

Zeichen setzen

Es geht voran: Die Trassen liegen, die Kunstbauten sind aufgestellt. Nun können wir uns in aller Ruhe an die Verkabelung und den Einbau der Signale machen.



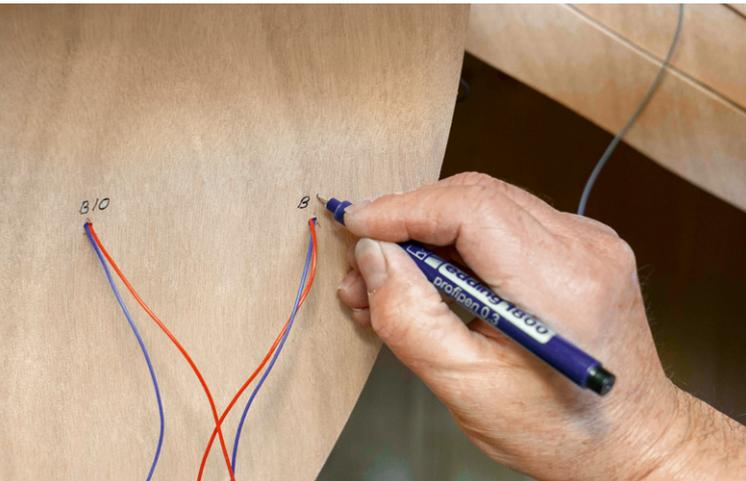


Nachdem, wie in der vergangenen Folge unserer Baureihe beschrieben, die Gleise mit ihren Kunstbauten aufgebaut wurden, verlegen wir auf unserer kompakten H0-Anlage nun die Anschlusskabel und Steuerleitungen. Dank der kompakten Größe unserer Anlage können wir uns die Arbeit etwas bequemer machen: Wir kippen sie auf die hintere Längsseite, so müssen wir nicht unter der Anlage arbeiten (Fotos zu allen Bauabschnitten finden Sie ab S. 72).

Und schon geht's los: Zuerst markieren wir mit einem Faserschreiber die einzelnen Kabelstränge als Bahnstrom und Masse, also Rot und Blau. Die roten Kabel der Halteabschnitte im Schattenbahnhof bekommen ihre Kennzeichnung ebenso wie auch die Bremsstrecken mit den Kontakt-, Brems- und Stoppabschnitten. Da wir die Weichendecoder unter den Weichen verbaut haben, müssen diese nicht verkabelt werden – bleiben als Magnetartikel also nur die Entkopplungsgleise, die wir anschließen. Zu guter Letzt bekommen die grauen Rückmeldungen ihre fortlaufende Nummerierung. Danach legen wir noch die Lage unserer Steuerungszentrale fest: Sie bekommt ihren Platz in der linken Breitseite. Dort werden wir später noch einen Schubladenauszug einbauen, auf dem unsere Central Station ihren Platz finden soll. Zur Versorgung der Central Station nehmen wir ein Schaltnetzteil mit 60 VA (Art. 60061), die Beleuchtung speisen wir mit einem Schaltnetzteil mit 100 VA (Art. 60101) plus Anschlussadapter 60200. Dieses Kraftwerk platzieren wir auf einer Sperrholzplatte, die wir in der Nähe der Central Station an einem Querspannt befestigen. Die Rückseite dieser Platte nutzen wir als Träger für unsere Rückmeldedecoder.

Wichtig ist die sorgfältige Verlegung der Kabel – so fällt im Ernstfall die Fehlersuche leichter.

Nachdem das Kraftwerk der Anlage platziert ist, machen wir uns an den Bau unserer „Stromautobahnen“. Wichtig: Die Rückmeldekabel sollten nicht über eine längere Distanz mit stromführenden Kabeln zusammengelegt werden, weshalb wir zwei dieser „Autobahnen“ brauchen. Aus dem Elektrobetrieb haben wir uns also geschlitzte Kabelkanäle mit dem Maß 25 x 25 Millimeter besorgt. Diese montieren wir an unseren zwei inneren Längsspannten. Doch zuvor müssen wir noch für die Kabel an unseren Spantenkreuzen Durchlässe schaffen. Dazu bohren wir an den Spanten Löcher mit einem Durchmesser von mindestens zehn Millimetern. Dadurch haben wir die Möglichkeit, Leitungen über die gesamte Anlage zu verlegen. Als Nächstes suchen wir einen Platz für unsere 2-poligen Verteilerleisten jeweils für den Bahn- und Lichtstrom. Diese Verteilerleisten zum Anlöten der Kabel bekommen wir entweder von Brawa (Art. 3916) oder von Viessmann (Art. 68599). Nun können wir mit dem eigentlichen Verkabeln der Anlage beginnen. →



Genau gekennzeichnet: Bahnstrom und Masse. Auch die roten Kabel der Halteabschnitte im Schattenbahnhof sowie die Bremsstrecken werden markiert.



Kraftwerk: Die Schaltnetzteile für die Central Station und die Beleuchtung finden an einem Querspann bequemen Platz.

