

Kurvenreich durch die Lande

Maximaler Fahrspaß auf wenig Raum – geht nicht? Mit der neuen Z-Anlage wollen wir die Quadratur des Kreises schaffen. Eine spannende Anlage für alle Z-Freunde, egal ob Einsteiger oder Profi.



Beindruckende
Landschaftskom-
position: Über
eine Straße
ist der kleine
Landbahnhof
bestens ange-
bunden.



Zugegeben: Die Ausmaße von 1,20 x 1,20 Metern lassen beim ersten Gedanken nicht gerade auf einen lebhaften Fahrbetrieb schließen. Aber mehr Fläche wollen wir uns diesmal nicht zugestehen, denn im Gegensatz zu den beiden großflächigen Z-Anlagen der letzten Veröffentlichungen wollen wir heute speziell Modellbahner ansprechen, denen weniger „Bauplatz“ zur Verfügung steht. Sieht man sich den Gleisplan mit den drei Stromkreisen, den zwei Betriebsebenen und dem großzügigen Bahnhofsfeld allerdings etwas genauer an, lässt sich zumindest schon erahnen, dass sich dahinter doch ein umfangreicherer Fahrbetrieb verbirgt. In der Tat können nicht weniger als fünf Zuggarnituren wechselweise im Einsatz sein, was den „Fahrdienstleiter“ ganz schön auf Trab hält. Einige Garnituren machen dabei im Bahnhof „Kopf“, das heißt, sie fahren 180 Grad gewendet wieder in die Hauptstrecke zurück. Sogar TEE-Züge mit fünf Schnellzugwagen und daneben zum Beispiel eine sechssachsige Güterzuglok mit sechzehn Achsen „Anhängelast“ machen sowohl auf der langen Dammgeraden als auch auf den bis zu 92 Zentimeter langen Bahnsteiggleisen eine ausgesprochen →

Jede Menge Abwechslung: Die wohlüberlegte Streckenführung, Straßen für den Autoverkehr und die felsige Landschaft sind echte Hingucker.

→ gute Figur. Am Ende wird das Fazit wohl einhellig lauten: So viel Vielfalt im Fahrbetrieb hätte man dieser kleinen Anlage gar nicht zugetraut. Dabei ist der finanzielle Aufwand für den Nachbau gar nicht einmal so hoch. Es gibt wenig Schaltungsaufwand und auch die Landschaft kommt mit lediglich vier Gebäuden aus. Es spricht also alles dafür, dass sich jeder Z-Interessent im Hinblick auf Baukosten, Raumbedarf und Unterhaltungswert diese schöne Hobbyanlage leisten kann.

Der Streckenplan im Überblick

Es ist gar nicht so leicht, auf 1,2 Quadratmetern Grundfläche eine interessante Gleisfigur zu entwerfen. Damit einigermaßen lange Fahrstrecken zustande kommen, kann es nur „kurvenreich durch die Lande gehen“. Daneben muss auch der Bahnhof reichlich Aufnahmekapazität besitzen. Letzteren legten wir deshalb in eine 15-Grad-Diagonale, sodass am Ende unter Einsatz von Bogenweichen drei Bahnsteiggleise von knapp einem Meter Länge realisiert werden konnten. Der Bahnhof bildet zugleich den zentralen Kernpunkt der Anlage. Die freie Strecke liegt 85 Millimeter höher und kann über zwei Wendeltürme erschlossen werden. Die Züge durchqueren hier nahezu die gesamte Anlagenfläche und legen dabei eine einsehbare Strecke von immerhin 3,60 Metern zurück. Die gesamte Fahrstrecke (ohne Wendeltrassen) beträgt satte 5,20 Meter.

Durch eine idyllische Landschaft schleppt sich der Güterzug die Rampe hoch. Links oben thront eine kleine Kapelle.

Die Oberleitung ermöglicht auch den Einsatz von E-Loks.

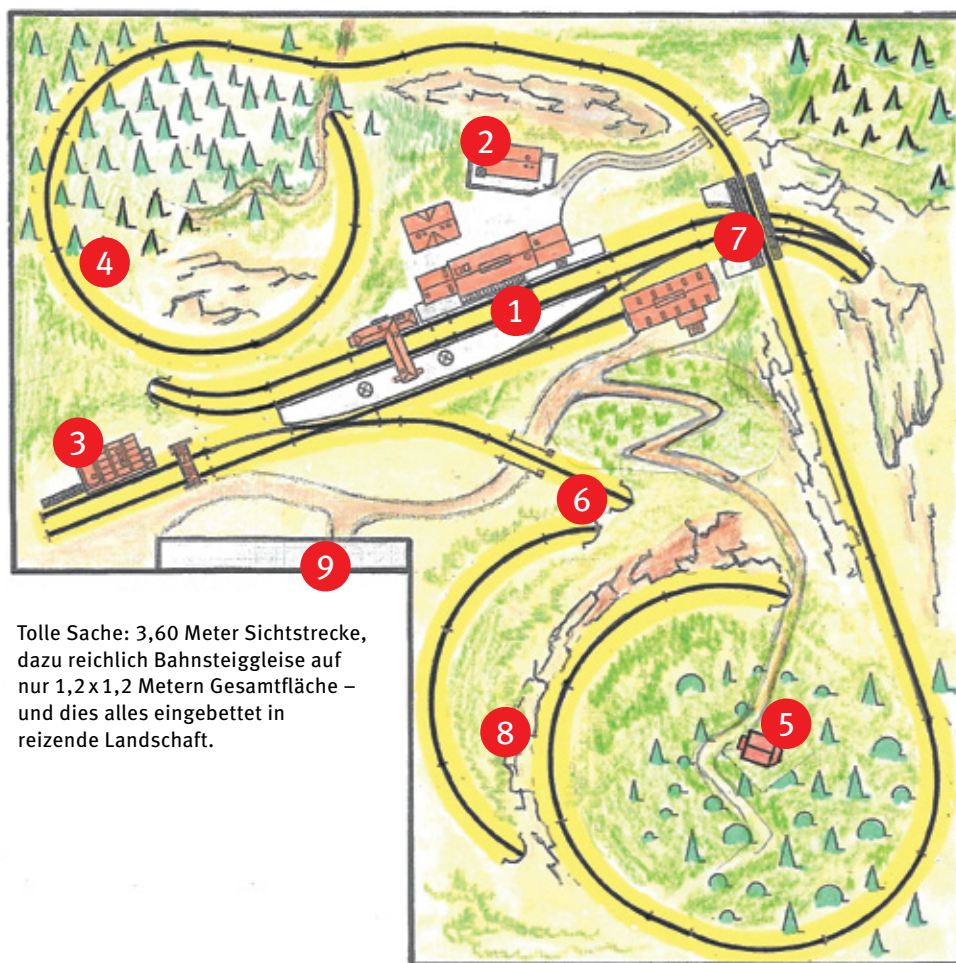
Damit auch E-Loks stilgerecht eingesetzt werden können, wird die gesamte Strecke mit Ausnahme des kleinen Stumpfgleises mit einer Oberleitung als Attrappe überspannt.

