

Das Modellbahnmagazin
für die Freunde
der Gartenbahn

voll dampf

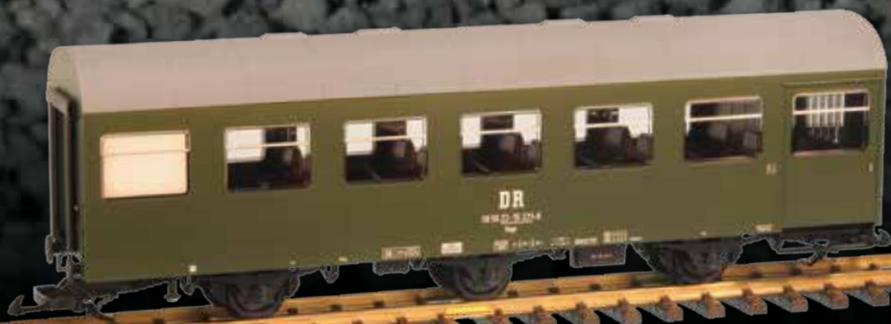
www.volldampf.org | info@volldampf.org

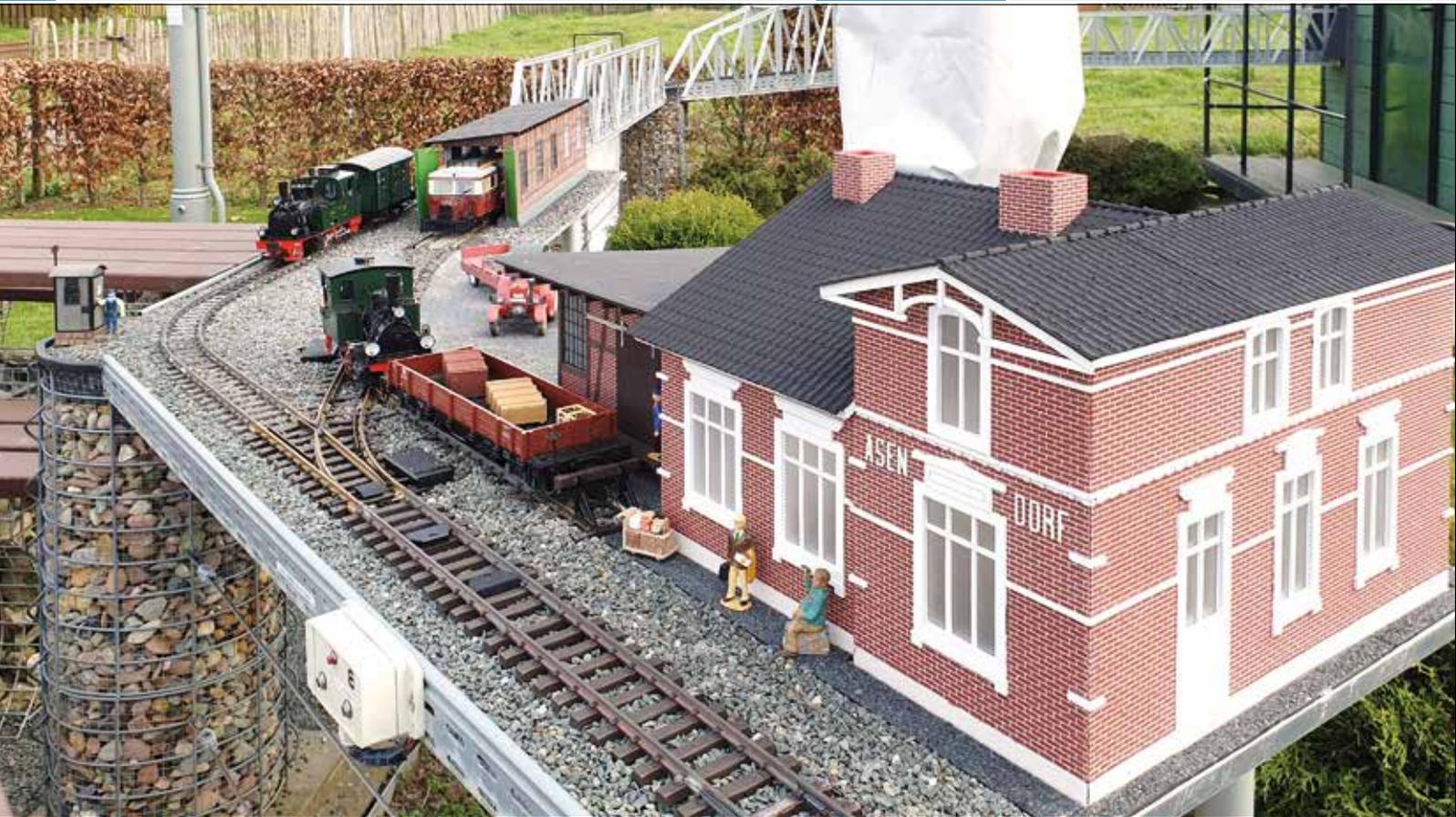


Neues Ziel im Gartenbahncafe VOLLDAMPF
Bahnhof Asendorf in 1:22,5

AMC Arbeitskreis Modellbahn Chemnitz e.V.
Anlage in Nenngröße II

Die Rekowagen der Deutschen Reichsbahn
Umgebautes von PIKO





Neues Ziel im Gartenbahncafe VOLLDAMPF Bahnhof Asendorf in 1:22,5

Seit dem 1. Mai 2015 existiert unmittelbar an der Museumsbahnstrecke des DEV (Deutscher Eisenbahn-Verein) in Bruchhausen-Vilsen das „Gartenbahncafe VOLLDAMPF“. Die bahnsbegeisterten Kaffeegäste erleben dort nicht nur die historischen Fahrzeuge der ältesten Museumseisenbahn Deutschlands hautnah, sie werden auch direkt mit den Gartenbahnmodellen ihrer Vorbilder bewirtet. An neun Tischgruppen sind Haltestellen aufgebaut. Die Bewirtungszüge befördern die Bestellungen computergesteuert in Tischhöhe zu den Gästen.

Seit fünf Jahren besteht die Winterarbeit vom Betreiber Wolfgang Wessels unter anderem darin, die Bahnhofsgebäude an der Museumsbahnstrecke im Maßstab 1:22,5 originalgetreu