→ Da wir als Schaltnetzteil auch ein 100-VA-Gerät einsetzen, verwenden wir stärkere Kabel – nämlich Spur-1-Kabel mit einem Querschnitt von 0,75 Millimetern (Art. 71060). Wir nutzen die Farben Rot und Blau für den Bahnstrom sowie Gelb und Braun für die Lichtstromleitung. Diese ziehen wir von Verteilung zu Verteilung durch unsere Kabelkanäle und Löcher. Einen kleinen Umweg müssen wir an den Übergängen der drei Anlagenteile nehmen. Dazu setzen wir etwa 20 Zentimeter unterhalb des Kabelkanals eine Schraube in den Sperrholzrahmen ein und ziehen die Kabel mit einer Schlaufe um die Schraube zum nächsten Anlagenteil (siehe Foto rechts oben). Dies gestattet uns das spätere Anbringen einer Steckverbindung, um die Anlagenteile auch elektrisch zu trennen. Nun arbeiten wir mit den Anschlusskabeln für den Bahnstrom weiter. Da wir alle Kabel möglichst im rechten Winkel verlegen möchten, verkabeln wir das rote und blaue Kabel zuerst einmal gedanklich bis zum Kabelende. Dann wissen wir, wo wir diese mit unserem kleinen Elektrotacker klammern müssen. Bei manchen Modellen kann die Schlagkraft eingestellt werden, alternativ genügt auch ein Handtacker. Damit die Kabel beim Tackern nicht verletzt werden, haben wir uns im Elektrofachhandel eine Rolle Schrumpfschlauch mit einer Länge von 15 Metern und einem Querschnitt von 4,3 Millimetern als Schutz besorgt. Diesen gibt es in den Farben Schwarz und Rot. Wir schneiden mit dem Seitenschneider mehrere Stücke mit einer Länge von circa einem Zentimeter ab, schieben diese in der berechneten Anzahl über die Kabel und fixieren so das Kabel mit unserem Elektrotacker. Um bei schwer zugänglichen Stellen beide Hände frei zu haben, kleben wir ein Stück Kreppband über die Kabel und vor die Schrumpfschlauchhülle. Am Ende jedes Kabels lassen wir nach der letzten Klammer etwa drei Zentimeter Kabellänge. Diese werden im nächsten Schritt abisoliert, das blanke Ende umgebogen und mit einem farblich passenden Märklin Stecker oder einer Muffe versehen. Auf diese Weise ziehen wir ein Kabel nach dem anderen zu unserer Verteilerleiste. Hier isolieren wir mit unserer Abisolierzange



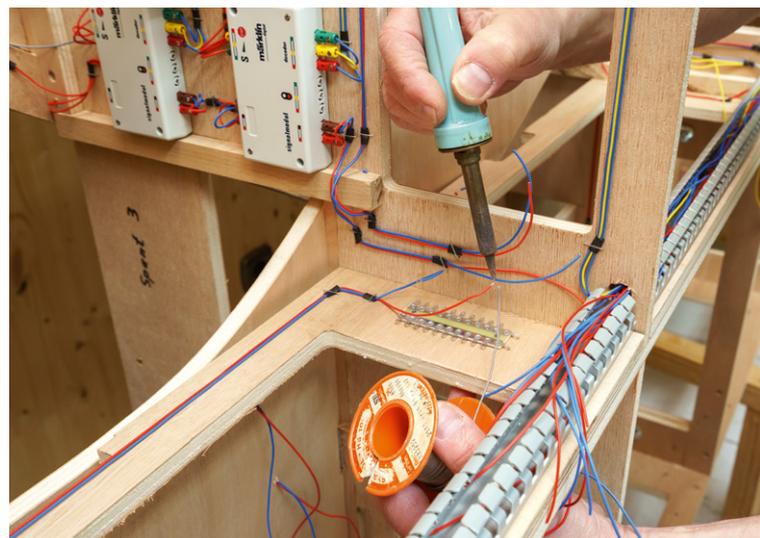
Gut geplant: Trotz ihrer kompakten Ausmaße können wir unsere Anlage auf die Seite kippen – so fällt das Verkabeln leichter.



Mitgedacht: Damit sich die Anlagenteile nahher trennen lassen, werden die Kabel an den Übergängen etwas länger gelassen, später genau dort getrennt und per Steckverbindung wieder verbunden.

etwa sechs Millimeter ab. Dieses Kabelende wird nach dem Verzinnen an der Verteilerleiste angelötet (Foto rechts, Mitte). Achtung: Dabei unbedingt auf die Polarität achten. Danach möchten wir die Haltestrecken im Schattenbahnhof anschließen. Zu diesem Zweck schrauben wir unseren Decoder m 84 (Art. 60841) auf die Unterseite der Gleistrasse, unmittelbar in die Nähe der zu verkabelnden Leitungen. Da wir in unserer Planungsphase auch die Magnetartikel durchnummeriert haben, bekommt auch diese Vierergruppe über den zehnpoligen Codierschalter die richtige Adresse. Mit dem DIP-Schalter 10 wählen wir zudem noch die Betriebsart aus, in unserem Fall also DCC – das heißt, der Schalter steht auf ON. Da wir auf unserer Anlage nur einen Stromkreis nutzen, können wir auch die Anschlusskabel zum Decoder von unserer Verteilerleiste aus herziehen. Davor stellen wir eine kleine Verteilung mit dem roten Bahnstromkabel her. Denn wir benötigen nicht nur das rote Kabel in der Eingangsbuchse des Decoders, sondern auch in der mittleren Fahrstuhlklemme der vier Ausgänge zu den Schattenbahnhofsgleisen. Die roten Kabel der Gleise schrauben wir nach dem Verlegen an der jeweiligen Buchse auf der grün gekennzeichneten Seite des Schaltausganges fest. Zum Schluss beschriften wir die Vierergruppe an unserem m 84-Decoder noch mit der Digital-Adresse.

Nun fehlen uns noch die Bremsstrecken vor den Signalen. Die zugehörigen sieben Module (Art. 72442) platzieren wir auf einem Querspant. Auf einer Seite des Spants installieren wir die vier Signalmodule für die Streckensignale und auf der gegenüberliegenden Seite die drei Signalmodule der Bahnhofsgleise. Hier benötigen wir zudem noch etwas Platz für die anspruchsvolle Verkabelung. Dazu müssen zum einen die drei roten Kabel der Kontakt-, Brems- und Stoppstrecke von den Halteabschnitten mit den passenden Steckern in die richtigen Buchsen des Signalmoduls verkabelt werden. Zum anderen benötigt das Modul selbst noch den Bahnstrom. Da uns hier teilweise der Platz zum Klammern fehlt, helfen wir uns mit einem Kabelhalter der Firma Noch (Art. 60160, Foto rechts unten). In diesen können zwölf Kabel eingezogen werden. An beiden Enden befinden sich Löcher zur Aufnahme von kleinen Schrauben. →



Handarbeit: Die Kabel für den Bahnstrom werden nach dem Verzinnen an die Verteilerleiste gelötet.

