



Das österreichische Onlinemagazin für die 45 mm Spur

In dieser Ausgabe:

Vorwort	1
Die Geschichte der 15 Zoll Bahnen	2
Was ist Gn15?	4
Warum Gn15?	5
Meine Gn15 Anlage	8
Jenbach HW20 in Gn15	10
Gn15 Draisine aus Karton	11
Der Urahn aller Gn15 Modelle	15
Konstruktion von Gn15 Rollmaterial	16
Wagon de Merde für Gn15	18

Vorwort

Wie schon seit Ausgabe 13 des G-Spur.at Magazines zu erahnen war, beschäftige ich mich nun stark mit Feld-, Werks- und Industriebahnen mit der Vorbildspurweite 15 Zoll (~381mm) - im Modell bekannt als Gn15.

Also Modelle im Maßstab 1:22,5 auf der Modellspurweite von 16mm (H0-Gleise).

Hin und wieder gibt es im deutschsprachigen Raum Diskussionen zur Bezeichnung.

Ob nun IIp (wobei das p für Parkbahn steht), oder IIn15, oder eher doch Gn15 (diese Bezeichnung ist wenigstens international bekannt), ist meines Erachtens Nebensache – Hauptsache ist, es macht Spaß und man hat Freude am Hobby!

Wer sich nun mit Gn15 beschäftigt, wird sehr schnell drauf kommen, das dies eine Spurweite für Selbstbauer ist.

Man kann zwar auf eine breite Basis (H0 Antriebe, Gleise, div. Bausätze etc.) zugreifen, aber es gibt im Grunde nichts fertig!

In dieser Gn15 Spezial Ausgabe des G-Spur.at Online-Magazines möchte ich einerseits die Idee Gn15 und die Geschichte der 15 Zoll Bahnen näher beleuchten, andererseits zeige ich anhand meiner Anlage den

Werdegang diverser Fahrzeuge und eben der Anlage selbst. Da diese zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Ausgabe nicht fertig war, drohe ich eine Fortsetzung an ;-)

Besonders freut es mich, dass sich auch andere Gn15-Bahner bereit erklärt haben, Beiträge für diese Ausgabe zu spenden.

So wird die Gn15 Spezial Ausgabe keine One-Man-Show :-)

Ich hoffe also, dass ich sowohl alte Hasen der Gn15-Szene, als auch Neueinsteiger begeistern kann und wünsche ihnen somit viel Spaß beim Lesen!



Oliver Zoffi

Die Geschichte der 15 Zoll Bahnen

Es gibt viele Spurweiten – diese werden normalerweise mit dem Gleisabstand zwischen den Schienen gemessen. Als Regelspur kennen wir Gleise mit 1440mm Spurweite. Aus Kostengründen wurden nun schmalspurige Bahnen gebaut. Schmalspurbahnen mit 1000mm (Meterspur) und 760mm (Bosinische Spur) sind hier am Bekanntesten. Man kann den Abstand des Gleises nun nicht beliebig verringern, denn dadurch verringert sich auch die Stabilität der Fahrzeuge.

Der nachfolgende Text ist eine Übersetzung aus dem Englischen—daher ist er etwas „britisch gefärbt“ ...

Im Jahr 1874 begann der Englische Landherr Sir Arthur Percival Heywood das Experiment, wie weit man die Spurweite verringern kann, um noch stabil und praktisch nutzbar Betrieb darauf zu machen. Sir Arthur stammte von einer wohlhabenden Familie ab. Sein Vater hatte den Stolz, dass seine Söhne nicht arbeiten sollten. Dies hieß aber, obgleich Sir Arthur, der im Maschinenbauwesen in Cambridge graduierte, seine Experimente nur zu Hause durchführen konnte.

Sir Arthur suchte nach der minimalen Spurweite, die benutzt werden konnte, um den Notwendigkeiten eines landwirtschaftlichen Betriebes zu entsprechen, oder (in Kriegzeiten) Truppen zur Verfügung gestellt werden konnten. Er fand als kleinste praktisch nutzbare Spurweite jene mit 15 Zoll (381mm) .

Die erste Lokomotive die Sir Arthur Heywood entwarf und baute war eine 0-4-0 Dampflokomotive. Sie erhielt den Namen Effie.



Sir Arthur Heywood mit seiner ersten 15Zoll Dampflokomotive „Effie“

1874 begann er mit dem Bau einer Strecke auf seinem Landsitz Duffield Bank, Derbyshire und Ende 1875 ging die erste Lokomotive auf dieser Strecke in Betrieb. Doch schon bald entwickelte er eine leistungsfähigere Lokomotive 0-6-0, an der in weiterer Folge 5 Jahre gebaut wurde. Diese neue Radial-Tank-Lokomotive war in der Lage engste Radien und Steigungen bis 1:10 zu befahren. Die Inbetriebnahme war dann 1881.

Die einzige Gelegenheit seine Ideen außerhalb seines Landsitzes in die Praxis umzusetzen war, als der Herzog von Westminster ihn 1895 beauftragte, eine Zubringerbahn bei Eaton Hall in Cheshire zu konstruieren.

Die meisten danach folgenden 15-Zoll-Bahnen wurden für den Passagiertransport in Vergnügungsparks errichtet. Die Eaton Hall Linie jedoch, sollte Kohle, Bauholz und Ziegelsteine transportieren. Die Ravensglass & Eskdale Linie in Cumbria z.B. transportierte jahrelang tausenden Tonnen Granit!

Die Geschichte der 15 Zoll Bahnen

Die sehr ähnliche Spurweite von 40cm wurde in vielen industriellen Gebieten einschließlich Martin Earle's Zementwerk (<http://www.perrygrove.co.uk/Helpwanted.html>) nahe Rochester genutzt, auf der in den Anfangszeiten die Lokomotiven Ella und Muriel von Sir Arthur Heywood bis 1921 ihren Dienst versahen ehe sie von der leistungsfähigen River-Esk einer 1-8-1 (1'D`1') Lokomotive, entwickelt und gebaut von Greenly, abgelöst wurden.

Zusätzlich zur ernstesten Entwicklungsarbeit gab es auch experimentelle Eisenbahnfahrzeuge. Es war Geld und Zeit vorhanden, um viele wundervolle Kreationen herzubringen.

So gab es z.B. einen Speisewagen in dem 8 Personen Essen konnten, oder einen Schlafwagen, in dem die Kinder der Familie von Sir Atrhur und ihre Gäste ruhen konnten, während der Zug durch die Nacht fuhr, in den Tunnels piff und durch die Stationen donnerte.

Sir Arthur starb 1916 und seine Familie hat Duffield Bank bald danach verlassen. Das Gleis an Eaton Hall erlitt Verwüstungen während des Altmetallhandels im zweiten Weltkrieg und wurde bald danach abgebaut. Der Familiensitz an der Taube Leys

wurde 1948 verkauft.

