



(19)
Bundesrepublik Deutschland
Deutsches Patent- und Markenamt

(10) **DE 699 25 603 T2 2005.11.03**

(12) **Übersetzung der europäischen Patentschrift**

(97) **EP 1 102 897 B1**

(51) Int Cl.⁷: **A63H 19/36**

(21) Deutsches Aktenzeichen: **699 25 603.8**

(86) PCT-Aktenzeichen: **PCT/US99/17703**

(96) Europäisches Aktenzeichen: **99 937 791.4**

(87) PCT-Veröffentlichungs-Nr.: **WO 00/08256**

(86) PCT-Anmeldetag: **04.08.1999**

(87) Veröffentlichungstag
der PCT-Anmeldung: **17.02.2000**

(97) Erstveröffentlichung durch das EPA: **30.05.2001**

(97) Veröffentlichungstag
der Patenterteilung beim EPA: **01.06.2005**

(47) Veröffentlichungstag im Patentblatt: **03.11.2005**

(30) Unionspriorität:

129659 05.08.1998 US

(73) Patentinhaber:

Osmont Models, Inc., Linn Creek, Mo., US

(74) Vertreter:

**Stratmann, E., Dipl.-Ing. Dr.-Ing., Pat.-Anw., 40212
Düsseldorf**

(84) Benannte Vertragsstaaten:

**AT, BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT,
LI, LU, MC, NL, PT, SE**

(72) Erfinder:

**FULTON, Dwayne, C., Osage Beach, US; OSMONT,
L., David, Linn Creek, Missouri 65052, US**

(54) Bezeichnung: **BAHNKÖRPER FÜR MODELLEISENBAHNEN**

Anmerkung: Innerhalb von neun Monaten nach der Bekanntmachung des Hinweises auf die Erteilung des europäischen Patents kann jedermann beim Europäischen Patentamt gegen das erteilte europäische Patent Einspruch einlegen. Der Einspruch ist schriftlich einzureichen und zu begründen. Er gilt erst als eingelegt, wenn die Einspruchsgebühr entrichtet worden ist (Art. 99 (1) Europäisches Patentübereinkommen).

Die Übersetzung ist gemäß Artikel II § 3 Abs. 1 IntPatÜG 1991 vom Patentinhaber eingereicht worden. Sie wurde vom Deutschen Patent- und Markenamt inhaltlich nicht geprüft.

Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft eine neue Struktur zur Konstruktion eines Modellgleisbettes zur Verwendung im Modelleisenbahnbau. Insbesondere ist die Erfindung auf eine Struktur gerichtet, die benutzt werden kann, um ein Modellgleisbett zu bilden, das eine ruhigere und glattere Betriebsweise der Modelleisenbahn erlaubt, und das ohne die Verwendung von Nägeln installiert werden kann.

[0002] Modelleisenbahn-Enthusiasten und Hobbyisten aller Altersklassen haben seit langem sich an der Aufgabe des Modelleisenbahnbaus erfreut. Eine der Anforderungen, denen sich diese Hobbyisten gegenüber sehen, ist die Konstruktion eines realistischen Aufbaus, der eine tatsächliche Landschaft genau simuliert. Der Aufbau wird ein Muster für das Gleis umfassen, auf dem der Zug gefahren wird. Dieses Muster kann Höhenunterschiede für die Schiene umfassen, um Steigungen, Brücken und Tunnel zu simulieren. Nachdem der Aufbau entworfen ist, muß er dann konstruiert werden.

[0003] Im allgemeinen umfaßt der Eisenbahntransport eine Lokomotive, die das rollende Gut zieht, welches Fahrgastwagen und Frachtwagen umfassen mag. Die Lokomotive und das rollende Gut werden entlang einer Schiene gestützt und laufen entlang dieser Schiene, die wiederum durch einen Bahnkörper oder Gleisbett gestützt wird. Das Gleisbett wird auf einer Untergleisbettstruktur gehalten. Somit ist es notwendig, bei der Konstruktion eines Modelleisenbahnaufbaus ein Untergleisbett zu konstruieren, auf dem das Gleis angeordnet wird. Das Untergleisbett, das konstruiert wird, muß zu den Steigungen in dem Aufbau konform sein, und das Gleis und das Gleisbett halten, das auf ihm angeordnet wird.

