



Das Weschnitztal-Überwald-Projekt (WÜP) – Teil 10: Auf Holz geklopft

Holzprodukte aus dem Odenwald

Einer der größten Betriebe im Bereich der Überwaldbahn waren die Hessischen Hölzerwerke, später Coronet benannt. Hier wurden von über 1.000 Menschen Holzprodukte angefertigt, deren Rohstoffe und Fertigwaren mit der Bahn an- und abtransportiert wurden. Ein beachtliches Projekt in HO, das Rasmus da realisiert hat! Horst Meier lässt seiner Begeisterung freien Lauf.



Direkt aus dem Bahnhof Unter-Waldmichelbach ging es über eine Dkw in den Anschluss der Hölzerwerke. Dabei wurde auch die Landstraße von Mörtenbach gekreuzt. Foto: wk, Sammlung HM

Einer der größten und wichtigsten Anschließern an der Überwaldbahn war bis zur Streckenstilllegung die Firma Coronet, welche am Bahnhof Unter-Waldmichelbach bei Streckenkilometer 10,7 ihren Hauptsitz hatte. Das Unternehmen wurde 1920 vom Mannheimer Unternehmer Heinrich Schlerf als „Hessische Hölzerwerke“ gegründet. Hier produzierte man Besen und Bürsten aller Art, Kleiderbügel, Wäscheklammern sowie andere Haushaltswaren aus Holz und versandte sie schon in den 1950er-Jahren per Bahn in alle Welt. Man war damals schließlich Branchenführer in der noch jungen Bundesrepublik! 1970 wurde die Unternehmensgruppe, die mittlerweile aus verschiedenen Einzelbetrieben bestand, umbenannt in Coronet.



Der Güterverkehr über den Bahnanchluss endete 1994, als die DB AG die Strecke stilllegte. Bis dahin verließ täglich ein Dutzend zweiachsiger G-Wagen das Werk. Noch bis 2005 produzierte man weiter in Unter-Waldmichelbach Haushaltswaren – dann kam die Insolvenz und der Standort wurde geschlossen. In der Blütezeit beschäftigte Coronet mehr als 1.000 Menschen, davon 800 im Odenwald (u.a. in Affolterbach und Wahlen an der Überwaldbahn).

Eine Besonderheit des Gleisanschlusses ist die Waggondrehzscheibe. Sie wurde erst in den 1960er-Jahren gebaut, als man das Werk um ein großes Lagergebäude mit Laderampen erweiterte. Zuvor gab es nur ein einziges Gleis im Anschluss. Dieses stammte noch aus der Zeit des Bergbaus um die Jahrhundertwende, als in Unter-Waldmichelbach Erze aus den nahen Bergwerken verladen wurden.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse griff man beim Ausbau des Werkes auf die etwas umständliche Lösung mit der Drehscheibe zurück, die uns aber diese schöne Vorbildsituation beschert. Es gab keine Spillanlage, um die Wagen zu bewegen. Stattdessen brachte eine von der DB angemietete Köf II des Bw Mannheim die leeren Wagen auf die Drehscheibe, von wo aus sie von einem Traktor mit Lade-gabel an die Rampe geschoben wurden.

Der Buchfahrplan vom September 1969 zeigt, dass der Nahgüterzug mit den Wagen für Coronet montags bis samstags jeweils um 9:01 Uhr in Unter-Waldmichelbach ankam, um leere Wagen für Coronet auszustellen und volle Wagen im Bahnhof abzuholen. Zuvor mussten die beladenen G-Wagen wieder vom Traktor auf die Drehscheibe geschoben werden, wo sie die Köf dann Wagen für Wagen herunterzog. War der Verband zusammengestellt, konnte die Köf ihn in den Bahnhof ziehen, sobald der Bahnübergang gesichert war. Ein herrliches Rangier- und Geduldsspiel!

Umsetzung ins Modell

Die Umsetzung des Coronet-Werkes im Modell geschah nicht ganz streng nach Vorbild. Wesentliche Elemente sollten aber nicht fehlen, um die Wiedererkennung zu ermöglichen. Charakteristisch ist das große Lagergebäude mit seiner klaren Architektur – ein typischer Beton-skelettbau der 1960er-Jahre. Für den

KA DB Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Frankfurt (Main)

Nicht für Dritte

Buchfahrplan

mit Anhang zu den Fahrdienstvorschriften und zum Signalbuch

Gültig vom 28. September 1969 an bis auf weiteres

Heft 1G

Güterzüge der Strecken:

3.21.34.37.38 Frankfurt (M) — Darmstadt
Main-Fliebfeld — Heideberg Rbf
— M-Friedrichsd. — Mannheim Rbf

97 Darmstadt-Eberstadt — Pfingsttdt
99 Weinheim (Bergstr.) — Ffirth | Odenw
100 Weinheim (Bergstr.) — Ffirth | Odenw
101 Mirlsbach — Wahlen

