



„Die Weiche“ ist das offizielle Organ des Stammtisch – Untereschbach e.V.

50
Jahre
Spurweite Z

Die Weiche

seit April 1992 in Untereschbach



Titelbild: Peter Donath
Bild Seite 3: Michael Hering

Inhalt 2 / 2024

Die Feuerwache Untereschbach



Foto: Dietmar Stähler

Inhalt:

- In eigener Sache4
- Bahls Baureihe T09 der Deutschen Reichsbahn9
- Feuerwache Untereschbach als Modell13
- Grundlagen der Ab- und Aufrüstung von Dampflokomotiven
im historischen Bahnbetriebswerk (Bw) - Teil 115
- Die ET 1 als Modell32
- Gotthardklassiker in 1:220.....34
- 9. Internationales Spur Z-Weekend in Altenbeken36



In eigener Sache

Liebe Stammtischfreunde und –freundinnen,

vor Euch liegt die letzte Ausgabe unserer Clubzeitschrift „Die Weiche“ für 2024. Wie immer ist auch das nahezu hinter uns liegende Jahr viel zu schnell vergangen, und so ist es kurz vor Ultimo die Chronistenpflicht Resümee zu ziehen:

Das Jahr 2024 war geprägt von einigen für die Vereinsgeschichte bedeutsamen Ereignissen: Als Wesentliches ist das Ende unserer Dauerausstellung im Eisenbahnmuseum Dieringhausen nach 23 Jahren ununterbrochenen Betriebes zu nennen. (wir haben in der letzten Ausgabe bereits darüber berichtet). Des Weiteren konnten wir wieder einmal 2¹/₂ schöne und erfolgreiche Tage in Altenbeken verbringen und uns entsprechend präsentieren.

Last but not least waren erfreulicherweise in diesem Jahr mehr Neueintritte als Austritte zu verzeichnen, und wir befinden uns bereits jetzt in der Vorbereitung für das nächste Großereignis:

Unser 33-jähriges Jubiläum am 17. und 18.05.2025 im Straßenbahnmuseum in Thielenbruch. Seit geraumer Zeit bereits müssen unzählige Kleinigkeiten organisiert, beschafft, abgesprochen und vereinbart werden. Da ist definitiv jede helfende Hand gefragt und willkommen. An dieser Stelle bedanke ich mich jetzt schon einmal für die mannigfaltige Unterstützung!

Und auch das hat uns das abgelaufene Jahr gelehrt: Nichts ist so wertvoll wie die eigene Gesundheit!!! Auch Präsidenten sind nicht sakrosankt. In diesem Sinne: Achtet auf Euch und eure Liebsten, lasst euch wie immer mit jede Menge Kleinigkeiten im Maßstab 1:220 beschenken, bleibt gesund und uns und dem Stammtisch gewogen.

Und nun viel Spaß bei der Lektüre unserer Zeitung „Die Weiche“!

Her-Z-lichst Euer
Dietmar Stäbler und Friedrich Scholta



ATELIER BARKVIEREN

1./2.Klasse Wagen AB3 der TAGAB



Das Vorbild dieses Wagens hat eine sehr bewegte Geschichte. Er wurde 1962 bei ASJ Linköping für die Schwedische Staatsbahn gebaut und in der damals üblichen braunen Farbgebung in Betrieb genommen. 1990 erfolgte die Umlackierung in das blau/grafitgraue Farbschema der SJ. Anfang der 2000er Jahre wurde der Wagen an die Bergslageras Järnvägsällskap abgegeben, die auch eine Museumsbahn betreibt. Dazu wurde der Wagen wieder braun lackiert. Im Jahr 2016 kaufte die TAGAB den Wagen, um ihn wieder im Personenzugplandienst einzusetzen. 2018 hatte der Wagen immer noch die braune Farbgebung, obwohl die TAGAB alle ihre Reisezugwagen in silbern mit rotem Band umlackiert. Dieser Wagen ist also eine außergewöhnliche aber vorbildgetreue Ergänzung der Wagen 46.220.62, 46.220.61, 46.221.62 und 46.221.61.

Güterwagen His210 der NSB



Die gedeckten Güterwagen His210 gehören zu den weit verbreitetsten Waggons bei der NSB. Es gibt sie in verschiedenen Ausführungen, so auch mit hölzernem Wagenkasten, Schiebetüren, unterschiedliche Dächer und teilweise mit Bremserbühne. Das Spur Z Modell repräsentiert die Ausführung mit gesickten Stahl-Schiebewänden und Glasfibernachdach.

Das Fahrgestell des Modells ist aus Metall in Handarbeit gefertigt. Der Wagenkasten basiert auf einem aufwändig gefinishen 3D-Druck, der als Urmuster für Gießharzkopien eingesetzt wurde. Zusätzlich angesetzte filigrane Edelstahl-Ätzteile komplettieren das Modell.

NSB Loks



Die Nummern 162210 und 162213 sind vorgesehen

Auf der Startseite meines Webshops, in der schwedischen Spur Z Produktion im 2. Halbjahr 2024, Artikelnummer 47.137.11.

2er Set Gedeckter Güterwagen Oppeln DRG



Die Güterwagen der Bauart Oppeln wurden von der DRG in großer Stückzahl beschafft, um Kriegsverluste und Reparationsleistungen nach dem 1. Weltkrieg zu ersetzen. Die Modelle haben ein Metallfahrwerk und ein Gehäuse aus Plastspritzguss mit angesetzten Griffstangen aus Edelstahl. Beide Wagen des Sets haben unterschiedliche Betriebsnummern.

2er Set Gedeckter Güterwagen Gklms NSB



Durch die Wirren des 2. Weltkrieges ist eine Vielzahl von deutschem Eisenbahnmaterial in den besetzten Ländern verblieben. So waren bei den NSB Güterwagen der Bauart Oppeln noch Jahrzehnte in Betrieb. Die Modelle haben ein Metall-Fahrwerk und ein Oberteil aus Plastspritzguss. Die feinen Griffstangen aus Edelstahl sind einzeln angesetzt. Beide Wagen des Sets haben unterschiedliche Nummern.



ATELIER BARKVIEREN

Barkvieren 10a

18195 Gnewitz

Tel.0152 02991339

E-Mail: FR-model@t-online.de

Inhaber: Harald Freudenreich

Stammtisch - Untereschbach

Jubiläumspräsentation

Spur Z Modelleisenbahnen und Zubehör

Im Museum „Historische Straßenbahn Köln e.V.“
Thielenbruch, Otto-Kayser-Str. 2c, 51069 Köln



Der Eingang in das Museum erfolgt allerdings von der
Gemarkenstraße 173

Am 17.05.2025 von 11:00 Uhr - 18:00 Uhr

Am 18.05.2025 von 11:00 Uhr - 17:00 Uhr

www.stammtisch-untereschbach.de

Bahls Baureihe T09 der Deutschen Reichsbahn, Art. 5009

Es ist das Modell einer 1'D2' Dampfturbinenlok, die 1938 von der DR bei Krupp in zwei Exemplaren in Auftrag gegeben wurde. Die Loks wären mit 3160 PS die stärksten Schnellzugdampflok gewesen und sollten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h im schweren FD-Dienst eingesetzt werden, etwa in der Relation Berlin - Hannover - Hamm. Der Kesseldruck lag bei 22 atü, weshalb der Kessel auch relativ kurz ausfiel, was den weit hinten liegenden Schlot erklärt. Oberhalb der Blindwelle lagen die Hauptturbine und die Hilfsturbine. Auch um Betriebshalte zu vermeiden, wurde der Dampf im Kondensender niedergeschlagen.

Im Juni 1939 wurde die Konstruktion der bestellten Loks auf der 30. Beratung des Lokomotiv-Ausschusses in Eisenach vorgestellt. Es war vorgesehen, die beiden Loks auf der internationalen Verkehrsausstellung 1940 in Köln vorzustellen. Im Gegensatz zur 19 1001 konnten die beiden Loks jedoch nicht fertiggestellt werden, weil sich durch die Kriegereignisse die Prioritäten der DR verschoben hatten und die Loks nur noch auf kleiner Flamme weiterverfolgt wurden, bis die Bombenangriffe auf die Fa. Krupp dem Projekt ein Ende bereiteten.

In all den Jahren bis heute hat sich Niemand an ein durchgestaltetes Modell dieser interessanten Lok gewagt. Seit einigen Jahren habe ich nur sporadisch an dem Projekt gearbeitet, aber erst als sich David als ernsthaft interessierter Mitstreiter gezeigt hat, habe ich die Sache konkret in Angriff genommen, wobei die vorbildgerechte Gestaltung der Stromschale im Vordergrund stand.

Und das ist jetzt das erste komplette Modell der Lok überhaupt.



Das Modell hat einen Maxon-Glockenankermotor, gefrästes Messingchassis und Gehäuse aus Messingguss und befährt nur große Radien, weil wir die Form möglichst nicht durch die Aussparungen stören wollten. Beschreibungen der Lok und Zeichnungen finden sich in Wolfgang Stoffel, "Lokomotivbau und Dampftechnik" sowie Dirk Winkler, "Hochdruck- und Turbinenlokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft".

Parallelen und Unterschiede tun sich auf zur "Baureihe 53". Beide sind nicht zum Einsatz gekommen, aber während die Kriegslok 53 schon als Projekt zurückgewiesen wurde (zugunsten eines anderen Kriegslokomotivprojekts welches auch nicht gebaut wurde), war die T09 für den Schnellverkehr geplant, tatsächlich bestellt und tatsächlich im Bau begriffen gewesen.

Michael Bahls



Lasteinsatz Stahlcoils für Schwerlast-Flachwagen Typ SSym 46

Hochwertige, realistische Lasteinsätze für Schwerlast-Flachwagen sind komplett aus Metall gefertigt. Das Grundgerüst besteht aus 0,3 mm Neusilber mit vielen filigranen Halbätzdetails, die mittels PCB-Heißluftlöttechnik montiert und mit Lackfarbe airbrusht wurden. Die Spulen bestehen aus echtem 0,1 mm dickem Edelstahl, der in Spulen eingewickelt und mit dünnen Neusilberbindern befestigt ist. Sie werden auch mit Eisenfarbe gearbrusst.



FR-Model 49.020.04 - DB/NS/ÖBB 4er Set



FR-Model 352.337.01 - Eanos CFL



Eanos CFL 352.337.01



Bauart Oppeln der "CFL"



AZAR models W03-LSP
4-achsige Planenhaubenwagen LOGSERV 3-teilig



AZAR models W03-GAP
4-achsige Planenhaubenwagen GATX 3-teilig



FR-model 49.343.101 - Gerätewagen 649

Die in den 1950er Jahren entwickelten Pwghs 54, welche auf Basis des Gms 54 in einer Stückzahl von ca. 1200 Exemplaren erstellt wurden, wurden ab den 1970er Jahren aufgrund des Traktionswandels nicht mehr benötigt.

Einige Wagen wurden zu Gls 205 umgebaut, andere Wagen überlebten bei der Deutschen Bahn als Werkstatt- und Begleitwagen. Dabei gab es zahlreiche Umbauten mit veränderten Fensterpositionen. Der Werkstatt-Gerätewagen 649 ist ein solcher Wagen.



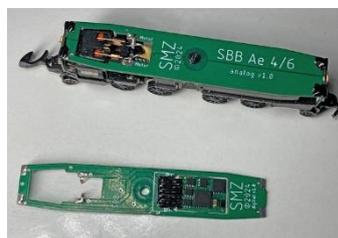
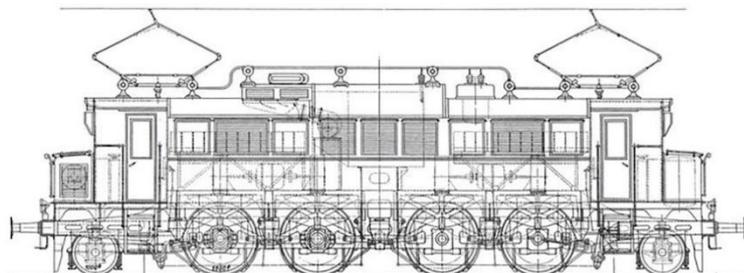
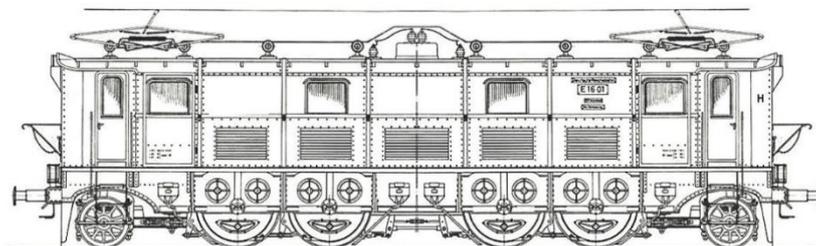
Kasseler Straße 7
34431 Marsberg
Tel.: +49 (2994) 9889-60 (Zentrale) oder +49 (2994) 9889-656 (Durchwahl)

E-Mail: info@hrt.de



Da der Sommer vor der Tür steht und wir noch Beschäftigung suchen, wollen wir heute, entgegen unserer langjährigen Praxis, ein Modell ohne Prototyp vorstellen. Normalerweise konstruieren und bauen wir ja zuerst und stellen dann vor aber dieses Mal präsentieren wir ein Projekt in planform. Um es zu realisieren benötigen wir jedoch fixe Zusagen und erst danach entscheiden wir, wie es weiter geht.

