



Das einfache Materiallager des Bahnmeisters bei der Einfahrt von Gasel.



Auf der einen Seite des Bahnhofs wartet ein mit Stämmen beladener Sp-w.



auch noch ein Anschluss und eine Verbindung zum Keller gewünscht, denn hier sollten die Züge ihre Einstellplätze haben.

### **Die Bauform**

Die Abklärungen zeigten, dass die bekannte Knochenform die Lösungen bringen konnte: die auf zwei Ebenen gelegenen Strecken mit der Bahnhofsanlage Worb auf der Stufe 1 und die Streckengleise mit dem Bahnhof Gasel auf der Stufe 2. Links und rechts wird in den dicken Enden des «Knochens» die Fahrtrichtung geändert, aber zum Teil auch an Höhe gewonnen. Im Bahnhof Worb wird auf einem Seitengleis die Zufahrt zum Keller angefahren. Durch die

Wendel mit drei Stufen nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Worb erreichen die Züge einerseits die Ausfahrt Richtung Strecke und andererseits das Depot im Keller. Der Höhenunterschied von Worb zur oberen Strecke liegt bei plus 60 cm und zum Abstellbahnhof im Keller bei minus 90 cm. Diese unterschiedlichen Höhen verlangen zwar eine anspruchsvolle Bauform, ergeben aber auch viele Gestaltungsmöglichkeiten, die den Hobbygärtner oft fliessendes Wasser einsetzen lassen. Durch die Konzentration der grossen Kurven an drei Hauptstellen ergeben sich wichtige Einsparungen beim Platzbedarf. Dank der langen und schmalen Anlagenform können alle

Gleise, die mit Fahrdrähten überspannt sind, ohne grosse Umstände für eine Schadenbehebung erreicht werden.

### **Sicher Bauen**

Die Erstellung einer Anlage bedingt natürlich einen Aufwand an Handarbeit, der je nach Grösse der Baustelle beachtlicher ausfällt. Die Einsätze sind ohne Zweifel auch körperlichfordernd und bringen viele Materiallieferungen mit sich, vor allem von Kies, Splitt oder Schüttmaterial.

Es ist sehr wichtig, das Gleis gut und sicher zu verlegen, denn davon hängt weitgehend die Betriebssicherheit ab, sei es die der Stromleitung oder die der Fahr-

Lesen Sie weiter auf Seite 94 ▶