

Modellfoto, Zeichnungen (2) &amp; Text: Peter Kuntze

## Der lange Weg zur Akkulok

*... führte über Recherchen und Ablenkmanöver hin zum Ziel*

Angefangen hat die Sache, na ja, vor längerer Zeit. In diesem Falle auf der Messe in Dortmund 1998. Damals war ich wie jedes Jahr losgefahren, um in der fernen Großstadt meinen Bedarf an Kleinmaterial zu decken, das man hier draußen in der westfälischen Tundra bei den örtlichen "Fach"-Händlern nicht bekommt.

Wie jedes Jahr hatte ich vor, auch dieses Jahr wieder eine Lok zu bauen, und zog erst mal um die Stände der Händler, die Modellbahn-Sonderposten anboten. Beim zweiten oder dritten Händler wurde ich fündig, dort war eine Arnold-Lok mit 50 Mark ausgezeichnet, die sonst nicht mehr unter einem Blauen zu haben war. Der halbe Preis war ausschlaggebend dafür, dass ich bei der Lok sofort zulagte und den Fünfziger ohne Gegenwehr abdrückte. Bei einem Händler, der Zubehör für

H0-Straßenbahnen anbot, kaufte ich erst mal ein paar Straßenbahn-Fahrgestelle aus Weißmetall, die auch ziemlich billig waren – drei oder vier Mark das Stück. Da waren nämlich schöne Nachbildungen altmodischer Gleitlager dran, die man auch noch ganz gut in Baugröße 0 als Feldbahn-Achslager verwenden konnte.

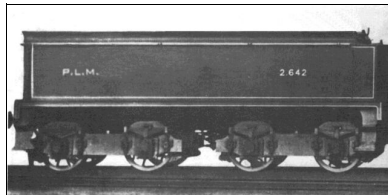
Anschließend kaufte ich noch einiges an sonstigem Kleinmaterial ein, das ich noch brauchte (oder vielleicht auch nur meinte, irgendwann mal brauchen zu können). Das mag zwar auf den ersten Blick etwas chaotisch erscheinen, aber das ist die übliche Arbeitsweise, wenn man exotische Schmalspurmodelle bauen will – zunächst mal alles sicherstellen, was man brauchen könnte, denn bis zur nächsten Messe in Dortmund gibt es dann zwölf Monate nix mehr. Und die Bezirkstreffen der Arbeitsgemeinschaft Spur 0 finden auch nur unregelmäßig statt, und da spielt die Schmalspur keine ernsthafte Rolle, denn da beherrschen die Fans des schweren Fernverkehrs die Szene.

### Auf geht's

Nach dem jährlichen Fest der Verschwendung im westfälischen Sündenbabel ist dann erst mal Archivdienst angesagt. Dann muss nämlich erst mal die Fachliteratur nach interessanten Vorbildern durchforstet werden. Ich überlegte mal kurz, in welcher Ecke und in welchem Fachgebiet ich suchen wollte, und kam zu dem Ergebnis, dass ich jetzt mal bei den elektrischen Triebfahrzeugen suchen wollte. Mittlerweile hatten sich nämlich in dem alten Aktenschrank, den ich bei Aufgabe meiner Tätigkeit in der Klapsburg mitgenommen hatte, um die 20 Dieselloks, zwei "Dömpfer", eine Druckluftlok und ein Holzvergaser angesammelt. Aber eine Elektrolok fehlte mir noch – also musste eine her. Und wegen einer einzelnen Lok wollte ich auf meiner Anlage keine Oberleitung aufbauen – also musste es eine Lok mit Akkubetrieb sein. Es sollte auch mal wieder ein älteres Vorbild sein, denn moderne Loks hatte ich in den letzten beiden Jahren gebaut.

