



Bild 1. Ein H 10-Drehschemelwagen mit Handbremse und Bremsershaus, wie er der Bauzeichnung Bild 8 des heutigen Umbauvorschlags entspricht. J. Claus fotografierte am 22. 8. 1962 in Offenburg.

## Güterwagen auf Maß gebracht (8)

Stefan Carstens

# Drehschemelwagen H 10

### Vorbild

Der heutige Artikel der Reihe „Güterwagen auf Maß gebracht“ ist einem Drehschemelwagentyp gewidmet. Drehschemelwagen bzw. Schemelwagen, wie die amtliche Bezeichnung lautet, sind heute bei der Deutschen Bundesbahn nicht mehr im Einsatz, da ihre Aufgaben in der Zwischenzeit von vierachsigen Rungen- und Flachwagen wahrgenommen werden.

Schemelwagen wurden in der Regel paarweise vornehmlich für den Holztransport eingesetzt. Sie konnten aber auch einzeln als Flachwagen verwendet werden. Für diesen Zweck konnte der Drehschemel heruntergeklappt werden; dies sollte bei leerfahrenden Wagen zwar geschehen, wurde in der Praxis jedoch häufig nicht gemacht.

### Modell

Als Basis für den Umbau habe ich den Märklin-H 10 ausgesucht, weil die Schemelwagen der anderen Hersteller unzureichend detailliert sind. Zu einer kompletten Schemel-Einheit gehören grundsätzlich ein gebremster (mit Handbremse) und ein ungebremster Wagen. Der gebremste Wagen ist als Märklin-Modell vorhanden und braucht nur noch etwas besser detailliert zu werden. Damit beide Wagen vom äußeren Erscheinungsbild zueinander passen, habe ich den ungebremsten Wagen ebenfalls aus einem Märklin-Modell umgebaut. Wenden wir uns zuerst diesem Umbau des H 10 zu einem ungebremsten Wagen zu.

### Wagen ohne Handbremse

Hierzu muß erst der Wagen vollständig zerlegt werden; es werden die Achsen, die Kupplungen, sämtliche Rungen, der Schemel, die Bremserbühne und das Bremsershaus abgenommen (die Bremserbühne und das Bremsershaus müssen etwas abgehoben und dann zum Stirnende hinaus abgezogen werden). Danach wird der Wagenboden vom Fahrgestell getrennt.

Nachdem der Wagen so weit demontiert ist, müssen wir nun Werkzeug zu Hilfe nehmen. Da bei einem ungebremsten Drehschemelwagen im Gegensatz zum Wagen mit Handbremse der Drehschemel bezogen auf die Achsen mittig liegt, muß seine Lage angepaßt werden. Außerdem müssen das Untergestell gekürzt und die Achslager geringfügig versetzt werden. Dazu werden zunächst die kompletten Achslager-Segmente von der Oberseite mit einem Kreissägeblatt herausgetrennt (Vorsichtig! Die Federpakete dürfen nicht beschädigt werden, daher müssen die Schnitte leicht schräg nach außen verlaufen). Wichtig ist auch, daß die Schnitte an der Stirnseite nicht geradlinig verlaufen, sonst würden die Zapfen, die zur Aufnahme der Kupplungen dienen, beschädigt werden. Die günstigste Lage der Sägechnitte geht aus der Skizze hervor. Nachdem auch der Überstand des Bremsersendes abgetrennt ist, können die Einzelteile zusammengeklebt werden. Am einfachsten ist dies, wenn sie fest unter die Beschwerungsplatte geklebt werden, und zwar in der Form, daß sich ein symmetrischer Aufbau des Wagens ergibt.



