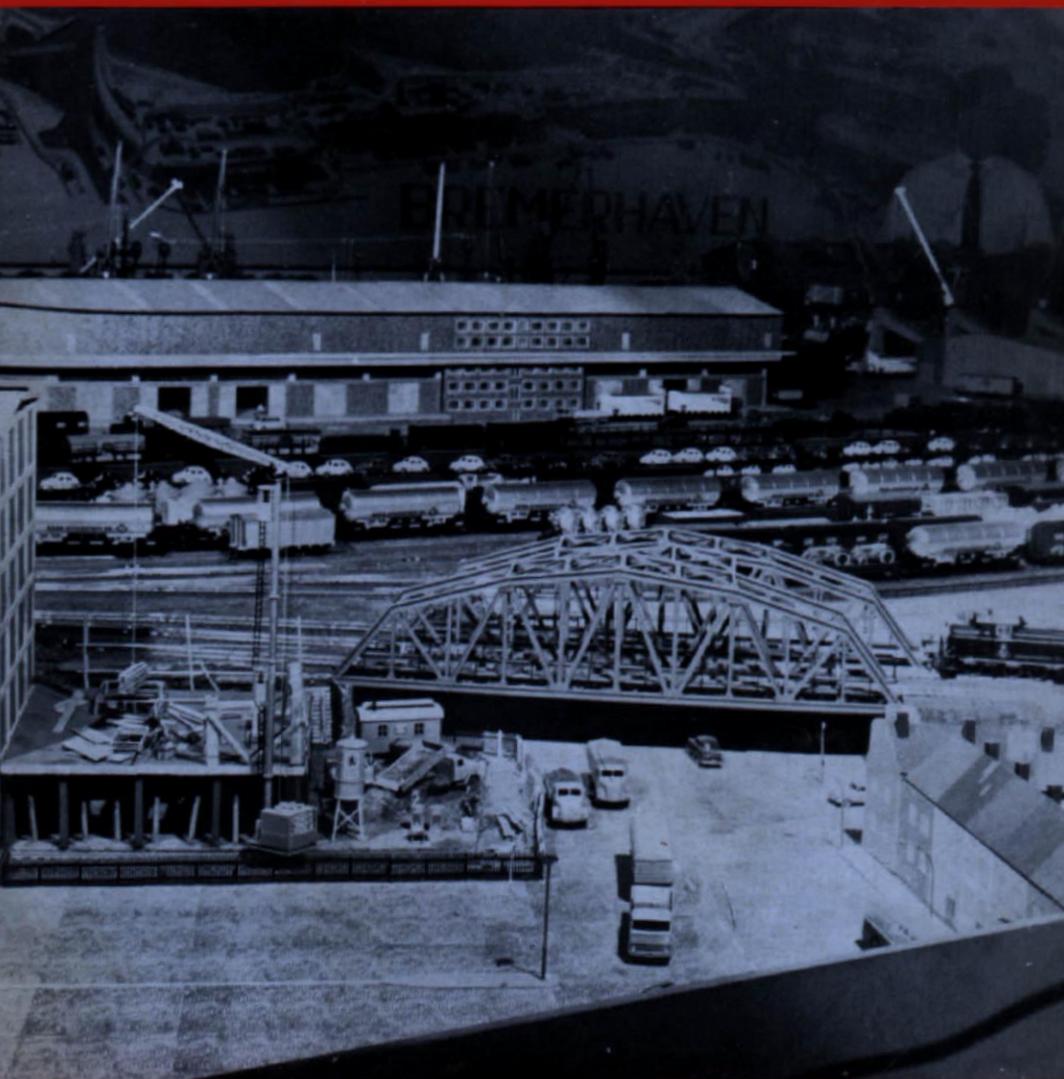


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

12 BAND XVII
24. 9. 1965

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM

18
1965

Fleischmann KURIER

—50



Hauszeitschrift für die Freunde unserer HO-Modellbahn






4 x jährlich!

FÜR JEDEN,
der etwas von der großen
oder der kleinen
EISENBAHN erfahren
möchte.

PÜNKTLICH
AKTUELL
UND
SEHR PREISWERT!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ Nr. 12/XVII

