

Frühe Wagen für 400 mm Spurweite

Feldbahn- Urvater Paul Decauville propagierte in seinen Anfangsjahren die Spurweite von 400 mm für den leichten Betrieb bei Industriebahnen und lieferte in den ersten Jahren seiner Feldbahnfabrik eine größere Anzahl von Bahnanlagen in 400 mm Spurweite für Hand-, Seil- und Pferdebetrieb. 1885 beteiligte er sich am damaligen Kanaltunnel- Projekt, bei dem der damals sehr bekannte Architekt Frederic Beaumont, ein gebürtiger Kanalinsulaner aus Guernsey, die Federführung übernommen hatte. Beaumont plante für sein Tunnelprojekt ein System von Förderbahnen, das weltweit einmalig gewesen wäre. Auf der Spurweite von 400 mm sollten bis zu 150 Druckluftlokomotiven von Decauville den Abraum zu Tage fördern und das Ausbaumaterial, Beton- Formsteine nach einem Patent von Decauville, zur Bauspitze bringen.

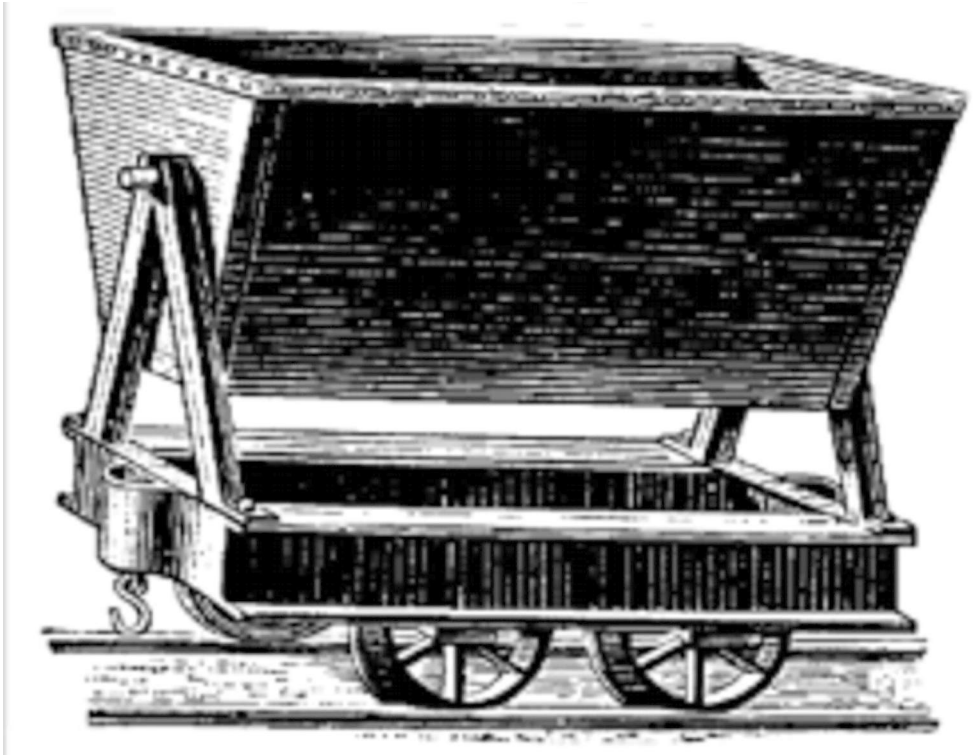
Das Tunnelprojekt geriet dann durch politische Verstimmungen zwischen London und Paris ins Stocken, und der Zusammenbruch der französischen Panamakanal- Baugesellschaft 1886 führte dann zum Scheitern des Bauvorhabens. Es sollte ja dann noch etwas dauern, bis der Kanaltunnel fertiggestellt wurde, aber fast hundert Jahre lang wurden in Dover und Calais die im Bau steckengebliebenen Richtstollen als Sehenswürdigkeiten gezeigt.

