



Papas Anlage (Teil 7)

Welcher Modellbahner kennt diese Situation nicht? Man möchte bestimmte Signale aufstellen, zum Beispiel weil man eine konkrete Vorbildsituation nachbauen will, aber irgendwie passen die eigenen Vorstellungen nicht mit dem zusammen, was es im Handel zu kaufen gibt. Da hilft nur eins, wenn man – wie Mario Cuva – nicht aufgeben will: der Umbau von serienmäßigen Signalen.

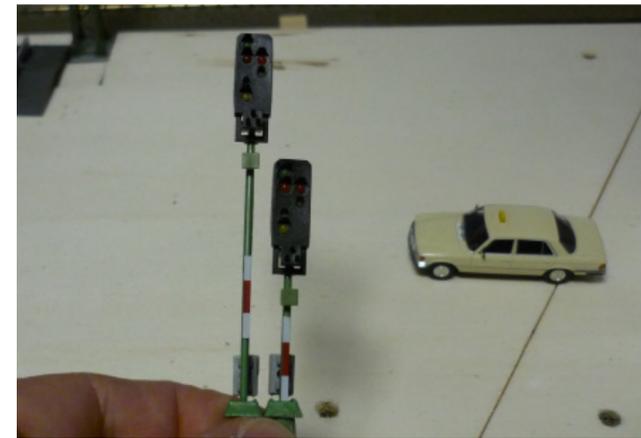
Die Anlage, so wie sie Mario Cuva vor der Erweiterung durch einen Anbau geplant hatte, besaß nicht ein einziges Signal. Dies hatte mit den beengten Platzverhältnissen zu tun, denn schließlich war das Projekt anfangs nur als Spielanlage für Sohn Lukas gedacht, doch nach dem Anbau sah die Sache anders aus. Halbe Sa-

chen kamen für den Triebfahrzeugführer und ehemaligen Fahrdienstleiter allerdings nicht in Frage. So fiel Cuvas Wahl auf vier Hauptsignale (Artikel Nr. 4012), acht Hauptsperrsignale (4013) sowie vier hohe (4017) und 15 niedrige Sperrsignale (4018) aus dem Viessmann-Programm. Dazu kamen sechs Vorsignale (4010) und zwei Vorsignalwiederholer (4030).

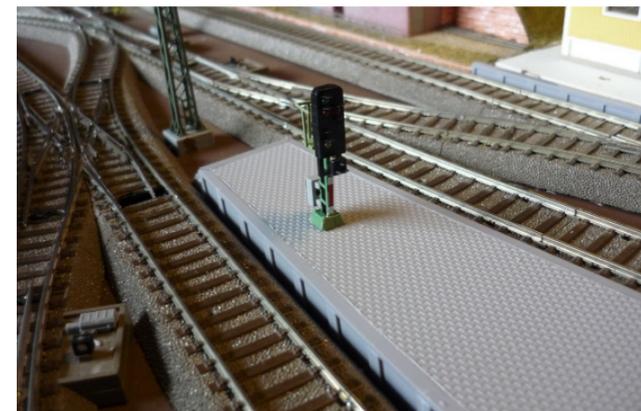
Lokführer sieht Signal
Trotz der großen Auswahl blieb es nicht aus, dass nicht jedes gekaufte Signal so verwendet werden konnte, wie es aus der Schachtel kam. Zum Beispiel waren zwei, auf dem Bahnsteig aufzustellende Signale zu hoch, um von einem Lokführer gut gesehen zu werden. Das eine Signal fand seinen Platz auf dem Hausbahnsteig genau unter

dem Stellwerk. Das andere auf dem Mittelbahnsteig musste sogar so tief gesetzt werden, dass es für einen Lokführer im Bereich des Bahnsteigdachs nicht verdeckt ist. Die Masten der beiden Signale waren also zu kürzen.

Als erstes mussten der Schaltkasten und das Mastschild abgebaut werden. Nun konnte der Signal-



Links ein un bearbeitetes und rechts ein gekürztes Viessmann-Signal. Letzteres wird in Kürze auf dem Mittelbahnsteig seinen Platz finden.



Das gekürzte Signal wurde auf dem Mittelbahnsteig platziert. Durch das Bahnsteigdach musste es besonders niedrig ausfallen.

fuß mit sanfter Gewalt abgezogen und der Mast entsprechend gekürzt werden. Da der Signalfuß auf dem Kabelstrang verbleiben konnte, war an den Kabeln keine Änderung nötig. Nach dem Kürzen des Mastes waren der Mastfuß wieder aufzustecken, der Schaltkasten anzubringen und entsprechend angepasste Mastschilder zu montieren.

Die niedrigen Sperrsignale setzte Mario Cuva wegen des C-Gleises auf fünf Millimeter hohe Holzsockel, die er zuvor aus 10x10-Millimeter starken Holzleisten angefertigt hatte. In die kleinen Sockel bohrte er zunächst Löcher zum Einstecken der Signale und schnitt dann die Flanken leicht schräg zu. Nach dem Einkleben der Sockel steckte er die Sperrsignale auf.

