



# Artikel aus Eisenbahn-Amateur Mai 1986

## **Weischer Kieswagen in Nenngrösse 0** Baukurs der Reppischtaler Eisenbahnamateure

A. Häni, H. Obrist, R. Güller, REA

Baukurse gehören wohl nicht nur bei den Reppischtaler Eisenbahnamateuren (REA) zu den beliebtesten Klubveranstaltungen. So meldeten sich auf eine Ausschreibung in der REA-Klubzeitung 26 Teilnehmer für den vierten REA-Baukurs. Und diese 26 Modellbauer – zum Teil auch aus den benachbarten Clubs Baar und Brugg – bestellten 80 Bausätze des Kieswagens, Typ Schindler, Pratteln. Als Beschriftungsvariante dieses zweifelsohne attraktiven Wagens wurde derjenige der Firma Weischer Kies AG ausgewählt. Das Vorbild wurde 1962/63 erbaut und verfügt über eine Schwerkraft-Entladevorrichtung.

Der Baukurs wurde im Winter 1984/85 durchgeführt. Die Teilnehmer trafen sich alle 14 Tage in zwei Schulwerkstätten in Birmensdorf. Alternierend fanden die sonst wöchentlichen Bauabende im Klublokal Ottenbach statt, wo die REA eine 50 m<sup>2</sup> grosse Spur-0-Anlage bauen. Seit 1978 wird an dieser Klubanlage gebaut, und aufgrund des Entschides, in Nenngrösse 0 zu bauen, fand damals auch der erste 0-Baukurs statt. Das Vorbild in diesem dritten Kurs des Klubs war der SBB-Rangiertraktor Te<sup>1</sup>. Bei den REA ist übrigens ein ausführlicher Teil-Baubeschrieb erhältlich.

### **Die Vorbereitungen**

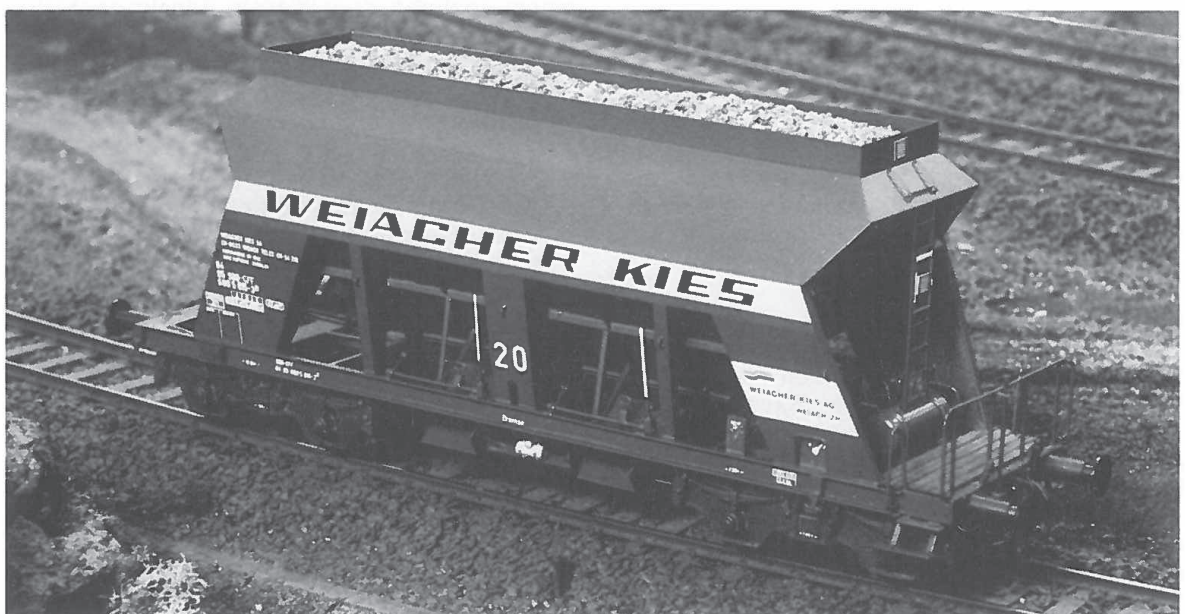
Baukursleiter und REA-Vizepräsident H. Obrist aus Wettswil traf zusammen mit Helfern sehr umfangreiche Vorbereitungen. Anhand der Originalpläne der Firma Schindler, eigenen Fotos des Vorbilds und Ausmessen des Originals wurden die Modellpläne und Stücklisten erstellt. Dann folgte der Einkauf aller Teile und die Bestellung von speziell hergestellten Gussteilen (Drehgestell-Seitenblenden, Bremszylinder, Hebel-system für Entleerung, Laternenhalter und Rüttel-motoren). Die Seitenblenden für die Drehgestelle sind aus Bronzeguss (Firma Brogioli, Schaffhausen), die übrigen Gussteile aus Messingguss (Firma Jentner, D-Wimsheim). Sämtliche Messingblech-Teile wurden aufgezeichnet und auf einem 0,5 mm dicken Messingblech leicht herausgeätzt (etwa 0,1 mm). Diese grosse Vorbereitungsarbeit war vor allem deshalb auch nötig, weil die Abwicklungen und Abmessungen des Kastens sehr kompliziert sind. Fast alle benötig-