Die Tunnelgesellschaft mußte ihren Auftrag an die Firma Decauville stornieren, aber zum Glück waren nur ein paar hundert Meter Gleis und ein paar Kippwagen schon ausgeliefert worden und eine einzige Lok, die "Windsbraut" hieß, mußte zurückgenommen und auf 500 mm Spurweite umgebaut werden.

Die Lok stand ein paar Jahre im Werk herum, bis sie schließlich verkauft werden konnte, aber das Oberbaumaterial und die Wagen fanden schnell wieder Absatz. Vor allem in Gärtnereien und mittleren Landwirtschaftsbetrieben fanden sich Kunden und 400-mm- spuriges Feldbahnmaterial wurde sogar nach Deutschland exportiert. Ein dauerhafter Markt tat sich in der Schweizer Baustoffindustrie auf, wo noch um 1980 Bahnen mit 400 mm Spurweite in Betrieb waren.

Aus den 1880er Jahren ist eine Abbildung eines Feldbahn- Kippwagens für 400 mm Spurweite erhalten geblieben, die einige interessante Einzelheiten zeigt. Der aus U- Eisen gebogene Rahmen für Feldbahn- Kippwagen war keineswegs selbstverständlich. Er war nur bei den 600- mm- Kippern in Deutschland so weit verbreitet, weil diese Bauart die standardisierte Ausführung des deutschen Marktführers Orenstein & Koppel war- also schon lange vor William Henry Gates junior bestimmte der Größte und Lauteste, wo es lang ging!

Decauville baute immer schon rechteckige Rahmen aus U- Profilen mit angesetzten Puffern, und der 2n15- Modellbauer braucht also kein schlechtes Gewissen zu haben, wenn er einfach Fleischmanns 0e- bzw. H0- Kipper umbaut. Er braucht gar keine Rahmen- Attrappe aus Messingprofilen zusammenzurödeln und an die Fleischmann- Wagen anzukleben- das sieht ohnehin immer wie die Wildwest- Kuhfänger und riesigen Schornstein- Attrappen an einer Parkbahn- Diesellok aus! Es genügt, wenn er halbrunde Puffer ansetzt und den Fleischmann- Wagen durch einen neuen Anstrich in Schwarz, Grau oder Rostschutz- Grün ihre spielzeughafte Buntheit nimmt.