[0004] Nachdem das Untergleisbett konstruiert ist, wird typischerweise das Gleisbett darauf installiert. Das Gleisbett wird benutzt, um die Modelleisenbahnschiene zu halten, welche an dem Gleisbett befestigt wird. Nachdem das Modellgleis auf dem Gleisbett installiert ist, wird Ballastmaterial über dem Gleis und dem Gleisbett angeordnet. Dieser Ballast ist typischerweise ein Aggregatmaterial und wird gewöhnlich mit einem Kleber installiert.

[0005] Modelleisenbahngleisbetten des Standes der Technik besitzen eine Reihe von Nachteilen. Erstens werden die meisten Gleisbetten des Standes der Technik aus einem Korkmaterial konstruiert. Dieses Korkmaterial wird in einer rechteckigen Konfiguration mit abgeschrägten nutförmigen Einschnitten in deren Mittelbereich geliefert. Bevor das Korkgleisbett installiert wird, muß es in zwei Streifen getrennt werden, geteilt durch die geneigte Nut. Die zwei Original-Außenseitenkanten werden dann zur Mitte hin angeordnet, so daß das Gleisbett ein Paar von abgeschräg-

ten Seitenoberflächen aufweist, wenn es installiert ist. Das Korkmaterial muß daher getrennt und vor der Installation neu orientiert werden. Die Korkgleisbetten werden somit in rechteckiger Form versandt, um die abgewinkelten oder abgeschrägten Kanten gegenüber Zerbröckeln oder anderweitig Beschädigtwerden zu schützen. Weiterhin trocknet das aus Kork bestehende Gleisbettmaterial mit der Zeit aus und kann bei der Alterung zerbröckeln.

[0006] Ein anderer Nachteil der Gleisbetten des Standes der Technik, und von Korkgleisbetten insbesondere, ist ihr Mangel an schalldämpfenden Eigenschaften. Wenn ein Korkgleisbett installiert wird, und ein Gleis darauf angeordnet wird, wird ein darüber laufender Modellzug ein gewisses Maß an Geräusch erzeugen. Es ist allgemein wünschenswert, dieses Geräusch auf einen so niedrigen Pegel wie möglich zu minimieren. Jedoch absorbiert oder dämpft das Korkgleisbett nicht den Schall auf ein Ausmaß, das vom typischen Modelleisenbahner gewünscht wird.

[0007] Gleisbetten des Standes der Technik sind auch relativ starr, z. B. solche, die aus Faserbrettern, Holz oder Kork hergestellt werden. Diese starren Materialien liefern nicht so viel Puffereigenschaften gegenüber Vibrationen, wie es vom Modelleisenbahner gewünscht wird. Vibrationen können auch bewirken, daß sich das Gleis relativ zum Gleisbett bewegt, was Überwachung und Wartung erfordert. Weiterhin addieren sich diese Vibrationen zu dem Geräusch, das durch den auf dem Gleis fahrenden Zug verursacht wird, was, wie hier weiter oben diskutiert, von Nachteil ist. Schließlich können die Vibrationen einen auf der Schiene fahrenden Zug zum Entgleisen bringen. Entgleisungen sind unerwünscht, da sie behandelt werden müssen und Schäden an den umgebenden Aufbau verursachen können. Beseitigung oder Reduzierung von Vibrationen werden daher der Modelleisenbahn erlauben, glatter auf der Schiene zu fahren.

[0008] Die relative Starrheit von Gleisbetten gemäß dem Stand der Technik paßt sich auch nicht irregulären Stützoberflächen des Gleisbettes an. Daher muß besonderes Augenmerk auf das Untergleisbett oder auf die Stützoberfläche gerichtet werden, um sicherzustellen, daß diese so eben wie möglich ist, um sicherzustellen, daß das Gleisbett, und die Schiene, effektiv daran befestigt werden kann.

[0009] Der Modellaufbau, der geplant ist, wird nahezu stets Abschnitte aufweisen, die eine gekrümmte Schiene enthält. Daher muß das verwendete Gleisbett in der Lage sein, sich zu biegen, um Kurven in dem Aufbau anzupassen. Wenn ein Korkgleisbett genutzt wird, und das Gleisbett muß gebogen werden, wird das Gleisbett zunächst in Wasser getränkt. Es ist notwendig, das Korkgleisbett in Wasser zu tränken, um dem Gleisbett zu ermöglichen, sich an die gewünschte Kurve anzupassen, ohne daß es bricht

oder zerbröselt. Dieses Verfahren erhöht die Zeit, die benötigt wird, um den Aufbau zu bilden, und erfordert zusätzliche Aufmerksamkeit, um sicherzustellen, daß Wasser nicht in Kontakt zu irgendeiner Oberfläche kommt, welche durch Feuchtigkeit beschädigt werden könnte.

