

Die Gleis- bauer rücken an

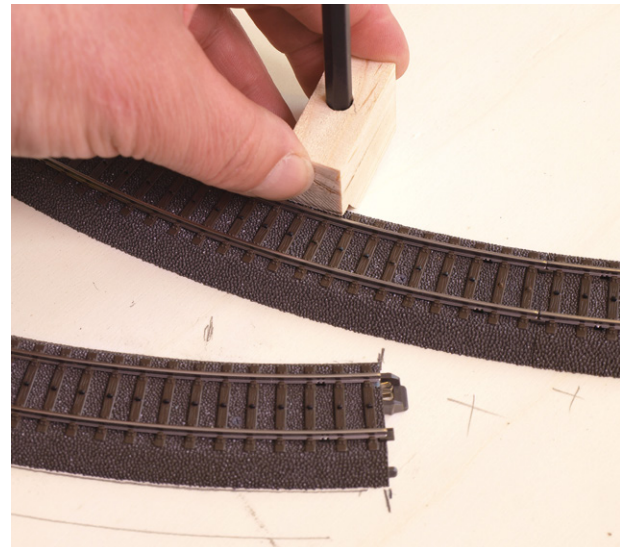
Den Spantenunterbau haben wir bereits erfolgreich gezimmert. Damit ist der Weg frei für die nächste Schicht: Wir richten die Fahrtrassen, die Bahnofsplatte und weitere Flächen her, altern und montieren die H0-Gleise und testen die neu aufgebauten Strecken im ausführlichen Probebetrieb.







Fertig angezeichnet: Seitlich entlang der Gleise verlaufen die Schnittkanten. Auch der Bahnhofsbereich samt abzweigender Straße ist bereit für die Stichsäge.



Große Erleichterung: Die Lehre hält den Bleistift stets in richtiger Entfernung zum Gleis.

In einer Bastelkiste sammelt sich über die Zeit so einiges an. Zu den Vorbereitungen des Aufbaus der pfiffigen Kleinanlage gehörte daher natürlich der ausführliche Blick in die Bastelkiste, was sich dort noch an verwendbarem Gleismaterial finden lassen würde. Es war eine freudige Überraschung: Viele überzählige Gleisstücke fanden sich dort, manche schon mit Farbe gealtert, aber alle noch in Ordnung. Das ist das Schöne am C-Gleis: Da verbiegt sich nichts, es altert nicht und kann daher, zum Beispiel bei einem Abbruch der Anlage, leicht wiederverwendet werden. Also alles zusammengesucht, noch einige Dinge dazugekauft und schon kann es losgehen!

Aufbau der Gleistrassen

Wir besorgen uns im Baumarkt eine acht Millimeter starke Sperrholzplatte mit den Außenmaßen der Anlage, also 135 x 100 Zentimeter. Hier genügt die billigste Ausführung, beispielsweise mit einer Oberfläche aus Pappelfurnier. Gemäß unserer Planung werden nun die Gleisstücke zusammengesteckt und auf der Platte aufgelegt. Anschließend bitte die Maße mit dem fertigen Unterbau vergleichen, ob es auch wirklich passt. Wir mussten hier geringfügig anpassen, da gerade bei den ganz kompakten Anlagen die Planung mit Spanten nie ganz passgenau ausfällt. Das macht aber überhaupt nichts, da muss man halt basteln! Wenn dann schließlich alles passt, werden die Gleise mit ein paar Gleisschrauben (Art. 74990) fixiert und der Gleisverlauf mit Bleistift angezeichnet.

Zum Anzeichnen der Schnittkanten entlang der Trassen haben wir uns eine kleine Lehre gebastelt, in die ein Bleistift eingesteckt wird. Man führt diese am Schienenprofil entlang und erhält so ganz einfach eine saubere Linie zum Sägen. Entsprechend unserem Endzustandsplan werden auch die Straßen und der Bahnhofsbereich auf die Platte gezeichnet. Anschließend kommt die elektrische Stichsäge zum Einsatz. Mit ihr schneiden wir die Trassenbretter samt Bahnhofsplattform und Straßen aus. Dann geht es ans Einbauen der Trassen. Währenddessen kann man sehr deutlich erfahren, dass auch die genaueste Planung in den meisten Fällen ihre Tücken aufweist – ohne Nachschneiden geht es eben nicht. Was dafür aber genau passt, ist die

Höhenplanung. Die ist zwar sehr knapp geraten, um die Steigung auf maximal drei Prozent begrenzen zu können, aber 7,5 Zentimeter Höhenunterschied zwischen den Trassen genügen für den Dampf- und Dieselbetrieb.