Die Stromkreise und der Fahrbetrieb

Um einen vielfältigen Fahrbetrieb zu ermöglichen, müssen mehrere Züge unabhängig voneinander gesteuert werden können. Wir haben die Gleisanlage deshalb in drei Stromkreise unterteilt und zusätzlich jedem einzelnen Stromkreis separate Halteabschnitte zugeordnet. So können auf der „gelben“ Hauptstrecke durchaus zwei Züge im angemessenen Abstand hintereinander verkehren, während auf dem „roten“ Bahnhofsgleis 2 ein weiterer Zug →



Die Anlage im Überblick:

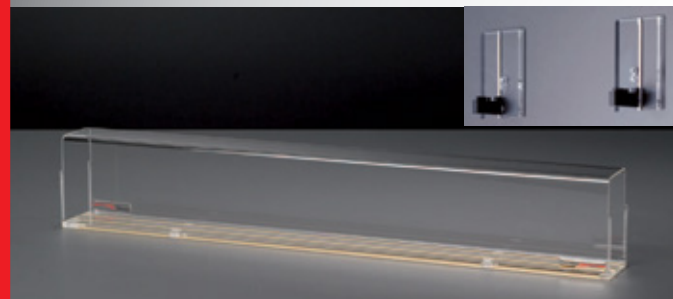


Tolle Sache: 3,60 Meter Sichtstrecke, dazu reichlich Bahnsteiggleise auf nur 1,2 x 1,2 Metern Gesamtfläche – und dies alles eingebettet in reizende Landschaft.

- 1 Bahnhof mit Gebäuden
- 2 Bäuerliches Anwesen
- 3 Kleines Bahngebäude
- 4 Bewaldeter Hügel
- 5 Kleine Kapelle
- 6 Tunnellein- und ausfahrten
- 7 Brücke
- 8 Felsabbruch
- 9 Trafolade

Train
Safe®

seit über 20 Jahren für Ihre Züge da!