[0010] Andere Materialien des Standes der Technik, die benutzt werden können, sind ebenfalls problematisch, wenn sich gekurvte Abschnitte eines Gleisbettes bilden. Wenn beispielsweise ein hölzernes Gleisbett benutzt wird, kann ein gekurvter Abschnitt nur durch Kauf und Verwendung von vorgegebenen Kurven eines vorgegebenen Radius gebildet werden. Dies begrenzt den Modelleisenbahner in dem Aufbau, der konstruiert werden kann.

[0011] Ein anderes Gleisbett des Standes der Technik ist aus starrem Faserplattenmaterial hergestellt, verkauft unter dem Handelsnamen HOMOSOTE. Wenn ein gekrümmter Abschnitt eines Gleisbettes gebildet wird, unter Verwendung dieses Faserplattenmaterials, muß das Gleisbett aus einzelnen Segmenten gebildet werden. Dies erhöht die Zeit und die Schwierigkeiten, die zur Herstellung des Gleisbettes notwendig sind.

[0012] Daher wird eine Struktur benötigt, die schnell und leicht zum Aufbau eines relativ leichtgewichtigen Gleisbettes auf einem Modelleisenbahnaufbau benutzt werden kann, welches das Geräusch eines darüber passierenden Modelleisenbahnzuges dämpft und Vibrationen von einem darüber laufenden Modellzug absorbiert. Weiterhin wird ein Gleisbett benötigt, das gebogen werden kann, ohne das Gleisbett in Wasser zu tränken. Des weiteren wird ein Gleisbett benötigt, das aus einem Material hergestellt ist, welches dem Gleisbett ermöglicht, in einer Gestalt und einer Form versandt zu werden, die von dem Modelleisenbahner ohne weitere Manipulation benutzbar ist.

[0013] Ein Beispiel eines bekannten Gleisbettes ist aus der US-A-3 650 468 bekannt.

ZUSAMMENFASSUNG DER ERFINDUNG

[0014] Es ist ein Ziel der vorliegenden Erfindung, ein Gleisbett zu liefern, daß auf einem Modelleisenbahnaufbau benutzt werden kann, welcher das Geräusch eines darüberfahrenden Modelleisenbahnzuges dämpft.

[0015] Es ist weiter ein Ziel der Erfindung, ein Gleisbett zu liefern, das auf einem Modelleisenbahnaufbau benutzt wird, welcher die Vibrationen absorbiert, welche durch einen darüber laufenden Modelleisenbahnzug erzeugt werden.

[0016] Es ist noch ein anderes Ziel der vorliegenden

Erfindung, ein Gleisbett zu liefern, das in einer gebogenen Konfiguration installiert werden kann, ohne die Notwendigkeit das Gleisbett vor der Installation zu tränken.

[0017] Es ist noch ein anderes Ziel der vorliegenden Erfindung, ein Gleisbett zu liefern, das hergestellt und versandt werden kann in einer Form, die vom Modelleisenbahner benutzt werden kann, ohne vorher das Gleisbett zu trennen und neu zu orientieren.

[0018] Gemäß der vorliegenden Erfindung werden die vorstehenden und andere Ziele durch eine Struktur zur Erzeugung eines Gleisbettes für eine Modelleisenbahn gemäß dem Anspruch 1 erlangt.

[0019] Weitere Ziele, Vorteile und neuartigen Merkmale der Erfindung werden in der Beschreibung, die folgt, ausgeführt, und teilweise werden sie dem Durchschnittsfachmann bei der Ausführung der Erfindung offensichtlich werden. Die Ziele und Vorteile der Erfindung können mit Hilfe der Instrumentalitäten und Kombinationen erkannt und erlangt werden, wie sie insbesondere in den angeführten Ansprüchen herausgestellt sind.

KURZE BESCHREIBUNG DER MEHREREN ANSICHTEN DER ZEICHNUNGEN

[0020] In den begleitenden Zeichnungen, die Teil der Beschreibung sind und in Verbindung damit zu lesen sind, und in denen gleiche Bezugswahlen benutzt werden, um gleiche Teile in den verschiedenen Ansichten anzuzeigen, ist

[0021] [Fig. 1](#) eine perspektivischen Ansicht eines Abschnitts des Gleisbettes, plaziert auf einer Stützoberfläche gemäß der vorliegenden Erfindung, welches Gleis darauf angeordnet und in gekrümmter Orientierung dargestellt ist;

[0022] [Fig. 2](#) eine Draufsicht auf das Gleisbett gemäß [Fig. 1](#), dargestellt mit hinzugefügten zusätzlichen Landschaftsaufbauten; und

[0023] [Fig. 3](#) eine Querschnittsansicht entlang der Linie 3-3 der [Fig. 2](#).