Lokomotivfahrplan

Carl Ritter & Co., Frankfurt

Ng 8317 W (70,1)
Weinheim (Bergstr.) — Unter-Waldmichelbach
Last: We — Meh — 200 t
Last: Meh — Ur — bei Zugstärke bis zu 20 Achsen — 200 t
mit Vorpannkab bei Zugstärke bis zu 24 Achsen — 200 t

Weinheim — Mirlsbach — 28 Minuten
Mirlsbach — Unter-Waldmichelbach — 14 Minuten

1	2	3	4	5	6	7
0,0						
1,7	Weinheim (Bergstr.)					7 40
4,4	Weinheim Tal Hp u.					46
5,0	Rickensau				H	50
5,6	Reisen (Hess) Hal.					54
8,0	Mirlsbach					7 59 8 13

U 15215 Di, Do, Sa (76,1)
Unter-Waldmichelbach — Wahlen
Last: 100 t

1	2	3	4	5	6	7
0,0						
10,9	Unter-Waldmichelbach					9 13
12,0	Affolterbach Hp u.					16
14,0	Affolterbach Hal u.					9 20
15,9	Wahlen u.					9 34

Ng 8326 Mo, Mi, Fr (70,1)
Unter-Waldmichelbach — Weinheim (Bergstr.)
Last: Ur — Meh — 200 t
Meh — We — 200 t

zwischen Unter-Waldmichelbach und Mirlsbach verfahrbarer Nebenbahn

1	2	3	4	5	6	7
0,0						
10,9	Unter-Waldmichelbach					10 46
12,0	Affolterbach Hp u.					49
14,0	Affolterbach Hal u.					52
15,9	Wahlen u.					11 02
17,9	Mirlsbach					11 07 11 32

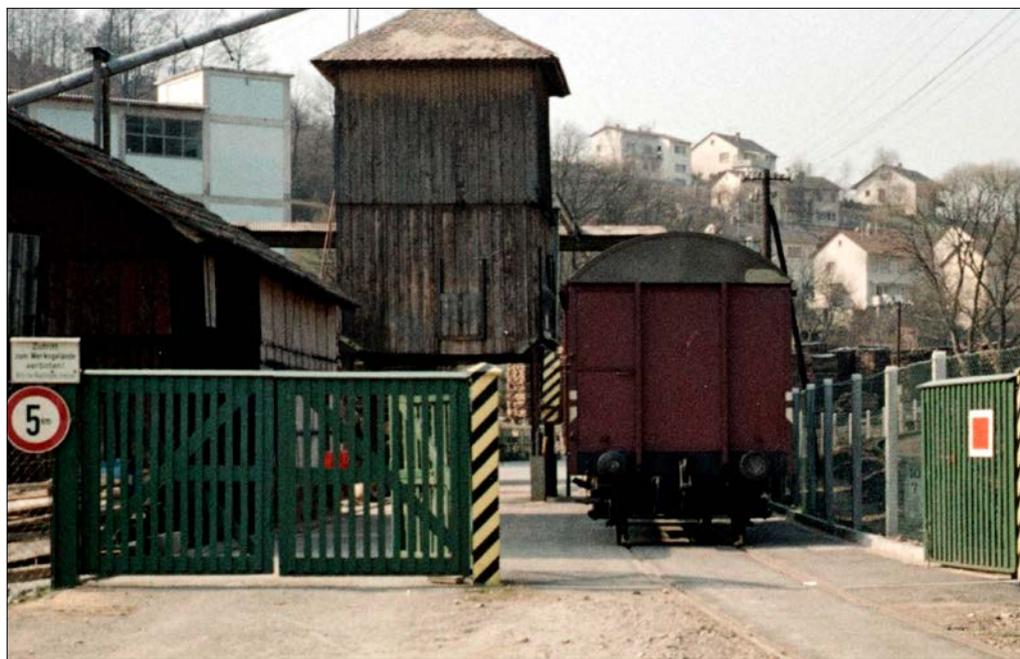
Ng 8328 Di, Do, Sa (76,1)
Unter-Waldmichelbach — Weinheim (Bergstr.)
Last: Ur — Meh — 200 t
Meh — We — 200 t

zwischen Unter-Waldmichelbach und Mirlsbach verfahrbarer Nebenbahn

1	2	3	4	5	6	7
0,0						
10,9	Unter-Waldmichelbach					12 09 12 22
12,0	Affolterbach Hp u.					
14,0	Affolterbach Hal u.					
15,9	Wahlen u.					
17,9	Mirlsbach					

Der Buchfahrplan von 1969 gibt Aufschluss über die Bedienung der Stationen auf der Überwaldbahn. Der Ng aus Weinheim bediente damals noch täglich Waldmichelbach und Unter-Waldmichelbach. Affolterbach und Wahlen wurden nur dienstags, donnerstags und samstags als Übergabe bedient.

