

MASCHINEN im Modellbau

D: 5,30 € • CH: 10,60 SFr

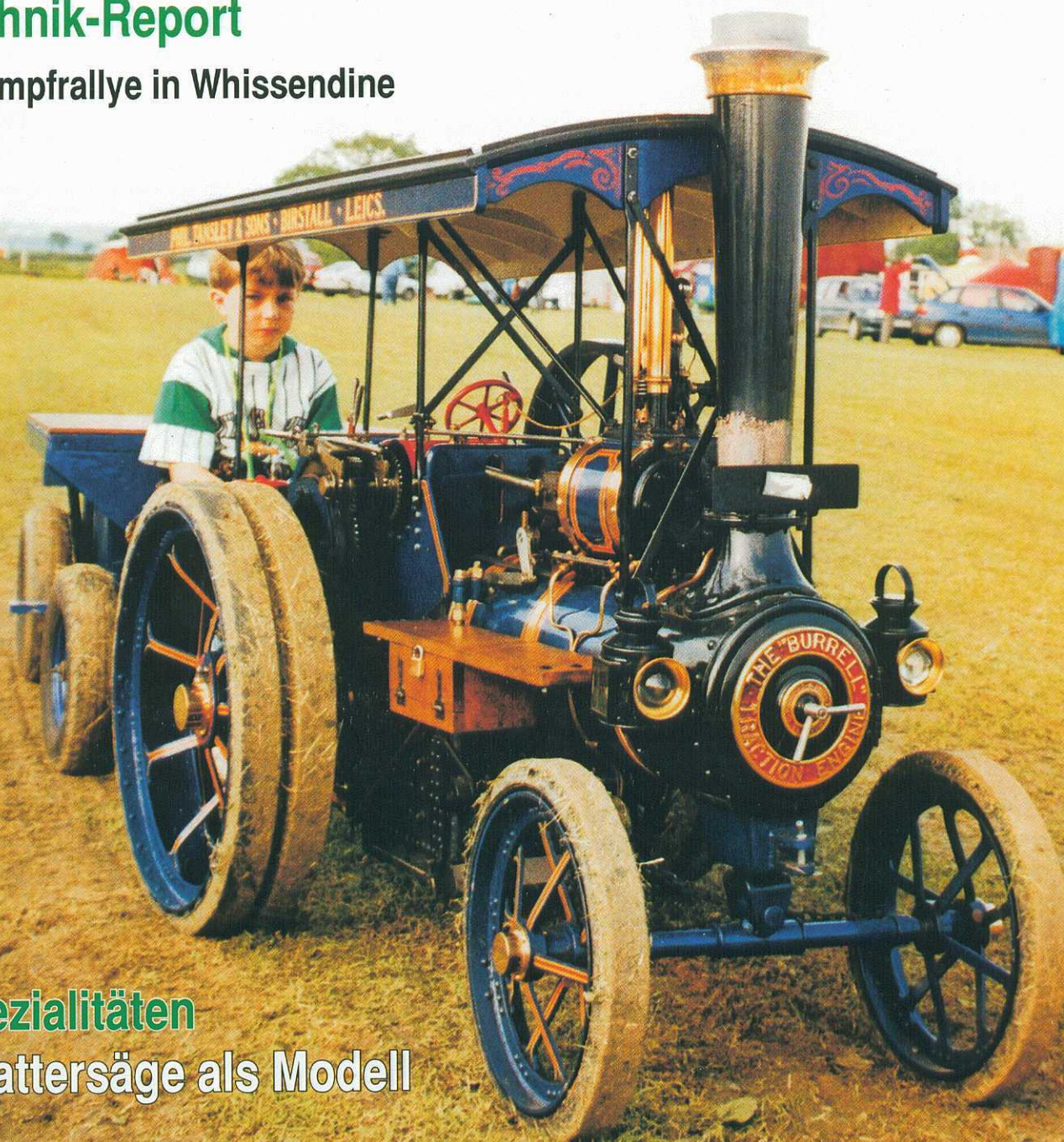
A: 6,10 € • NL: 6,25 €

L: 6,25 € • I/E: 7,40 €

Die Fachzeitschrift für den technischen Funktionsmodellbau

Technik-Report

- Dampfrallye in Whissendine



Spezialitäten

- Gattersäge als Modell

In der Werkstatt

- Galvanisieren im Modellbau



4 194027 405309

01

Der ortsansässige Modellclub ging von dessen Gründer Lord John Gretton aus, der leider viel zu früh in einem Alter von unter 50 Jahren verstarb. Er hatte in seinem riesigen Park als Attraktion eine große gewerbliche, personenbefördernde Dampfeisenbahn in 10,5 Zoll Spurweite mit vollständigem Großbahnhof, See, Tunnels etc. errichtet, die bis Mitte der 70er am Wochenende in Betrieb war. Bei dem größten Tunnel sind zum Beispiel an den Eingängen historische und maßstabsgerechte Steine nach zwei verschiedenen Tunnelvorbildern aus der Region eingefügt