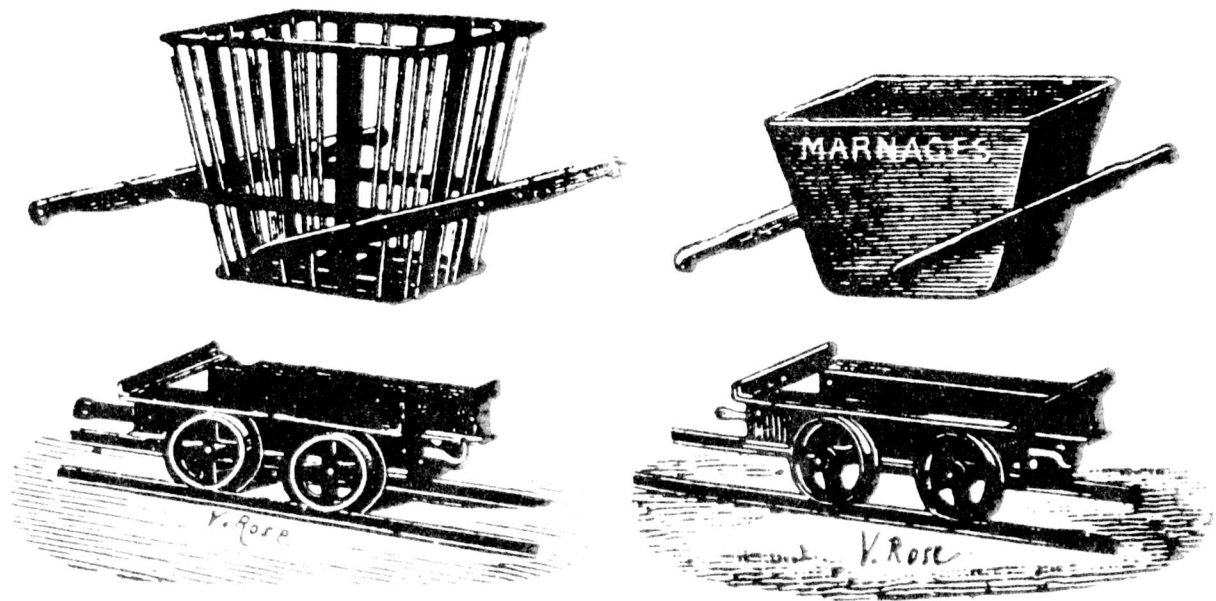


Ein Kippwagen von Decauville für 400 mm Spurweite auf einem Katalogbild aus den 1880er Jahren. Dieser Holzschnitt zeigt deutlich die Ausführung von Rahmen und Puffern.

Wer es ganz genau nimmt, der kann für den maßstäblichen Nachbau auf eine Maßzeichnung der Firma Decauville zurückgreifen, die ich in Meyers Lexikon von 1886 gefunden habe. Die Originalzeichnung war

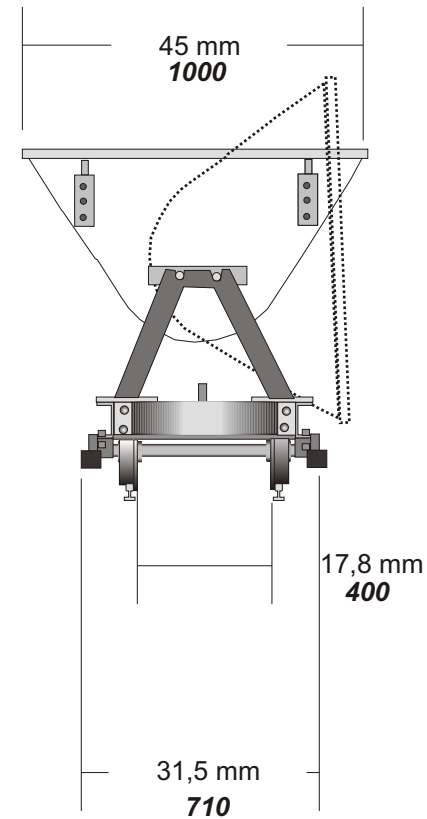
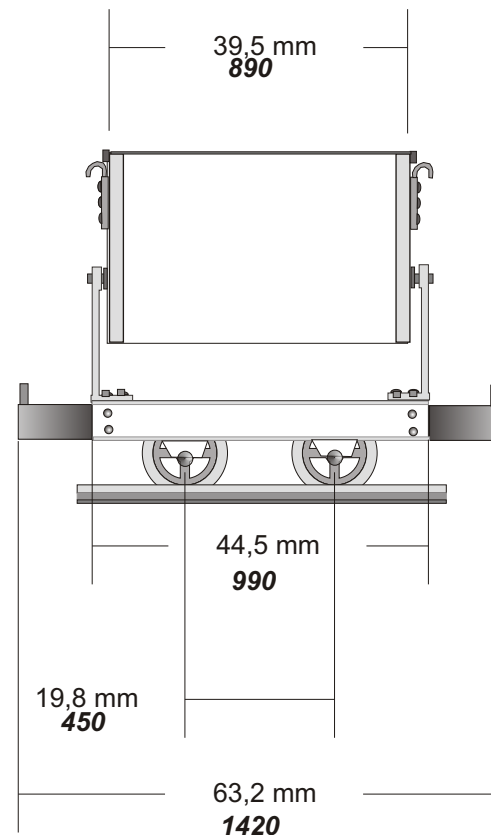
schon zur Reproduktion etwas zu schwach, also gebe ich sie hier in einer digitalisierten Neufassung wieder.