Am Festland baute die Firma Krauss & Co in München 1887 die erste "Liliput"-Lokomotive für den Sultan von Marokko. Eine extrem einfache und leichte Maschine mit ca. 5PS und knapp über einer Tonne Gesamtgewicht.

Am europäischen Festland sind heute 15Zoll Bahnen als „Liliput- oder Parkbahnen“ bekannt.



In **Wien/Österreich** (Prater und Donaupark) ist die Liliputbahn (siehe: <http://members.aon.at/liliputbahn/>, <http://www.liliputbahn.com/>) eine Vertreterin der 15 Zoll Eisenbahnen.

Die erste Liliputbahn verkehrte in **Deutschland** anlässlich der Verkehrsausstellung in München 1925. Die bekanntesten

„Liliputbahnen“ sind die **Dresdner Parkbahn** (siehe <http://www.parkeisenbahn-dresden.de/>, <http://www.parkeisenbahn-online.de/>), die **Parkbahn Chemnitz** (siehe: [\[www.parkeisenbahn-chemnitz.de/web/\]\(http://www.parkeisenbahn-chemnitz.de/web/\)\) und die **Parkeisenbahn Leipzig** \(siehe: <http://www.parkeisenbahn-leipzig.de/>, <http://www.parkeisenbahn-auensee-leipzig.de/>\).](http://</p>
</div>
<div data-bbox=)

Weiters findet sich noch die **Cottbuser Parkbahn** (siehe <http://www.parkeisenbahnverein.de/>) und die **Killesbergbahn** (siehe: <http://www.killesberg-kleinbahn.de/>) mit einer Spurweite von 15Zoll

Bitte um Nachsicht, sollte ich bei meiner Aufzählung eine Parkbahn übersehen, oder vergessen haben.

Quellen:

<http://www.heywood-collection.org/>

<http://www.dself.dsl.pipex.com/MUSEUM/LOCOLOCO/heywood/heywood.htm>

<http://www.gartenbahn.at/parkbahnen/index.html>

Was ist Gn15?

Gn15 ist die internationale Bezeichnung für eine Schmalspurbahn im Maßstab 1:22,5 (G) der Originalspurweite 15" (15"=381mm). Die Spurweite 15" kommt ursprünglich aus England – siehe dazu auch den Beitrag „Geschichte der 15 Zoll Bahn“. Setzt man die Spurweite 15" ins Modell um, beträgt die Spurweite 16,9mm, also wie geschaffen, um Fahrwerke und Gleismaterial aus dem H0 Bereich 16,5mm einzusetzen.

Gn15 scheint sich in der letzten Zeit immer größerer Beliebtheit zu erfreuen – nicht nur in England, wo in dieser Baugröße im Modell schon seit längerem gebaut wird – siehe dazu auch www.gn15.info

Auch im deutschen Sprachraum findet man immer häufiger Anlagen mit dieser Spurweite – z.B. :

<http://www.frankenmodell.de/gn15.html>

<http://www.dibero.de/gn15.htm>

<http://www.zoffi.net/MOBAZI/GN15/index.htm>

Natürlich finde man weit mehr im englischen Sprachraum:

<http://hometown.aol.com/Gn15modeler/index.html>

<http://www.canit.se/~griffon/modrail/gn15/>

<http://home.earthlink.net/~ggage/id8.html>

Firmen, die Bausätze dazu anbieten sind:

<http://www.bretzler.eu>

<http://www.pepper7.co.uk/>

Um hier nur einige Links zu nennen.

Für die Modellumsetzung wird man meist vergeblich nach korrekten Vorbildern suchen. Findet man doch heute 15 Zoll Bahnen fast nur noch in Vergnügungsparks.

Das stört aber die Gn15-Community in keiner Weise. So wird häufig ein geeignetes Umfeld, wie z.B. ein Bauernhof, ein Bergwerk, ein Sägewerk oder sonstiges Industriegelände gesucht, in der eine entsprechende Werkbahn sinnvoll eingesetzt werden könnte, um dies dann im Modell umzusetzen. Oder man sucht sich gleich eine andere Schmalspurige Wald-, Feld-, Bergwerks- oder Industriebahn aus, die anstelle mit 500 – 760mm auch mit 381mm (15Zoll) fahren könnte.

Die Fahrzeuge werden sowieso meist von solchen Vorbildern abgeleitet – auch wenn es sie nie in dieser Spurweite gegeben hat, viele wurden von 500mm bis Regelspur eingesetzt. Wobei der Hersteller die Form grundsätzlich beibehält, nur die Länge und Breite entsprechend anpasste. Ein gutes Beispiel dafür ist das „Jenbacher Pony“.

Dieser Umstand erleichtert meines Erachtens die Umsetzung ins Modell enorm! Nietenzähler und sonstige Vorbildfetischisten haben keine Chance zu meckern – ja, diese Modelle hat es meist so nie gegeben, aber es hätte sie genau so geben können ...

Mit anderen Worten, die Gn15-Community orientiert sich sehr wohl am Vorbild, oft aber frei nach dem Motto, „was wäre wenn“.

Für den reiferen Modellbahner ist diese Spurweite meines Erachtens ideal! Einerseits lässt sich auch auf kleinstem Raum eine betriebsfähige Anlage bauen, andererseits ist der Maßstab augenfreundlich und auch für „Grobmotoriker“ wunderbar geeignet.

Die Modelle haben durchwegs ein sehr günstiges Preis/Leistungsverhältnis. Eine Gn15 Werksbahn ist zudem auch eine ideale Ergänzung zu einer bestehenden Gartenbahn.

Also alles nur positive Punkte. Der einzige Wermutstropfen, man muss sich so ziemlich alles selber bauen. Es gibt aber mehr als genug Bausätze, die meist einfachst zusammengebaut werden können – das sollte auch jemand mit lauter Daumen an den Händen schaffen.

Warum Gn15?

Wie im Beitrag „Was ist Gn15?“ schon kurz umrissen, macht - für mich wenigstens - den Reiz von Gn15 aus, hier kaum existierende Vorbilder auf 15Zoll zu haben. Daher sind bei einer Modellumsetzung der Phantasie keine Grenzen gesetzt.

