

KOMPAKTE H0-ANLAGE, FOLGE 3

Aller guten Dinge sind drei

Kehrschleifen, Tunnel, drei Fahrebenen: Unsere H0-Anlage wird sehr abwechslungsreich. Umso wichtiger ist ein optimaler Aufbau – und für den nehmen wir uns deshalb reichlich Zeit.

Ein kurzer Rückblick: In der vergangenen Ausgabe hatten wir bereits die ersten Sperrholztrassen für den Schattenbahnhof mit unserem selbst gebastelten Zeichenwagen angezeichnet. Die untere Ebene ist also fertig vorbereitet und kann ausgesägt werden. Da von hier aus die Streckenführung zu den nächsten Ebenen weitergeführt wird, benötigen wir die anderen Sperrholzplatten. Diese legen wir nach und nach auf die vorhandenen auf.

Die Gleise am Übergang der Platten werden einfach über diese Plattenstöße weiterverlegt. Auf diese Weise wird die Gleisführung über die einzelnen Sperrholztrassen weitergeführt und ebenso auch mit der wichtigen Höhenangabe versehen. Wir arbeiten uns also mit den Trassen vom Schattenbahnhof hinauf zum Bahnhof und über die vordere Parodestrecke wieder hinab. Weil sich verschiedene Trassen überkreuzen, haben wir diese Schnittpunkte auf einer separaten Holzplatte oder dem Verschnitt ebenfalls durch Auflegen der Gleise markiert und zum Aussägen vorbereitet. Nachdem nun alle Sperrholzplatten für die einzelnen Ebenen, den Schattenbahnhof, die Strecken und die Bahnhofsgleise markiert wurden,

demontieren wir die fixierten Gleise und beginnen mit den Sägearbeiten. Dazu sägen wir die Trassen entlang unserer Sägelinie mit einer Stichsäge oder einer Tischkreissäge für lange gerade Sägeschnitte aus.

Eine Gleiswendel als Weiterführung

Ein langer gerader Anschlag – etwa eine Sperrholzleiste oder Ähnliches –, der auf unsere zu sägende Trasse aufgeschraubt wird, dient als Führung für lange Schnitte. Die zugesägten Trassen werden danach mit Schleifpapier geglättet und die scharfen Sägekanten gebrochen. Dies vermindert das Verletzungsrisiko beim späteren Hantieren mit den Sperrholzteilen. Eine Nummerierung der einzelnen „Puzzleteile“ hilft uns beim späteren Aufbau, die Teile zuzuordnen. In eine Arbeitskopie unseres Gleisplans haben wir die einzelnen Trassen ebenfalls mit ihren Nummern eingetragen – so lässt sich leicht prüfen, ob nicht eine Gleistrasse vergessen wurde. Jetzt können wir die Trassen auf unserem Rahmenunterbau auslegen. Sie werden dann an der Rahmentrennung und am Anlagengrand ausgerichtet. Mit Schreinerleim und Schrauben fixieren wir die ersten Trassen, die auf Ebene null liegen, damit sie beim weiteren Bau nicht mehr verschoben werden. Anschließend arbeiten wir uns Richtung Bahnhof Warthausen nach oben. →







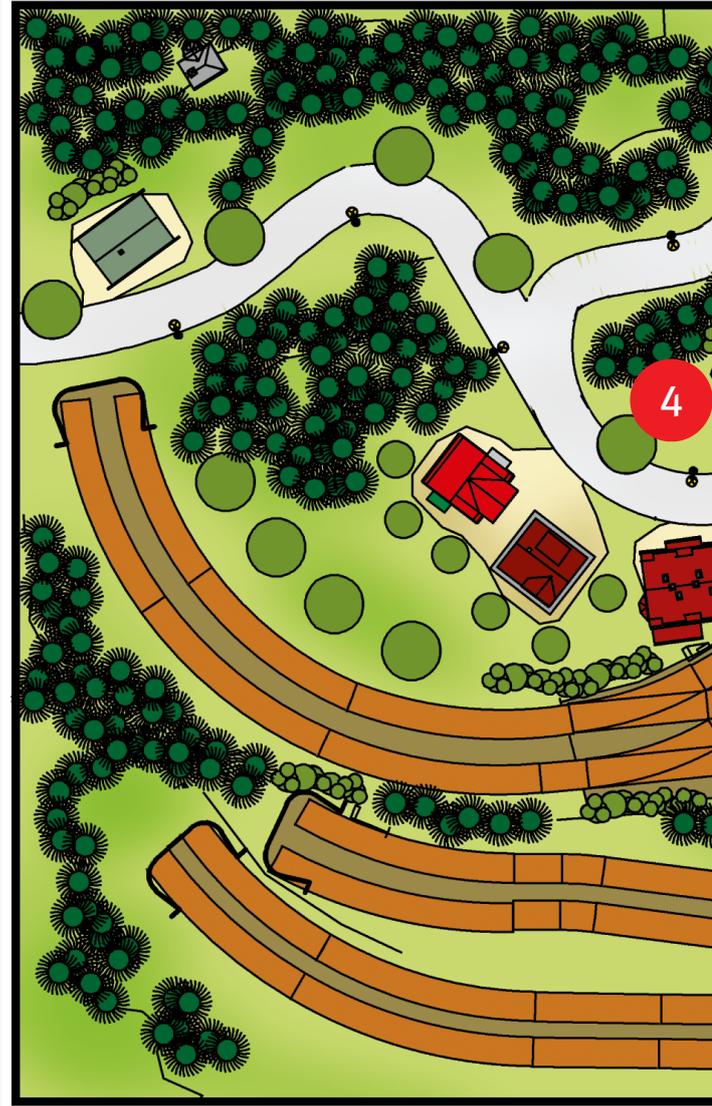
Liegeprobe: Nachdem die Trassen der untersten Ebene ausgesägt sind, werden die Gleise wieder aufgelegt.



Fixieren: Nach dem Einbau der Weichenantriebe mit Decodern und dem Anlöten der benötigten Kabel werden die Gleise mit Schrauben befestigt.