Hier und da musste beim Aufbau des Prototyps mit kleinen gebogenen Viertelgleisstücken (Art. 24107) getrickst werden, damit die Gleislage auch wirklich genau sitzt. Am Schluss aber lag die Strecke „genau wie geplant“ auf der Trasse. Zwei Waggons dienten beim Zusammenfügen immer wieder als Lehre, um die ausreichende Höhe sicherzustellen und eventuelle Stolperschwellen auszuschließen.

Bereits in diesem Stadium benötigen wir die eingeplanten Brücken von Noch. Denn die Trassen müssen bereits jetzt abgeschnitten werden. Da im Kurvenbereich kein Platz für eine Stütze ist, müssen die beiden gebogenen Brücken zusammengeklebt werden, zum Beispiel mit UHU Plast. Hierzu beide Teile mit Klebstoff bestreichen, circa zehn Sekunden ablüften und dann fest zusammenpressen. Nach rund fünf Minuten sind die beiden Brücken fest verbunden.

Aus den anfallenden Sperrholzresten können nun noch zusätzliche Spanten geformt und eingesetzt werden. Mit der Bandsäge absolut kein Problem, in Sekundenschnelle sind die Holzstücke passgenau ausgesägt. Fixiert werden diese dann zum Beispiel mit Heißkleber. Mit diesen kleinen Zusatzspanten lässt sich die Geländeform noch besser wie gewünscht modellieren.

Elektroanschluss

Bevor wir nun die Gleisstücke fixieren, müssen noch die Elektroanschlüsse angebracht werden. Die Halteabschnitte vor den Signalen werden mit den Mittelleiterisolierungen (Art. 74030) erstellt. Für jeden dieser nun stromlosen Abschnitte muss jeweils ein Anschlusskabel (rot) für den Mittelleiter angelötet werden. Die Kabel für den Fahrstrom schließen wir auf dieselbe Weise an. Hierzu bitte einen handelsüblichen LötKolben verwenden, bei dem sich die Temperatur der Lötspitze regulieren lässt. Mit einem entsprechend guten Lötzinn mit Flussmittel →



Nur 7,5 Zentimeter Höhenunterschied: Innerhalb des späteren Tunnels, kurz vor Spant C, verläuft die Straße sehr knapp über dem äußeren Gleis. Der Vorteil: Die Steigung der Gleisstrecken bleibt auf maximal drei Prozent begrenzt.



Die Lehre im Profil: Aus Holzresten ist sie schnell gebastelt.