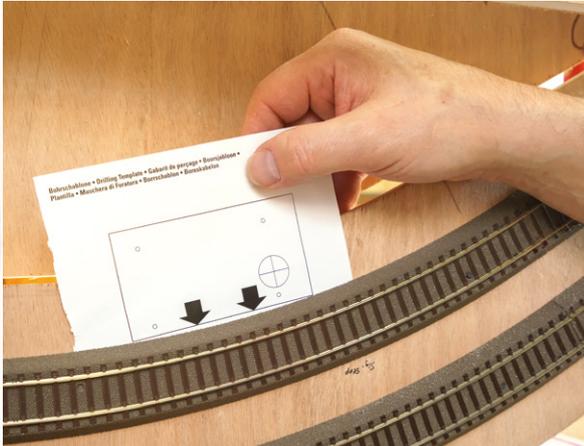


Elegante Lösung: Sind viele Kabel an einer Strecke zu befestigen, schafft ein Kabelhalter Abhilfe.

Signale einbauen leicht gemacht

Wie beim großen Vorbild erfüllen die Signale auch im Modell wichtige Steuerungs- und Sicherungsfunktionen. Die neu konstruierten Formsignale besitzen die Digital-Formate mfx, Motorola und DCC. Der Antrieb erfolgt mittels Servoantrieben,

die Geschwindigkeit der Flügelbewegungen ist frei programmierbar. Zur vorbildlichen Darstellung liegt ein Unterflurmontagekit bei. Wie leicht sich die Signale einbauen lassen, zeigen wir Ihnen nachfolgend Schritt für Schritt.



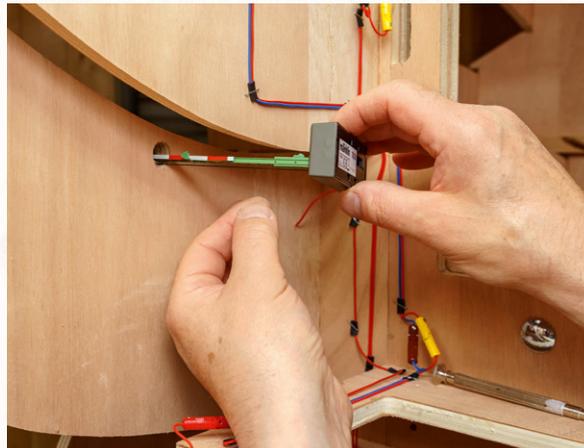
Der Abstand muss stimmen: Für die korrekte Platzierung des Bohrlochs verwenden wir die Schablone (in der Bedienungsanleitung).



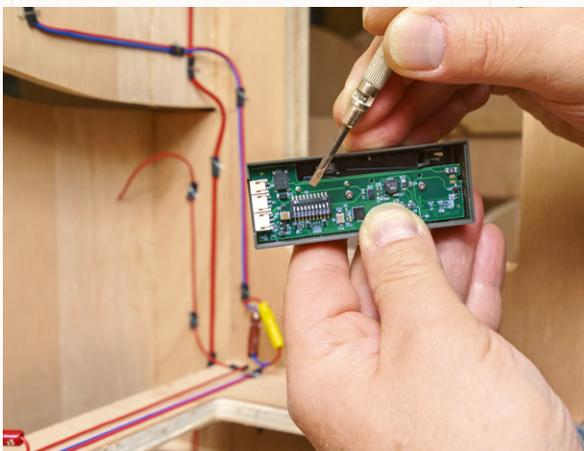
Eingesteckt: Mit dem fertig konfektionierten Anschlusskabel aus der Verpackung schließen wir das Signal an.



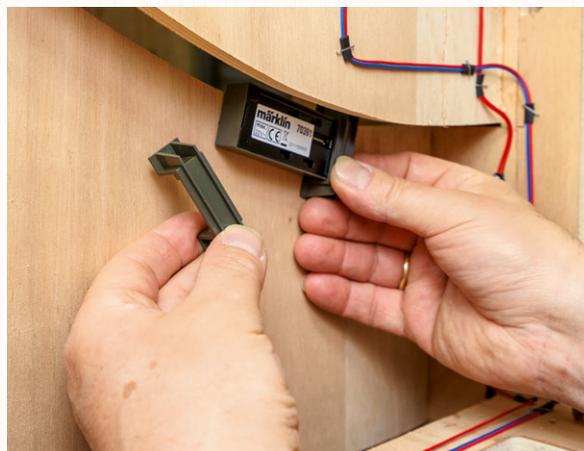
Feingefühl: Mit einem 16-mm-Bohrer werden die Löcher vorsichtig in die Gleistrasse gebohrt.



Durchblick behalten: Bevor die Signale durch die Bohrlöcher geführt werden, müssen einige Teile abgebaut werden.



Richtige Adresse: Die Signale werden gleich wie unsere Bremsabschnitte adressiert. Der DIP-Schalter 10 wird auf DCC gestellt.



Clever: Mit den beiliegenden Haltebügeln lassen sich die Signale schließlich einfach an der Plattenunterseite befestigen.

→ Somit können hier auch später die noch zu verlegenden Rückmeldekabel auf der kurzen Distanz mit eingezogen werden. Da nun auch die Bremsstrecken der Signale ihre Schaltzentrale besitzen, bauen wir jetzt auch noch die optische Schaltung der Bremsstrecke in Form eines Signales (Art. 70411) ein. Die neue Serie der Märklin Flügelsignale passt mit der filigranen Ausführung und den technischen Anschlussmöglichkeiten gut zu unserem Anlagenthema. Zudem ersetzt der eingebaute Digital-Decoder mit Programmierung auch den Magnetartikeldecoder 60831. Die Signale werden wahlweise auf die Platte geschraubt oder mit den beiliegenden Haltebügeln unter der Anlagenplatte montiert. Da die Programmierung im spannungsfreien Zustand erfolgen sollte, werden wir diese nun gleich wie unsere Bremsabschnitte adressieren. Auch hier steht der DIP-Schalter 10 für die Betriebsart und wird auf DCC eingestellt. Nun geht's an die Montage der Signale. Mithilfe der Bohrschablone auf der letzten Seite der Betriebsanleitung kennzeichnen wir unsere Bohrlöcher. Mit einem 16-mm-starken Bohrer wird anschließend das Loch für den Signalmast in die Platte gebohrt. Bevor wir aber das Signal durch das Bohrloch schieben, müssen noch einige angesteckte Teile am Signalmast entfernt werden – ein Blick in die ausführliche Betriebsanleitung des Signals hilft weiter. Nachdem das Signal mit den Haltebügeln an der Unterseite der Anlagentrasse befestigt ist, ziehen wir das beiliegende rot-braune Anschlusskabel ebenfalls zur Lötleiste und löten es fest. Zu guter Letzt verlegen wir die Rückmeldekabel über die ganze Länge der Anlage durch unsere zweite Stromautobahn zum Rückmeldemodul, →



Werden übereinandergesetzt und mit einem Netzwerkkabel verbunden: der Decoder s 88 DC (oben) und der Link s 88.