1. Dritter IVA-Bericht (Schluß)	531	10. „Muffelburg“ – Pit-Peg Anlagenentwurf mit perspektivischem Schaubild, II. Teil	548
2. Am Rande der IVA entdeckt:		11. Die N-Bahn im Koffer	550
I. Göring's Salonwagen – „zweckentfremdet“	532	12. Standbeleuchtung mit einfachen Mitteleuchten	551
II. Faller-Autobahn auf Fährschiff-Modell	532	13. „Schwedenplatte“ oder „Schwedentrunke“? (Karikatur)	551
III. Gabelstapler-Spiralstraße	532	14. Das ROT-10-Zug-System	551
IV. Eisenbahn-„Diva“ mit „oben ohne“ (ET 27)	547	15. Kleiner Schnellkurs in Stilistik (IVA-Anlagen)	554
V. Automatische Waggon-Entladung mittels Gleisanschlag	547	16. Weichenbau-Tip: Das fluchtende Herzstück	555
3. Form-Vorsignale in Bahnhofsköpfen	533	17. M M M M M / „m ³⁰ “	555
4. Die Fleischmann-V 100	535	18. Unsichtbare Weichenantriebe	556
5. Die IVA-Anlage des MEC Bremen	536	19. Die Bahnsteigsperrle	557
6. Darüber lacht man auf der IVA (Karikatur)	541	20. Einen Gruß aus der Schweiz... (Anlage Gut, Zürich)	561
7. Diskussionsthema: Lange „Traumwagen“		21. In der Mitte entdeckt... (vorweggenommene Arnold-Messeneuheiten 1966)	562
I. Die Wagenzahl bei DB-Reisezügen	543	22. So kommt man leicht zu „Traumwagen“ (Umbau-Hinweise)	563
II. MIBA-Umfrage	545		
8. Humoriges von der IVA (Schwingel-Bahn)	545		
9. A-Spitzenlicht für Märklin-BR 23	546		

MIBA-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –

Schriftleitung und Annoncen-Dir.: Günter E. R. Albrecht

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, Kto. 29364

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Heftbezug: Heftpreis 2,- DM, 16 Hefte im Jahr. Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung plus -,15 DM Versandkosten).

► Heft 13/XVII ist spätestens 22. 10. 65 in Ihrem Fachgeschäft! ◀

Erste Weltausstellung des Verkehrs

München vom 25. 6. — 3. 10. 1965



MIBA-Bildbericht III (Schluß)

Noch kurze Zeit und die IVA schließt ihre Pforten. In den Heften 10 und 11/XVII haben wir Sie auf das aufmerksam gemacht, was es für einen Modellbahner zu sehen gab. Heute – außer der Bremer Modellbahnanlage – noch ein paar Dinge, die wir am Rande entdeckt haben und die Ihnen z. T. nicht so ohne weiteres zugänglich waren (wie z. B. der unsichtbare Bremer Weichenantrieb aus Fleischmann-Relais auf S. 556), sowie ein paar auflockernde Schnappschüsse.

Wer gerade erst aus dem Urlaub zurückkommt und noch nicht auf der IVA war, sollte das Versäumte umgehend nachholen. München ist durchaus eine Reise wert und gar manches auf unseren Bildwiedergaben nimmt sich in natura ganz anders aus. Und wer will nicht gern mal eine Großrakete aus der Nähe

sehen oder gar die Marsfotos des Mariner IV persönlich in Augenschein nehmen, selbstverständlich erst nach der Besichtigung des Eisenbahn-Freigeländes. Bei den einzelnen Fahrzeugen stehen Tafeln, denen alles Wissenswerte entnommen werden kann. Und die „Panorama-Scheiben“ der französischen TEE-Wagen beispielsweise, von der Innenausstattung der Wagen ganz zu schweigen, weiß man erst richtig zu würdigen, wenn man höchstpersönlich hindurchgesehen hat. Und 200 Sachen auf Schienen erlebt man schließlich auch nicht alle Tage! Und das bayerische Bier ist auch nicht zu verachten, und wenn Ihr Tischnachbar im Hofbräuhaus meint: „Gestern war I auf d'r IVauA“, dann sei Ihre Gegenantwort auf Bayuvarisch: „I Vei A!“ („I fei a“ = „Ich übrigens auch!“ – Au!) WeWaW



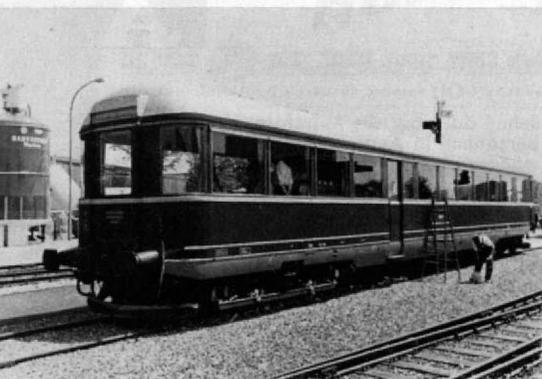
Unter WeWaW's kritischem Blick . . .

. . . verrenkte GERA (Günter E. R. Albrecht) am Rande (des Bildes unten und des Ausstellungs-Bahnsteiges) seinen Corpus, um das abzukonterfeierende Fahrzeug wenigstens einigermaßen mit dem Weitwinkel auf die Platte zu bannen, während WiWeW die Nase (und die Hände) voll hat und sich aus dem Staube (des Freigeländes) macht.



Diesem Heft liegt eine Frage-Karte bei, die auch **Sie** bitte bis spätestens 10. 11. 65 zurücksenden wollen (s. a. S. 545).

Am Rande der IVA entdeckt...