Diese wahre Sisyphusarbeit brauchte allein ein ganzes Jahr, bis Lord Gretton der Verblendung der Tunnels sein O.K. gab. Die Gesamtschienenlänge beträgt über zwei Meilen. Lord Gretton war Perfektionist und hat diese Leidenschaft an seine Frau und den Club als Verpflichtung weitergereicht.

Seine Witwe Lady Gretton leitet den Club seit seinem Tod ehrenhalber, stellt regelmäßig auf der Rallye ihren eleganten Stanley Cabrio Dampf-PKW aus den 20er Jahren vor und verteilt am Ende des Sonntags zahlreiche Ehrenpreise.

Gastgeber der Rallye ist die Melton Mowbray District Model Engineering Society, die dazu einmal im Jahr den heiligen örtlichen Cricket-Platz mit Volldampf weicht und durch Wasser aus den heißen Injektoren gleichmäßig den dadurch zeitweise arg strapazierten, exakt ein viertel Inch hohen Rasen sprengt und genüsslich walzt. Das englische Wetter bringt es direkt oder – weit besser für die Teilnehmer und Gäste – erst danach sanft und vollautomatisch wieder ins Regenwasserlot.

Der Club hat etwa 80 Mitglieder, davon etwa 60 Aktive. Hauptarbeit darin leisten die Pensionäre, denn es handelt sich dabei um ein gesund gewachsenes, über ein Jahrhun-

dert gepflegtes Hobby mit alter Tradition. Sonnabend ist der inoffizielle, eintrittsfreie Spaßtag der Rallye für Mitglieder mit großer Modellausfahrt und abendlicher Versteigerung. Bringen Sie einfach all Ihre unerwünschten Sachen von zu Hause mit. Die Hälfte des Erlöses geht an den Club. Danach gemeinsames Dinner im alkoholausschanklizenziierten Clubhaus.

Natürlich kann auch jeder Interessierte für kleines Geld Mitglied im Club werden. Bekommt dadurch alle zwei Monate einen Vereinsneuigkeitenbrief mit Tipps und Annoncen, regelmäßig gratis Kesseltest und eine Gratihaftpflichtversicherung bei eventuellen Unfällen mit unserem Hobby weltweit – natürlich mit Rechtsanspruch. Auch Sie können diese Vorteile unbürokratisch uneingeschränkt nutzen.

Sonntags wird von Besuchern Eintritt erwartet und zahlreiche zahlende Gäste kom-

Busso Hennecke

Schau mal rein, nach Whissendine oder Dampfmodelle auf dem Cricketplatz

Whissendine ist ein kleiner Flecken in England zwischen Oakham und Melton Mowbray an der A 606 in der Grafschaft Leicestershire etwa 200 km nördlich von London zwischen der A1 und M1. Hier findet seit Jahrzehnten eine der größten Modelldampfrallyes in Großbritannien an jedem zweiten Wochenende im Juni statt. Nahe gelegen ist der Stapleford Park, mit einem heute weltberühmten Hotel, indem auch die Fahrer der Formel 1 zu Rennzeiten regelmäßig übernachten.



men regelmäßig aus dem Umkreis von bis zu 50 Meilen, selten bis aus Deutschland.

Hinter dem Cricketplatz ist die große vereinseigene Schienenanlage in den Spurweiten 3,5 sowie 5 und 7,25 Zoll und den in Großbritannien üblichen Hochanheizplätzen, die das ganze Jahr über vom MDMES genutzt wird. Die Anzahl der aktiven Modelle schwankt zwischen 80 und 120. Maßstäbe von 1:6 bis 1:2, vorherrschend sind 1:3 Modelle. Meist sind auch einige originale Dampftraktoren dabei. Kleine Verkaufsstände einer nahen Museumseisenbahn, das örtliche Amateurfunkzelt und ein Zubehörstand runden das Programm ab. Man fühlt sich total mindestens in die 60er Jahre rückverdampft.

Geschlafen wird meist im eigenen Zelt oder Wohnwagen. Eine Voranmeldung des Erscheinens wird begrüßt, plötzliches „Schön- oder Schlechtwetterhinzustoßen“ ist aber üblich und problemfrei möglich.