### Detaillierung

Die Wagen sind von Haus aus schon recht gut detailliert (und unterscheiden sich damit erfreulich von manch anderen Produkten des gleichen Herstellers). Jedoch sind m.E. einige Punkte verbesserungsbedürftig. Dies betrifft in erster Linie die viel zu massive Befestigung der Trittstufen. Ich habe aus diesem Grund die Rangiererritte abgetrennt und durch geätzte Rangiererritte von Weinert (8712) ersetzt. Am Handbremsenende habe ich die Trittstufenbefestigung vorsichtig dünner geschliffen. Dies geht recht gut, da das von Märklin gewählte Kunststoff-Material relativ stabil ist, so daß man – wenn der Wagen nicht gerade für Kinderhände gedacht ist – eine ganze Menge „Fleisch“ wegnehmen kann.

Außerdem habe ich noch folgende Verbesserungen vorgenommen:

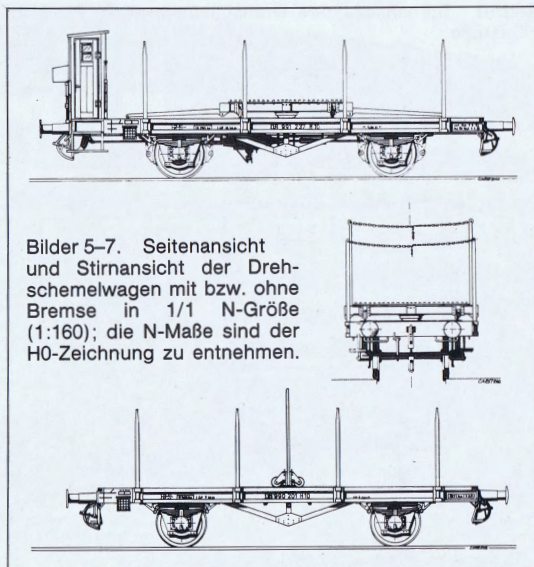
- Die zu klein geratenen Nachbildungen der Korbpufer habe ich abgetrennt. Anschließend habe ich neue geätzte Pufferbohlen von Weinert (9254) mit Hülsenpuffern (ebenfalls von Weinert, 8614/15) angebaut.
- Links am Langträger habe ich kleine Kunststoffplättchen für die Zettelhalter bzw. das Anschriftenfeld angebracht.
- Die Griffstangen an der Bremserbühne wurden teilweise abgetrennt. Aus Stabilitätsgründen hat Märklin hier einige Streben zuviel vorgesehen (die waagrecht vor dem Bremserhaus verlaufende Strebe ist überflüssig, genauso wie die senkrechten an der Bremserhauswand). Obendrein habe ich die kleinen Griffe durch 0,4 mm starken Messingdraht ersetzt und Signalhalter am Geländer angebracht (Weinert 8261).
- Das Dach des Bremserhauses sollte flach geschliffen werden, denn die im Modell angedeuteten Leisten sind beim Vorbild nicht vorhanden.

Beim Betrachten der beiden Modell-Drehschemel-einheiten wird Ihnen sicherlich aufgefallen sein, daß ich nicht beide gleich weit detailliert habe. Das hängt zum einen damit zusammen, daß ich die unbeladene Einheit schon vor mehreren Jahren gebaut habe und damals noch nicht so hohe Ansprüche an die Detaillierung gestellt habe. Auch bei dieser Einheit soll der

Handbremsstand noch einmal überarbeitet werden. Gleichzeitig macht der Vergleich aber auch deutlich, wie geringfügige Verbesserungen das Aussehen erheblich beeinflussen können.

Nachdem der Wagen gegebenenfalls neu lackiert und beschriftet worden ist (eine komplette Bundesbahn-Beschriftung für die Drehschemeleinheit gibt es von Gaßner unter der Best.-Nr. G 333), fehlen nur noch die Ladung und die Ketten zwischen den Rungen. Bei der unbeladenen Drehschemeleinheit sind Ketten zwischen allen Rungenpaaren erforderlich (sofern nicht die Rungen des Drehschemels herabgeklappt werden). Hierzu habe ich Ketten von Weinert (Best.-Nr. 9318) in die Ösen der Rungen geklemmt und mit einem Tropfen Sekundenkleber fixiert.