Ungewöhnliche Situationen
Beim Vorbild gibt es Situationen, die nicht alltägliche Signalkombi-

nationen zur Folge haben. Ein Beispiel ist das Vor-Sperrsignal, bei dem ein Sperrsignal an einem Vorsignal zu finden ist. Mario Cuva: „Diese Kombination ist beispielsweise im Bahnhof Saarburg zu finden, auf dem an gleicher Stelle ein Vorsignal zu den Ausfahrtsignalen und ein Sperrsignal zum Wenden von Rangierfahrten aufgestellt werden mussten.“

Für den Nachbau bohrte unser Modellbauer jeweils am Vorsignal ein Loch zum Durchführen der Kabel in den Mast und baute anschließend ein kleines Polystyrolprofil aus der Bastelkiste zum Anbringen des Sperrsignals an. Letzteres beraubte er seines Fußes, der Widerstände sowie der Diode und befestigte es am Vorsignalmast. Platz für die dünnen Drähte war im Mast ja reichlich vorhanden. Nach dem Einbau löttete Mario Cuva die Widerstände und die Diode wieder an die entsprechenden



Hier sind alle vier Ausfahrtsignale zu sehen. Die beiden gekürzten Ausfahrtsignale (das erste und dritte von rechts) sind gut auszumachen.



Das Signal auf dem Hauptbahnsteig wurde ebenfalls gekürzt. Dies war nötig, da sich über dem Signal die Stellwerkskanzel befindet.



Die niedrigen Lichtsperrsignale haben einen Fuß von fünf Millimetern Höhe erhalten, damit sie durch das C-Gleis nicht zu niedrig wirken.

Kabel und passte das Polystyrolprofil farblich an den Mast an.

Im Original schon häufiger anzutreffen ist ein Vorsignalwiederholer unterhalb des Bahnsteigdachs, etwa in Kurvenbereichen, in denen das Signal durch das Bahnsteigdach erst spät vom Lokführer eingesehen werden kann. Auch diese Situation sollte im Modell

entstehen. Mario Cuva baute dafür einen Vorsignalwiederholer entsprechend um und befestigte ihn unter dem Bahnsteigdach. Die Kabel führte er an einem Dachpfosten nach unten.

Problematische Situationen
Ein anderes Signal sorgte bei Mario Cuva zunächst für Kopfzerbrechen, und zwar das Ausfahrtsignal

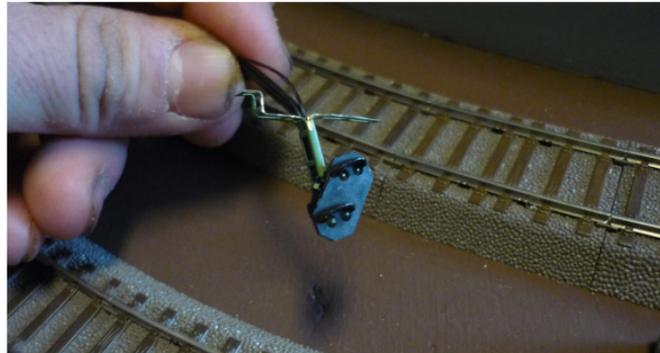
Fotos: Mario Cuva



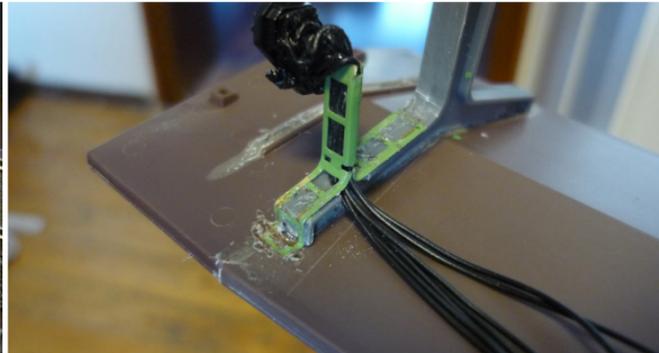
Ein Sperrsignal an einem Vorsignal? Ja, so etwas gibt es im Original tatsächlich. Mario Cuva hat es mit großer Begeisterung nachgebaut.



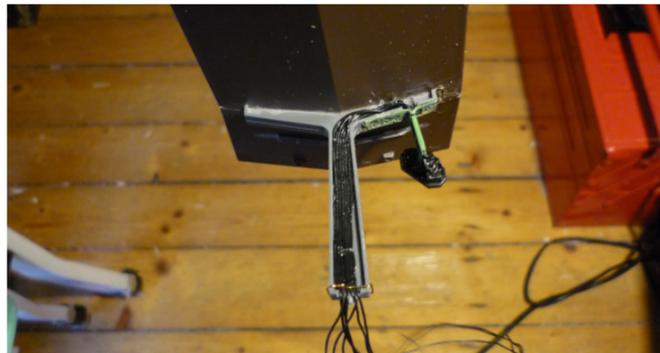
Um zu sehen, wie das Signal wirkt, wurde es zunächst probeweise angeschlossen. Die seltene Signalkombination macht sich gut auf der Anlage.