Ausländische Gäste nutzen oft die Vielzahl der Modelle, um eine Übersicht der Baumöglichkeiten zu bekommen und nicht selten auch zum Erwerb vakanter Modelle. Die meisten Aussteller bauen ständig weiter und verkaufen ihr vorletztes Schätzchen, wenn das letzte in den Startlöchern dreht. So konnte ein Kölner Besucherpaar gleich drei Maschinen im Maßstab 1:3 – also 4 Zoll – mit nach Hause bringen, als ich ihnen den Tip vor etwa sieben Jahren gab. Zwei davon hat das Paar behalten, eines weiterveräußert.

Modellbauer in GB brauchen etwa eine Saison, um die neue Maschine zur Perfektion im Dampfen zu bringen. Meist führen Sie eine saubere Fehlerliste und rücken den erkannten Verbesserungsmöglichkeiten planvoll in der Woche vor der nächsten Rallye auf den Pelz.

Preise gibt es in Whissendine für die besten Modelle in den einzelnen

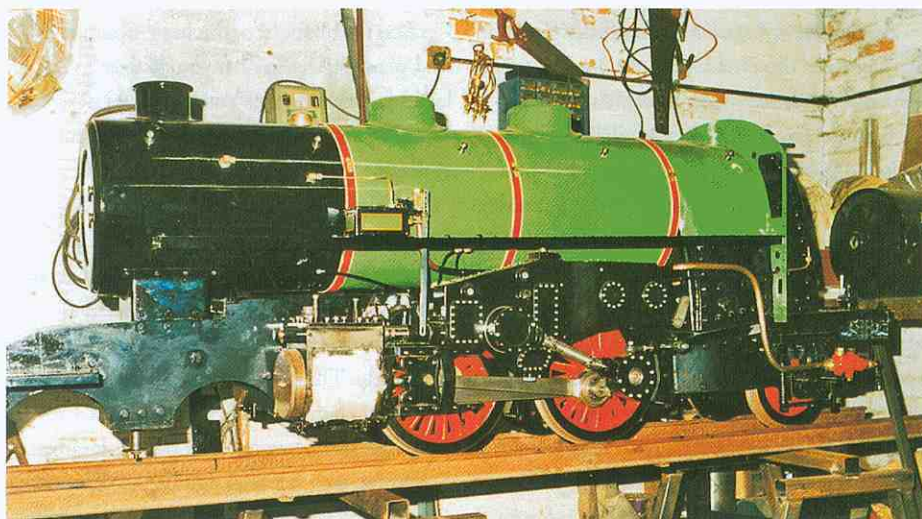
Größen und Bauarten, das beste Erstmodell und die weiteste Anfahrt von Aktiven! Vielleicht ja Ihre Chance? Vorsicht: Dies ist ein Wanderpokal und der muss im Folgejahr zurück gebracht werden!

Probleme oder Reparaturen werden vor Ort mit großer gemeinsamer Hilfe Aller gelöst. Whissendine ist eine Bruderschaft im Modellbau. Ein richtiger Freundeskreis!

Nahe am Park-Superhotel ist die alte Schmiede, The old Forge, in der Bob Moore auch mal eben eine Achse richtet, ein Lager anfertigt, ein Ersatzteil holt oder nur eine Schraube, weil selbst einige Deutsche zum Beispiel immer noch unvollständig begriffen

Die Dampfparade ist ein Teil des Pokalempfangs am Sonntag





Die 3-Tonnen-Lok des Dirigenten – siehe Text



Solch ein Spezialumbau ist in Deutschland wohl schwerlich denkbar...

zu haben scheinen, dass englische Modelle selbstverständlich nur mit englischen Schrauben unmetrisch und tunlichst nicht in Edelstahl gebaut werden. Muttern und Schrauben unterteilen sich an englischen Modellen in mindestens drei verschiedene Kategorien, Baugruppen in Größen. Bob hält alles bereit und baut auch nur das ein, was dort genau aus dem richtigen Material hingehört.

Neben der alten Schmiede ist ein extra Bauraum für Großmodelle. Zuletzt nutzte ihn ein landesbekannter Dirigent, um seine über drei Tonnen schwere Lok innerhalb von zwölf Jahren allein fertig zu stellen.

Daneben auf der grünen Wiese am alten Modellbahnhof stehen etwa zehn Dampf-loks im Lokschuppen und warten auf Ihren jährlichen Einsatz zur Stapleford Park Rallye – meist zwei Wochen nach der Veranstaltung in Whissendine.

Im Jahr 2004 hat allein diese Rallye 25.000 englische Pfund für das örtliche Krankenhaus gestiftet.

