

Modul – Bausatz Berlin Wollankstraße

Der modulare Modellsatz Berlin Wollankstraße ist der zweite von mehreren, der

- einerseits dazu beiträgt, eine komplexe Vorbildsituation in Berlin nachzubauen,
- andererseits aber so ausgelegt ist, dass sich andere typische städtische Bahnanlagen gestalten lassen, wie sie vielerorts bestehen oder bestanden haben (könnten).
- mit 48 Gleisobjekten und 11 Immobilien vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten bietet.

Vorbild ist die Brücke der S-Bahn in Berlin über die Wollankstraße beim gleichnamigen S-Bahnhof.

Der Modul-Bausatz dient neben der Vorbildsituation **als typische städtische Straßenquerung** aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Wegen der Kompatibilität in den Baudimensionen zum Modul-Bausatz Ostkreuz I (AF1411_TREND bzw. AF100011 bei Vora) ist die Höhe der Schienenoberkante auf 7,2 m gesetzt. Es bietet es sich aber an, die Einbauhöhe nicht vollständig auszunutzen, sondern die Schienenoberkante an die Umgebung anzupassen, z.B. auf 6,70 m, wenn Straßenbahnen unter der Brücke verkehren können sollen, sonst niedriger.



WO_100_AF1 + WO_151_AF1 + WO_171_AF1 plus WO_143_AF1 + WO_101_AF1;
ein typischer Aufbau bei einer einzeln verlaufenden eingleisigen Strecke



Städtische Bahnlandschaft ohne konkretes Vorbild



Gemischter Einsatz von Gleisobjekten und Immobilien

Einige Anmerkungen zum Bau:

- Die **eingleisigen** Modelle sind für eine Einbaurichtung von links nach rechts vorgesehen; da sie (auch) mit S-Bahn-Gleisen mit seitlicher Stromschiene bestückt werden sollen, ist die beidseitige Baurichtung nicht möglich, da dann die Stromschiene von links nach rechts springen würde – und umgekehrt.

Es empfiehlt sich deshalb, Brückenbauwerke

- o mit dem vorderen Gleis von links nach rechts (also in Fahrtrichtung) zu beginnen,
- o dann die Parallelgleise links und rechts des Brückenbauwerks für alle Gleise zu setzen, damit die Justierung der Brückenköpfe bzw. Brückenkopfweiterungen passt,
- o die weiteren Brückenteile einzupassen, bei Gleisen in Gegenrichtung von rechts nach links (also zwar wieder in Fahrtrichtung, aber die Bauteile um 180° gedreht).

Dabei ist die Einbaureihenfolge (Bauteile mit Stütze zuerst, und zum Abschluss eines ohne Stütze) wegen der vorbildgemäß Elementübergreifenden Konstruktion der Geländer zu beachten.

- Die Brückenkopfweiterungen ohne und mit zusätzlichen Zwischenräumen (1,5 m, 3,0 m und 4,5 m in insgesamt 8 Ausführungen) decken baukastenförmig typische Gleiszwischenräume ab. Ein Teil der „Türmchen“ in den Zwischenräumen hat kein konkretes Vorbild, ist aber passend zu anderen im Stil der Architektur der Wollankstraße gebaut. Sie sind absichtlich als Gleisobjekt ausgeführt, damit der Einbau mit Hilfe von in unterschiedlichem Abstand gesetzten Gleisen eine Zentimetergenaue Positionierung zum Herstellen einer geschlossenen Front des Brückenkopfes erleichtert.
- Für die Brückenköpfe eignen sich (normal breite) Gleisstile ohne Damm; für die Brückenelemente Gleisstil 479 (0,2) Brueckengl Stahlblech aus dem Gleispaket 04 von Trend (Gratis 024). Passende S-Bahn-Gleise mit offizieller ID sind in Vorbereitung.
- Die Verwendung von Pfeilern und Widerlagern als Immobilien lässt in Verbindung mit Brückenelementen ohne Stützen eine besonders freizügige Bauweise zu. Richten Sie Pfeiler **nach Länge und Breite und absoluter Einbauhöhe exakt identisch** aus, dann gelingt das Verbinden bei 0°, 90°, 180° und 270°-Ausrichtung perfekt; andere Winkel lösen etwas Nacharbeit in der 2D- bzw. 3D-Ansicht aus.

Die beigelegte **Stückliste** in Druckqualität – als Hilfe neben dem PC - dient zur leichteren Identifizierung der Modelle und enthält deshalb Angaben zur **Codierung**, d.h. zu dem Namen, mit dem Sie das Modell in EEP wieder finden, **Typ** (GO = Gleisobjekt, IM = Immobilie), eine kurze **Modellbeschreibung** mit den wesentlichen Merkmalen und eine **Abbildung** fürs bessere Zuordnen (außer WO_198).

Ich danke Herrn Klaus Dolling für Bildmaterial (als Beitrag zur Textur) und Hintergrundinformationen.

Viel Freude mit den Modellen

Achim Fricke
AF1