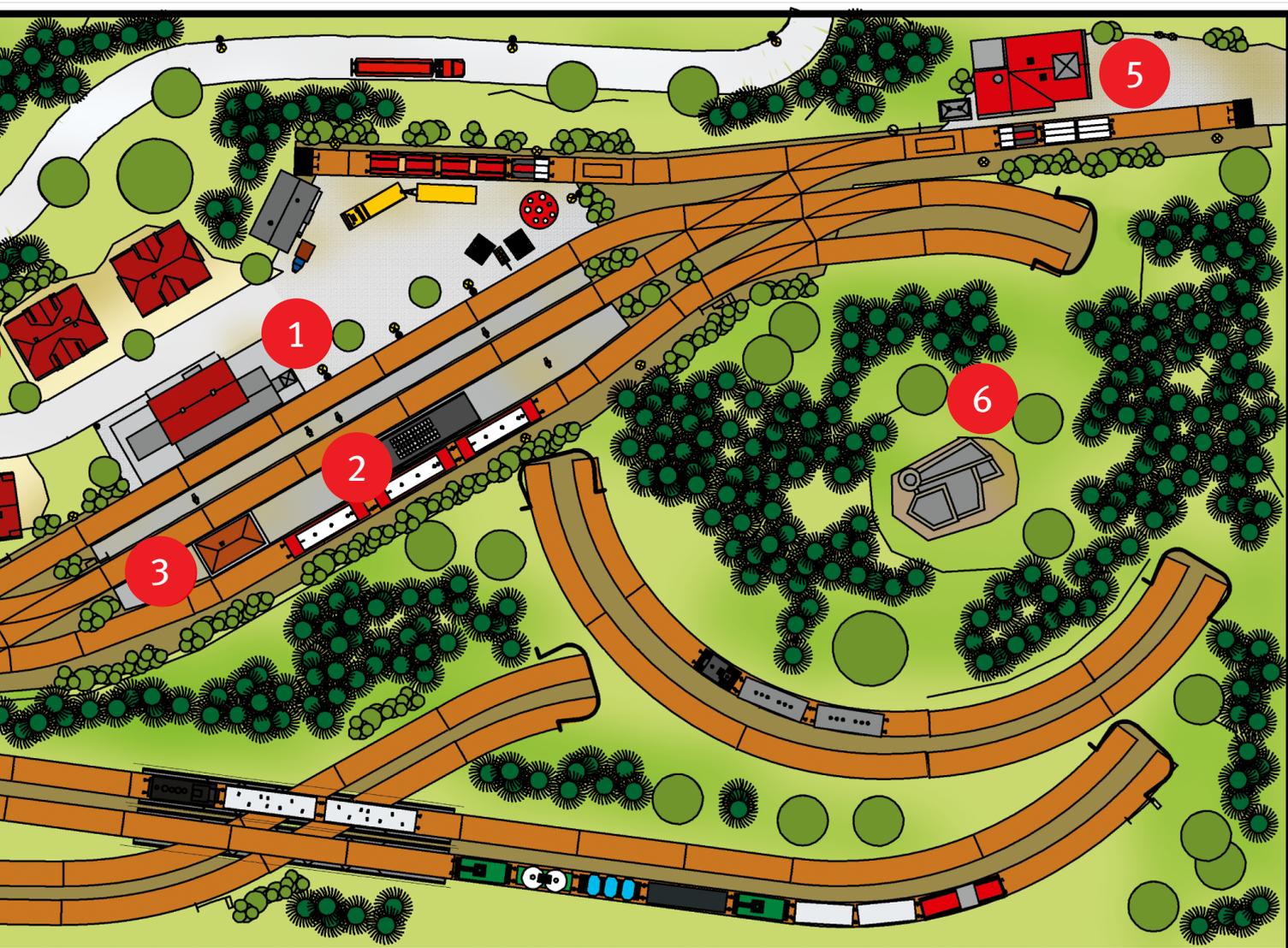


Sauber skizziert: Sind alle Trassendurchführungen, Arbeitsausschnitte und Landschaftslinien aufgezeichnet, kann der Spant ausgesägt werden.



Die Trassen wachsen Stück für Stück.

→ Eine fertige, mithilfe einer CNC-Fräse vom Schreiner geschnittene Gleiswendel erleichtert uns das Arbeiten. Diese gibt es in verschiedenen Gleisradien und Gleisarten und in gleicher Holzstärke von zwölf Millimetern sowie mit angesetzten Befestigungslaschen ebenfalls über unseren Schreinerbetrieb. Die Gleiswendel dient als Weiterführung vom Schattenbahnhof hinauf zum Bahnhof Warthausen. Die Lage der Gleiswendel müssen wir noch festlegen. Für die mit einem Bohrloch versehenen Befestigungslaschen an den Außenseiten der Wendel benötigen wir noch geeignete Befestigungspunkte an unserem Anlagenrahmen. Diese sägen



1 Bahnhof Warthausen

3 Stellwerk

5 Fabrik

2 Bahnsteig

4 Dorf

6 Ruine

wir als Dreiecke aus dem Verschnitt der Sperrholzplatten und montieren sie an unserem Rahmen. Nach dem Auflegen der Gleiswendel bohren wir die Löcher der Laschen in die Befestigungspunkte mit einem Neun-Millimeter-Bohrer nach. Im Baumarkt haben wir uns bereits acht Millimeter starke Gewindestangen und jeweils passende Muttern und Unterlagscheiben gekauft.

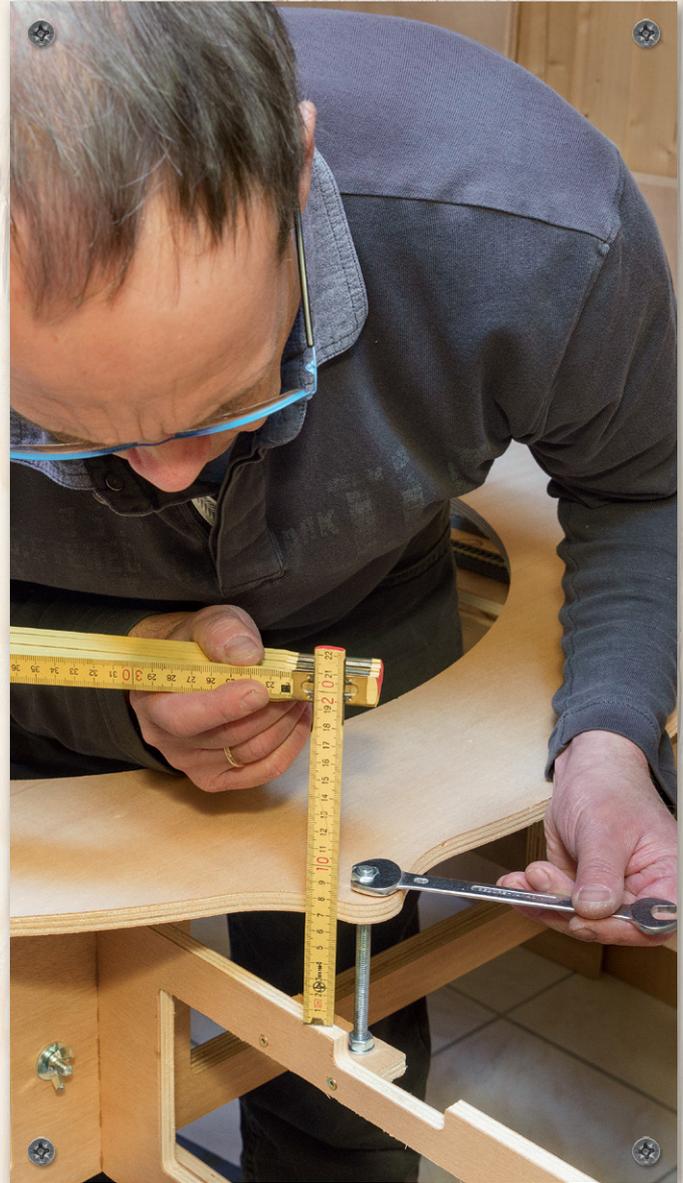
Mit diesen verbinden wir die Gleiswendel und bringen sie durch Verdrehen der Muttern und Kontermuttern in die geforderte Höhe. Da wir zwischen den Gleistrassen nun nicht mehr ausreichende Arbeitshöhe zum Hantieren mit einem Schraubenzieher haben, sollten an diesem Abschnitt auch schon die ersten Gleise mit ihren elektrischen Anschlüssen verlegt werden.