Deckel drauf: Sind alle Kabel sauber und ordentlich verlegt, wird unsere „Kabelautobahn“ geschlossen.

Inland Katalog: 3,50 €, Aufbauanleitung 10,00 €
Katalog + Aufbauanleitung: 12,00 €, incl. Versandkosten

Ausland Katalog: 5,50 €, Aufbauanleitung 15,00 €
Katalog + Aufbauanleitung: 17,00 €, inkl. Versandkosten

Stromabnehmer

made in Germany

Sommerfeldt Oberleitungen + Stromabnehmer GmbH
Friedhofstr. 42 • 73110 Hattenhofen • Tel.: +49 (0) 7164/8195 • Fax: +49 (0) 7161/5786 • info@sommerfeldt.de

Inland Katalog: 3,50 €, Aufbauanleitung 10,00 €
Katalog + Aufbauanleitung: 12,00 €, incl. Versandkosten

Oberleitung

made in Germany

www.SOMMERFELDT.de

Durch Sauberkeit
mehr Fahrfreude!

Seit über 30 Jahren

**Innovative Reinigungstechnik
für die Modelleisenbahnen**

Gleisstaubsaugerwagen

**Schienen- und
Oberleitungsschleifwagen**

MLR-1 Mittelleiterreiniger

Radreinigungsanlagen

**Weichenantriebe
und mehr ...**

Made in Germany

Das professionelle Reinigungssystem
für die Nenngröße N, TT, H0, H0m, H0e, 0, I und IIm

LUX-Modellbau

Innovative Modellbahntechnik · Gleisreinigungstechnik
Anton-Schlecker-Str. 5 · D-49324 Melle · Tel. 0 54 22 / 4 34 91 · Fax 4 49 98
E-mail: info@lux-modellbau.de · www.lux-modellbau.de