Bei der mit Langholz beladenen Drehschemeleinheit müssen sowohl die Hölzer untereinander durch Ketten gegen Verrutschen gesichert werden, als auch





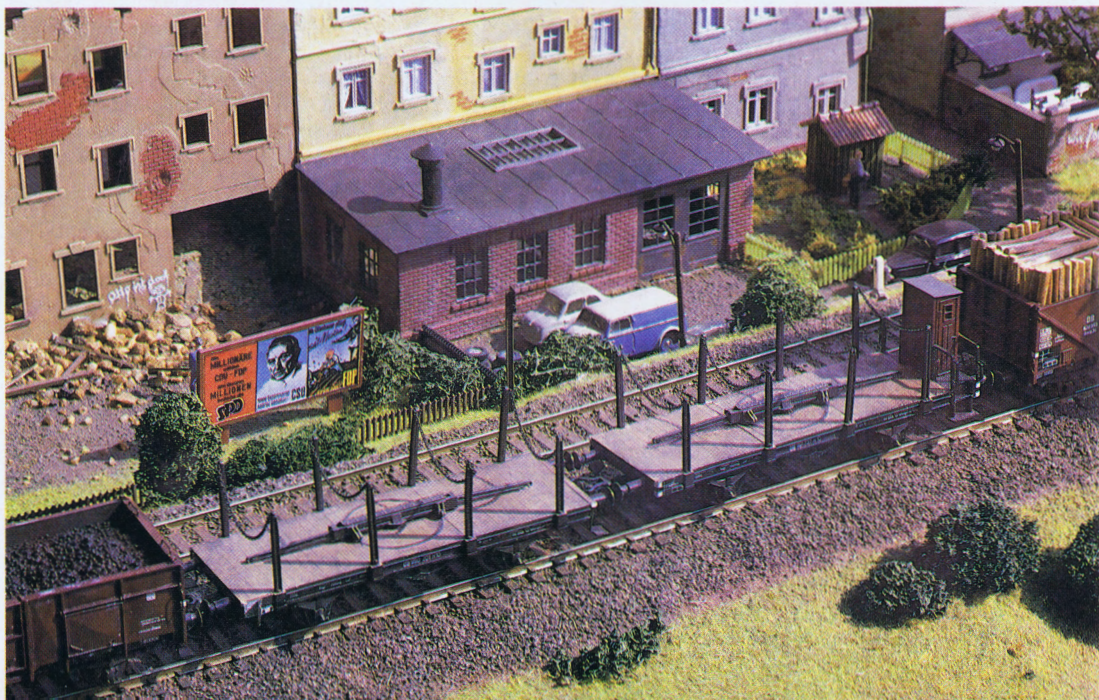
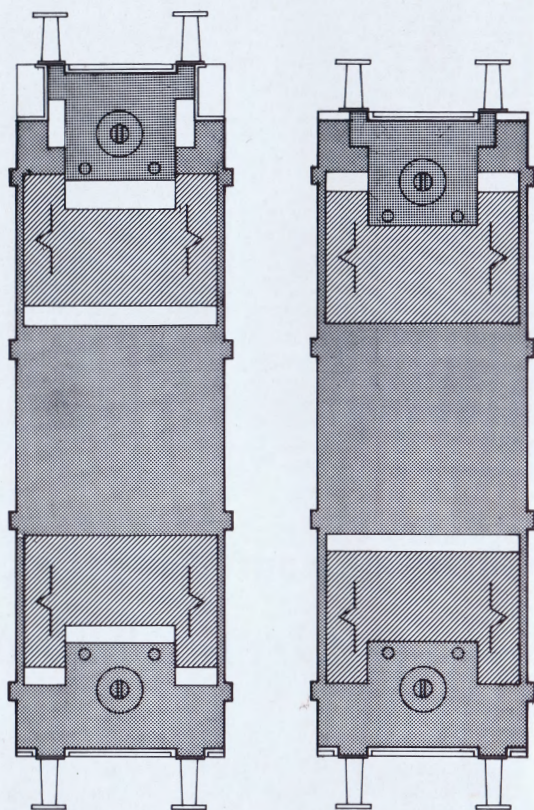
Anschließend wird der asymmetrisch sitzende Drehschemel ebenfalls mit einem feinen Kreissägeblatt aus dem Wagenboden ausgeschnitten, und zwar so, daß die Schnittkanten des ausgeschnittenen Rechtecks seitlich und an einer Stirnseite den Drehkranz berühren und auf der gegenüberliegenden Stirnseite in dem benachbarten Bretterfeld verlaufen. Das herausgeschnittene Teil wird um 180° gedreht wieder eingeklebt, so daß jetzt auch der Drehschemel mittig sitzt. Da jetzt die Bohrung für die Aufnahme des Drehschemels im Wagenboden nicht mit der im Fahrgestell übereinstimmt, muß letztere noch angepaßt werden, bevor der Drehschemel wieder eingesetzt werden kann.

