



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

12/1991

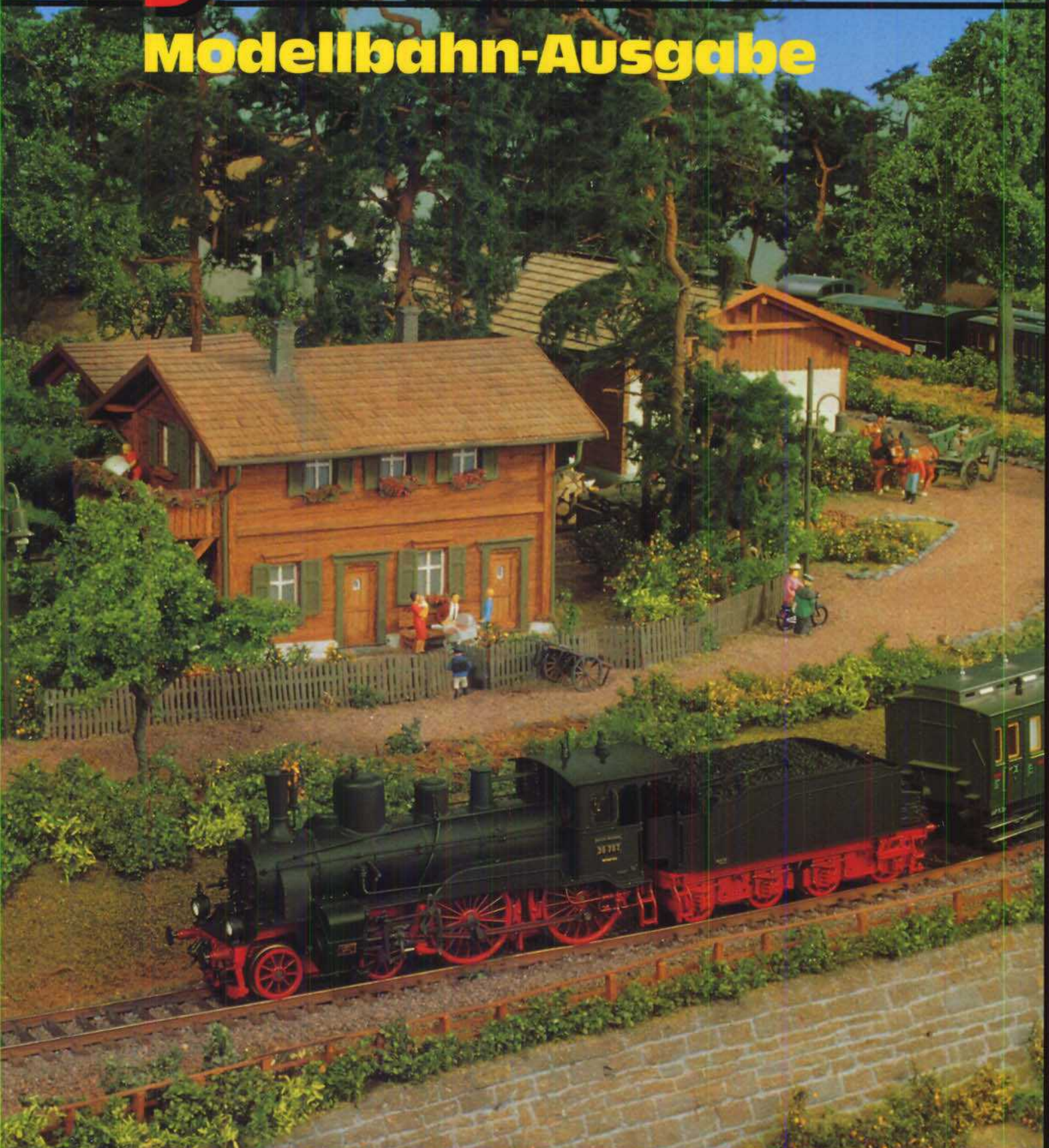
Dezember

DM 14,50

sfr 14,50

öS 105,-

Modellbahn-Ausgabe



Den verehrten
und Lesern des
nals, mit denen sich
lag durch das gemeinsame
auf der einen und Mo-
ren Seite stets sehr verbun-
dieser etwas anderen Mo-
nals im Hinblick auf die
eine willkommene Überraschung zu bereiten.



Leserinnen
Eisenbahn-Jour-
Redaktion und Ver-
Steckenpferd Eisenbahn
modellbahnbau auf der ande-
den fühlen, hoffen wir, mit
modellbahnausgabe des Jour-
bevorstehenden Feiertage

Nehmen Sie sich an den Festtagen die Zeit, einmal ganz in Ruhe in dieser
Nummer zu blättern und die Fotos zu studieren! Bestimmt werden Sie
sich eine Menge Anregungen für Ihre persönlichen Modellbaupläne
holen können...

In diesem Sinne: Erholungsreiche, friedvolle Weihnachtstage und
"Glück auf" für 1992 – das wünscht Ihnen Ihr
Hermann Merker Verlag GmbH

Vorwort

Der Autor der Ihnen vorliegenden Nummer 12/1991 des Eisenbahn-Journals, Herr Helmut Brückner, ist langjähriger Leser unserer Zeitschrift. Mit seiner hier vorgestellten Anlage wollte er eigentlich schon vor zwei Jahren am 2. großen internationalen Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals teilnehmen. Er schickte damals so schöne Bilder ein, daß wir zu der Vermutung gelangten: Diese Anlage könnte mehr als einen acht- bis zehnteiligen Bericht im Rahmen des Wettbewerbs verdienen.

Einer unserer Redakteure besuchte daher Herrn Brückner, um sich dessen Modellbahnanlage genau anzuschauen. Tatsächlich waren auf ihr derart viele Details zu finden, daß beide Seiten übereinkamen, auf die Veröffentlichung unter der Rubrik Modellbauwettbewerb zu verzichten und statt dessen die Anlage in einer ganzen Modellbahnausgabe des Eisenbahn-Journals ausführlich vorzustellen.