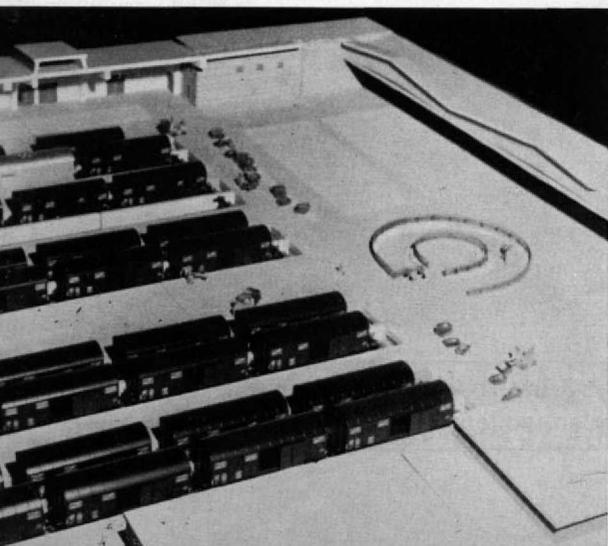
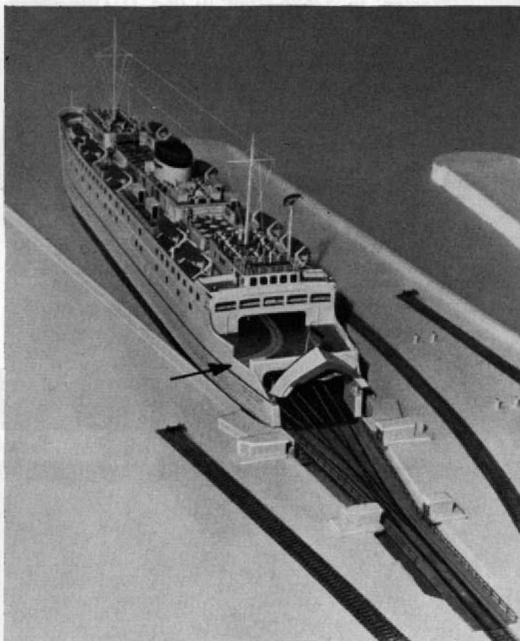


Hermann Göring's Salonwagen — „zweckentfremdet“

Wer Heft 10/XII besitzt, dem wird dieser Wagen zweifellos irgendwie bekannt vorkommen. Richtig, es ist der Salon-Aussichtswagen AS 4ü 39. Allerdings hat er jetzt keine Fenster mehr in den Dachwölbungen und auch die einstens komfortable Inneneinrichtung ist einer nüchternen technischen Ausstattung gewichen. Die Österreichischen Bundesbahnen haben diesen ehemaligen Salon-Wagen von „Hermann Meier“ (alias Göring) als Meßwagen (ÖBB 951 100) umgebaut. Er soll nun übrigens der erste Meßwagen in Europa sein, bei dem alle Messungen nicht mehr mechanisch, sondern rein elektrisch durchgeführt und ausgewertet werden. Trotz der diversen Änderungen ist dieser Wagen in seinem blauen Kleid aber ein schmuckes und elegantes Fahrzeug geblieben, was wohl nicht zuletzt auf die großen und zahlreichen Fenster zurückzuführen ist.

Was macht da Faller auf dem Achterdeck?

Dieses Modell des DB-Fährschiffes „Theodor Heuß“ ist anscheinend für noch „höhere“ Aufgaben als sein stillliegendes Dasein auf der DB-EACO-IVA-Anlage (s. Heft 11/XVII, S. 508) bestimmt. Auf dem Achterdeck entdeckten wir ein in das Deck eingelassenes Faller-Autobahn-Straßenstück (s. Pfeil), das darauf schließen läßt, daß bei anderer Gelegenheit mit diesem Modell auch die Verladung von Kraftfahrzeugen im Betrieb demonstriert werden soll.



Frankfurter Hoch- und Tiefstapler

Bei diesem DB-Modell in Halle 16 zog uns zunächst nur die massierte Aufstellung der Güterwagen an, doch bei näherem Hinsehen entdeckten wir den „Rundlauf“ (rechts im Bild): Es handelt sich dabei keineswegs um eine Art DB-Privat-Manege für ankommende Zirkus-Tiere, sondern es ist eine in bequemer Steigung aus den Tiefen des Güterbahnhofes kommende Gabelstapler-Straße.

Das Ladegeschäft wird bei der DB bekanntlich mehr und mehr mit solchen Gabelstaplern besorgt, für die dann geeignete Fahrbahnen vorhanden sein müssen, um beispielsweise wie in der — hier als Modell dargestellten — neuen überdachten Güterabfertigung Frankfurt/Main die Güter nach oben oder unten zu befördern. Ein solcher „Rundlauf“ könnte evtl. auf einer größeren Modellbahnanlage mit weiträumigem Güterbahnhof ein auch fachlich wohlbegründetes „Füllobjekt“ sein.

