

Die ganze Sicherungstechnik ist abgesehen von der digitalen Ansteuerung noch recht konventionell, alle Abhängigkeiten werden über bistabile Doppelpulenrelais hergestellt, auch die Verknüpfung der Weichenstellung mit den passenden Signalbildern sowie die Vorsignalesteuerung. Die Leittechnik wird dann aber in den alten Märklin-Memory-Fahrstrassenstellpulten abgebildet, die die einzelnen Elemente zu Fahrstrassen verknüpfen und auch gegenseitig verriegeln. Die Schaltung der Nebenbetriebe wie Strassen-, Gleisfeld- und Hausbeleuchtung, Geräusche, Seilbahn usw. erfolgt noch völlig konventionell. Total wurden etwa 1,5 km Litze der Größen 0,75 mm², 0,5 mm² und 0,14 mm² verlegt, wobei da auch die vielen Steuerkabel der Signalabhängigkeiten und die Blockautomatik ausschlaggebend waren. Auf Tastendruck ist neben dem rein manuellen Betrieb auch ein ASB (automatischer Signalbetrieb, heutzutage «Zuglenkung starr») möglich. Die Weichen im verdeckten Bereich werden durch Märklin-Magnete gestellt, deren Endabschaltung überbrückt wurde (die wird im Laufe der Zeit nach meiner Erfahrung unzuverlässig). Im sichtbaren Bereich werden die Weichen über Tillig-Unterflurmotoren, die Exemplare von Weichen-Walter über FULGUREX-Antriebe gestellt, die auch die Polarisierung der Flügelschienen übernehmen.

Alle Signale stammen von Schneider und wurden optisch verbessert, vor allem wurde die Rückseite gegen das Durchleuchten ab-



Der erst 1970 gebaute Aussenperron 3 aus der Blickrichtung der alten Staatsstrasse.

gedichtet. Sie erhielten alle eine Tafel mit der Signalbezeichnung gemäss Original. Teilweise wurden passende Signale auch massgeschneidert aus Bausätzen erstellt, so z. B. das innere Asig F1,4, oder die an einem Fahrleitungsjoch hängenden Asig B12 und B13. Die Hilfs- und Abfahrtssignale sind Ruco-Attrappen. Die Signalbrücken entstanden aus Faller- und Vollmer-Plastik-

profilen. MicroScale wäre zwar um einiges modellgetreuer gewesen, aber leider auch finanziell aufwendiger. Die für das Do67-Stellwerk nötigen Zwergsignale sind allerdings aus Kostengründen nur Dummys von Ruco. Irgendwann in ferner Zukunft gibt es da mal etwas Funktionierendes. Modellbahnanlagen werden eben nie fertig.

Der komplette verdeckte Gleisbereich wird über ein einfaches Gleisstromkreissystem überwacht. Dabei wird wie beim Mittelleiterystem üblich eine isolierte Ausenschiene durch die Radsätze überbrückt, und eine angeschlossene LED leuchtet auf. Durch die recht feine Unterteilung der Gleisabschnitte in den Schattenbahnhofgruppen kann die Position der Fahrzeuge ziemlich genau bestimmt werden – was für das Bestellen in der Kopfgleisgruppe sehr hilfreich ist. Nicht alle Fahrzeuge haben nicht isolierte Wechselstromachsen. LS-Models-Wagen z. B. laufen auch mit ihren feineren Spurkränzen problemlos über sorgfältig verlegte K-Gleise. Man muss halt nur aufpassen, dass das letzte Fahrzeug im Zug die Besetzanzeige auslöst.



Der Basler Teil des EC «Monteverdi» bestehend aus UIC-Z-Wagen der FS mit dem Ziel Venedig.