Unten: Die markante Werkseinfahrt in den 70er-Jahren. Zu diesem Zeitpunkt steht schon das große Lagergebäude – und noch die älteren baulichen Anlagen wie der Späneturm und die Krananlage. Bei der Umsetzung ins Modell mussten diese etwas anders arrangiert werden, um das Platzangebot auf den Modulen besser ausnutzen zu können. Foto: wk, Sammlung HM





Oben: Die V 100 wartet die Einfahrt des VT 98 aus Mörtenbach in den Bf. Unter-Waldmichelbach ab, bevor sie selbst ausfahren kann.

Links und unten: Die angemietete Köf II schiebt die leeren G-Wagen auf die Drehscheibe, von wo aus der Traktor sie dann an die Rampe des Lagerhauses schiebt.

Fotos: Thomas Küstner

Gebäudeselbstbau in 1:87 war das eine machbare Herausforderung. Das Gebäude und die Ladegleise wurden etwas näher ans Streckengleis gerückt, sodass man von der Modulkante aus noch gut mit der Hand an die hintersten Gleise herankommt, um die Wagen zu entkuppeln oder mit dem Traktor zu rangieren.

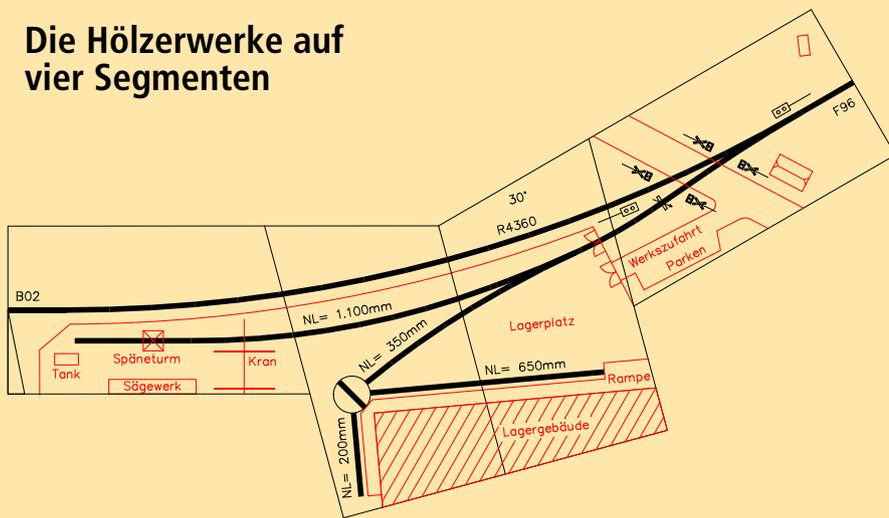
Das Werksgebäude

Beim Basteltreffen in Mannheim kam natürlich die Sprache auf den charakteristischen Gebäudekomplex der Hölzwerke.

„Ich will ja nicht sagen ‚Mann, ist der dick, Mann‘, das sind ganz andere“, begann Bernhard mit verschmitztem Grinsen das Gespräch über den großen Bau, „aber wichtig ist das schon. Wie kriegst du da Stabilität rein?“

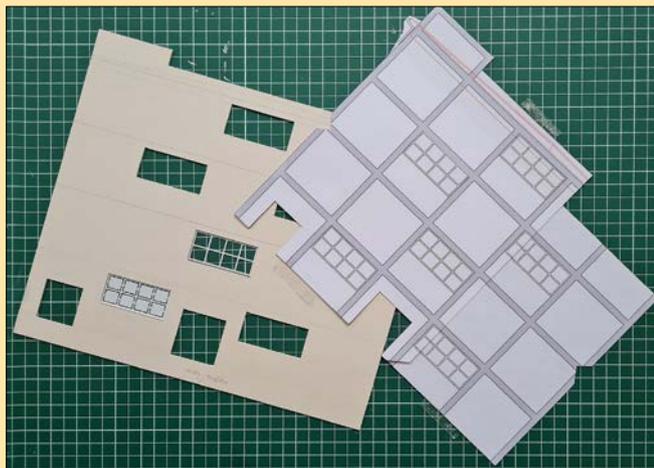
„Och, das war gar nicht so schwierig“, ging Rasmus direkt auf Bernhards Bedenken ein. „Der Grundkorpus besteht aus 10 mm starken Sandwichplatten (Kapadur) aus dem Architekturbedarf. Die sind sehr leicht, aber äußerst stabil. Verklebt wurden die Platten mit Pattex Classic. Auf diese Platten kam die eigentliche Fassade aus 1,5 mm starker Finnplatte. Die ganze Konstruktion wurde mit Querwänden gut versteift, sodass sie nicht mehr elastisch ist.“

Die Hölzerwerke auf vier Segmenten



Als Umschlagstellen für Güterwagen wurden ein Tank, ein Späneturm, ein Kran und das große Lagergebäude gewählt. Alles ist von der Modulkante aus gut zu erreichen. Der großzügige Bogen der Strecke folgt dem Radius der Y-Weiche von Weinert.

