

zum einen die meterspurigen Gleise der Berner-Oberland-Bahn (BOB) beherbergt und zum anderen die umfangreichen Gleisanlagen der 800-mm-Zahnradbahn auf die Schynige Platte.

Zeichnerisch wurde ermittelt, dass der Bahnhof komplett auf die zur Verfügung stehende Länge von 2,40 m passen würde. Allerdings wäre die Trennkante der beiden Segmente recht unglücklich im Weichenfeld gelegen. So entschied ich mich, die Gleisfahrt Richtung Interlaken und die gesamte Gleisanlage zu kürzen. So passten alle Weichen der SPB auf ein Segment, lediglich die Ausfahrweiche der BOB liegt auf dem zweiten Segment. Gleichzeitig ermöglichte diese Anordnung, einen kurzen, deutlich gestauchten Streckenabschnitt der parallel geführten Gleise beider Bahngesellschaften darzustellen.

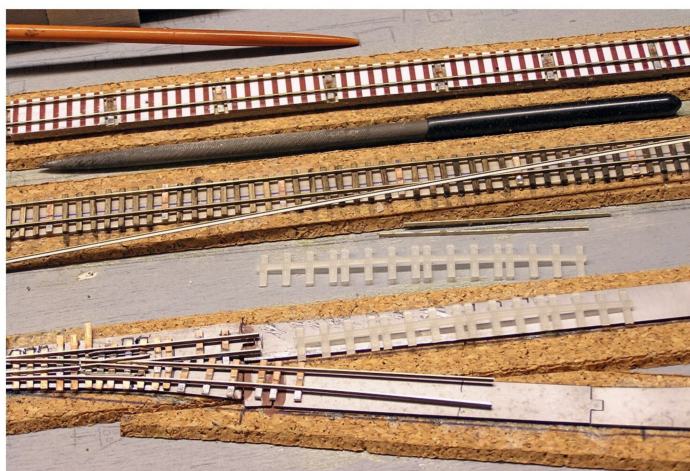
Gleisbau

Zur Darstellung der Nm-Gleisanlagen kann auf Spur-Z-Material zurückgegriffen werden. Z-Meterspurgleise sind nur bei Kleinserienherstellern erhältlich, zum Beispiel bei Weichen-Walter. Ich habe mich für möglichst hohe Vorbildtreue entschieden und die komplette Gleis- und Weichenanlage selbst gebaut, und zwar auf kupferkascherten Pertinaxschwellen mit aufgelöteten Code-40-Profilen, die nur 1 mm hoch sind und dem Vorbild sehr nahekommen. Für das Ne-Gleis der SPB wurden 3-D-gedruckte Schwellen mit Nachbildung der Riggenbach-Zahnstange entwickelt und verwendet.

Zum Bau der Gleise will ich nur ein einziges Bild zeigen (oben rechts), das die Vorgehensweise gut erläutert. Ganz oben im Bild ist das Meterspurgleis der BOB, das im Perron verlegt und daher etwas erhöht aufgebaut wurde. Die Schwellen sind auf Papier gedruckt und unterlegt, da dieser Bereich dann später mit Gummimatten verschlossen wird, um den Reisenden einen stolperfreien Zugang zum Hauptgleis zu ermöglichen. Darunter ist das BOB-Hauptgleis mit dunkel gebeizten Holzschwellen und gut sichtbaren Pertinaxschwellen, auf welche die Schienenprofile aufgelötet sind. Die kupferfarbenen Schwellen und die Profile erhalten später einen Farbüberzug und fallen nach dem Einschottern nicht mehr auf. Zuunterm im Bild erkennt man eine von mir selbst gebaute Weiche in der Spurweite 4,5 mm, ebenfalls auf Pertinaxschwellen. Die Gleise selbst werden durch

Spurweiten bei Schmalspur

Vorbild	Spurweite	Modell 1:160	Spurweite	Spur
Meterspur	1000 mm	6,25 mm	6,5 mm, Spur-Z- oder N-Meterspurgleise von Kleinserienherstellern, alternativ Selbstbau	Nm
Engspur	800 mm	5 mm	4,5 mm, Z-Meterspurgleise von Kleinserienherstellern, alternativ Selbstbau	Ne



Oben das BOB-Meterspurgleis, dann das BOB-Hauptgleis, unten eine Weiche in Spurweite 4,5 mm.

die Stahlschwellen mit Zahnstangennachbildung (3-D-Druck) rechts dargestellt.

Alle Gleise ruhen zur Geräuschdämmung auf 3 mm dickem Kork. Unter den SPB-Gleisen erkennt man die Eisenstreifen, auf deren Zweck ich später näher eingehen werde. Allein das Thema Gleisbau könnte einen ganzen LOKI-Beitrag füllen. Bei Interesse der Leserschaft könnte ein solch spezieller Bericht zu einem späteren Zeitpunkt erscheinen.

Technik

Die gesamten Gleisanlagen werden analog mit einem selbst gebauten Gleisbildstellpult gesteuert. Für die Meterspur gibt es keine Besonderheiten, lediglich die Technik der winzigen Zahnradlokomotiven ist es wert, näher betrachtet zu werden. Den winzigen, nur 30 mm langen und auf 4,5 mm Spurweite verkehrenden Antrieb entwickelte die Firma sb-modellbau für mich. Um den notwendigen Anpressdruck auf die Gleise zu bringen, ist unter dem Antrieb ein starker



Ein 12-Volt-Maxon-Motor erzeugt auf dem von sb-modellbau in Olching entwickelten Antrieb die Power, um die Loks anzutreiben. Wegen des geringen Gewichts sorgen die gut sichtbaren Neodymmagnete zwischen den Rädern für den erforderlichen Anpressdruck. Je nach Eisengrundlage kann eine einzeln fahrende Lok auch 100% und mehr Steigung schaffen. Für den Modellbetrieb ist dies aber nicht nötig. 250 Promille des Vorbilds reichen völlig aus.