Das Vorbild des REA-Baukurses, der Schüttgut-Selbstentladewagen «Weiacher Kies», auf dem Anschlussgleis in Zweidlen (Strecke Eglisau–Koblentz) im heutigen Zustand. Foto: P. Hofmann, Vevey



Kies-Blockzug aus «Weiacher Kies»-Wagen mit Ae 6/6 11449 bei Bassersdorf. Man beachte die verschiedenen Ausführungen des Aufsatzes (geschweisst oder aufgeschraubt), der das internationale Lademass überschreitet und erst nachträglich angebracht worden war. Foto: P. Hofmann, Vevey



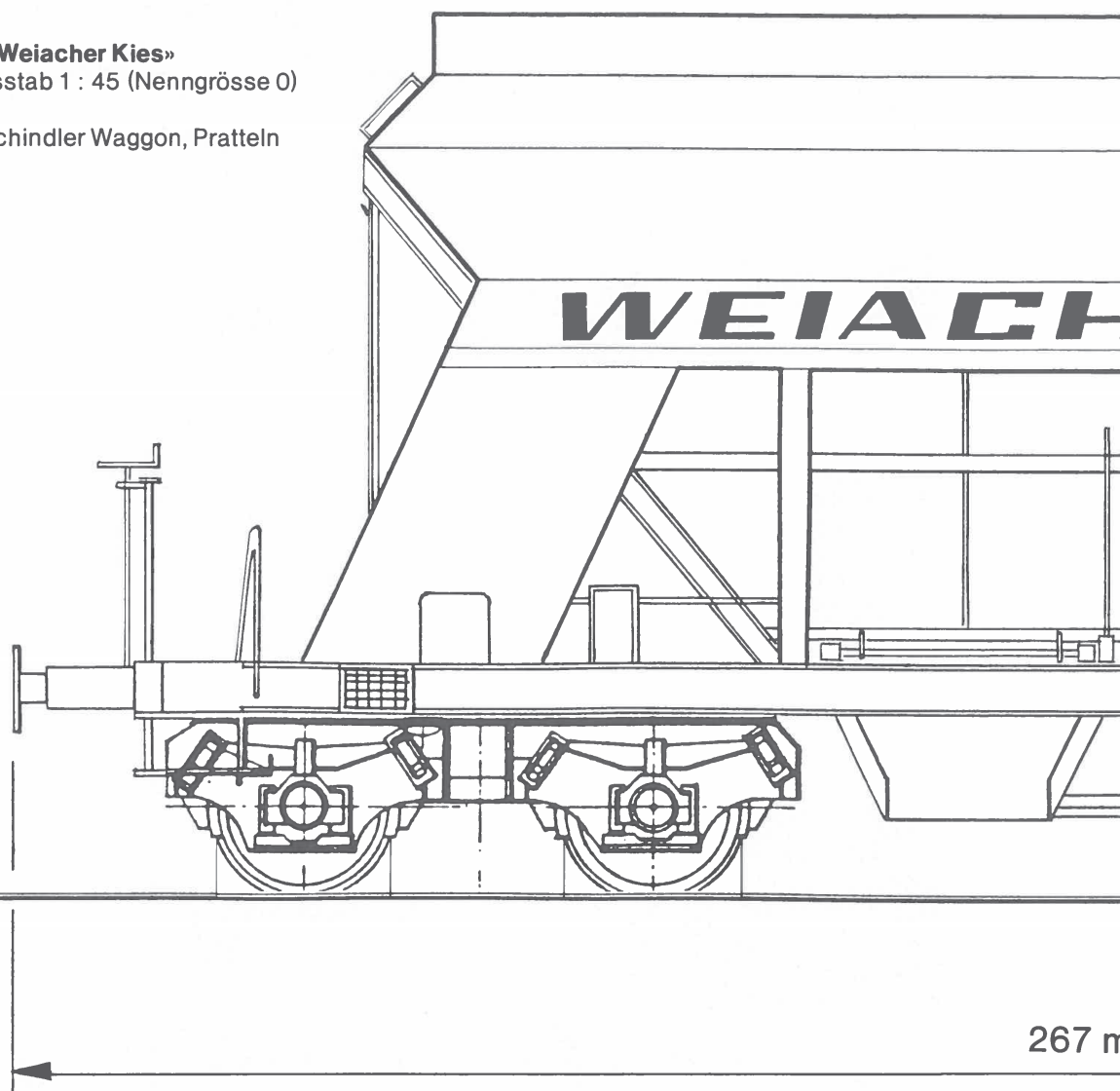
0-Modell des «Weiacher Kies»-Wagens (Massstab 1 : 45) aus dem Baukurs der Reppischtaler Eisenbahn-Amateure REA, erbaut von B. Niederer, Adliswil. Foto: P. Hofmann, Vevey