DETAILLIERTE BESCHREIBUNG DER ERFINDUNG

[0024] Ein Modelleisenbahn-Gleisbettabschnitt, der die Prinzipien der Erfindung umfaßt, ist allgemein in den Zeichnungen mit der Bezugswahl **10** bezeichnet. Wie am besten aus den [Fig. 1](#) und [Fig. 3](#) hervorgeht, besitzt der Gleisbettabschnitt **10** einen Kopf **12** und einen Boden **14**. Zwischen Kopf **12** und Boden **14** befindet sich ein Paar von abgeschrägten Seitenoberflächen **16**. Diese Oberflächen **16** sind derart angewinkelt, daß der Kopf **12** länger ist als der Boden **14**.

Das Gleisbett **10** hat einen optionalen Längsschnitt **18** darin, der sich von dem Kopf **12** in Richtung auf den Boden **14** erstreckt.

[0025] Im Gebrauch wird eine Stützoberfläche **20**, auch als Untergleisbett bekannt, auf eine Basis **22** gelegt. Typischerweise wird die Basis **22** aus einem starken Material, wie beispielsweise Sperrholz hergestellt. Nachdem die Stütze **20** mit der Basis **22** verbunden ist, wird das Gleisbett **10** auf die Stütze **20** gelegt und mit einem klebenden Material damit verbunden, oder unter Verwendung von Tackern. Das Gleisbett **10** ist aus einem geschlossen-zelligen Schaummaterial hergestellt, vorzugsweise aus Polyäthylen, das flexibel ist, so daß eine Vielzahl von gekrümmten Konfigurationen möglich ist, gemäß dem Aufbau, der entworfen wurde und in [Fig. 1](#) und [Fig. 2](#) zu erkennen ist. Das vorzugsweise Schaummaterial wird eine Dichte von zwischen einem und vier Pfund pro Kubikfuß aufweisen. Auch wird das vorzugsweise Schaummaterial eine Haut auf dem Kopf **12** und am Boden **14** aufweisen, jedoch eine offen-zellige Struktur an den Seitenflächen **16**. Die Haut auf dem Kopf **12** wird auch als eine geschlossene Struktur bezeichnet. Durch den Ausdruck offene Zellstruktur meint man, daß die Zellen des Schaummaterials freiliegen und zu sehen sind. Da das Gleisbett **10** aus flexiblem Schaummaterial gebildet ist, ist es nicht notwendig, das Gleisbett **10** vor der Installierung in eine Konfiguration zunächst zu tränken. Somit erlaubt die Flexibilität des Gleisbettes **10**, es leichter in einer Konfiguration anzuordnen, speziell im Vergleich zu dem Stand der Technik, mit Materialien aus Kork, Holz oder Faserplatten. Für engere und stärkere Kurven kann es notwendig sein, das Gleisbett **10** in zwei Abschnitten zu installieren. Ein optionaler Schlitz **18** ermöglicht in leichter Weise das Teilen des Gleisbettes **10** in zwei Längsabschnitte, die leichter bei den Kurven manipuliert werden können.

[0026] Es ist nicht notwendig, daß Gleisbett **10** für die geraden Abschnitte und für Kurven, die einen geringen Radius aufweisen, zunächst in zwei Abschnitte zu teilen. Weiterhin, weil das Gleisbett **10** aus einem flexiblem Schaummaterial hergestellt ist, mag es in einer gebrauchsfertigen Form hergestellt und versandt werden. Mit anderen Worten, das Gleisbett **10** kann hergestellt und versandt werden mit schrägen Seitenoberflächen **16** an den Außenkanten, ohne die Gefahr, daß die Seitenflächen **16** während des Versands oder Handhabung beschädigt werden.