Form-Vorsignale in Bahnhofs-Köpfen

Von
L. Richter
Reinbek

Bei den meisten Modellbahn-Bahnhöfen ist die ganze Bahnhofslänge sicherungs- und damit signaltechnisch ein Blockabschnitt, d. h. das Einfahrtsignal für den Bahnhofsbereich sichert den Block „Bahnhof“ gegen den „ankommenden“ Streckenblock ab; die Ausfahrtsignale dagegen sichern den ersten dem Bahnhof folgenden Streckenabschnitt. Da der Abstand zwischen Einfahrt- und Ausfahrtsignalen selten größer ist als der Abstand zwischen Vorsignal und Hauptsignal, steht das zu den Ausfahrtsignalen (Mehrzahl!) gehörende Vorsignal (Einzahl!) meist unmittelbar vor dem Einfahrtsignal. Wer seine Anlage also signaltechnisch richtig ausrüsten möchte, sollte dieser Tatsache Rechnung tragen.

Dabei sind folgende zwei Umstände zu berücksichtigen:

1. Ein Bahnhof wird, wenn er nicht zu klein ist, mehrere Gleise haben, von denen Zugfahrten auf die Strecke gehen. Also wird es mehrere Ausfahrtsignale geben, aber für alle zusammen nur ein Vorsignal, welches dann unmittelbar vor dem Einfahrtsignal steht.

2. Dieses Vorsignal darf nur dann „Frei“ anzeigen (Signalbilder Vr 1 oder Vr 2), wenn auch das Einfahrtsignal die Fahrt freigibt (Signalbilder Hp 1 oder Hp 2). Geht das Einfahrt-Hauptsignal auf Stellung „Halt“ (Hp 0), muß auch das Vorsignal auf „Halt erwarten“ (Vr 0) zurückfallen, obwohl das zugehörige Ausfahrtsignal weiterhin „Freie Fahrt“ anzeigen kann (wenn z. B. ein Zug noch durch den Bahnhof fährt).

Eine derartige Signalkombination läßt sich mit Märklin-Form-Signalen (und beschränkt auch mit Trix-Form-Signalen) ohne allzu großen schaltungstechnischen Aufwand nach-

bauen. Das nachfolgende Schaltungsbeispiel wurde mit Märklin-Signalen ausgeführt, weil das Märklin-Signal-Sortiment alle vorkommenden Signal-Typen bietet. Dabei ist nur am Vorsignal ein „einschneidender“ Eingriff notwendig.

Da bei den Ausfahrtsignalen sowohl die Signalbilder Hp 1 als auch Hp 2 (außer Hp 0) vorkommen können, muß auch das Vorsignal die Signalbilder Vr 0, Vr 1 und Vr 2 zeigen können. Dieses Vorsignal (z. B. Märklin 7038) hat als Antrieb zwei Magnetdoppelpulen: Vr 0 – Vr 1 und Vr 0 – Vr 2, wobei die gemeinsame Rückführung (gelbes Kabel) an ein Ende jeder Spule geführt ist. Diese (innere) Verbindung muß so aufgetrennt werden, daß die beiden Vr 0-Spulen und die Vr 1- und die Vr 2-Spule je eine gemeinsame Rückführung erhalten. Es muß also ein zweites gelbes Kabel mit entsprechendem Außenanschluß angebracht werden.

In Abbildung 1 ist links das schematische Gleisbild eines Bahnhofs gezeichnet, dessen drei Gleise, aus denen Zugfahrten in die weiteren Strecken stattfinden können, mit den drei verschiedenen Hauptsignaltypen ausgerüstet sind: S I für Hp 0/Hp 1, S II für Hp 0/Hp 1/Hp 2 und S III für Hp 0/Hp 2. Das Einfahrtsignal S kann die Signalbilder Hp 0/Hp 1/Hp 2 zeigen. Zwar werden die wenigsten Bahnhöfe das gleiche Gleisbild haben, aber das Beispiel soll ja auch nur alle Möglichkeiten auf einmal demonstrieren. Anhand der Abb. 1 seien noch einmal die Schaltungsaufgaben gestellt: Das Vorsignal V soll nur betätigt werden können, wenn das Einfahrtsignal S die Bahnhofs-einfahrt freigibt; es soll geschlossen werden, wenn das Signal S geschlossen wird und es

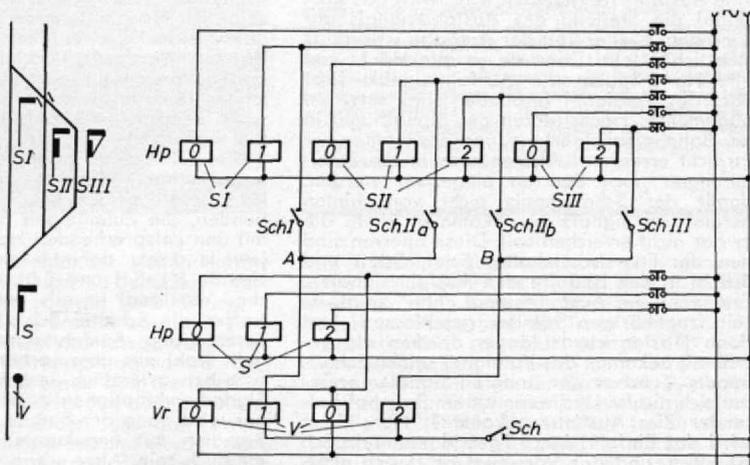


Abb. 1. Schaltung für die Kombination eines (gemeinsamen) Vorsignals im Zuge der Einfahrt mit mehreren Ausfahrtsignalen. Erläuterung siehe Text. – Sch II a u. Sch II b sind die mit dem Hp1- bzw. Hp2-Antrieb von S II gekuppelten Schalter.