Spanten wie beim Schiffsbau

Zur Verbindung der Sperrholztrassen, die nicht über die als Nächstes anzubringenden Holzspanten verschraubt werden können, dienen Aluminiumwinkel. Die als Meterware ebenfalls im Baumarkt erhältlichen Winkel haben als Innenmaß genau zwölf Millimeter Weite, passend zu unserer Holzstärke. Wir schieben einfach die auf sechs Zentimeter gekürzten Aluminiumstücke als Verbindung über die Enden der Gleistrassen. Die Verbinder fixieren wir anschließend noch mit zwei Schrauben – sicher ist sicher. Wir kommen jetzt an einen Punkt, an dem wir Stützen unter unseren einzelnen Gleistrassen benötigen. Diese als Spant wie im Schiffsbau und schon auf Länge und ausreichende Höhe bestellten Holzstützen möchten wir auf die Spanten unseres Grundrahmens aufsetzen. →



Intelligente Lösung: Unsere vom Schreiner gefertigte Gleiswendel bringen wir mithilfe von Gewindestangen auf die nötige Höhe.



Feinjustierung: Dank Mutter und Kontermutter lässt sich der Abstand ganz einfach millimetergenau einstellen.



Einfache Verbindung: Die einzelnen Segmente der Gleiswendel werden mit Aluprofilen aus dem Baumarkt verbunden.



Hoch hinaus: Nachdem der erste Teil der Gleiswendel montiert ist, wird der ausgesägte Spant eingepasst.



Kompakt und dennoch äußerst abwechslungsreich: Unsere H0-Anlage bietet jede Menge Raffinessen.

→ Doch vorher müssen die Ausschnitte der durchlaufenden Gleistrassen eingezeichnet und ausgesägt werden. Um späteren Verwechslungen vorzubeugen, nummerieren wir sie von links nach rechts. An den Übergängen der drei Module benötigen wir jeweils den gleichen Spant. Deshalb setzen wir die Sperrholzspanten im rechten Winkel und auf gleicher Linie wie die Spanten des Grundrahmens über unsere Gleistrassen auf. Auf diese einzelnen Querspanten übertragen wir die Außenkanten der Gleistrassen als vertikale Linie, die Höhe der Gleistrasse über dem Grundrahmen als horizontale sowie Durchführungen der Trassen mit der entsprechenden Durchfahrts Höhe von neun Zentimetern. Die dadurch gewonnenen Eckpunkte verbinden wir mit einer Linie und fügen für die Landschaftsgestaltung die benötigten

Freihandlinien dazu. Zudem sollten – zur besseren Zugänglichkeit der später liegenden Gleise – weitere Ausschnitte in die Spanten eingeplant werden.

Vor dem Sägen noch mal prüfen

Damit sind auch diese Spanten zum Aussägen vorbereitet. Bevor wir mit dem Sägen beginnen, überprüfen wir aber noch einmal alle eingetragenen Maße – schließlich wird auf diesen Spanten später die ganze Landschaft mit ihren Gleistrassen und deren Steigungen liegen. Hier haben sich die vorher eingetragenen Höhenangaben auf den Trassenbrettern in der Planungsphase bewährt. Zudem benötigen wir zu einer stabilen Verbindung noch die 25 x 25 Millimeter starken Kanthölzer. Mit ihnen können wir die einzelnen zugesägten Anlagenspanten →



Begeisterung und Leidenschaft

Ihr Spezialist für Modellbahn
mit mehr als 6.000 Artikeln



Filiale



Katalog



[conrad.de/modellbahn](https://www.conrad.de/modellbahn)

CONRAD ELECTRONIC



Feste Verbindung: Damit unser Spant sicher steht, verbinden wir ihn mithilfe von Kanthölzern mit dem Rahmen.



Weiter geht's: Ist der Spant erst einmal eingepasst und fest verschraubt, wird mit der Wendel weitergemacht.