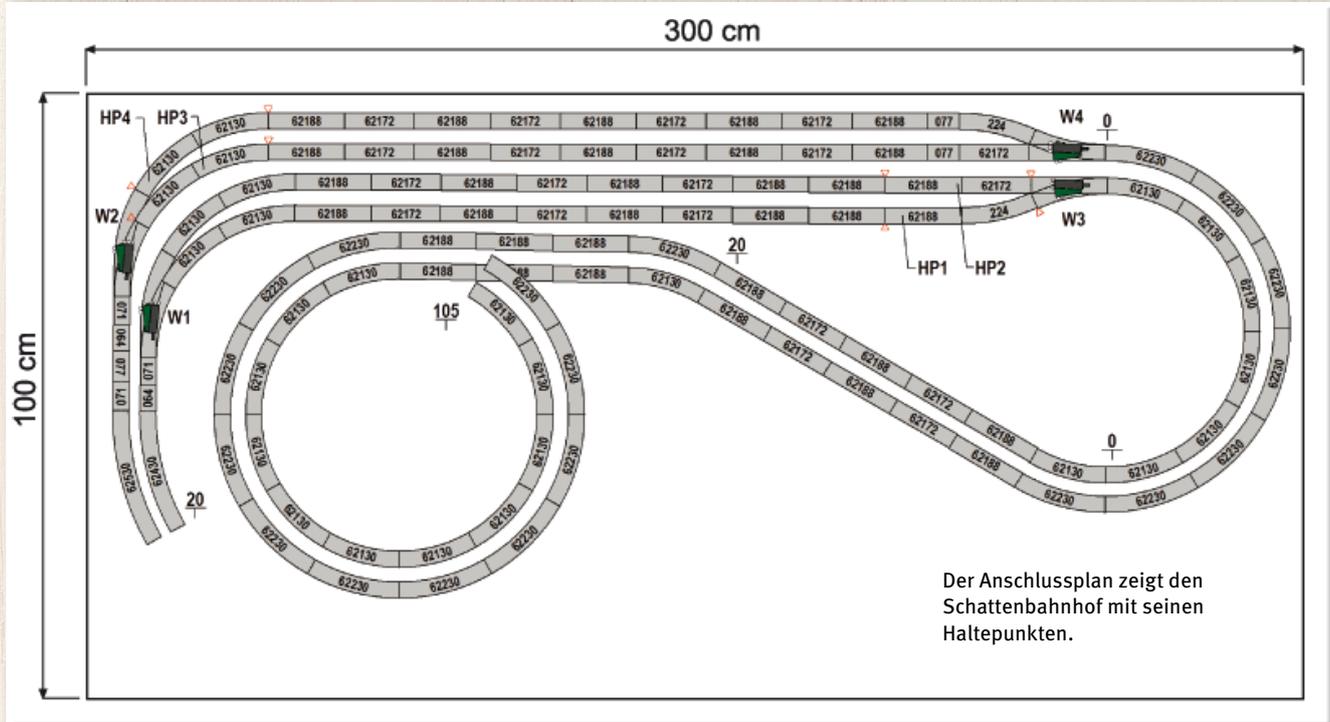
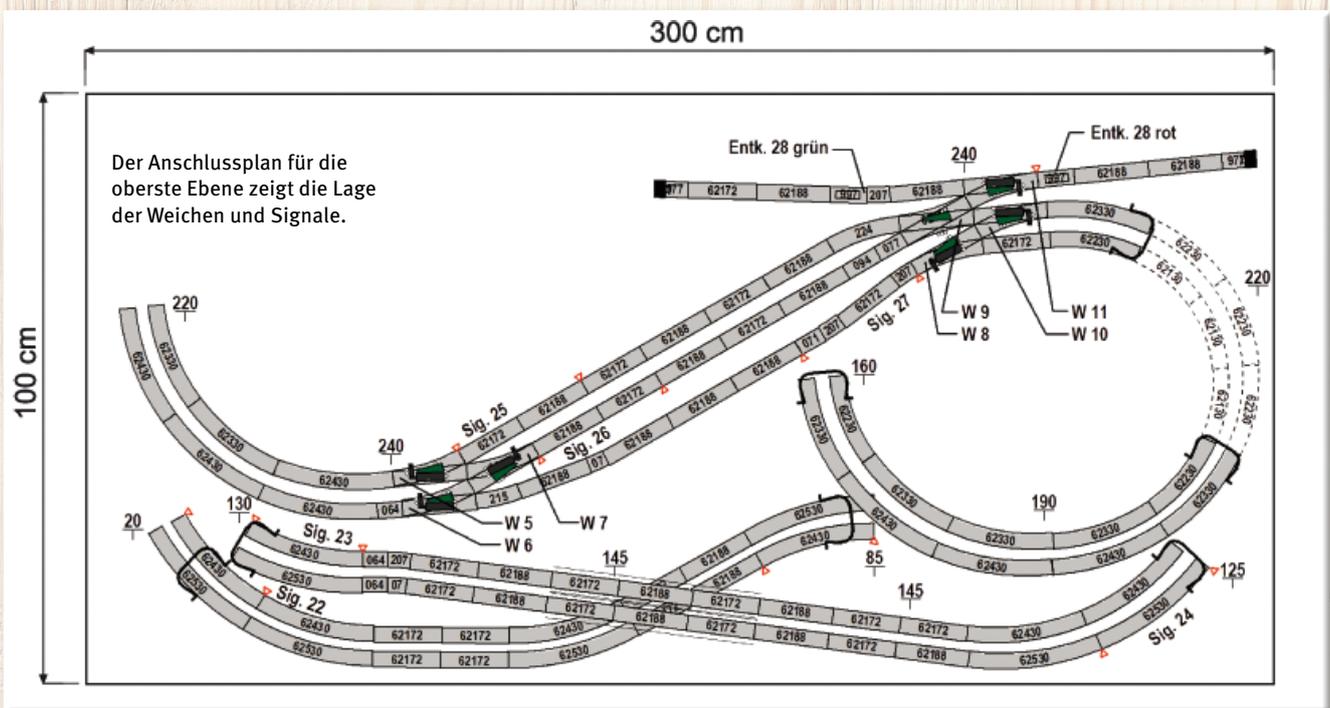
→ für das wir uns ja schon einen geeigneten Platz ausgesucht hatten. Für den Betrieb mit DCC werden zwei Decoder benötigt: Zum einen das Rückmeldemodul L 88 (Art. 60883), zum anderen das Rückmeldemodul s 88 DC (Art. 60882) zum Anschluss der Rückmeldekabel (siehe S. 75, Foto oben). Das Modul L 88 stellt das Bindeglied vom eigentlichen Rückmeldemodul zur Central Station dar. Da es mehrere Möglichkeiten zum Anschluss von Modulen gibt, empfiehlt sich wieder ein Blick in die Bedienungsanleitung. Zudem benötigt dieses Gerät noch eine Stromversorgung – die übernimmt ein 36-VA-Schaltnetzteil (Art. 66361). Nun klemmen wir unsere Rückmeldungen numerisch an das Modul 60882 an. Zudem können hier nach Anleitung zwei verschiedene Potenziale pro acht Kontaktanschlüssen angeschlos-

sen werden. Da wir nur mit einem Potenzial arbeiten, fehlen uns zum Schluss noch zu den grauen Rückmeldekabeln zwei blaue Kabel als Potenzialrückleitung. Sind diese angeschlossen, steht einer Funktionsprüfung eigentlich nichts mehr im Wege. Diese führen wir dann auch im nächsten Bericht nach dem Platzieren der Häuser sowie dem Aufstellen und Anschließen der Lampen durch.

Text: Roland Schum; Fotos: Kötzle; Illustrationen: M. T. Nickl



Alle Folgen dieser Bauserie sowie die zugehörigen Gleispläne und Stücklisten finden Sie im Downloadbereich unter www.maerklin-magazin.de



Urlaub bei Freunden



Landhotel Kaserer
 Dorfstrasse 20
 5733 Bramberg - Österreich
 ++43 6566 7248

Mit Volldampf durch den Pinzgau
 Erholen im Landhotel Kaserer

Unser Angebot für Eisenbahnfreunde:

- Übernachtung mit Halbpension
- 1x Dampffahrt - Zell am See bis Krimml (Tage siehe Fahrplan)
- täglich freie Fahrt mit der Pinzgauerbahn
- viele Urlaubsvorteile mit der beliebten Nationalpark-Sommercard Mobil

8 Tage/7 Nächte: **Euro 398,-**
 4 Tage/3 Nächte: **Euro 189,-**
 pro Person (im DZ und EZ)
 gültig 26.05. bis 29.09.16



kaserer.at



www.kaserer.at

Werrapark Resort
 Masserberg / Thüringer Wald

OUTDOOR-SPASS & FAMILIEN-URLAUB

720 m hoch mitten im UNESCO-Biosphärenreservat Thüringer Wald. Wanderwegenetz ab Hotel. 2x wöchentlich geführte Tour in der Rennsteigregion. Viele Tourentipps.

Wohlfühlhotel Frankenblick **** mit Schwimmbad und Sauna sowie ca. 40 Wellnessanwendungen. **Thüringer-Wald-Wellness!**

Sport- und Familienhotel Heubacher Höhe *** mit Indoor-Tennis, Squash, Bowling sowie Schwimmbad und Sauna. Ganzjährig Kidsclub für Kinder ab 3 J. Attraktive Kinderpreise & Pauschalangebote.