Zum Modell: da wir mit unserer Ae 4/6 sehr gute Ergebnisse erreicht haben, war natürlich schnell der Gedanke das bewährte Fahrwerk weiterzuverwenden. Die E16 und die E17 sind natürlich prädestiniert dafür und nun stellt sich die Frage: welche soll es sein? Wir präferieren natürlich die E16 mit dem Buchli-Antrieb, aber vielleicht gibt es gute Argumente für die E17?



Ein kurzer Zwischenstand zur Ae 4/6. Wir haben nun sowohl analog als auch digital gelöst, beide Varianten sind somit in der Zukunft verfügbar. Das Beispielfahrwerk hat noch einen 5-Poler, die Premium Modelle bekommen natürlich Kernlose Motoren. Das Fahrwerk besitzt auch bereits die originalen Speichenräder.

<http://www.sondermodellez.eu>

Die Feuerwache Untereschbach als Modell

ein gelungener Nachbau im Maßstab 1:220

Dietmar Stäbler, der Vorsitzende des Stammtischs Untereschbach, hat in drei Jahren Bauzeit einen sehr detailgetreuen Nachbau der Feuerwache in Untereschbach geschaffen. Grundlage war ein Laser-Cut-Bausatz von Rainer Tielke, der auf Basis von Bildern und Maßangaben von Dietmar Stäbler konstruiert wurde. Dieser hatte zuvor das Feuerwehrgebäude genau ausgemessen und in zahlreichen Besuchen alle benötigten Angaben ermittelt.



Der von Rainer Tielke konstruierte Bausatz des Feuerwehrgebäudes in Untereschbach

Selbstverständlich sollte aber nicht einfach nur das Gebäude nachgebaut werden, sondern es wurde ein Tag der offenen Tür mit zahlreichen Besuchern und vielen Attraktionen dargestellt.



Modell der Feuerwache Untereschbach im Maßstab 1:220

Auf dem Modellgelände befinden sich mehr als 1000 Figuren, diverse Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr sowie viele Krankenwagen und Fahrzeuge weiterer Einheiten. Auch eine Oldtimerausstellung ist dabei und mit etwas Fantasie erkennt man bei einer der Figuren sogar den Bürgermeister, der gerade ein Geschenk überreicht bekommt.



mehr als 1000 Figuren sowie zahlreiche Fahrzeuge und viele weitere Artikel wurden verbaut

Das Modell war bereits beim Spur-Z-Weekend in Altenbeken mit dabei und wird sicherlich auch zukünftig auf weiteren Modellbahnausstellungen zu sehen ein.

Selbstverständlich wurde das Modell auch den Feuerwehrmitarbeitern aus Untereschbach sowie Vertretern der Stadt Overath vorgestellt (Untereschbach ist ein Ortsteil der Gemeinde Overath).



Dietmar Stähler, Kevin Vogt, Sabine Schmitz (Stadt Overath, Feuerwehrwesen), Jörg Bohnhorst und Mario Bredow (Stadt Overath, Beigeordneter) bei der Vorstellung des Modells

Die staunenden Besucher bewunderten die zahlreichen Einzelheiten und selbst die Fachleute der Feuerwehr waren überrascht über die genaue Nachbildung der Gebäudetechnik und den wirklichkeitsgetreuen Nachbau der vielen Fahrzeuge, die fast alle mit Hilfe von 3D-Druckern hergestellt wurden.

Am liebsten hätten die Vertreter der Stadt und die anwesenden Feuerwehrleute das Modell behalten, aber das ging natürlich nicht, denn das Modell soll ja noch vielen Modellbahnfreunden im Rahmen entsprechender Ausstellungen präsentiert werden.

Grundlagen der Ab- und Aufrüstung von Dampflokomotiven im historischen Bahnbetriebswerk (Bw) - Teil 1

Von Heribert Tönnies

Alte Bahnbetriebswerke, häufig Museums-Bw's, werden von Modellbahnern gerne besucht, lassen sie doch die alten Dampfloks und vor allen Dingen auch das Flair der rußigen, schmutzigen, vom süßlich duftenden Rauch geschwängerten Luft wieder aufleben.

Aber was verbarg sich eigentlich hinter den häufig von außen abgeschotteten Bw's, wie lief das dort im Betrieb ab, wofür wurde was gebraucht – dies heute für diejenigen, die diese Zeiten nicht mit selbst erlebt haben, herauszufinden, ist nicht immer ganz einfach.

Diese Lücke möchte ich mit gekürzten Auszügen aus meinem eBook schließen.



Das als erster Einstieg in die Thematik beschriebene Grundwissen kann insbesondere denjenigen helfen, die vielleicht ein kleines oder größeres Bw für ihre Modellbahnanlage planen oder nur erfahren möchten, was sich hinter einzelnen Betriebseinrichtungen bzw. Abläufen zur Lokbehandlung im Bw verbirgt.

Weil eine tiefergehende detaillierte Beschreibung so umfangreich ist und alleine bereits Bücher füllen kann, beschränke ich mich auf sehr vereinfachende Erläuterungen in Kurzform, die aber für viele sicherlich nicht minder spannend werden wird.

Trotz der zusammenfassenden Kurzbeschreibung kann aus diesen Grundinformationen ein ablauffrichtiges Betriebswerk der neueren Dampfloks-Bw's geplant und realisiert werden. So lassen sich häufig auf schönen Modellbahnanlagen anzutreffende Fehler vermeiden, dass z.B. nicht irgendwo wahllos Betriebseinrichtungen hingestellt werden, die zwar als Einzelmodell sehr schön sind und Kauflust auslösten, aber einen sinnvollen Betriebsablauf eines realen Bw's so nicht wiedergeben.

In meinem Groß-Bw HERILINGEN sollten diese Betriebsabläufe authentisch dargestellt werden.

Grundsätzlich muss sich also bereits im Vorfeld der Planung mit dem zu realisierenden Betriebskonzept und der Größe des Bw's beschäftigt werden. Die richtige, betriebsablaufbedingte Anordnung der im Bw vorgehaltenen Lokbehandlungsanlagen, weiterer Einrichtungen und Gebäude, sind von der Epoche abhängig (ganz früher erfolgte vieles im Handbetrieb wie z.B. Kohle bunkern, später dann (teil)automatisiert wie z.B. durch Schlackegruben mit Schlackeaufzügen). Aber auch der Bw-Typ, also ein kleines Museums-Bw, Wende-Bw, mittelgroßes oder großes Mutter- oder Heimat-Bw, sind entscheidend und haben einen nicht unerheblichen Einfluss auf den zu planenden Gleisplan und damit auch auf die Größe der Modellbahnanlage sowie insbesondere der Anordnung der Betriebseinrichtungen.

Die Beschreibungen basieren auf meinem Groß-Bw HERILINGEN. Abweichungen im Ablauf und der Anordnung sind je nach Größe und Zweck des Bw und den örtlichen Gegebenheiten von Bw zu Bw unterschiedlich, im Kern jedoch ähnlich.

Die Darstellung des Betriebsablaufs und der Funktionen erhebt daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit, denn dafür waren die die technischen Einrichtungen und Abläufe zu vielfältig und teilweise auch speziell auf die Erfordernisse der einzelnen Bw's individuell abgestimmt. Insbesondere vor dem Zeitpunkt der Bemühungen der Deutschen Bahn, eine gewisse Normierung und Gleichartigkeit der Bw's einzuführen, gab es vielfältige individuelle Bw-Ausführungen und Betriebsabläufe.

Vielmehr gebe ich einen ersten Einblick in einen möglichen „richtigen“ Lokbehandlungsablauf und den wesentlichen Lokbehandlungsanlagen, so wie es auf einer Modellbahnanlage präsentierbar sein kann.

Folgende Haupteinrichtungen und Tätigkeiten sind in meinem Bw anzutreffen:

- Bekohlen mit Kohlelagerung (Kohlebansen, Kohlekran, Wiegebunker, Klein-/Notbekohlung)
- Ausschlacken (auf dem Ausschlackkanal in Schlacke-/Löschegrube)
- Wasserversorgung (Wasserturm und Wasserkran)
- Besandung mit Sandaufbereitung (Sandtrocknung, Besandungsturm) und Sandbansen
- Kessel auswaschen (Auswaschplatz)
- Reinigen der Rauchkammer
- Ausblasen der Heizrohre (Ausblasgerüst)
- Betriebsstoffe (Kleinmaterialien) aufrüsten (Lagergebäude)
- Nachschau auf der Grube durchführen
- Leichter Bockkran für Reparaturen von gewichtigeren Bauteilen
- Drehscheibe
- Lokschuppen
- Magazin (Betriebsstofflager)
- Verwaltungsgebäude mit Sozial- und ggf. Schlafräumen
- Kleines Werkstattgebäude (Anbau) mit Kran (z.B. Schweißerei, Dreherei, Schlosserei, Schmiede)



Copyright Foto: © Martin Welzel, Essen

Lokbehandlungsanlage Hof, 5/1973 (vorne links Gruben, dazwischen Wasserkran, hinten Bekohlung)

Die Dampflokomotiven wurden in den Bw's mit den benötigten Betriebsstoffen wie Kohle, Wasser, Sand, etc. versorgt, nach der Fahrt abgerüstet und gereinigt (Abschlussdienst und Nachschau), gewartet und abgestellt (im Lokschuppen oder auf Freigleisen) sowie vor dem Abstellen oder vor Fahrtantritt für den neuen Einsatz vorbereitet (Vorbereitungsdienst). Hinzu kam bedarfsweise das Ausbessern von Schäden. Bei großen Bw's wurden neben umfangreichen Lokinstandsetzungsarbeiten auch Personen- und Güterwagen gewartet und repariert, häufig jedoch in räumlich separierten Bereichen auf dem Grundstück.

Die in den Anfängen des Dampflokbetriebs eher kleineren Lokomotiv-Behandlungsanlagen, die meistens einen Einsatz von Hand erforderten und bei denen viele Tätigkeiten räumlich am Standplatz der Lok durchgeführt wurden, sind später durch professionellere und wirtschaftlichere, hauptsächlich maschinell unterstützte Anlagen (Kräne, Fördereinrichtungen, etc.) ersetzt worden. Nun konnten dann auch mit ansteigendem Verkehrsaufkommen arbeitsökonomische Betriebsabläufe sinnvoll und chronologisch angeordnet werden.



Copyright Foto: © Martin Weizel, Essen

Kohlebunkern von Hand, Walsum Essen-Ruettenscheid, 6/1974

Die Arbeitsabläufe orientierten sich jetzt weitestgehend an nacheinander getakteten Lokbehandlungserfordernissen, so dass nur möglichst kurze Wartezeiten anfielen.

Die wesentlichen, später immobil, also ortsfest, errichteten Lokbehandlungsanlagen waren z.B. die Bekohlungs- und Besandungsanlagen, die Schlackeentsorgungs- und Auswascheinrichtungen sowie die Anlagen für die Wasserversorgung, meistens über Wassertürme mit darüber gespeisten Wasserkränen.

Die weiteren markantesten und heute noch in Bahnmuseen mit Dampflokbetrieb existierenden Bauwerke und Schientechnik sind der Ringlokschuppen und die davor liegende Drehscheibe zur Verteilung der Loks auf engstem Raum auf die verschiedenen Bereiche. Hiermit ersparte man sich insbesondere für mittelgroße Bw's aufwendige Gleisanlagen, wie z.B. Gleisharfen mit vielen Weichen, die eher zu großen rechteckigen Bahnwerkstattgebäuden in Groß-Bw's führten.

Neben den Lokschuppen, in denen auch kleinere (bei heutigen Museumsbahnen auch größere) Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten durchgeführt wurden, gehörten zu einem Bahnbetriebswerk Werkstätten und Wagenhallen, Verwaltungsgebäude, Schlossereien, Übernachtungsgebäude für Rufbereitschaftsdienste, Materialschuppen, etc.

Mittlere und größere Bahnbetriebswerke waren so organisiert, dass die Arbeitsabläufe möglichst chronologisch in einer Richtung oder im Rundlauf erfolgten. Dies wird auf engstem Raum durch separate Ein- und Ausfahr Gleise sichergestellt, auf denen jeweils spezielle Arbeiten an den Dampfloks ausgeführt werden.

Mit meinem realisierten kopfständigen Ringlokschuppen und der davor liegenden Drehscheibe erreiche ich den Umlauf, der bedingt durch die verschiedenen und teilweise zeitintensiveren Tätigkeiten an den Loks weitestgehend Störungen und unnötige Wartezeiten im Ablauf durch den eng hintereinander getakteten Wartungsablauf vermeidet (Lokauf-/abrüstungsgleise, Durchfahr Gleis).