## Spurensuche

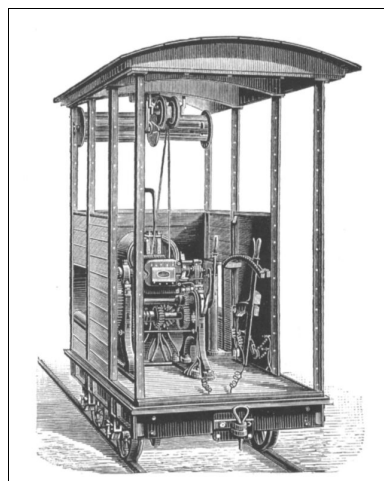
Also griff ich erst mal in meinem Bücherregal in die Abteilung Bergbau und holte ein Grundlagenwerk aus der Kaiserzeit hervor, das "Handbuch der mechanischen Streckenförderung im Bergbau" von Alois Stein, erschienen in Gelsenkirchen im Jahre 1898. Und richtig – da fand ich auch etwas – eine Bemerkung über Akkuloks, die damals auf der Zeche Bonifatius in Gelsenkirchen auf der Halde eingesetzt wurden. Das Ungewöhnliche an diesen Loks war, dass sie die Batterien nicht auf der Lok selbst mitführten, sondern zu diesem Zweck einen Tender hinter sich herzogen wie Dampfloks. Eine Elektrolok mit Tender – das war schon mal genau der Knüller, den ich gesucht hatte. Und der Tender war auch im Bilder-Anhang dieses Buches abgebildet – die Lok selbst allerdings nicht.



Ich erinnerte mich aber, dass ich in einem anderen Buch eine Abbildung einer Akku-Lok gesehen hatte, die auch mit einem Tender für ihre Batterien ausgerüstet werden sollte. Ich machte mich also auf die Suche und fand dieses Bild dann auch im "Schweiger-Lerchenfeld" von 1894. Amadeus von Schweiger-Lerchenfeld, der Herausgeber einer damals sehr bekannten österreichischen populärwissenschaftlichen Zeitschrift, hatte damals nämlich in seiner Prachtschwarte (Format 35 x 30 cm, Gewicht rund 2kg) eine "accumulator-electrische Locomotive" beschrieben und auch eine Abbildung dieser Lok im halbfertigen Bauzustand abgedruckt. Da konnte man erkennen, dass die

Lok nur einen Motor hatte, der über eine Welle mit Schneckengetrieben die Achsen antrieb – eine Bauart wie bei der Modellbahn!

Und es war deutlich zu sehen, dass



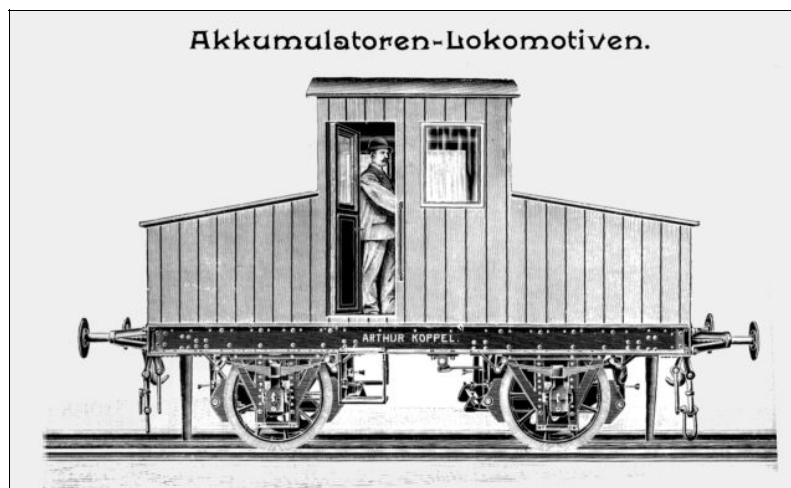
die Lok einen Aufbau aus Holz erhalten sollte – das kam in der Gründerzeit bei Elektroloks öfter vor, weil diese Fahrzeuge damals auch von Waggonfabriken gebaut wurden, die nur auf den Bau hölzerner Fahrzeuge eingerichtet waren. Und man war damals ernsthaft der Meinung, dass ein Holzaufbau besser vor Spannungsüberschlägen schützen würde – das Prinzip des Faradayschen Käfigs scheint man damals vollkommen vergessen zu haben.