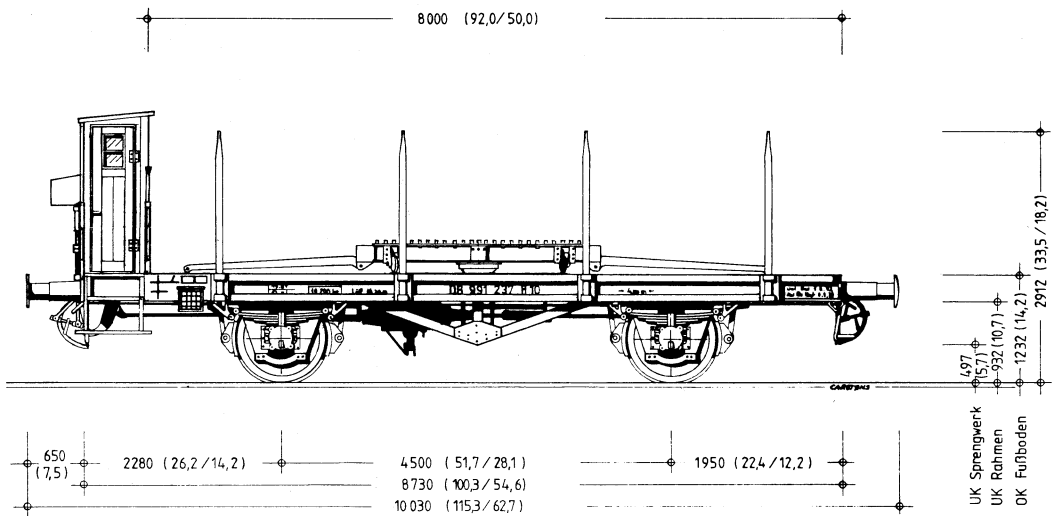
Bevor die Detaillierungsarbeiten kommen, sind noch zwei Anpassungen am Fahrgestell erforderlich. Zum einen muß das Sprengwerk ebenfalls mittig versetzt werden (d. h., daß die Spitze des Sprengwerks genau in der Achse des Drehschemels liegen muß). Hierzu wird das Sprengwerk vorsichtig abgetrennt und am besten mit Essigester (alternativ dazu mit Kunststoffklebstoff) wieder angeklebt. Außerdem müssen noch die Bremsbacken abgeschnitten werden, da alle Drehschemelwagen ohne Handbremse Leitungswagen waren, d. h. keine Bremsanlage besaßen.

► Bild 2 zeigt in 1/1 H0-Größe (1:87) die erforderlichen Schnittkanten im Fahrgestell (siehe Haupttext). Links das Originalfahrgestell mit Bremserhaus, rechts das Fahrgestell eines H 10-Modells ohne Bremserhaus.

Bild 3. Ein fertig umgebautes Drehschemel-Pärchen, hier deutlichheitshalber ohne Ladung, um die diversen Details zu zeigen. Auch auf dem Fotografer-Diorama hat schon der Wahlkampf begonnen . . .