Am Einfahr Gleis wurde häufig zuerst die Kohle aufgenommen, danach die Lokomotive ausgeschlackt und entascht, das Wasser aufgenommen und die Sandvorräte aufgefüllt. Weil sich die Anordnung der Arbeitsabläufe bei den einzelnen Bw's leicht unterschied, kam es auch vor, dass das Entaschen an anderer Stelle im Bw durchgeführt wurde.

Das Durchfahr- bzw. Durchlauf Gleis stellt sicher, dass Lokomotiven, die keine Kohle, etc. aufnehmen müssen, auch direkt dem Lokschuppen oder den Abstellgleisen bzw. der Werkstatt zugeführt werden konnten. Bei der Ausfahrt aus dem Lokschuppen war über dieses Gleis auch die Umfahrung des Ausfahr-/Prüfgleises mit Grube, etc. möglich.

In Abhängigkeit von der Größe des Bw's und deren Aufgabe waren direkt in der Nähe des Lokschuppens, angebunden über separate Zuführgleise, verschiedene Werkstattgebäude vorhanden, wie z.B. Schlosserei, Schmiede, Gießerei, mechanische Werkstatt, Bereiche zur Durchführung von Reparaturen an Heizkesseln und Pumpen, Sozialräume oder sogar Sozialgebäude, Kantinen, etc.

Sofern umfangreiche Gleisanlagen mit vielen Weichen vorhanden waren und sich hierdurch auch ein hohes Verkehrsaufkommen ergab, konnten auch eigene, in das Bw integrierte Stellwerke angetroffen werden.

Darüber hinaus wurden an mittleren und großen Bw's auch Sonderzüge vorgehalten, wie z.B. Hilfszüge zum Einsatz bei Bahnunfällen, Bauzüge zur Reparatur und Bau von Gleisen oder auch Geräte und Sonderbauteile, z.B. für die Schneeräumung (z.B. Dampfschneesleuder), etc. sowie vielfältige Sonderfahrzeuge und -loks bereitgestellt, z.B. für Rangier- und Schleppaufgaben (wie z.B. die bei Modelleisenbahnern beliebte KÖF).



Modell einer Dampfschneesleuder, Märklin, 1:220

1 BETRIEBSABLAUF AUF DEM EINFAHR-/ZUFÜHRUNGSGLEIS

Die zum Einfahrgleis gehörenden Nebenanlagen, die ich auf einer höheren Ebene analog zum Vorbild des Bahnbetriebswerks Köln-Gremberg realisierte, beschreibe ich der Einfachheit halber später direkt bei den einzelnen Behandlungsanlagen. Auf dem Einfahrgleis habe ich folgenden Ablauf umgesetzt:



Copyright Foto: © Martin Weizel, Essen

Rottweil, 04/1973

1.1 Bekohlung

Für die Bekohlung der Dampflokomotiven wurden anfangs vielfältige Hilfsgeräte eingesetzt wie Krane, Plattformen, Rutschen, Kohlekräne, Bunker (Kohletrichter / Wiegebunker), etc. An der meistens an der Einfahrt der Lokbehandlungsgleise liegenden Bekohlungseinrichtung erfolgte das Auffüllen (bunkern) der Tender der Loks mit der zur Dampferzeugung benötigten Kohle.

Häufig wurden verschiedene Kohlesorten, meistens Fett- und Gaskohle, die als Stückkohle angeliefert wurden, für die Befuerung verwendet. Die großen Bw's hielten verschiedene Kohlesorten gleichzeitig vor, auch in Brikettform. Später kam auch Kohlestaub zum Einsatz. Damit konnte für jede Baureihe (Lokomotivtyp) die geeignete Kohle zur Verfügung gestellt werden.

Unter Lokführern munkelte man allerdings früher offen darüber, dass den Gastloks manchmal minderwertigere Kohle gebunkert wurde, den Heimatloks hingegen die höherwertigere Kohle (mit besserem Brenn- und Verbrennungswert).



Kappeln, 04/2017

TIPP – ECHTKOHLE auf der MoBa

Wer seine Modellbahnanlage, insbesondere in den größeren Maßstäben, noch realistische ausstatten möchte, kann die Kohlebevorratung mit unterschiedlicher "Kohle" darstellen, also z.B. verschiedene Korngrößen und in mehreren Glanzgraden. In den größeren Maßstäben kann auch echte Kohle (in Tüte füllen und mit dem Hammer kleinschlagen) verwendet werden. Im Zubehörhandel wird aber auch, sogar für die kleineren Nenngrößen, echte Kohle angeboten. Die unterschiedlichen Glanzgrade erreicht man durch farbliches Supern/Patinieren.

Und daran denken, dass die Kohle für Dampfloks sehr unterschiedliche Größen hatte, teilweise ziegelsteingroß. Von daher unterschiedliche Korngrößen mischen, damit der optische Eindruck authentischer ist (siehe auch Foto "Kappeln").

1.1.1 Kleinbekohlung

In den kleineren Bw's lagerte die Kohle in sogenannten Kohlebansen. Vom Kohlebansen zur Lokomotive bzw. den einfachen Hebezeugen oder Holzbühnen wurde die Kohle mit kleinen vierrädrigen Kohlewagen, den sogenannten „Hunten“ (ähnlich wie größere eckige Schubkarren), über ein eigenes schmales Schienensystem transportiert. In Abhängigkeit davon, ob Hebezeuge (einfache Kräne) vorhanden waren, wurden die Hunten entweder vor der Bühne oder dem Greiferkran geleert oder mittels Kran auf die Plattform gehoben bzw. direkt durch Kippen in den Tender entleert.

Später wurden kleinere Hebezeuge eingesetzt, wie z.B. einfache Kräne (häufig fest montierte Greifer-Drehkräne auf Sockel) oder mobile Bagger mit Greifer. Anfangs gab es auch Varianten, bei denen die Kohle über schräge Rampen mittels Schubkarren auf kleine Holzbühnen, deren Boden auf Höhe der Tenderoberkante lag, hochtransportiert wurde. Auf der Bühnen-Plattform befanden sich kleine Holz- oder Metallrutschen, über die die Kohle dann in die Tender rutschte. In weiteren Varianten hob man die Hunte auch direkt mit dem Kran hoch und entleerte sie unmittelbar in den Tender. Zu Beginn der Dampflokzeit musste die Kohle noch mühsam per Hand in die Tender verladen werden. Dazu bediente man sich auch kleiner Förderbänder.



Copyright Foto: © Martin Welzel, Essen

Kleinere Bekohlungsanlage mit Kran und Kohlbansen, Rottweil 04/1973

Wenn es die Platzverhältnisse zuließen, lagerte die Kohle direkt im Greifbereich des Krans oder Baggers um damit direkt das Kohlebunkern zu erledigen.

Die kleinen Kohlebansen waren in der Regel schmal, weil die Erreichbarkeit durch die Drehkräne und mobilen Bagger sehr eingeschränkt war. Die Größe orientierte sich an der Auslegerlänge der Hebezeuge bzw. der Zugänglichkeit durch die mobilen Bagger.

Ein Vorteil dieser kleinen Bansen war jedoch, dass sie sich in ihrer Größe und Form den Gleisen und räumlichen Notwendigkeiten sowie den örtlichen Gegebenheiten gut anpassen ließen. Teilweise war so ein Ausnutzen der Flächen sogar bis in die Weichenkeile möglich. Später errichtete man die Einfassungswände der Kohlebansen auch aus Stahlbeton, vereinzelt auch mit gemauerten Einfassungswänden.

Die Anlieferung des Kohlennachschubs wurde entweder mit LKW oder mit Kohlewagen, die auf einem separaten Kohlewagengleis standen, durchgeführt. Später fungierten die Kleinbekohlungen in größeren Bw's noch als Notbekohlungsanlagen.

Diese Situation, so wie sie heute noch häufig in kleinen Bw's, meistens bei den sogenannten Museumsbahnen für einen möglichen Betrieb von historischen Kleinlokomotiven zu sehen ist, habe ich auf dem Layout neben dem Ringlokschuppen nachgestellt (die Baumaschinen gehören zur Kanalbaustelle). Die (verbeulten) Hunten lassen sich übrigens prima aus Karton fertigen.



Copyright Foto: © Martin Welzel, Essen

Kleinbekohlung mit Mobilbaggern, Wernigerode 10/2014



1.1.2 Großbekohlung

Mit der weiter fortschreitenden Professionalisierung des Dampflokbetriebs und der Erhöhung des Verkehrsaufkommens musste ein schneller Umschlag, also die schnelle Aufrüstung der Dampflokomotiven, sichergestellt werden. Dies konnten die Kleinbekohlungsanlagen nicht mehr leisten, das Fassungsvermögen und die kleinen Krananlagen waren hierfür viel zu klein ausgelegt.

Darum wurden Großbekohlungsanlagen errichtet. In den Bw's hielt man teilweise mächtige Kohlevorräte vor, die auch zügig zu transportieren waren. Die Lagerung erfolgte in räumlich sehr großen Kohlebans, deren Nachschub mit Kohlewaggon sichergestellt wurde. Damit die Tender schnell und effektiv gefüllt werden konnten, befanden sich z.B. über den Lokbehandlungsgleisen häufig Hoch/Wiegebunker mit Kohletrichter.



Kohlekran zur Beförderung der Kohle auf die hochliegende Rutsche. Marktredwitz 07/1974

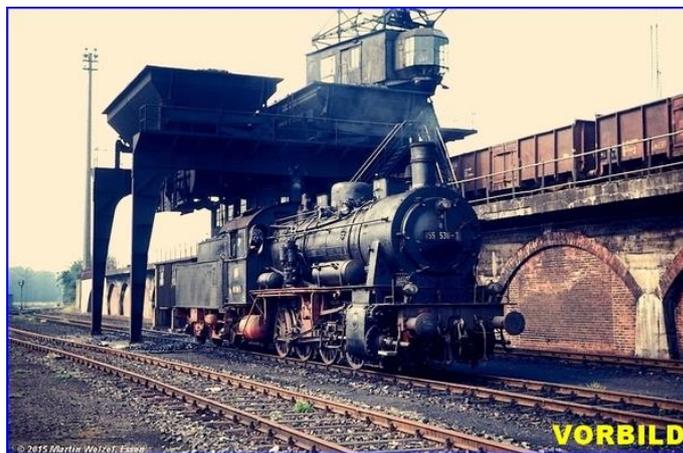


Kohlebunker mit Trichter und Portalkran. Crailsheim, 07/1974

Vereinzelt waren die Stahlkonstruktionen auch verfahrbar ausgeführt, um mehrere hintereinander stehende Lokomotiven, an denen noch andere Wartungsarbeiten durchgeführt wurden, versorgen zu können.

An den stationär montierten Kohlebunkern mit Trichter befand sich hingegen häufig ein auf eigenen Schienen verfahrbarer Portalkran. Später errichtete Bekohlungsanlagen wurden zentral von einem Bedienbereich aus gesteuert (bei den hochliegenden Kohlebans in Köln-Gremberg z.B. durch eine unter dem Wiegebunker hängende Bedienkanzel).

Die Beförderung der Kohle vom Kohlebans zu den Loks oder zu den Hochbunkern wurde mit (verfahrbaren) Portalkränen (mit Greifer) oder bei ganz großen Bekohlungsanlagen sogar mit über den gesamten Bekohlungsbereich verfahrbaren Kranbrücken, auf denen sich ebenfalls quer zu den Gleisen verfahrbaren Kräne befanden, durchgeführt. Ein Beispiel hierfür ist das Groß-Bw Hamburg-Altona, in dem riesige Kohlevorräte lagerten.



VORBILD



MODELL



Eine weitere Variante waren Schrägbekohlungsanlagen und Kohlerutschen. Die Kohle wurde entweder zur Plattform hinaufgezogen oder direkt auf der oberen Ebene angeliefert. Den stationären Hochbunker mit dem verfahrbaren Portalkran habe ich auf der oberen Ebene realisiert (umgebauter Kibri-Bausatz Gremberg).

1.2 Ausschlackung

Die Dampflokomotiven mussten regelmäßig entschlackt werden, in der Regel nach dem Bekohlungsvorgang. In den Anfängen des Dampflokbetriebs wurde die Schlacke und Asche direkt aus dem Feuerloch/Feuertür der Lokomotive mit Schaufeln entnommen und an der Lok auf die Schienen abgeworfen, vereinzelt auch direkt mit Wasser gelöscht (abgekühlt) und anschließend von Hand zum Abtransport (z.B. mit Schubkarren o.ä.) verladen.