Es ist das erste Mal, daß wir einer Anlage eine vollständige Nummer des Journals widmen. Zwar haben wir uns schon in der Ausgabe 12/1989 einem einzelnen Thema ("Die Rhätische Bahn im Modell") zugewandt; die damals gezeigten Dioramen konnten aber nicht das ganze Heft füllen, so daß noch weitere Leserarbeiten zu diesem Thema zur Komplettierung herangezogen wurden.

Auf der Anlage von Herrn Brückner entstand im sichtbaren Bereich nahezu alles aus entsprechendem Rohmaterial im Eigenbau – Gleise, Gebäude, Bäume etc. Lediglich die Figuren wurden nicht eigens angefertigt, selbstverständlich aber in der Regel neu bemalt. Wir haben im

Laufe der Zeit so manche große Anlage aus Leserkreisen präsentiert, aber noch nie eine, die derart weitgehend (sogar Gleise und Weichen!) im Selbstbau entstanden ist!

Herr Brückner, im Nordwesten Deutschlands zu Hause, hat seine Anlage in einer fiktiven bayerisch-schweizerisch-österreichischen Voralpenlandschaft angesiedelt; die auf ihr eingesetzten Fahrzeuge sind jedenfalls in erster Linie bayerische. Eine exakte Festlegung unterblieb absichtlich, um sich bezüglich der Häuser und des rollenden Material keine Beschränkungen auferlegen zu müssen. Seine Gebäude sind nach Urlaubserinnerungen entstanden und oft für ganz spezielle Gegenden typisch; z.B. ist eines nach Graubündener Vorbild erbaut. Derart hübsche Bauwerke sind aus industrieller Fertigung nicht zu bekommen. Freiheiten beim Bauen und Gestalten müssen im Anlagenbau immer "drinsein"; Modellbauer werden sich selten sklavisch an irgendein Vorbild halten, sondern ihre Modellbahnwelt stets mit ganz persönlichen Vorstellungen und Erinnerungen ausschmücken.

Beispielsweise fahren deswegen auf der vorgestellten Anlage auch eine LAG-Lokomotive, ein Kittel-Dampftriebwagen und eine badische Maschine der Baureihe 75. Die südliche Grenze zwischen Bayern und Württemberg bei Lindau verläuft ja durchaus im Alpenvorland, und schon der nächste größere Ort westlich des württembergischen Friedrichshafen, Überlingen, ist badisch, so daß auch die badische 75er im grenznahen bayerischen Bahnhof zumindest im Modell akzeptabel ist.

Bestimmt gibt es unter den vielen Lesern des Eisenbahn-Journals noch eine Menge weiterer, die über eine so große Anlage wie die hier besprochene verfügen oder sich eine solche bauen möchten. Vielleicht ist uns die eine oder andere dieser schon bestehenden bzw. noch zu verwirklichenden Anlagen gleichfalls eine ganze Modellbahnausgabe wert! Wen das interessiert und wer sich erst noch ans Bauen machen wird, der sollte auf jeden Fall sämtliche Bauschritte fotografisch festhalten. Bei der Anlage von Herrn Brückner existieren leider keine Bilder aus der Bauphase; unser Modellbauerfreund entschloß sich erst nach Fertigstellung seines Werkes, sich um eine Veröffentlichung zu bemühen.

Übrigens wird natürlich ein ganz ordentliches Autorhonorar fällig für jemanden, dessen Anlage die Redaktion des Eisenbahn-Journals eine eigene Nummer unserer Zeitschrift widmet! Wir sind gespannt auf das Echo hierauf!

Am Schluß dieses Vorworts noch ein Wermutstropfen: Leider kommen wir im Zuge der andauernden Kostenerhöhungen nicht darum herum, den Preis für die in der Herstellung besonders aufwendigen Modellbahnausgaben ab 1992 auf DM 14,50 anzuheben – soviel, wie bereits diese Ausgabe außerhalb des Abonnements kostet. Damit gehören die **Modellbahnausgaben** des Eisenbahn-Journals jedoch nach wie vor zu den preislich sehr günstigen Publikationen auf dem einschlägigen Sektor. – Jetzt aber viel Vergnügen mit der hier praktizierten "hohen Schule des Modellbahnbaus"!

Ihr Hermann Merker Verlag

Inhalt

	Seite
Vorwort	3
Einleitung	5
Der Unterbau meiner Anlage	6
Am Anfang war das Sägewerk	11
Der Gebäudebau	20
Landschaftsbau	31
Bäume aus Naturmaterial	42
Landstation Annaberg	46
St. Florian, Abzweigbahnhof im Alpenvorland	54
Straßen und Wege	73
Einfriedungen	75
Meine Modellbahn-Philosophie	78
Schaufenster der Neuheiten	86
Mini-Markt	90
Fachhändler-Adressen	96
Sonderfahrten und Veranstaltungen	107



Bild 1 (Titel): Ein aus Abteilwagen gebildeter Personenzug ist auf der ausgezeichnet gestalteten Anlage von Herrn Brückner in Richtung Annaberg unterwegs.

IMPRESSUM

ISSN 0720-051X

17. Jahrgang

Verlag und Redaktion
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/49
Telefax (0 81 41) 4 46 89
Herausgeber: Hermann Merker

Autor dieser Nummer: Helmut Brückner
Objektbetreuung: Manfred Grauer (Texte)
Gerhard Peter (Bilder)
Anzeigen: Elke Albrecht

Ständige Mitarbeiter des Eisenbahn-Journals:
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,
K. Bochmann, O. Constant, M. Delle,
E. Ganzerla, K. Heidbreder, H. E. Hellbach,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heidbreder, P. Kling, W. Kosak, J.-P. Laurent,
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag GmbH
Printed in Italy by EUROPLANNING srl, via Morgagni 24,
I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG,
D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Die Kündigung des Abonnements ist drei Monate zum Kalenderjahresende möglich. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)

Einleitung

Modellbahnbau! Die Begeisterung ist groß. Die Familienangehörigen haben die Zustimmung zu dem räumlichen "Mindestbedarf" erteilt. Jetzt beginnt der Aufbau, und zwar zügig, denn es soll schon bald etwas zu sehen sein. Latten, Schrauben und Sperrholzplatten werden gleich groß eingekauft, damit es eine möglichst raumfüllende Anlage wird...