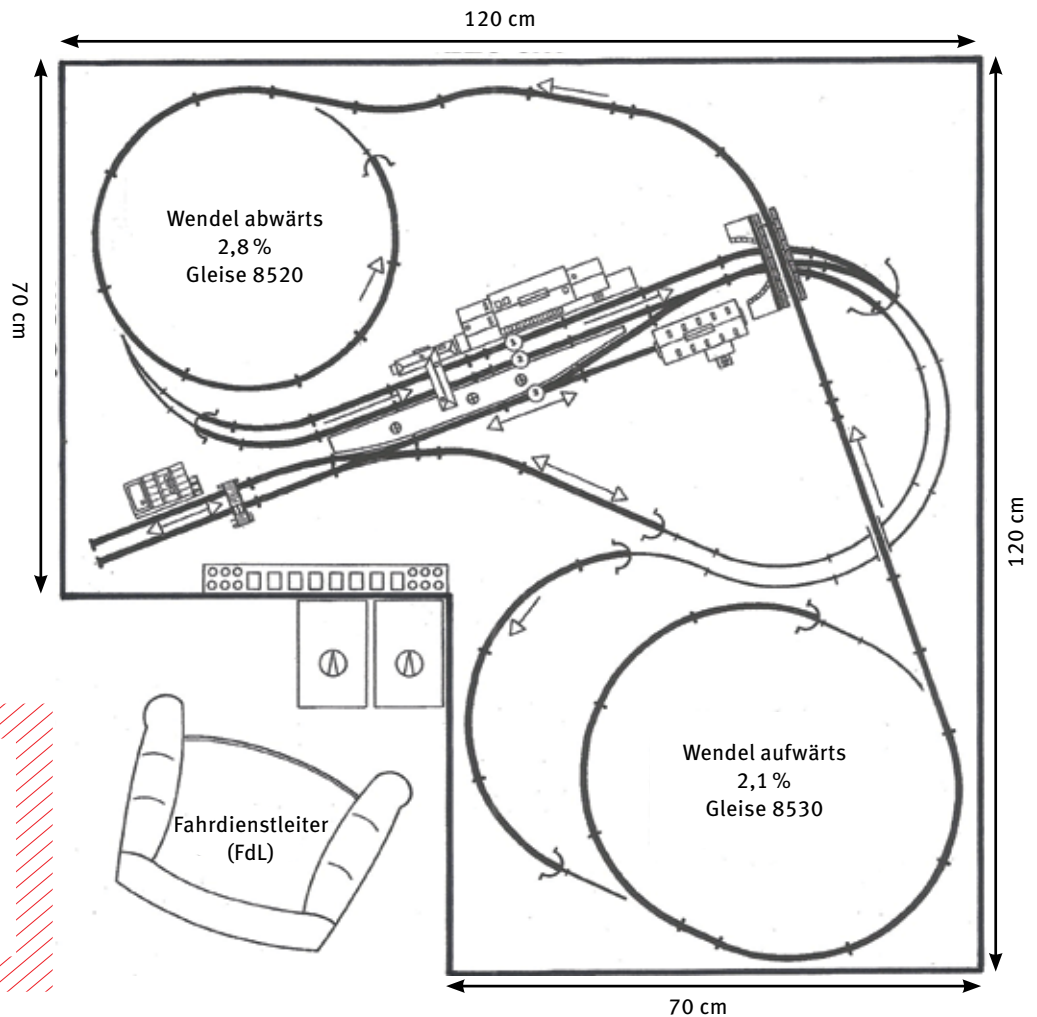
Kundenanwendungen

VORHER, bei uns!

NACHHER, bei Ihnen zu Hause!

Fordern sie unseren kostenlosen Katalog an!
Oder gehen Sie direkt in unseren online Shop: www.train-safe.de

Alles im Blick: Dank ihrer L-Form findet der „Fahrdienstleiter“ ein ideales Plätzchen, von dem aus die Anlage gesteuert wird.



Den hier nicht abgebildeten Elektroplan sowie weitere Skizzen finden Sie im Internet unter: www.maerklin-magazin.de

Gleisstückliste		
Artikel-Nr.	Bezeichnung	Stück
8500	Gerades Gleisstück, 110 mm	12
8503	Gerades Gleisstück, 55 mm	8
8504	Gerades Gleisstück, 25 mm	7
8505	Gerades Gleisstück, 220 mm	7
8506	Gerades Gleisstück, 108,6 mm	1
8507	Gerades Gleisstück, 112,8 mm	1
8520	Gebogenes Gleisstück, R 195, 45 Grad	21
8521	Gebogenes Gleisstück, R 195, 30 Grad	8
8592	Gerades Gleisstück, variabel	1
8530	Gebogenes Gleisstück, R 220, 45 Grad	26
8531	Gebogenes Gleisstück, R 220, 30 Grad	6
8560	Kreuzungsweiche	1
8562	E-Weiche links	2
8568	Bogenweiche links	2
8569	Bogenweiche rechts	1
8591	Gebogenes Gleisstück, R 490, 13 Grad	1


→ auf Einsatz wartet. Handelt es sich hier um eine Wendezug-garnitur (Schienenbus, Triebwagen oder etwa eine kleine Diesellok mit Silberling und Steuerwagen), kann diese unabhängig vom laufenden Rundumverkehr über die „rote“ Wendeschleife in den „blauen“ Umpolbereich geleitet und dort abgestellt werden. Nach Fahrtfreigabe gelangt diese Garnitur gewendet auf Gleis 3 zurück und kann dort über Kippschalter angehalten sowie anschließend je nach Betriebssituation in den großen Rundkurs mit eingeschleust werden. Damit aber nicht genug: Ein Kurzzug steht auf dem rechten „roten“ Bahnhofsstumpfgleis. Auch dieser kann in sogenannter „Sägefahrt“ bei passender Gelegenheit in den Streckenbetrieb mit eingebunden werden. Der Fahrbetrieb auf dieser kleinen Anlage ist also sehr bunt und vielseitig.

Die landschaftliche Ausgestaltung

Allein von einem noch so vielseitigen Fahrbetrieb lebt eine Modellbahnanlage nicht. Sie muss mit einer reizvollen und vor allem fein ausgestalteten Landschaft gewissermaßen eingerahmt werden. Dann harmonisiert das Gesamtbild und der Einklang zwischen Bahn und Umfeld ist hergestellt. Wir brauchen dazu nicht viel. Gerade bei Kleinanlagen besteht die große Gefahr der Überhäufung mit Details. So werden wir uns neben dem Bahnhofsgebäude auf ein kleines landwirtschaftliches Anwesen auf einer Anhöhe in Bahnhofsnähe, auf ein Verladegebäude neben den beiden linken Abstellgleisen und letztlich auf ein Lagerhaus an Gleis 3 beschränken. Das genügt. Mehr Gebäude verträgt die kleine Fläche nicht. Daneben legen wir Verbindungsstraßen an, und zwar zur Abwechslung teils „asphaltiert“ und



Wunderbarer Anblick: Auf der leicht gekrümmten Parodestrecke rauscht ein Güterzug entlang.

teils unbefestigt sowie teilweise mit Straßenlampen illuminiert. Die hoch gelegene Betriebsebene erfordert ansteigendes Gelände, das wir stellenweise felsartig, ansonsten als Wiesenhänge gestalten werden. Mit Waldbäumen wollen wir allerdings nicht sparsam umgehen. Davon verträgt die Anlage wiederum etwas mehr. Für die Waldbepflanzung eignen sich vorzüglich die drei Anlagenecken, sodass unsere Anlage einen würdigen Abschluss erhält. Wie das Aufmacherfoto erkennen lässt, haben wir ein ehrgeiziges Ziel vor Augen, das wir mit insgesamt zehn Aufbaufolgen erreichen wollen. 

Text: Karl Albrecht; Fotos: Claus Dick, Karl Albrecht



Reges Treiben im Bahnhof: Neben Personenzügen machen hier auch Güterzüge Station, um ihre Ladung umzuschlagen.



Alle Folgen dieser Serie finden Sie auch im Internet unter www.maerklin-magazin.de



... wie im Original

»Gemeinsam das Hobby genießen!«

NOCH Themen-Tassen

Verschiedene Themen-Tassen warten jetzt exklusiv bei Ihrem Fachhändler auf Sie. Jede Tasse enthält Bastelmaterial zu einem bestimmten Thema für die Spurweiten H0, TT oder N. Suchen Sie sich Ihr Lieblingsthema aus und genießen Sie beim Basteln eine Tasse Kaffee!

