

Nach einem anstrengenden Arbeitstag an der Strecke genießen Walter Koschinski und Karl-Heinz Schliepenkötter den wohlverdienten Feierabend neben dem kleinen Schuppen. Der Klv 12 war ihnen auf der Tour wie immer ein treuer Begleiter.



Kleiner Schuppen in 0 von Die Modellbahnwerkstatt

Ein Kotten für den Klv

Mag ein Fahrzeug auch noch so unscheinbar sein, bei der frühen Bundesbahn bekam es in der Regel einen Unterstand. Anlässlich des Klv 12 von Lenz fertigt Die Modellbahnwerkstatt aus Wuppertal einen kleinen Schuppen, in dem der Winzling wohlbehütet untergebracht werden kann. Martin Knaden hat den Bausatz zusammengesetzt und erläutert, was man dabei grundsätzlich beachten sollte und was noch ergänzt werden kann.

Auf den Kanzler kommt es an!“, plakatierte eine große Volkspartei in jenen Jahren, in denen unsere kleine Geschichte spielt. Man mag zu Wahlwerbessprüchen stehen wie man will, einprägsam war der Satz allemal. In dem hier geschilderten Zusammenhang möchte ich ihn daher nur leicht abwandeln: „Auf die Kanten kommt es an!“ Denn die Lasercut-Fertigungsmethode bringt es unweigerlich mit sich, dass der gebündelte Lichtstrahl sozusagen verbrannte Erde, resp. Pappe hinterlässt. Und diese dunklen Stellen sollte man nicht sehen.

Doch der Reihe nach. Der kleine Schuppen besteht aus einem Korpus von 2 mm dicker Graupappe, einer 0,4 mm dünnen Schicht für die weißen Außenflächen und

einer ebenfalls 0,4 mm dünnen Schicht für das Ständerwerk dieses Fachwerkshuppens. Die vier Korpuswände und die beiden Dachteile sind schnell verleimt. Doch Vorsicht! Wer hier nicht hundertprozentig genau arbeitet, wird sich bei den weiteren Bauschritten ärgern.

Die übliche Methode, den Korpus bis zum Abbinden des Weißleims mit Gummibändern zusammenzuhalten, ist allerdings nicht so einfach möglich. Die Giebelseite mit dem großen Tor könnte nämlich zusammengedrückt werden. Eine zu kleine Öffnung provoziert aber nur unnötige Flüche beim Schreiner, wenn er die beiden Torflügel einpassen soll. Also fertigen wir uns zunächst einen exakt 63,7 mm langen Abstandhalter, der während

des Leimens innen zwischen die Seitenwände geklemmt wird. Ein kurzer Vergleich zwischen der hinteren und der vorderen Giebelwand – beide sollten außen 67,7 mm breit sein – bestätigt uns, dass der Korpus rechteckig ist.

Ist der Leim ausgehärtet (Die Modellbahnwerkstatt empfiehlt übrigens Bindulin) kann die weiße Kartonschicht aufgeklebt werden. Alle vier Seiten stehen um die Dicke des Kartons – also 0,4 mm – im Vergleich zum Korpus über. Zwei Seiten hätten genügt. Also leimen wir erst flächig die Stirnseiten auf, denn deren Position wird über die Laibungen von Tor und hinterer Tür genau vorgegeben.

Das überstehende Stück feilt man bei. Ich habe dazu kleine diamantbesetzte Feilen verwendet, die mit dem Karton bestens zurechtkamen. Erst wenn die Kante wirklich keine Stufe mehr zeigt (Fingernageltest!), können die Seitenwände aufgeklebt werden.

Dazu wird der Leim flott aufgefinselt und die Kartonwand unverzüglich gedrückt. Der Leim sollte insbesondere bis zu den Kanten reichen, sonst klappt hier später doch wieder ein Spalt. Sollte auch die Seitenwand einen Hauch überstehen, wird an dieser Stelle nach Abbinden des Leims ebenfalls nachgefeilt.

Bevor nun das Fachwerk aufgeklebt wird, sollte der Ziegelsockel angebracht werden. Die Ziegel sind an den Kanten verzahnt, was der Optik sehr zugute

kommt. Damit aber die Kanten der gelaserten Ziegel nicht in Dunkelgrau sichtbar sind, sollten diese Schnittflächen ganz fein geschmirgelt werden. Es genügen bereits wenige Striche mit 600er-Schleifpapier und die sichtbaren Stellen sehen wieder ziegelrot aus.

Nun kann die Fachwerkschicht aufgeklebt werden. Bei unserem Muster passte die Seitenwand bereits exakt in der Breite, dafür musste unter der Dachschräge ein 0,4 mm schmaler Streifen abgeschnitten werden – kein Problem, Abschneiden ist schließlich einfacher als Dranschneiden ...