### Kieswagen Fad «Weiacher Kies»

Typenskizze Massstab 1 : 45 (Nenngrösse 0)

Zeichnung:

H. Obrist, REA / Schindler Waggon, Pratteln



ten Profile wurden im voraus abgelängt. Schlussendlich mussten rund 24 000 Einzelteile verteilt und abgepackt werden . . .

Die Vorbereitungen waren nicht nur ein technisches und zeitliches Problem, sondern nebenbei auch ein finanzielles. Das Budget betrug über 15 000 Franken!

Die Vorbereitungen erlaubten es aber auch dem «Laien», bei entsprechendem persönlichem Einsatz im Kurs einen Kieswagen fertigzustellen.

#### Der Bau des Kieswagens

Während des Baukurses standen ständig zwei Wagen in fortgeschrittenerem Baustadium für «Beobachtungen» zur Verfügung. Das nützte vor allem jenen Teilnehmern, die Schwierigkeiten beim Bauen nach Plänen haben.

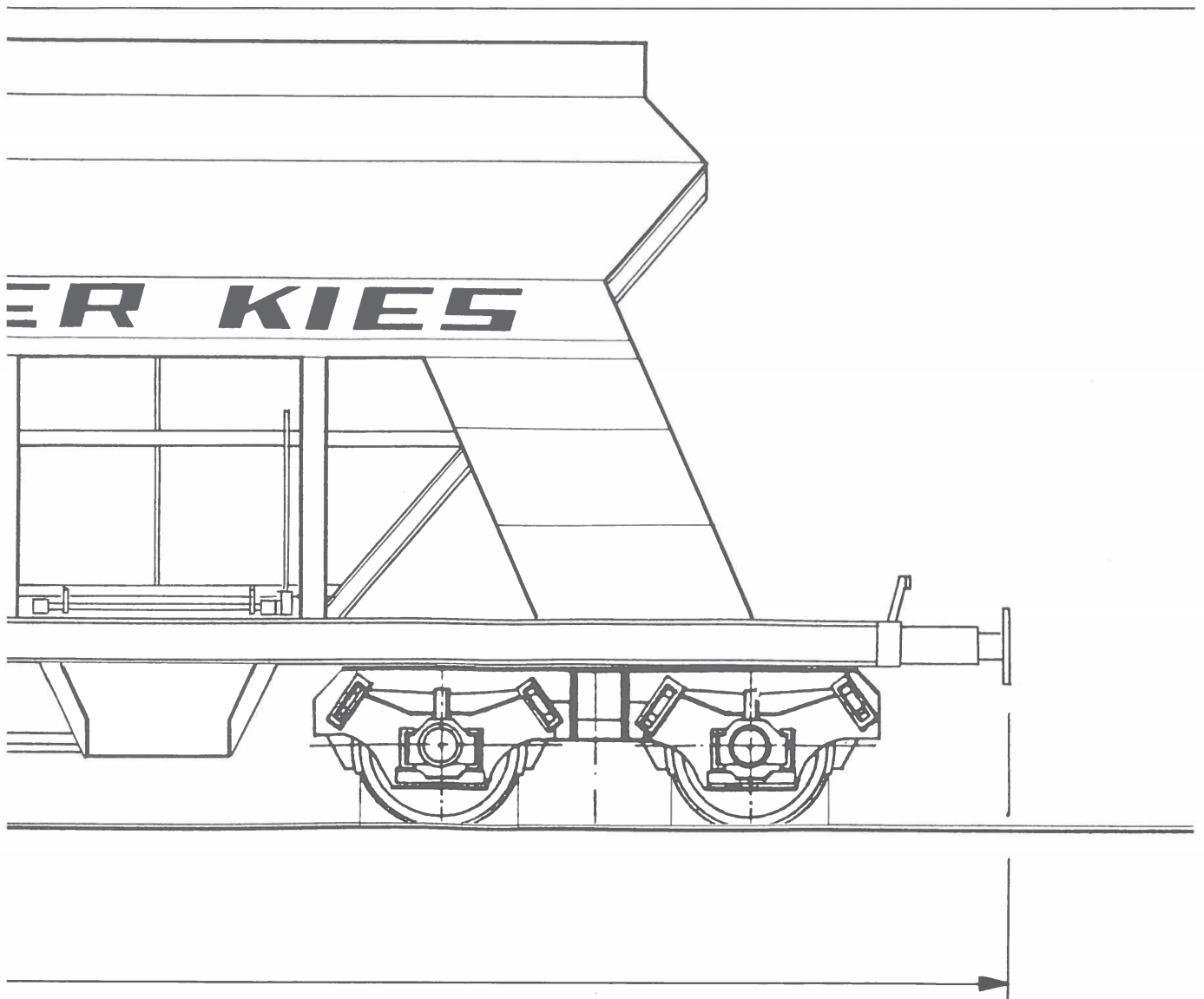
Für den Zusammenbau der Wagen, der im folgenden kurz betrachtet wird, haben verschiedene Kursteilnehmer wertvolle Bau- und Bohrlehren erstellt. Es ist ein positiver Aspekt eines solchen Baukurses, wenn dann die betreffenden Mitglie-

