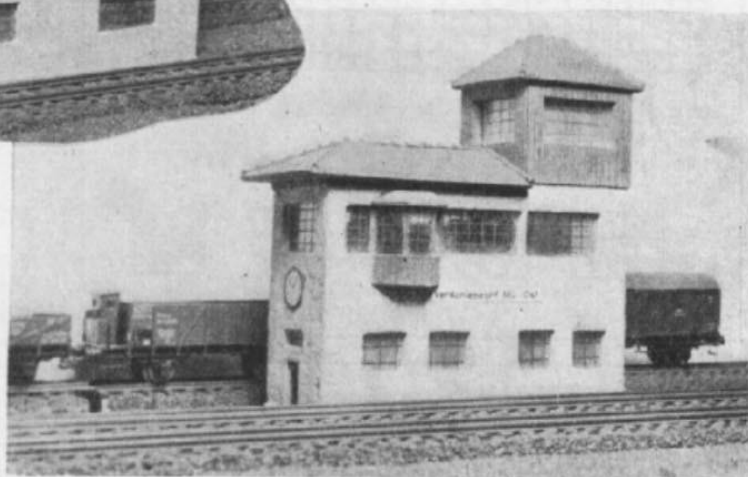


Ein Befehls- Stellwerk

gebaut und gezeichnet
von

Rudolf J. Wittwer
München



Zu einem großen BW. gehört auch ein Befehlsstellwerk. Mein BW. ist zwar noch nicht fertig, doch habe ich jetzt einen Verschiebebahnhof fertiggestellt und dorthin gehört ebenfalls ein solches Stellwerk. Ich nahm mir meinen heimatlichen Verschiebebahnhof als Muster. Da das Original etwas zu stark „ausgebessert“ ist, habe ich es etwas „verschönert“.

Die beigegebenen Bilder und Zeichnungen lassen die Art dieses Sonderstellwerks gut erkennen. Das Wesentlichste dabei ist der Befehlsturm, der den eigentlichen, schon sehr hoch gelegenen Stellwerkraum noch überragt. Von dort oben hat man einen ausgezeichneten Überblick über die ganze Gleisanlage, und das ist ja der Zweck der Übung. Hier befindet sich die Befehlsstelle und Rangierleitung, die in unmittelbarer Verbindung mit dem Stellwerk darunter steht.

Der Stellwerksraum besitzt zu beiden Seiten Erker, die ebenfalls einen Blick auf weiter entfernte Teile der Gleisanlagen gestatten. Weitere „Besonderheiten“ — außer dem auch von mir angebrachten Behelfschornstein (Ofenrohr) — sind nicht erwähnenswert.

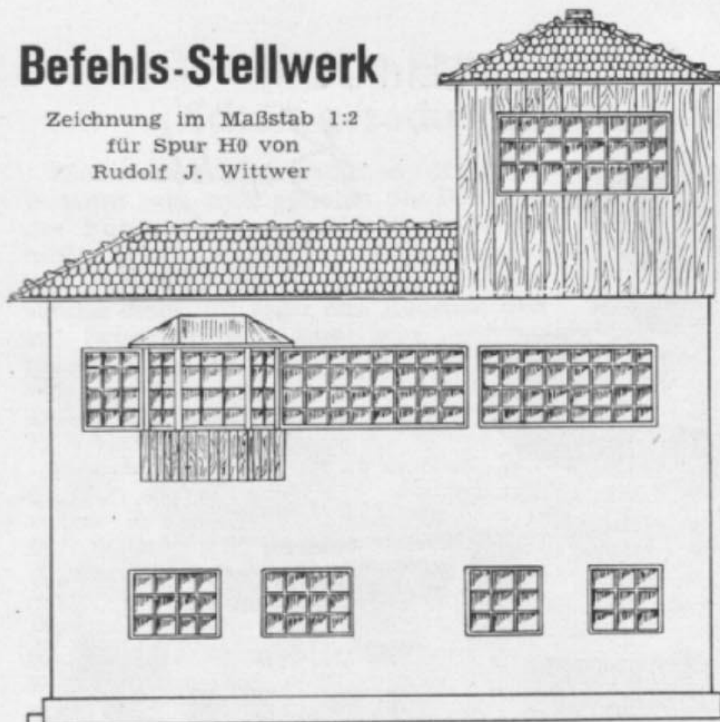
Nun ein paar Erläuterungen zum Bau selbst. Alle „Mauern“ bestehen aus 3 mm starkem Sperrholz. Die vier Wände erhalten gleich die entsprechenden Fensteranschnitte und werden um ein Bodenbrett geleimt, das einen Beleuchtungsausschnitt er-

