



# Papas Anlage (Teil 5)

Allen, die unsere Serie verfolgen, dürfte es längst aufgefallen sein: Der Anlagenbauer Mario Cuva ist ein Perfektionist, der nur höchst ungern optisch unschöne oder gar technische Kompromisse eingeht. Heute beschäftigt er sich mit der weiteren Anpassung der Bahnsteiggleise, für die ihm wieder einmal ein aufwändiger, aber letztlich lohnenswerter Eigenbau nötig erschien. Und das fast ohne Zugeständnisse.

Ziel der Anpassung war es, die Bahnsteiggleise 2 und 3 noch eleganter anfahren zu können. Dazu sollte auch der unschöne S-Bogen hinter der Doppelkreuzungsweiche (DKW) verschwinden.

Warum waren die S-Bögen eigentlich vorhanden? Mario Cuva erklärt deren einstige Funktion:

„Die S-Bögen wurden gebraucht, weil der Bahnsteig – entgegen der C-Gleis-Geometrie – sieben Zentimeter breit werden und die vier durchgehenden Bahnhofsgleise optisch zusammenrücken sollten.“ Dabei hatte sich das Problem ergeben, dass ein aus Richtung Brückenstrecke auf Gleis 3 einfahrender Zug nach der Doppelkreuzungsweiche eine S-

Kurve durchfahren musste. Das sah nicht wirklich gut aus!

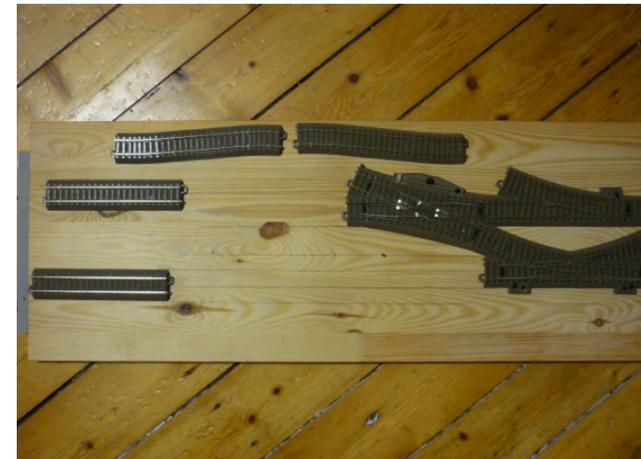
Aber auch wenn die beiden Gleise gerade angefahren wurden, störte das Durchfahren der S-Bögen die Ästhetik. Da Mario Cuva aus dem C-Gleis-Programm schon das Optimum herausgeholt hatte (sprich: es gab keine vorgefertigte Lösung) und die Gleisanlage

so nun mal nicht bleiben konnte, setzte er auf einen Eigenbau.

Mit derart hohen Ansprüchen steht unser im saarländischen Quierschied lebender Bastler übrigens nicht allein da. Die Anfertigung von eleganten Gleisstücken (die es nicht zu kaufen gibt) wird in Modellbahn- und Bastelforen häufig diskutiert. Leider, so musste



Die Gleise wurden zunächst auf einem Holzbrett befestigt. Die dadurch erzielte Stabilität ermöglicht ein präziseres Arbeiten, das zudem die Nerven schont. Bestens zu erkennen sind hier die unschönen S-Kurven, die nun bald ausgedient haben werden.



Die umzubauenden Gleisstücke sind bereits entfernt. Die unten links noch verschraubte Gerade 62172 muss noch eingekürzt werden.



An der dritten und vierten rechten Schwellen ist zu erkennen, dass das Gleisstück gekürzt wurde. Diese liegen dichter zusammen.

Cuva bei seinen Recherchen feststellen, scheinen Gleisbastler wie er offenbar meist im stillen Kämmerlein zu werkeln: „In der Öffentlichkeit sieht man von solchen Umbauten recht wenig.“

### Der Umbau beginnt

Um die Gleisanlage passgenau umbauen zu können, wurde sie

zunächst entfernt und auf einem Holzbrett befestigt. Die Bettung erhielt zusätzlich seitlich eingedrehte Gleisschrauben, um sie in der Richtung zu halten. Zuerst erfolgte der Umbau des Gleises 2. Um einen möglichst weiten Gleisbogen zu erhalten, wurde der Gegenbogen zu den schlanken Weichen von Trix (Artikel Nr. 62912)

verwendet. Zusätzlich sollte zwischen den Gleisbögen eine Gerade den so weit wie möglich gehaltenen S-Bogen weiter entschärfen. Es war geplant, dass der S-Bogen direkt hinter dem Herzstück der Weiche beginnt. Dafür trennte Cuva das Gleis hinter dem Herzstück der Weiche ab und fügte an dieser Stelle ein Stück Gegen-

bogen an. Da die Gleisanlage jederzeit demontierbar sein soll, musste das neue Gleisstück fest angefügt werden. Damit dies problemlos möglich ist, wurde die Gleisbettung mit Plastikleber dauerhaft verbunden.