der auch den anderen Teilnehmern die Lehren zur Verfügung stellen oder gar Bohrungen und Lötarbeiten für alle erledigen. Die REA werden in einem späteren Kurs diesem Aspekt noch vermehrt Beachtung schenken und versuchen, möglichst viele Arbeiten so auszuführen.

Folgende Lehren wurden erstellt:

- Ritzlehre für das Abbiegen der Kasten-Blechteile. Geritzt wurde mit einem speziell «präparierten» Sägeblatt
- Bohrlehre für Pufferbalken
- Bohrlehre für Drehgestellbefestigung am Rahmen
- Bohrlehre für Bremsklotztraverse
- Bohrlehre für Profile im Drehgestell
- Bohrlehre für das Ausbohren der Achslager in den Drehgestellblenden
- Lehre für das Abbiegen der Wagenseitenteile
- Lehre für das Zusammenlöten der Wanne
- Lehre für das Bohren der Treppenholme und der Geländer
- Lehre für das Bohren der Luftbehälter

Mitglieder, die grössere Serien von Wagen bauen, haben weitere Lehren konstruiert.



### *Drehgestell*

Der Bau der Drehgestelle ist dank den gegossenen Seitenblenden relativ einfach. Wichtig ist, dass die verschiedenen Bohrungen sehr präzise angebracht werden. Der Bronzeguss ist sehr hart und «bohrunfreundlich». Räder, Achsen und Bremsklötze stammen von Hermann, Dällikon. Die Abfederung des Wagens erfolgt zwischen Drehgestell und Rahmen.