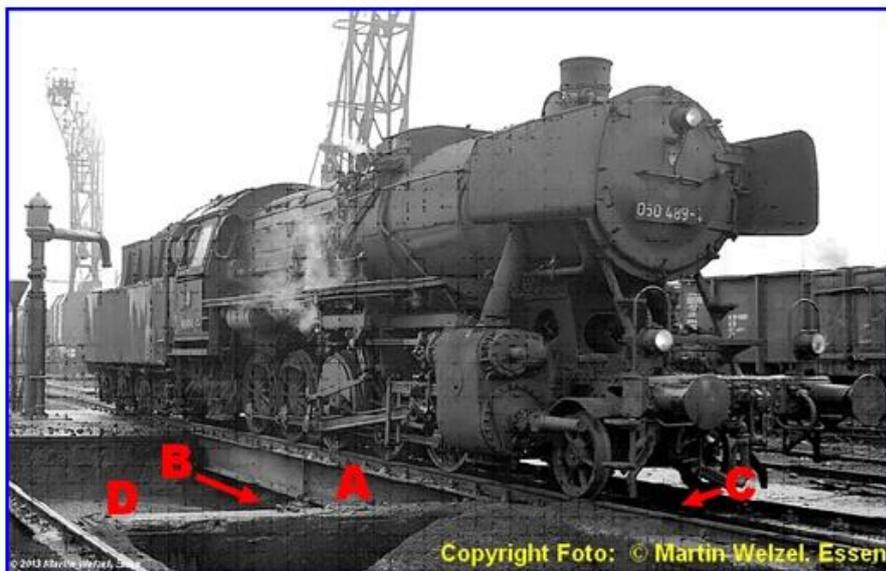
Mit der Modernisierung der Dampflokomotiven besaßen die Lokomotiven unter den Kesseln Kipproste, über die die Schlacke und Asche direkt nach unten oder seitlich abgelassen werden konnte.

Später baute man in den kleineren Bahnbetriebswerken häufig längere Gleisgruben, in die die Schlacke direkt aus der Lok abgelassen wurde. Die Schlacke fiel in sogenannte „Hunten“, die entweder auf eigenen Rollen oder auf einem verfahrbaren Untergestell in der Grube auf Schienen verfahren und so direkt unter den Loks platziert wurden. Es gab auch Varianten mit Schlackekästen.



Komfortabler waren Schlackeaufzüge. Die Entsorgung der Schlacke erfolgte hier in „Förderkörben“, die auf Schienen laufend mit dem Schlackeaufzug aus der Grube nach oben gezogen wurden. Durch die obere bogenförmige Führung der Schienen fiel die Schlacke aus den Körben in die auf dem Gleis stehenden Schlackenwaggons, indem sich der Förderkorb durch die Bogenform automatisch auf den Kopf stellte.

In mittelgroßen und großen Bw's kamen größere Schlackegruben / -sümpfe zum Einsatz. Dabei wurden in der Regel zwei parallele Gleise jeweils über einen Schlackenkanal geführt. Zwischen diesen



Schlackesumpf BW Oberhausen-Osterfeld-Süd, 01/1973

beiden Gleisen befand sich der große Schlackesumpf. Die unter den Gleisen liegenden Kanäle waren so konstruiert, dass diese als Boden eine von der außen liegenden Schiene zum zwischen den Gleissträngen liegenden Schlackesumpf stark schräg geneigte Fläche aufwies (auch Rutsche genannt), die über seitliche Öffnungen in der unter der Innenschiene liegenden Grubenwand in den Schlackesumpf mündeten.

Nachdem die Lok auf den Schlackenkanal gefahren ist, kurbelt der Heizer den Kipprost herunter, so dass das sogenannte „Feuer“, welches weitestgehend ausgebrannt, aber immer

noch glühend ist, in den Aschekasten fällt. Durch die geöffneten Bodenklappen des Aschekastens rutschen die Schlacken und Verbrennungsrückstände der Kohle zwischen den beiden Schienen in den Kanal und über die Schräge (Rutsche) direkt in die Schlackegrube. Häufig war diese Schlackegrube teilweise mit Wasser gefüllt, so dass die noch glühende Schlacke direkt gelöscht wurde. Die Löschung diente insbesondere der Vermeidung von giftigen Gasen und dem Schutz der Bahnmitarbeiter.

Wenn die Schlackesümpfe zur Wasserfüllung eingerichtet waren, befanden sie sich häufig in der Nähe der Wasserkräne. In diesem Bereich erfolgte auch das Ziehen der "Lösche", des feinen unverbrannten Kohlenstaubs aus der Rauchkammer.



Lösche ziehen bei geöffneter Rauchkammertür. Ehrang 01/1972



Selbstbau-Schlackegruben mit schrägen Böden (Rutschen) zum dazwischenliegenden Sumpf, beleuchtet und mit Löschwassernachbildung (gelöschte Schlacke) Bw HERILINGEN 1:220

1.3 Wasseraufnahme / Wasserkran

Mit dem Wasserkran wurden die Wasservorräte der Dampflokomotiven aufgefüllt. Der Begriff „Kran“ ist etwas irreführend. Es handelt sich nicht um einen im landläufigen Sinn verstandenen "Kran", sondern um eine beweglich ausgebildete Rohrkonstruktion, die um die senkrechte Achse horizontal drehbar ist, wodurch die Auslaufmündung über die Einfüllklappen der Wassertanks der Loks geschwenkt werden.

Wasserkräne befanden sich auch an Bahnhöfen im Bereich der Hauptgleise und in Rangierbahnhöfen. In den Bw's standen sie an den Ein- und Ausfahrgeleisen, meistens in der Nähe der Lokschuppen. Bei optimiertem Ablauf der Lokbehandlung baute man die Wasserkräne meistens an bzw. nach den Ausschlackungsgruben.

Es sind vielfältige Bauarten bekannt, z.B. in einfacher Ausführung mit einem starren waagerechten Ausleger (Auslaufrohr), der um die senkrechte Kranachse dreh-



Copyright Foto: © Martin Welzel, Essen

Einfacher Wasserkran, Siegburg 02/1972

bar ist. Die Dampflokomotive musste bei dieser Ausführung jedoch sehr genau heranhelfen, da keine weiteren Einstellmöglichkeiten zur Veränderung der Befüllungsposition vorhanden waren. Dies kostete Rangierzeit. Darum wurden später die Wasserkräne als sogenannte Gelenkwasserkräne gebaut.

Im frostigen Wintern bestand die Gefahr, dass die Wasserkräne einfroren. Darum stellte man in der kalten Winterzeit neben den Wasserkränen Heizkörbe auf, um durch die aufsteigende Wärme des Kohlefeuers ein Einfrieren zu verhindern. Später wurde das professionalisiert, indem ein kleiner Ofen, der mit Schamottesteinen ausgekleidet war, an den Standrohren der Wasserkräne aufgebaut war. Durch die zwischen dem wasserführenden Standrohr und der in größerem Durch-



Wasserkran mit Gleissperllampe, Blumberg 09/2016

messer darüber ausgeführten Verkleidung stiegen die warmen, bei der Verbrennung entstehenden Heizgase auf und verhinderten das Einfrieren der Leitungen.



Copyright Foto: © Martin Weizel, Essen

Gelenk-Wasserkran, Wasseraufnahme an zwei BR 050 mit Kabinentender, Hof 05/1973

1.4 Besandung

Die Reibung zwischen den Rädern aus Stahl und den Stahlschienen kann, weil Metall auf Metall gleitet, reduziert sein, insbesondere bei ungünstigen Witterungsbedingungen wie Nässe und Eis, aber auch auf abschüssigen Strecken oder beim (Not)Bremsen. Das kann dazu führen, dass bei zu geringem Reibwiderstand die Lokomotive die Last der angehängten Waggons nicht ziehen kann (z.B. beim Anfahren) oder sich die Bremswege erheblich verlängern. Vielleicht konnte schon einmal beobachtet werden (und das trifft nicht nur auf unsere zu leichten Z-Loks zu), dass beim Anfahren einer Dampflokomotive mit angekuppeltem Zugverband die Trieb- und Kuppelräder im ersten Moment durchdrehen, ohne dass der Zug losfährt, um dann kurz nach Eintreten des erforderlichen Reibwiderstands in eine Vorwärtsbewegung überzugehen. Das Durchdrehen der Räder kann bei den Dampflokomotiven auch sehr deutlich am Dampfgeräusch gehört werden. Mit den bei Fahrtbeginn durchdrehenden Rädern trat nämlich das Geräusch in schneller Folge auf, reduzierte den Takt dann aber direkt nach dem "Packen" der Räder ungefähr auf die Radumdrehungsfrequenz um danach den Takt dann wieder langsam analog zur sich steigernden Fahrgeschwindigkeit zu erhöhen. Für Dampflokfans immer wieder ein interessanter Moment, dem anfangs unregelmäßigen Takt des ausströmenden Dampfes zu lauschen bis die Lok dann in gleichmäßig schneller werdendem Takt verschwindet.

Heizkörbe am Gelenk-Wasserkran

Copyright Foto: © Martin Weizel, Essen



Zur Verbesserung des Reibungswiderstands zwischen Rad und Schiene muss daher feiner, trockener und scharfkantiger Sand unmittelbar vor den Antriebsrädern auf die Schienen gestreut werden, eine Verwendung von "normalem" Sand ist nicht möglich. Der Sand muss darüber hinaus sehr rein sein (also ohne Lehm und Erde bzw. sonstige Verunreinigungen). Vor allen Dingen ist aber ein sehr trockener Sand unabdingbar (um ein Verklumpen und damit Verstopfen der sandführenden Leitungen in den Loks zu verhindern).

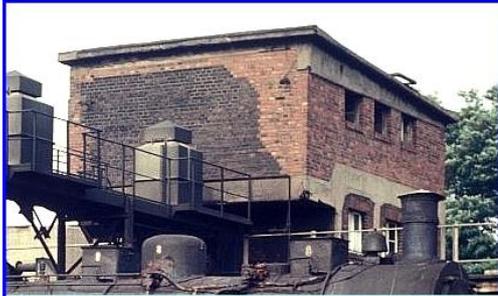
Das Auslassen des Sandes erfolgt über Sandfallrohre, die sich vor den Rädern befinden (siehe Foto).

Der für den Betrieb erforderliche Sand befindet sich in den Sandkästen der Lokomotiven und muss regelmäßig aufgefüllt werden. In den Anfängen der Dampflokzeit erfolgte das

Auffüllen der Sandkästen von Hand (z.B. mit Eimern, die in die Sandkästen entleert wurden). Meistens wurde das Aufrüsten mit Sand unmittelbar am Lokschuppen, wo auch der Sand lagerte, durchgeführt.

Mit der fortschreitenden Optimierung und Vereinheitlichung der Betriebsabläufe sowie Erhöhung der Taktraten, aber auch mit dem Einsatz größerer Lokomotiven, die mehr Sand benötigten, lagerte man den Prozess der Besandung aus, häufig in die Nähe der Bekohlungsanlagen und dann auch weitestgehend automatisiert.

Um eine gleichbleibende Qualität des Sandes sicher zu stellen, ist eine Aufbereitung unabdingbar. Zunächst wird der z.B. über die „Schiene“ frisch angelieferte Sand in einem Nasssandbansen zwischengelagert. Danach wird er in einer Sandtrocknungs- und Siebanlage aufbereitet und anschließend entweder in einem Trockensandbunker oder direkt im Vorratsbehälter auf dem Besandungsturm gelagert. Der Transport von den Trocknungsanlagen zum Besandungsturm erfolgt häufig über Rohrleitungen, durch die der Sand mit Druckluft geblasen wird. Die benötigte Druckluft wurde mit Kompressoren erzeugt. Für die Trocknung des Sands setzte man häufig öl-befeuerte Trockenöfen ein. Der Brennstoff für die Öfen wurde in Öltanks außerhalb der Gebäude gelagert. Daran



Vorbild



**Angepasster Nachbau
in 1:220**

ckensandbunker oder direkt im Vorratsbehälter auf dem Besandungsturm gelagert. Der Transport von den Trocknungsanlagen zum Besandungsturm erfolgt häufig über Rohrleitungen, durch die der Sand mit Druckluft geblasen wird. Die benötigte Druckluft wurde mit Kompressoren erzeugt. Für die Trocknung des Sands setzte man häufig öl-befeuerte Trockenöfen ein. Der Brennstoff für die Öfen wurde in Öltanks außerhalb der Gebäude gelagert. Daran

ist erkennbar, dass auf der MoBa immer wieder kleine Spezialbauten und -einrichtungen gezeigt werden können, die die Anlage bereichern und interessant machen.

Besandungstürme waren in verschiedenen Ausführungen anzutreffen, sowohl für ein- als auch zweigleisige Lokbehandlungen. Die auf den Sandtürmen montierten Vorratsbehälter bestanden aus Stahlblech, in eher seltenen Fällen in zylindrischer Ausführung (bei den zylindrischen Bauweisen befanden sich die Vorratsbehälter eher neben der Gleisachse). Meistens waren die Vorratsbehälter in rechteckiger Ausführung gebaut (diese Behälter befanden sich dann eher axial über dem Gleis) mit einer oberem, zeldachförmigen Haube bzw. kleinerer quadratischer Haube (siehe Fotos).