Der Charme der Rallyes auf der Insel geht von den ganzen Familien aus, die den Modellbau fördern und betreiben. Von einer erlaube ich mir zu berichten: Es ist die Johnson Familie aus Kegworth. Einem Ort mit einer berühmten, einst historischen Rallye, die Ende der 80er Jahre wegen eines Flugzeugabsturzes im Einflugbereich des Midland Airports ihr jähes Ende fand. Vater Barry ist Schmied und lizenzierter Schweißer und im Club natürlich einer der Kesselinspektoren. Inzwischen ist er seit fünf Jahren im Club und daheim sehr aktiver Dampfrentner. Gedampft haben schon seine Vorfahren, und die Walze seines Vaters ist selbstverständlich betriebsbereit im Familienbesitz. Es ist eine Wallis und Steevens Walze mit der Nummer 7784 von 1923 vom Advance Typ, die auch Ruthemeyer in Lizenz bis 1953 herstellte. Einige stehen in Deutschland: 2004 wurde eine in Pegnitz/Franken aktiviert, und zwar durch das Mitglied des Freundeskreis Straßendampf Herrn Friedrich – selbst erst etwa 35 Jahre jung!



Barry und seine Frau Maggi haben zwei inzwischen erwachsene Söhne, Ian und Marc. Als ich sie zum ersten Male vor über 20 Jahren sah, betrieb die Familie eine Simplicity Walze im Maßstab 1:4 – die mit dem Schrägkessel – und als ein von mir gesehenes Unikat die Willis Farm Engine. Danach ging es an ein größeres Projekt für Marc: einen 1:2 Sentinel Dampf-Schlepp-LKW. Drei Jahre wurde familienintern daran gearbeitet. 1991 war er fertig: und Marc, der Jüngste, fuhr als stolzer Besitzer im englischen Landregen auf der Strasse die gut 20 Meilen zur Rallye in Whissendine.

Natürlich gab es keinerlei ernste Probleme auf der Jungfernfahrt. Vater Barry fuhr trotzdem mit dem Werkstattwagen hinterher – auch in England kann man ja nie wissen...

Wie auch bei den halbgroßen Showmans Engines hatte Mark bei Regen die Wahl über dem Dach mit dem Kopf oder im Blindflug unter dem Dach, das reichlich langrinnende Wasser vorn über das Gesicht, weiter über die Brust oder entlang des Hinterkopfes di-



◀ Die Familie Ian Johnson mit neun Monate altem Sohn Tommy im Spezial-Trailer bei der Ankunft am „White Lion Inn“



Ein „Super Sentinel“ vom Nachwuchs vorgefahren



◀ Abfahrt auf der Dorfstraße. Auch Kinder fahren, hier in zwei Elektromodellen, alleine mit – natürlich unter der Aufsicht der Polizei.



rekt über den Rücken laufen zu lassen – er entschied sich für die Brust. Kaputt ging an dem Dampf-LKW während der langen Jungfernfahrt einzig die Wasserpumpe. Bemerkte wurde dies erst hinterher von Vater Barry. Gespeist wurde sowieso nur mit dem einwandfrei funktionierenden Injektor, weil warmes Wasser besser und viel segensreicher im Dampfkessel funktioniert und die Mechanik entlastet. Diese Maschine wurde mit dem 1. Preis belohnt. Für die Rückfahrt am Sonntag war das Wetter gnädiger. Marc benötigte zwei Stunden – ohne Wasserstop – der LKW hat einen festen, großen 50 Gallonen (etwa 180 Liter) Tank auf der Ladefläche. Wirkliche Verbesserungen gab es also nur im Fremtransportbereich des LKW – doch was tun?

Auch in GB ist Geld bei Modellbauern ein stetiges Thema, Hilfe muss aber nicht teuer sein, denn man behilft sich in Club und Familie gegenseitig. Ein Transport des 1-Tonnen-Modells schied schon wegen des fehlenden Zugfahrzeug aus.

Doch war da nicht, beinahe vergessen hinter dem Haus, der alte Morris Minor mit kraftvollen 1.100 Kubikzentimeter Hubraum, der kleine Vorläufer des alten Minis?

Doch wie das Tonnen Modell auf die Hinterachse mit den pfannengroßen Räder bringen? Schweißervater Barry überlegte und fand die für ihn normale, einfache, schweißbare Lösung: Schweiße ich einfach einen Dreiaxser draus...