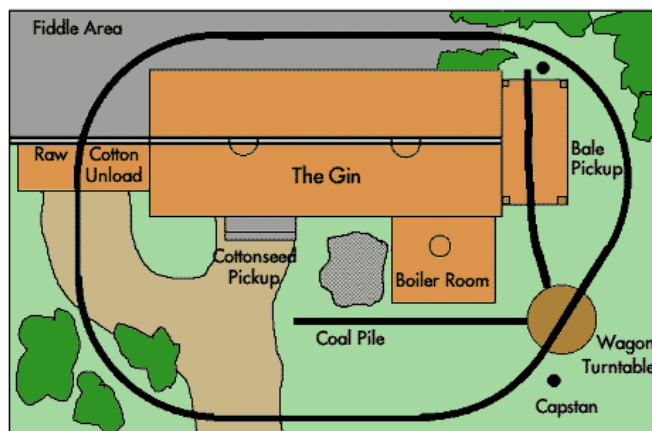
Natürlich orientiere ich mich wegen des Aussehens und diverser Details bei der Modellumsetzung an realen Vorbildern diverser Wald-, Feld- und Werksbahnen. Bei den Proportionen der Fahrzeuge muss ich mich aber einerseits an bestehende Gn15 Modelle halten, andererseits sind auch Maße von diverserem Zubehör, wie z.B. Figuren, Autos, Ladegut etc. zu beachten.

Ich plane und konstruiere also Fahrzeuge, Gebäude usw. so, als würde ich z.B. für einen (fiktiven) Betrieb eine Werksbahn in 15Zoll Spur bauen. Die Fahrzeuge müssen praktisch nutzbar und Betriebsabläufe sinnvoll sein – es sei denn, es wäre eine Nachbildung einer Parkbahn, die zu Vergnügungszwecken Passagiere im Kreis fährt ... (aber auch das hat letztendlich Sinn ;-)

Wie man erkennen kann, bringt dies ein ungeahntes Maß an Kreativität. Keine eventuellen „Vorbildzwänge“ (denen man sich ja ohnehin selbst unterwirft) – einfach bauen, wie es einem Spaß macht.

Das alles könnte man aber auch in anderen Baugrößen realisieren – weshalb nun ausge-rechnet Gn15?

Einfach, weil Gn15 aufgrund der verwendeten Modellspurweite von 16,5mm (=H0) und der äußerst kurzen Achsstände der meisten Fahrzeuge, extrem kleine Radien durchfahren kann. Womit also für einen einigermaßen vernünftigen Betriebsablauf kleinste Grundflächen genügen – es gibt sogenannte „Microlayouts“, die auf der Fläche eines großen Pizzakartons Betrieb machen (dennoch darf man nicht vergessen, dass das Zubehör und Umfeld wie Gebäude, Autos etc. immer noch 1:22,5 sind)!



Carl Arendt 10/02

Bott's Cotton Gin Tram

Dedicated, with appreciation, to E. L. Moore

Gn15 - 32"x18" • On30 - 22"x12"
HOn30 - 16"x9"

Der gezeigte Gleisplan benötigt in Gn15 97x56cm.

Mehr darüber finden Sie unter: <http://www.flickr.com/photos/gn15/>

Es geht aber noch etwas kleiner (50x35cm):

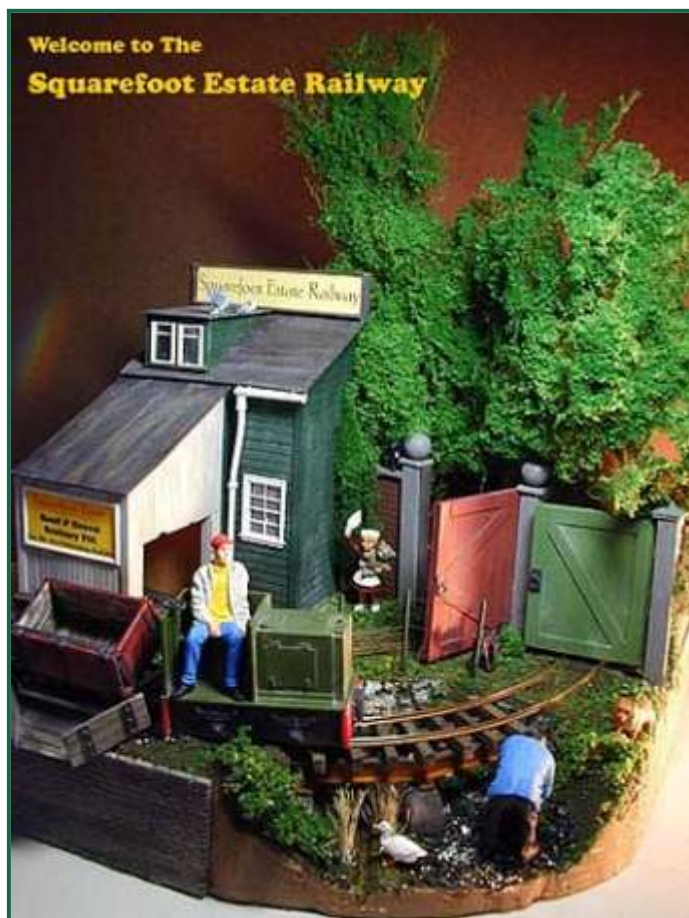


Mehr darüber finden Sie unter: <http://carendt.us/scrapbook/page62a/>

Immer noch zu groß? Die Anlage auf der nächsten Seite hat eine Grundfläche von 28x35cm und ermöglicht vorbildgerechte Betriebsabläufe—**Das Alles ist bitte im Maßstab 1:22,5 !**

Mehr zu dieser Anlage finden Sie unter: <http://carendt.us/squarefoot/>

Warum Gn15?



Noch mehr über derartige Kleinanlagen finden Sie auf Carl Arendt Micro Layouts Webseite <http://carendt.us/microlans/index.html>

Wie schon öfter erwähnt, ist der Maßstab „augenfreundlich“. Modelle können auch von

„Grobmotorikern“ mit einfachsten Werkzeugen am Küchentisch gebaut werden.

Die Fahrzeuge stammen auf der ganzen Welt immer von den gleichen Herstellern. Es gibt keine „Hoheitskennzeichen“. Eine entsprechende Werksbahn kann sowohl in der USA, als auch in Deutschland, Österreich, Schweiz, England, Schweden, Italien, Türkei usw. glaubhaft existieren. Es wird sich u.U. nur in Details beim Zubehör, oder Beschriftung der Unterschiede zeigen.

Eine Gn15 Anlage erlaubt es auch das eine oder andere „normale“ Schmalspurfahrzeug daneben oder auf Mehrschienengleisen einzusetzen - sozusagen auf einem „Zubringergleis“ Mit Gn15 habe ich auch außerhalb der Gartenbahnsaison eine betriebsfähige Anlage und die Fahrzeuge sind bedingt Freilandtauglich (je nach verwendeten Materialien).

Apropos Materialien:

Es muss nicht immer Kunststoff sein!