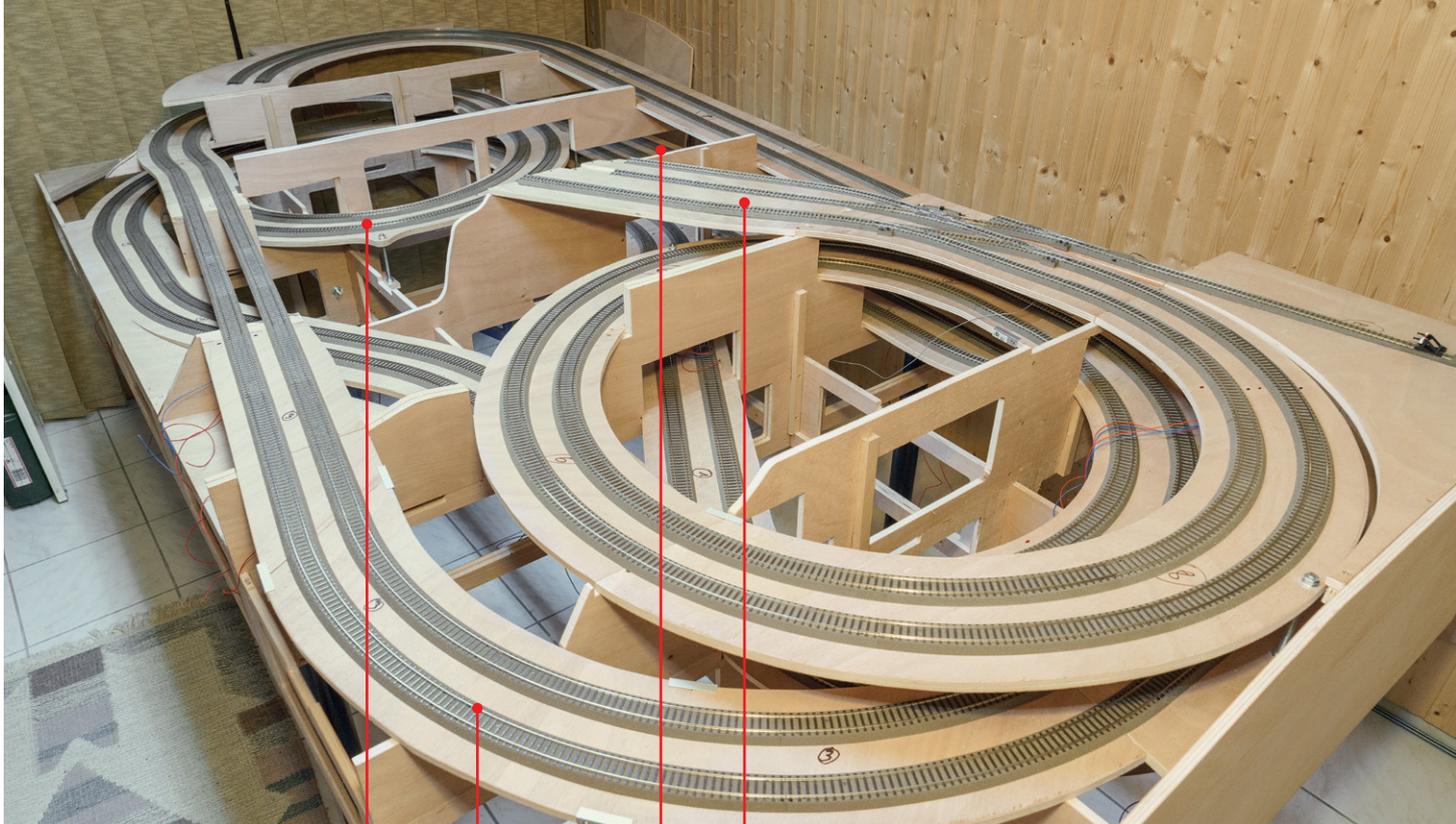
Tiefergelegt: Im Bahnhof sind die Gleise sieben Millimeter abgesenkt. So entsteht ein ebenes Niveau ohne Schotterbett.



Akkurate Gleisführung: Mithilfe eines Lasers entlang des Mittelleiters verlegen wir die langen geraden Strecken.



Feinarbeit: Mit einer Flexscheibe werden die Gleise an den Stößen der drei Anlagenmodule durchtrennt.



Gleiswendel

Sichtbare
Kehrschleife

Schattenbahnhof

Bahnhof Warthausen

So sieht's aus, wenn
alle Gleistrassen
verbaut sind.

→ am Rahmen verbinden und mit einer Schraubzwinge den nötigen Pressdruck für den Schreinerleim herstellen.

Aus dem Holzpuzzle wird ein stabiler Rohbau

Diese Kanthölzer leimen wir zur zusätzlichen Versteifung in die Ecken der Kreuzverbindung der Rahmenteile und verschrauben sie zusätzlich. Nun können auch schon die ersten Trassenbretter in ihre Ausschnitte eingeschoben und fixiert werden. Ein eventuelles Nacharbeiten der Gleistrassen und der Spanten ist jetzt auch noch möglich. Sie sehen: So

wird unser Holzpuzzle nach und nach zu einem stabilen und leichten Rohbau unserer Modellbahn. In der nächsten Folge machen wir mit dem Verlegen der Gleise weiter und kümmern uns um die elektrischen Anschlüsse. 

Text: Roland Schum; Fotos: Kötzle



Die einzelnen Folgen dieser Serie sowie Gleispläne, Gleisstücklisten und Materiallisten finden Sie unter www.maerklin-magazin.de



Ab sofort bei Ihrem
Fachhändler erhältlich!



... wie im Original

Kleine Szenen – große Wirkung!
Deko-Szenen



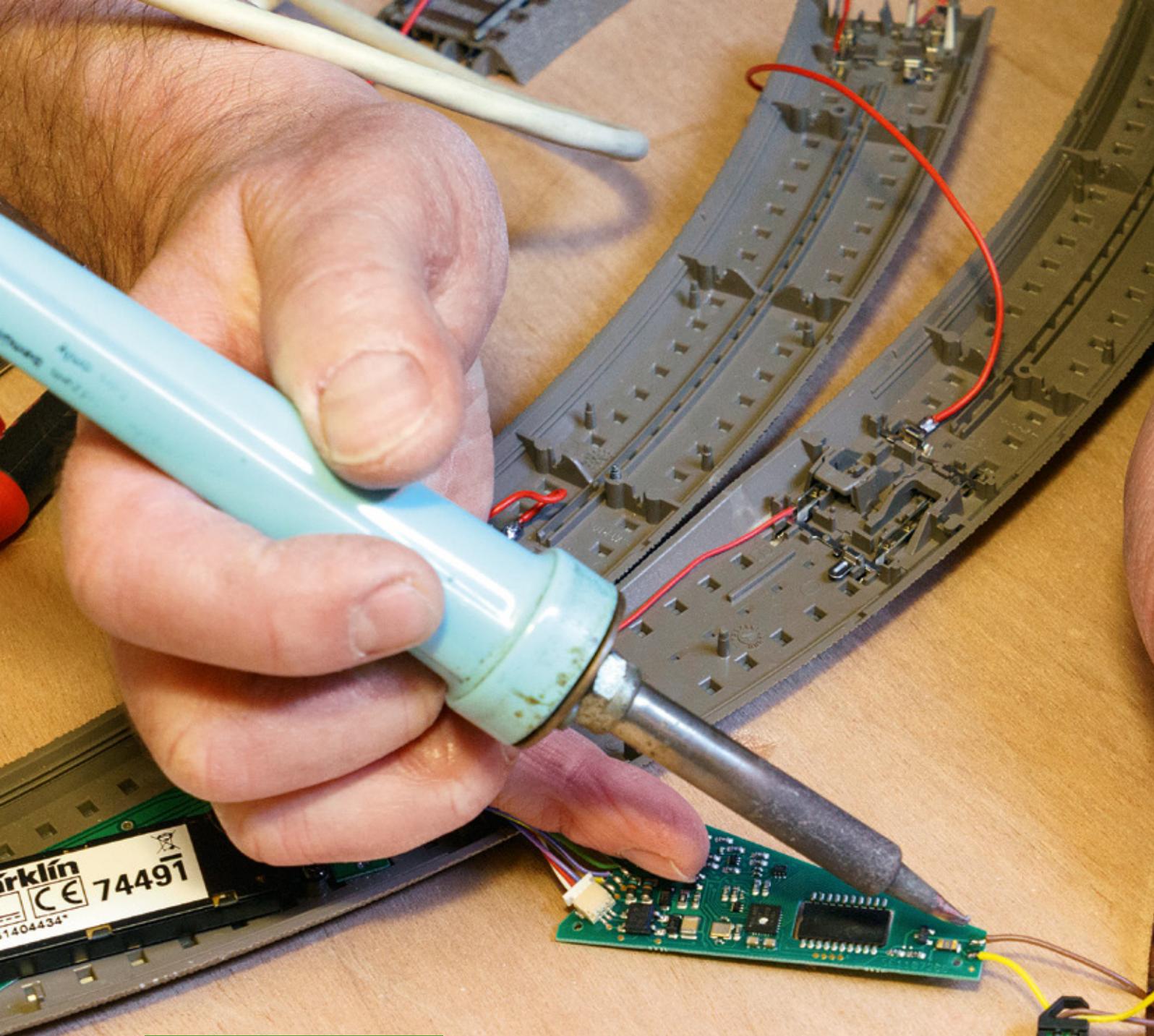
Die neuen Deko-Szenen von NOCH lassen Ihre Modell-Landschaft