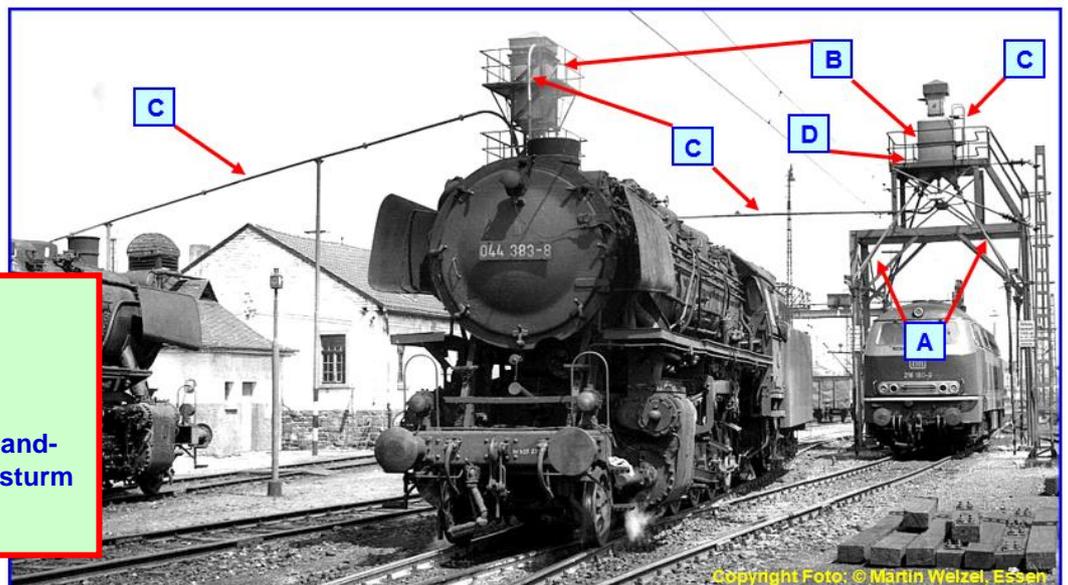


Copyright Foto: © Martin Welzel, Essen

**Einzel-Besandungsturm, Wernigerode
08/2014**

Die unterfahrbaren Stahlkonstruktionen für die Vorratsbehälter mussten für Revisionszwecke begehbar sein und besaßen zum Schutz der Bahnbediensteten daher auch umlaufende Geländer.

Zum Bunkern von Sand rollten die Dampflokomotiven unter den Besandungsturm, so dass sich die Deckel der Sandkästen in der Nähe der Sandschläuche befanden. Der zuständige Betriebsmitarbeiter stieg auf die Tender oder die Umläufe der Lokomotiven, nahm die immer außerhalb des Lichtraumprofils am Sandturm aufgehängten Sand-Fallrohre (-schläuche) aus der Halterung, führte die Enden in die Sandkästen der Lokomotive und öffnete die Sperrschieber. Der Sand fiel dann durch sein Eigengewicht aus dem Vorratsbehälter des Sandturms in die Sandkästen.

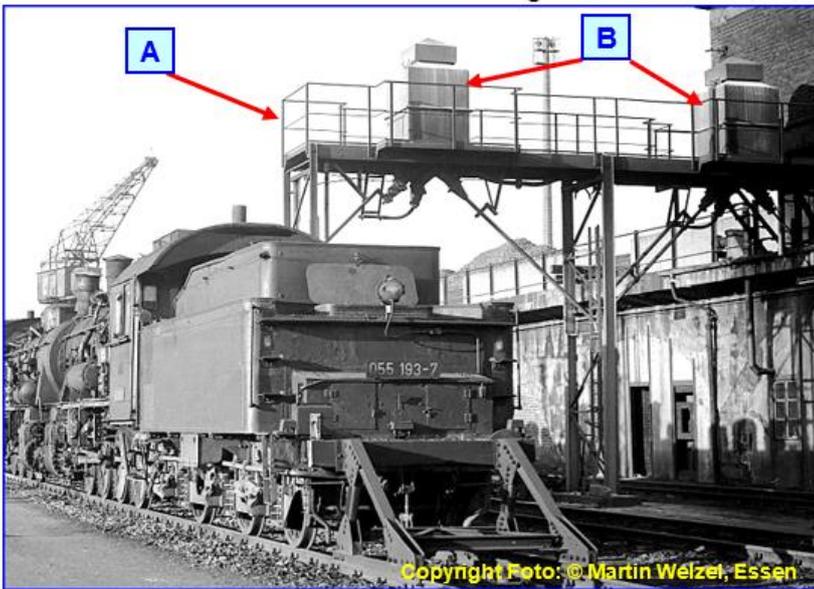


Copyright Foto: © Martin Welzel, Essen

Bahnbetriebswerk Koblenz Mosel, 07/1971

ERLÄUTERUNG

- A = Sand-Fallrohre
- B = Sand-Vorratsbehälter
- C = Druckrohrleitung vom Sandbunker zum Besandungsturm
- D = Schutzgeländer



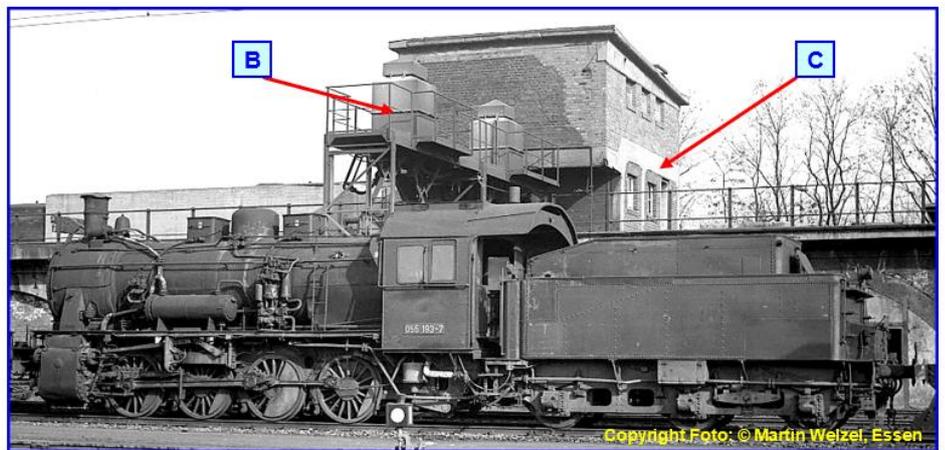
ERLÄUTERUNG

- A = Doppelter Besandungsturm (den ich ähnlich nachbauen werde)
- B = Sand-Vorratsbehälter
- C = Sandbehandlungsanlagen (z.B. Trocknung)

Bahnbetriebswerk Köln-Gremberg, 12/1971

Ich habe, wie im Vorbild, meinen Sandbansen und die Sandbehandlungsanlage auf der oberen Ebene (Kohlebühne) gebaut und den Trockensandbunker mittels Rohrleitungen mit dem Besandungsturm verbunden (so, wie es auch ähnlich im Bw Köln-Gremberg vorhanden war).

Um diese Situation interessanter zu gestalten, habe ich neben dem alten vorhandenen Sandtrocknungsgebäude, der Modernisierungsphase geschuldet, ein eher moderneres Tonnendachgebäude (Sandbunker und Sandtrocknung) angesiedelt. Direkt neben den Kohlebansen habe ich einen offenen Nasssandbansen angesiedelt, der über ein Hochgleis direkt aus den Wagen mit Sand beschickt wird (siehe Foto).



Bahnbetriebswerk Köln-Gremberg, 02/1972



Nasssandbansen angesiedelt, der über ein Hochgleis direkt aus den Wagen mit Sand beschickt wird (siehe Foto).

Um für den Betrachter eine insgesamt interessante, aber so eher nicht anzutreffende Situation zu schaffen, wird auf meinem Layout der nasse Sand mittels großen Saug- und Druckrohren zu den Trocknungsanlagen befördert, dort weiter behandelt und der aufbereitete, trockene Sand mittels kleineren Druckrohren zu den Besandungstürmen geblasen.

1.5 Kohlebansen

Weil auf meinem Layout die Kohlebansen eine Ebene höher direkt neben den beiden Einfahrgleisen liegen, ordne ich die Kurzbeschreibung dazu an dieser Stelle ein.

Auf den meisten Modelleisenbahnanlagen werden die Kohlebansen viel zu klein gebaut. Das ist zwar meistens den beengten Platzverhältnissen und häufig den viel zu kleinen Modellen des Zubehörs geschuldet,



Copyright Foto: © Martin Weizel, Essen

aber eigentlich nur für eine Museumsbahn akzeptabel. Wenn ein vorbildgerechter Echtbetrieb dargestellt werden soll, empfehle ich die Kohlevorräte, ggf. unter Verwendung und Umbau der Kauf-Kohlebansen, zu vergrößern. Denn es muss im Bw eine nicht unerhebliche Menge an Kohle vorgehalten werden – und das ist bei einem mittleren oder großen Bw's enorm viel.

Eine Lokomotive hat eine Aufnahmemenge von ca. ca. 5 bis 10 Tonnen Kohle (Schnellzuglokomotiven ca. 7 – 10 Tonnen,

Mächtiger Kohlebansen mit einfacher Ausführung der Bansenwände (Holzbohlen in Doppel-T-Träger eingelegt), BW Crailsheim, 07/1973

Güterzuglokomotiven ca. 5 – 10 Tonnen und Personenzuglokomotiven ca. 5 – 8 Tonnen). Der benötigte Lagerbedarf lässt sich in Abhängigkeit der Kohleart (Steinkohle, Braunkohle) unter Berücksichtigung von Durchschnittskalkulationen der eingesetzten Lokomotivgattungen sowie der Reservevorräte für einige Wochen berechnen. Der so ermittelte Vorrat wurde teilweise dann sogar noch zwischen Haupt- und Reservebansen aufgeteilt.

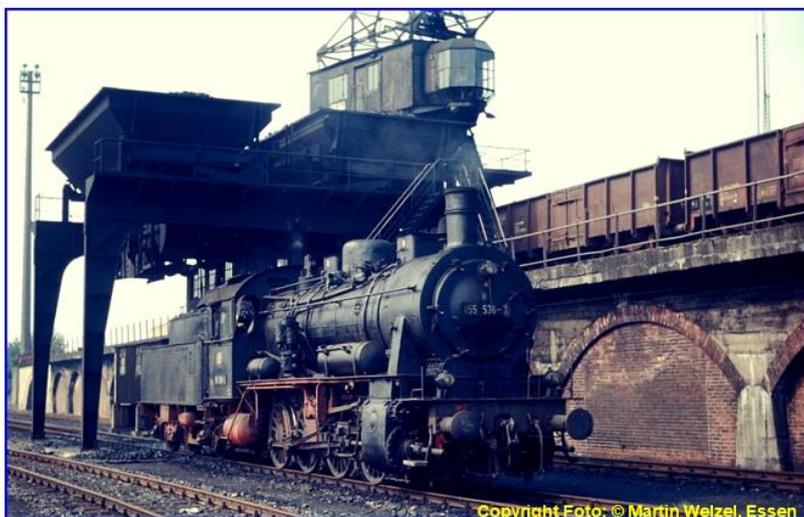
Für mein mittleres BW setze ich 30 bis 40 Lokomotiven (fest stationierte eigene Lokomotiven, Gastlokomotiven und Lokomotiven auf der "Durchreise") an. Bei einem angehaltenen Durchschnittswert von 5 Tonnen (in der Durchschnittsberechnung wird nicht der volle Tender gerechnet, sondern je nach Kohleart nur $\frac{1}{2}$ bzw. $\frac{3}{4}$ bis $\frac{4}{5}$ Füllmenge) ergibt sich ein Tagesbedarf von 200 Tonnen. Bei 30 Tagen Vorräte ergeben sich 6.000 Tonnen und bei 45 Tagen ca. 9.000 Tonnen.

Das spezifische Gewicht der Kohle liegt bei 1.200 bis 1.400 kg/m³ (Steinkohle z.B. 1.350 kg/m³). Bei angenommen 1,3 Tonnen/m³ ergibt ein 30-Tagesvorrat ca. 4.600 m³ (6.000 : 1,3) und ein 45-Tagesvorrat ca. 6.900 m³ (9.000 : 1,3). Bei einer angenommenen Höhe des Bansen von 2,00 – 2,50 m und einer Schütthöhe von durchschnittlich ca. 3,0 m ergibt sich eine benötigte Grundfläche bei einem 30-Tagesvorrat von ca. 1.530 m² (4.600 : 3) und bei einem 45-Tagesvorrat von ca. 2.300 m² (6.900 : 3).

Der bereits relativ große Kohlebansen der Bekohlungsanlage von Kibri in Spur Z hat eine Abmessung von ca. 24,0 x 2,6 m. Umgerechnet entspricht dies einer Fläche von ca. 300 m² ([0,24 x 220] x [0,026 x 220]). Hieran ist ablesbar, wie groß die Kohlebansen beim Vorbild waren (bzw. wie viel zu klein die Modellbahnzubehör-Kohlebansen eigentlich sind), denn der Kibri-Bansen müsste für mein Bw 5x so groß sein!

