



Papas Anlage (Teil 1)

Das Thema kommt Ihnen irgendwie bekannt vor? Kein Zufall, handelt es sich doch um Mario Cuvas H0-Anlage, die er ursprünglich für seinen Sprössling geplant hatte und deren Entstehung wir Schritt für Schritt begleitet haben. Nun ist es definitiv nicht mehr Juniors Anlage, sondern Papis. In dieser Ausgabe beginnen wir mit dem Erweiterungsteil. Aber auch sonst hat sich im Hause Cuva einiges getan.

Die Spur H0 hatte TT-Bahner Mario Cuva eigentlich nur gewählt, da er für Kinderhände praktikabler ist. Doch der Saarländer hat am größeren Maßstab wieder einen solchen Gefallen gefunden, dass er Nägel mit Köpfen machte und sowohl seine TT-Anlage als auch einen Großteil

seiner umfangreichen Table-Top-Sammlung verkauft hat.

So bot sein Hobbyzimmer nicht nur genügend Platz für die bisherige H0-Anlage, sondern auch für eine Erweiterung, die er schon seit einiger Zeit ins Auge gefasst hatte. Zunächst musste dafür ein neuer, stationärer Unterbau her.

Dieser wurde in zwei Teilen aus Holzplatten gefertigt, die sich später wieder schnell voneinander trennen lassen. Damit sich die Anlage auch verschieben lässt, wurden die Latten an den Füßen aufgedoppelt und mit Rollen versehen, die es in jedem Baumarkt zu kaufen gibt. Dort fand Mario Cuva schließlich auch Schnell-

verschlüsse, die sich prima zur sicheren Verbindung der Unterbauteile eignen.

Die Planung

Mit Hilfe des Gleisplanungsprogramms WinTrack wurde die Erweiterung in der Größe 1,3 x 1,3 Meter geplant. Die bisher rechteckige Anlage sollte damit eine



Praktische Lösung: Die beiden Anlagenteile sind mit dem Rahmen verschraubt. Dadurch lässt sich die Anlage problemlos zerlegen und an anderer Stelle wieder aufbauen.



L-Form erhalten. Zudem sollte der Anbau auch genügend Platz für einen größeren Bahnhof bieten, und auch ein Schattenbahnhof wurde geplant. Letzteren will Cuva jedoch erst später realisieren, um das Budget zunächst nicht übermäßig zu belasten. Das Zufahrtsgleis zu einer ebenfalls geplanten Gleiswendel wurde aber vorsichtshalber schon einmal ins Anlagenkonzept eingebunden.

Der Bastler konzentrierte sich zunächst auf den Bahnhof, der seinen bisherigen Standort zwar behalten, dafür aber wachsen sollte.

Durch seine Lage und den Anbau kein Problem: Statt zwei sollte er nun vier längere, durchgehende Hauptgleise bekommen. Alle bestehenden Lade- und Werksgleise konnten übernommen werden. Die Gleise, die hinter der Chemiefabrik in den Bahnhof mündeten, sollten mit Hilfe von Unterführungseinfahrten getarnt durch eine Hintergrundkulisse geführt werden. Der frei werdende Gleisbereich konnte einer Vergrößerung der Chemiefabrik zugesprochen werden. Um sich das Leben nicht zu einfach zu machen, sollte die vergrößerte Anlage nun mit

einer Oberleitung „gekrönt“ werden. Mario Cuva: „Ich hatte einen Systemwechselbahnhof im Sinn, bei dem ich zwischen 15 und 25 kV wählen kann.“

Orientierung am Vorbild

Solch einen Bahnhof hatte es im heimatischen Saarland sogar einmal gegeben. Der gelernte Lokführer Cuva erinnerte sich, dass dort französische 25-kV-Maschinen direkt ein- und wieder ausfahren konnten. Für einen realistischen Oberleitungsbetrieb brauchte es auch eine Fahrleitungsmeisterei, die für die Wartung und Instand-

setzung zuständig ist. Auf dem freien Gelände des neuen Anlagensegments war hierfür ausreichend Platz.