Viele Gn15 Anlagenbauer verwenden die unterschiedlichsten Materialien - sehr häufig wird Karton benutzt. Eine sehr gute Adresse ist <http://www.gn15.info/>. Sie ist sozusagen ein Quell unerschöpflicher Kreativität und ungewöhnlicher Modelle.

Man kann teilweise nur mit offenem Mund staunen, was einige begnadete Bastler aus Papier und Pappe zaubern.

Mit klassischen Materialien wie Sperrholz und Balsaholz lassen sich natürlich einfach und günstig schöne Modelle bauen, die zudem noch bedingt freilandtauglich sind.

D.h., wenn man die Modelle nur zum Betrieb ins Freie stellt – sie können durchaus auch nass werden, nur eben nicht ständig Wind und Wetter ausgesetzt sein – und sonst geschützt deponiert, ist der Einsatz im Garten kein Problem.

Es mag nun sein, dass der Eine oder Andere die Nase rümpft und meint, seine Modelle müssen Jahrein, Jahraus Wind und Wetter trotzen. Ehrlich gesagt, es ist nicht so sehr Sonne und Regen, die mir Sorgen bereiten. Es sind andere Widrigkeiten, vor denen ich meine Modelle schützen möchte.

Da sind einmal Herbststürme, Hagelschauer und auch Vögel, die mit ihren Ausscheidungen den Lack aufbrennen und dann Feuchtigkeit ungehindert ins Innere des Modell dringen kann (Holz quillt auf und sprengt div. Klebestellen, das Modell ist u.U. irreparabel zerstört), oder Krähen, die im Herbst Nüsse aus Nachbars Nussbaum auf meine Dächer fallen lassen ...

Warum Gn15?

Nein, danke, ich habe zu viel Zeit und Geld in meine Modelle investiert, als dass ich sie dann mutwillig durch solche Umwelteinflüsse zerstören lasse.

Wenn ein Modell das ganze Jahr im Freien verbringen soll/muss, wird es aus Kunststoff gefertigt und an empfindlichen Stellen zusätzlich zum Kleben noch verschraubt.

Div. POLA-Bausätze, die ich innen mit Metallwinkeln und Heißkleber, bzw. Silikon verstärkt habe, trotzen jetzt schon 5 Jahre allen Witterungsbedingungen und haben schon mehrfach Hagelschauern stand gehalten. Meinen Güterschuppen aus Holz mit echten Tondachziegel stelle ich jedenfalls im Gartenschuppen geschützt unter.

Während des Betriebs – auch über Nacht und auch wenn es regnet, steht dieser jedoch im Freien – das hält er problemlos aus ... eben „bedingt freilandtauglich“.

Bei Gn15 wird dies aber ziemlich sicher keine Rolle spielen, wird so eine Anlage ja zu 99% für den Indoorbetrieb gebaut. Daher sind hier Materialien wie Holz, Pappe und Papier kein Problem - im Gegenteil! Sie sind günstiger und meist auch einfacher zu verarbeiten. Wenn man sich z.B. ansieht wie feine Details in Holz möglich sind, wo bei Kunststoff aufgrund von Verformung durch die Hitze des Lasers beim Schneiden / Gravieren schon lange Schluss

ist, kann man nur staunen. Allerdings kein Vorteil ohne Nachteil. Beim Verschrauben kann Holz leicht gesprengt werden. Das gibt es bei Kunststoff nicht. Dafür ist Acryl schwerer verklebbar.

Wer sich näher mit Papierbausätzen beschäftigen will, wird unter <http://www.kartonmodellforum.de/forum/> sicher einige tolle Anregungen finden.

Karton / Papier kann übrigens mit Lack, Kunstharz, oder einfach nur mit Superkleber stabilere und wetterfest gemacht werden.



Hier ein Waggon, der nicht vermuten lässt, dass vieles (Aufbauten, Eckprofile ..) aus Papier erstellt ist:

Der Erbauer des Waggons, Rudolf Bode, fertigte diesen übrigens in Mischbauweise.

Mehr darüber ist im [Schmalspurtreff Forum](#) im Thread „Steuerwagen für meine Chicorèebahn Gn15“, oder unter <http://www.buntbahn.de> zu erfahren.

Und wer es jetzt gerne einmal ausprobieren möchte – ein Gn15 Modelle aus Karton zu basteln, kann unter: <http://zoffi.net/MOBAZI/GN15/lok2V2.pdf> eine druckfertige Datei laden. Ich empfehle wenigsten 120g Papier, das sollten die meisten Drucker problemlos können.

Eine Bauanleitung dazu finden Sie unter: http://zoffi.net/MOBAZI/GN15/GN15_Diesellok_aus_Karton.pdf

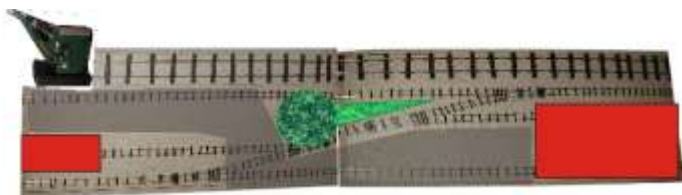
Text (-OZ-)

Meine Gn15 Anlage

Ein Plan aus der Gnatterbox war mir Anregung für meine Gn15 Anlage. Mein Ziel ist es, ein funktionsfähiges Sägewerk mit Werksbahn und Schmalspuranschluss zu bauen. Der Plan aus der Gnatterbox wurde für meine Zwecke bereits modifiziert.



Meinen Gleisplan musste ich dann doch noch ändern. Bei einer Länge von 200cm haben die Segmente 49cm Breite und sind 6cm hoch. Aufgrund der geringen Breite und der relativ flachen Weichenwinkel musste also etwas umdisponiert werden. Die Beladestraße für den LKW, der die fertig geschnittenen Bretter übernimmt, ist nun in der Mitte.



Hier sieht man das „Hauptsegment mit dem DSR von A. Hübsch und den in der letzten Ausgabe beschriebenen modifizierten MX82 zur Ansteuerung von 4 Servoantrieben, die nun in den grauen Kunststoffboxen ruhen.



An den Segmentenden wurden die Gleisenden mit Nägel fixiert und mit diesen verlötet.



Damit ich die Segmente in der Waage aufbauen kann, bekamen sie an den Ecken verstellbare Füße, welche aus Einschlagmuttern und

Metallschrauben gefertigt wurden



Vorerst habe ich die Stellen nur mittels Farbe gekennzeichnet, wo später eine Straße, Schotter, oder Pflanzen wachsen werden.

Mit anderen Worten, meine Anlage ist noch lange nicht fertig und es ist nicht ausgeschlossen, dass ich vielleicht die Grundidee eines Sägewerkes verwerfe ...

So kam der Wunsch nach Verlegung der Gleise - nachdem ich einen entsprechenden Beitrag in der „Gnatterbox“ gelesen hatte - eine Drehscheibe einzubauen.