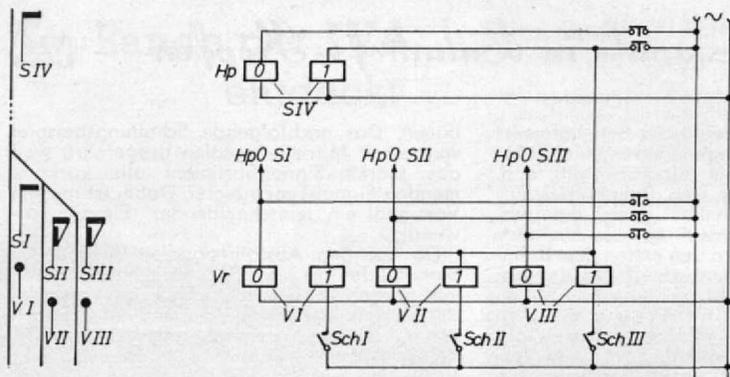


Abb. 2. Kombination mehrerer Vorsignale (an den Ausfahrten) mit einem Streckensignal. Erläuterung siehe Text. VI, VII u. VIII sind die jeweils direkt vor den Ausfahrtsignalen S I, S II und S III stehenden Vorsignale.

soll die jeweilige Stellung der Ausfahrtsignale S I, S II oder S III anzeigen, wenn S „Frei“ zeigt.

Und hier die Lösung dieser Aufgaben: Wenn das Einfahrtsignal S auf „Freie Fahrt“ steht, wird der in dem Signal eingebaute Schalter Sch (sonst als Fahrstromschalter verwendet) geschlossen. Dieser Schalter liegt im Zuge des Anschlusses an die neu eingelötete Rückführung (gelbes Kabel) der Spulen für Vr 1 und Vr 2! Nur bei geschlossenem Schalter S wird also das Vorsignal V geöffnet werden können: Teil eins der Aufgabe ist erfüllt! Die Zuleitungen für die Vr 0-Spulen (blaues Kabel mit rotem Stecker) werden mit der entsprechenden Zuleitung für die Hp 0-Spule des Signals S verbunden; wird das Signal S auf „Halt“ (Hp 0) gestellt, so nimmt auch das Vorsignal V die Stellung Vr 0 ein: Die zweite Bedingung ist erfüllt! Die Zuleitungen für die Vr 1- und die Vr 2-Spulen werden mit den entsprechenden Zuleitungen der Signale S I, S II und S III verbunden; wenn das Einfahrtsignal S offen, d. h. Schalter Sch geschlossen ist und eine Ausfahrt freigegeben wird, wird das Vorsignal die Stellung des Ausfahrtsignals ankündigen: Dritter Teil der Aufgabe ist erfüllt! Wirklich? Nein! Denn da ja alle Hp 1- und alle Hp 2-Spulen der Ausfahrtsignale jetzt über das Vorsignal verbunden sind, setzt ein allgemeines Hochstrecken der Signalfügel in der Bahnhofsausfahrt ein, und das wollten wir ja nicht erreichen! Also müssen in die Zuleitungen noch Sperren eingebaut werden, damit der Schaltimpuls nicht von „hinten herum“ an Signale herankommen kann, die er gar nicht erreichen soll. Diese Sperren sind nun die Fahrstromschalter Sch I, Sch II und Sch III in den betreffenden Ausfahrtsignalen. Erst wenn ein Ausfahrtsignal „Frei“ zeigt, ist sein zugehöriger Schalter geschlossen; erst dann (Tasten etwas länger drücken als gewohnt!) bekommt das Vorsignal seinen Schaltimpuls – und an den anderen Signalen ereignet sich nichts! Und wenn ein im Bahnhof haltender Zug Ausfahrt bekommt? Nun, dann wird das Einfahrtsignal S geschlossen sein, Sch ist offen, und das Vorsignal rührt sich nicht.