Die Betriebsstelle besteht aus vier Segmenten, die zum Transport paarweise – mit den gestalteten Flächen zueinander – verpackt werden. Auch an den Längsseiten sind MDF-Platten zum Schutz angebracht, die mittels Foldback-Klammern fixiert sind.



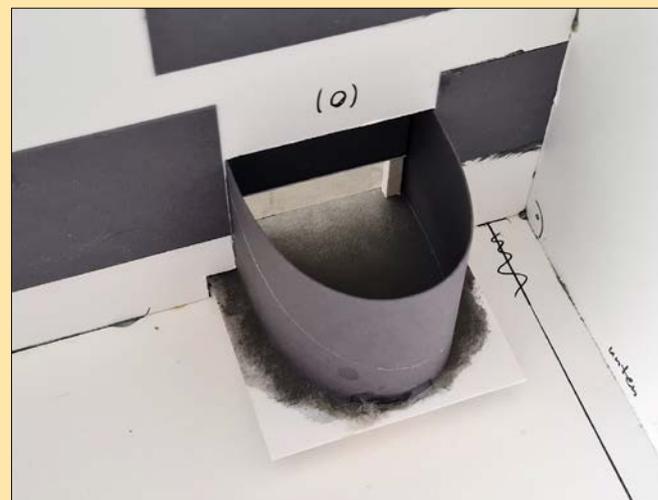
Links: Der Fassadenbau beginnt mit dem Schneiden der Öffnungen aus der Finnplatte. Der maßstäbliche Ausdruck der Fassade dient als Schablone.



Rechts: Einzelne Streifen aus hellgrauem Fotokarton bilden die Betonstruktur der Stützen und Decken nach.



Während die Giebelfassade (rechts) schon weit fortgeschritten ist, fehlt an der langen Fassade noch der Putz aus getupfter Abtönfarbe. Die Pappe ist bereits auf das Kapadur geklebt, da sie sich ansonsten beim Trocknen verzieht.



Der Blick von oben auf die Innenseite der Fassade zeigt hinter den geöffneten Toren die Blende aus schwarzem Fotokarton. Durch die Rundung wirkt es von vorne gesehen wie ein dunkler Raum mit großer Tiefe, ähnlich wie bei einem Tunnel.



Das Lagergebäude ist auch im Modell ein imposanter Bau. Das Original ist fast 140 m lang, im Modell wurde nur das halbe Gebäude dargestellt.

Links: Wegen seiner Größe ist das Gebäude abnehmbar. Für Transporte zu Fahrtreffen hat Rasmus eine separate Holzkiste gebaut.

„Und wie hast du das alles so genau passend hinbekommen?“, staunte Karl mit großen Augen.

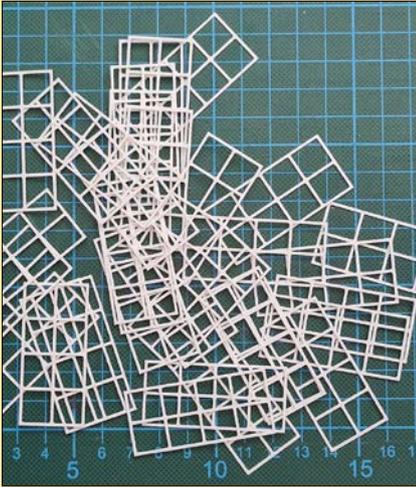
„Um die Fenster exakt und an der richtigen Stelle mit dem Cutter ausschneiden zu können, habe ich mir die Fassade am Computer gezeichnet, 1:1 (bzw. 1:87) ausgedruckt und auf die Pappe gelegt. Dort wurden sie mit etwas Tesafilm fixiert. Das war einfacher als die Fenster alle auf die Finnplatte zu zeichnen“, lüftet Rasmus sein Geheimnis.

„Und die Fenster – insgesamt 37 Stück! – habe ich nach Maß bestellt (<https://meinmodellhaus.de>). Sie sind aus 1 mm starkem Polystyrol gefräst. Die Imitation des Betonskeletts erfolgte mit grauem Fotokarton. Ich hatte mir dafür verschiedene Farbtöne bestellt, um zu schauen, welcher der Betonfarbe am nächsten kommt. Vor dem Aufkleben der Kartonstreifen mit Bindan Express habe ich noch die Finnplatte mit weißer Abtönfarbe betupft, um eine Putzfläche darzustellen“, verblüffte Rasmus nun auch mich. Sein Aufwand war enorm.