Für den ganz leichten Handbetrieb auf Kartoffel- Kohl- und Rübenfeldern mittlerer Landwirtschaftsbetriebe lieferte Decauville damals Wagen für Handbetrieb auf 400 mm Spurweite, die schon damals den Gedanken des Wechselbehälters vorwegnahmen. Sie waren mit abnehmbaren Aufbauten ausgerüstet und konnten mit Traggriffen von zwei kräftigen Tagelöhnern auf das Feld getragen werden. Dort wurden die korbformigen Wagenkästen mit Erntegut beladen und dann zu den Fahrgestellen zurückgetragen, die auf dem am Feldrand verlegten Gleis abgestellt standen. Von dort wurden die Wagen über fliegende Weichen auf das am Rand des Feldwegs verlegte feste Stammgleis zurückgeschoben. Dort holte sie der Jungbauer oder der Knecht mit dem Pferdegespann ab, kuppelte sie mit eisernen Kuppelstangen zu Zügen zusammen und fuhr dann Züge von acht bis zehn Wagen zum Hof. In der Gegenrichtung wurde in Behältern mit geschlossenen Seitenwänden aus Blech Kompost, Mist, Mergel (siehe die Aufschrift "Marnages" auf dem Decauville-Katalogbild!), Kalk oder Kunstdünger auf die Felder befördert.



Diese geschlossenen Behälter dürften jedem Eisenbahnfreund auf Anhieb bekannt vorkommen. Richtig- sie erinnern deutlich an die Kohlenkübel aus dem Dampflok- Betriebswerk! Und genau für diesen Zweck setzten die französischen Eisenbahngesellschaften auch die 400- mm- Bahnen von Decauville ein. Man kann als Modelleisenbahner diese Wagen auch für das Bw der "Chémin de fer d'interêt local" auf Meterspur einsetzen oder zur Darstellung einer handgeschobenen Bahn in einem kleineren Industriebetrieb einsetzen. Nur sollte dieser Betrieb dann nicht unbedingt auch "KWSPOB KiesBearbeitung KleinJumboshausen" heißen, wie ich es auf der Messe in Dortmund 2007 erleben mußte. So etwas sollte man doch Fachzeitschriften wie "Fix & Foxi" (die gibt es tatsächlich wieder!) überlassen. Handgeschobene Bahnen mit sehr kleiner Spurweite waren in der Metallindustrie weit verbreitet, vor allem in den Sauerländer "Drahtbüdkes" und den schwäbischen "Hentnhaus- Fabrikle". Hier genügen ein paar H0- Straßenbahngleise von Tillig und ein oder zwei Oe- Drehscheiben von Peco, um so eine handbetriebene Bahn als Standmodell anzudeuten.

Man kann aber auch durchaus Züge von bis zu zehn solchen leichten Wagen in einer größeren Gärtnerei oder einem kleineren Industriebetrieb hinter einer leichten Lok von Bretzler laufen lassen. Schweizer Ziegeleien haben seit etwa 1935 Dieselloks auf 400 mm Spurweite eingesetzt und etwa im Alten Land bei Hamburg gibt es noch heute lokomotivbetriebene 500- mm- Bahnen auf den langen schmalen Grundstücken der Obstbauern.