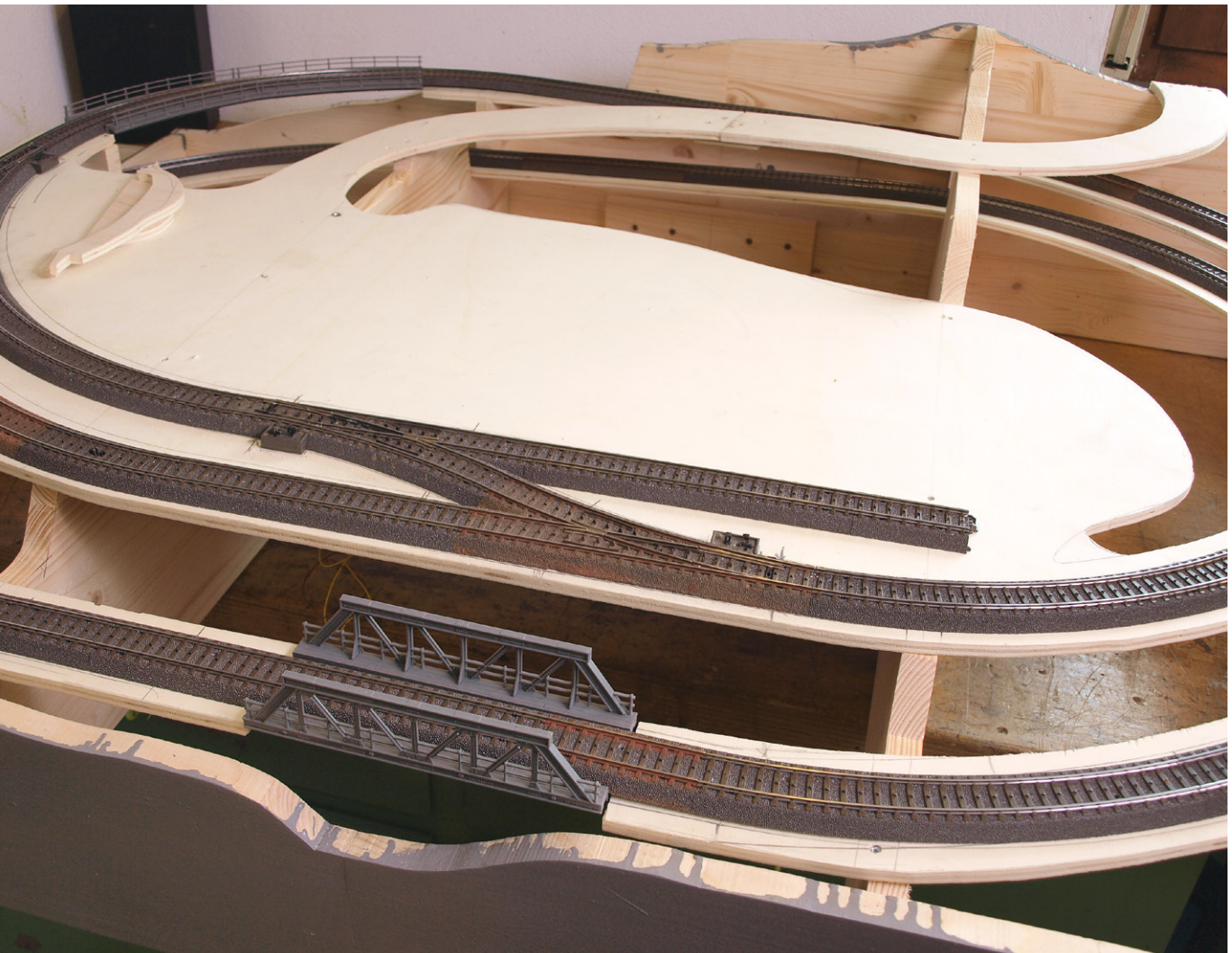
Die Trassen sind fixiert, nun werden die Brücken eingesetzt.



Der Unterbau von unten: Die eingesetzten Trassen wurden an zwei Stellen zusätzlich befestigt. In der Ecke links unten ist die gebogene Brücke zu sehen, im Bereich rechts unten ist der Tunnel eingepplant.



Hält und stützt wie eine helfende Hand: Ein Zusatzspant verbindet die hintere Seitenwand mit der Straßentrasse.



Die pfiffige Kleinanlage erhält allmählich ihre Form: Die gesamte Trassenlandschaft ist verbaut, die Brücken und die Gleise sind an ihrem Platz.

→ wird die Anschlussfahne verzinkt und anschließend das Kabel eingelötet. Eine bessere elektrische und sicherere Verbindung gibt es nicht, noch dazu ist sie sehr kostengünstig.

Damit die Gleisstücke nicht mehr verrutschen können, werden sie mit den Märklin Gleisschrauben (Art. 74990) und dem entsprechenden Schraubendreher fixiert. Bitte achtsam vorgehen und nicht zu fest anziehen. Gerade bei Weichen ist das besonders wichtig, da diese leicht verklemmt werden können und damit nicht mehr zuverlässig funktionieren.