### *Rahmen*

Die langen Seiten des Rahmens bestehen aus C-Profilen 6/2,4 mm, die Pufferbalken aus □-Profilen 3/6 mm. Ein Kursteilnehmer hatte sich bereit erklärt, die Wagenrahmen in acht Punkten (Ecken und Drehgestellaufleger) hartzulöten. Das bietet Gewähr, dass bei den späteren Weichlötarbeiten der Rahmen zusammenbleibt. An den Pufferbalken sind zahlreiche Bohrungen vorzunehmen, und in den Rahmen müssen etwa 25 weitere Profile eingepasst und angelötet werden. Die kompliziertesten Rahmenteile dürften die Querstreben unter den Rutschen sein. Sie werden aus Messingblech und Messingstreifen erstellt.

Auf dem Rahmen werden Luftbehälter, Bremszylinder und Bremsventil montiert und durch Leitungen miteinander verbunden. Aus Messingdraht  $\varnothing 0,8$  mm entstehen über den Pufferbalken die Geländer. Die Tritte für die Treppen wurden ebenfalls herausgeätzt, und schliesslich kann die Handbremskurbel gebastelt werden.

### *Kasten*

Die Abgabe eines herausgeätzten Messingbleches an alle Kursteilnehmer erleichterte die Herstellung der für den Kasten benötigten Blechteile. Das Aussägen mit der Laubsäge ist wesentlich einfacher, und die Genauigkeit ist besser gewährt. Man beginnt mit dem Zusammenlöten der Wanne, an welche dann die grossen Seitenteile angepasst werden. Vor dem ersten Zusammenlöten müssen die verschiedenen Profile auf den Stirnseiten angebracht werden. Beim Bau des Kastens ist immer darauf zu achten, dass dieser schliesslich haargenau auf den Rahmen passt.

Der 7 mm hohe Aufbau auf dem Kasten wird nachträglich auf diesen aufgelötet. Die vorbereiteten Rutschen müssen bereits in diesem Bau-

stadium am Kasten befestigt werden. Es folgen nun aufwendige, heikle Profil-Lötarbeiten am Aufbau.

#### *Zusammenbau*

Der Kasten darf erst im letzten Moment auf den Rahmen gelötet werden. Jetzt können letzte Bremsleitungen, die Leiter über dem Luftbehälter, der Plattformboden, die Entleerungshebel, die Laternenhalter und weitere Ausschmückungsteile angebracht werden.

#### *Bemalung und Beschriftung*

Die Baukursteilnehmer konnten die im Rohbau fertigen Wagen auf einer Anlage eines Teilnehmers sandstrahlen. Eine Grundierung wurde damit überflüssig. Für den Wagen wurde die Original-Farbe der Firma Mäder Lacke AG, Zürich, verwendet, und zwar in 2-Komponenten-Qualität (Etokat). Die weissen Streifen wurden nachträglich mit Old Pullman-Farben aufgespritzt.

Aufgrund von Original-Fotos stellte das Vermessungsbüro Schenkel, Zürich, einen kompletten Abreibe-Beschriftungssatz her. Nur die gelben Tafeln «Stromgefahr» wurden im fotografischen Verfahren auf möglichst dünnes Papier kopiert, ausgeschnitten und aufgeklebt.

Zum Schluss wurde der Wagen mit Seidenglanz-lack gespritzt, mit einer Ladung Kies versehen (Styropor-Klotz) und auf die Jungfernfahrt geschickt, die Ende August 1985 auf der grossen O-Anlage des Brugger Modelleisenbahnclubs stattfand.

#### **Erhältliche Teile und weitere Informationen**

Beim gewählten Baukurs-Modell handelt es sich um ein konstruktiv schwieriges und anspruchsvolles Modell. Der Arbeitsaufwand beträgt ohne Vorbereitungszeit für die Beschaffung der Bauteile etwa 120 Stunden. Die Baukursabende konnten deshalb lediglich der Orientierung, dem Materialbezug, der Fragenbeantwortung und Diskussion dienen. Die einen oder anderen Teil-

nehmer haben aber die Baukursstunden auch für produktive Arbeiten ausgenützt. Vor allem wurden die verschiedenen Bohrungen mit Lehren und ein Teil der Lötarbeiten erledigt.