Wie in der Gnatterbox ist auch meine Drehscheibe auf Basis einer CD und CD-Box aufgebaut.

Meine Gn15 Anlage



Dazu habe ich zwei CDs mit den Schriftseiten zusammengeklebt. Dann wurden diese - sie bilden die eigentliche Drehscheibe - unter das bereits verlegte Gleis mittig geschoben (einige Schwellen mussten dafür herausgetrennt werden).



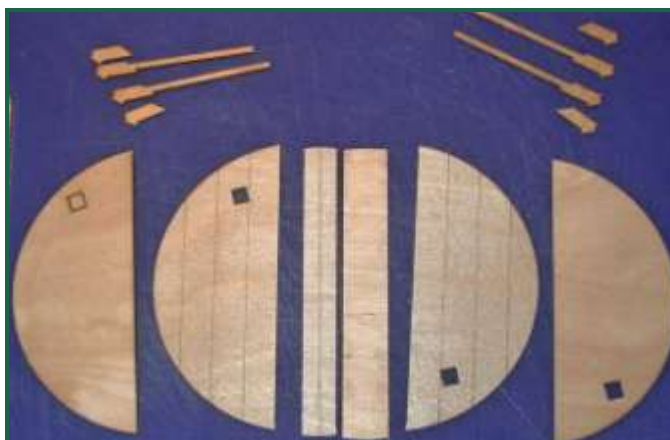
Als nächstes habe ich die Schienen mit Superkleber auf der CD festgeklebt und die Enden

der Gleise vor und nach der Drehscheibe wie bereits beschreiben mit Nägeln fixiert.



Danach wurden die Gleise durchtrennt.

Die Stromversorgung wurde einfach mittels Kabel realisiert - die Drehscheibe muss sich ja nicht durchdrehen können



Da meine Drehscheibe aus Holz ist (was bei

einem Sägewerk naheliegend ist), habe ich eine entsprechende Laserdatei entworfen und aus Sperrholz die nötigen Teile fertigen lassen. Fertig aufgebaut und bemalt sieht es dann so aus:



Die Drehscheibe soll vor dem Lokschuppen eingebaut sein—das ist sie ja nun ... es fehlt nur noch der Lockschuppen.

Also habe ich den auch - als „Fingerübung“, diesmal ganz ohne Laser - gebaut. Verputzt wurde er mit Feinspachtel für den Aussenbereich. Die Fenster sind Überbleibsel vom letzten Bausatz, das Dach besteht aus echten Tonziegeln.



Text und Bilder (-OZ-)

Jenbach JW20 in Gn15

Für Gn15 gibt es ja relativ wenig an Vorbildfahrzeugen. Das „Jenbacher Pony“ ist meines Wissens die einzige Lok, die für 400mm Spurweite gebaut wurde—daher ist es auch nicht absurd, dieses Fahrzeug als Gn15 Modell maßstäblich umzusetzen.

Ich habe die Laserdatei für Holz gezeichnet. Damit sind sehr feine Gravuren, Schnitte und somit schöne Details möglich.

Mein Bausatz besteht aus fast 100 Teilen. Die meisten Teile findet man beim „Motorraum“:



Auch der Kühler hat es in sich:



Alleine die Längsteile des Rahmen bestehen aus drei Teilen, die als Sandwich zusammengeklebt werden.



Insgesamt (inkl. „Motorträger“) sind es auch zehn Einzelteile:



Auch die Puffer werden aus mehreren Teilen zusammengeklebt.



Hier nun die einzelnen Baugruppen, aus denen die JW20 besteht:



Fertig zusammengebaut—die Seitenteile des Motorraumes sind abnehmbar—lackiert und dezent „gealtert“ kann die JW20 nun ihren Dienst aufnehmen.



Eine ausführliche Bauanleitung ist unter <http://www.zoffi.net/MOBAZI/LGB/laserbausatz/jw20.html> zu finden

Gn15 Diesel-Draisine aus Karton

Mein überarbeiteter Draisinen-Entwurf (siehe dazu mehr im Buntbahnforum unter: <http://www.buntbahn.de/modellbau/viewtopic.php?t=7856>) ist für Gn15 gedacht und soll von der Antriebseinheit einer Bachmann® Straßenbahn On30 angetrieben werden. Meine Draisine hat (aufgrund der Spurweite) kein reales Vorbild, soll aber so realistisch wie möglich werden. Also habe ich mir vorgestellt, meine imaginären Kleinbahner hätten als Komponenten z. B. den Antrieb/das Fahrgestell einer beliebigen Feldbahn-Diesellok (ggf. den Dieselmotor quer eingebaut) und den Aufbau eines ausgedienten gedeckten Feldbahn-Güterwagens genommen. Fertig sieht meine Draisine dann aus wie eine Mischung aus dem Pufferwagen/Wagen 162 des DEV und eines Te 2/2 73 der Rhb.

Hier möchte ich also den Bau meines Kartonmodells beschreiben.

Grundsätzlich sollten die einzelnen Bauteile vor dem Ausschneiden zwischen den entsprechenden Markierungen etwas eingeritzt werden, damit sie sich beim Zusammenbau leichter falzen lassen.

Die Schnittkanten nur vorsichtig mit dem schwarzen Filzstift nachfärben, d.h. darauf achten, dass der Kontakt mit dem Bauteil so kurz wie möglich ist. Es besteht sonst die Gefahr, dass die Farbe des Filzstiftes vom Karton aufgesogen wird (Kapillareffekt) und

den Ausdruck unansehnlich macht.

Zuerst mittels der Schablone 1-A aus Karton eine Grundplatte erstellen, die insgesamt 4mm stark werden muss. Das wird beispielsweise durch das Ausschneiden von 3 identischen Grundplatten (z. B. 2 x 1,5mm + 1 x 1mm o.ä.) erreicht, die aufeinander geklebt und danach fest zusammengedrückt werden.



Darauf achten, dass alle 3 Teile plan aufeinander liegen und alle Kanten bündig sind, etwas länger trocknen lassen.

Zwischenzeitlich die Front-/Heckteile 3-A und 4-A auf Karton (1mm) kleben, trocknen lassen, ausschneiden und die Teile 3-B und 4-B jeweils auf die Rückseite kleben.