Nur bei teilnehmenden Fachhändlern. Alle Infos auf www.noch.de.

H0 TT N NOCH Themen-Tasse je € 14,99

* im Vergleich zum Kauf der Einzelartikel.



Foto-Gewinnspiel vom 01.10.2015 bis 06.01.2016

Gewinnen Sie beim großen Foto-Gewinnspiel einen Kaffee-Vollautomaten und 10 weitere NOCH Produkte im Gesamtwert von 500,- €



Mitmachen auf www.noch.de/gemeinsam-das-hobby-geniessen



Hauptgewinn!



Den Anfang macht der Rahmen

„Maximaler Fahrspaß auf wenig Raum“ – so lautet das Motto unserer neuen Mini-Club-Anlage. Wie uns das gelingen will, haben wir in der vergangenen Ausgabe skizziert. Heute steigen wir in den Bau ein.



Zetti mit Leib und Seele: Unser Autor Karl Albrecht hat bereits zahlreiche Mini-Club-Anlagen geplant und gebaut.

Wie beim Bau eines Gebäudes fängt auch beim Modellbahnanlagenbau alles mit einem tragenden Fundament an – in unserem Fall also mit einem robust ausgeführten Grundrahmen. Als wichtigste Grundlage brauchen wir hierfür die Holzmaßliste (siehe S. 86), mit der wir uns bei nächster Gelegenheit in den Baumarkt begeben und die Leistensortimente in der rechnerisch ermittelten Menge und den vorgeschriebenen Holzstärken besorgen. Dabei achten wir streng darauf, dass die Lattenkanten durchweg einwandfrei geradlinig verlaufen und nicht etwa exzentrisch verzogen sind, was bei Baumarktware leicht der Fall sein kann. Außerdem bevorzugen wir ausschließlich →



→ Hobelware, die weitgehend astfrei ist. Damit haben wir schon einen wichtigen Schritt in Richtung eines sauberen und fachmännisch ausgeführten Grundrahmens getan.

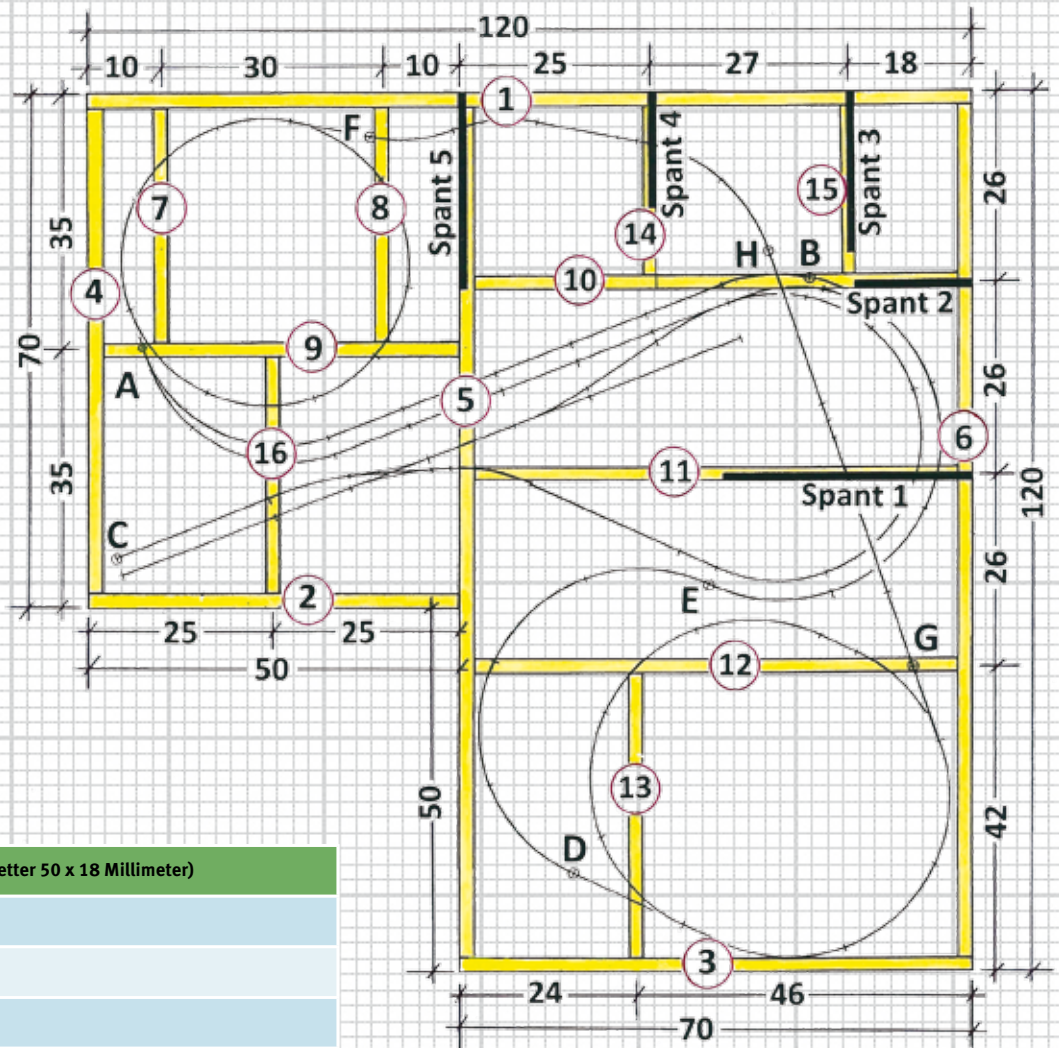
Die Leistenzuschnitte

Mit unserem Einkauf begeben wir uns nun in die Hobbywerkstatt und legen die erforderlichen Werkzeuge wie Kappsäge, Akkuschauber, Meterstab und Spaxschrauben 4,5 x 50 Millimeter und letztlich auch den Rahmenplan als Bauvorlage zurecht (Foto 1). Als Arbeitsbasis brauchen wir außerdem zwei stabile Holzböcke mit übergelegter Arbeitsplatte (150 x 150 Zentimeter),