Bild 4 (rechte Seite) zeigt im Vergleich zu Bild 3 eine beladene Drehschemel-Einheit, bei der die beiden Wagen durch die im Haupttext erwähnte hölzerne Kuppelstange verbunden sind. Gleichfalls beachtenswert: die Sicherung der Ladung (siehe Haupttext).





Bilder 8 und 9. Seitenansicht eines gebremsten (oben) bzw. ungebremsten H 10 mit Druckluftleitung (unten) sowie die Stirnansicht in 1/1 H0-Größe (1:87). Vor der Klammer die Originalmaße, in der Klammer die H0-/N-Maße.

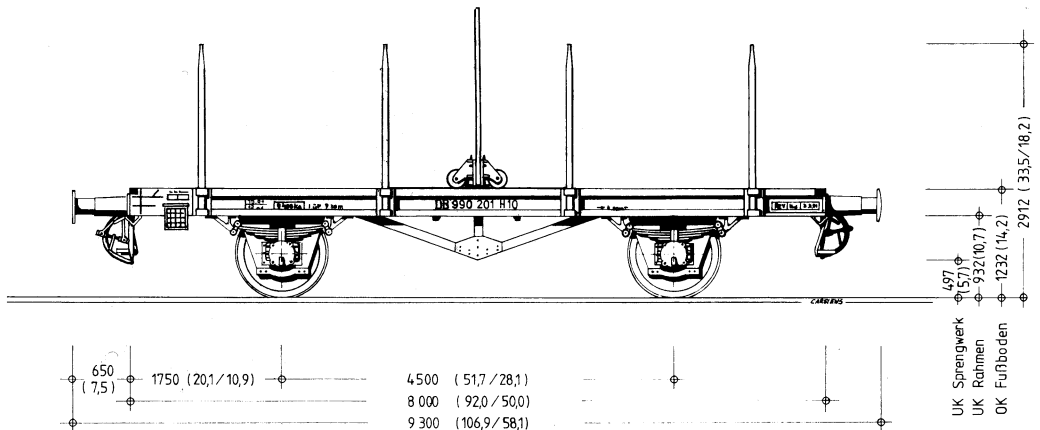


Bild 10. Stirnansicht des Drehschemelwagens in voller H0-Größe.

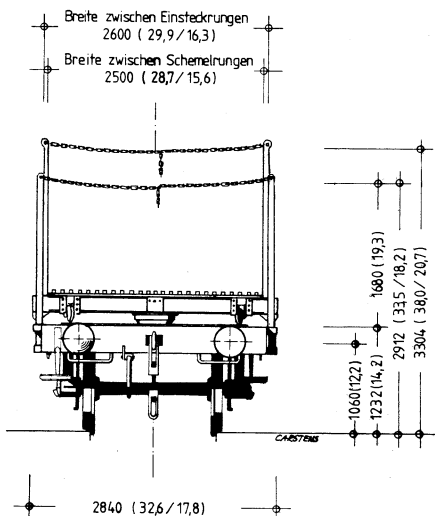
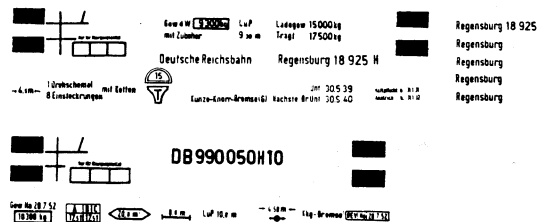


Bild 11. Die Beschriftung des Drehschemelwagens wird, ebenso wie die Beschriftung des Omm 29/Omm 37 aus MIBA 6/86, von der Firma Gaßner geliefert, die ein umfangreiches Sortiment an Beschriftungen für die Epoche III anbietet (s. S. 98).



auf dem Drehschemel mit Spannketten befestigt werden.

