



Die MEC 01 - Vereinsanlage.



Die Geschichte unserer Vereinsanlage beginnt im damaligen Ausbesserungswerk (AW) Nürnberg der Deutschen Bundesbahn am Beginn der 1980er Jahre. Damals konnten wir aus der zur Verschrottung bereit stehenden 220 027 (V 200 027) einen Führerstand mit allen dazugehörigen Instrumenten ausbauen.

Nach einer längeren Denk- und Umbauphase entstand daraus das Führerpult unserer MEC 01 Vereinsanlage. Die Anlage hat die Abmessungen 255 cm x 200 cm (ohne Module) und ist zum Transport in der Mitte teilbar. Die Kompaktheit der Anlage ist der

guten Einsichtbarkeit geschuldet. Muss doch der Lokführer "seine" Lok auf der gesamten Fahrstrecke verfolgen können. Thema ist eine Nebenbahn in Oberfranken während der Epoche 3.

Aus Gründen der Betriebssicherheit ist die Anlage mit Märklin K-Gleisen ausgestattet, insgesamt sind 18m Gleis, größtenteils einsehbar, verlegt. Die gesamte Anlage wird mit 2-Leiter-Gleichstrom betrieben. Außerhalb der Anlage befindet sich ein dreigleisiger Abstellbahnhof, der von oben mit Fahrzeugen bestückt werden kann. Bei der Landschaftsgestaltung wurde Wert auf Vorbildtreue gelegt, aus diesem Grund sind nur wenige, aber maßstäbliche Häuser vorhanden.

Sie entstanden teilweise aus Bausätzen (z.B. die Kibri Güterhalle Münchberg) oder im Eigenbau, wie das Gasthaus "Alt Alsenberg", dessen Vorbild in Hof stand, allerdings in der Zwischenzeit abgerissen wurde. Alle Lokomotiven sind mit Faulhabermotoren und geänderten Getrieben ausgerüstet, so dass vorbildgerechte

Höchstgeschwindigkeit und extreme Langsamfahrten kein Problem sind. Alle Triebfahrzeuge werden nach wie vor analog gefahren, die Weichen werden konventionell mittels Taster vom Stellwerk geschaltet.



Gesteuert wird die Anlage mittels eines umgebauten Originalführerstandes der V 200 027. Während der zweijährigen Umbauzeit wurde der Führerstand mit einer Elektronik ausgerüstet die alle wichtigen Funktionen des Vorbildes wiedergibt. So sind der Fahrschalter, die Sicherheitsfahrerschaltung (Sifa), das Führerbremssventil, die Zusatzbremse, alle Bremsdruckmanometer, sowie der Tacho und die Indusi funktionsfähig. Zur Geschwindigkeitssteuerung wird eine modifizierte Regelplatine der Fa. Gebhardt, Röslau eingesetzt. Diese Platine verarbeitet die eingehenden Steuerimpulse des Fahrschalters, des Führerbremssventils und der Zusatzbremse, so dass ein



vorbildgerechtes Fahren und Bremsen ermöglicht wird. Alle weiteren für den Betrieb des Führerstandes notwendigen Platinen sind vereinseigene Entwicklungen.

Um das richtige Feeling einer großen Lok zu erreichen ist der Führerstand mit Sound ausgerüstet. In einem Speicherbaustein wurden die Originalgeräusche der V 100 1023 hinterlegt um von den Steuerimpulsen des Führerstandes aktiviert zu werden. Mit nur ein klein bisschen Fantasie hat man beim Starten des Diesels den Eindruck selbst am Fahrschalter einer richtigen Lok zu sitzen.