auf der sich der gesamte Zusammenbau abspielen wird. Der Einstieg in die Praxis kann nun beginnen: Exakt nach den Maßangaben in der Holzmaßliste schneiden wir nun mit der Kappsäge die einzelnen Außenrahmen- und Innenstrebenenteile auf den Millimeter genau zurecht. Dabei kommt es tatsächlich auf jeden Millimeter an, denn Messfehler können sich summieren und am Ende das Rahmengefüge außer Form bringen. Wichtig ist, jedes Teilstück sofort nach dem Ablängen gemäß dem Rahmenplan deutlich mit Filzstift zu nummerieren, damit beim anschließenden Verschrauben Verwechslungen sicher ausgeschlossen werden. →

Rahmenplan

mit Lage der Messpunkte und dem Spanten-Einbauplan (Maße in Zentimetern)



Holzmaßliste Innenstreben (Fichtenbretter 50 x 18 Millimeter)

Innenstrebe 7	32,3 cm
Innenstrebe 8	32,3 cm
Innenstrebe 9	48,2 cm
Innenstrebe 10	66,4 cm
Innenstrebe 11	66,4 cm
Innenstrebe 12	66,4 cm
Innenstrebe 13	39,3 cm
Innenstrebe 14	23,3 cm
Innenstrebe 15	23,3 cm
Innenstrebe 16	32,3 cm

Holzmaßliste Außenrahmen (Fichtenbretter 70 x 18 Millimeter)

Rahmenteil 1	120cm
Rahmenteil 2	50cm
Rahmenteil 3	70cm
Rahmenteil 4	66,4cm
Rahmenteil 5	116,4cm
Rahmenteil 6	116,4cm

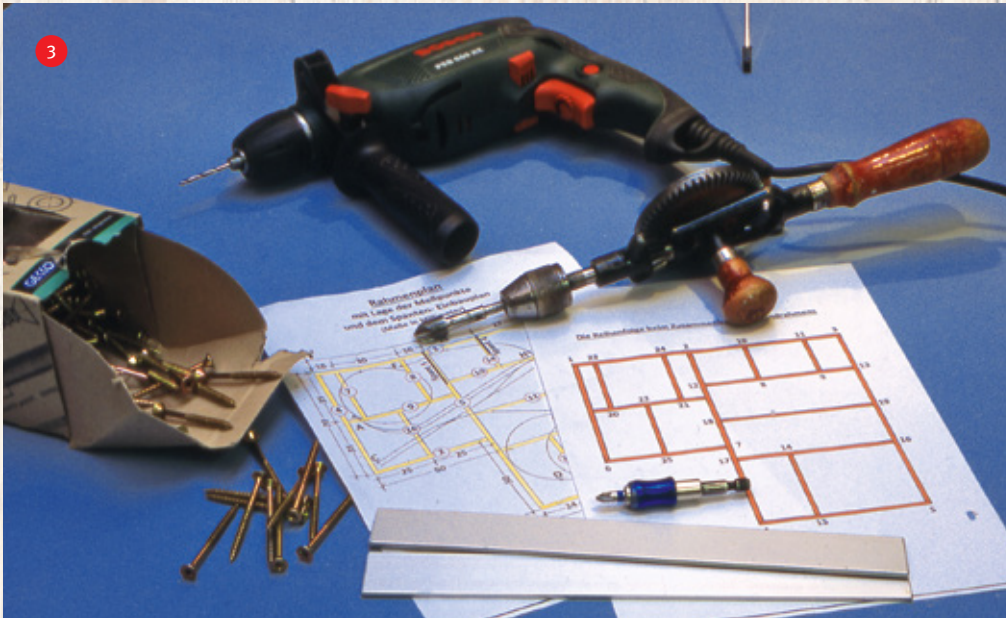
Wichtig: Die Innenstrebe 9 ist Bestandteil des Trafoaufлагeschachts und wird deshalb aus einem 70 Millimeter breiten Fichtenbrett angefertigt.



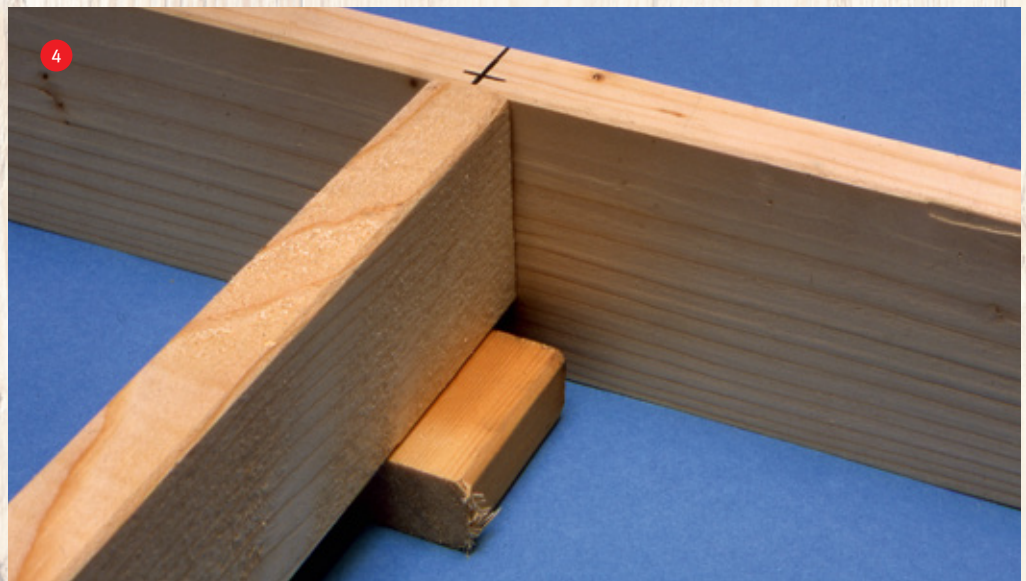
Die Aufnahme zeigt sämtliche Werkzeuge, die für einen sauberen Zuschnitt der Rahmenbretter erforderlich sind.