Als Klebstoff eignet sich hier Weißleim weniger gut. Man bräuchte einfach zu lange, bis das komplette Gebälk bepinselt ist, sodass der Leim bereits in Teilen trocken ist, bevor es zum Aufkleben kommt. Wesentlich einfacher ist da die Verwendung eines ganz normalen Papierklebestiftes. Dessen Paste wird mit der vollen Fläche tupfend aufgetragen. Das geht zum einen schnell und zum anderen ist die Verarbeitungszeit ausreichend lang, sodass man beim Aufkleben nicht in Stress gerät.

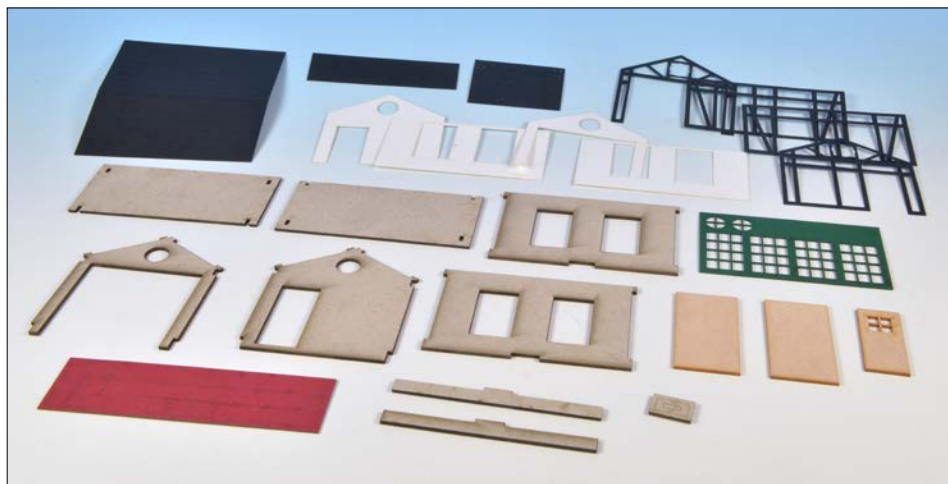
Ergänzungen

Bevor es nun mit der Montage der empfindlichen Fenster, Türen und Dachteile weitergeht, sollten wir den kleinen Schuppen seinem eigentlichen Bestimmungszweck anpassen. Es muss also ein Gleis hineinführen, dessen Höhe zu berücksichtigen ist. Denn legt man das Gleis – bestehend aus Schwellen und Schienenprofilen – einfach so in den Schuppen, passt die Höhe nicht mehr; der Klv rumpelt gegen den Querbalken.

Also wird dem Bauwerk zunächst mal ein 4 mm hohes „Betonfundament“ spendiert, dessen Oberkante mit der Oberkante der Schwellen fluchtet. Die Größe der Platte sollte etwas größer sein als die Grundfläche des Schuppens, im konkreten Fall sind es 100 x 80 mm. Die Schienenprofile im Schuppen werden später direkt auf diese Platte geklebt.

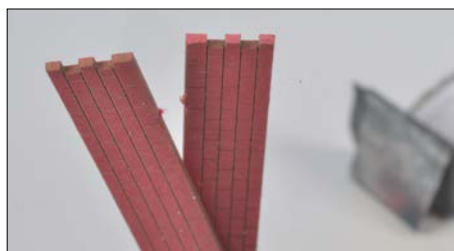
Nun muss nur noch der Fußboden angehoben werden. In solchen Schuppen ist es schließlich üblich, dass die Schienenprofile nicht zur Stolperfalle werden. Dazu werden zwei Streifen aus 1-mm-Pappe mit den Maßen 85 x 14 mm auf die seitlichen Verstärkungslaschen geklebt. Die Oberkante liegt nun leicht unter der Schienenoberkante, sodass der Klv jederzeit noch Strom bekommt.

Zwischen den Schienenprofilen sorgen zwei kurze Pappstücke für konstanten



Der Schuppenbausatz von Die Modellbahnwerkstatt umfasst etliche Teile. Nicht montiert wurde der Lüftungsaufsatz auf dem Dach und der kleine Schornstein. Im Schuppen ist schließlich gar kein Platz für einen Ofen ...

Rechts: Schon der Korpus muss mit größter Sorgfalt zusammengeklebt werden, sonst passen später die Deckschichten aus Karton nicht. Vor dem Weiterbau wird der Korpus innen weiß gespritzt – einschließlich der Fensterlaibungen!



Ein frappierender Effekt: Die gelaserten Stirnseiten des Sockels sollten ebenso wie die Oberkanten leicht angeschliffen werden, dann sind sie auch wieder ziegelrot. Mit 600er-Schmirgelpapier werden auch die Hausecken geglättet.