„In Frankreich gab es einen Monsieur 100.000 Volt, du bist bei uns sicher Kandidat für Mr. 1000 Prozent“, gab ich meinem Erstaunen Ausdruck.

„Das Vordach ist dem Original mit seiner leichten Stahlfachwerkstruktur nachempfunden. Es wurde aus 1 x 1 mm

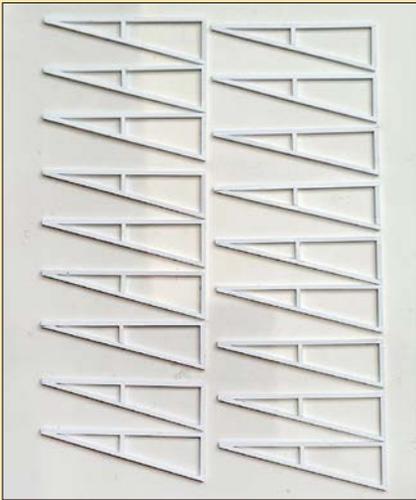




Links: Die Fenster aus Polystyrol wurden nach Maß gefräst. Es wäre auch eine echte Strafarbeit gewesen, alles von Hand schneiden zu müssen.



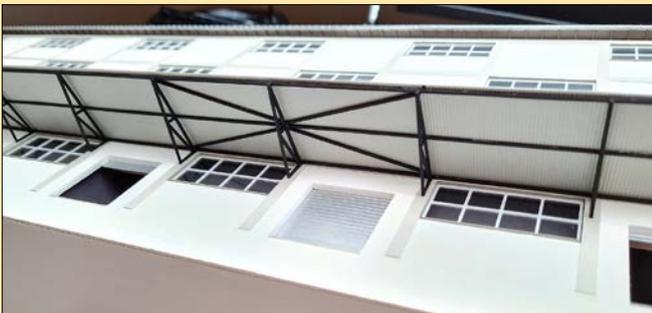
Rechts: Die Fassaden wurden mit Kapadur ausgesteift. Hinter die Fenster ist mit etwas Abstand dunkelgrauer Karton geklebt.



Links: Die Strafarbeit folgte bei den 18 Vordachträgern. Sie wurden nicht gefräst, sondern aus einzelnen Polystyrolstücken zusammengeklebt.



Rechts: Winzige Mengen Pattex reichen, um die Träger an den Karton der Fassade zu kleben. Die Pfetten aus PS halten mit Kunststoffkleber auf den Trägern.

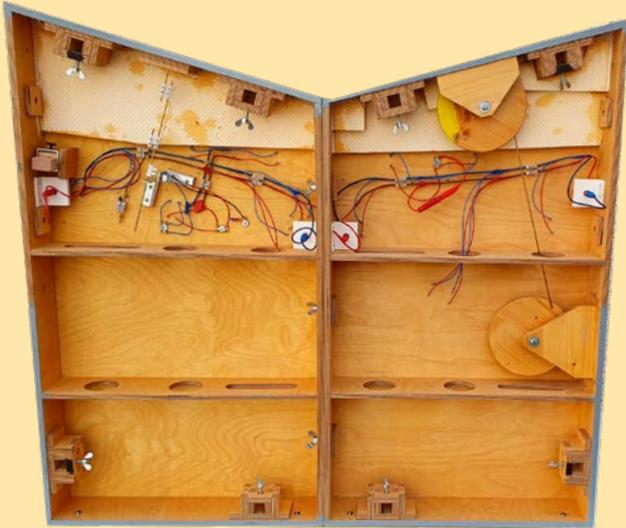


Links: Die Untersicht des fertigen Vordaches: Wie beim Vorbild wird auch der Nachbau mit einem Kreuz versteift.

Links unten: Die Gebäudeecke beherbergt den Lastenaufzug. So konnten die gelagerten Waren aus den oberen Geschossen an die Rampe befördert werden. (Die beiden Holzleisten sollen hier nicht die Rampe darstellen; vielmehr verhindern sie das Verrutschen des Gebäudes auf der Arbeitsplatte.)

Unten: Wie verschmutzt, pardon, altert man ein fast neues Gebäude mit heller Fassade? Horst kennt die Antwort: Das gelingt perfekt mit stark verdünnter Farbe und Glasreiniger.