Wer sich dazu bewogen fühlt, mit einem solchen Blitzstart zu beginnen, der sollte sich von nichts und niemandem aufhalten lassen. Erfahrungsgemäß ändern gute Ratschläge in dieser so "heißen" Phase doch nichts. An den ersten verlegten Gleisen werden sofort Fahrstromkabel angebracht, und die Probefahrt kann beginnen.

Wer nach dem ersten Anlauf allerdings resigniert, wenn das erstellte Werk nicht so recht "hinhaut", wie er sich das vorgestellt hat, der sollte lieber Ball spielen, Zeitung oder besser Eisenbahn-Journal lesen. Nur mit der Bereitschaft, das geschaffene Werk kritisch zu beurteilen und immer wieder zu verbessern, wird man zu einem insgesamt befriedigenden Ergebnis kommen.

Ich spreche aus eigener Erfahrung; ich benötigte sogar einige Anläufe, um meinen gegen-

wärtigen Stand im Modellbahnbau zu erreichen. Inzwischen baue ich mir auch die normalen Gleise selbst. Man kann seine Anlage noch so realistisch und vorbildnah gestalten: Wenn die Gleise nicht "stimmen", war alles vergeblich! Kritische Betrachter richten ihren Blick immer zuerst auf die Modellbahngleise, weil hier die meisten unverzeihlichen Fehler begangen werden. Das "Flair" einer ganzen Anlage steht und fällt mit dem Gleisbau.

Beim Weichenantrieb habe ich mich für den motorischen Antrieb à la Lux-Modellbau entschieden. Er stellt die Weichen mit einem kaum noch wahrnehmbaren Geräusch und absolut sicher. Bei jedem Stellvorgang wird ein Schalter betätigt, der die entsprechende Polarität für das Herzstück steuert und eine Meldung an das Stellpult über den jeweiligen Zustand der Weiche gibt. Der Selbstbau verlangt allerdings einiges an technischer Ausstattung und an feinmechanischen

Kenntnissen. Wer davon absehen möchte, aber doch großen Wert auf einen zuverlässigen und robusten Weichenantrieb legt, dem kann ich jenen von Lux-Modellbau bestens empfehlen. Damit genug der Vorrede. "Glückauf" bei Ihrem Anlagenbau, bei dem Ihnen diese ungewöhnliche, weil spezielle Modellbahnausgabe des Eisenbahn-Journals gerne eine Hilfe sein möchte!

Helmut Brückner



Wegen eines bevorstehenden Umzugs und eines geplanten Anlagenneubaus bietet der Autor dieser Eisenbahn-Journal-Ausgabe, Herr Helmut Brückner, die im folgenden vorgestellte Anlage komplett zum Verkauf an.

Das Rollmaterial ist davon allerdings ausgenommen.

Anfragen und Angebote richten Interessierte im separat beiliegenden verschlossenen Umschlag bitte an das Eisenbahn-Journal, Hermann Merker Verlag GmbH, Rudolf-Diesel-Ring 5, D-8080 Fürstenfeldbruck. Wir leiten die Zuschriften an Herrn Brückner weiter.

Bildautoren:

H. Brückner:

2, 6, 7, 11, 14, 16,
18, 20, 22 - 26, 29,
30, 32 - 41, 44 - 47,
54 - 56, 61 - 66,
70 - 72, 74, 75, 81,
85 - 88, 91 - 97,
101 - 106, 108,
110 - 118,
122 - 132,
134 - 137,
139 - 141, 144,
146, 148 - 153,
155

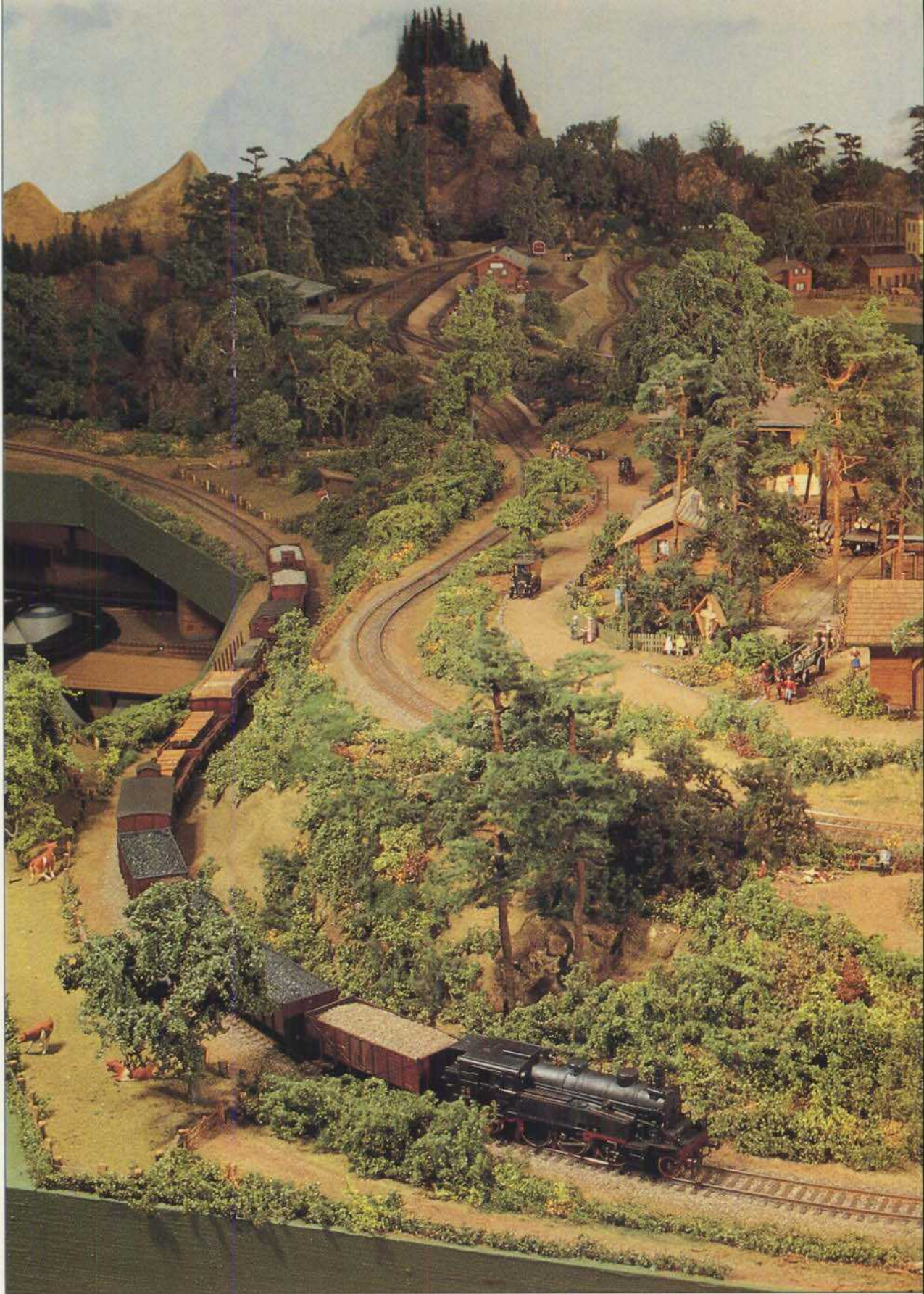
K. Heidbreder:

1, 5, 7 - 10, 12, 13,
15, 17, 19, 27, 31,
48 - 50, 52, 57, 59,
73, 76 - 80, 82, 84,
89, 90, 99, 100,
107, 109, 119 - 121,
133, 138, 142, 143,
145, 147, 154, 156,
157

G. Placke:

21, 28, 42, 43, 51,
53, 58, 60, 67 - 69,
83, 98

Bild 2: Großzügigkeit der Landschaftsgestaltung hat Vorrang. Die Harmonie der Streckenführung und eine natürliche Farbgebung waren für mich Leitfaden beim Gestalten des Geländes. Besonderer Wert wurde auf weite Bögen, also großzügige Radien gelegt. Die Abbildung und der Gleisplan auf der nächsten Doppelseite erleichtern die Zuordnung der vielen Ausschnittfotos.



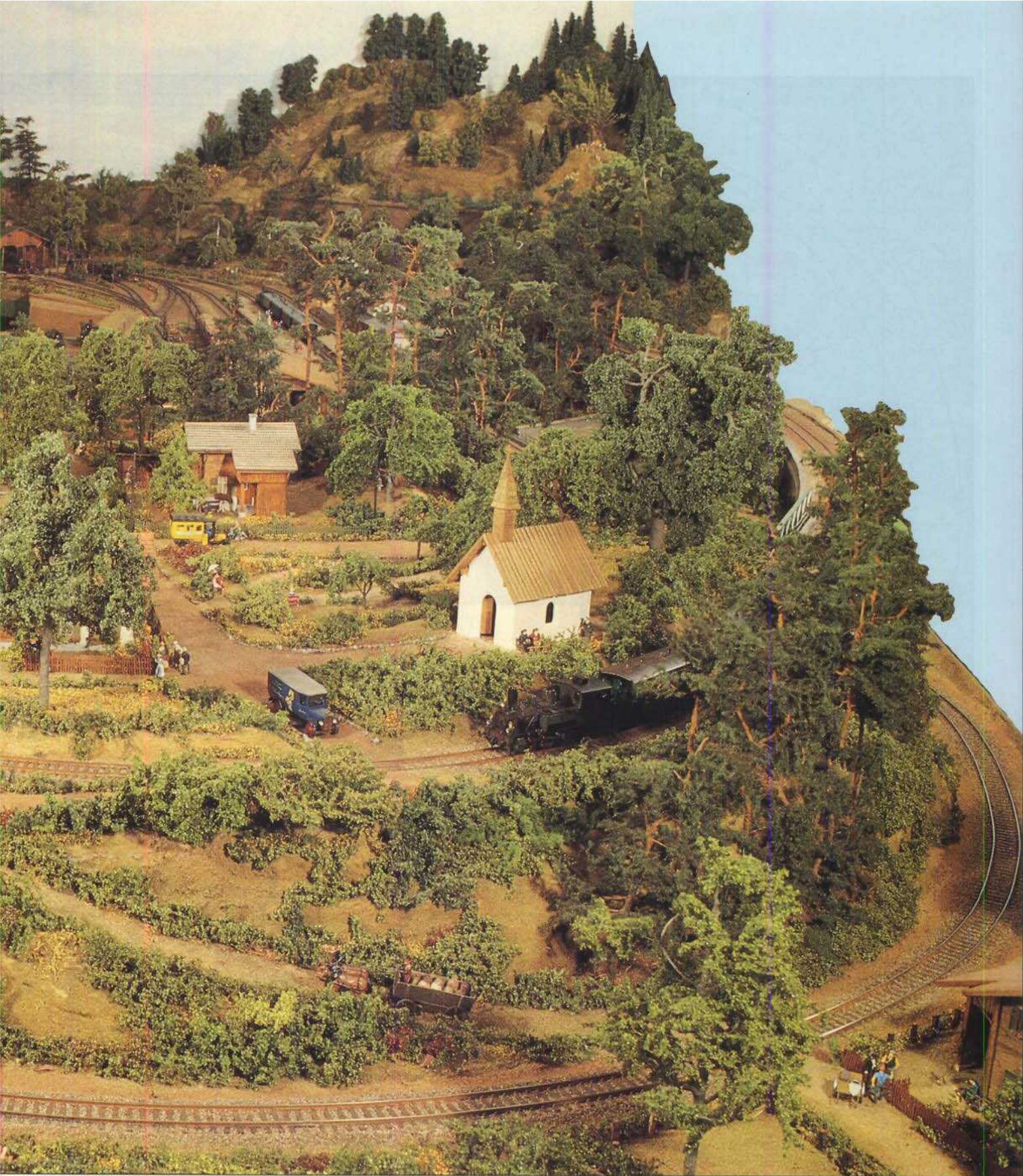
Der Unterbau meiner Anlage

Was für ein Haus die Fundamente bedeuten, ist für eine Modellbahnanlage der Unterbau. In jedem Fall kommt es bei der Planung und Ausführung auf größte Sorgfalt an. Ich habe eingesehen, daß Böcke für eine Anlage meiner Größenordnung nicht geeignet sind.