[0027] Nachdem das Gleisbett **10** an Ort und Stelle liegt, wird ein Gleis **24** auf der Oberseite **12** angebracht, vorzugsweise mit einem Kleber. Der Modellzug wird auf der Schiene **24** getragen. Nachdem die Schiene an Ort und Stelle mit einem Klebstoff befestigt ist, kann die Schiene weiter an Ort und Stelle mit einer Serie von Tackern gesichert werden, wie in der Technik bekannt. Die Tacker werden durch die Schie-

ne **24** durch das Gleisbett **10** und in die Stützfläche **20** hinein angeordnet. Es soll jedoch verstanden werden, daß die Verwendung von Tackern oder Nägeln nicht notwendig ist, wenn das erfindungsgemäße Gleisbett benutzt wird. Nachfolgend auf die Installation der Schiene **24** wird Ballastmaterial **26** klebend mit dem Gleisbett **10** verbunden, wie in [Fig. 2](#) zu erkennen ist. Ballast **26** ist typischerweise ein Aggregatmaterial, um den tatsächlichen Ballast zu simulieren, der in realen Gleisbetten benutzt wird. Vor der Installation der Schiene **24** mag es wünschenswert sein, ein Pflastergewebematerial **27** über der Stützoberfläche **20** zu installieren. Das Pflastergewebematerial kann gesandet und bemalt werden, um eine tatsächliche Landschaft zu simulieren. Danach können verschiedene Landschaftsmaterialien **28** installiert werden, um den Aufbau noch realistischer zu machen.

[0028] Wie oben angegeben, ist das Gleisbett **10** aus einem Schaummaterial hergestellt. Das Schaummaterial ist vorzugsweise schwarz in der Farbe und so konstruiert, daß die Schaumzellen ein geschlossenes Zellprofil auf dem Kopf **12** und auf dem Boden **14** aufweisen. Seitenflächen **16** besitzen ein offenes Zellprofil. Die Konstruktion des Gleisbettes **10** ermöglicht es, das Gleisbett klebend an der Stütze **20** zu befestigen.

[0029] Die geschlossene Zellstruktur des Bodens **14** liefert eine relativ glatte Oberfläche zur Kontaktierung der Stütze **20**, und verhindert, daß Klebstoff in das Gleisbett nach oben aufgesaugt wird.

[0030] Weiterhin liefert die geschlossene Zellstruktur des Kopfes **12** eine relativ glatte Oberfläche, auf der die Schiene **24** angeordnet und angebracht wird. Daher wird eine Modelleisenbahn, die von der Schiene **24** getragen wird, eine relativ glatte Schiene besitzen, auf der sie fährt.

[0031] Das offene Zellprofil der Seitenflächen **16** liefert eine stärker realistische Erscheinung im Vergleich zu Gleisbetten gemäß dem Stand der Technik, insbesondere solchen, die aus Kork hergestellt werden. Die schwarze offene Zellerscheinung der Seitenflächen **16** liefert insbesondere eine stärker realistische Erscheinung in den Gebieten des Gleisbettes **10**, die nicht vollständig durch Ballastmaterial **26** überdeckt sind. Weiterhin liefert die offene Zellstruktur der Seitenflächen **16** eine etwas unebene Oberfläche, auf der Ballast **26** angeordnet werden wird. Diese stärker unebene Oberfläche trägt zu dem Realismus bei, der durch das Gleisbett **10** geliefert wird.

[0032] Das flexible Schaummaterial des Gleisbettes **10** liefert auch ein Gleisbett, das erhöhte Geräusch dämpfende Eigenschaften bietet, gegenüber denen, die von Kork-Gleisbetten geliefert werden. Gleisbett **10** kann somit benutzt werden, um einen Aufbau zu

kreieren, der ruhigeren Betrieb, wie er von vielen Modelleisenbahnern gewünscht wird, bietet.

[0033] Das flexible Gleisbett **10** kann auch sich an irgendwelche Unregelmäßigkeiten anpassen, die auf der Stützfläche **20** vorhanden sein mögen, was der Kopf **12** ermöglicht, eben und glatt zu sein, trotz leichter Irregularitäten auf der Stütze **20**. Wie weiter oben festgestellt, mag es wünschenswert sein, die Oberfläche **20** mit einem Pflastergewebematerial **27** abzudecken. Dieses Gewebematerial kann Oberflächen-Irregularitäten wie beispielsweise kleine Höcker aufweisen. Selbst wenn das Pflastergewebematerial nicht gesandet wird, um flach zu sein, wird die nachgiebige Natur des Gleisbettes **10** ermöglichen, daß die Oberfläche **12** glatt ist, trotz der Unregelmäßigkeiten. Die nachgebildete Natur des Gleisbettes **10** kann auch eine Stütze **20** aufnehmen, die nicht perfekt parallel zu der Schiene **24** ist. Sowohl Schiene **24** und Stütze **20** sind relativ starre Strukturen. In den Gebieten des Aufbaus, wo Schiene **24** und Stütze **20** nicht parallel sind und nicht gleichen Abstand voneinander aufweisen, wird die nachgebende und flexible Natur des Gleisbettes **10** erlauben, daß ein Abstand zwischen der Schiene **24** und der Stütze **20** effektiv gefüllt wird. Weiterhin wird das Gleisbett **10** wirken, um vollständig den Raum zwischen der Schiene **24** und der Stütze **20** zu füllen. Bekannte Materialien, die starrer sind, können nicht effektiv den Raum zwischen der Schiene **24** und der Stütze **20** in Gebieten ausfüllen, wo die zwei nicht im gleichen Abstand und parallel zueinander angeordnet sind.