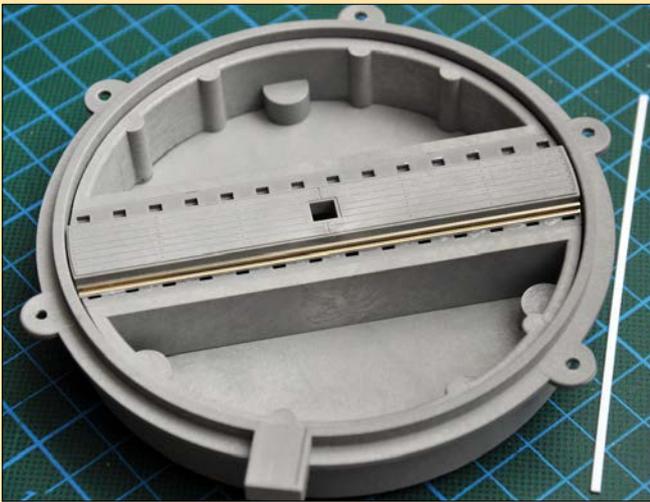




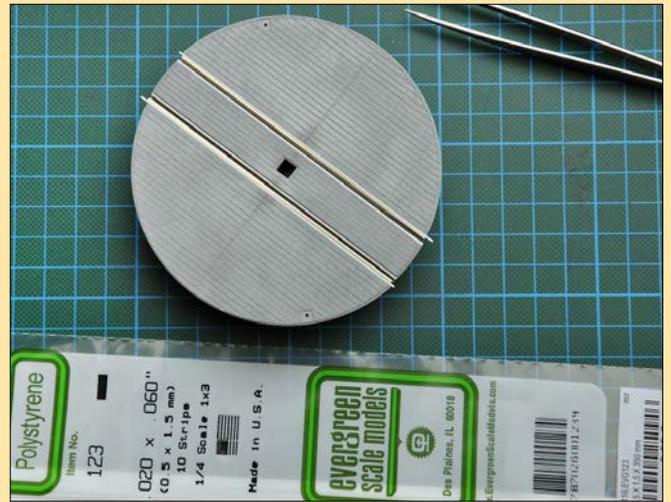
Die beiden mittleren Segmente von unten gesehen. Es funktioniert alles ohne aufwendige Elektronik, rein mechanisch – solange keine Segmentgrenzen gekreuzt werden müssen ...



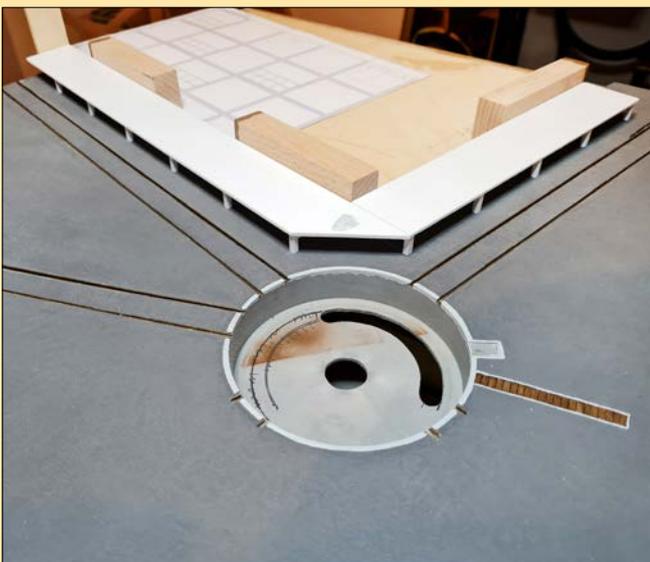
Noch vor allem anderen wurde die Antriebstechnik für die Drehscheibe eingebaut. Das Handrad (rechts) ist über eine Stellstange mit der Holzscheibe unter der Grube verbunden.



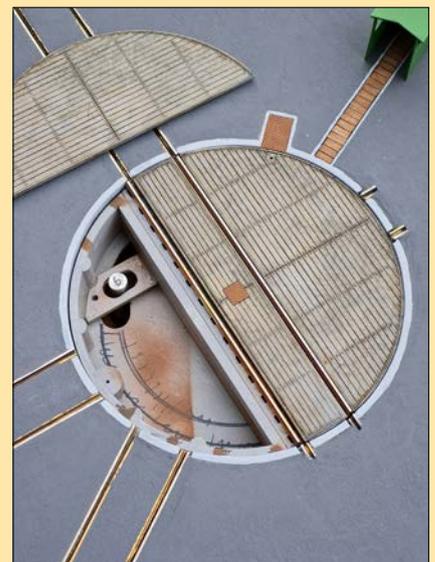
Am Anfang stand bei der Drehscheibe von Bochmann & Kochendörfer der Umbau auf zierliche Schienenprofile. Code-75-Schienen werden auf Polystyrolstreifen geklebt, um die Höhe anzupassen.