noch realistischer wirken. Jedes Set enthält ein kleines Laser-Cut Gebäude als Fertigmodell sowie die zum Thema passenden Figuren.



H0 12015 An der Bushaltestelle
€ 22,99

www.noch.de  [www.noch.de/facebook](https://www.facebook.com/noch)



KOMPAKTE H0-ANLAGE, FOLGE 4

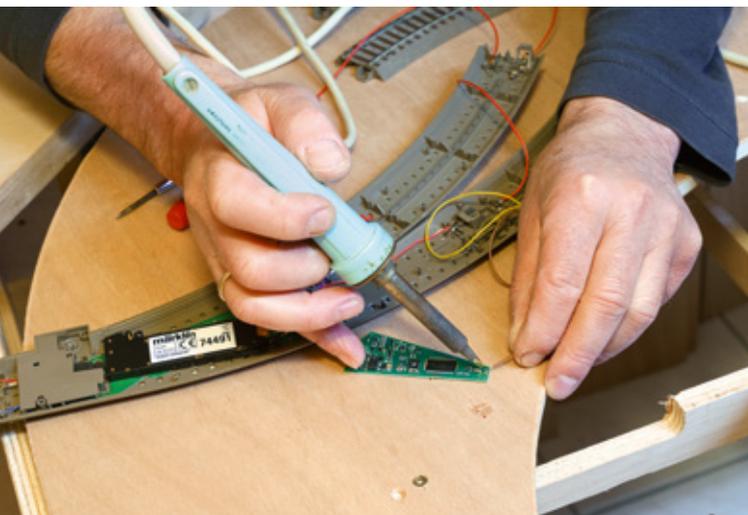
An der Schwelle zum Fahrbetrieb

Geschafft: Das Fundament samt Trassen unserer H0-Anlage steht. Zeit für den nächsten Schritt: Wir installieren die Weichendecoder, beginnen mit der Verkabelung und widmen uns bereits den Tunnels.

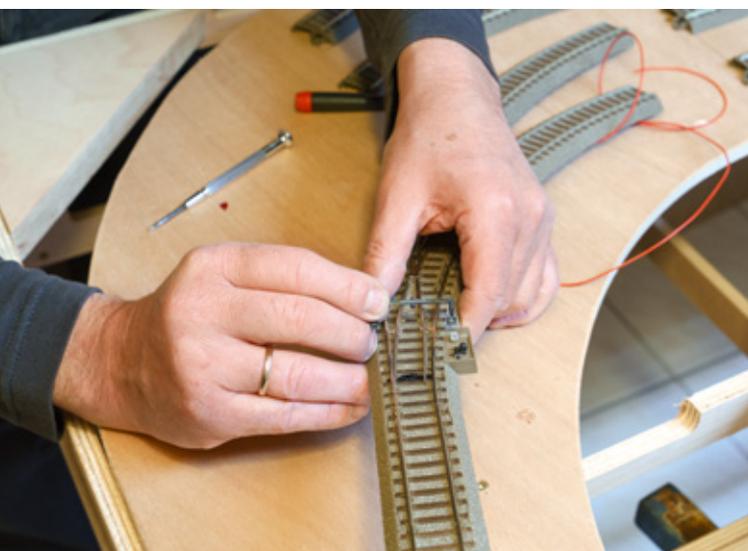




Kinderleicht: Unsere Weichenantriebe werden einfach mit den mitgelieferten Schrauben befestigt.



Beim Weichendecoder lässt sich die Weichenlaterne anlöten. Diese Option erspart uns einigen Verkabelungsaufwand.