Der Aufwand lohnt sich aber auf jeden Fall: die fertigen 1:45-Modelle des Weiacher Kieswagens sind – ohne zu übertreiben – ein Prunkstück, und vor allem sind die Wagen in dieser Massstabs- und Detailtreue auf dem Markt nicht erhältlich.

Die REA bieten deshalb interessierten Spur-0-Modellbauern folgende Bauteile zu Selbstkosten zum Verkauf an:

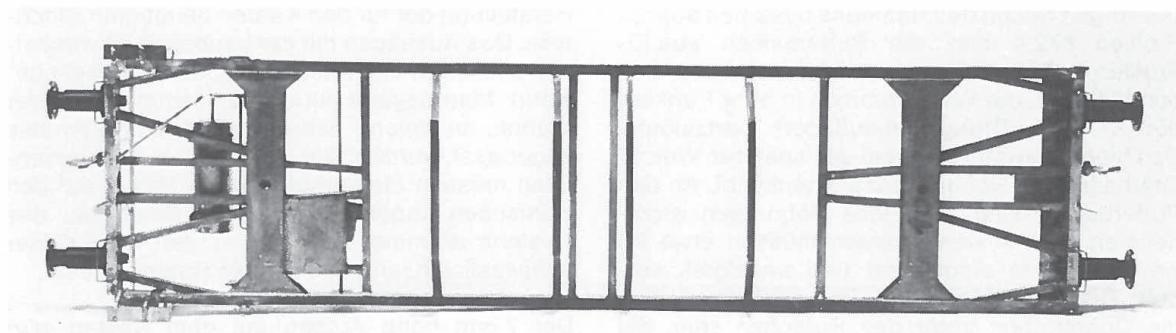
- Messingblech, 0,5 mm dick, leicht herausgeätzt, mit allen benötigten Blechteilen
- Drehgestell-Seitenblenden in Bronzeguss, Original: H. Obrist, REA
- Gussbaum mit verschiedenen Messingteilen wie Bremszylinder, Hebelsystem für Entleerung, Laternenhalter und Rüttelmotor, Original: Mitglieder REA
- Kurz gefasster Baubeschrieb mit Stücklisten und Plänen (der vorliegende Artikel kann und will nicht so ausführlich sein, dass er als Bauanleitung dient).

Die REA verschicken auf Anfrage gerne ein Informationsblatt mit genaueren Angaben. Die Auslieferung der verschiedenen Bauteile und der Bauanleitung erfolgt im Sommer 1986.

#### **Schlusswort**

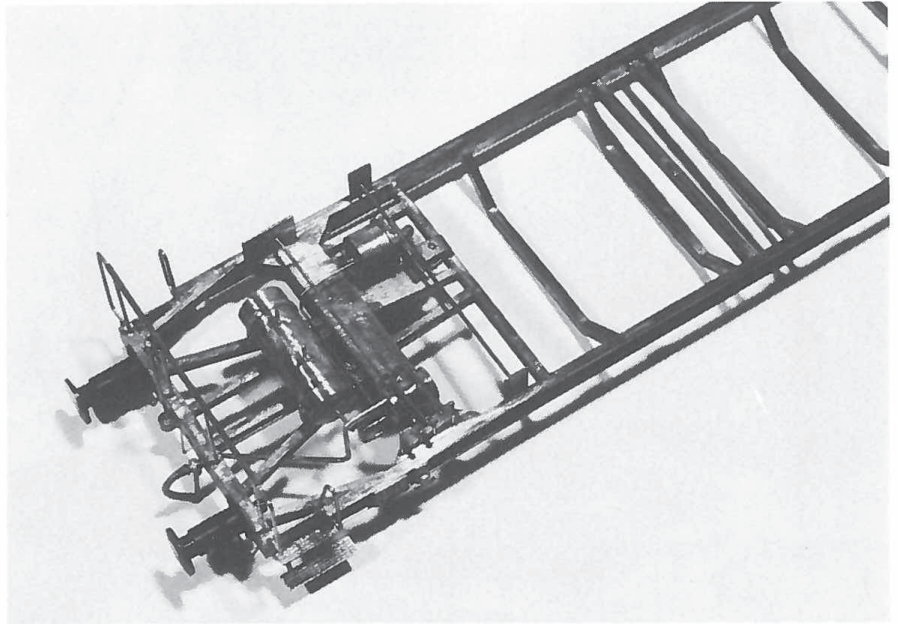
Der vierte REA-Baukurs ist noch nicht zu Ende: im Frühjahr 1986 absolvieren weitere Kieswagen die Probefahrt (ein Bauaktivmitglied wird einen ganzen Zug auf Jungfernfahrt schicken!). Trotzdem spricht man schon vom nächsten Baukurs, vor allem deshalb, weil dann ein einfacheres Modell gebaut werden soll! Man denkt bei den REA zum Beispiel an einen im Handel erhältlichen Wagen-Bausatz, der allenfalls noch mit Finish versehen werden könnte.