Nachdem die Planungen für die Gleisanlage abgeschlossen waren, stand das Problem im Raum, dass die Weichenstraße auf der bestehenden Anlage nur sehr ungünstig aufgebaut werden konnte. Die Züge ließen sich einfach nicht von beiden Strecken in alle Durchfahrtsgleise fahren. Für Abhilfe sollte eine Selbstbauweiche sorgen. Benötigt wurde eine einfache Kreuzungsweiche mit In-

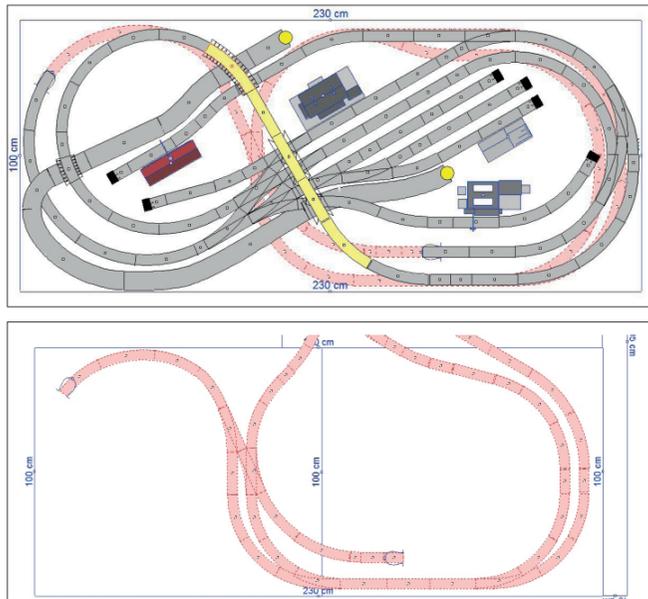


Fotos: Mario Cuva

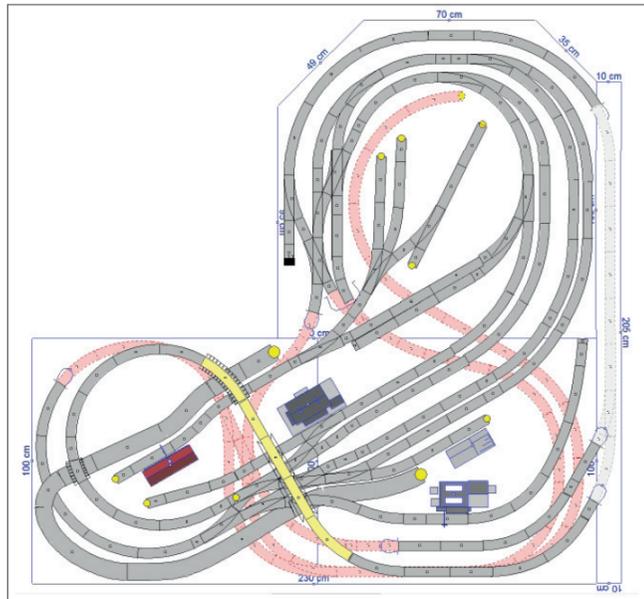
Das Stellpult ist abklappbar an der Anlagenkante befestigt. Herabgeklappt läuft man weniger Gefahr, sich daran zu stoßen.



Mehr Halt braucht es an dieser Stelle nicht: Die beiden Rahmenteile wurden durch Schnellverschlüsse sicher miteinander verbunden.



Der alte Gleisplan des ersten Bauabschnitts (oben) hat sich verändert. Darunter der neue Plan für die „unterirdischen“ Gleistrassen.