Hier wird der Vorsignalwiederholer gezeigt, der unter das Bahnsteigdach montiert wird. Der ehemalige Mast ist schon umgebaut.



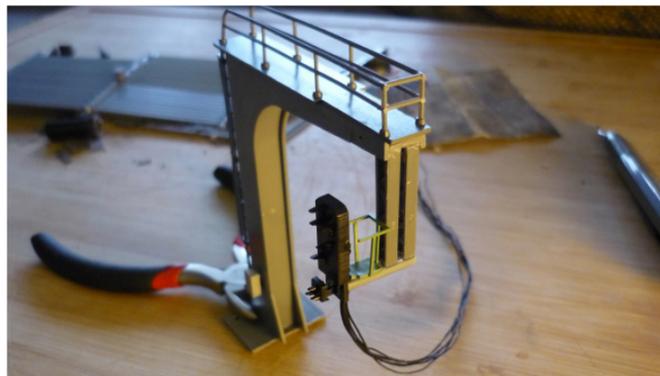
Das Vorsignal ist fertig montiert. Die Kabel laufen später versteckt am Pfeiler nach unten und danach weiter durch die Holzplatte.



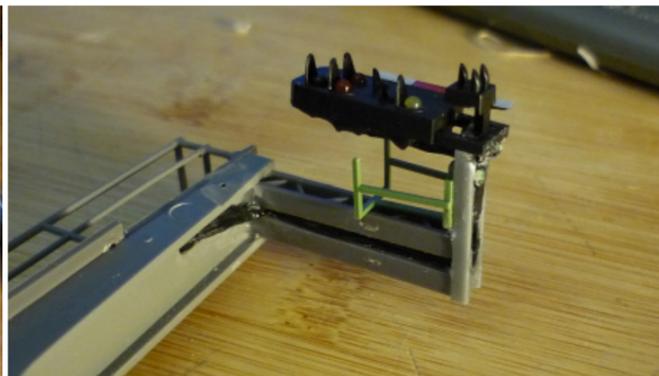
Die Kabel wurden am Pfeiler befestigt. Farblich angepasst sind sie später nicht mehr erkennbar. Man könnte sie auch noch verkleiden.



Im eingebauten Zustand hat der Vorsignalwiederholer die Aufgabe, den Lokführer über die Stellung des Ausfahrsignals zu informieren.



Das Viessmann-Ausfahrsignal wurde mit Hilfe eines selbst gebauten Auslegers an der Signalbrücke von Brawa befestigt.



Die Kabel in dem selbst gebauten Ausleger der Signalbrücke wurden so verlegt, dass sie so gut wie nicht mehr sichtbar sind.



Der Signalausleger wurde in Anlehnung an Viessmanns Oberleitung in Grüngrau lackiert, einer bei der Bahn früher üblichen Farbgebung.



Die Signalbrücke ist auf der Anlage montiert. Sie sitzt so, dass sie weder vom Fahrdrabt noch von den Pantos der E-Loks berührt werden kann.

von Gleis 2 in Höhe des Stellwerks. Das Problem: Die von Gleis 1 ein- und ausfahrenden Züge kamen dem Signal recht nahe, doch weiter nach vorn verlegt wäre wertvolle Gleislänge verloren gegangen.

Die Lösung war eine Brawa-Signalbrücke, die im Handel jedoch schon lange nicht mehr erhältlich ist. Unser Bastler verpasste ihr einen Mastkorb der Marke Eigenbau und brachte an diesem ein von seinem Mast befreites Hauptsperrsignal an. Der Schaltkasten

fand seinen Platz am Fuß der Signalbrücke und das Mastschild direkt am Signalschirm. Die Kabel führte Cuva so unauffällig wie möglich in den Ausleger. Nach dem Umlackieren mit Grüngrau von Revell erfolgte die Einbindung in den Bahnsteig. Dabei beachtete Mario Cuva die Lichtraumprofile von Gleis 1 und 2. Nur so ließ sich gewährleisten, dass der Fahrdrabt von der Oberleitung und die Stromabnehmer der elektrischen Triebfahrzeuge die Signalbrücke nicht berühren.

So geht's weiter!
Im nächsten Teil unserer Serie geht es um das Aufstellen von Oberleitungsmasten. Da Mario Cuva

auch hier wieder spezielle Vorbildsituationen nachstellen wollte, kam er um aufwändige Umbauten nicht herum.

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 genügt. Und vielleicht werden Sie einer der nächsten MBI-Hobby-Autoren sein. Jeder veröffentlichte Beitrag wird honoriert.

Ein Kran für Kräne!

38531 HO
Überladekran WASEL, Bausatz



39212 HO
Fahrzeughalle
Bausatz

418040 HO
LIESHERR
LTL 1180
Tegebaukran
WASEL
Bausatz



Das Original ist unser Vorbild!

Tipp:




www.kibri.de