

Das HO Anlagenkonzept

Thema ist die Westrampe der Arlbergbahn. Die Anlage ist als Rundum-Anlage konzipiert. Ganz im Stile der 50er Jahre nachgebaut wurden die Bahnhöfe Langen am Arlberg, Dalaas und Hintergasse. Bauwerke wie die Schmidobelbrücke, die Brunntobelbrücke, der Engelwandtunnel, die Wälditobelbrücke, die Schanatobelbrücke, der Rüfeviadukt, der Röcken- und Plattentobelstunnel um nur einige zu nennen sind ebenfalls Teil dieser Anlage. Die große Ausstellungsanlage besteht aus 48 Streckenmodulen mit einer Gesamtlänge von 70 Metern. Dazu kommt noch ein Betriebsbahnhof im Hintergrund mit einer Länge von 6 Metern, bestehend aus 3 Modulen mit rund 20 Metern Gleis. Die gesamte Gleislänge beträgt rund 130 Meter, 29 Weichen sind verbaut.

Der Unterbau

Die Untergestelle für die Module bestehen aus Mehrschichtplatten der Stärke 19 mm und vierkant Hölzern. Zusammengefügt werden sie mit steckbaren Beschlägen. Wenn man sie anschließend mit der Wasserwaage ausrichtet, liegen die darauf stehenden Module alle sauber in einer Ebene und die Module können daraufgestellt werden.

Die Module

Die Module selbst bestehen aus einem Rahmen aus 19mm Schichtholzplatten, die Schienentrassen aus 10mm starkem Sperrholz. Diese sind mit 2 mm Kork als Schalldämmung beklebt. Jedes Modul ist an beiden Enden mit einer Steckverbindung für die Ringleitung (Sub-D-Steckdose) ausgestattet. Die Schienenoberkante ab Boden beträgt 1100mm.

Das Gelände

Das Gelände der Anlage ist aus Styropor oder Maschendraht als Unterbau gefertigt. Die Geländehülle besteht aus Gipsbinden sowie Abgüssen von Natursteinen und Formen. Sämtliche Mauern und Felsen sind aus Moltotill bzw. Dentalgips gegossen. Begrünt wurde die Anlage mit handelsüblichem Streumaterial von Noch/Woodland. Tannen, Fichten, Kiefern und auch ein Teil der Laubbäume entstanden im Eigenbau in der bewährten Methode gedrillter Draht plus Gewebe oder Flocken oder Fasern. Ein Teil der Laubbäume sind Heki Produkte oder aus Naturmaterialien entstanden. Die Bodenvegetation entstammt zum einen von Sortimenten verschiedener Firmen zum Teil wurden auch Naturmaterialien eingesetzt, beispielsweise gesiebte Erde, Sand, Schotter oder Wurzelstücke. Eigenbauten sind die meisten Gebäude der Anlage, denn zu kaufen gibt es nach Arlbergbahn-Vorbild nichts. Sie entstanden vornehmlich aus Polystyrol bzw. Sperrholz.

Das Schienenmaterial

Als Gleismaterial wird ROCO Line verwendet. Über 130 m davon sind verbaut. Die insgesamt 29 Weichen werden durch "Fulgurex" Unterflurantriebe bewegt und über Littfinski-Decoder des Typs M-DEC-4 gesteuert. Gebettet sind die Gleise in Original-Gleisschotter der ÖBB, der im Hartsteinwerk auf H0-Größe gebrochen wurde. Die

Oberleitung ist funktionslos. Im Ausstellungsbetrieb wird ohnehin nicht mit anliegenden Stromabnehmern gefahren, da sich bei aller Sorgfalt doch nie ganz ausschließen lässt, dass sich mal einer verhakt. Stattdessen sind die Pantographen auf einer Höhe von ca. 2 mm unterhalb des Fahrdrachts fixiert. Zu sehen ist das kaum, bringt jedoch ein enormes Plus an Sicherheit.

Der Fahrbetrieb

Grundsätzlich fahren auf der Ausstellungsanlage möglichst vorbildgerechte Züge. Das sind einerseits Fahrzeuge, die für die Arlberg-Westrampe typisch waren oder sind. Aber auch Exoten kommen zum Einsatz, deren Vorbilder vielleicht nur zu Sonder- oder Messfahrten am Berg führen, egal zu welcher Epoche. Grundsatz ist: Was über Jahrzehnte den Arlberg befahren hat, darf auch auf die Anlage. Dass dabei hin und wieder einmal ein Kompromiss eingegangen werden muss, kann wohl jeder Modellbahner verstehen. Nicht immer ist es möglich, die Züge 100%ig originalgetreu zu bilden. Das betrifft nicht nur Kleinigkeiten wie Wagennummern usw., sondern es sind eben auch nicht alle korrekten Wagenbauarten als Modelle erhältlich. Wichtig ist Abwechslung im Fahrbetrieb.

Eine besondere Attraktion für die Zuschauer ist eine grüne Ellok der österreichischen Reihe 1180 mit eingebauter Minikamera. Ihre Bilder werden über einen im Waggon befindlichen Sender auf einen Bildschirm übertragen. So entsteht der beinahe perfekte Eindruck einer Führerstandsmitfahrt über die Arlberg-Anlage.

Um die Belastung fürs Rollmaterial möglichst klein zu halten, werden die eingesetzten Loks und Wagen laufend gereinigt und geschmiert. Für weitgehend störungsfreies Fahren sorgen die tägliche Reinigung der Gleise mit dem „Schienenmop“ der Firma „Der Schienenreiniger“ sowie der Einsatz des LUX-Schienenstaubsaugers im Fahrbetrieb.

Die Straße

Damit sich auf den Ausstellungen nicht nur auf der Schiene etwas regt, gibt es im Bahnhofsmodule Langen eine Straße, die auf 15 Metern mit dem Faller Car-System ausgestattet ist. Sie ist als Hundeknochen angelegt, wobei die Kehrschleifen in die jeweiligen Tunnelmodule integriert sind. Da die Straße an einer Unterführung zu schmal für zwei Fahrzeuge ist, sind hier zur Steuerung Fotozellen eingebaut, die einen relativ problemlosen Fahrbetrieb ermöglichen.

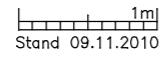
Die Steuerung

Obwohl die Anlage digital gesteuert wird, fahren die Züge mit Analogstrom. Jedes Modul wird über eine Ringleitung gespeist, wobei die Bahnhöfe als Blocks fungieren. Mit Handreglern SFR1000 von Heißwolf wird die Fahrgeschwindigkeit der Züge eingestellt. Die Fahrstraßenschaltung erfolgt von den drei Bahnhöfen aus über Gleisbildstellpulte. Sie sind mit s.e.s-Bausteinen von Modelltec erstellt und enthalten Gleisbildstellpult Module von Littfinski-Daten Technik. Per Schnittstelle (Lenz Digital Plus) fließen die Steuerbefehle zu einem mit der Steuerungssoftware Railroad & Co von Freiwald ausgestatteten PC mit.

mecbregenz.at

**Ausstellungsanlage
Große Variante (neu)**

M 1:50



20340

Absperrung ca. 50 cm
von der Anlage

4628

3011

13078

Streckenlängen:
La - Da: 19,7 m
Da - Hi: 18,4 m
Hi - La: 19,3 m

4619