Das Fachwerk wird am besten mit einem Papierklebestift bearbeitet. Leichtes Auftupfen geht schnell und benetzt alle Stellen. Besonders die Hausecken sollten hier gut versorgt werden.

Links: Der Schuppen ruht auf einer 4 mm dicken Basisplatte aus Polystyrol, auf der auch die Schienenprofile verklebt sind. Pappstreifen heben den Fußboden bis fast auf Schienenoberkante an. Dünne Furnierstreifen imitieren eine kleine Grube.



Die Tore sollen Messingscharniere erhalten. Dazu werden die gegossenen Scharniere von Addie und die geätzten Torbänder von Real-Modell kombiniert. An die Bänder werden kurze Messingdrähte gelötet. Holzprofile von Northeastern bilden die Verstärkungsstreben auf der Rückseite.



Die Tore sind verstärkt, gebeizt und mit Scharnieren versehen. Für leichtgängiges Schließen sind die Kanten noch ganz leicht befeilt. Eine Türklinke hilft beim Öffnen. Fotos: MK

Kurz + knapp

- Kleiner Fachwerkschuppen für Klv in 0
Art.-Nr. 1155, € 19,90
Die Modellbahnwerkstatt
- Torscharniere aus Messingguss
Art.-Nr. AD20500, € 6,90
Addie-Modell
- Torscharniere aus geätztem Messing
Art.-Nr. Z 395, € 5,90
Real-Modell
- Holzprofile 1,8 x 0,7 mm
Art.-Nr. 3013, € 4,90
Northeastern, z.B. bei Hobby-Ecke
Schumacher
- erhältlich direkt bzw. im Fachhandel

Endlich hat der Klv ein eigenes Zuhause. Aber wie meistert er den rechtwinkligen Gleiszugang?



Abstand. In der Mitte habe ich noch ein paar Furnierstreifen eingeklebt, die den Eindruck erwecken, als habe der Schuppen eine kleine Grube. Die Streifen sind dunkel gebeizt, schwarze Lackfarbe imitiert einen Ölfleck. Wer hat da beim Ölwechsel wieder nicht aufgepasst?!?

Nun geht es an die Montage der Tore. Der Hersteller hat aus Kostengründen darauf verzichtet, Scharniere beizulegen, denn es ist tatsächlich günstiger, der Bastler beschafft sich Scharniere direkt beim Zubehöranbieter. Hier sind es die messinggegossenen Torscharniere von Addie, deren Torbänder allerdings viel zu kurz sind. Lange Torbänder hat hingegen das Ätzblech von Real-Modell, bei dem man jedoch die Scharniere selbst erstellen muss. Also warum nicht beide Produkte kombinieren? An die Bänder werden stumpf kurze Stücke von 0,4 mm Draht gelötet, dann passt das.

Als Halt für die Torbänder und zur Stabilisierung der Tore müssen innen nun noch Streben in Z-Form montiert werden. Hier waren Holzprofile von Northeastern das Mittel der Wahl. Beim Aufleimen muss beachtet werden, dass die Diagonalstrebe bei Holztüren auf Druck belastet wird, sie muss also auf das untere Scharnier zulaufen. Abschließende Arbeit ist das Einbringen einer etwa 4 mm hohen Aussparung in die Torflügel, denn die Schienenprofile wären sonst im Weg.

Nun können Tore und Tür gebeizt werden. Zum Trocknen habe ich sie sicherheitshalber zwischen dicke Stapel Papier gelegt. Freundlicherweise haben sich die Bauteile nicht krummgezogen. Anschließend konnten die Scharnierbänder aufgeklebt werden. Dies sollte im eingesetzten Zustand passieren, sonst passen später die Zapfen nicht zur Position der Scharnierhalter. Aus einem kleinen Messingstreifen und etwas Messingdraht wird nun noch eine Türklinke mit Beschlag gebastelt. Die Türklinke kann ruhig etwas größer sein, damit man das Tor mit dem Fingernagel öffnen kann.

Sind alle Justierarbeiten erledigt, werden als Letztes Glasfolien und Fenster eingesetzt. Dann folgt das Dach mit den empfindlichen Überständen und der Schuppen kann an seinen Bestimmungsort gestellt werden.

Doch wie kommt nun der Klv 12 in den Schuppen? Das Gleis liegt schließlich wie üblich bei solchen Draisinen im 90°-Winkel zum durchgehenden Hauptgleis. Dies hinzukriegen ist digitaltechnisch ein wenig trickreich und erfordert Schaltungskniffe, die ich gern in DiMo 4|2022 verraten werde.

MK 