Wer auf die Fahrstromschalter der Signale nicht verzichten kann oder mag, weil er sie für Zugbeeinflussung, Rückmeldung oder andere Schaltaufgaben benutzt, wird sich wohl oder übel damit helfen müssen, daß er den Signalspulen eines der handelsüblichen Relais von Märklin, Fleischmann, Trix, Conrad oder Faller parallel schaltet, wobei wohl den Relais mit mehreren Umschaltern der Vorzug zu geben ist, weil dann genügend Kontakte für andere Schaltaufgaben freibleiben. Natürlich lassen sich beliebig viel weitere Ausfahrtsignale anschließen; die entsprechenden Zuleitungen werden an die Punkte A bzw. B in der Abb. 1 gelegt.

Und nun die Umkehrung dieser Schaltung: Steht nämlich das dem Bahnhof folgende Streckenblocksignal nur auf Vorsignal-Hauptsignal-Abstand von den Ausfahrtsignalen entfernt, dann steht vor jedem Ausfahrtsignal ein Vorsignal, von denen jeweils nur jenes die Stellung des Streckenblocksignals ankündigt, das vor dem „Frei“ zeigenden Ausfahrtsignal steht. Auch diese Signalkombination finden wir häufig beim großen Vorbild. Wie Abb. 2 zeigt, ist das schaltungstechnische Prinzip fast das gleiche wie bei der Bahnhofs-einfahrt. Wieder müssen die Rückleitungen der Spulen in den Vorsignalen getrennt werden. Diesmal ist es sogar noch etwas einfacher, weil hier wohl meist nur die einfachen Vorsignale für die Signalbilder Vr 0/Vr 1 in Frage kommen.

Die Zuleitungen aller Vr 1-Spulen werden zusammengefaßt und mit der Zuleitung für die Hp 1-Spule des Streckenblocksignals S IV verbunden, die Zuleitungen für die Vr 0-Spulen mit den entsprechenden Hp 0-Zuleitungen der jeweils direkt dahinter stehenden Ausfahrtsignale S I, S II und S III. Die Auswahl, welches Vorsignal jeweils betätigt werden soll, treffen die Schalter Sch I bis Sch III der entsprechenden Ausfahrtsignale. Alles weitere geht wohl aus dem vorher Gesagten hervor.

Selbstverständlich lassen sich auch beide Signalkombinationen miteinander vereinigen, nur wird dann der Einbau von Hilfsrelais bei Signalen mit ungekoppelten Flügeln unvermeidlich sein. Aber schon wegen des unzöl-

Mit guter „Straßenlage“:

Die neue Fleischmann V 100

Gerade noch rechtzeitig vor Redaktionsschluß rollte uns eines der ersten serienmäßigen Exemplare der Fleischmann-V 100 auf den Redaktionstisch und wir konnten so die ersten Fahrversuche damit unternehmen. Vor allem aber können wir Ihnen dieses Modell nun auch bildlich noch etwas eingehender vorstellen, nachdem es im Messebericht diesbezüglich etwas zu kurz kam.

Unsere ersten Fahrversuche ergaben, daß auch die Serienausführung gleich gute Fahreigenschaften aufzuweisen hat wie das seinerzeitige Messmuster. Auch bei größeren Geschwindigkeiten liegt die Lok „wie ein Brett“ auf dem Kurvengeleis. Das ist wohl auf den tief im Treibdrügestell gelagerten Motor und das leichte Kunststoffgehäuse zurückzuführen (tiefe Schwerpunkt-lage!). Obgleich die maximale Fahrgeschwindigkeit (bei 12 Volt umgerechnet etwas über 200 km/h) weit über der des Vorbildes liegt, läßt sich die Lok auch recht langsam steuern ohne zu mucken. Das ist besonders wichtig, denn die V 100 2181 gehört ja zu den Mehrzweckloks dieser Baureihe und kann folglich auch im Rangierdienst eingesetzt werden. Die hohe Betriebsnummer 2181 besagt übrigens, daß der Prototyp dieses Modells zu den stärkeren Loks der Baureihe V 100 mit 1350 PS gehört (Betriebsnummern 2001–3999), im Gegensatz zur Trix-Version



V 100 1009, die die 1100 PS-Loks (Betriebsnummern 1001–1999) zum Vorbild hat.

– Das Fahrergerüst ist sehr gering, ja, für die Nachbildung einer Diesel-Lok schon fast zu gering.

Pluspunkte verdient auch die Detaillierung. So haben z. B. die Stirnfenster des Führerstandes wie beim Vorbild unterschiedliche Rahmen: schwarz für das (beim Vorbild in Gummi gelagerte) feste Fenster, silbern für das (in Metallrahmen gefaßte) Ausstellfenster (s. Bild oben). In die Scheiben sind auch die Scheibenwischer mit eingeformt (die man sich zwecks bessere Sichtbarkeit ggf. noch etwas dunkel einfärben kann). Auch die feine und reichhaltige Detaillierung der Drehgestelle, der Pufferbohlen und des Lokrahmens dürfte kaum Wünsche offen lassen. Die Trifffläche des Umlaufbleches hat sogar „Gleitschutz-noppen“.