Meine Entscheidung fiel zugunsten einer Rahmenkonstruktion aus gehobelten Latten von ca. 20 mm x 40 mm Querschnitt. Mit ihnen habe ich den gesamten Rahmen und Trassenunterbau zusammenschraubt – nicht etwa zusammengenagelt. Eine Schraubverbindung ist

wesentlich stabiler als eine Nagelung und läßt sich im Bedarfsfall wieder lösen.

Die Ständer bestehen aus zwei zu einem Winkel verschraubten Latten. Der Querträger für die Auflage der Trassenbretter bzw. der Grundplatte des Schattenbahnhofs lassen sich an



jeder beliebigen Stelle des Winkels anschrauben. Es ist egal, ob in dem Winkel oder auf einem Außenschenkel des Winkels eine Verbindung aufgeschraubt wird. Hilfreich sind mehrere kleine Schraubzwingen. Eine tragende Querplatte wird z.B. bei Steigungen direkt unter das Trassenbrett oder die Richtlatte geführt und dann mit der Schraubzwinde zuerst an einem Punkt des Ständers arretiert. Mit Wasserwaage und Winkel muß bei der

gesamten Unterbaukonstruktion alles ausgerichtet werden. Auf schieferm Ständer- und Trägerwerk kann kein exakt verlaufendes Gleisbett verlegt werden. Aufwendige Korrekturen beim Ausrichten der Trassen nehmen später viel mehr Zeit in Anspruch als sauberes und genaues Arbeiten beim Errichten der Rahmenkonstruktion. Vergeblich müht man sich ab, wenn die verwendeten Materialien nicht zweckmäßig oder gar von minderer Qualität sind.

Beste Erfahrungen habe ich mit Holz als Baustoff gemacht – bis hin zu den Hochbauten wie Galerien, Tunnels und Häuser. Neben den Latzen aus Fichte bzw. Tanne habe ich für die Grundplatte des Schattenbahnhofs eine Tischlerplatte (15 mm stark), für die Trassen Sperrholz (10 mm stark) verwendet. Spanplatten kommen hierfür nicht in Betracht. Bei der Verarbeitung und vor allem bei der späteren Handhabung stellen sich schnell die Vorteile der

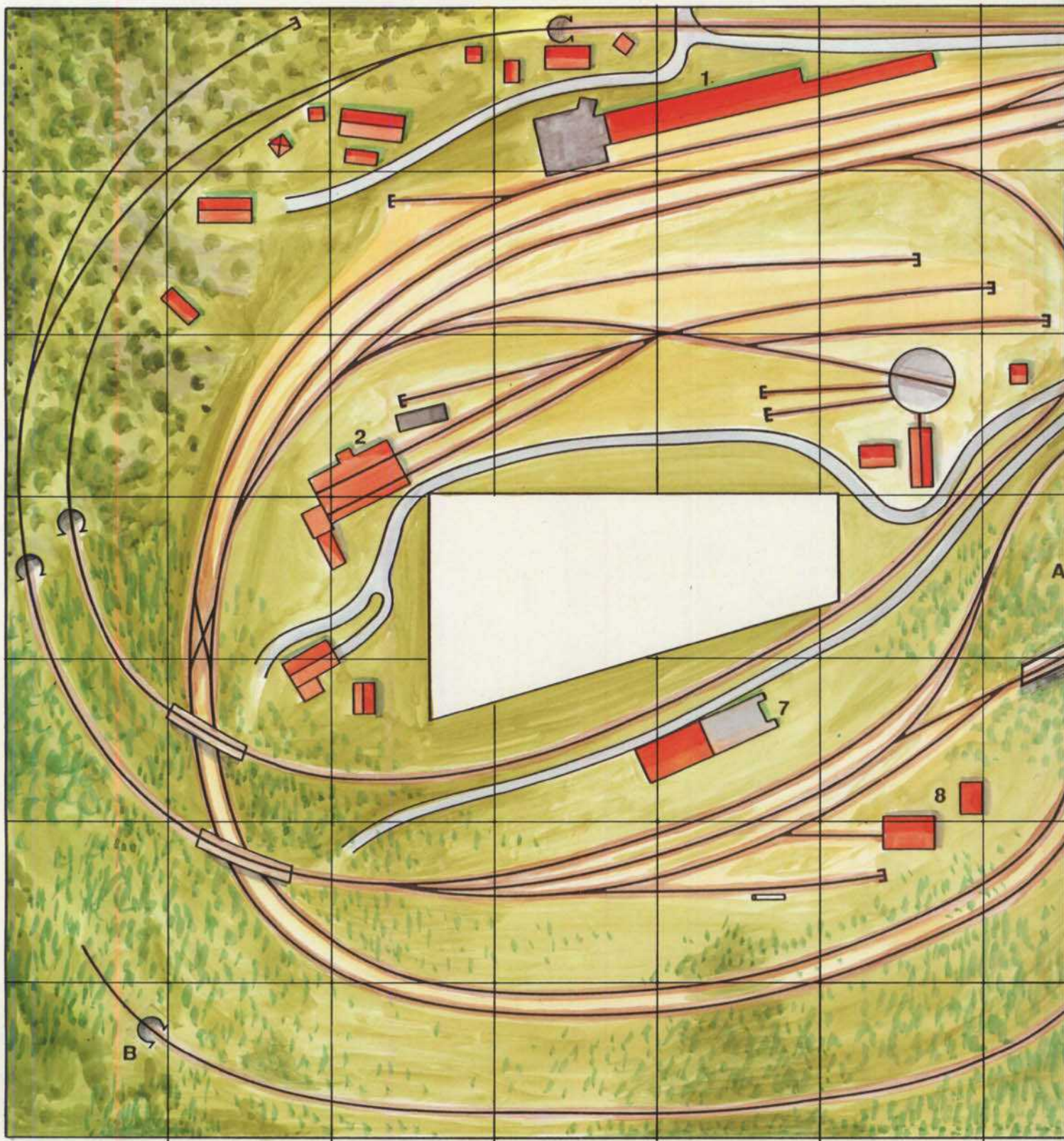


Bild 3: Die Zeichnung gibt den Gleisplan der Modellbahnanlage unmaßstäblich wieder. Wir haben den Gleisplan mit einem 50-cm-Raster hinterlegt, um die Orientierung zu erleichtern. Die Punkte A verbinden den unterirdischen Abstellbahnhof zweigleisig mit dem Bahnhof St. Florian. Durch das Tunnelportal B geht es von St. Florian aus kommend ebenfalls in die Tiefe. Zwischen B und C wird die Strecke zum Abstellbahnhof zweigleisig und verschwindet dann beim Tunnelportal D endgültig unter Tage. **Zeichnung: A. Eble, G. Gerstberger**