nachzubauen. Nun ist auch die letzte Tischgruppe mit einem Bahnhofsbereich versehen. Der Endbahnhof Asendorf samt Lokschuppen wird zu Saisonbeginn bestimmt für Begeisterung sorgen. Nicht nur wegen der Ausbreitung über vier Meter Länge, sondern auch wegen dem extra Gleis zum Güterschuppen und dem Anschluss an die Hauptstrecke. Der in Asendorf beheimatete

oben:
Das Hauptgebäude entstand nach Originalplänen von 1900.

unten:
Der Lokschuppen mit automatischer Türe.

Triebwagen T41 soll nämlich bei Bedarf auch mal selbstständig auf Reisen gehen können.

Das Hauptaugenmerk lag auf dem Lokschuppen. Dieser soll automatisch zu öffnende und schließende Tore bekommen. Aus technischer Sicht sollte dies rein mechanisch funktionieren, auf motorische Antriebe sowie elektronische Komponenten wollte der Erbauer komplett verzichten. Das Hauptgebäude wiederum sollte in dem Zustand von 1900 erschaffen werden,



Bau des Lokschuppens Asendorf



Mit einer Oberfräse wurden die FOREX-Platten im Bereich der Fenster auf einen Millimeter Stärke verdünnt.



Mit Hilfe eines Cuttermessers wurden die filigranen Stege freigeschnitten. Schwarze Farbe und ein Stück Stuhlnunterlage als Scheibe vervollständigen das Fenster.