Genau holzmittig werden die Seitenstreben an den Dornmaßen befestigt. Die zusätzlich zu den Dornmaßen parallel zur Leiste angebrachten kleinen Strichmarkierungen zeigen die Seite, an der die Strebe zu befestigen ist. Die Dornmarkierung alleine gibt hierüber keine Auskunft.



Die Aufnahme zeigt die zum Zusammenbau des Rahmens benötigten Werkzeuge.



Dieses „Demo-Foto“ zeigt sehr genau, wie die schmalere Innenstrebe (50 mm) durch Beilagen auf Oberkantenniveau (70 mm) gebracht wird.



Hier präsentiert sich auf unseren Werkstattböcken der fertige Grundrahmen in seiner oberkantenbündigen und planebenen Form. Gut zu erkennen sind die Ladenaussparungen an den Rahmenteilen 2 und 9.

Keine Kompromisse: Beim Rahmenbau muss akkurat gearbeitet werden.

→ Nun folgt ein besonders wichtiger Schritt: An jedem Einzelstück müssen die sogenannten Dornmaße markiert werden. Dornmaße markieren jene Stellen an den Rahmenteilen, an denen die vorgesehenen Querstreben genau holzmittig angeschlagen und befestigt werden. Zum Beispiel liegen die Dornmaße beim Außenrahmenteil „1“ gemäß dem Rahmenplan exakt bei 10, 30, 10, 25, 27 und 18 Millimetern, ausgehend von der linken Rahmenkante. Diese Abstände werden an den Oberkanten der Bretter mit Filzstift und Anschlagwinkel genau markiert (Foto 2).

Nun wird es sich herausstellen, wie genau gearbeitet wurde, denn erstmals stellen wir die einzelnen Rahmenteile auf unserer Arbeitsplatte lose zum fertigen Rahmen probenhalber zusammen. Die Dornmaße spielen dabei die Hauptrolle. Wie oben erwähnt, treffen an diesen Markierungen die Seitenstreben holzmittig auf die Längsstrebe. Dies ist die Regel. Aber aufgepasst: An manchen Verbindungsstellen wird die Strebe auch seitenkantenbündig angeschlagen, wie etwa an den Rahmenaußenkanten (Ecken) oder bei der Verbindung der Teile 1 und 5 sowie bei den Teilen 2 und 5. Tauchen bei diesem Probeaufbau stellenweise Fehler

auf, können sie jetzt noch leicht korrigiert werden. Sobald das gesamte Gefüge plangerecht zusammenpasst, werden anschließend die Teile zum fertigen Rahmen zusammengeschraubt.

Der Zusammenbau

Die verantwortungsvollste Arbeit ist getan. Jetzt brauchen wir die Bohrmaschine mit Drei-Millimeter-Bohrer, einen Senker, die schon erwähnten Spaxschrauben und dazu als Hilfsmittel den Rahmenplan und jene Skizze, die uns die Reihenfolge der Verschraubungsstellen vorgibt (Foto 3, Skizze siehe S. 90). Von großem Vorteil wären natürlich gleich drei Akkuschauber, dann könnte man einen mit dem Bohrer und die anderen mit Senker und Spax bestücken. Dann ginge die Arbeit weitaus flotter voran. Aber es geht auch anders. Jedenfalls wird gemäß der Skizze zuerst die Verbindungsstelle „1“ mit den Rahmenteilen 1 und 4 (Eckverbindung) hergestellt. Beide Bretter spannen wir dazu exakt rechtwinkelig und senkrecht ausgerichtet auf unserer Arbeitsplatte fest, und zwar mit über Eck aufgelegtem Kantholz und kräftiger Schraubzwinde. Dann bohren wir die Schraublöcher vor, reiben sie aus und drehen anschließend die Schrauben sauber ein. Die Dornmaße sind hier natürlich ausschlaggebend. Durch diese Arbeitsreihenfolge stellen wir sicher, dass sich erstens das Holz beim Eindrehen der Schrauben nicht spaltet, was die Verbindungsstabilität erheblich vermindern würde, und zweitens der Schraubkopf sauber bündig im Holz sitzt. Danach folgt die Verschraubung der Teile an der Stelle „2“ mit den beiden Streben 1 und 5. Zwischenzeitlich ist es ratsam, →




Erlebnisreiche Bahnreisen

- ✓ **Dampf- und Nostalgie-Sonderzüge**
Polen, Côte d'Azur + Tagesfahrten und viele weitere Ziele
- ✓ **Bahn-Erlebnis und Kultur**
- ✓ **geführte Gruppenreisen in Linienzügen**
- ✓ **weltweite Schienenkreuzfahrten**
- ✓ **Entdeckerreisen per Bahn**
- ✓ **Die Welt des „Orient-Express“**


DIE EISENBAHN

ERLEBNISREISE

Comundus Reisen und Events GmbH
Scheurenstraße 26 · 40215 Düsseldorf



02 11-929 666-0 · www.bahn-erlebnis.de

Museumsbahnfest am 07. Mai 2016 in Rielasingen-Worblingen

Das diesjährige Museumsbahnfest am 07.05.2016 am historischen Bahnhof Rielasingen-Arlen steht schon bald vor der Tür.