Holzverwendung heraus. Das Material ist einfach zu beschaffen; die Latten gibt es bundweise und in verschiedenen Längen in jedem Holzhandel, meist auch die Tischlerplatten und das Sperrholz. Diese Platten sollte man sich zweckmäßigerweise gleich an Ort und Stelle auf die vorgesehene Größe zuschneiden lassen. So

sind sie leichter transportabel und im Anlagenraum einfacher zu bewegen und unterzubringen.

Für die Schraubverbindungen haben sich die mit Kreuzschlitz versehenen, sich selbst in das Material hineinschneidenden Spaxschrauben bestens bewährt. Ein elektrischer Schrauber

oder eine Bohrmaschine, möglichst mit Geschwindigkeitsregelung, ist bei einer größeren Anlage fast unentbehrlich. Wer auf Handbetrieb angewiesen ist, dem empfehle ich vorzubohren.

Es ist eine feine Sache, aus den Holzresten leicht jede beliebige Stütze für den Trassen-

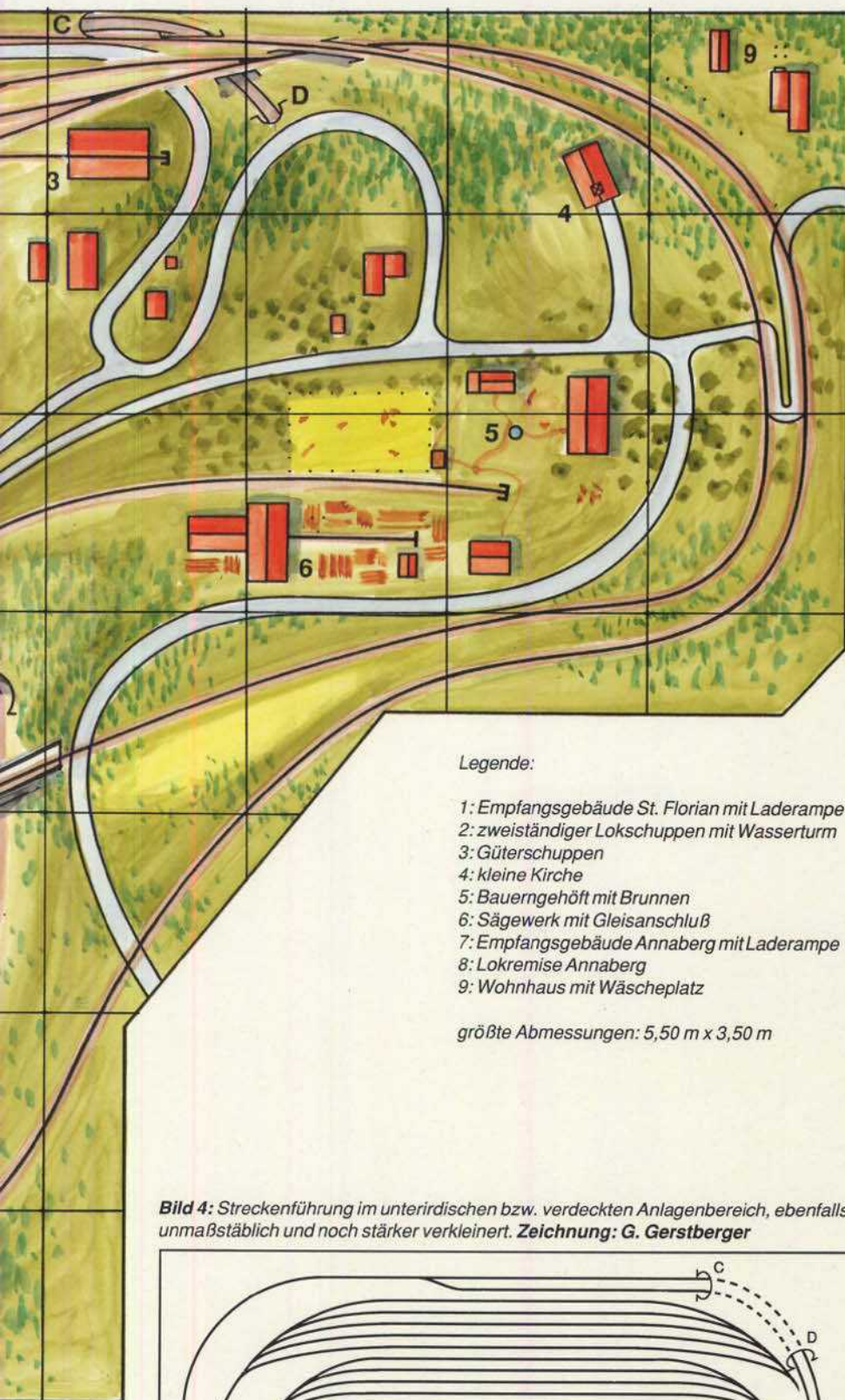
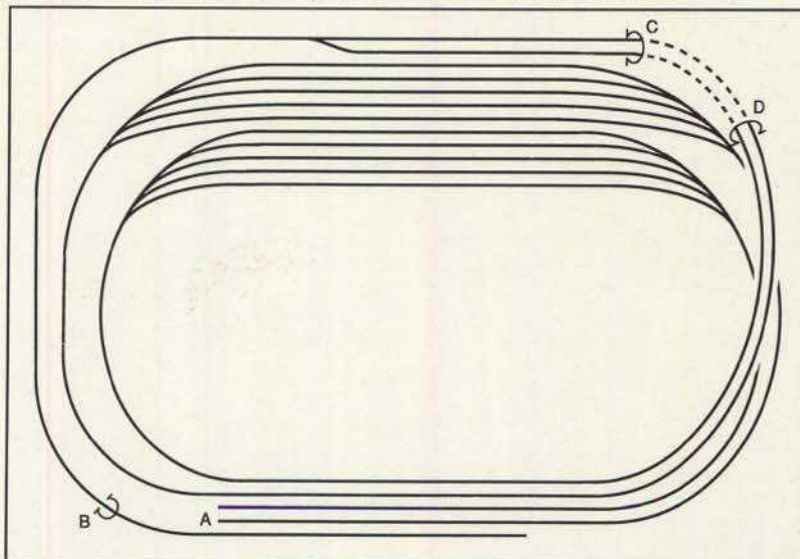
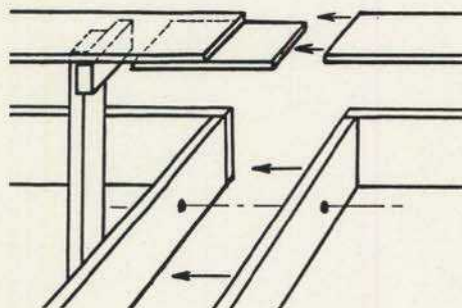


