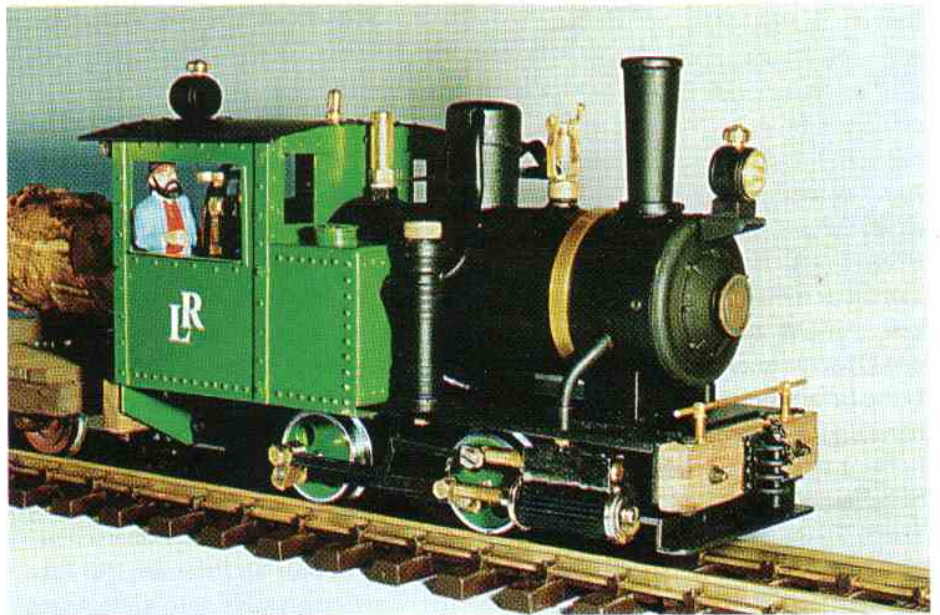


Selbst gebaut: Logging-Disconnects

wie sie bei der
Madera Sugar Pine Lumber
Co. in Kalifornien im Einsatz
waren

Bei den Holzfällerbahnen in Nordamerika und in Kanada war riesige Vielfalt von meist schmalspurigen (3 Ft.) Fahrzeugen im Einsatz. Bei den Lokomotiven waren es vor allem die berühmten Drehgestell-Loks der Typen Shay, Heisler und Climax, die auch auf provisorisch d.h. schlecht verlegten Geleisen und engen Kurvenradien klaglos funktionierten, aber auch „normale“ 2- und 3-Kuppler, z.B. von Baldwin oder von Porter, letztere mit Sattel- oder Seitentanks. In Kanada konnte man auch Loks aus englischer Produktion, z.B. von Fowler oder von Ken Stuart antreffen, wie sie auch im Mutterland des Commonwealth, bei Industrie- und Feldbahnen im Einsatz waren.

Beim Wagenmaterial war die Vielfalt noch grösser, bedingt dadurch, dass viele Fahrzeuge in eigenen Werkstätten gebaut und dadurch oft auf individuelle Anforderungen und Gegebenheiten abgestimmt wurden. Zwar gab es eine Anzahl industrieller Anbieter von Logging-Disconnects oder von Skele-