Polystyrolstreifen helfen ebenfalls dabei, die Spurkranzrillen zwischen Schienen und Abdeckung zu verschmälern bzw. auf der Außenseite zu schließen.



Links: Erste Stellprobe für die Rampenteile. Es passt! Der Blick in die leere Grube zeigt gut den ausgefrästen Schlitz für den Führungsdorn des Antriebes.



Rechts: Mit eingesetztem Drehteil in der Grube wird der Mechanismus deutlich. Der Dorn nimmt das Drehteil mit, wenn sich die im Untergrund gelagerte Holzscheibe dreht.

dünnen Polystyrolprofilen mit Nitroverdünnung zusammengeklebt und mit Patex an der Fassade befestigt. Das garantiert einen kräftigen Halt, ist aber gleichzeitig etwas elastisch“, führte Rasmus weiter aus. „Die Wellblechnachbildung besteht aus profiliertem Karton, die Rampen sind aus 2 mm dickem Polystyrol geschnitten und mit Polystyrol-„Beton“-Stützen versehen.“

Die Drehscheibe

„Den wahren technischen Hammer sieht man aber gar nicht“, machte uns Bernhard auf den betriebstechnischen Clou der ganzen Sache aufmerksam.

„Tja, die Waggondrehscheibe war die heftigste Herausforderung“, bestätigte Rasmus. „So bieten zwar verschiedene Hersteller in 1:87 Waggondrehscheiben an (z.B. Faller, Kibri, MBZ). Aber der sehr gute Bausatz von Bochmann & Ko-



Während der Disponent auf der Rampe seinem Vorarbeiter die anstehenden Aufgaben erläutert, schafft die Köf bereits die zu beladenden Wagen heran. Es bleibt nicht viel Zeit!



chendörfer einer solchen Drehscheibe wird leider nicht mehr hergestellt. Und der war's!! Ich fand ihn aber zum Glück noch bei einer Onlinebörse.“

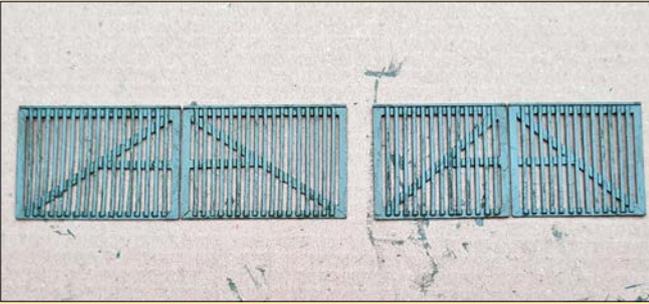
„Konntest du ihn denn so ohne Weiteres verwenden?“, wollte Sebastian wissen, der Ähnliches für seine Traktorenfabrik plante.

„Der Bausatz enthält sowohl Kunststoffteile als auch Messing-Ätzteile. Zum Kleben der Teile braucht man Kunststoffkleber, 2K-Kleber oder Sekundenkleber. Allerdings musste ich ihn umbauen und die mitgelieferten Code-100-Schienen auf Code 75 ändern. Hierzu unterfütterte ich die neuen Profile mit 0,6 mm dünnem Polystyrol. Auch der große Spalt zwischen Schiene und Holzeindeckung wurde durch seitliches Ankleben von Polystyrolstreifen verkleinert“, ergänzte Rasmus seine Ausführungen.

Während Staplerfahrer Klaus aufsteigt, um eine Kiste von der Rampe zu heben, schiebt Heinz mit dem Eicher-Traktor einen weiteren Wagen an die Rampe.

Unten: Für die Produktion wird das Langholz per Lkw auch aus dem Odenwald geliefert. Der bunte Fuhrpark vor dem Werkstor zeugt vom Wohlstand der Mitarbeiter Mitte der 60er-Jahre.





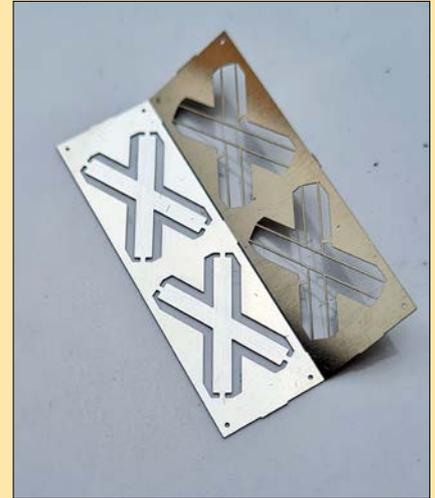
Die grünlichen Holzstore zum Werksgelände sieht man auf vielen Vorbildfotos. Die Rahmen wurden aus Polystyrolprofilen zusammengeklebt. Die Latten sind dickes Papier, mit Sekundenkleber bestrichen.