Bild 4: Streckenführung im unterirdischen bzw. verdeckten Anlagenbereich, ebenfalls unmaßstäblich und noch stärker verkleinert. **Zeichnung: G. Gerstberger**



verlauf herzustellen und, wenn es sein muß, auch nachträglich problemlos einzubauen. Nach der Befestigung der Trassenbretter, beispielsweise bei der recht langen Auffahrt aus dem Schattenbahnhof heraus in den oberen Anlagenteil, haben sich bei Messungen mit Lineal und Winkel immer wieder kleine Unebenheiten gezeigt. Mußte etwa eine Wölbung abgesenkt werden, habe ich einfach die Auflagestütze gelöst und etwas tiefer wieder neu angeschraubt. Beim Ausgleich einer Senke werden vor und nach dem auszugleichenden Bereich die Schrauben gelöst und unter der Senkung eine weitere Stütze eingebaut. Hierbei sollte nicht durch das Trassenbrett geschraubt, sondern nur geleimt werden. Bei Verschraubungen besteht die Gefahr erneuter Verformung. Wo es sich einrichten ließ, habe ich das Trassenbrett in der gesamten Länge auf eine hochkantgerichtete Latte aufgeschraubt. Diese Bauweise ist so stabil, daß die Anlage begehbar wird. Ich habe das ausprobiert und die Begehrbarkeit auch schon nötig gehabt. Die Brettstöße und der Ansatz von Bögen sind kein Problem.



Diese Verbindungen habe ich mit den im Querschnitt gleichen Brettchen aus Sperrholz großzügig unterlegt, mit Schraubzwingen befestigt, ausgerichtet und einfach verschraubt. Es empfiehlt sich, an den Nahtstellen eine Stütze zu setzen.

Für die Bogenteile habe ich aus Pappe eine Schablone angefertigt und in die Anlage eingepaßt. Mit Stoßnadeln wird die Pappschablone auf der Sperrholzplatte befestigt, übertragen und mit der Stichsäge ausgeschnitten. Im nicht sichtbaren Bereich entschied ich mich für einen 600-mm-Radius. So gilt die einmal angefertigte Schablone für den gesamten Unterbau.

Die an der Raumwand verlaufenden Anlagen-seiten wurden gleich mit mehreren Stützen an die Wand gedübelt. Das Fußleistenprofil muß an der Stütze natürlich ausgeklinkt werden.

Je nach Bauart der Anlage ist die Zugänglichkeit zu den einzelnen Streckenabschnitten unterschiedlich gut. Solange die Strecke und der Schattenbahnhof von oben her zugänglich sind, sollte man unbedingt mit der Gleisverlegung beginnen. Vor allen Dingen müssen die Weichenstraßen von und zum Schattenbahnhof in allen möglichen Formen einer Funktionskontrolle unterzogen werden.

Über die Gleisverlegung mag man schon bald nicht mehr reden. Das Thema scheint "ausgereizt" zu sein. Nach jahrelangen Versuchen auf diesem Gebiet glaube ich, mitreden zu können. Da ich auf Holz gebaut habe, ist die Sache ganz einfach. Im nicht einsehbaren Bereich werden die Schienen – ausschließlich Roco-Flexgleise – unmittelbar auf die Holzunterlage geschraubt. Auch hier ist Schrauben