Auto zum Pickup als Zweisitzer umbauen und eine zweite Hinterachse mit extra Ladefläche für den Dampftraktor ein- und draufschweißen. Eine alte Hinterachse zur Verlängerung und Lastverteilung musste auf den gepflegten Schrottplätzen in GB leicht zu finden sein. Gesagt getan – und so stand das Großmodell, „The Captain“, mit maßgeschneidertem Pickup darunter, nächstes Frühjahr auf sechs verstärkten Gummibein tellern und war transportfähig. Stellen Sie sich einmal vor, wenn Sie ihren Renault R 4 vom Schrottplatz nun mit doppelter

Hinterachse beim deutschen Tivv plötzlich als Lieferwagen mit 1 Tonne Ladepritsche vorführen? Das bedarf dann sicher schon sämtlicher vorstellbarer Überredungskünste einer langbeinigen, jungen, schlanken und heißdampfbegeisterten Blondine...

Das alte neue Transportfahrzeug hat sich übrigens bis heute vielfach bewährt, denn es erhielt natürlich ebenfalls eine Restauration zurück zum Ladenzustand – ganz nebenbei, versteht sich.

Der ältere Sohn Ian Johnson hat inzwischen seine langjährige Jugendfreundin Hayley – natürlich aus einer anderen Dampf-familie – geheiratet. September 2001 gab es Dampfnachwuchs und der stolze Vater präsentierte seinen Sohn auf der Whissendine Rallye 2002, neun Monate alt, im großen Plastik PKW, hinter dem traditionellen Familiendampfmodell angekoppelt, auf der Ausfahrt zur Ortsgaststätte.

Und wie wurde am Abend der Dampf-spross in den Schlaf gefahren? Ganz einfach:



Eine Burrell-Walze mit Besitzerin – ihr Mann fährt das Original



Marc Johnson mit seinem 1:2-Modell

So bekommt man auch schon die Jüngsten an die (Dampf-)Leine

Man spannte vor das Plastikauto einen großen Elektrojeep und erledigte das per Fernsteuerung auf dem Criketrasen. Über die nötigen Einschlafunden wurde sicher insgeheim gewettet. Es waren nur etwa 200 Yard, dann schlief Barrys Enkel seelig am Samstagabend noch vor dem Dinner.

Sonntag erteilte dann Vater Edward dem Dampfnachwuchs eine Stunde Unterricht auf der großen Maschine, im auf die drehende Kurbelwelle der Original Wallis & Stevens Expansion Engine Nummer 7155 von 1910 schauen und schon mal Speisepumpenantrieb von den Exzentern unterscheiden und um ganz nebenbei die Voreilung zu studieren und kritisch zu überprüfen. Sicher hat es was genutzt, wie ich in 2005 bei meinem nächsten Besuch in Whissendine sehen werde.

Seit 2000 arbeitete die Johnson-Familie an einem Original-Dampf-LKW, einem Sen-

tinel Super Wagon, den Barry total verrottet, sicher fast unschweißbar, dafür aber recht günstig von einem Schrottplatz trennte.

„BACK TO NEW“ – zurück zum Neuzustand – war dabei wieder die Johnson Devise. Wie immer. Inzwischen ist der LKW seit Frühling 2004 mit Kesselspektorsiegel, fabrikfrischen Reifen aus den USA, sowie neuer Antriebskette auf den Rallyes in der Umgebung als begeisterndes Ausstellungsstück in Betrieb ...

Die Fabriknummer ist 7651 aus 1928. Da alle Schilder auf dem Alteisenfriedhof von Interessierten insgeheim „gerettet“ wurden, gab die englische Kennzeichenstelle eine Ersatznummer aus dem gleichem Jahr heraus: BS 9251

Jenes Ansehen, Begreifen und Mit- und Nachmachen in Whissendine gönne ich allen deutschen Dampfmodellfreunden. Wir

brauchen dies dringend, um unsere eigene Industrie- und Fahrzeugkultur der Nachwelt zu erhalten. Nur so können wir unser lehrreiches und freudesperrendes Hobby in allen Facetten ausreichend verstehen und anderen nahe bringen. Straßendampf ist in Deutschland nicht fremd, sondern wurde lediglich 1918 als Kriegreparation abgebrochen. Ausnahmen bildeten Dampfwalzen und Pflugmaschinen, hier glaubten selbst die Sieger nicht an eine kriegsrelevante Auswirkung.

Treffen wir uns im Modellmekka Whissendine 2005? Whissendine mit seinen Modelldampfern macht süchtig und kann, wie der Straßendampf bei mir zuvor, zu einer steilen, absoluten nicht unanstrengenden, erfüllunggebenden Herzensangelegenheit werden!

Die zwanzigste Veranstaltung in Whissendine findet am 4. und 5. Juni 2005 statt.