[0034] Weiterhin bewirkt das Schaummaterial des Gleisbettes **10** ein Dämpfen der Vibrationen, die durch einen Modellzug, der entlang der Schiene **24** fährt, verursacht werden.

[0035] Gleisbett **10** reduziert somit unerwünschte Vibrationen, die die Schiene **24** veranlassen können, relativ zu dem Gleisbett zu wandern. Während die Vibrationen reduziert werden, wird das Geräusch, das durch die Schiene **24** verursacht wird, weiter reduziert. Schließlich wird die Wahrscheinlichkeit reduziert, daß ein Modellzug, der auf der Schiene **24** fährt, entgleist. Das Gleisbett **10** ermöglicht daher, einen Modellzug gleichförmiger auf dem Schienenweg **24** zu fahren.

[0036] Aus dem vorstehenden wird deutlich hervorgegangen sein, daß diese Erfindung eine solche ist, die gut angepaßt ist, um alle die Ziele und Aufgaben zu erlangen, die weiter oben ausgeführt worden sind, mit anderen Vorteilen, die offensichtlich sind und die in die Struktur eingebunden sind. Es ist zu verstehen, daß bestimmte Merkmale und Unterkombinationen von Nutzen sind und ohne Bezug zu anderen Eigenschaften und Unterkombinationen eingesetzt werden können. Dies ist mit umfaßt durch den und innerhalb des Schutzzumfanges der Ansprüche.

[0037] Da viele mögliche Ausführungsformen von der Erfindung gemacht werden können, ohne von deren Schutzzumfang, wie in den Ansprüchen definiert, abzuweichen, ist es zu verstehen, daß alles Material, das in der Beschreibung und in den begleitenden Zeichnungen dargestellt ist, als erläuternd und nicht in begrenzender Weise zu interpretieren sind.

Patentansprüche

1. Struktur zur Schaffung eines Gleisbettes für eine Modelleisenbahnschiene, die Struktur umfassend:

einen langgestreckten und flexiblen Gleisbettabschnitt mit einer Kopffläche, einer Bodenfläche und einem Paar von derart einwärts gewinkelten Seitenflächen, daß die Bodenfläche breiter ist als die Kopffläche, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Abschnitt aus einem Schaummaterial geformt ist, das das Geräusch darüber hinwegfahrender Modellzüge dämpft und das Vibrationen von darüber hinwegfahrender Modellzüge abfedert, und daß die Kopfoberfläche eine im wesentlichen flache geschlossen-zellige Oberfläche ist, die es erlaubt, eine Modelleisenbahnschiene darauf anzuordnen und daran zu sichern, und daß die Bodenfläche eine geschlossen-zellige Oberfläche ist, die es ermöglicht, den Abschnitt auf einer stützenden Oberfläche zu sichern, und wobei die Seitenflächen offenzellige Oberflächen sind.

2. Struktur nach Anspruch 1, wobei der Abschnitt einen Schlitz aufweist, der sich von der Kopffläche in Richtung auf die Bodenfläche erstreckt, wobei der Schlitz ermöglicht, daß der Abschnitt in zwei Längsabschnitte geteilt wird.

3. Struktur nach Anspruch 2, wobei der Schlitz in gleichem Abstand zwischen den Seitenflächen angeordnet ist.

4. Struktur nach Anspruch 3, wobei der Abschnitt eine Breite aufweist, wobei die Breite variieren kann, um verschiedene Größen von Modelleisenbahnschienen aufzunehmen.

5. Struktur nach Anspruch 4, wobei das Schaummaterial flexibel ist und in einer gebogenen Konfiguration angeordnet werden kann, ohne zunächst das Material in einer Flüssigkeit zu tränken.

Es folgt ein Blatt Zeichnungen