Na ja – es stand fest, dass die Lok aus Holz sein sollte, und das hieß, dass ich den Aufbau aus Zeichen-

karton anfertigen müsste.

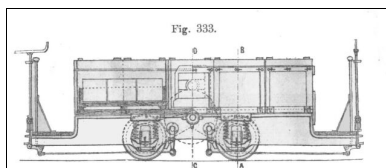
Aber noch fehlte mir das letzte Glied in der Beweiskette. Ich war mir immer noch nicht ganz sicher, wie die Lok mit vollständigem Aufbau aussehen würde. Also suchte ich weiter und wurde schließlich in einem alten Katalog von Orenstein & Koppel fündig. Da war angegeben, dass die Firma um 1900 auch schmalspurige Akkuloks mit "Accumulator-Beiwagen" im Sortiment hatte. Abgebildet waren diese Loks zwar nicht, aber immerhin war eine normalspurige Akkulok abgebildet. Und in einem französischen Buch fand sich noch die Abbildung einer normalspurigen Akkulok mit Tender, die um 1900 als Versuchslok auf der Strecke Paris-Lyon eingesetzt war – also ein früher Vorläufer des heutigen TGV!

Also – wenn kein eindeutiger Beweis vorliegt, dann muss man sich mit einem logischen Schluss weiterhelfen. Das heißt, dass die schmalspurigen Feldbahnloks mit Sicherheit den größeren Normalspurloks sehr ähnlich gesehen haben müssen. Allerdings hat das Führerhaus mit Sicherheit nicht in der Mitte gesessen, denn die Lok hatte ja nur einen Motor, und das muss dann zum Gewichtsausgleich der Führerstand hinten angebracht werden. Und hinten hat es der Lokführer auch nicht so weit zum



Tender, da kann er einfach mal hinlangen und das Anschlusskabel lösen, wenn er seinen Tender an die Batterie-Ladestation fahren und dort aufladen oder gegen einen frisch aufgeladenen neuen Tender auswechseln muss.

Und beim Betrieb auf einer Feldbahn über Tage mit nicht sehr großen Neigungen sind auch am Tender keine Bremsenstände erforderlich, wie sie bei der Essener Grubenlok angebracht worden waren. Der Tender konnte also hier als einfacher zweiachsiger Kastenwagen ohne Bremsenstand ausgeführt werden, und das hatte noch einen Vorteil. Der Tender wurde kürzer, und das hieß, dass ich im Steinbruch und im Rangierbahnhof noch Platz für einen zusätzlichen Kippwagen hatte.



Damit stand dann ungefähr fest, wie die Lok ausgesehen haben müsste. Das Ganze war etwa so ein Puzzlespiel gewesen wie die Rekonstruktion des Neandertalers anhand der Knochen eines einzigen eingeschlagenen Schädels, der vor 140 Jahren auf einer Baustelle am Düsseldorfer Stadtrand gefunden worden war.

Dann kam noch eine Art Abschlussveranstaltung der Planung und Vorbereitung. Bei der Hausbrauerei Stiefel-Jürgens in Beckum wurde mal wieder irgendein Jubiläum gefeiert. Ich fuhr natürlich hin und nutzte den Besuch, um zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen – ich suchte auch im Beckumer Heimatmuseum noch mal nach Vorbildfotos aus der Zementindustrie. Und ich wurde auch einigermaßen fündig – ich fand ein paar Werkfotos aus den Steinbrüchen, die Loks von Orenstein & Koppel im Einsatz

zeigten – allerdings in der Ausführung mit Oberleitung.