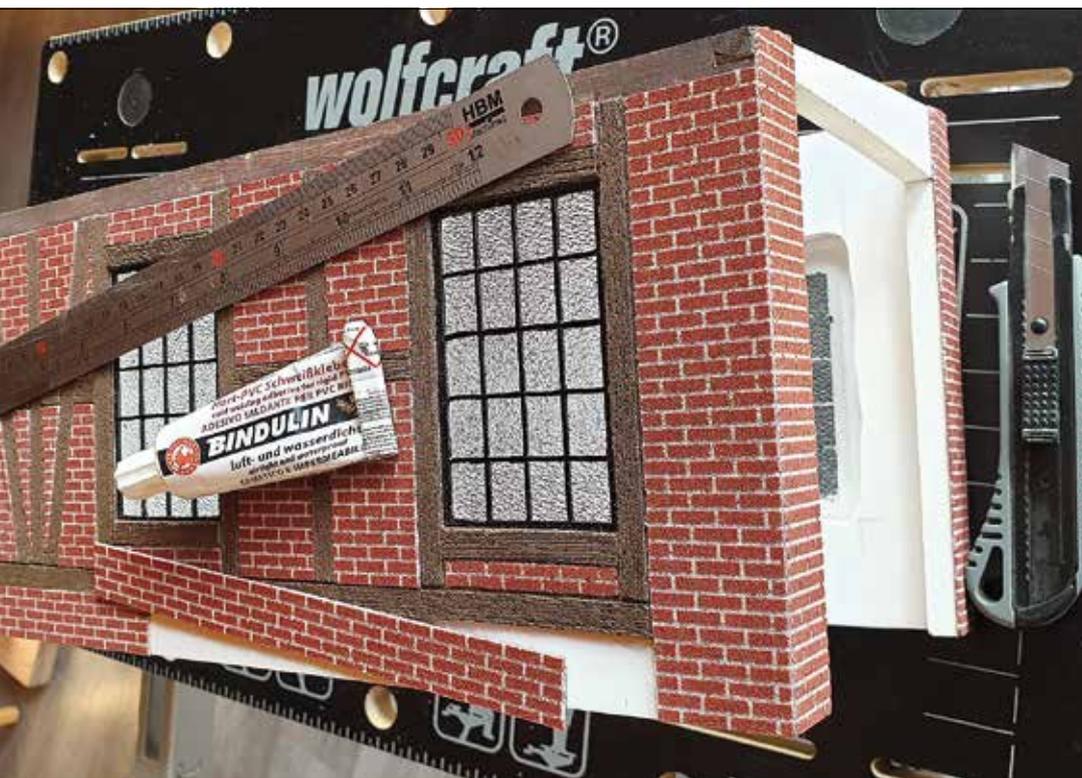
Die Schiebekulisse zum Öffnen und Schließen der beiden Flügeltüren reicht über die gesamte Schuppenlänge und wird durch das einfahrende Fahrzeug mechanisch bewegt. Ein einfaches Gummi hält die Konstruktion auf Spannung.



„Der Maus“ ist ein paar Millimeter vorgefahren. Die Kulisse wird freigegeben und der Gummizug öffnet das Tor.



Über eine Stellschraube kann die Kulisse auf die jeweilige Fahrzeuglänge angepasst werden.



dem Jahr der Fertigstellung der Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf. So kennen es nicht mal mehr die Asendorfer selbst, denn schon recht früh wurden diverse Umbauten an dem Stationsgebäude und dem angebauten Güterboden vorgenommen. Heute existiert davon nach einem Brand leider nichts mehr.

Zunächst galt es, möglichst originale Bauzeichnungen zu beschaffen. Fündig wurde Wessels bei Harald Kindermann, dem Gründer der Museumseisenbahn. Bereits in der „voll dampf“ 2/2018 gab es einen Bericht über den Bau des Bahnhofs Vilsen-Ort, in dem Kindermann und seine Frau Renate noch heute wohnen.