Abschließend noch einige Anmerkungen zur Beladung der Drehschemeleinheiten. Je nach Länge der Ladung werden die Wagen entweder ganz normal aneinander gekuppelt oder durch die Ladung gekuppelt. Letzteres bedeutet, daß lediglich die Baumstämme, die



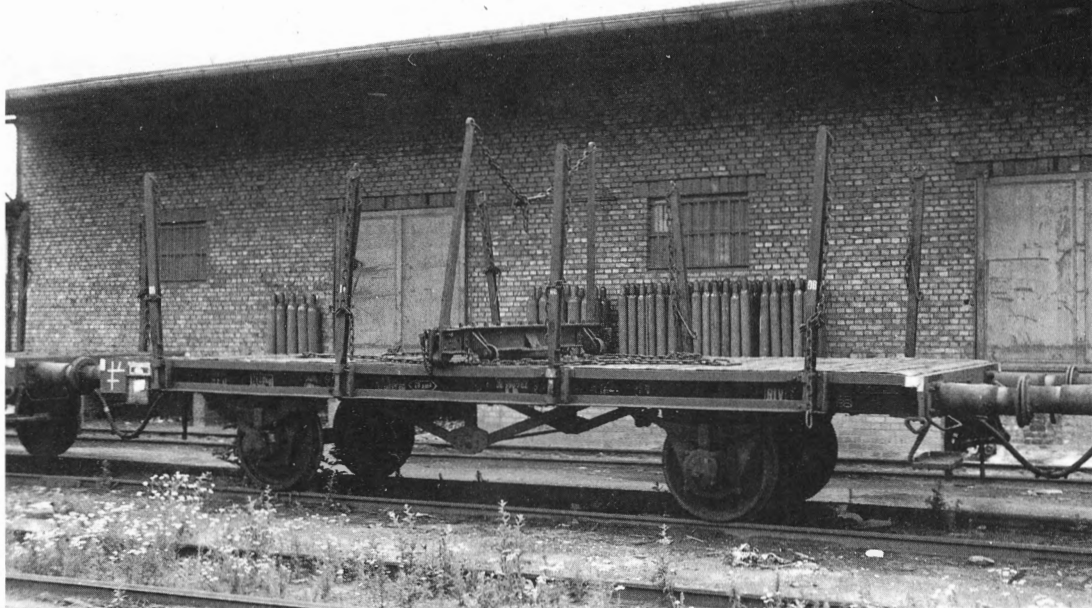


Bild 12. Hier zum Vergleich ein ungebremster H 10, von Wolfgang Illenseer am 23. 7. 1961 im alten Bahnhof von Braunschweig fotografiert. Es handelt sich um den H 10 mit der Nummer 990 762.

auf den Zinken des Drehschemels aufliegen, die Verbindung zwischen den beiden Wagen einer Drehschemeleinheit darstellen. Zusätzlich können die beiden Wagen aber auch noch durch eine hölzerne Kuppelstange verbunden sein. Diese muß dann zur Sicherung gegen Herabfallen durch Ketten mit der Ladung verbunden sein. Da die Verbindung durch die Ladung oder durch eine hölzerne Kuppelstange selbstverständlich nicht so hoch belastbar ist wie ein Kuppeln mit der normalen Schraubenkupplung, schreibt die Fahrdienstvorschrift für diesen Fall vor, daß Schemelwagen (sofern sie nur durch die Ladung oder eine

Steifkupplung verbunden sind) nur am Zugschluß eingestellt werden dürfen. Dabei dürfen in Zügen, die Reisende befördern (z. B. die früher auf Nebenbahnen häufigen PmGs – Personenzüge mit Güterbeförderung), höchstens zwei, in anderen Zügen höchstens fünf Paar Schemelwagen eingestellt werden. Wird allerdings die zulässige Zahl der Schemelwagenpaare nicht erreicht, so dürfen für jedes weniger eingestellte Schemelwagenpaar vier andere Wagenachsen hinter den Schemelwagen laufen. In allen Fällen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Züge mit Schemelwagen jedoch 65 km/h.



Bild 13. Auch zum Transportieren von Gleisjochen wurden die Drehschemelwagen eingesetzt; J. Claus fotografierte den H 10 mit der Nummer 992 112 am 25. 4. 1959 in Frankfurt am Main/Höchst.