KOMM IN DEN WALD!
 2x Ü/HP, Rückenmassage, Schwimmbad, Sauna & Fitness
 So-Do € 99,00 | Fr/Sa € 109,00 p.P. im DZ

FERIENABTENTEUER
 6x Ü/HP, 1x Lunchpaket, 1h Bowling, 1x **Haus der Natur Goldisthal**, Schwimmbad, Sauna, Kidsclub ab € 706,00 pro Familie (2 Erw. + 1 Kind, 6 - 10 J.)

Einmaliger Ausflugstipp: **Bergbahn Oberweißbach**
NEU Erlebnis Olitätenwagen

WERRAPARK RESORT | Am Kirchberg 15 | 98666 Masserberg
 Tel. 036874 93711 | info@werrapark.de | www.werrapark-hotels.de

swiss-image.ch / Marcus Gyger

Grand Train Tour of Switzerland



ab € 1475 p.P.

Erleben Sie auf dieser 8-tägigen Rundreise die Highlights der Schweiz und spektakuläre Panoramazüge, wie den Glacier- & Bernina-Express oder die Golden Pass Line.

www.schoene-aussichten.travel

Schöne Aussichten
 089-43579710
 Max-Rothschild-Str. 4
 81825 München

CFK CHEMINS DE FER DU KAESERBERG DIE GROSSE SCHWEIZER MODELLEISENBahn




ÜBERNEHMEN SIE!
 Auf den Führerstand einer richtigen Gotthardlokomotive klettern und den Zug gleich selber führen. Die Landschaft gleitet vorüber. Das ideale Geschenk zum runden Geburtstag. Und Gelegenheit für die Familie, parallel dazu die Modelleisenbahnanlage am Kaeserberg zu besuchen. Fünf Busminuten vom Bahnhof Fribourg.

Chemins de fer du Kaeserberg
 Impasse des Ecoreuils 9
 CH-1763 Granges-Paccot (Fribourg)

Tel. +41 (0)26 467 70 40
 www.kaeserberg.ch

BITTE ÖFFNUNGSTAGE UND BESUCHSZEITEN BEACHTEN
 www.kaeserberg.ch

KOMPAKTE H0-ANLAGE, FOLGE 6

Eine Kleinstadt entsteht

In dieser Folge stellen wir unser Talent als Städteplaner unter Beweis – wir bauen Straßen und ein ganzes Dorf.



Die Verkabelung des Fahrstromes und der dazugehörigen Steuerleitungen haben wir in unserem letzten Baubericht erklärt. Nun möchten wir hier mit der Stadtplanung in der Mitte der Anlage beginnen. Zu unserem Bahnhof Warthausen von Fallers gesellen sich noch einige Kleinstadthäuser und ländliche Gebäude, gemischt von Fallers und Noch. Diese Bausätze, aus Kunststoff oder als Lasercut, haben wir schon im Vorfeld zusammengebaut. An der Ortseinfahrt auf der linken Anlagenseite möchten wir einen kleinen Gasthof mit Biergarten sowie eine Schule mit Bezirksamt aufstellen. Dazwischen verläuft unsere Ortsstraße weiter bis kurz vor den Bahnhof. Die Zufahrt führt hier als Sackgasse mit Wendemöglichkeit zu einem

Güterschuppen nach rechts ab. Die Ortsstraße biegt nach links ab und umrundet einen Block mit Wohn- und Geschäftshäusern von Fallers. Hier reiht sich am Schluss ein Gebäude mit möbliertem Wintergarten als Fahrschule „Fahr ins Land“ an. Die Straße führt dann über eine Kreuzung am Gasthaus wieder zurück zum Ortseingang. Was nützt uns aber unsere geplante Kleinstadt ohne Zufahrtswege? Diese von hinten links mit Gefälle und einer Kurve verlaufende Ortseinfahrt lässt sich beispielsweise mit einem sieben Millimeter starken Biegesperrholz gestalten. Dieses hauptsächlich im Möbelbau verwendete Produkt lässt sich je nach Faserrichtung mehr oder weniger biegen und kann über einen Möbelschreiner bezogen werden. Wir haben uns bei dieser Anlage allerdings für eine Alternative entschieden.

Da vom Holzaufbau noch zwölf Millimeter starke Sperrholzabschnitte übrig sind, nehmen wir eine ausreichend große Platte und zeichnen den Straßenverlauf mit etwas Übermaß darauf auf. Diesen Verlauf sägen wir anschließend mit unserer Stichsäge aus. Nun ist der Straßenverlauf vorgegeben und wir können mit dem Anpassen eines Geländespantens weitermachen. Dieser soll unsere Straße ungefähr in der Mitte unterstützen, wir sägen ihn also für unser Höhenniveau zurecht.

Die richtige Mischung macht's

Die Enden der zukünftigen Straße werden zum einen vom hinteren Außenspant sowie von einem Querspant, auf dem auch die Grundplatte unserer Kleinstadt befestigt ist, gehalten. Nun steht der Endmontage unserer Straße fast nichts mehr im Wege. Um auch hier dem Vorteil des Biegesperrholzes in etwa nachzukommen, müssen wir an der Unterseite der Straße quer zum Straßenverlauf das Holz in halber Holzstärke einsägen. Dann können wir es etwas biegen und haben dennoch einen sicheren Halt für die Klammern, mit denen wir unser Aluminiumgitter für den Landschaftsbau befestigen. Wir montieren nun die Straße mithilfe von Holzleim und Schrauben auf den Spanten. Nachdem der Leim getrocknet ist, werden sowohl die gesamte Oberfläche der Straße als auch die der Grundplatte der Kleinstadt mit einem Flächenspachtel sauber verspachtelt. Auch der Spachtelmasse müssen wir Zeit zum Trocknen geben, größere Unebenheiten spachteln wir mehrmals über. Anschließend folgt ein zweimaliger Farbauftrag. Dieser wird mit der Straßenfarbe „Asphalt“ der Firma Heki (Art. 6601) vorgenommen. Auch die Farbe benötigt natürlich eine Trocknungszeit. Diese nützen wir mit der Verfeinerung der schon zusammengeklebten Gebäude. In einem als Spritzkabine zurechtgeschnittenen größeren Karton ohne Deckel bekommen unsere Häuser ihre Alterungsspuren. Dazu haben wir ein Gemisch aus Wasser und der von Noch Woodland Scenics erhältlichen Erdfarbe „Steingrau“ (Art. 96123) in einer Noch-Sprühflasche angerührt. Im Verhältnis von 50 Millilitern Farbe und 150 Millilitern Wasser plus zwei bis drei Tropfen Geschirrspülmittel spritzen wir diese Farbe auf →



Asphalтарbeiten: Die Oberfläche der Straße sowie die Grundplatte der Kleinstadt werden sauber verspachtelt und anschließend bemalt.