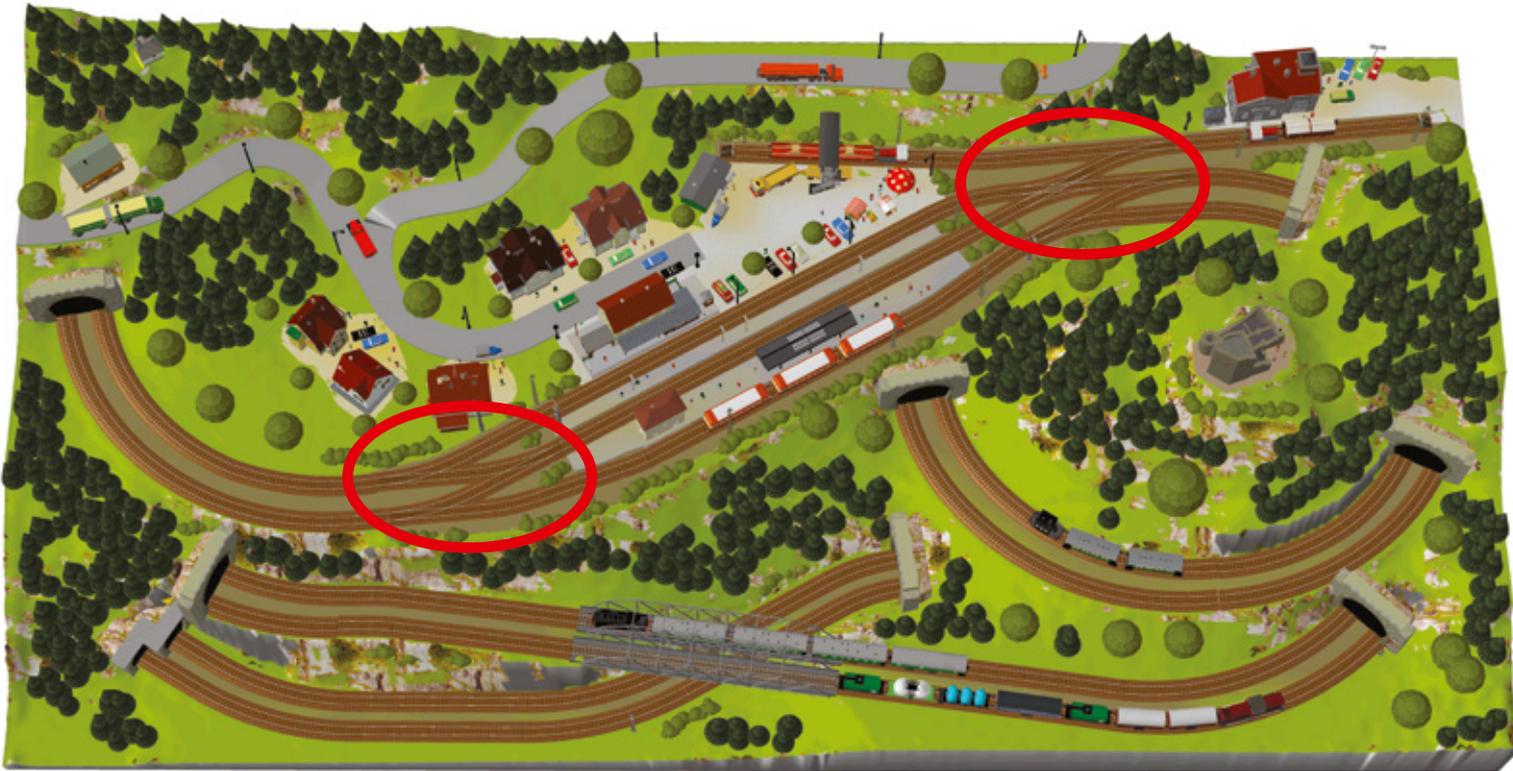


Nachdem die Weichenlaterne montiert ist, wird von oben das Laternengehäuse für Links- oder Rechtsweichen aufgesteckt.

Die arbeitsintensivste Phase beim Bau unserer kompakten H0-Anlage haben wir hinter uns: den Holzrohbau. Wir können also nun unsere ersten Gleise mit den dazugehörigen Anschlüssen verlegen und befestigen. Hierzu fangen wir rechts mit der Ein- und Ausfahrt zu unserem Schattenbahnhof an. Unser Gleisplan und die guten Vorbereitungen helfen uns dabei. So können wir die Maße aus unserem im Maßstab 1 : 10 ausgedruckten Gleisplan ablesen und auf die Sperrholztrasse zum Setzen des ersten Gleises übernehmen. Dieses wird dann sogleich mit den passenden Schienenschrauben Art. 74990 fixiert. Einige Stellen der Streckenführung erfordern zudem einen Spezialschraubendreher. Einen kleinen Kreuzschlitz-Schraubendreher aus dem Werkzeugset 70900 haben wir in der Länge gekürzt und den Griff sauber abgerundet. Damit können wir dann auch die Schrauben dort eindrehen, wo uns die lichte Höhe das Hantieren mit einem normalen Schraubendreher nicht erlaubt. Danach müssen wir einfach nur noch die Gleise laut Gleisplan zusammenstecken und festschrauben. Auf diese einfache Art erhalten wir unsere Einfahrt zum Schattenbahnhof. Hier befinden sich die ersten Weichen. Diese versehen wir – wie alle anderen Weichen auch – mit einer Weichenlaterne (Art. 74470) und einem Weichenantrieb (Art. 74491). Befestigt wird der Antrieb in der Weiche mit den im jeweiligen Set enthaltenen Schrauben. Zur Ansteuerung über unsere Central Station benötigen wir noch den Einbau-Digital-Decoder 74461. An diesen können wir vor dem Einbau die Kabel der Weichenlaterne anlöten und das für Gleichstrom benötigte Kabel anstecken. Somit kann auch dieser eingebaut werden, da wir ihn nach dem Einbau codieren können. Damit wir unsere digitalen Komponenten im DCC-Modus ansteuern können, ist

Kontaktstrecken sind ideal, wenn fahrende Züge Rückmeldungen oder Schaltvorgänge auslösen sollen.

es hier besonders wichtig, über den Codierschalter nicht nur die Adresse, sondern über den DIP-Schalter 10 auch die Betriebsart einzustellen – da wir über DCC schalten möchten, auf ON. Jetzt ist unsere erste Weiche zum Einbau fertig und wir können an dieser die folgenden Gleise setzen. Diese erhalten vorher die zum Abschalten des Fahrstroms benötigten Kabel und Isolierungen (Art. 74030). Letztere werden über die Laschen der zu isolierenden Gleisseite mit dem roten Kabel aufgeschoben. Mit einem kleinen Schraubendreher können wir diese Laschen etwas zusammendrücken, das erleichtert das Aufschieben der Hülsen. Auf die gleiche Weise verfahren wir mit den Kontaktstrecken und den angelöteten grauen Kabeln für die Rückmeldungen. Die Kontaktstrecken melden uns über einen Rückmeldedecoder für DCC im Gegensatz zum Märklin Wechselstromsystem keine Masserrückleitung, sondern beim Befahren durch eine Lokomotive einen Stromverbraucher. Dieser wird vom Rückmeldedecoder S 88 DC mit seinen Stromfühlern registriert und dient zur Überwachung des Gleisabschnittes. Somit sollte jede



Handarbeit: Nicht nur die Weichen in den Schattenbahnhöfen werden mit Weichenlaternen und -antrieben ausgerüstet, auch die Weichen im sichtbaren Gleisbereich (rot markiert) werden auf diese Weise vorbereitet.

Kontaktstrecke mindestens so lang wie eine Lokomotive sein. Wir haben eine Länge von zwei Gleisstücken, also etwa 36 Zentimeter, eingeplant. Das graue Kabel als Steuerleitung wird dann an der Seite des isolierten Gleisstrangs angelötet und später zu diesem Rückmeldedecoder geführt. Zur sicheren Hin- und Rückleitung des Fahrstroms bekommt jedes Anlagenmodul mindestens ein Anschlussgleis mit je einem roten und blauen Anschlusskabel. Diese werden nun durch die vorgebohrten Löcher in den Sperrholztrassen geführt. Ein Knoten kurz nach der Anschlusslasche schützt vor dem Abreißen oder Verbiegen beim späteren Verkabeln. Auf diese Weise verlegen wir die Gleise und Weichen nun über die gesamte Anlage nach Vorlage unseres Gleisplans und

schrauben diese fest. Bei Bedarf, etwa zum Trennen der Anlagen- teile, können die Gleise mithilfe einer Minibohrmaschine und eines aufgezogenen Trennschneiders geteilt werden. Dies hilft bei unzugänglichen Stellen zum Transport der Anlage. Dazu müssen wir zusätzlich weitere Löcher zur Aufnahme der Gleis- schrauben bohren. Somit können wir die Arbeiten zum Gleisbau beenden und unser Augenmerk den nötigen Kunstbauten wid- men. Prinzipiell können auch handelsübliche Tunnelportale zum Einsatz kommen. Da wir aber auf eine Oberleitung verzichten, sind deren Röhrenausschnitte für unsere Zwecke zu groß – wir müssen also improvisieren und fertigen unsere Portale mit den passenden Mauern selbst. Als Schablone dient uns dann →