Das Gehäuse läßt sich nach dem Lösen einer Schraube an der Unterseite der Lok leicht abnehmen und bietet ggf. auch Platz für die Unterbringung eines Umschaltrahmens, wenn die Lok auf Wechselstrombetrieb umgestellt werden soll. (Der Gleichrichter für den automatischen Lichtwechsel ist dann ggf. durch einen stärkeren zu ersetzen, der zusätzlich noch den Motorstrom gleichrichten kann). Nachdem Fleischmann – wie im Messebericht bereits erwähnt – nunmehr den Maßstab auf etwa 1:85 reduziert hat, paßt die V 100 auch optisch recht gut zu Fahrzeugen anderer Bahnen, die im Maßstab 1:87 gehalten sind.

Hinsichtlich der allgemeinen Auslieferung erhielten wir von der Firma Fleischmann den Bescheid (wir zitieren wörtlich): „... daß wir unsere Neuheiten nicht vor Ende September frühestens gänzlich ausgeliefert haben werden, und daß eine Nachfrage beim Lieferwerk danach zwecklos sei.“



len Bildes der hintereinander stehenden Signale sollte man hier nicht mit dem Gelde geizen, ganz abgesehen von der Vorbildtreue!

Die Vorsignale in der Bahnhofsabfahrt sind übrigens nicht direkt an das tatsächliche Vorhandensein eines Streckenblocksignals gebunden. Auf der bald hinter dem Bahnhof in einem Tunnel verschwindenden oder sonstwie nicht direkt einzusehenden, „in die Ferne“ führenden Strecke steht bestimmt eines – man sieht's nur nicht! So werden die Vorsignale

zum Trick einer quasi-optischen „Anlagenverlängerung“. Schaltungsmäßig bleibt dabei alles beim alten – nur das Streckenblocksignal entfällt mit Ausnahme der Taste für Hp 1.

Abschließend sei noch gesagt, daß sich diese Schaltungen natürlich auch verwenden lassen, wenn die Signale durch den Zug oder durch irgendeine Automatik gesteuert werden. An die Stelle der Drucktasten treten dann Gleiskontakte o. ä. Und nun „Freie Fahrt“ zum Einbau von Vorsignalen und viel Spaß dabei!

Mit guter „Straßenlage“:

Die neue Fleischmann V 100

Gerade noch rechtzeitig vor Redaktionsschluß rollte uns eines der ersten serienmäßigen Exemplare der Fleischmann-V 100 auf den Redaktionstisch und wir konnten so die ersten Fahrversuche damit unternehmen. Vor allem aber können wir Ihnen dieses Modell nun auch bildlich noch etwas eingehender vorstellen, nachdem es im Messebericht diesbezüglich etwas zu kurz kam.

Unsere ersten Fahrversuche ergaben, daß auch die Serienausführung gleich gute Fahreigenschaften aufzuweisen hat wie das seinerzeitige Messmuster. Auch bei größeren Geschwindigkeiten liegt die Lok „wie ein Brett“ auf dem Kurvengeleis. Das ist wohl auf den tief im Treibdrügestell gelagerten Motor und das leichte Kunststoffgehäuse zurückzuführen (tiefe Schwerpunkt-lage!). Obgleich die maximale Fahrgeschwindigkeit (bei 12 Volt umgerechnet etwas über 200 km/h) weit über der des Vorbildes liegt, läßt sich die Lok auch recht langsam steuern ohne zu mucken. Das ist besonders wichtig, denn die V 100 2181 gehört ja zu den Mehrzweckloks dieser Baureihe und kann folglich auch im Rangierdienst eingesetzt werden. Die hohe Betriebsnummer 2181 besagt übrigens, daß der Prototyp dieses Modells zu den stärkeren Loks der Baureihe V 100 mit 1350 PS gehört (Betriebsnummern 2001–3999), im Gegensatz zur Trix-Version



V 100 1009, die die 1100 PS-Loks (Betriebsnummern 1001–1999) zum Vorbild hat.

– Das Fahrergerüst ist sehr gering, ja, für die Nachbildung einer Diesel-Lok schon fast zu gering.

Pluspunkte verdient auch die Detaillierung. So haben z. B. die Stirnfenster des Führerstandes wie beim Vorbild unterschiedliche Rahmen: schwarz für das (beim Vorbild in Gummi gelagerte) feste Fenster, silbern für das (in Metallrahmen gefaßte) Ausstellfenster (s. Bild oben). In die Scheiben sind auch die Scheibenwischer mit eingeformt (die man sich zwecks bessere Sichtbarkeit ggf. noch etwas dunkel einfärben kann). Auch die feine und reichhaltige Detaillierung der Drehgestelle, der Pufferbohlen und des Lokrahmens dürfte kaum Wünsche offen lassen. Die Trifffläche des Umlaufbleches hat sogar „Gleitschutz-noppen“.

