

JUNIORS ANLAGE (TEIL 2)

Hobbybastler Mario Cuva gibt weiterhin sein Bestes, um für seinen vierjährigen Sohn Lukas eine abwechslungsreiche Spielanlage zu schaffen. Nachdem wir den jungen Familienvater in der November/Dezember-Ausgabe bei der Planung begleitet haben, beginnt nun der eigentliche Bau der knapp zweieinhalb Meter großen transportablen Kompaktanlage.



Mario Cuva an der Anlage, die er eigentlich für seinen Sohn bauen wollte, an der er aber selbst einen immens großen Spaß entwickelt hat.

Um es gleich vorweg zu nehmen: Auch wenn Mario Cuva zum ersten Mal in seiner langen Laufbahn als passionierter Modellbahner und Anlagenbauer ein Projekt bis ins kleinste Detail akribisch geplant hat, schließt das spontane Ideen zur Änderung des ursprünglichen Konzeptes nicht vollständig aus. Doch dazu später mehr: Zum Baubeginn hielt sich der ambitionierte Tüftler zunächst noch ohne Abstriche an seine eigenen Vorgaben.

Die Holzarbeiten begann Cuva mit der Fertigung des Grundrahmens. Dieser wurde relativ flach gebaut. Der Grund liegt auf der Hand: Die Anlage ist trotz eines Schattenbahn-

hofes nicht übermäßig hoch konzipiert, da sie später auch gut zu transportieren sein soll. Trotzdem sollte die Stabilität dadurch nicht beeinträchtigt werden. Die Rahmenblenden sollen später die Anlagenkonstruktion mittragen und versteifen.

Der Grundrahmen besteht aus gehobelten Latten mit den Abmessungen 24 x 44 Millimeter. An den Stößen wurden die Latten geklebt und verschraubt. Als weiteres Zugeständnis an die Transportfähigkeit ist die 2,3 x 1 Meter große Anlage in der Mitte trennbar.

Fest verbunden

Die beiden Anlagenteile werden für einen festen Halt durch vier Flügelschrauben mitein-

ander verbunden. Die zwei äußeren Schrauben sitzen unten am Hauptrahmen, die zwei inneren sind weiter oben unterhalb der Landschaft zu finden.

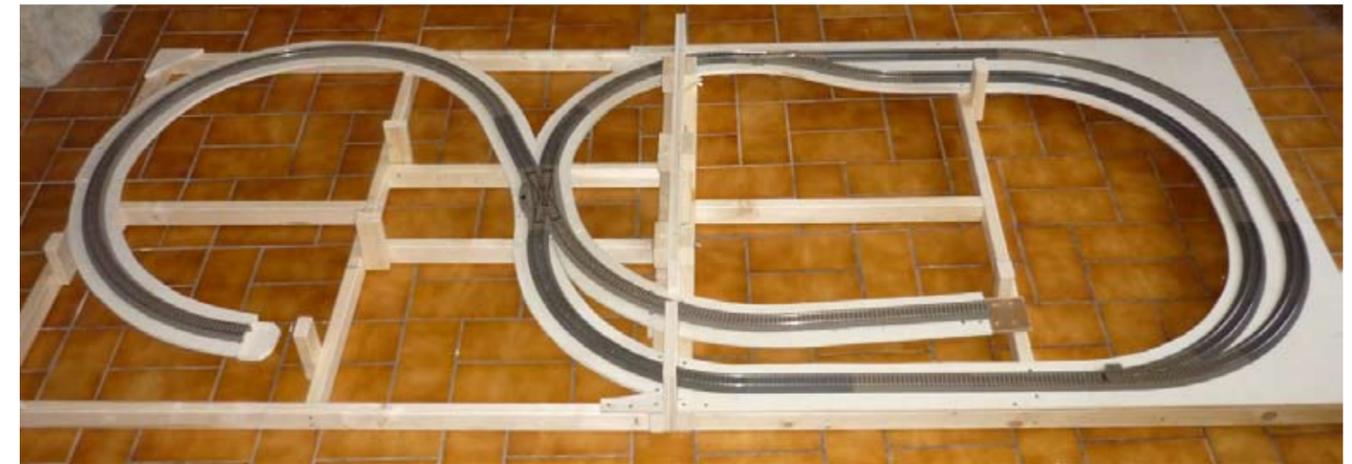
Die oberirdisch verlegten Gleise bestehen aus den Trennstellen nur aus kleinen Stücken, die für den Transport abgeschraubt und herausgenommen werden können. Die darunter liegenden Schattengleise können gelockert und einfach mit der Anlage auseinandergesogen werden. Beim Zusammenbau sind die Gleise wieder auszurichten und die Schrauben fest anzuziehen.

Die Fahrbahn der unterirdischen Anlage ist aus zehn Millimeter starkem Pappel-Sperrholz gefertigt. Da hier später Wei-

chen verbaut werden sollen, wurden in der Fahrbahn Ausschnitte vorgesehen, um künftig ohne Probleme von unten an die Weichenantriebe herankommen zu können.