Als Baumaterial kamen FOREX-Hartschaumplatten in drei und zehn Millimeter Stärke zum Einsatz. „Diese sind zwar nicht gerade günstig, dafür aber absolut ‚draußentauglich‘ und lassen sich sehr leicht mit einfachem Werkzeug bearbeiten“, erklärt uns Wessels. Sandsteinmatten von Modellbau Eichmann (vor-

mals Joker-Rügen) wurden für die Klinker- und Fachwerkfasaden sowie für die Bedachung verwendet. Erfahrungen mit diesen Materialien, was die Witterungsbeständigkeit angeht, liegen vom Bau der anderen Bahnhöfe bereits vor.

Der Bau

Der Aufbau der Gebäude ähnelt dem Bau des Bahnhofs Vilsen-Ort. Details dazu sind im besagten „voll dampf“-Magazin nachzulesen. In diesem Bericht wollen wir insbesondere den Loksuppen mit Torschließfunktion näher betrachten.

Als erstes wurden zehn Millimeter starke Forex-Platten mit der Modellbau-Tischkreissäge zugeschnitten und daraus der Rohbau erstellt. Die Platten wurden mit 4x20 Millimeter rostfreien Spanplattenschrauben verbunden. Das gibt einen sehr guten Halt. Nach Fertigstellung wurde alles wieder auseinandergeschraubt und entsprechend den Konstruktionszeichnungen mit Bleistift

oben: Witterungsbeständige Sandsteinmatten von Modellbau Eichmann wurden für die äußere Gestaltung verwendet.

alle Türen, Fenster und das Fachwerk aufskizziert.

Eine besondere Herausforderung stellten die Fenster im vorderen Teil des Loksuppen dar. In feinsten Sprossen sind je Fenster 20 Scheiben eingelassen. Im Modell hat Wessels dies folgendermaßen gelöst. Die FOREX-Platte wurde im Fensterbereich mit einer Oberfräse auf einen Millimeter Stärke verdünnt. Anschließend wurden die einzelnen Fensterkacheln vorsichtig mit dem Cuttermesser herausgeschnitten. „Übrig blieb das Sprossenkonstrukt, falls man vorsichtig genug gearbeitet hatte“, so Wessels. Danach erfolgte ein dunkler Anstrich. In den ausgefrästen Bereich wurde rückseitig ein Strukturglas eingeklebt. Hierfür wurde eine Bodenschutzmatte für Schreibtischstühle verwendet. Diese sind aus Polypropylen, eine Seite glatt und die andere Seite strukturiert. Natürlich lässt sich auch Plexiglas verwenden. Darauf wurde bewusst verzichtet, da keine detaillierte Innenausstattung geplant war.

Zur äußeren Verkleidung wurden Sandstein-Klinkermatten sowie Fachwerkstreifen entsprechend der vorher aufzeichneten Strukturen mit dem Rohbau verklebt. Zu beachten war, dass die PVC-Hartschaumplatten vorher angeschliffen werden mussten, weil sonst die Gefahr besteht, dass sich die Matten lösen können. Das Sandsteinmaterial lässt sich ebenfalls mit dem Cuttermesser schneiden (Vorsicht mit den Fingern!), die Messerspitze muss aber oft erneuert werden. Als Kleber wurde der wetterfeste lösemittelfreie Mattenkleber vom gleichen Lieferanten verwendet. Beidseitig aufgetragen hat man ausreichend Zeit, das Ergebnis zu korrigieren. Für klei-

nere Bereiche eignet sich auch sehr gut ein Hart-PVC-Kleber, der unmittelbar verschweißt.