Altern der Gleise

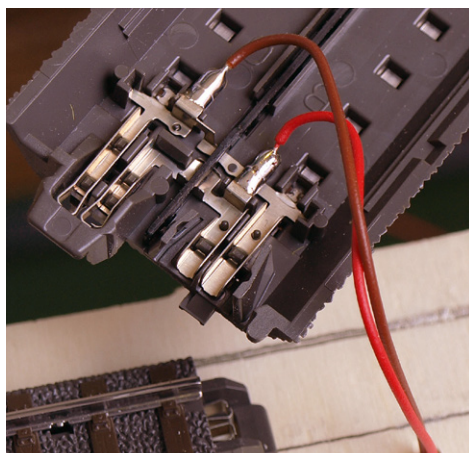
Unser Gleisbett soll nicht fabrikneu bleiben, sondern die entsprechende Patina mitbringen wie die große Bahn eben auch: Umwelteinflüsse, das Wetter, der Bremsstaub sowie der Rost an den Eisenteilen und auch auf dem Schotterbett hinterlassen die markanten Spuren, die es nachzubilden gilt. Mit Acryl-Rostfarbe und einem Marderhaarpinsel gelingt dies am einfachsten. Eine ruhige Hand braucht man schon. Nach einigen Anläufen bringt man mit einem Pinselstrich schon eine beachtliche

Länge an die Schienenflanken. Nach und nach geht es immer leichter von der Hand. Anschließend wird mit einem Tuch und Aceton die Schienenoberkante gesäubert. Wenn zudem auf die Schwellen Farbe gekommen ist, kann man damit auch dort alles wieder sauber und blank reiben.

Ich wasche die Pinsel immer in einem Glas mit Verdüner aus, in dem sich dann mit der Zeit die Farbe auf dem Boden absetzt. Diese „dünne“ Farbe setze ich ein, um mit einem Flachpinsel nur leichte Rostspuren an den Schotterkörper aufzubringen. Das muss übrigens nicht unbedingt gleichmäßig sein, eben wie beim Vorbild auch.

Brücken werden rostig-grün

Die Gitterbrücken, die wir im Anlagenvordergrund eingeplant haben, stammen aus dem Noch-Sortiment. Die beiden gebogenen Rampenteile haben wir ja bereits bei der Trassenverlegung zusammengeklebt. Nun sollte man ihnen vor dem Einbau noch ein realistischeres Aussehen verpassen. Dazu werden sie mit hellgrüner Acrylfarbe von Noch besprüht, was →



Fest verbunden: Der Bahnstrom (rot) und die Masse (braun) werden angelötet.



Um Teile der Schienen und des Gleisbetts rostig aussehen zu lassen, sind ein Marderhaarpinsel, Acryl-Rostfarbe und nicht zuletzt eine ruhige Hand hilfreiche Mittel.

Bester Schutz



...seit 25 Jahren

Eine Vitrine, die ebenso revolutionär, wie einfach daher kam – feiert 25jähriges!

Das Train-Safe Team dankt seinen Kunden, ohne die dieses Jubiläum nicht möglich gewesen wäre, und freut sich auf die nächsten „staubfreien“ Jahre!

Besuchen Sie den Train-Safe Shop unter www.train-safe.de oder bestellen Sie unseren kostenlosen Train-Safe Katalog!



HLS Berg GmbH & Co. KG

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg
Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40, Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41

Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl, Schweiz - info@train-safe.ch
info@train-safe.de, <http://www.train-safe.de>



Alterung per Pinselstrich: Mit einem Flachpinsel wird auch das Gleisbett mit leichten, nicht zu gleichmäßigen Rostspuren versehen.



Ein weiches Tuch mit Aceton befreit die Schienenoberkante wieder von der Farbe.



Mit Farbsprays in Grün und rostigem Rot werden die Brückenelemente eingenebelt und erhalten so ihr vorbildnahes Aussehen.




Unübersehbar nagt der Zahn der Zeit: Nach dem Einbau präsentieren sich Brücke und Gleise in stimmiger Optik.