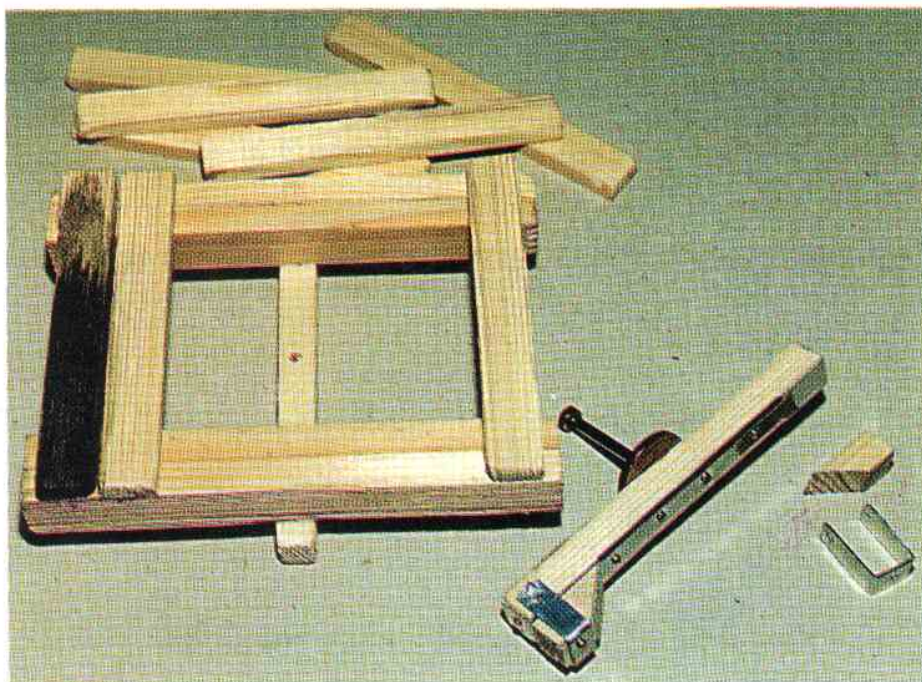


Simplex für die Waldbahn

ton Log-Cars, die aber immer auch auf Kundenwünsche eingingen, so dass man z.B. nach einem Einheits-Holztransportwagen vergeblich suchen wird. Im rauen Betrieb ging auch mal etwas zu Bruch und da man nicht auf Ersatz aus einer oft sehr fernen Fabrik warten konnte, wurde aus brauchbaren Teilen und dem allgegenwärtigen Werkstoff Holz halt ein neues Fahrzeug gebaut.

Die hier als Bastelanregung für Spur IIIm vorgestellten Logging-Disconnects waren in dieser Form bei der kalifornischen Madera Sugar Pine Lumber Co. im Einsatz. Zum Teil hatte sie ein „Deck“ wie ich sie gebaut habe, aber es gab auch solche, die einfach aus einem offenen Rahmen bestanden.

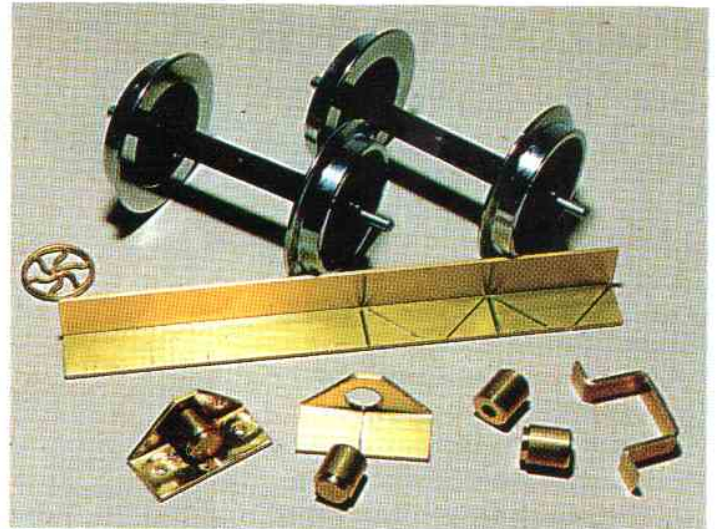
Der Rahmen besteht aus möglichst feinmaserigen Fichtenleisten 9x12 mm. Ich bearbeite alle Holzteile mit einer, in die Ständerbohrmaschine eingespannten harten Stahlbürste. Dabei kommt die Maserung gut zur Geltung und es entsteht ein verwittertes, „gebrauchtes“ Aussehen. Mit möglichst verschmutztem Nitro-Verdünner bemalt, sieht das Ganze wirklichkeitsgetreu aus. Bei den Längsträgern je 2 davon mit kaltwasserfestem Leim verleimen. Dann die Verbindungen mit Nägeln, denen die Köpfe viereckig gefeilt wurden (sieht besser aus) versehen. Nagellöcher vorbohren, damit das Holz nicht spaltet. Für den Querbalken unten eine 9 x 9 x 100 mm und für den Auflagebalken für die Stämme eine 9 x 9 x 95 mm-Leiste nehmen. Aus der gleichen Leiste werden auch die Keile angefertigt, die mit Blechstreifen (aus einer Konservendose geschnitten) befestigt werden. Zum Schluss wird die Holzkonstruktion mit einem wasserfesten



Die Holz-Bauteile

Mattlack gespritzt.