hält. Es wird sich als zweckmäßig erweisen, erst 3 Wände fest zusammenzubauen und die eine Längswand nur provisorisch einzufügen, damit man dann gleich die Mauern „mörteln“, d. h. mit einem gefärbten Gips-Leimgemisch betupfen kann. Später — nach Anbringen der Fenster — ist dies nicht mehr gut möglich. Nach dem Trocknen des „Mörtels“ baut man die Cellonfenster ein, auf die mit schwarzer oder weißer Tusche die Fensterrahmen und -kreuze aufgezeichnet sind. Es empfiehlt sich aber, die Linien gegebenenfalls auf der Rückseite mit schwarzer Tusche nachzuziehen, damit sie bei Beleuchtung sichtbar bleiben (siehe entsprechende Fotos im Miba-Bauplan Nr. 1). Sämtliche Fensterscheiben — mit Ausnahme derjenigen des Stellwerkraumes — werden matt geschliffen, so daß man nicht in die Innenräume sehen kann. Im vorerwähnten Dienstraum wird wiederum eine Attrappe ähnlich der in der Blockstelle des Heftes 1/II S. 32 aufgestellt, nur länger und mit mehr Weichen- und Signalhebeln versehen.

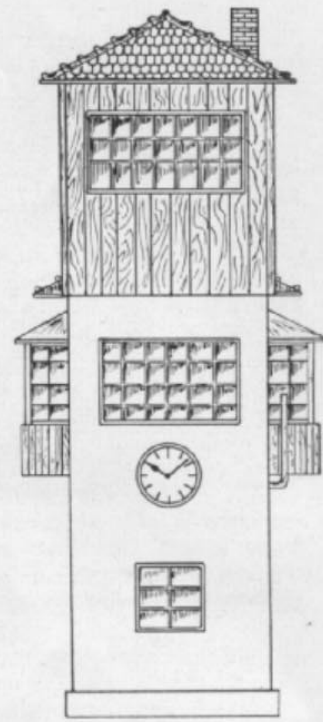
Nach dem Zusammenleimen der Wände und Einbau der Fenster beginnt der schwierigste Teil des „Unternehmens“: Der Einbau der beiden Erker. Hier wurde, wie aus der Grundriß- und Querschnittszeichnung hervorgeht, eine „Erkerplatte“ aus einem Stück (2 mm starkes Sperrholz) in entsprechende „Mauerdurchbrüche“ geleimt. Eine gleiche, etwas schwächere Platte befindet

Befehls-Stellwerk

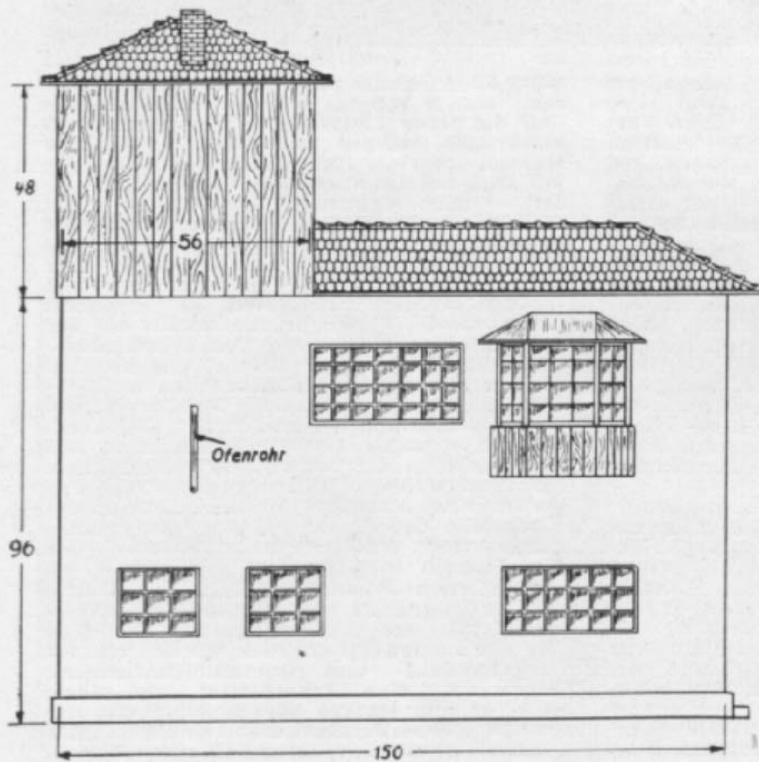
Zeichnung im Maßstab 1:2
für Spur H0 von
Rudolf J. Wittwer