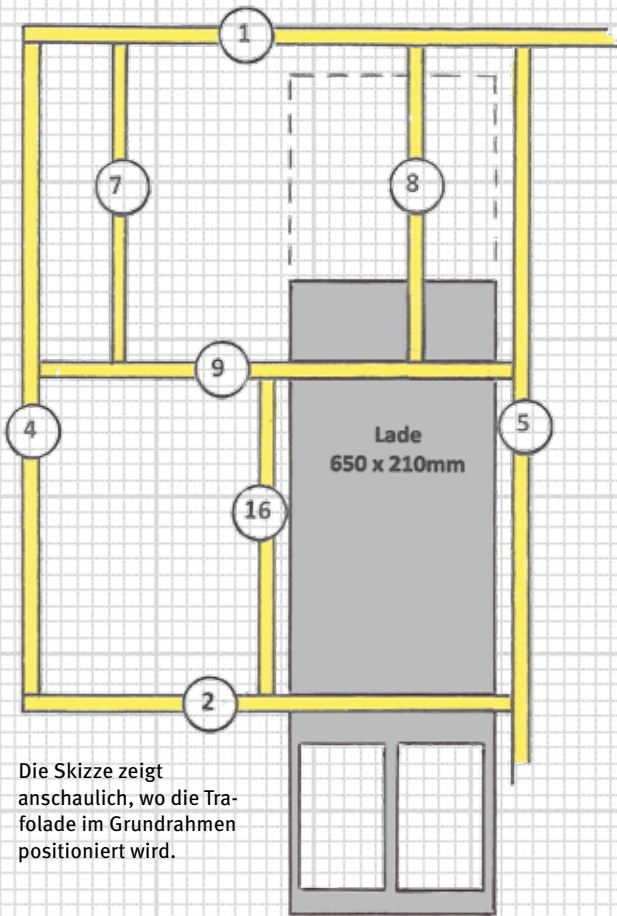
Von 11-20 Uhr erwartet Sie ein unterhaltsames Programm auf dem Festgelände.

Neben den Fahrten mit der Museumsbahn wird es eine Modell- und Miniatureisenbahn, ein Karussell und viele weitere Attraktionen für die kleinen Gäste geben.

Die Bewirtung erfolgt über ortsansässige Vereine und der Vinothek Höppner.



Einbauposition der Trafolade im Grundrahmen



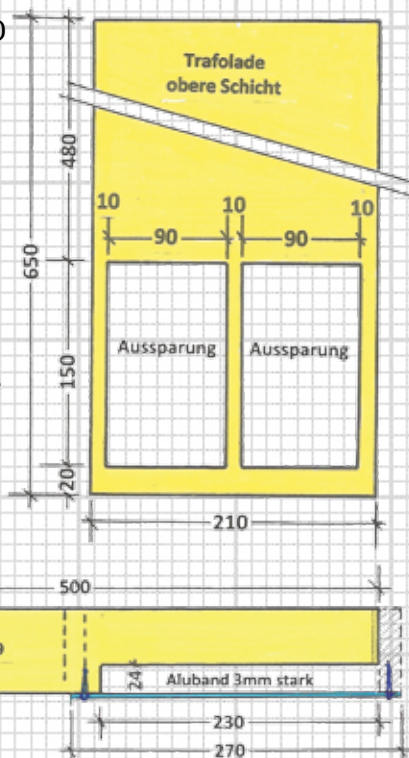
Die Skizze zeigt anschaulich, wo die Trafolade im Grundrahmen positioniert wird.

→ wiederholt Stellproben durchzuführen, damit uns stets die Gewissheit erhalten bleibt, dass alles passt.

Bei allen Verschraubungen ist zu beachten, dass die Verbindung stets rahmenoberkantenbündig zustande kommt. Da wir nun zwei verschiedene Holzbreiten haben, nämlich 70 und 50 Millimeter, ist es sehr zweckmäßig, beim Schraubvorgang die schmalere Innenstrebe durch Beilagen auf Oberkantenniveau zu bringen. Eine Fingerkuppenprobe deckt eventuelle Überstände auf (Foto 4). Man könnte alternativ auch die Rahmenteile zu diesem Zweck kopfüber auf die Arbeitsplatte spannen, dann ergäbe sich die Bündigkeit automatisch. Allerdings müssten in diesem Falle die Dornmaße auf die Unterkanten übertragen werden. Zudem ergäbe sich gegenüber dem Rahmenplan ein spiegelverkehrtes Bild, was leicht zu Fehlverbindungen führen könnte. Dieser „Trick“ ist also mit Vorsicht zu genießen. Sind schließlich sämtliche Einzelteile zum kompletten Grundrahmen zusammengebaut, empfiehlt sich zum Schluss ein kritischer Blick über die Oberkanten hinweg. Dabei kann leicht festgestellt werden, ob die Rahmenkonstruktion genau planeben, also nicht „verzogen“ ist, was für die späteren Arbeiten wie den Einbau der Geländespanten oder der Gleistrassen, aber auch die Gleisverlegung negative Auswirkungen hätte. Sollten leichte Verwindungen festgestellt werden, kann man notfalls den Rahmen durch „Biegen übers Knie“ wieder ausrichten. Dieser Trick sollte aber ebenfalls die Ausnahme darstellen. Wir gehen natürlich davon aus, dass uns dank solider Handwerksarbeit solcherlei Spezialarbeiten erspart bleiben und sich unser fertiger Grundrahmen vorbildlich präsentiert, genauso wie auf dem Foto 5.