Train
Safe®

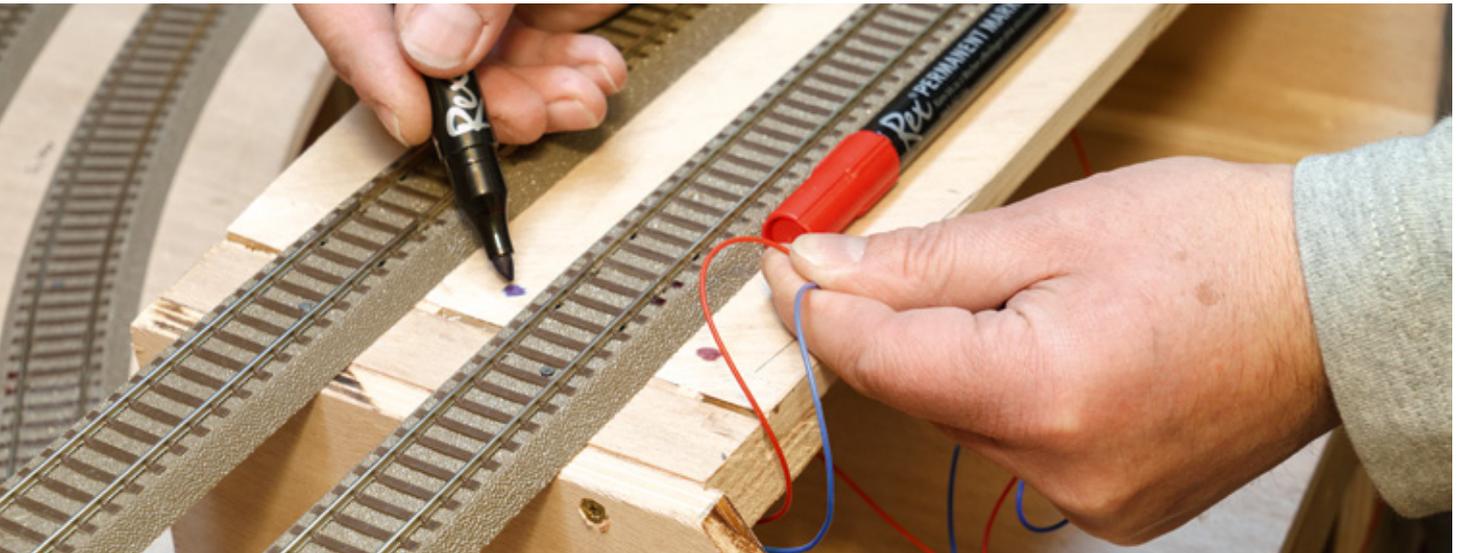
seit über 20 Jahren für Ihre Züge da!

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



Um die Polarität bei Gleichstromanlagen nicht zu verwechseln, markieren wir nach dem Anlöten der Kabel die Sperrholztrassen analog zur Kabelfarbe mit Faserschreiber.



Selbst ist der Modellbahner: Handelsübliche Tunnelportale sind für unsere Anlage zu hoch – wir verzichten ja auf eine Oberleitung.



So echt wie möglich: Durch verschiedene Farben und eine clevere Wischtechnik erhalten wir ein realistisches Mauerbild.

→ aber doch ein gekauftes Portal. Das nötige Maß übertragen wir auf einen darunter gelegten Kartonstreifen durch Verschieben der Schablone. Anschließend schneiden wir den Ausschnitt des Kartons aus, prüfen sicherheitshalber noch einmal das Lichtraummaß und übertragen die Schablone auf unseren zurechtgesägten Sperrholzträger. Im nächsten Schritt wird auf diesen mit Schreinerleim eine Mauerplatte von Faller (Art. 170861) aufgeklebt. Nachdem der Leim getrocknet ist, trennen wir mit einem scharfen Bastelmesser von innen her den Ausschnitt heraus – und haben nun ein passendes Tunnelportal für unsere Anlage. Weitere Sperrholzteile dienen als Träger für Mauerplatten, Flügelmauern oder gemauerte Wände. Letztere lockern wir mit Stützpfählern aus dem Hause Faller auf (Art. 170895). Ganz wichtig: Bei einem Übergang der Mauern von einem Modul zum anderen müssen diese getrennt werden. Als Mauerkrone kleben wir zurechtgeschnittene Streifen aus der Dekorplatte „Simsstein“ (Faller-Art. 170834) auf. Den Abschluss des Tunnels bildet der Tunnelbogen. Diesen aus Kunststoffteilen bestehenden Satz finden wir ebenfalls bei Faller (Art. 120550). Auch er wird mit Schreinerleim befestigt.

So realistisch wie möglich

Damit unsere Portale, Stützmauern, Kronen und Abschlüsse möglichst echt wirken, „zaubern“ wir ein wenig mit verschiedenen Farben von Heki. Als Erstes kommt die helle Grundfarbe „Granit“ (Art. 7102) zum Einsatz. Mit dieser pinseln wir sämtliche Tunnelportale und Mauern vollständig ein – vorher aber unbedingt die Gleise mit Klebeband abdecken. Nachdem unser „Granit“ getrocknet ist, bekommt die Mauer den zweiten Farbanstrich. Diesmal verwenden wir die „Lasurfarbe“ von Heki (Art. 7103). Diese wird aber sofort nach dem Auftragen mit einem nassen Schwamm wieder abgewaschen – so erhält unsere Mauer ein plastisches Aussehen. Fehlen noch die sichtbaren Innenseiten der Portale: Tunnelinnenwände finden wir im Sortiment der Firma Noch (Art. 58030, gerade, und Art. 58031, gebogen). Diese befestigen wir mit Leim und Klebepistole als Abschluss von innen am Tunnelportal. Farblich nachbearbeiten müssen wir diese Wände nicht – sie sind schon ab Werk recht dunkel gestaltet. Analog zu diesem Prozedere konstruieren wir die meisten unserer Tunnelportale der Anlage.

Die vielen Kunstbauten machen unsere Anlage noch interessanter.