Als nächstes musste die am Herzstück beginnende Schiene unter



Das gekürzte Gleis in der vergrößerten Ansicht: Die Schienen wurden passend zugeschnitten und das Böschungsende wieder verwendet.



Die Weiche ist hier schon hinter dem Herzstück gekürzt. Nun kann das abgeschnittene Teil aus dem Gleis 62912 angefügt werden.

Fotos: Mario Cuva



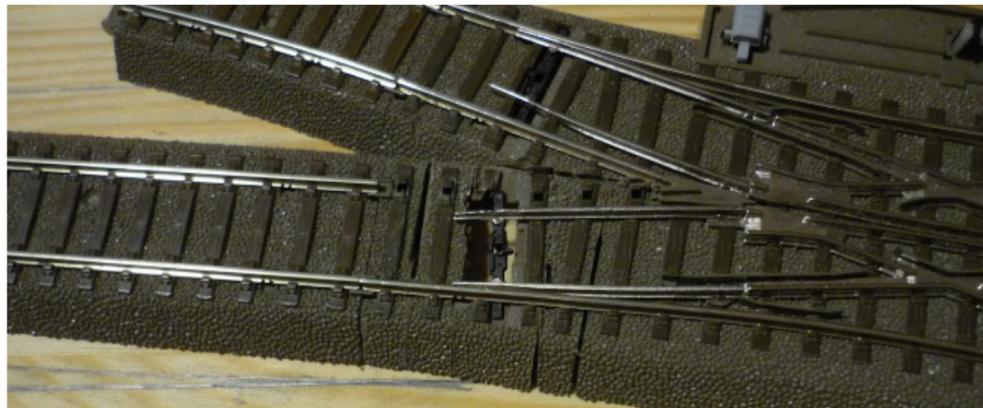
Der Bogen ist angefertigt und zum Anfügen bereit, das Gleisstück mit der kurzen Geraden und dem Gegenbogen ist ebenfalls fertig.



Die auf das Brett eingezeichnete Linie zeigt den normalen, geraden Gleisverlauf. Der S-Bogen wirkt sehr harmonisch.



Der Zungenbereich der Doppelkreuzungsweiche ist bereits beweglich. Nun wird das gerade Gleisstück an den anschließenden Bogen, der zuvor passend abgelängt wurde, angepasst.



Bastlerische Herausforderung: Auf einer Seite musste das Schienenstück entfernt werden. An dieser Stelle soll nach dem Fixieren der umgebauten Zungenpartie ein neues Schienenstück eingesetzt werden.

der Weiche mit dieser elektrisch verbunden werden, die andere Schiene war mit dem Schienenstück der Weiche zu verlöten. Wer hier ganz sicher gehen möchte, kann an dieser Stelle zusätzlich einen Schienenverbinder einbauen.

Anschließend wurde die zwischen den Gleisbögen sitzende Gerade mit dem zweiten Bogenstück zu

einem Gleisstück verbunden, um auch hier die Gleisanlage problemlos demontieren zu können. Dafür waren ebenfalls die Schienenstücke zu verlöten und die Gleisbettungen zu verkleben. Da im Anschluss nur 62172er Gleisstücke zu finden waren und keine weiteren kurzen Gleisstücke das Budget belasten sollten, zog unser Modellbauer das 62172er Gleis,

das er ohnehin schon auf dem Holzbrett zu liegen hatte, heran und kürzte es entsprechend. Wenn man wie er sorgfältig und sauber arbeitet, sind die Trennstellen der Gleise später nur aus nächster Nähe erkennbar.