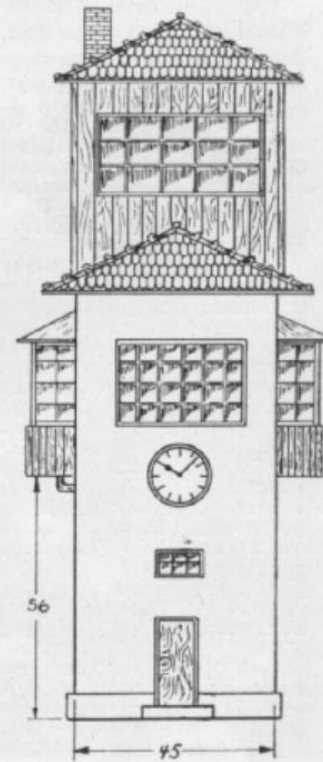
FRONTSEITE



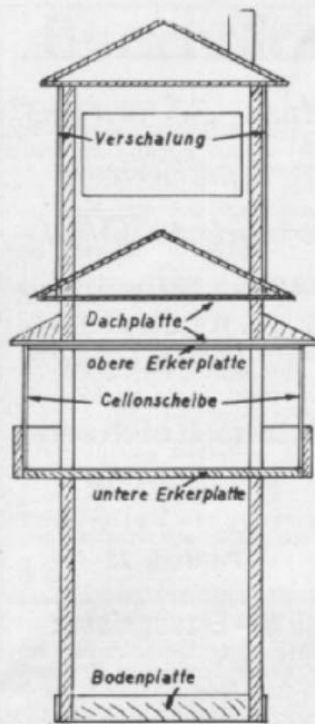
STIRNSEITE RECHTS



428 RÜCKSEITE

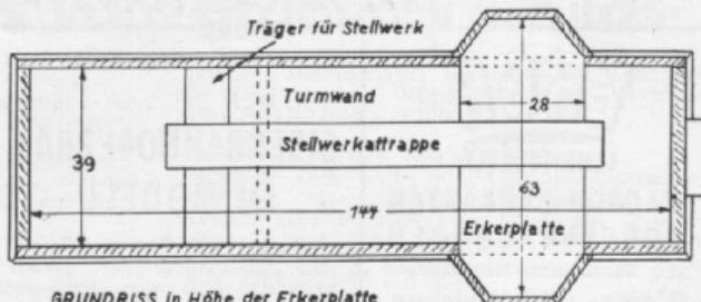


STIRNSEITE LINKS



QUERSCHNITT

sich gewissermaßen als „Decke“ über dem Erker. Die Holzverschalung in Verbindung mit den Cellonfenstern ergibt die Erkerform. Entstehen Fugen zwischen den Scheiben, was meist nicht ganz zu vermeiden ist, so schließt man sie mit feinen Kartonstreifen, die außen übergeleimt und braun gestrichen werden und so Holzsäulen vortäuschen. Die über die Erker vorstehende Dachplatte kann ebenfalls als durchgehendes Stück hergestellt oder nur außen auf die schon eingebaute Deckenplatte aufgeklebt werden. Man kann sich diese Platte auch



GRUNDRISS in Höhe der Erkerplatte

sparen, wenn man etwa 8–10 mm starkes Lindenholz für das Dach der Erker nimmt, das dann entsprechend zugeschnitten oder -gefellt wird.

Ist alles so weit gediehen, beginnt die Holzverschalung des Turmbaus. Dazu nimmt man Karton oder dünnes Sperrholz bzw. Furnier. Auf der Rückseite erhält der Turmbau keine Fenster, wohl aber auf den drei anderen Seiten. Teilt man die Verschalungsflächen in einzelne Streifen auf, so erhöht das die Wirkung ganz beträchtlich. Auf jeden Fall zeichnet man die Bretterfugen und die Holzmaserung erst nach dem Trocknen des Anstriches ein.

Nun kommen noch die Dächer an die Reihe. Die Zeichnungen, vor allem der Querschnitt, zeigen ihre Konstruktion. Es ist möglichst dünnes Holz hierfür zu verwenden, damit die Dachränder nicht zu dick und klobig werden. Richtiges Schrägfeilen ist erste Voraussetzung für ein gutes Zusammenfügen und Verleimen der einzelnen Dachflächen.

Die beiden, an den Schmalseiten eingebauten Uhren, bestehen aus weißem Celluloid. Die Mauern erhalten hier einen kreisförmigen Ausschnitt zwecks indirekter Beleuchtung der Uhren.

Das wäre alles, was zu diesem Stellwerk zu sagen wäre, und ich hoffe, daß recht viele Verschiebe- und Betriebsbahnhöfe damit ausgerüstet werden.

Wer kann französisch ?

Folgende französische Modellbahn-Literatur kann nunmehr bezogen werden:

1. Die ausgezeichnete Modellbahnzeitschrift „**Modèles Ferroviaires**“
Vierteljährlich 1 Heft (24 Seiten ca. Din A 4, Kunstdruck), bisher 3 Hefte
Heft 1 und 2 2.— DM incl. Porto
Heft 3 2.40 DM incl. Porto
2. 5 verschiedene Oktav-Hefte mit Lokbildern der S.N.C.F.
je Heft 1.— DM incl. Porto
3. Das einmalige Standardwerk „**Les Chemins de Fer Modèles**“ (Spur 0 und H0)
von Girard-Eymery und J. Falaize, 344 Seiten ca. Din A 4
Preis 27.— DM plus Porto

Das Buch gibt einen vollkommenen Überblick über das französische Modellbahnwesen, behandelt sämtliche Gebiete und belegt an Hand vieler Fotos den hohen Stand des französischen Modellbaues, besonders in Spur 0. Das Werk ist nur in kleiner Auflage erschienen und wird nicht mehr neu aufgelegt, so daß es später Seltenheitswert bekommen wird.

Sämtliche Bestellungen gegen Vorauszahlung an den
Miba-Verlag, Nürnberg, Postscheckkonto Nr. 5 73 68 Nürnberg