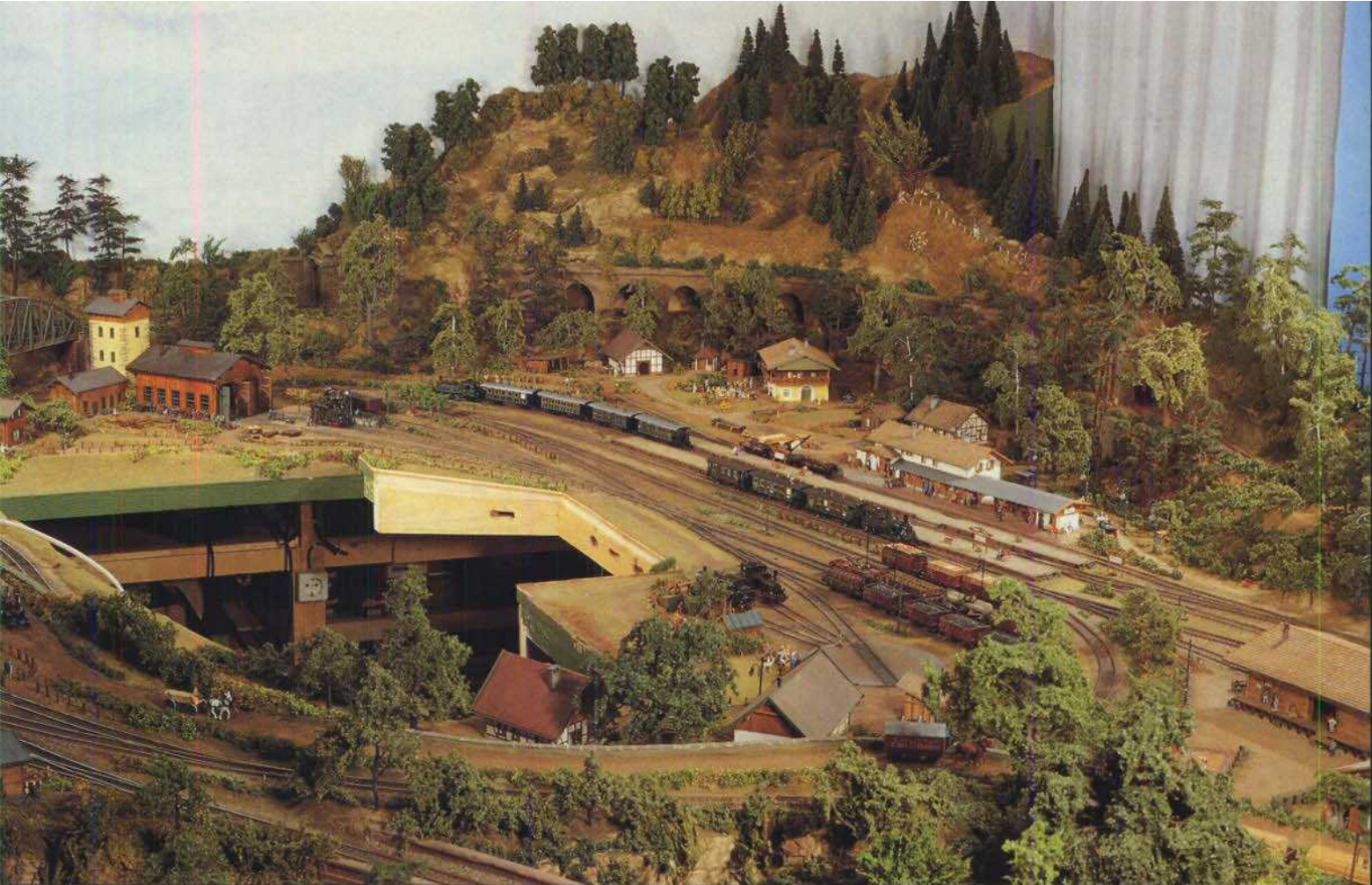


Bild 6: Um die Zugänglichkeit zu allen Anlagenbereichen zu erleichtern, wurde eine großzügige Aussparung in der Unterkonstruktion vorgesehen, von der aus die Anlage auch bedient werden kann. Im Hintergrund erkennt man den Bahnhof St. Florian und das Betriebswerk.

die "sauberste" Sache, denn jeder schief eingedrückte oder genagelte Stift verschiebt unweigerlich die Schwellen und somit die gerade ausgerichtete Schiene. Mit gefühlvollem Anziehen der Schraube sind sogar kleine Korrekturen möglich.

Es soll ja schon vorgekommen sein, daß im Schattenbahnhof mal eine ganze Weiche ausgewechselt werden mußte. Es macht dann richtig Spaß, wenn man einfach zwei bis drei kleine Schraubchen löst, die Schienenverbinder zur

Seite schiebt und die Weiche aufnimmt. Wer fummelt in einer meist unbequemen Lage schon gern mit einem Nagelheber herum? Ich denke da an ein Weichenausbau-Erlebnis an äußerst ungünstiger Stelle meiner Anlage. Den Grund bildete ein winziger Tropfen Leim, der exakt in die Öffnung des Antriebs gefallen war. Da mir bei der "Untertagehandhabung" auch noch die Verbindung zur Weichenzunge kaputtging, mußte gleich alles raus.

Bei einer weichen Holzart (z.B. Pappel) erüb-

rigt sich übrigens des Vorstechen oder Vorbohren beim Ansetzen der Schrauben. Die vielgepriesenen Gleisbettunterlagen von Kork bis hin zu Zellkautschuk verbergen nur Fehlerquellen und bringen für den Betrieb keinerlei Vorteile, schon gar keine Schalldämmung. An diese geht es erst nach der Verarbeitung großer Mengen Gips o.ä. im Oberbau, also kurz vor der Fertigstellung der Anlage.

Am Anfang war das Sägewerk

Um die Jahrhundertwende eröffneten die Herren Stamm und Nagel unweit der Gemarkung St. Florian eine kleine Schreinerei. Ihre tadellosen Qualitätsprodukte genossen in der näheren Umgebung bald einen außergewöhnlich guten Ruf. Der anhaltende Erfolg ihrer Holzwaren machte schon nach wenigen Jahren eine Erweiterung des Zweimannbetriebs notwendig. Es entstand binnen weniger Monate ein für die damalige Zeit hochmodernes Säge-

werk, das nicht mit Wind- oder Wasserkraft arbeitete, sondern bereits mit elektrischem Strom betrieben wurde.

In dem Sägewerk sollte nicht nur Bauholz geschnitten werden; man wollte in der Hauptsache Holzkisten für die in der Nähe ansässige

Maschinenfabrik "Schraube & Sohn" herstellen. Ein langfristiger Vertrag sollte die Auslastung der Fabrikationsanlagen für die Zukunft sichern. In der Abhängigkeit von der Schraubenfabrik sah man damals keinen Nachteil, weil "Schraube & Sohn" Geschäftsbe-

Bild 5 (links): Solch eine elegante und individuelle Gleisführung ist nur unter Verwendung von Flexgleisen und Selbstbauweichen zu erreichen. Ein besonderes Schmuckstück ist die ebenfalls in Eigenbauweise entstandene asymmetrische Dreiwegweiche.

Bild 7 (rechts): Der Bub nutzt die Pause der Sägewerk-Arbeiter, um ein paar "wichtige" Fragen "an den Mann zu bringen". Vielleicht möchte er einmal Sägewerks-Meister werden.