Links auf der Anlage bauen wir ein Überführungsbauwerk aus zwölf Millimeter starkem Sperrholz. Als innen liegende Mauer setzen wir in Höhe und Länge gesägte Sperrholzteile bis in den Tunnel hinein. Diese werden vor dem Weiterbau gespachtelt, um eine glatte Betonfläche darzustellen. Vorn und zwischen den Gleisen setzen wir eine Galerie. Diese fertigen wir ebenfalls aus Sperrholz. Dazu sägen wir mit unserer Stichsäge mehrere Ausschnitte mit gleicher Größe und gleichem Abstand ein und verschleifen und verspachteln diese ebenfalls vor dem Anbringen. Ein langer Personenwagen dient uns beim Setzen der mittleren Arkade als Abstandshalter. Die äußeren Arkaden können wir mit einer verlängerten „Betonwand“ zur Außenkante der Anlage ebenfalls anbringen. Nun streichen wir alle „Betonflächen“ mit der „Straßenfarbe Beton“ von Heki (Art. 6600). Dann wird geschottert, denn an diesen Teil der Anlage kommen wir nach dem Setzen der Decke nicht mehr ran. Um gut mit dem Farbton der Trix Gleise zu harmonisieren, nutzen wir eine Mischung aus zwei Schottersteinen: Im Verhältnis 1 : 1 mischen wir den grauen →



Detail mit Pfiff: Die Galerie am linken Anlagenrand wertet unsere Modellbahn deutlich auf.



Ausland Katalog: 5,50 €, Aufbauanleitung 15,00 €
Katalog + Aufbauanleitung: 17,00 €, inkl. Versandkosten

Inland Katalog: 3,50 €, Aufbauanleitung 10,00 €
Katalog + Aufbauanleitung: 12,00 €, incl. Versandkosten

Sommerfeldt Oberleitungen + Stromabnehmer GmbH
Friedhofstr. 42 • 73110 Heidenhofen • Tel. +49 (0) 7164/3195 • Fax. +49 (0) 7161/5786 • info@sommerfeldt.de

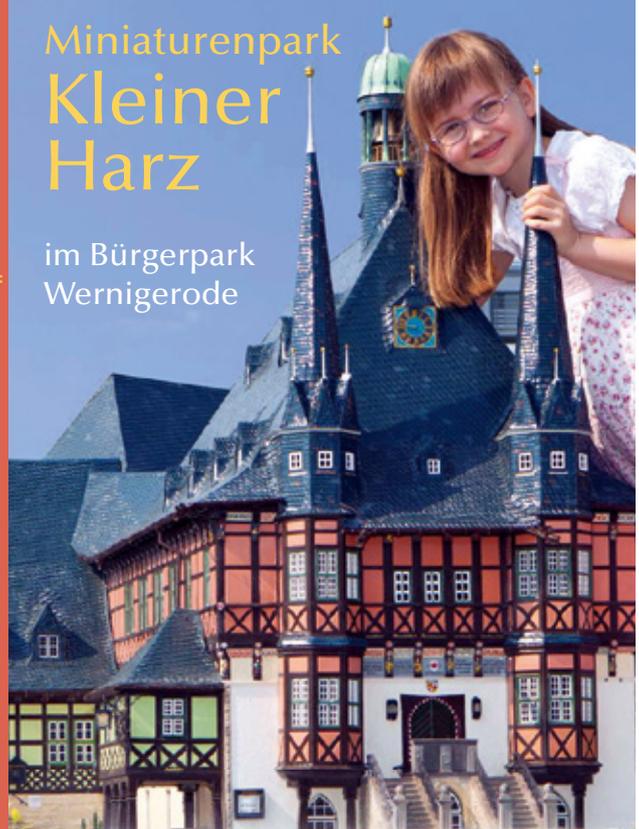


Die SOMMERFELDT Aufbauanleitung

www.sommerfeldt.de

Miniaturenpark Kleiner Harz

im Bürgerpark
Wernigerode



GEÖFFNET: 9. APRIL BIS 31. OKTOBER 2016

Miniaturen der schönsten historischen
Bauwerke des Harzes in einer
faszinierenden Parklandschaft

www.miniaturenpark-wernigerode.de



Und noch eine Galerie: Auf der rechten Anlagenseite greifen wir auf ein Fertigprodukt zurück – Portal und Mauern sind aber wieder Eigenbau.



Strategisch vorgehen: Bevor wir die Bogenbrücke einsetzen, befestigen wir das Drahtgitter für die Landschaftsgestaltung.

→ Schotter von Faller (Art. 171695) mit dem Schotter von Busch (Art. 7517). Nach dem Einpassen der Tunneldecke – ebenfalls aus Sperrholz – bekommt dieses Bauwerk noch eine Brüstung. Dazu dient uns ein Streifen zurechtgeschnittener Hartfaserplatte, auf den wir ebenfalls einen passenden Streifen aus unserer Dekorplatte „Mauer-Simsstein“ von Faller aufleimen. Zu guter Letzt möchten wir noch auf der rechten Seite ein Bauwerk konstruieren, das später den abnehmbaren Teil mit einer Burg aufnehmen soll. Hierbei kommt ein Mix aus dem vorher beschriebenen Tunnelportal mit Tunnelinnenwand auf der einen, einem gemauerten Portal mit Sperrholzträger und „Betonsturz“ auf der anderen Seite sowie eine offene Galerie von Faller (Art. 170891) zum Einsatz. Die Styrodurteile dieses Bausatzes lassen sich sehr gut mit einem Bastelmesser bearbeiten; wir schneiden sie passgenau zu und setzen sie zu einem Ensemble zusammen. Auch hier müssen wir vor dem Weiterarbeiten den inneren Gleisbereich ausschottern.

Den krönenden Abschluss der Kunstbauten bildet die imposante Bogenbrücke aus dem Hause Noch. Der Laser-Cut-Bausatz (Noch-Art. 67042) mit seinen beachtlichen 54 Zentimetern Spannweite soll die Paradenstrecke über das Tal in der Mitte der Anlage führen. Der Aufbau ist dank Laser-Cut-System denkbar einfach, die eingefärbten Kartonteile müssen nur mit dem beiliegenden Kleber zusammengesetzt werden. Dem Bausatz liegen zwar Brückenköpfe bei, wir fertigen unsere aber selbst – damit sie optisch perfekt zu unseren restlichen Tunnelportalen passen. Ganz wichtig: Vor dem Setzen der Brücke befestigen wir das Drahtgitter, das später unsere „Geländehaut“ sein wird, mit einem Elektrotacker – so ersparen wir uns nachträgliche Beschädigungen an der Brücke. Im nächsten Teil machen wir uns dann an die Verkabelung des Fahrstroms mit den Signalabschnitten und den Bremsstrecken. Außerdem schließen wir die Decoder m83 und m84 an. 

Text: Roland Schum; Fotos: Kötzle



Alle Folgen dieser Bauserie sowie die zugehörigen Gleispläne und Stücklisten finden Sie im Downloadbereich unter www.maerklin-magazin.de



Sieht doch gut aus: Die Brückenköpfe für die Laser-Cut-Bogenbrücke fertigen wir selbst, damit sie perfekt zum Gesamtbild der anderen Tunnelportale passen.