Auf die richtige Mischung kommt's an: Alle Farben werden mit Wasser verdünnt – so lassen sie sich besser sprühen.

→ die gesamten Flächen der Gebäude einschließlich der Fenster und verteilen diese mit einem leicht im Wasser getränkten Pinsel. Danach können wir mit dem Altern der vorbehandelten Straßenflächen fortfahren. Dies geschieht ebenfalls mit dem Noch-Scenic-Sprayer (Art. 96155) und einer im gleichen Verhältnis gemischten Farbe. Jedoch nutzen wir hierbei die Farbe „Zement“ (Art. 96122). Diese tragen wir auf unsere Straßenfläche auf und verwischen sie mit einem Schwamm im Verlauf der Straße. Eventuell ist noch ein zweiter Auftrag nötig. Nach der Trocknungszeit legen wir die Lage der verschiedenen Gebäude fest – um die Häuser herum möchten wir vor der endgültigen Montage noch Gehwege gestalten. Diese finden wir bei Fallner (Art. 180537). Die Packung enthält zwei Gehwegplatten sowie Randsteine in gerader Form und Viertelkreisen. Diese Platten setzen wir entweder unter das komplette Gebäude oder passen sie um das Gebäude herum an. So können wir danach noch die Randsteine vorbereiten und mit einem Plastikleber diese dann am Rand der Gehwegplatten ankleben. Bevor wir aber diese Flächen montieren, bekommen sie auch ihren ersten Farbauftrag. Ebenfalls aus dem Hause Heki nutzen wir hierfür die Farbe „Beton“ (Art. 6600). Abschließend kommt im bekannten Mischungsverhältnis ein Auftrag mit der Erdfarbe „Steingrau“ aus unserem Scenic-Sprayer darüber. Nun können wir die Platten mit Alleskleber auf die dunkelgraue Straßengrundfläche aufkleben. Dabei sollten wir vorsichtig hantieren – es darf auf keinen Fall Kleber von den Gehwegplatten auf die schon fertige Straßenfläche quillen. Dies würde nämlich unschön glänzende Stellen zur Folge haben.

Straßenlaternen, Leuchten und eine Ampel

Nachdem die Lage der Häuser mit den Gehsteigen also feststeht, benötigen unsere Kleinstadt und die Zufahrt noch etwas Licht – also Straßenlaternen und Leuchten. Diese finden sich in unterschiedlichen Ausführungen im Märklin Sortiment. Bevor wir die Lampen mit dem praktischen Stecksockel setzen, zeichnen



Clever: Ein ausrangierter Karton ohne Deckel fungiert als „Lackier-Werkstatt“. So lassen sich Gebäude altern, ohne dass die ganze Umgebung verschmutzt wird.



Feintuning: Nachdem der erste „Asphalt“ getrocknet ist, geben wir ihm mit etwas Zementfarbe ein verwittertes Aussehen ...



... das besonders gut wirkt, wenn die Farbe mit einem angefeuchteten Schwamm im Verlauf der Straße verwischt wird.

wir die Lage an und bohren mit einem sechs Millimeter starken Holzbohrer Löcher in unsere Grundplatte. Darin können wir nun die Stecksockel mit den Anschlusskabeln der Lampen einstecken. Zudem möchten wir zur Verkehrsregelung und zur sicheren Straßenüberquerung noch eine Ampelanlage (Busch, Art. 5902) einsetzen. Sie soll den Verkehrsfluss am Zebrastreifen zum Weg in die Schule und ins Gemeindeamt regeln. Sie besteht in der Grundausrüstung aus zwei Ampeln mit Steuerung und ist sogar ausbaubar.

Einfache Stromversorgung

Die beiden Ampelmasten sind bereits fertig montiert und haben zum Anschluss der farbigen LEDs vier Kabel. Für die Montage bohren wir 3,5 Millimeter starke Löcher in die Anlagenplatte und führen die Kabel hindurch. Nachdem wir nun alle Kabel durch die Anlagenplatte geführt haben, drehen wir unsere Anlage, wie schon im letzten Baubericht beschrieben, wieder auf die hintere Längsseite. Mithilfe der bekannten Märklin Stecker und Muffen verlängern wir die gelben und braunen Kabel der Lampen und führen diese an die schon fertigen Lichtverteilungen der einzelnen Anlagenmodule. Befestigen möchten wir die Kabel ebenfalls mit den Klammern aus unserem Akku-Tacker – zum Schutz der Kabel ziehen wir für jede Klammer auch hier ein Stück von unseren bewährtem Schrumpfschlauch über die

Unsere Kleinstadt bekommt ihren ganz eigenen Charakter.

Kabel. Ebenfalls mit einer Verlängerung der Kabel schließen wir das Steuermodul unserer Ampelanlage an die Verteilung an. Dieses Modul haben wir vorher zwischen den durchgezogenen Steuerkabeln der Ampelmasten auf der Unterseite der Grundplatte befestigt. Somit können wir diese Steuerkabel nach der beiliegenden Anleitung an das Modul anschließen. Gespeist von unserem 60-Voltampere-Schaltenteil machen wir auch hier noch eine Funktionsprobe, ob auch alle Lampen sowie unsere Ampel funktionieren und uns kein Kurzschluss zu weiteren Arbeiten nötig. Zum Schluss, bevor wir die Anlage wieder aufstellen, prüfen wir noch alle Kabel und Anschlüsse, ob nicht eines vergessen wurde und alle Lötstellen fest sitzen. Nachdem auch der Rückmeldedecoder S88 DC mit dem L88 mitsamt seiner Stromversorgung an unserer Central Station verbunden ist, stellen wir den Schalter am 60883 →



Nachdem wir eine Stellprobe mit unseren Gebäuden gemacht haben, kleben wir die Grund- und Gehwegplatten auf.