Die tatsächlich benötigte Größe würde aber vielfach die Modellbahnanlagen optisch "erschlagen" (man sähe nur einen Großteil der Fläche mit Kohle). Es ist daher auch der Platzbedarf und der optische Eindruck zu berücksichtigen. Weil ich auch ein Elektrolokomotiv-BW mit darstelle, hat ein kleinerer Kohlebansen seine Berechtigung, da kein Volldampfbetrieb mehr gegeben ist, sondern der Strukturwandel im vollen Gang ist bzw. es sich später um ein Museums-BW handelt. Also sind auch nicht mehr alle Dampflokomotiven im Einsatz. Dies rechtfertigt dann einen kleineren Kohlebansen, der ursprünglich große Kohlebansen wurde bereits zurück gebaut (Tipp: vielleicht können Reste von verfallenen Bansen auf der Anlage dargestellt werden, das wäre dann mal ein eher selten anzutreffendes Darstellungsmotiv).

An dem vorstehend dargestellten Flächenbedarf ist ablesbar, dass die Kohleanlieferung und -verteilung einer gewissen Logistik bedurfte. Die benötigten Mengen können nicht per LKW angeliefert werden, sondern



Copyright Foto: © Martin Weizel, Essen

Kohlezuführungsgleis auf höherer Ebene über den Lokbehandlungsgleisen, unter dem Portalkran hindurch laufend, BW Köln-Gremberg, 09/1972

bedürfen einer Zuführung über die Schiene. Daher sind Kohlezuführungsgleise zu berücksichtigen, die entweder unmittelbar neben den Kohlebansen stumpf als Abstellgleise für die Kohlewagen endeten oder als Durchgangsgleise ausgebildet wurden. Dies gilt es bei der Anlagenplanung zu berücksichtigen, denn die Kohleanlieferung durfte die eigentliche Lokbehandlung nicht behindern.

Für die Anordnung der Kohlezuführungsgleise ist auch die Art der Entleerung der Waggons zu beachten, denn die Entladung erfolgte entweder über Selbstentladewagen (die dann eher, aber nicht zwingend, auf Oberkante der Bansen herangeführt werden mussten) oder mittels Bagger bzw. den für die Bekohlung eingesetzten Portalkränen oder Kranbrücken.

Häufig wurden die Einfassungswände der Kohlebansen aus alten Eisenbahnschwellen gebaut, die z.B. waagrecht zwischen Doppel-T-Stahlträgern eingelegt werden, Höhe je nach Bedarf.

Große Kohlebansen errichtete man auch mit betonierten Einfassungswänden. Das Bw Köln-Gremberg besaß durchbrochene Einfassungswände, über deren Öffnungen die Kohle in den Bansen transportiert werden konnte. So war man flexibel und konnte für den Kohletransport bedarfsweise je nach Verfügbarkeit und Anlieferart Hochbordwagen mit seitlichen Türen oder geschlossen für Kranentleerung einsetzen.

Diese Öffnungen wurden übrigens mit Schwellen bzw. dicken Holzbohlen geschlossen, die in Nuten, die sich in den Wandköpfen der Betonscheiben befanden, eingeschoben wurden.



Copyright Foto: © Martin Welzel, Essen

Betonierte Wand Kohlebansen, unterbrochen, mittels Holzbohlen können die Lücken variabel geschlossen werden. 09/1972

Die Lage des Anliefergleises ist abhängig von der Entlademöglichkeit der Waggons. Soll mit einem Portaldrehkran gearbeitet werden, so wird das Gleis ideal unter dem Portaldrehkran hindurchgeführt (wie im Bw Köln-Gremberg), der Kohlebansen liegt dann auf der einen Seite des Zuführungsgleises und die Bekohlungsanlage (Wiegebunker) bzw. das Bekohlungsgleis auf der anderen Seite (im Bw Köln-Gremberg befinden sich die Lokbehandlungsgleise jedoch auf der unteren Ebene).



© 2015 Martin Welzel, Essen

VORBILD



MODELL



Copyright Foto: © Martin Welzel, Essen

Schütthöhe der Kohle fast doppelt so hoch wie die Einfassungswände. Bw Köln-Gremberg, 09/1972

Die obere Ebene im Bw Köln-Gremberg, die sogenannte Kohlebühne, auf der die Kohlebansen und weitere Einrichtungen (Sandtrockenanlage) standen, wurde übrigens nicht auf einem natürlichen Hügel gebaut, sondern aufgeschüttet (also ein ideales Vorbild für ein MoBa-Bauprojekt, um eine interessante Situation losgelöst von Geländerverläufen solitär darzustellen). Ein besonderes Highlight ist dabei die lange Arkadenwand mit Aufenthalts-/Arbeitsräumen in den Bögen, die ich aus historischen Fotos rekonstruierte.

Und so sehen dann die doch mächtig gewordenen Kohle und Sandbansen auf meinem Layout aus:



55 cm (Z)

1.6 Zusammenfassung Einfahr-/Zuführungsgleis

Die Reihenfolge der Betriebseinrichtungen analog zum alten Bw Köln-Gremberg ergibt sich für die Lokauf- und -abrüstung nach der Einfahrt wie folgt:

1. Kohle bunkern
2. Entschlacken, Lösche ziehen
3. Wasser aufnehmen
4. Sand auffüllen

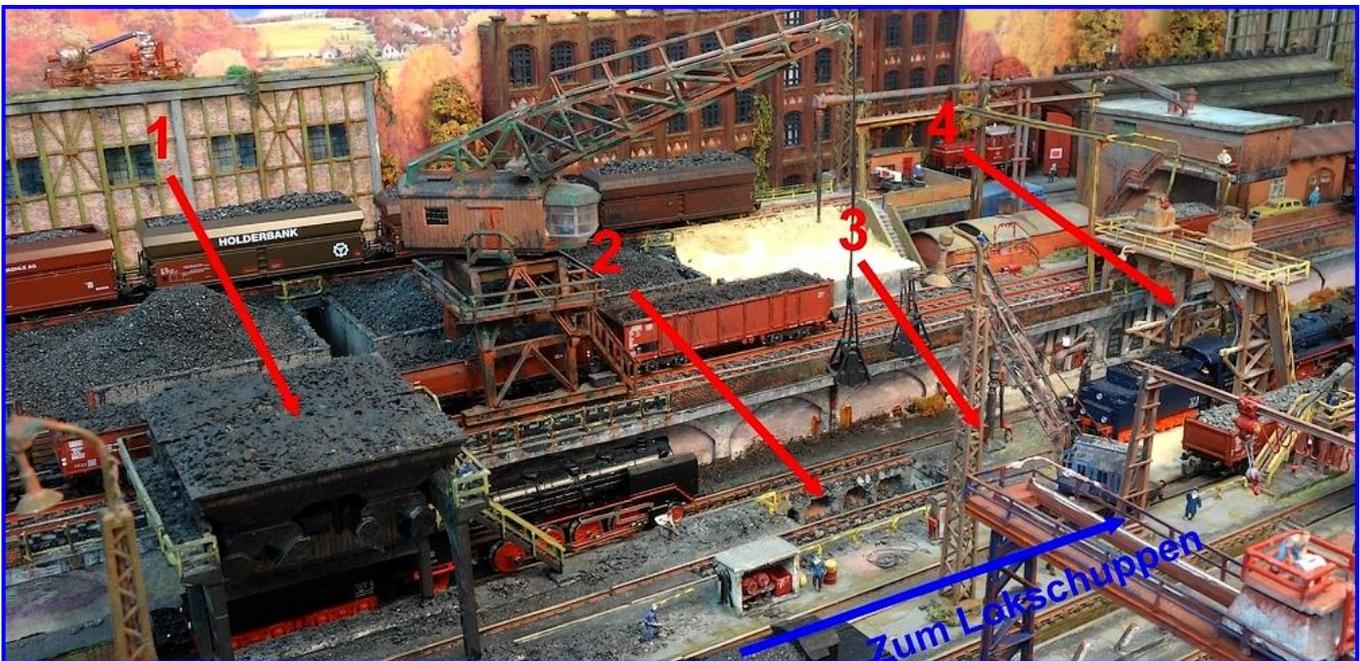


Das Foto links zeigt einen frühen Bauzustand meines Groß-Bw. Aus und um dieses Kleinmodul herum entwickelte sich dann das im Märklin Magazin 05/2024 auf 8 Seiten ausführlich vorgestellte Layout mit einer Größe von ca. 190 x 90 cm (entspricht immerhin in der Realität zwölf Fußballfeldern).

Die Ziffern „1“ markieren die beiden beschriebenen Einfahr-/Zuführungsgleise.

Die drei noch nicht besprochenen Gleise versprechen für den nächsten Beitrag in Folge 2 noch einige interessante Dinge, deren Realisation auf der MoBa nicht minder spannend sein werden.

Und wie im nachstehenden Foto ersichtlich, herrscht mittlerweile viel Betrieb im Bw (die Ziffern verweisen auf die 4 Hauptbetriebseinrichtungen).



(Teil 2 erscheint in der Ausgabe 01/2025)

Und wer entweder bis zum Erscheinen von Teil 2 nicht abwarten möchte oder eine ausführlichere Beschreibung auch mit Diesel- und Ellok-Bw nachlesen möchte, dem empfehle ich mein über 500seitiges eBook, auf dem diese Bahneinrichtungen auf über 50 Seiten mit vielen historischen Fotos beschrieben werden (siehe Folgeseite).

Alle Fotos, sofern nicht anders gekennzeichnet: Heribert Tönnies (das Bildrecht liegt bei den jeweiligen Rechteinhabern)



HERIBERT TÖNNIES
eBooks - Praxisanleitungen
für den Modelleisenbahnbau
WWW.BESTAGERNET.DE



MODELLEISENBAHN- PRAXISANLEITUNGEN - aus der Praxis für die Praxis zum Bau von Modellbahnen (eigentlich ganz easy)

Die Bücher wurden in Trainini von Holger Späing sehr positiv rezensiert und klar zum Kauf empfohlen!

Mit den eBooks (PDF-Buch) wird durch die chronologische Schritt-für-Schritt-Beschreibung zur Herangehensweise, der einzelnen Bauschritte, Hintergrundinformationen, uvm., umfangreich bebildert, mit historischen Beispielfotos, auch der Einsteiger in die Lage versetzt, sich seine individuelle Modellbahnwelt zu erschaffen.

Die vielen Sondertipps, die sicherlich auch dem ambitionierten Modellbahner und Profi noch hilfreiche Anregungen für die Umsetzung geben können, unterstützen hilfreich die Realisierung der eigenen Ideen und Vorstellungen.

eBook 1: EISENBAHNMODELLBAU - EIGENTLICH GANZ EASY!

BAND 1 HT Dipl.-Ing. Heribert Tönnies

EISENBAHNMODELLBAU – EIGENTLICH GANZ EASY!
MODELLEISENBAHN – PRAXISANLEITUNGEN
aus der Praxis für die Praxis

DAS BAHNBETRIEBSWERK
vom historischen Vorbild zum Modell in ganzheitlicher Betrachtungsweise

- Für Spur Z, N, TT und H0
- Beschreibung des Betriebsablaufs im Bahnbetriebswerk mit historischen Fotos als vorbereitete Baugrundlage für das BW HERILINGEN
- Planungs- und Baugrundlagen zur Realisierung Ihres Modelleisenbahntraums
- Bau eines Teildioramas der Lokbehandlungsanlagen und Kohlebühne auf zwei Ebenen
- Reich bebilderte Schritt-für-Schritt – Bauanleitung auf ca. 500 Seiten mit ca. 1.200 erläuternden Vorbildfotos und vielen Skizzen
- Viele Bautipps • Begriffserläuterungen • Material- und Werkzeugverzeichnisse • u.v.m.

Mehr als 500 Seiten!!
Über 1.200 Fotos und Skizzen!!
Über 70 Sondertipps
Für bessere Lesbarkeit im Bildschirmfüllenden Querformat geschrieben
Mit vielen Hyperlinks vom 7seitigen Inhaltsverzeichnis direkt zu den Kapiteln/ Untergliederungen und aus den Texten zu den Begriffserläuterungen und von dort zurück zur Textstelle im Buch (darum auch ideal als Nachschlagewerk)

Neben den Grundsätzlichkeiten zur Planung einer Anlage (Themenschwerpunkte) beschreibt das Buch im ganzheitlichen Ansatz am Beispiel eines Bahnbetriebswerks die Realisierung einer Modellbahnanlage, angelehnt an historischen Vorbildern.
Schritt für Schritt wird auch der Einsteiger in die Materie eingeführt und

dem erfahrenen Modellbahner zahlreiche Tipps und Hintergrundinformationen an die Hand gegeben.