Der Torantrieb

Im Lokschuppen in Asendorf steht auch heute noch der Triebwagen T41, gerne auch als Schweineschnäuzchen oder „der Maus“ bezeichnet. Ferkeltaxe oder Ameisenbär sind weitere unverwechselbare Bezeichnungen. Sollte der Bewirtungsbetrieb es zulassen, so soll sich der T41 zwischenzeitlich auch mal auf den Weg machen zu einem Tischbesuch und die Gäste unerwartet mit seiner Anwesenheit und seinen digitalen Funktionen erfreuen.

Die Fahrstraßensteuerung übernimmt der PC mit der Steuerungssoftware TrainController, die Massoth-Steuerung führt die Befehle aus. Mit dem Fahrstart

sollen sich die Tore automatisch rein mechanisch öffnen und nach der Wiederkehr automatisch schließen.

Dazu fertigte Wessels aus drei Millimeter starken Messingstangen eine U-förmige Konstruktion an, die in Ringösen an den Gebäudewänden gleitet. Die Tore sind mittels Federn aus Kugelschreibern mit den Enden der Messingstangen verbunden. Auf die Innenseiten der Tore wurden aus Messing-Flachmaterial geformte Winkel geklebt, um den Mauervorsprung zu umgehen.

Am anderen Schuppenende wurde ein o-förmig gebogener Messingdraht senkrecht an die oben beschriebene Konstruktion angelötet. Ein aufgeklebter Filzstreifen am unteren Abschluss schützt den Triebwagen vor Kratzern.

Verlässt jetzt der Triebwagen den Lokschuppen, so wird über ein Gummiband die Messingkonstruktion zurückgezogen und die Tore öffnen sich elegant. Das Aluminium-U-Profil unter dem Dach des Lokschuppens ist mit einer Schraube zur Begrenzung des Stellweges ausgestattet. Durch verschiedene Einschraubpositionen lässt sich der Endanschlag optimal einstellen.

Erreicht der Triebwagen wieder den Lokschuppen, so wird er PC-gesteuert seine endgültige Position erreichen und auch noch etwas gegen die Endbegrenzung drücken, die hier aus einem Rest Styrodur-Stück besteht. Die Tore sind wieder geschlossen und das Gummiband für den nächsten Vorgang gespannt. Die Federn an den Toren bewirken zusätzlich, dass

unten:
Wie beim Vorbild passiert ein Zug mit der Lok SPREEWALD den Lokschuppen Asendorf.





Als kleines Extra darf natürlich der schwenkbare Wasserkran nicht fehlen, der auch beim Vorbild am Asendorfer Schuppen die auf dem Hauptgleis stehende Dampflok mit dem feuchtem Nass versorgt. Hierfür kam Messingrohr in verschiedenen Stärken zum Einsatz. Mit angebrachtem Halt-Zeichen und schwarzer Lackierung ist der Kran ein schmuces Detail.

Nach fünf Jahren Winterarbeit haben die Gäste des Gartenbahncafes VOLLDAMPF jetzt die Wahl, ob sie an den Haltestellen Wiehe-Kurpark, Vilser Holz, Bahnhof Vilsen-Ort, Heiligenberg oder eben Asendorf einen Kaffee und ein Stück selbstgebackenen Kuchen genießen möchte. Abwechslung entlang der Strecke ist garantiert, es gibt überall etwas zu entdecken.

Termine und Öffnungszeiten erfahren Sie auf der Webseite des Cafes unter www.gartenbahncafe.de. (pb) 

bei unsachgemäßem Öffnen von Hand nicht gleich die Mechanik Schaden nimmt. Damit im Wartungsfall die Messingkonstruktion auch mal entnommen werden kann, ist sie zweiteilig ausgeführt und wird im eingebauten Zustand mittels

einer Lüsterklemme ohne Isolierung zusammen gehalten.

Zu guter Letzt erhielt der Lokschuppen noch sein Dach aus Matten von Modellbau Eichmann, die eine realistische Bitumeneindeckung darstellt.

oben:
Ein Blick aufs Vorbild des Lokschuppens mit Lok SPREEWALD.

unten:
Der Wasserkran entstand aus Messingrohren.