Dabei hantieren wir sehr sorgsam – herausquellender Klebstoff führt zu unschön glänzenden Flecken auf unserer Grundplatte.



Vorbereitungen: Mit einem 6 Millimeter starken Bohrer bohren wir die Löcher für unsere Straßenlaternen.

➔ nach der Anschlussanleitung auf 12 Volt. Dies sollte im spannungsfreien Zustand geschehen und verringert die Störanfälligkeit. Nun können wir die Central Station hochfahren und mit der aktuellen Updateversion im Menü „Setup“ und „Info“ den angemeldeten Link S88 auf Funktion prüfen. Konfigurieren werden wir diesen erst vor der ersten Inbetriebnahme, wenn unsere Central Station im montierten Schubladenauszug steht.

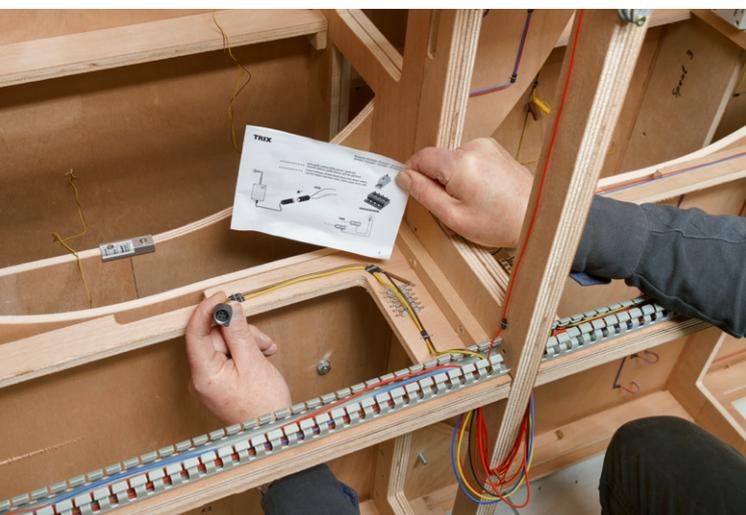
Jetzt drehen wir unsere Anlage wieder zurück und arbeiten an der Ausgestaltung der Kleinstadt weiter. Da wir unsere Gebäude noch nicht fest montiert haben, können wir nun mit weiteren Detaillierungsmaßnahmen der Kleinstadt fortfahren, ohne dass uns die Gebäude im Wege sind. Zuerst verwenden wir ein Produkt der Firma Faller. Die Packung „Straßen-Markierungen“ (Art. 150536) enthält verschiedene Straßenmarkierungen als selbstklebende Abreibefolie. Hier verwenden wir den noch nötigen Zebrastrifen für unsere Ampelkreuzung sowie Halteflächen, eine Verkehrsinsel und verschiedene Richtungspfeile. Auch den am Bahnhof befindlichen Bushalt vollenden wir mit einer Sperrfläche. Mit dem beiliegenden Löffel reiben wir diese Markierungen vom Bogen auf die Straße ab – der Bogen liegt dabei am besten plan auf. Zudem bietet die Firma Faller noch eine Packung mit Verkehrszeichen (Art. 180540) an. Darin



Praktisch: Die Straßenleuchte von Märklin (Art. 72802) hat einen Stecksockel zum leichten Ein- und Ausbau ...



... einfach die Kabel durch das gebohrte Loch ziehen und den Sockel der Leuchte einstecken – das war's.



Die elektrische Verbindung vom Schaltnetzteil zu unserer Verteilung erfolgt über den Anschlussadapter 60200.



So soll es sein: Wir haben alle Kabel richtig gesteckt und verlötet, die Central Station erkennt den Link S88.



Keine Kleinstadt ohne Verkehrszeichen: Unsere lassen sich einfach auf die Kunststoffschilder aufrubbeln.

finden sich Schilder aus der Epoche von 1977 bis 1985. Analog den Straßenmarkierungen reiben wir auch diese Zeichen mit dem Löffel auf die Spritzlinge auf. Mit einem 1,5 Millimeter starken Bohrer in unserem Akkuschauber bohren wir an den vorher markierten Stellen Löcher in die Gehwegplatten und setzen hier die benötigten Verkehrszeichen ein.

Nun können wir endlich unsere Kleinstadt mit den Gebäuden beleben. Da wir die Häuser abnehmbar montieren möchten, bohren wir je Haus diagonal zwei Löcher mit einem Durchmesser von zwei Millimetern in die Gebäudesockel. Hier setzen wir nun C-Gleis-Schrauben ein und verschrauben die Häuser mit der Grundplatte. Und das waren dann auch schon die letzten Handgriffe unserer städtebaulichen Arbeit. Weiter geht es im nächsten Bericht mit der Landschaft rings um unsere Stadt und der restlichen Anlage sowie mit der abnehmbaren Burg. 

Text: Roland Schum; Fotos: Kötzle



Zebrastreifen, Richtungspfeile, Fahrbahnmarkierungen – all das reiben wir einfach auf unseren Straßenbelag auf.



Sorgt für Sicherheit auf unserer Dorfstraße: Die Verkehrsschaltlampe von Busch lässt sich bei Bedarf sogar noch erweitern.



Alle Folgen dieser Bauserie sowie die zugehörigen Gleispläne und Stücklisten finden Sie im Downloadbereich unter www.maerklin-magazin.de



Man weiß ja nie, was kommt: Für den Fall, dass wir einmal umbauen möchten, befestigen wir unsere Gebäude so, dass sie sich jederzeit ...



... wieder demontieren lassen. Einfach diagonal mit zwei C- oder K-Gleis-Schrauben montieren und schon stehen die Häuser fest und sicher.