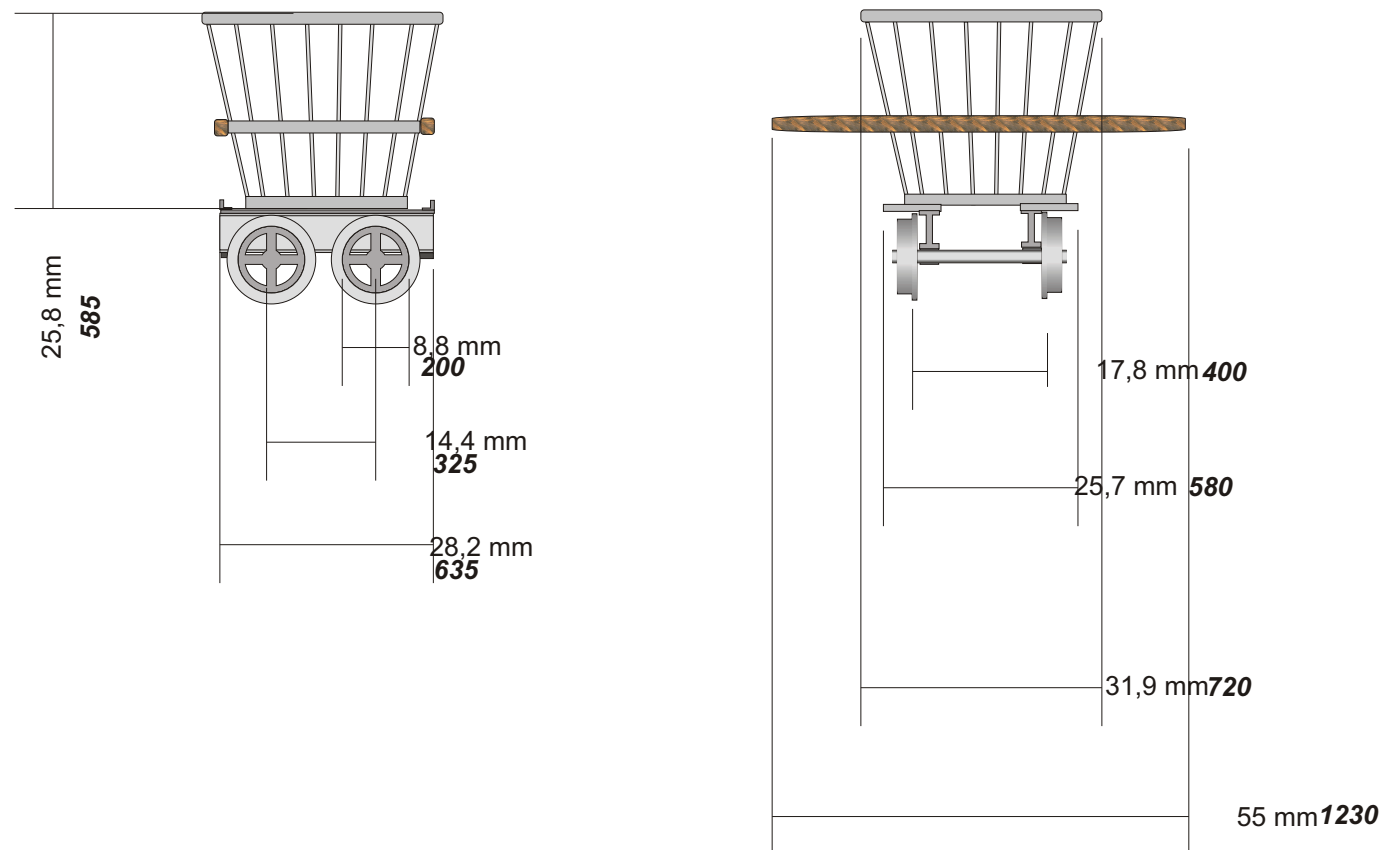


Modellmaße in Arial 10 pt
 Vorbildmaße in **Arial 10 pt fett kursiv**

Muldenkippwagen
 für 400 mm Spurweite
 Fa. Decauville, Paris 1887

Maßstab 1: 22,5

Gez. 07. 01. 07 Ku.



Modellmaße in Arial 10 pt
 Vorbildmaße in **Arial 10 pt fett kursiv**

Rüben- Korbwagen
 400 mm Spurweite
 Ausführung für Handbetrieb
 Fa. Decauville. Paris 1876 ff.

Maßstab 1: 22,5

Gez. 07. 01. 07 Ku.