Adresse der REA:  
Ruggenstrasse 44, 8903 Birmensdorf.

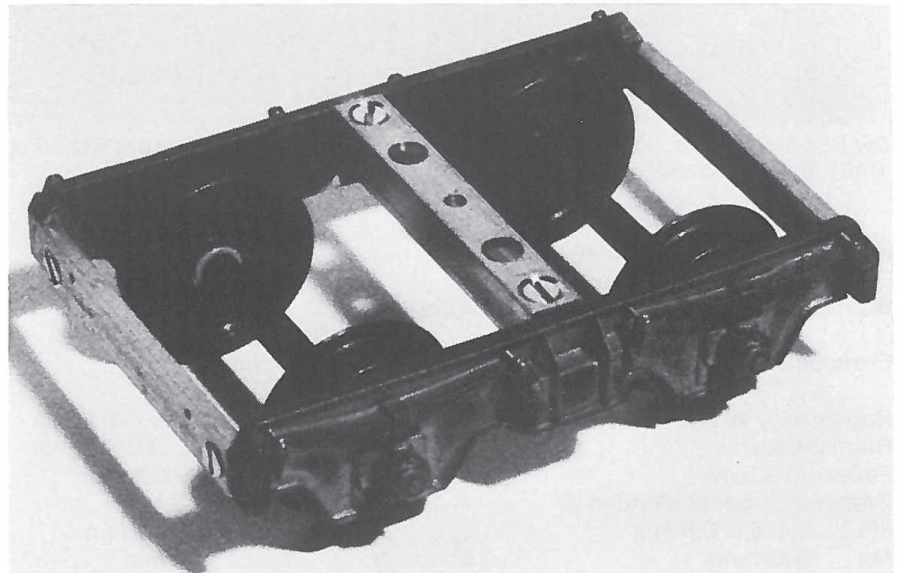


*Fahrzeug-Untergestell von unten fotografiert.*

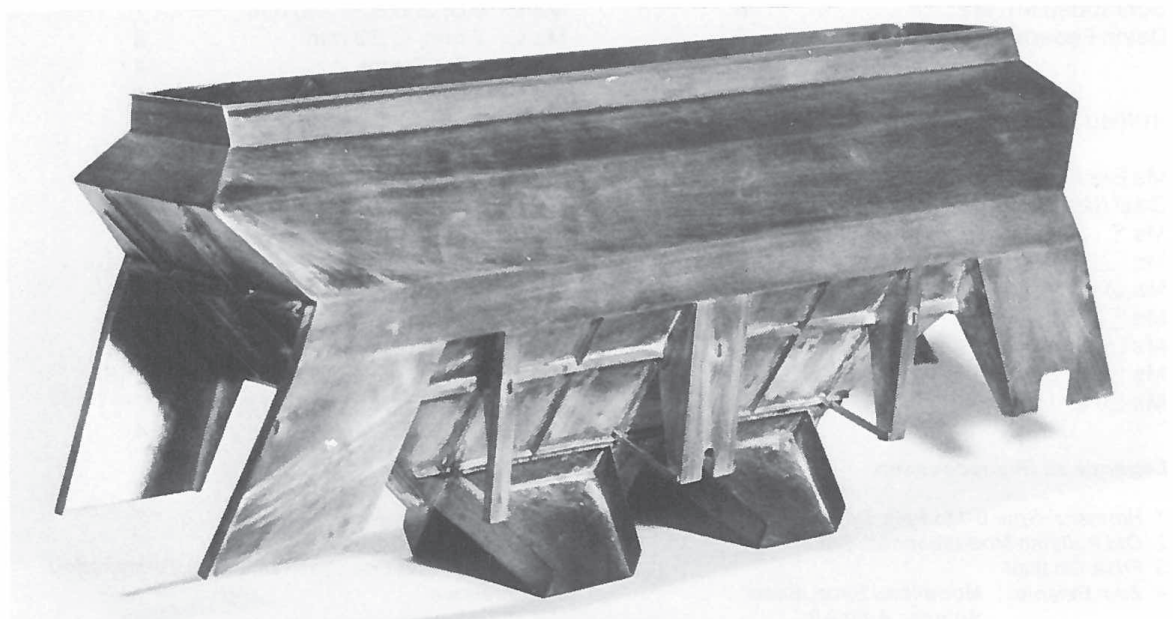
*Foto: A. Häni, REA*



*Untergestell mit  
Bremsapparaten und  
Plattformgeländer.  
Foto: A. Häni, REA*



*Drehgestell vor Montage  
des Bremsgestänges.  
Foto: A. Häni, REA*



*Fahrzeugkasten bzw. Schüttgutbehälter vor dem Aufsetzen auf das Untergestell.*

*Foto: A. Häni, REA*



Der REA-Modell-Kieszug anlässlich der Jungfernfahrt auf der 0-Anlage des BMC Brugg, gezogen von der Ae 6/6 11435 (Bausatz von Rohr, Hindelbank, zusammgebaut von G. Imfeld, BMC). Foto: P. Hofmann, Vevey

### Materialliste (ohne Massangaben)

Bauteile	Bezugsquelle	Bauteile	Bezugsquelle
<b>Drehgestell</b>		<b>Rahmen</b>	
Radsätze Ø 19 mm	1	Ms □ 2,4/6,0/0,6 mm	1
Bremsklötze	1	Ms □ 2,0/3,0/0,6 mm	1
Federn Ø 2,5 mm	3	Ms □ 1,5/0,5 mm	2
Drehgestell-Seitenblenden	7	Ms □ 6/3 mm	5
Ms □ 2,4/6,0/0,6 mm	1	Ms □ 1,5/1,5 mm	4