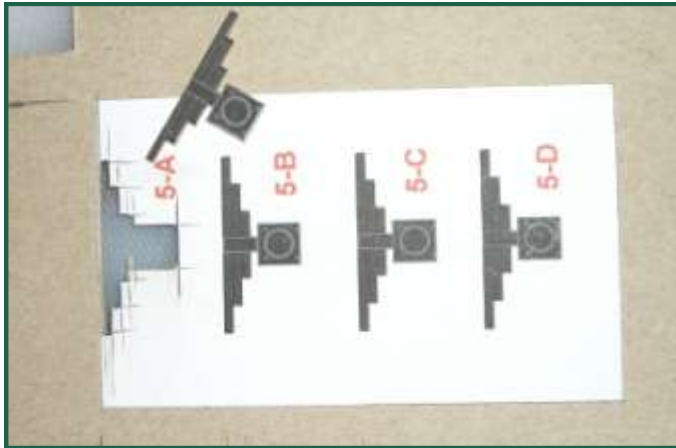
Seitenteil 2-A zunächst rechts seitlich an die Bodengruppe kleben, überstehenden Teil nach unten umfalzen und auf der Unterseite festkleben, übrigen Teil nach vorne falzen. Mit Seitenteil 2-B entsprechend auf der linken Seite verfahren.



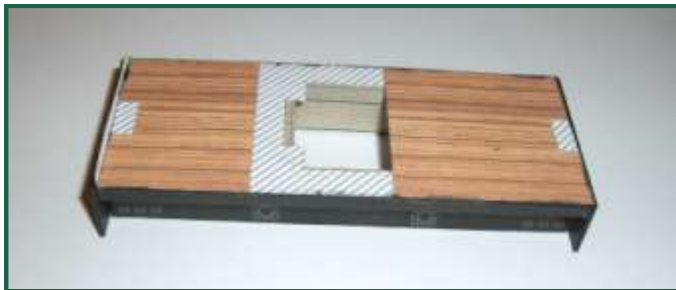
Front- und Heckteil jeweils mit Bodenplatte und Klebelaschen der Seitenteile verkleben. Darauf achten, dass Front-/Heckteil jeweils oben bündig mit der Bodenplatte abschließen und jeweils der untere Teil der Seitenteile senkrecht zur Bodenplatte und Front-/Heckteil stehen; trocknen lassen.

Zwischenzeitlich Blattfedern/Radlager 5-A-D auf Karton (1mm) kleben, trocknen lassen, ausschneiden und auf die entsprechenden Abbildungen der Seitenteile kleben. Seitenteile von hinten durch Kartonstreifen verstärken.

Gn15 Diesel-Draisine aus Karton



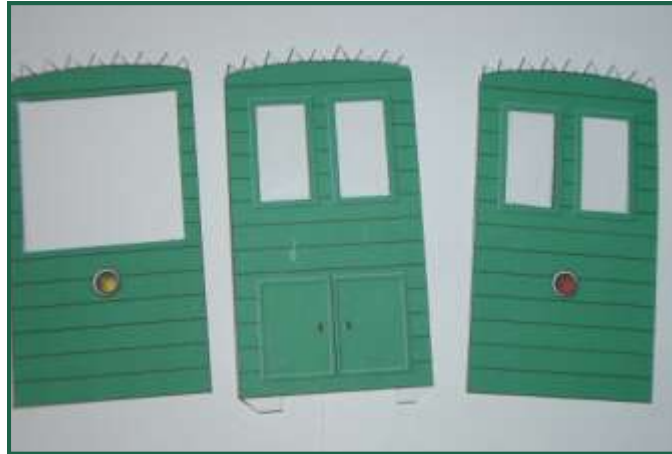
Abdeckung Bodenplatte 6-A aufkleben. Darauf achten, dass alle Seiten bündig sind, trocknen lassen. Danach Aussparung ausschneiden.



ACHTUNG:

Sofern Fenster (dünner durchsichtiger Kunststoff aus beliebiger Umverpackung, Overheadfolie o. ä.) Verwendung finden sollen, diese vorher etwas größer als die jeweiligen Fenster ausschneiden und vor dem Zusammenkleben von 7-A-B, 8-A-B, 9-A-B, 10-A-B und 11-A-B auf die Innenseite, d. h. die nicht bedruckte Seite des jeweiligen B-Teils der Baugruppen

kleben.



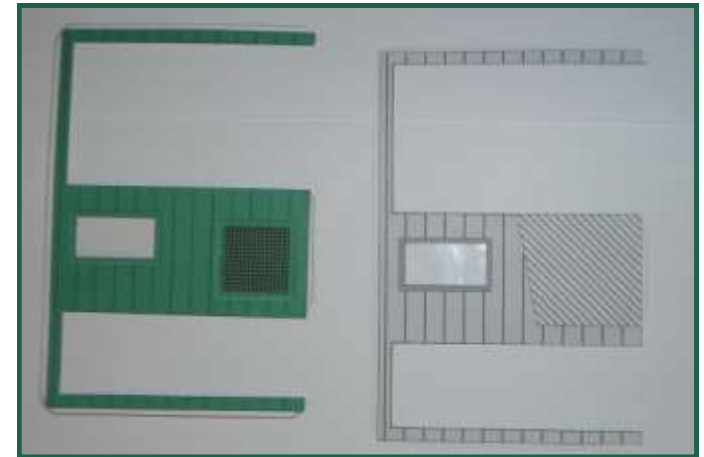
Aufbau hinten: 7-A-B Fenster ausschneiden und aufeinander kleben. Darauf achten, dass beide Teile aufeinander ausgerichtet sind und das untere Ende zunächst nicht zusammengedrückt, sondern auf die nach oben gefalzte Klebelasche (ggf. extra mit Klebstoff bestreichen) von 6-A schieben und dann dort festdrücken, ausrichten und gegen Verrutschen abstützen, trocknen lassen.

Entsprechend mit Aufbau vorn 11-A-B verfahren.

Entsprechend mit Aufbau Mitte 10-A-B verfahren. Darauf achten, dass die Klebelasche von 10-A-B exakt auf die Trennlinie zwischen Holz und grau schraffierter Fläche von 6-A geklebt wird.

Lüftungsgitter und Fenster bei Aufbau rechte

Seite außen 8-A ausschneiden, Lüftungsgitter 8-C an ausgeschnittener Öffnung ausrichten und von hinten an 8-A festkleben. Fenster bei Aufbau rechte Seite innen 8-B ausschneiden, 8-A und 8-B aufeinander kleben. Darauf achten, dass Teile aufeinander ausgerichtet sind, trocknen lassen



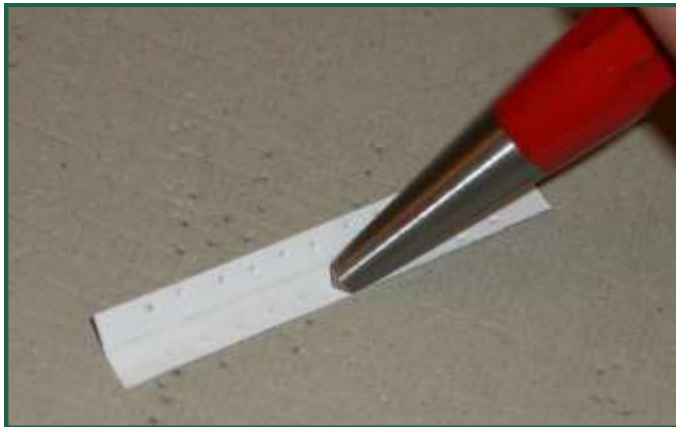
Entsprechend mit 9-A-B-C verfahren. Aufbau rechte Seite 8-A-B-C mit 7-A-B, 10-A-B und 11-A-B sowie Bodenplatte 6-A verkleben. Darauf achten, dass alle Baugruppen rechtwinklig zu einander ausgerichtet sind, trocknen lassen.