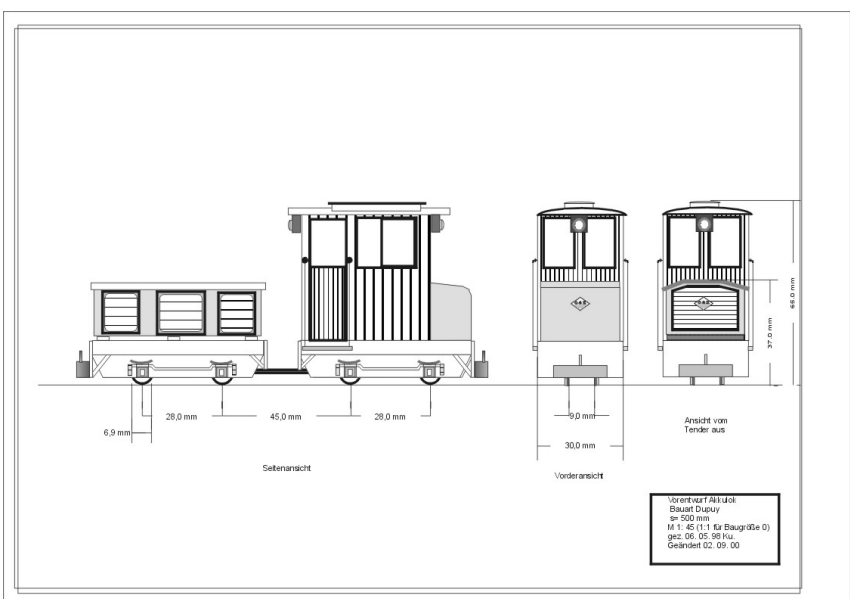
So weit, so gut – jetzt konnte ich mich an meinen Computer setzen und die Zeichnungen anfangen, nachdem ich die in Dortmund eingekauften Teile erst mal genau vermessen hatte. Von den Original-Loks lagen mir nämlich überhaupt keine Maße vor außer der Angabe der Spurweite im Schweiger-Lerchenfeld. Die Spurweite der dort abgebildeten Lok war mit 500 mm angegeben, und das war so meine übliche Größe – alle meine Vorbilder haben diese Spurweite. Die anderen Maße waren, wie gesagt, nicht greifbar, also musste ich um das vorhandene Fahrgestell von der Firma Arnold herumkonstruieren unter Wahrung der Proportionen auf den Vorbild-Aufnahmen. Das war allerdings für einen alten Hasen wie mich kein Problem – nach etwa ein oder zwei Wochen waren die Zeichnungen fertig.

## Andere Aufgaben kamen dazwischen

Doch dann kam der Verein. Wir hatten auf der Frühjahrsausstellung 1998 feststellen müssen, dass den Besuchern recht unangenehm aufgefallen war, dass auf unserer Anlage in Spur 0 gähnende Leere herrschte. Das heißt, die Gleise lagen zwar schon, aber von Landschaft war keine Spur – nur eine Öde aus Spanplatten. Es musste kurzfristig was her, und ich erlebte dort erst mal als Leiter der Hochbauabteilung meinen Großeinsatz an der Produktionsfront. Eine Getreidemühle musste her – ein Monstrum von der Größe eines Kühlschranks, das den dahinterliegenden Kasten der elektrischen Hauptverteilung verdecken musste. Ein Werkstattgebäude musste auch noch her, und das musste so groß wie ein Bierkasten sein, um den dahinterliegenden Zählerkasten zu tarnen. Ein paar Rangiererbuden hatte ich auch noch auf Lager von einer früheren Anlage, die ich nie fertiggebaut hatte. Die überholte ich auch noch und stellte sie auch dem Verein zur Verfügung.