Wer kennt das nicht? Viele Maschendrahtzäune erinnern im Modell eher an Lochblech. Filigraner wird es, wenn man Gewebe aus dem Floristik-Bedarf schwarz ansprüht und an Messingpfosten klebt.



Links: Es braucht eine ruhige Hand und ein wenig Übung, um die feinen Teile aus dem RST-Bausatz zu einem Andreaskreuz mit Blinklicht zusammenzubauen.



Rechts: Seine dreidimensionale Wirkung erhält das Kreuz durch Aufeinanderfalten der Ätzteile und anschließendes Verlöten.



Erste Steckprobe der noch unlackierten Signale neben dem Fußweg. Dieser besteht aus einzelnen aufgeklebten Steinchen von Juweela. Noch ist die LED nicht eingesetzt und die Leitungen sind noch nicht angeschlossen. Das folgt dann in einem weiteren Schritt.

Der bastlerische Aufwand hat sich auch beim BÜ-Signal gelohnt. Fertig lackiert sehen die Modelle einfach klasse aus!

Nach dem Bau von vier Andreaskreuzen hat man den Bogen raus. Sie sind nun fertig zum Einstecken ins Modul und Anschließen an die Elektronik mittels Klinkensteckern. Eine Dose dient als sichere Verpackung.

Der Dreh mit dem Dreh

„Und wie treibst Du die Scheibe an? Elektrisch?“ wollte Karl, der alte Fuchs, jetzt genau wissen.

„Nein, händisch, und zwar mit viel Gefühl! Das Problem fängt schon mit dem Holzbau an, weil ich darauf achten musste, dass zwischen Drehscheibe und Modulseitenwand – das ist die Bedienseite – keine Trennung von einem Modul zum anderen verläuft. Nur so war es möglich, eine Handbedienung zu bauen. Die Lösung für den Antrieb war dann eine doppelte Holzscheibe, die dieselbe Drehachse aufweist wie die Drehscheibe oben. Diese Holzscheibe besitzt einen Metalldorn als Aufnahme des Drehscheibenunterteils. Die Holzscheibe ist über eine starre Verbindung mit einer zweiten, gleich großen Holzscheibe an der geschlitzten Modulseitenwand verbunden. Sie funktioniert als manuelles Antriebsrad.“

„Gerade wie die Treibstangen bei einer Dampflok“, stellte Bernhard fachmännisch fest. „So neu ist deine Idee also gar nicht!“

„Aber genauso wirkungsvoll“, nickte Rasmus nicht ohne Stolz.

Blink, Blink

„Aber deine Signale sind auch nicht von der Stange“, merkte Markus an, der sich ja in Mörlenbach schon mit solchen Dingen beschäftigt hatte.

„Es handelt sich bei den BÜ-Signalen und den Andreaskreuzen um Bausätze von Ralph Steinhagen (<http://www.rst-modellbau.de>). Diese bestehen im Wesentlichen aus Messingussteilen, sehr feinen Neusilberätzungen und etwas Kunststoff. Für den Zusammenbau kann man dünnflüssigen Sekundenkleber verwenden oder seeeeeehr wenig Lot mit verdünnter Phosphorsäure als Flussmittel. Danach muss man mit Isopropanol und einem Glasradierer die Flächen reinigen, bevor mit Nitrolack grundiert werden kann. Anschließend erhielten die Maste ihren grünen und die Schirme einen matt-schwarzen Anstrich. Zuvor wurden noch die LEDs eingesetzt. Und steckbar sind die Signale auch!“

„Phänomenal, was ihr alles so zustande bringt“, resümierte ich. „Und ich dachte immer, im Westen gäbe es nix Neues! Dann können wir uns ja demnächst um die Landschaft kümmern.“

HM 



Am Ende des Ladegleises steht in einer Betonwanne ein großer Tank für Heizöl. Das Pumpenhäuschen ist neben der Wanne aufgestellt. Fossile Energie gab es in den 60er-Jahren noch genug. Die Köf holt gerade den leeren Kesselwagen ab, um ihn in den Wagenausgang zu überstellen.

Rechts: Der vorbeiknatternde VT wird von den Kindern nicht beachtet.



Unten: Der „Weiße Riese“ DE 2500 kommt während der Testfahrten auf der Überwaldbahn auch an den Hölzerwerken vorbei.



Die WÜP zu Gast auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen!

**Faszination
Modellbau**

Merken Sie sich jetzt schon diesen wichtigen Termin vor! Vom 3. bis zum 5. November 2023 findet in Friedrichshafen wieder die Faszination Modellbau statt. Dort können Sie die komplette Anlage der Weschnitz-Überwaldbahn live erleben. Alle Module zusammen ergeben über 30 m Länge und rund 8 m Breite. Sehenswert!