Das Fahrwerk kann man mit LGB-Achsen bestücken. Dabei muss unten am „Deck“ über jedem Rad eine kleine Nut geschnitten werden, damit die Spurkränze Platz haben. Der Achsstand beträgt 55 mm. Die Achslagerhalter aus 12 x 12 x 1 mm Messingwinkel sägen und eine 7,5 mm Bohrung anbringen. Ebenso zwei 2 mm-Löcher für die Befestigungsschrauben bohren. Die Achslager bestehen aus Me Rundmaterial Ø 8 mm. Im Zentrum Sacklöcher für die Aufnahme der Achsen bohren (Dimension richtet sich nach den verwendeten Achsen). Darauf achten, dass max. 1 mm Seitenspiel entsteht. Mit der Rundfeile die 7,5 mm Bohrung vorsichtig ausweiten, damit man die Achslager einpressen kann (mit dem Schraubstock geht's ganz leicht). Dazu die Kante der Achslager leicht anschrägen.



Messingteile und Achsen



Kupplungen

Anschliessend Achslager und Achslagerhalter weich verlöten.

Als **Kupplung** verwende ich die Kadee-Kupplung für Spur 1 (sieht besser aus als die für LGB). Kadee-Kupplung jedoch nur an einem Ende anbringen, da die Disconnects als Paar laufen und unter sich mit einer sogenannten Link-and-Pin-Kupplung verbunden werden, damit bei langen Stämmen ein entsprechend längeres Kupplungseisen verwendet werden kann. Diese Link-and-Pin-Kupplung kann man von Ozark-Miniature beim Fachhändler kaufen oder wie ich, aus einem Rest Ms-Blech und einem ca. 10 mm langen Ms-Rohrstück aussen 10 innen 8 mm, das man etwas flach drückt, selber machen. Die Montage erfolgt auf einer flachen Unterlage. Die verleimten Seitenwangen mit den Zwischenstreben verbinden. Bei einer derselben die Aussparung für die Kadee-Kupplung nicht vergessen. (Hier gibt es für die verwendete Spur 1 -Kupplung übrigens

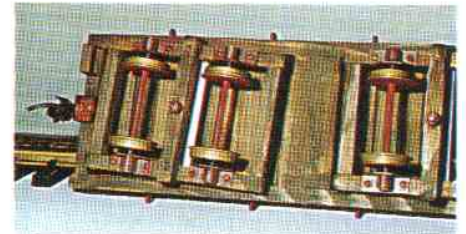


Detail Kettenstrammer

eine mit nur 10 mm Einbautiefe). Dann die Deckbretter aufkleben und mit kleinen Nägeln, 2 Stück pro Brett annageln. Das hat nichts mit Festigkeit zu tun, sondern dient dem guten Aussehen; Querbalken unten ankleben. Durch Querbalken und Deck zentrisch von unten ein 3 mm Loch bohren. Aus 3 mm Ms oder Niro-Draht einen 40 mm langen Bolzen anfertigen und an einem Ende ein ca. 5 mm langes M3 Gewinde schneiden. Dann den Bolzen mit dem gewindelosen Ende (Kante anschrägen) in den Auflagelgebalken für die Stämme, der ebenfalls eine zentrische, 6 mm tiefe Bohrung erhalten hat, mit einem Tropfen Sekundenkleber einkleben. Unter Zwischenlage einer Unterscheibe von oben in die Zentrumsbohrung einschieben und unten mit einer M3-Mutter sichern. Der Auflagebalken sollte sich leicht drehen lassen, damit das Fahrgestell unter der Last in den Kurven wie ein



Caboose



Flatcar, Teilansicht von unten

Drehgestell funktioniert. Bindekette mit Kettenstrammer anbringen, sowie Bremsrad und Bremsklötze (pro Paar ist nur ein Disconnect gebremst) anbringen. Am gebremsten Disconnect Bremsertritt und Haltestange montieren.

Caboose und Flatcar sind „Spätfolgen“ - oder was man auf der Basis der Disconnects auch noch machen kann. Die Fahrzeuge haben den Look, in den eigenen Werkstätten „zusammengezimmert“ worden zu sein - roh aber zweckmässig. Beim Flatcar wurden die Räder aus Messing gedreht - Ø 26 mm (Lauffläche) - damit der Wagen nicht zu hochbeinig wirkt. (Bericht/Fotos: Otto Hadorn)



fertiger Wagen