#### Der Tüftler ist gefragt

Die Anpassung von Gleis 3 gestaltete sich etwas schwieriger,

denn an dieser Stelle sollte der S-Bogen hinter der DKW komplett entfallen. Für Mario Cuva stand fest: Dieser Umbau ist nur realisierbar, wenn der Bogen direkt in der DKW beginnt. So checkte er zunächst ab, inwiefern sich die DKW überhaupt umbauen lässt, damit eben kein S-Bogen im Anschluss mehr nötig ist.

Nach einigem Ausprobieren wurde dem gewieften Bastler klar, dass der Weichenzungenbereich in Richtung Gleis 3 verschwenkt werden musste. Dafür war dieser mit Schnitten zu versehen, damit er sich um einige Grad drehen ließ. Diese Maßnahme verlief zwar ziemlich problemlos, nur saß hinterher die Stellstange etwas schief. Diesen kleinen Makel war Cuva jedoch bereit zu akzeptieren, da der Bereich der DKW durch die Brücke nicht direkt einsehbar ist.

Mario Cuva achtete lediglich darauf, das die Stellstange frei beweglich blieb. Dafür musste der Draht, der unter der Weiche in die Stellstange greift, etwas angepasst werden. Durch diesen Umbau ist der Weichenzungenbereich nun im Prinzip gespiegelt. Statt, dass die Weichenzungen im geraden Strang auch gerade liegen, schwenkt der Zug nun in diesem Bereich nach links. Im gebogenen Strang hingegen fährt er bis hinter die Weichenzungen geradeaus. So wurde im Gleis 3 nur noch ein Bogen nötig, um wieder parallel fahren zu können.

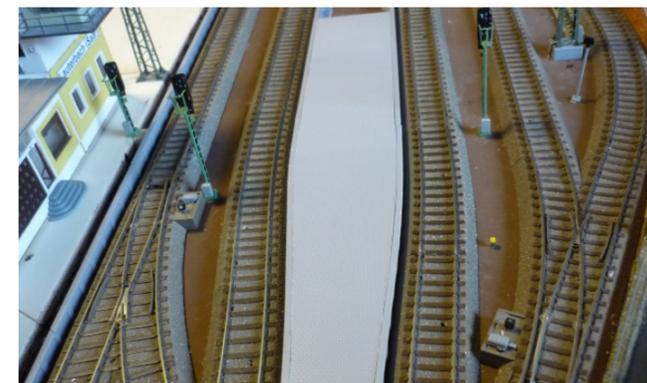
Nachdem die umgebauten Gleise und Weichen fertig waren, konn-



Blick von der Weichenstraße zum späteren Bahnsteig: Der Gleisverlauf besitzt keinen unschönen S-Bogen mehr und wirkt eleganter.



Anhand der eingezeichneten Linien wird der alte, gerade Gleisverlauf nachvollziehbar. Der verschwenkte Zungenbereich ist gut erkennbar.



Alles fertig: Der Umbau hat sich ausgezahlt. Auch der geringere Abstand zu den anderen Gleisen wirkt authentisch. Gut gemacht!

ten sie auch sogleich wieder eingebaut werden. Und siehe da: Durch die Fixierungen auf dem Holzbrett passte auf der Anlage auch alles wieder. Mario Cuva war zufrieden: „Nun fahren die Züge geschmeidig an die Bahnsteige heran. Auch bei einem Gleiswechsel sieht nun alles viel besser aus.“

#### So geht es weiter!

In der nächsten MBI stellt Mario Cuva seine Fähigkeiten als Landschaftsbauer unter Beweis. Der Saarländer erklärt beispielsweise für jeden verständlich, wie sich mit einfachen und preiswerten Mitteln naturnahe Weinreben im Eigenbau erstellen lassen.



Blick aus Richtung Bahnsteig: Auch aus dieser Perspektive wird die harmonischere Gleisführung deutlich. Der Aufwand hat sich gelohnt.



Blick aus der entgegengesetzten Richtung: Die neue Gleisführung erlaubt ein kultivierteres Heranfahren an den Bahnsteig.



Als ob es schon immer so gewesen wäre: Der aufwändige Schritt zum Gleisumbau wird durch eine wesentlich bessere Optik belohnt.

## Ihre Story!

Modellbahner erleben viel und lassen andere gern daran teilhaben. Was haben Sie so erlebt oder auch gebastelt?

Schicken Sie uns Ihre Story! Eine eMail an [info@mbi-media.de](mailto:info@mbi-media.de) genügt. Und vielleicht werden Sie einer der nächsten MBI-Hobby-Autoren sein. Jeder veröffentlichte Beitrag wird honoriert.