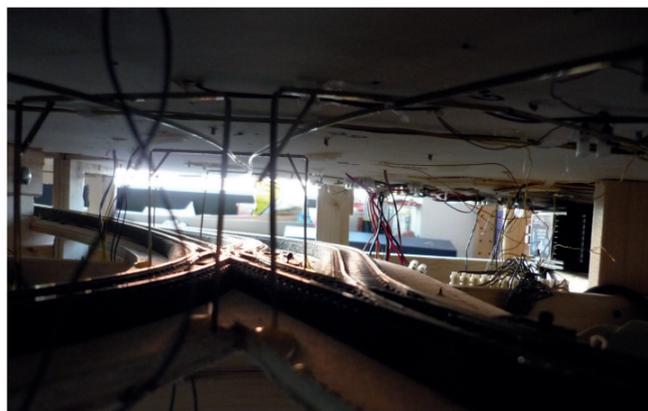
Der neue Trassenplan unter Einbeziehung der Erweiterung. Das rot abgesetzte Gleis unter dem Anbau führt später zu einer Wendel.



Damit die Weichenverbindung eingebaut werden konnte, musste zunächst eine der Weichen ein Stück eingekürzt werden.



Einblick in den Untergrund der Anlage: Nachdem das Trassenbrett verlegt war, ließ sich das neue Gleis problemlos verlegen.



Die Tunneloberleitung besteht aus Schienenprofilen und ist äußerst betriebssicher. Sie wird auch über dem neuen Gleis verlegt.



Die Änderungen sind erheblich: Probeweise hat Mario Cuva auf dem alten Anlagenteil die Gleise nach dem neuen Plan verlegt.

nenbögen (IBEKW), im Prinzip eine Rechts- und eine Linksweiche, die ineinander geschoben wurden.

Mario Cuva hat auf dem neuen Segment den kompletten Weichenbereich für den neuen Bahn-

hofskopf untergebracht. Die hinter der Hintergrundkulisse verlaufende Trasse ist hier über ein

separates Streckengleis an den Weichenbereich des Bahnhofs angeschlossen. Auch unter der An-



Nachdem der alte Bahnsteig entfernt war, konnte die neue Weichenstraße auf dem ersten Anlagenteil verlegt werden.

lage mussten Veränderungen vorgenommen werden, da durch den neuen Streckenverlauf der Hauptfahrweg unterirdisch in einer S-Kurve über eine doppelte Kreuzungsweiche führt. Das Problem: Anfällige Fahrzeuge könnten hier entgleisen. Um dies zu verhindern, baute der umsichtige Tüftler ein Umfahrgleis für die Doppelkreuzungsweiche ein. Toller Ne-

benefekt dieser Lösung: Von nun an können zwei Züge gleichzeitig diese Stelle passieren.

Damit das Umfahrgleis eingebaut werden konnte, war eine Weiche etwas einzukürzen, da an dieser Stelle statt 188,3 Millimetern nur eine Gleislänge von 171,7 Millimetern vorhanden war. Nach dem direkten Verbin-



So gehört sich das: Bis auf das Industriegleis kann man nun von beiden Streckengleisen aus in sämtliche Bahnhofsgleise einfahren.

den der eingekürzten Weiche mit dem darauf folgenden Kurvenstück und dem Verlegen der Fahrbahn konnte die neue Gleisverbindung eingebaut werden. Der neue Gleisplan bringt auch hier Vorteile: Über jedes Gleis kann eine Kehrschleifenfahrt vorgenommen werden. Da Mario Cuva seine Fahrzeuge jedoch analog betreibt, erforderte dies eine

etwas kompliziertere Anlagensteuerung, auf die wir in einer späteren Folge noch eingehen.

So geht es weiter!

In der nächsten Ausgabe zeigen wir den Bau der Selbstbauweiche. Außerdem erklären wir den Holzrohbau des neuen Anlagensegments sowie die Erstellung der Hintergrundkulisse.

Idyllischer Bahnhof im Chalet-Stil



Mit LED-Licht





39497 HO

Bahnhof Litzirüti inkl. Hausbeleuchtungs-Startset

TIPP 

6005 Hausbeleuchtungs-Startset
12 Boxen, 4 verschiedene Größen, 1 LED weiß



www.kibri.de