Das Gehäuse läßt sich nach dem Lösen einer Schraube an der Unterseite der Lok leicht abnehmen und bietet ggf. auch Platz für die Unterbringung eines Umschaltrahmens, wenn die Lok auf Wechselstrombetrieb umgestellt werden soll. (Der Gleichrichter für den automatischen Lichtwechsel ist dann ggf. durch einen stärkeren zu ersetzen, der zusätzlich noch den Motorstrom gleichrichten kann). Nachdem Fleischmann – wie im Messebericht bereits erwähnt – nunmehr den Maßstab auf etwa 1:85 reduziert hat, paßt die V 100 auch optisch recht gut zu Fahrzeugen anderer Bahnen, die im Maßstab 1:87 gehalten sind.

Hinsichtlich der allgemeinen Auslieferung erhielten wir von der Firma Fleischmann den Bescheid (wir zitieren wörtlich): „... daß wir unsere Neuheiten nicht vor Ende September frühestens gänzlich ausgeliefert haben werden, und daß eine Nachfrage beim Lieferwerk danach zwecklos sei.“



len Bildes der hintereinander stehenden Signale sollte man hier nicht mit dem Gelde geizen, ganz abgesehen von der Vorbildtreue!

Die Vorsignale in der Bahnhofsabfahrt sind übrigens nicht direkt an das tatsächliche Vorhandensein eines Streckenblocksignals gebunden. Auf der bald hinter dem Bahnhof in einem Tunnel verschwindenden oder sonstwie nicht direkt einzusehenden, „in die Ferne“ führenden Strecke steht bestimmt eines – man sieht's nur nicht! So werden die Vorsignale

zum Trick einer quasi-optischen „Anlagenverlängerung“. Schaltungsmäßig bleibt dabei alles beim alten – nur das Streckenblocksignal entfällt mit Ausnahme der Taste für Hp 1.

Abschließend sei noch gesagt, daß sich diese Schaltungen natürlich auch verwenden lassen, wenn die Signale durch den Zug oder durch irgendeine Automatik gesteuert werden. An die Stelle der Drucktasten treten dann Gleiskontakte o. ä. Und nun „Freie Fahrt“ zum Einbau von Vorsignalen und viel Spaß dabei!

Die IVA-Anlage des MEC-Bremen

In Halle 5 auf der IVA ist die Nachbildung eines (halben) großen See-Frachtschiffes aufgebaut und in einem der Laderäume befindet sich auch eine große Modellbahn-Anlage in Baugröße H0, die vom MEC Bremen in rund 6jähriger Bauzeit errichtet wurde. Mit dieser Anlage soll der Güterumschlag im Hafen von Bremen demonstriert werden. Verständlicher Weise hat man sich dabei auf einen markanten Ausschnitt des Bremer Hafengebietes beschränkt, denn eine vollständige Nachbildung hätte selbst den in einem Schiffsladeraum zur Verfügung stehenden Platz nicht ausreichen lassen. Die Größe der Anlage ist immerhin 10 x 4 m. Insgesamt sind etwa 200 m Gleise und etwa 120 (Nemec-)Weichen aller Art verlegt. Dargestellt ist das Gebiet des „Weserbahnhofes“, des Europahafens und ein Teil des Überseehafens. Diese drei Objekte sind auch die Hauptpunkte für den Güterumschlag.

Vom Besuchergang aus gesehen befindet sich der Weserbahnhof in der hinteren linken Ecke der Anlage. In Wirklichkeit ist seine Aufgabe, alles aus dem Hinterland des Hafens kommende Einzel-Stückgut zu sammeln, also alle zunächst noch nicht nach Bestimmungsorten sortierten Kisten, Säcke, Fässer usw., die per Bahn, Lkw oder mit Binnenschiffen ankommen. In den Hallen dieses Bahnhofes (er heißt „Weserbahnhof“, weil er direkt an der Weser liegt) werden diese Güter nach Bestimmungsorten sortiert und zu Waggonladungen zusammengestellt. Diese „Richtungswaggons“ werden dann vom Weserbahnhof zum „Zollausschluß“-Bahnhof (Gleisanlage in der Mitte der Anlage) „verschoben“ und von dort zu den Anschlußgleisen am jeweiligen Hafenbecken, wo der „Richtungsdampfer“ festgemacht hat. Der „Zollausschluß-Bahnhof“ ist bereits zollrechtliches Ausland bzw. „Niemandland“.



Abb. 1. Ein besonderer Blickpunkt auf der etwa 40 qm großen Anlage sind die insgesamt 13 Schiffmodelle (Überseeschiffe, Schuten und Schlepper) im M 1 : 100. Sie sind „see-tüchtig“ und schwimmen auch auf der Modellanlage in richtigem Wasser. Die Kräne an den Kaianlagen wurden von Mitgliedern des MEC nach Originalplänen gebaut.

Abb. 2 (rechts). Diese Luftaufnahme macht deutlich, daß 4 m Tiefe für eine H0-Anlage schon ein recht imposantes Maß sind. Im Hintergrund das Becken des Europa-Hafens, in der Mitte die Gleise des Zollausschluß-Bahnhofes. Im Vordergrund sind die beiden Kibri-Brücken und die Baustelle des Titelbildes zu erkennen.