Die obere Fahrbahn besteht aus nur acht Millimeter starkem Pappel-Sperrholz. Für diesen Bereich ist das dünnere und preiswertere Material für die Stabilität völlig ausreichend. Mario Cuva: „Die Mehrkosten für dickere Platten kann man hier getrost sparen und sein Geld für sinnvollere Dinge ausgeben.“ Für die Rahmenblenden hingegen sollten wieder zehn Millimeter starke Holzplatten verwendet werden.

Die zwei acht Millimeter dicken Holzplatten wurden auf die



Der Anlagenbau hat begonnen: Hier sieht man den Grundrahmen mit den im unterirdischen Bereich verlaufenden Gleisen.

Rahmenkonstruktion aufgelegt und die Gleise angezeichnet, um in den Steigungsbereichen die Fahrbahnen später ausschneiden und anpassen zu können. Begonnen wurde mit den beiden Verbindungen zum unteren Fahrbahnbereich.

Der erste Probelauf

Nach der Fertigstellung der oberirdischen Trasse hat Cuva die zwei Hauptgleise zunächst provisorisch verlegt und erstmals getestet. Falls es im unteren Bereich geklemmt hätte, wären die Fehler zu diesem Zeitpunkt noch mühelos zu beheben gewesen. Der Testbetrieb verlief jedoch zum Glück störungsfrei, so dass es ohne Verzögerung weiter gehen konnte.

Bedingt durch den Gleisverlauf gab es jedoch auf der Bergstrecke eine Problemstelle, und

zwar den Kopf der großen Brücke an der Anlagenkante. Hier offenbarte sich, dass die Transportfähigkeit der Anlage nicht von Anfang an mit eingeplant war: Der Brückenkopf liegt genau über der Trennkante. Zudem verläuft an dieser Stelle ein Gleis in den Untergrund und verlangt etwas lichten Raum nach oben. Daher wurde zuerst die Bergstrecke auf dem linken Anlagenteil gebaut.

Mario Cuva ging daraufhin einen Kompromiss ein. Der Brückenkopf wurde komplett auf den rechten Anlagenteil verlegt und verdeckt hier den Ausschnitt für das nach unten führende Streckengleis. Wäre Cuva diesen Weg nicht gegangen, hätte er den Brückenkopf schräg trennen müssen, was mit der Zeit hätte problematisch werden können, nämlich

dann, wenn sich das Holz verzieht. Die Trennkante befindet sich nun unterhalb der Brücke am Bahndamm und wird dadurch bestens kaschiert.

Nachdem die Bergstrecke fertig war, musste diese nochmals abgeändert werden, da Cuva unbedingt eine weitere Idee umsetzen wollte. „Normalerweise ist es selten so“, weiß der aufmerksame Vorbild-Beobachter, „dass ein Gleis an einem Bahnhofsvorplatz vorbeiführt. Aber bei uns in Merzig ist das so. Da fädelt die Museumsbahn in die Strecke ein und es führen sogar zwei Gleise am Bahnhofsvorplatz vorbei.“ Also dachte sich Cuva, das könne er auch, denn eine realistische Darstellung geht über alles.

So legte er ein Gleis am Bahnhof vorbei und unter der Brücke

hindurch zu einem kleinen Güterplatz. Dadurch allerdings musste er die Brücke, die er schon eingebaut hatte, etwas erweitern, das heißt den Brückenkopf ein wenig versetzen und die Brücke selbst ein Stück verlängern.

Die unterirdischen Gleise

Anschließend wurden die Standorte der Tunnelleinfahrten und deren Aussehen genau festgelegt. Auf dem linken Anlagenteil erschien eine normale Tunnelleinfahrt angemessen, rechts sollte es eine Unterführung sein, da hier ein Tunnelportal aus optischen Gründen nicht gewirkt hätte. In diesem Baustadium wurde das bereits in unserer ersten Folge vorgestellte Bedienpult für den unterirdischen Bereich eingebaut und schließlich in Betrieb genommen.



Die obere Ebene: Die Fahrbahnen auf der Bahnhofsebene sind fertig. Einige Teile der späteren Bergstrecke wurden auch schon verlegt.

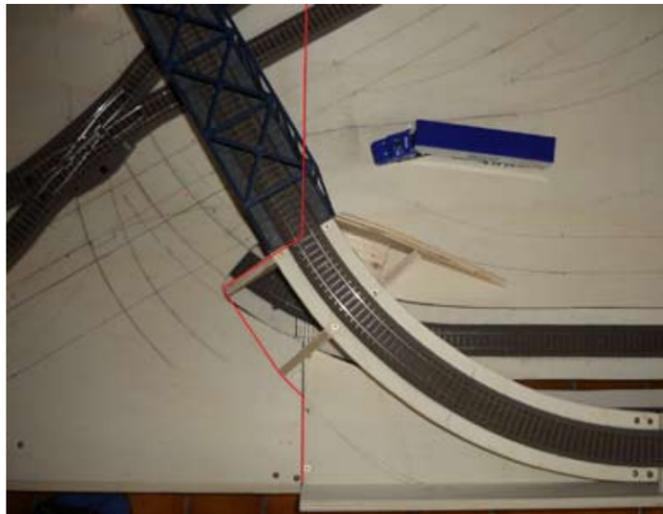
Fotos: Mario Cuva



Die Spanten der Bergstrecke sind eingebaut: Beim Bau musste darauf geachtet werden, dass die Tunnelstrecke genügend Freiraum hat.