Aber nicht nur der Führerstand unserer Vereinsanlage entspricht dem Vorbild, sondern die gesamte Betriebsabwicklung wird vorbildorientiert durchgeführt. Für den Betrieb sind mindestens Lokführer, Fahrdienstleiter und Rangierleiter (u.a. auch Rangierer) notwendig. Durch das Personal werden dann die Betriebsabläufe so gezeigt wie sie auch bei der Deutschen Bundesbahn stattfanden, d. h. mit allen Rangiersignalen, Rangiermanövern und Befehlen. Da auch Sifa und Indusi "scharf" sind, muss der Lokführer alle Signale beachten, wenn er nicht mittels Zwangsbremmung gestoppt werden will. Bei Fahrbetrieb wundern sich die Zuschauer oft, was auf einem Bahnhof mit nur 2 Durchgangsgleisen und 3 Abstellgleisen für ein Rangierbetrieb möglich ist: Das Freiladegleis muss bedient werden, an der Holzrampe steht ein "Kbs" zur Abholung bereit und die Zuglok des eben eingefahrenen Personenzuges muss auch noch umgesetzt werden. Hier zeigt sich auch der Vorteil des Märklinsystems: Betriebssicherheit. Auch wenn von manchen Zuschauern als "Zahnradbahn" belächelt, ist es ein Genuss, wenn eine V 36 ihre Güterwagen im Kriechtempo über die Weichen an die Ladestraße schiebt, wo der Rangierer sie mittels Kupplungsbügel von Hand ein- oder auskuppelt.



Es wurden Märklin-Weichen mit beweglichen Herzstücken eingebaut, die nachträglich polarisiert worden sind, um bei Kriechfahrten eine höchstmögliche Stromaufnahme zu garantieren. Alle elektromagnetischen Antriebe sind mittlerweile gegen motorische getauscht worden. Gleiches gilt für die beweglichen Herzstücke die in der Zwischenzeit ausgebaut wurden, um die Weichen als "normale" schlanke Weichen zu verwenden. Inzwischen bietet Märklin schlanke Weichen ohne bewegliche Herzstücke an.

Das Rangiermodul: "Die Papier- und Zellstofffabrik Bärenfels"



Als Ergänzung zu unserer Vereinsanlage mit dem Führerstand der V 200 entstanden in der Vergangenheit verschiedene Ergänzungs- und Erweiterungsmodule - vorwiegend - mit ländlichen Motiven. Warum nun eine Papier- und Zellstofffabrik? Die Antwort ist eigentlich ganz einfach: Die große Vielzahl an verschiedenen Waren, die angeliefert und wieder abtransportiert werden müssen bedingen ein hohes "Frachtaufkommen" und viele verschiedene Wagentypen: G-Wagen im Versand von Fertigprodukten und im Eingang für Zulieferteile, Kessel- und Säuretopfwagen für die im Fertigungsprozess benötigten Säuren,

Laugen und Chlor, O-Wagen für Kohle (Kesselhaus), Silowagen für Asche und nicht zuletzt Rungenwagen für Material- und Maschinenlieferungen.

Ein wenig Technik zur Papier- und Zellstofffabrik Bärenfels:

Eingesetzt werden auf dem nur rund 1,1 m² großem Industriemodul zwei Lokomotiven (Dampflok T3 von Fleischmann und Bfl Dampfspeicherlok von Liliput), die im Roco-Digitalbetrieb auf Märklin K-Gleisen (aus der Restekiste) gefahren werden. Alle Lokomotiven, aushilfsweise - im Ausstellungsbetrieb - ist auch eine Cfl Dampfspeicherlok von Liliput im Einsatz, sind mit Schleifer ausgerüstet um einen reibungslosen Ausstellungseinsatz zu gewährleisten. Da die Werkslokomotiven "Nicht auf DB zugelassen" sind und somit die Anschlussbahn nicht verlassen dürfen (was aufgrund des unterschiedlichen Stromsystems der Hauptanlage nur bedingt möglich ist) entwickelt sich ein am Vorbild orientierter Einsatz. Das Anschlussgleis zur Papier- und Zellstofffabrik ist auf 3-Leiter-Gleichstrom umschaltbar damit die "DB-Lok" die Wagen zustellen kann. Um einen interessanten Rangierablauf im Werksgelände zu ermöglichen, gibt es insgesamt 10 Ladestellen, die teilweise nur über Spitzkehren und komplizierte Rangiermanöver erreichbar sind. Ein guter "Rangierer" benötigt hierzu rund 30 Minuten, weniger "geübte" Vereinsmitglieder sind nach rund einer Stunde noch nicht fertig! Alle Weichen sind handbedient und auch die Kibri-Wagendrehzscheibe die mit Punktkontakten ausgerüstet wurde wird wie in der Wirklichkeit mit der Hand gedreht. Die Gebäudemodelle stammen von Kibri (Farbenfabrik, 2 x Brauerei), Vollmer (Industrienebengebäude, Kühlturm), Faller (Kesselhaus), Auhagen (Industrienebengebäude) sowie aus der Bastelkiste. Alle Bausätze wurden miteinander kombiniert, verfeinert und gealtert ("Kitbashing"). Das Industriemodul Papier- und Zellstofffabrik Bärenfels bildet mit dem Bahnhof Bärenfels und den Anschlüssen Spedition Stark und Raitel GmbH & Co. KG Fette und Schmierstoffe eine Funktionseinheit.

Vom Verein wird auch die "Höllentalbahn", eine Schauanlage der ehemaligen Verbindung Marxgrün - Hölle - Lichtenberg (- Lobenstein) im Frankenwald-Infozentrum im ehemaligen Bahnhof Lichtenberg betreut.

© Dieter West, Volker Seidel

MEC 01 Ausstellungsanlagen

Seit mittlerweile fast 35 Jahren bauen und betreuen die Münchberger Eisenbahnfreunde Modellbahnanlagen. Waren es am Anfang eher kleinere Anlagen, erinnert sei an die vielen Bierdeckelanlagen oder an "Lummerland" (eine kleine N-Anlage), sind es in der Zwischenzeit mehrere Anlagen, die vom MEC 01 gebaut wurden und teilweise für Ausstellungen vorgehalten werden.

Die Ausstellungsanlagen der Münchberger Eisenbahnfreunde sind transportabel und können, teilweise in Kisten verpackt, mittels Transporter oder Lkw zu den jeweiligen Veranstaltungsorten gebracht werden. Auf diesem Wege wurden bereits mehrere regionale und überregionale Ausstellungen und Messen besucht. U.a. waren wir zu Gast bei den Eisenbahnfreunden Steinachtalbahnhof-Coburg e.V., der AG Verkehrsgeschichte Schleiz, den Eisenbahnfreunden Kulmbach, dem Modellbahnclub "Orlabahn" e.V. Pößneck und der IG Traditionslokomotive 58 3047 e.V. in Glauchau. 1985 und 2007 waren wir auf der Consumenta in Nürnberg, 1986 auf der INTERMODELLBAU in Dortmund, 1995 auf der Messe Stuttgart, 1999 auf der Faszination Modellbau Sinsheim und 2009 auf der 2. US-Modellbahn-Convention in Deutschland.

Wir wollen Ihnen nun zwei unserer Modellbahnanlagen vorstellen:

Die Winteranlage

in 1:160 durch den Schnee



Mit viel Liebe zum Detail wurde unsere Winterlandschaft "eingeschneit". Mit Hilfe eines unterirdischen Abstellbahnhofes können mehrere Züge auf die Reise in die Epoche 3 der Deutschen Bundesbahn geschickt werden.

Die Spur Z US-Anlage

der "Wilde Westen" in 1:220



Für viele US-Amerikaner der Traum schlechthin, die US-Anlage in Spur Z. Sie ist 3 Meter lang und 2,5 Meter tief. Die Züge rollen halbautomatischen Betrieb.

Weiter Anlagen und viele Informationen finden Sie unter: www.mec01.muenchberg.de