Das eBook wurde am Beispiel der Realisierung in Spur Z (1:220) geschrieben, enthält aber für die meisten Bauprojekte Umrechnungstabellen für die Maßstäbe 1:220, 1:160, 1:120 und 1:87, so dass es allgemeingültig ist.

eBook 2: BAUDOKUMENTATION Burgruine, Klamm, Wasserfall, Brücken, Gelände, und vieles mehr - Schritt-für-Schritt erklärt

BAUDOKUMENTATION
Planung und Bau einer
BURGRUINE
KLAMM
WASSERFALL
BRÜCKEN • GELÄNDE • etc.

REICH BEBILDERTE SCHRITT - für - SCHRITT - ANLEITUNG
im Maßstab
1:220 (Spur Z) und
analog für 1:160 (Spur N)
sowie TT und H0
geeignet

Auch für den Anfänger
gut verständlich

Über 320 Fotos auf über 100 Seiten

HT Dipl.-Ing. HERIBERT TÖNNIES

Mehr als 100 Seiten
Über 320 Fotos und Skizzen
Im DIN-A-4-Format geschrieben

Das eBook beschäftigt sich mit dem Bau einer Burgruine mit Klamm, Wasserfall, Felssturz, Holzbrücken und vielem mehr im Maßstab Spur Z (1:220). Beschrieben wird der Bau der Groß-Burgruine mit einfachsten Mitteln mit Berg, Klamm, Wasserfall (diese sind auch ohne die üblichen „Kunstwässer“ leicht baubar).

Die Ruinen, egal ob klein oder groß, können individuell mit einfach selbst herzustellenden Gipsbauelementen (mit einer Silikonform, die alle Bauteile enthält) realisiert werden. Der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt, so dass jeder die zu seiner Anlage passende Burgruine planen und bauen kann.

Erläutert wird auch das Kaschieren von Klebefugen, authentische Rißbildungen, Alterung, etc.

Wer mehr Informationen und Beispielbilder, auch des fertigen Groß- Bw Herilingen in 1:220 mit Dampf-, Diesel- und Ellok-Bw sehen möchte, dem empfehle ich meine Website mit umfangreicher Fotodokumentation der Anlage und Detailbeschreibung der Bücher (mit den kompletten Inhaltsverzeichnissen) und Tutorials, etc. zum kostenlosen Download.

Heribert Tönnies
Schlackstr. 16
50737 Köln
Tel.: 0221/5992191
Fax: 0221/5398920
eMail: info@bestagernet.de
Web: <https://bestagernet.de>

**Kauf der Bücher direkt über mich als Autor,
Anfrage per eMail oder über die Website:**

info@bestagernet.de

<https://bestagernet.de>



Modelllokomotive Serie CC6500

Beschreibung

Modelllokomotive im Maßstab Z (1/220) der französischen SNCF-Serie CC6500 in BETON-Lackierung, Nummer CC6512.

Spritzgegossener Kunststoffkörper mit lackierter und fein detaillierter Dekoration.

Metallfahrwerk für mehr Zugkraft auch bei langen Zügen.

Feine, funktionelle Stromabnehmer aus Kunststoff.

Analoge Version.

Neue Elektronikplatine für die spätere Umrüstung auf DCC mit dem optionalen Decoderset DH05C.

Alle unsere Modelle sind mit den neuesten Technologien für einen reibungslosen, zuverlässigen und leisen Betrieb ausgestattet:

- kundenspezifischer kernloser Motor, zwei Schwungräder und beide Drehgestelle motorisiert,
- spezifisches Chassisdesign und hochpräzise Mikromechanik,
- geschwärzte Metallräder,
- Vorder- und Rücklichter mit LED (rot und weiß warm) - umschaltbar.

Über das echte Modell:

Die Baureihe CC 6500 der SNCF ist eine Klasse von 1,5 kV Gleichstrom-Elektrolokomotiven. Die CC 6500 war zusammen mit der CC 40100 [fr] und der Diesellok CC 72000 die erste Generation der Lokomotivfamilie "Nez Cassé" und wurde für den Transport von Schnellzügen mit Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h, aber auch für schwere Güterzüge eingesetzt. Zu den Zügen, die sie in den ersten Jahren ihres Einsatzes beförderten, gehörten das SNCF-Flaggschiff Le Mistral und die Trans-Europ-Express-Züge Aquitaine, Le Capitole und l'Étendard.

CC6500 auf Wikipedia:

https://de.wikipedia.org/wiki/SNCF_CC_6500

Drehgestell-Güterwagen der SNCF

Beschreibung

Drehgestell-Güterwagen der SNCF. Fein lackierter Kunststoffspritzguss und detailreiche Dekoration. Die Kupplungen sind vom Typ Märklin und mit den Modellen der europäischen Hersteller kompatibel. Die Achsen bestehen aus Metall mit brüniertem Nickel-Finish. Diese originalgetreue Nachbildung im Maßstab Z im Maßstab 1:220 ist ein fertiges, fahrbereites Modell.

Neu - wird 2024 veröffentlicht.

Verschiedene Lackierungen stehen zur Auswahl:



AZAR MODELS
2 rue Robert Schuman
44400 REZE (NANTES) - France
Tel.: +33 (0)749389947
E-Mail: contact@azar-models.com

Akkumulatorentriebswagen



ET 1 von Michael Hering

Bei dem ET1 handelt es sich um ein durch Blei Akkus betriebenes Fahrzeug. Es wurde hauptsächlich im werksverkehr eingesetzt und diente dabei zum Verschieben und rangieren von Wagen in den Werkshallen. Um einen möglichst niedrigen Schwerpunkt zu erhalten wurden die Blei Akkus im Rahmen zwischen den angetriebenen Achsen angeordnet. Dadurch erhielt er eine Ladefläche. Mit seinem 2x11kw war es möglich bis zu 6 vollgeladene 2-achsige Wagen in der Ebene zu verfahren. Der ET1 ist das letzte erhaltene Fahrzeug seiner Art.

Verwendung	Rangierfahrzeug
Lüp	8250 mm
Leistung	2x 11 kw
Gewicht	23t
Baujahr	1923
Hersteller	Rheinische Stahlwerke Duisburg
Erste Heimat	Mannesmann Röhrenwerke
Letzte Heimat	Wickede
Ausgemustert	1990
Bw. Dieringhausen	1993

Der Nachbau als Standmodell



Fotos: Michael Hering

Gotthardklassiker in 1:220



Wer an die Gotthardbahn denkt, dem kommen unweigerlich Lokomotiven wie das Krokodil oder die Ae 6/6 in den Sinn. Neben diesen Klassikern gibt es viele weitere Lok Typen, die Jahrzehnte auf der anspruchsvollen Bergstrecke im Einsatz waren: Be 4/6, Ae 8/14, Re 6/6, C 5/6 und viele mehr. Die Ae 4/6 kommt einem sicher nicht als erste in den Sinn. Die Loks waren eng mit der großen Ae 8/14 11852 verwandt, hatten aber einige technische Mängel. So verwundert es nicht, dass die Loks beim Personal nicht sehr beliebt waren und quasi sang- und klanglos allesamt verschrottet wurden. Erhalten blieb einzig ein Führerstand.

Er ist seit Jahren für spezielle Modelle in 1:220 bekannt und liefert fein detaillierte, technisch gut funktionierende Modelle mit angepassten Großserienfahrwerken. Bei der Ae 4/6 kommt z.B. das Chassis der Märklin E 18 zur Anwendung. Verschiedene Detaillierungsgrade und auch eine digitale Ausführung sind geplant. Das Bild zeigt ein erstes Vorserienmuster.

<http://www.sondermodellez.eu>

Klingenhöfer Miniaturen

Neuheiten Spur Z (1:220)



Kormoran



2 Bären braun unbemalt



Onlineshop www.klingenhoefer.com

9. Internationales Spur Z-Weekend in Altenbeken der Z-Freunde International



Zum neunten Mal haben sich die Freunde der kleinen Bahn in Altenbeken versammelt. Die Eggelandhalle ist alle zwei Jahre das Mekka der Spur Z Enthusiasten. Auch der Stammtisch Untereschbach macht keine Ausnahme. Ein Teil unserer Mitglieder ist schon zum sechsten Mal dabei. Immer haben wir im Hotel Schwallenhof in Bad Driburg unser Quartier aufgeschlagen. Dass es uns immer wieder in das gleiche Hotel zieht spricht für das Haus und die Gastfreundlichkeit, die wir dort genossen haben.



Stammtischler vereint

Anreisetag

Am Freitag stand Anreise und Aufbau unserer Ausstellungs- und Schaustücke auf dem Programm. Wegen schlechter Erfahrung bei der letzten Anreise, siehe Rahmedetalbrücke, hatten Rüdiger und ich uns entschlossen über Landstraßen zu fahren. Man konnte zwar schöne Landschaften sehen, aber es wurde auch mehr Zeit benötigt. Über eine lange Strecke fuhren wir hinter drei Oldtimer Lastwagen aus Holland her. Wir versuchten herauszufinden, um welche LKW-Bauarten es sich handelte. Das war schwierig, da die LKW wegen der engen Straßen nicht überholt werden konnten. In Brilon bogen die Holländer auf ihrem Sammelplatz ab. Und wir merkten, dass wir uns verfahren hatten. Man sollte sich mehr auf die Straße konzentrieren als auf schön restaurierte LKW zu achten.

Die An- und Abreise gehört mit zu einem Ausflug. Deswegen machten wir einen kleinen Abstecher zum Hennestausee. Hier ist man auf Ausflügler bestens eingerichtet. In einem schön gelegenen Ausflugslokal, mit Blick auf den See, konnten wir uns für die restliche Strecke stärken. Mit den Pausen und Umwegen kamen wir auf die stattliche Zeit von fünf Fahrstunden bis zum Ziel. Friedrich hatte das Hotel gebucht, einen Ablaufplan geschrieben und mit dem Vorsitzenden Dietmar die Organisation unseres Ausstellungsstandes geplant. Schnell merkten wir, dass die großzügigen 8 Meter für unsere vielen Exponate nicht ausreichend waren. Dietmar konnte noch eine zusätzliche Stellfläche bekommen, sodass alle mitgebrachten Basteleien untergebracht werden konnten.



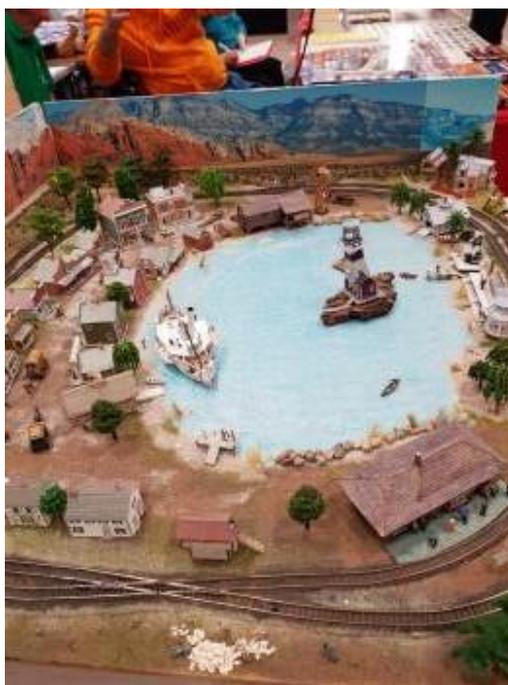
Modell Alte Dombach



Stammtischproduktionen: Busse, Anhänger



Typischer Verkaufsstand



Eisenbahnanlage mit Papierhäusern



Eisenbahnanlage und Züge im Maßstab 1:400



Der Erbauer hat einen Baukran und einen Containerkran voll funktionsfähig gebaut. Alle Funktionen waren vorhanden. Und das im Maßstab 1:220



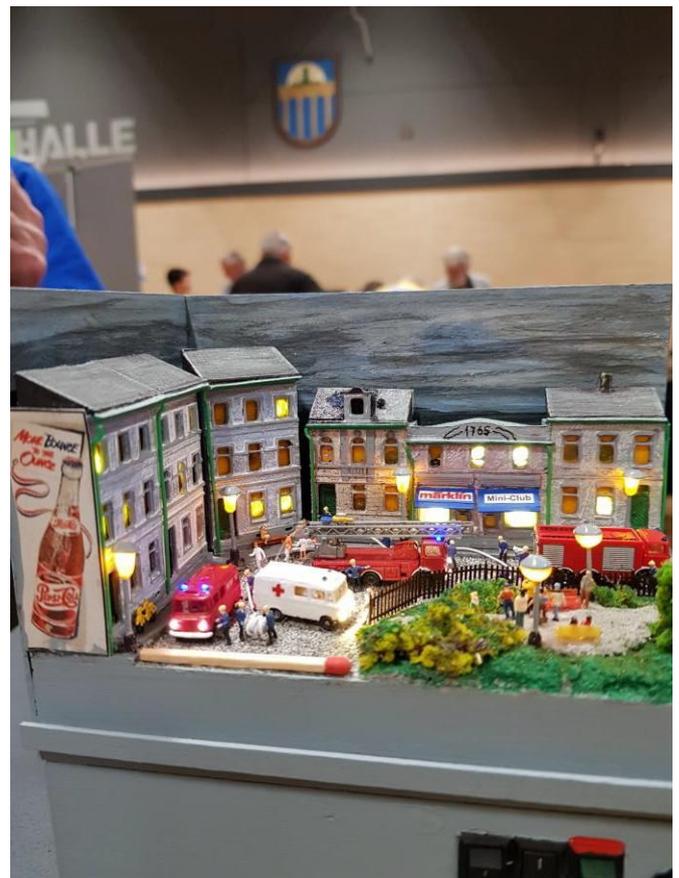
*Eine Z-Bahn in der Wüste
- digital gesteuert*