Die Bergstrecke ist fertiggestellt: Eine erste Testfahrt wurde unternommen, alles funktionierte zur vollsten Zufriedenheit.



Der umplatzierte Brückenkopf: Dieser ragt über das linke Anlagenteil hinaus und verdeckt dadurch den Ausschnitt der Tunnelstrecke.



Die Brücke wurde verlängert: Aufgrund des nachträglich verlegten Gleises musste die Durchfahrt zusätzlich verbreitert werden.



Sieht besser aus als ein gewöhnliches Portal: Auf dem rechten Anlagenteil wurde die Tunnelleinfahrt als Betonunterführung gestaltet.

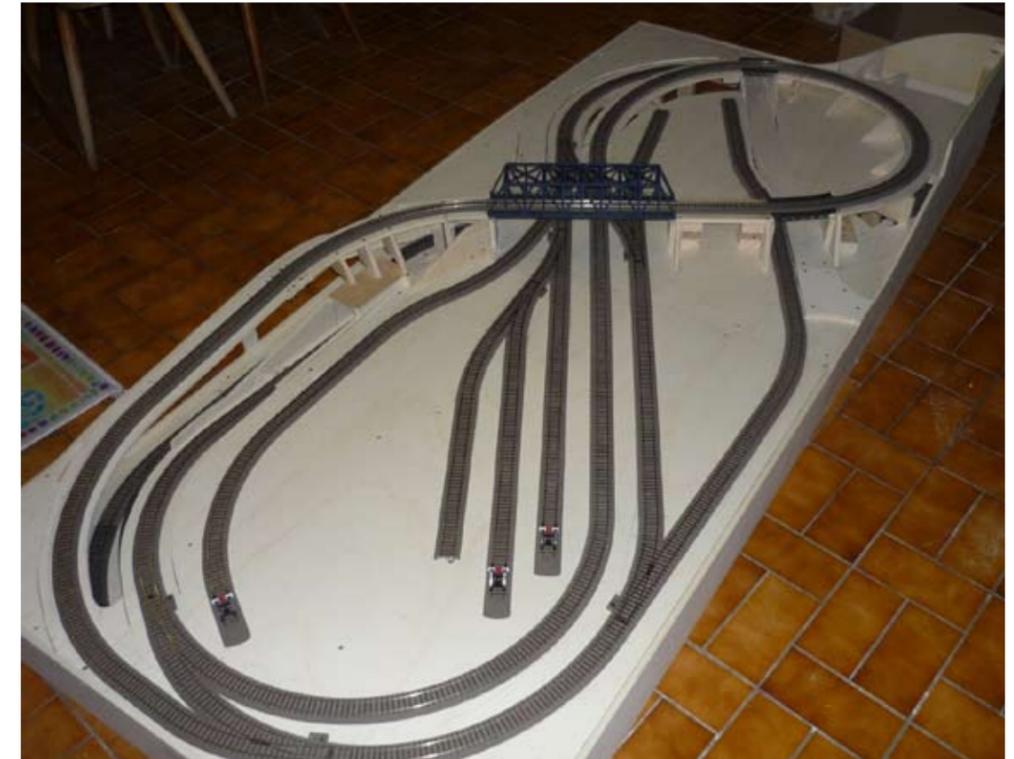


Fügt sich später bestens in die Miniaturlandschaft ein: Auf dem linken Anlagenteil wurde ein normales Tunnelportal eingebaut.

Zu guter Letzt wurden noch die Straßenbereiche an die Höhe des C-Gleises angepasst und die Bahnübergänge aus Balsaholz gestaltet. Der große Industriekomplex am Bahnhof hatte zuvor eine Laderampe aus Holz erhalten, welche später mit Modellbauplatten verkleidet wurde.

Für den Bahnhof hat Mario Cuva in der Platte eine Aussparung platziert, da nicht die Absicht bestand, das Bauwerk umzugestalten und den Hausbahnsteig gegen einen Mittelbahnsteig auszutauschen. Mit diesem Schritt wurde dem Familienvater klar, dass er längst nicht mehr für seinen – wohlgermerkt vierjährigen – Sohn, sondern doch mehr für sich selbst baute. Das linderte aber nicht seine Schaffenskraft.

In unserer nächsten Ausgabe geht es an die Landschaftsgestaltung – zunächst mit Gips, danach auch mit Farbe.



Das Landschaftsgerüst ist fertig und die Gleisanlage komplett: Jede Menge Schienen wurden verlegt. Ihre Positionen sind gut durchdacht, wie man nach dem Abschluss der Landschaftsgestaltung erkennen wird.



Frohe Weihnachten...

*und ein gutes
Neues Jahr!*

*Ein herzliches
Dankeschön für
Ihre Treue!*



viessmann

www.viessmann-modell.de
www.kibri.de