## Und wieder standen neue Projekte an

Und so ging ein Jahr herum und es war schon wieder Zeit, nach Dort-



mund zu fahren. Unsere alte Rangierlok war schon ziemlich ausgebufft und abgelatscht und brauchte dringend eine Grundüberholung. Es musste also kurzfristig ein Ersatz her, und ich fing mir den Auftrag ein, in Dortmund nach einem preiswerten Ersatz zu suchen. Ich fand auch eine gute Diesellok für 120 Mark, aber leider nach einem amerikanischen Vorbild, das in der Nachkriegszeit als Marshallplan-Hilfe nach Italien geliefert worden war. Und ein italienischer Hersteller hatte dann ein Modell dieser Lok angefertigt, das er als US-Lok zurechtgemacht hatte. Der Hintergedanke dabei war offenbar, dass er die Lok in ihrem Herkunftsland verkaufen wollte – dabei war das Vorbild dort im Inland nie eingesetzt worden. Also musste dieses Vehikel erst mal grundlegend für deutsche Verhältnisse umgebaut werden, und zwar nach einem Vorbild, das die Firma Orenstein & Koppel (ach nee – die schon wieder!) in den 50er Jahren an die Dortmunder Hafenbahn geliefert hatte. Und das Ding musste zur Herbstausstellung pünktlich fertig und startbereit sein! Pünktlich zur Herbstausstellung stand die vereinseigene Lok auf der vereins-eigenen Anlage, aber meine Lok von Orenstein & Koppel schlief den Schlaf des Gerechten.

Aber dann – dann wollte ich endlich anfangen. Wollte. Denn dann kam ein eigentlich lächerliches Ereignis dazwischen. Ich ver hob mich an meinem Mülleimer und klemmte mir einen Nerv ein. Drei Monate auf die Reservebank, weil ich in diesem Zustand nicht auf meinem Hocker an der Werkbank sitzen konnte. Anschließend meldete sich die alte chronische Entzündung in meinen Augen mal wieder etwas heftiger zu Wort, und ich hatte ein paar Wochen die Klüsen dicht. Als ich wieder klar sehen konnte, war es wieder mal Frühling in diesem unserem Lande, die Preise für Computerzubehör

fielen, und ich musste mich erst mal um die Aufrüstung kümmern, die bei meiner Kiste fällig war. Das lief auch nicht so glatt, denn mein Fachhändler hatte mir einen kaputten RAM- Baustein eingebaut und ich brauchte vier Wochen mit einigen Dutzend unerklärlichen Abstürzen, um den Fehler zu finden. Dann gab auch noch der neue Scanner seinen Geist auf, weil er ein Vorführmodell gewesen war, an dem beim alten Kaufhaus Hertie offenbar die Azubis geübt hatten. Und bis die in ihrem Umbau-Chaos (großer Umbau von Hertie zu Karstadt) Ersatz liefern konnten, musste ich auch zehn- oder fünfzehnmals da hinlaufen.

Dann kam eine kleine Palastrevolution im Verein, aber die nahm ein unblutiges Ende. Unser sicherheitspolitischer Sprecher scheiterte mit seinen Ideen und

verließ den Verein, es kehrte langsam wieder Ruhe ein, und ich übernahm noch schnell ein Bauvorhaben, das ich auch in drei Wochen über die Bühne brachte – ich musste ja auch erst wieder langsam mit dem Training anfangen, nachdem ich längere Zeit auf der Schnauze gelegen hatte. Aber das klappte schon wieder so gut wie einst im Mai, und nach dem Hausputz in der Werkstatt, der schon lange fällig gewesen war, überlegte ich hin und her, was ich machen könnte. Da fiel mir dann die Lok von Orenstein & Koppel ein, ich erwähnte das Ding mal in einem Gespräch ein paar Neugierigen gegenüber. Die fanden das erstaunlicherweise interessant und wollten immer wieder Näheres wissen. Tja – und

**HIER IST SIE !**



Peter Kuntzes Akkulok im Einsatz auf seiner Kleinanlage.

#### Literatur

- Orenstein & Koppel AG- Arthur Koppel KG: Katalog über elektrische Bahnen, Bochum 1900
- Schweiger- Lerchenfeld, Amadeus von: Vom rollenden Flügelrade- eine gemeinfaßliche Darstellung der gesamten Eisenbahntechnik, Wien 1894 (Neudruck Düsseldorf 1984)

- Stein. Alois: Handbuch der verschiedenen Methoden der mechanischen Streckenförderung im Bergbau, Gelsenkirchen 1898

#### Internet

Weitere Informationen, Bilder und Links zum Thema finden Sie im Internet unter <http://www.spurnull.de/selbstbau/akkulok/>