Vater und Sohn Anlage Herlingen



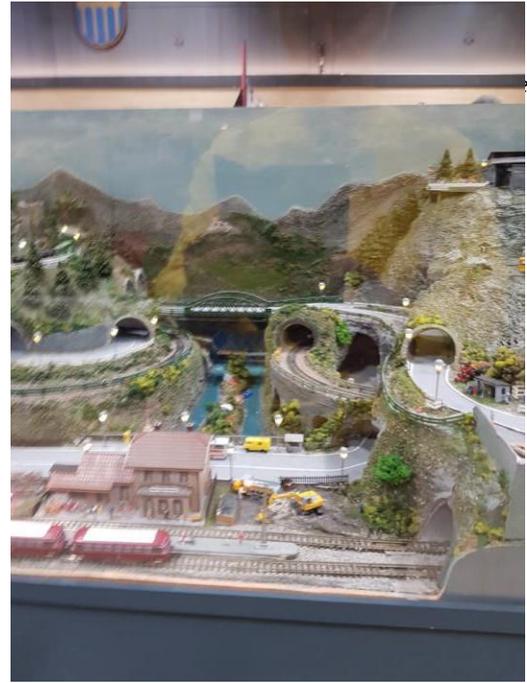
Fahrende Schiffe - bewegt durch eine Transportkette und kleine Magnete.



Feuerwehreinsatz - brennendes Haus, Leiterwagen mit beweglicher Leiter und auf und ab kletternden Feuerwehrmann – alles elektronisch gesteuert.



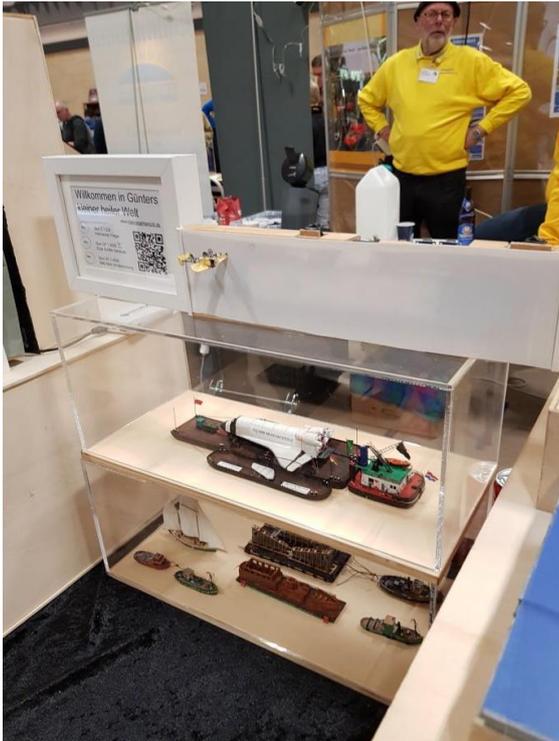
Railex Stand mit den restlichen Messing Handarbeitsmodellen



Viel Betrieb auf der Anlage von Hermann Kammler. Fahrende Züge, Schiffe, Busse und Seilbahn



Bei Friedrich konnten Gleise und Wagen erstanden werden



Basteleien im Maßstab 1:220. Schiffe, Lastkähne und andere Wasserfahrzeuge



Stammtischler bei der Arbeit



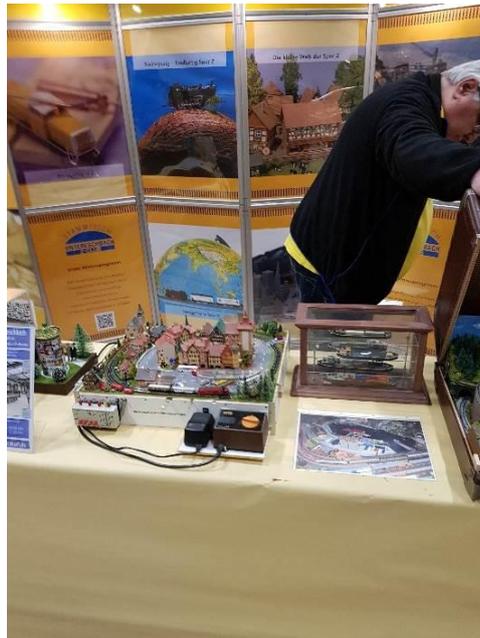
Filigranes Zubehör von Heinz.O Schramm



Die Kofferanlage von Rüdiger. Der Koffer ist älter als die Spur Z Bahn von Märklin



Bilder mit Eisenbahnszenen



Kleinanlage Bussingen mit fahrenden Bussen

Nachdem der Aufbau abgeschlossen war, wurde eine Plane zu Schutz über unsere Ausstellungsstücke gezogen. Dann wurde die Fahrt nach Bad Driburg angetreten. Die Zimmer wurden bezogen und wir machten uns zum Abendessen fertig. Der Kellner der uns von den früheren Besuchen bekannt war, begrüßte uns herzlich. Da war schon klar, das wird ein guter Abend. Das Essen war wie immer ausgezeichnet. Jeder hat das bestellt wonach es Ihm gelüstete. Nach dem Essen wurde noch etwas geplaudert, aber man sah es den Modellbahnern an, dass sie müde und betteif waren. Der Abend wurde nicht sehr lang.

Samstag, erster Ausstellungstag

Wer richtig wach werden wollte konnte den Tag mit ein paar Schwimmrunden im hoteleigenen Schwimmbad beginnen. Doch die wenigen Schwimmfreunde verloren sich im Hallenbad. Wasser ist halt nass. Pünktlich um acht Uhr traf man sich am Frühstücksbuffet. Eine reichhaltige Auswahl an Brötchen, Brot, Müsli, Wurst, Käse und Ei erwartete uns. Die Grundlage für einen langen Ausstellungstag konnte gelegt werden. Nach dem Frühstück fuhren wir zur ca. 10 km entfernten Eggelandhalle nach Altenbeken. Pünktlich zum Beginn der Ausstellung um 10 Uhr wurden die Tore geöffnet und der Besucherstrom füllte die Halle.

Mit einer der ersten Besucher an unserem Stand war Daniel aus Paris. Von früheren Ausstellungen kannten wir Daniel bereits. Sein Markenzeichen war bunte Kleidung und ein mit LED bestückter blinkender Eisenbahnhut. Heute trat er aber in Zivil auf. Bei Hermann Kammler versucht er das extra für die Ausstellung gebaute Feuerwehrdiorama käuflich zu erwerben. Dieses beinhaltete ein brennendes Haus, einen Feuerwehrlieferwagen mit drehbarer Leiter und einem Feuerwehmann, der die Leiter hinauf und herab kletterte, natürlich alles digital gesteuert. Das wollte der stolze Besitzer des Dioramas natürlich nicht machen.

Bei mir hatte er mehr Glück. Daniel wollte unbedingt mein Diorama, eine drehende Litfaßsäule in Spur 1, kaufen. Ich konnte mich leichter von dem Diorama trennen, da ich ja das gleiche Motiv auf meiner Ausstellungsanlage in Spur Z noch einmal gebaut hatte.

Doch damit nicht genug. Daniel wollte dann gleich auch noch meine Ausstellungsanlage kaufen. Und das am ersten Ausstellungstag. Ohne Anlage auf einer Ausstellung das geht gar nicht. Ich musste ablehnen.

Der erste Ausstellungstag, das wussten wir aus Erfahrung, war immer der Tag mit den meisten Besuchern. Das war auch am Samstag so. Als die Halle um 18:00 geschlossen wurde, waren wir recht schaffend müde von vielen Gesprächen und Fachsimpelien mit Besuchern und den Mitausstellern. Ab 19:30 Uhr hatte sich die Hotelküche auf unser Abendessen vorbereitet. Nach dem Essen wurde noch geplaudert, aber man konnte schon erkennen die gestandenen Modelleisenbahner waren müde und wollten ins Bett.

Sonntag, zweiter Ausstellungstag

Wieder konnte der Tag mit erfrischendem Schwimmen begonnen werden. Aber auch heute waren die wenigen Schwimmer recht einsam im Wasser. Nach dem Frühstück fuhren wir den bekannten Weg nach Altenbeken. Im Paderborner Land wird darauf geachtet, dass die Zeit für die Sonntagsmesse nicht durch schnöden Handel verdrängt wird. Deshalb öffnet die Ausstellung erst um 11:00 Uhr. Weiter gibt es die Auflage, dass der Verkauf in der Halle erst ab 12:00 Uhr erfolgen darf.

Der Sonntag als zweiter Ausstellungstag war nicht so gut besucht wie der Samstag. Nach ersten Schätzungen haben aber an beiden Tagen zusammen ca. 1200 Besucher die kleine Eisenbahn in Spur Z besucht. Das ist wieder als Erfolg zu betrachten. Geplantes Ausstellungsende war für 17:00 Uhr vorgesehen. Wie bei jeder Ausstellung wurde auch hier zeitig mit dem Verpacken der kleinen Loks und Wagen begonnen. Weiter ging es mit dem Abbau der Anlagen und dem Verstauen in den Autos. Die Besucher bemerkten die Aufbruchsstimmung und verließen die Halle. Kurz nach 17:00 Uhr waren alle Stammtischler abfahrbereit. Die Rückfahrt verlief problemlos. Zwischen 20:00 und 21:00 Uhr waren alle wieder zu Hause. Bis auf Sabine und Jürgen. Die beiden hatten noch eine weitere Übernachtung geplant. Sie wollten am Montag einen Abstecher zu den Externsteinen machen.



Die Besetzung des Stammtischausstellungsstandes in gelber Uniform

Wir waren mit Rüdigers neuen E-Auto gefahren. Die Hinfahrt bis Altenbeken hatten die Batterien locker absolviert. Im Hotel konnte das Auto nachladen werden. Sodass auch für die Rückfahrt genügend Strom vorhanden war. Trotzdem wollte Rüdiger das Nachladen auf der Fahrt ausprobieren. Auf einer Tankstelle kurz vor dem Unnaer Kreuz fuhren wir an eine E-Zapfsäule. Das Erstaunen war groß als wir sahen, dass nur mit einer Tankkarte des Betreibers der Säule hier Strom zu bekommen war. Da Rüdiger diese Karte nicht hatte, mussten wir unverrichteter Dinge weiterfahren. Das war kein Problem. Strom war noch genug vorhanden um nach Hause zu kommen. Es war ja auch nur ein Versuch. Es zeigt sich aber, die Infrastruktur für E-Autos ist noch ausbaufähig.



Nachlese

Drei Wochen nach der Ausstellung Altenbeken hat „das Präsidium“ alle Stammtischler zum Essen beim Italiener in Bensberg eingeladen. Nicht alle konnten kommen. Trotzdem waren wir zu zwölf. Vier Herren hatten ihre Damen überredet mit zu kommen. Bei typisch italienischen Gerichten wie Paste und Pizza wurde über das Z- Event unserer kleinen Eisenbahn, aber auch über andere Themen gesprochen. Jürgen zeigte uns Bilder von den Externsteinen. Das war der Beweis, dass sie wirklich dagewesen sind. Das Lokal war sehr gut besucht. Aber auch hier war der Arbeitskräftemangel zu beobachten. Auf unser Essen mussten wir lange warten, wurden aber von den Speisen nicht enttäuscht. Was lange währt wird endlich gut.



**„ Die Weiche “
Olper Straße 52
51491 Overath**

Herausgeber und verantwortlicher für den redaktionellen Teil: Dietmar Stäbler,
Heinz Boine, Rüdiger Adolf, Friedrich Scholta, Wolfgang Becker.

Druck: Friedrich Scholta

Nachdruck, fotomechanische Wiedergabe, sonstige Vervielfältigungen sowie Übersetzungen und Verbreitungen – nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung.

Alle Angaben sind ohne Gewähr.

Es wird keine Haftung für Manuskripte und Abbildungen übernommen.

Für Druckfehler wird keine Haftung übernommen.

**Z-Freunde
International e.V.**
Unser starker Partner für Fragen zur Spur Z



98203 Jahreswagen ZFI 2022

Diesen Termin vormerken
Termin für das 10. Int. Spur-Z-Weekend Altenbeken ist festgelegt

16. und 17. Mai 2026

**Eggelandhalle, Gardeweg 8,
33184 Altenbeken**



Nächste Ausgabe: Juni 2025