➔ dem Originalfarbton von Bahnbrücken sehr nahekommt. Das geht sehr schnell, bereits zehn Minuten später ist die Farbe getrocknet und bereit für den nächsten Auftrag: Mit dem Weathering-Spray von Modelmates im Farbton „Rusty Red“ werden die Brücken nur dezent eingenebelt. Nun wieder circa 15 Minuten trocknen lassen und dann gezielt mit der „dünnen“ Farbe „Rostflecken“ aufbringen. Damit sind nun die Brücken gegenüber dem Lieferzustand kaum wiederzuerkennen.

Testlauf als Belohnung

Sobald die Brücken ihr wettergegerbtes Aussehen erhalten haben und die Gleise fixiert sind, steht einer Probefahrt in der Werkstatt nichts entgegen. Das ist wichtig, zumindest bei meinen Gleisstücken aus der Restekiste empfiehlt sich eine extra Prise Vorsicht. Außerdem sollten auch die Steigungen im Probebetrieb getestet werden, daher ruhig etwas länger fahren. Also kurzerhand alle roten und alle braunen Kabel – natürlich getrennt voneinander – provisorisch jeweils in eine Lüsterklemme geklemmt und an die Steuerzentrale angeschlossen. Los geht es mit einer kleinen Diesellok und zwei Waggonen, realistisch genug für diese Anlagengröße. Zuvor wurden die Gleise noch gereinigt. Die Lok wurde zum Aufwärmen für zehn Minuten auf dem Rollenprüfstand eingefahren, um ein Ruckeln wegen längerer Standzeit auszuschließen: Wenn sie dann trotzdem

ruckelt, liegt es am Gleis und man kann dort den Fehler suchen. Na gut, die Fahrstrecke ist nicht lang, da kann man schon erwarten, dass alles klappt und fährt. Allerdings schläft der Teufel nicht, daher empfiehlt sich eine ausreichende Kontrolle.

Damit ist unsere pfiffige Kleinanlage einen weiteren wichtigen Schritt gewachsen: Die Gleistrassen und die Bahnhofsplatte samt Straßenanschluss sind installiert. Die Gleise wurden montiert, elektrisch angeschlossen und vorbildgerecht patiniert. Die Brücken wurden fachgerecht gealtert und eingebaut. Hier merkt man schon, wie vorteilhaft die Ausstattung mit den richtigen Werkzeugen ist. Dass die Planung durch Nachsägen immer wieder angepasst werden muss, gehört zum Modellbahn-Aufbau-Alltag dazu. Wichtig ist, dass es am Ende passt. In der nächsten Folge kümmern wir uns um die sogenannten Ingenieurbauten, wie Tunnelportale, Brückenwiderlager und sonstige Stützmauern. Auch die Geländehaut, die Grundlage der Landschaftsarchitektur, entsteht. 

Text und Fotos: M. T. Nickl



Gleispläne dieser Anlage finden Sie im Downloadbereich unter www.maerklin-magazin.de – für das Märklin C-Gleis, das Trix C-Gleis und das Märklin K-Gleis.

50 Jahre Primex



**Erhältlich nur bei Ihrem MHI-Fachhändler.
MHI – Wir leben Märklin!**

Wiederauflage eines Märklin-Klassikers, der zum 50. Geburtstag im Stile der fast schon legendären Primex Reihe in einer exklusiven Serie produziert wird.

Auf einen Blick:

- Märklin Klassiker aus den 1960er/1970er-Jahren
- Einmalige Serie zum Jubiläum „50 Jahre Primex 1969-2019“
- Verpackung in Anlehnung an die Primex-Verpackung der damaligen Zeit



30110 Elektrolokomotive Baureihe E 44

229,99 * €

Das passende Schnellzugwagen-Set mit Zuglauf **München - Augsburg - Würzburg - Bebra - Hannover - Hamburg-Altona** erhalten Sie ebenfalls als exklusive Serie.



41920 Schnellzugwagen-Set „Tin Plate“

99,99 * €

primex
Modell-Eisenbahn · Spur H0



Einmalige Serie für die Märklin-Händler-Initiative.

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.
** 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel ab 2012. *** Nur solange der Vorrat reicht.

www.mhi.de