Ms □ 6/6/1 mm	5	Ms □ 3/3 mm	4
Ms Ø 1 mm, Ø 2 mm	5	Ms □ 4/4 mm	5
Schrauben M1, M2	6	Ms Ø 0,5, Ø 0,8, Ø 1,0 mm	1
Delrin Federtopf und Zapfen	7	Ms Ø 7 mm, Ø 10 mm	5
		Ms L 1,5/1,5 mm	4
		Ms L 1,0/1,0 mm	4
		Puffer 14 mm	1
		Modell-Kupplung	1
		oder Buco-Kupplung kurz	1
		oder Kadee-Kupplung	2
		Bremsschläuche	1
		Bremsentlüftung	7
		Laternenhalter	7
		Seilhaken	2
		Bremszylinder	7
		Holzabdeckung (Fournier)	2 (8)
		Entleerungsvorrichtung	7
		Ms-Rohr 1,0/0,5 mm	4
<b>Aufbau</b>			
Ms Blech 0,5 mm, halbhart	5		
Geätztes Blech	7		
Ms I 3,0/1,5 mm	4		
Ms □ 7,0/0,5 mm	2		
Ms Ø 0,5 mm	1		
Ms □ 1,5/0,5 mm	2		
Ms L 1,5/1,5 mm	4		
Ms L 3/2 mm	1		
Ms L 2/1 mm	2		

### Legende zu Bezugsquellen

1 Hermann-Spur 0-Modelle, Dällikon

2 Old Pullman Modellbahnen, Stäfa

3 Frisa, Gossau

4 Zum Beispiel Modellbau Shop, Basel  
Spinner, Adliswil  
Kuster, Grenchen

5 Buntmetallhandel, Zürich

6 Bosshard, Zug

7 Reppischtaler Eisenbahnamateure, Birmensdorf

8 Schreinerei