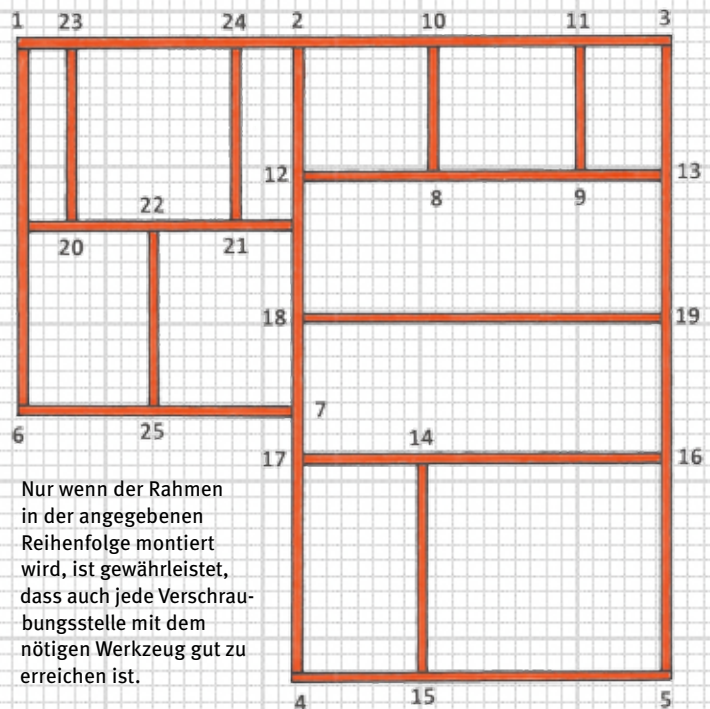
Maßskizze zur Anfertigung der Trafolade

(Pappelsper Holz 8 mm)
Maßangaben in Millimeter



Auch bei der Trafolade gilt: Sorgfalt ist das oberste Gebot. Nur eine akkurat gefertigte Lade läuft nachher leicht und sauber.

Rahmenbau: Reihenfolge der Verschraubungsstellen



Nur wenn der Rahmen in der angegebenen Reihenfolge montiert wird, ist gewährleistet, dass auch jede Verschraubungsstelle mit dem nötigen Werkzeug gut zu erreichen ist.




Der Ladenschacht mit seinen zwei Alu-Gleitschienen ist hier gut zu sehen. Auch die Lade ist bis auf den späteren Anstrich schon fertig. Gut zu erkennen sind außerdem die gegenüber dem Außenrahmen um zwei Zentimeter schmalere Innenstreben.

Die Trafolade

Nun befassen wir uns mit dem Einbau der Trafolade in den Grundrahmen, denn die hängt im wahrsten Wortsinne untrennbar mit diesem zusammen. Damit die beiden Trafos auf unserer ohnehin knappen Anlagenfläche keinen zusätzlichen Platz beanspruchen, konstruieren wir eine ausziehbare Lade, auf der später die Trafos einfach lose aufgestellt werden. Den Einbaustandort innerhalb des Rahmens können wir der Skizze links entnehmen. An diesem Standort, also an den beiden Rahmenteilen 2 und 9, müssen wir als Erstes die Aussparungen für die Lade herausarbeiten. Gemäß der Skizze haben diese Aussparungen die Ausmaße 24 x 230 Millimeter. Man kann sich diese Arbeit auch wesentlich erleichtern, indem man diese Aussparungen bereits vor dem Zusammenbau des Rahmens anbringt. Ansonsten müssen wir mit fein gezahnter Säge und Stemmeisen zu Werke gehen. Jedenfalls ist damit schon die Hauptaufgabe erledigt. Damit der Schacht aber komplett ist, müssen wir als Gleitauflage für die Lade an beiden Aussparungen Alubänder (Baumarkt) gemäß dem obigen Foto überschrauben.

Die Schublade selbst besteht aus zwei Schichten aus acht Millimeter starkem Sperrholz mit den Ausmaßen 650 x 210 Millimeter. An einer der beiden Platten werden gemäß der Skizze zwei Ausschnitte im Ausmaß der Trafogrundfläche (150 x 90 Millimeter) herausgeschnitten. Dann werden beide Platten miteinander verleimt. Damit bei diesem Vorgang der Anpressdruck gleichmäßig verteilt wird, legen

wir den Schraubzwingen leichte Kanthölzer bei. Nach dem vollständigen Aushärten der Leimverbindung (etwa 20 Stunden) werden mit Schleifklotz und Schleifpapier der Körnung 200 die Kanten rundum plan geschliffen – dann ist die Lade auch schon fertig (Foto 6). Den Farbanstrich erhält sie zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit dem Anstrich der Rahmenseitenblenden. Nun sollten wir noch testen, ob die Lade leichtgängig in den Schacht gleitet oder ob an einigen Stellen noch Nacharbeiten erforderlich sind. Später, nach Fertigstellung der Anlage, werden wir an der Ladenseite zwei Begrenzungsleisten (8x8-Millimeter-Kanthölzer) anbringen, damit einerseits die Lade beim Einschieben nicht gänzlich im Rahmen verschwindet und andererseits sich die Lade nicht vollständig herausziehen lässt und dabei die Trafos womöglich herunterfallen. Hat die Lade den Test schließlich mit „sehr gut“ bestanden, haben wir gute Arbeit geleistet und damit zugleich die erste Arbeitsetappe an unserer kleinen Anlage mit Erfolg abgeschlossen. In der nächsten Folge befassen wir uns dann mit den Spanten und Trassen. 

*Text: Karl Albrecht
Fotos: Karl Albrecht, Claus Dick*



Alle Folgen dieser Serie finden Sie auch im Internet unter www.maerklin-magazin.de

luetke modellarchitektur

luetke modellbahn GbR
Zugspitzstr. 10 82140 Olching
telefon 0 81 42/ 18 38 4
e-mail info@luetke-modellbahn.de



www.luetke-modellbahn.de

Die Adresse für Modellbausätze in allen Spurweiten: Z N TT H0 0 1 G