Entsprechend mit 9-A-B-C verfahren.

Die Nieten auf Nietenstreifen 12-A-bis-F ganz leicht mit dem Körner auf bedruckter Seite eindrücken (so dass die Druckstelle auf der

Gn15 Diesel-Draisine aus Karton

Rückseite zu sehen ist), Streifen umdrehen und dann mit dem Körner an den markierten Stellen von der unbedruckten Seite her so eindrücken, dass die aufgedruckten Niete leicht gewölbt sind. Darauf achten, dass mit dem Körner nicht so viel Druck ausgeübt wird und Löcher entstehen. Weiterhin darauf achten, dass Karton als Unterlage verwendet wird!



Die 6 Nietebänder 12-A-F werden L-förmig gefalzt und jeweils auf die Eckverbindungen zwischen den Seitenteilen und den Teilen Aufbau vorn/mitte/hinten geklebt.

ACHTUNG:

Nietebänder ggf. in der Länge überprüfen und ggf. - wo nötig - um einige Millimeter kürzen.

Das Nietband 12-G so zuschneiden, dass



es spannungsfrei quer auf das Bauteil Aufbau vorn 11-A-B zwischen die beiden Nietebänder rechts und links passt. Darauf achten, dass der Falz dabei etwas breiter angeritzt und gefalzt ist.

Motorabdeckung 13-A so in den Aufbau kleben, dass die Klebekanten mit den grau schraffierten Flächen von Bodenplatte, Aufbau rechte/linke Seite und Aufbau mitte abschließt.

ACHTUNG:

Beim Einpassen der Motorabdeckung darauf achten, dass diese zwischen die Seitenteile passt, ohne diese nach außen zu drücken. Ggf. die Falze der Motorabdeckung für die Klebelaschen rechts und links jeweils ca. 1mm nach innen verlegen (neu anritzen und falzen), bis die Motorabdeckung passt.



Kabelschacht 14-A zusammenkleben, trocknen lassen, entsprechend mit 14-B verfahren.



Kabelschächte 14-A bzw. 14-B dann vorn bzw. hinten an/auf die grau schraffierten Flächen kleben.

Dach 15-A auf 0,5mm Karton kleben und gut trocknen lassen. Danach entlang der Kanten

Gn15 Diesel-Draisine aus Karton

ausschneiden und eine Wölbung des Daches z. B. durch leichtes Ziehen/Drücken über eine Tischkante herstellen. Dach 15-A ggf. mehrfach bearbeiten und anpassen, bis spannungsfreier Sitz auf den Klebelaschen gewährleistet ist. Dann festkleben und vorsichtig fixieren, bis der Klebstoff getrocknet ist.

Hier ist meine Draisine noch in „freier Wildbahn“ zu sehen:



Der „Kartonbausatz“ ist als PDF-Datei unter <http://zoffi.net/MOBAZI/GN15/karton/Dieseldraisine-A-05-081006.pdf> frei downloadbar.

Viel Spaß beim Zusammenbau wünscht

Gerald Maaß



Text und Bilder (-GM-)

Der Urahn aller Gn15 Modelle

Die Bezeichnung Gn15 ist eine Erfindung dieses Jahrhunderts aus dem Umkreis des britischen Herstellers Steve Bennett. Aber schon 50 Jahre vorher rollten „Großbahnen“ auf HO-Spur Gleisen durch einige Kinderzimmer.

Schon 1951 gab es einen Kartonbausatz im Maßstab 1 : 22, zu dem in der Bauanleitung vorgeschlagen wurde, ein 00-Hornby Uhrwerkschassis mit Spurweite 16,5 mm für die Motorisierung zu verwenden.



Der Anlass für die Entwicklung dieses Bausatzes war eine Ausstellung in London. Dort war in einem Vergnügungspark eine Parkbahn nach Entwürfen des brit. Zeichners und Erfinders Rowland Emmett auf 15 Zoll Gleisen aufgebaut worden. Als Chassis für die drei Lokomotiven dienten ausgediente Flakscheinwerferwagen mit Dieselantrieb aus dem 2. Weltkrieg.



In Fachkreisen wird diese Bahngesellschaft als die Erfolgreichste aller Zeiten bezeichnet. Schon nach 6 Wochen Betrieb hatte sie ihre Baukosten eingespielt und bescherte den Betreibern einen satten Gewinn. Die kleine Bahn mit ihren windschiefen Gebäuden war ein Publikumsmagnet. Es ist nicht bekannt, was aus dem Rollmaterial nach Schließung der Ausstellung geworden ist. Lokomotiven und Wagen der Parkbahn gelten seither leider als verschollen.

<http://www.lakesideminiaurerailway.co.uk/fartottering.htm>

Das Buch mit dem Bausatz für einen kompletten Zug aus dem Puffin Verlag taucht gelegentlich auf Auktionen oder in Antiquariaten auf. Kaum jemand würde es heute wagen,

solch ein wertvolles Stück zu zerschneiden. In Modellbahnerkreisen kursieren allerdings Scans der Vorlage, aus denen man sich seinen eigenen Rowland Emmett Zug mit der Lok NELLIE gestalten kann. Ein sehr preisgünstiges Vergnügen.

Für meine eigene Variante habe ich die Lokomotive auf ein Fleischmann Magic Train Chassis gesetzt. Für die drei Wagen und den Tender habe ich kleine Flachwagen bzw. Unterwagen von Steve Bennett verwendet. Die Passagiere in meinen Wagen bestehen aus Weißmetall, was den kleinen Wagen eine sehr gute Gleislage verleiht. Leider habe ich bis heute nicht herausgefunden, wer sie hergestellt hat. Bisherige Hinweise deuten nach Coburg und die frühen 70er Jahre.



(Text & Bilder -Otter1-)

Überlegungen zur Konstruktion von Gn15 Rollmaterial

Da es in der relativ jungen Baugröße Gn15 noch sehr wenig Bausätze oder gar Fertigmodelle gibt, ist der Anteil der Selberbauer bei den Modellbauern vergleichsweise sehr groß. Konkrete Vorbilder gibt es, abgesehen von den Sir Heywood Prototypen oder ein paar Parkbahnen, sehr wenige.

Fast zwangsläufig muss man die eigene Phantasie bemühen, um sich geeignetes Rollmaterial selbst herzustellen. Ich hatte das Glück, schon sehr früh auf das britische Gnatterbox Forum zu stoßen, wo es von undogmatischen Exzentrikern geradezu wimmelt. Spätestens dort lernt man, alle modellbauerischen Skrupel über Bord zu werfen und sich seine eigene Bahn zu bauen. Anregungen gibt es dort mehr als genug.

Eine meiner Grundideen beim Bau von Lokomotiven oder Wagen ist: „Nimm ´ne maßstäbliche Figur und bau ´ das Modell außen herum. Dann passt das schon“. Natürlich hilft es, ein wenig von den Gebräuchen beim großen Vorbild zu wissen, um etwas hinzukriegen, was es zumindest theoretisch so in der Praxis gegeben haben könnte. Man nennt diesen Ansatz Freistil bzw. Freelance.

Beim Vorbild geht man für Wagenbreiten etwa von der 2,5 fachen Spurbreite aus. Das würde in Gn15 dann etwa 40 mm entsprechen. In der Praxis wirken allerdings 50mm immer noch überzeugend und helfen, die Modelle deutlich

von Null oder Halbnullmodellen zu unterscheiden.

Man sollte nie vergessen, bei Gn15 handelt es sich um eine Großbahn. Ein Kilometer Vorbildstrecke entspricht auch in diesem Maßstab 44 Metern im Modell. Eine Figur in Gn15 ist genauso groß wie in der Baugröße IIm oder II, also ca. 75 - 80mm.

Mit diesen wenigen Vorgaben habe ich mich an die Konstruktion meines ersten Gn15 Personenwagens gemacht.



Gerry ist auch der Erbauer meiner roten Gn15 Lok.

Zunächst habe ich mir ein Wagen-Foto mit Hilfe einer stehenden Figur auf ein geeignetes Maß vergrößert. Dadurch ergab sich zwangs-

läufig ein mögliches Längenmaß, die Modellbreite ergab sich aus vier an einem kleinen Tisch sitzenden Figuren.

Da ich es immer noch nicht gelernt habe, mit einem PC zu zeichnen, habe ich Millimeterpa-



Als Anregung dienten mir Bilder einer rollenden Frühstücksbude einer französischen Werks-Bahn. Zusätzlich hatte ich Bilder der Modellinterpretation von Gerry Bullock zur Verfügung.

per und einen Bleistift verwendet. Als kleines Hindernis erwiesen sich die geschwungenen Wagenseiten. Die Stirnseiten haben ich einfach nur halb gezeichnet und dann das Papier gefaltet, um das symmetrisch hinzubekommen. Die Lage der Fenster und der Tür ergibt sich aus dem Vorbildfotos.

Als Baumaterial diente 2mm Polystyrol für die Enden und 1 mm für die Seitenwände. Das lässt sich leicht mit dem Teppichmesser und einem Stahllineal zurechtschneiden. Sinnvollerweise fängt man beim Zusammensetzen der

Überlegungen zur Konstruktion von Gn15 Rollmaterial



Teile mit dem Boden und den Enden an. Bei den Seitenwänden habe ich auf Verdacht im unteren Bereich mal 10 mm zugegeben und das dann nach dem Verkleben bündig mit dem Wagenboden gesägt.



Nach dem Spachteln und Schleifen habe ich dem Wagenkasten ein Chassis aus einem alten Fleischmann Magic Train Wagen angepasst. Der Übergang zum Wagenkasten ist mit Plastik U-Profil getarnt. An die hölzernen Pufferbohlen werden später Kupplungen montiert. Möglicherweise die kleinen Feldbahnpuffer von RS-Modelle.



Bei der Gelegenheit habe ich gleich ein Stück Walzblei unter den Wagenboden geklebt. Diese kleinen Wagen neigen dazu, viel zu leicht zu sein. Vor der weiteren Detaillierung empfiehlt es sich, den Rohbau zu grundieren und zu lackieren. Ich verwende dazu Zinkstaubgrau als Haftgrund und Tubenacrylfarben. Dezenten Glanz erziele ich bei Bedarf durch Pfeifenpolitur oder Antikwachs. Daran haftet natürliches Alterungspulver (Hausstaub) ausgezeichnet.

Die Anfertigung des Daches und die sonstige Gestaltung geht dann so, wie bei jedem Modell. Hier ein Teilchen, dort ´ne Leiste, vielleicht ein paar Nietchen oder Schraubennachbildungen usw. Als Dachdeckung verwende ich gerne Heftpflaster, welches dann entsprechend bemalt wird. Das sieht dann ähnlich aus, wie Dachpappe.

Meine nächsten Modelle werde ich nicht mehr aus Polystyrol bauen, sondern aus Karton. Entsprechend versiegelt genügt es in Bezug auf Festigkeit meinen Ansprüchen. Die Graupappe, um die meine Smokinghemden gefaltet sind, wenn sie von der Wäscherei kommen, ist das optimale Material.





G-Spur.at

Oliver Zoffi
Neilreichgasse 51
A-1100 Wien
E-Mail: redaktion@g-spur.at

Redaktion:

Arnold Hübsch (-AH-) arnold@huebsch.at
Oliver Zoffi (-OZ-) info@mobazi.zoffi.net

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Oliver Zoffi (-OZ-), Rudolf Bode (-RB-), Gerald Maaß (-GM-),
Jprgen Zirern (-Otter1-) diverse Internetforen (wie im Text
angegeben).

Sie finden uns im Web:
<http://www.g-spur.at>

Impressum / Haftungsausschluss

Der Herausgeber übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen den Herausgeber oder Autor eines Beitrages, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens des Herausgebers oder Autors kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt. Alle Angebote sind freibleibend und unverbindlich. Wer Rechtschreibfehler findet, darf diese behalten ...

Wagon de Merde für Gn15

Ronald Sandbahner von der Kreativmeile entwickelte vor einiger Zeit einen „Rollenden Donnerbalken“ als Kartonbausatz für seine 26,7 mm Spur Bahn.

Selbstverständlich passt der Aufbau auch auf eine handelsübliche Faller Magic Train Kipplore und ist ein ideales Dekorationsstück für die heimische Gn15 Bahn.

Heiterkeit plus blöde Sprüche sind damit schon garantiert.

Den Bausatz als Download und ein paar Bemerkungen dazu findet man hier :

<http://gartenbahn-forum.de/f.php?m=295347#295347>



(Text & Bilder –Otter1-)