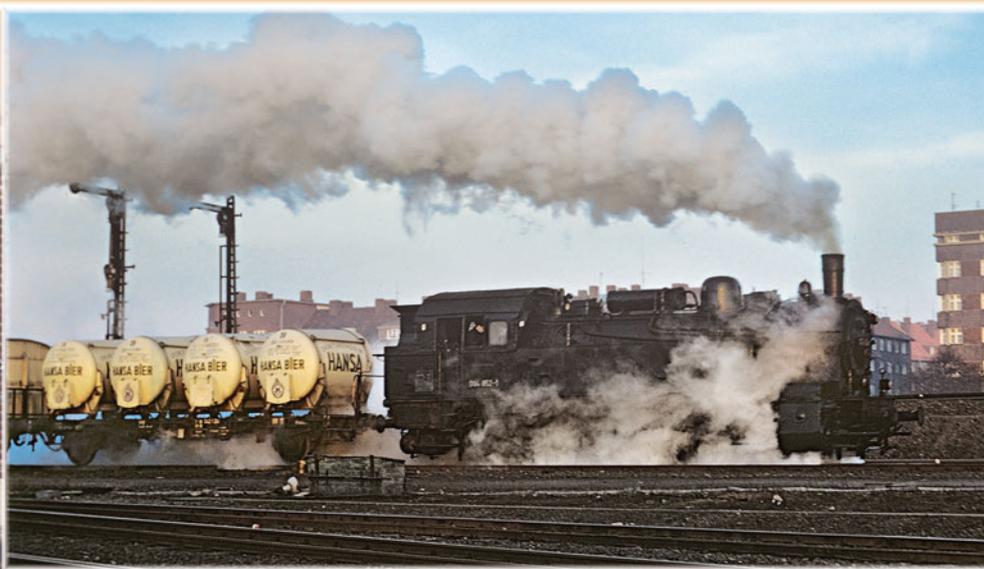


VON DER BRAUEREI ZUM BIERGARTEN BEIM VORBILD UND IM MODELL

Bahn & Bier

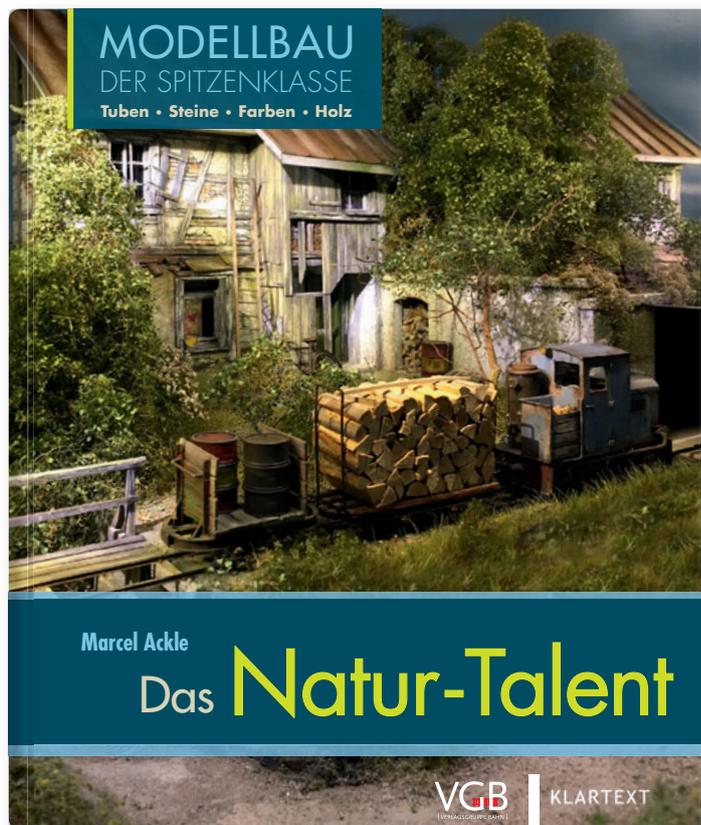


FÜR PERFEKTIONISTEN

Modellbau als Kunst

– Marcel Ackle –

Marcel Ackle betreibt Modellbau von einem anderen Stern. In diesem Buch zeigt er, wie seine einzigartigen Dioramen, seine Gebäudemodelle und Landschaftsmi-
niaturen entstehen. Am Anfang steht die ausgetüftelte Planung. Bei Wanderungen in der Natur entdeckt er sei-
ne Anregungen für die Nachbildung der Vegetation und lässt sich für den Nachbau seiner Gebäude inspirieren. Dort sammelt er auch einen bedeutenden Teil seines Baumaterials. Die Eisenbahn, die stets in Form einer lautstarken Feldbahn durch die Schaustücke tuckert, steht zwar nicht im Mittelpunkt seines Schaffens, aber sie darf als belebendes Element nicht fehlen. Geduld, ein sagenhaftes Gespür für Farben und ganz viel Talent machen aus dem sympathischen Schweizer einen Modellbauer der Extraklasse. Bis zu 1000 Arbeitsstunden stecken in jedem seiner kleinen Meisterwerke – wer genau hinsieht, glaubt dies sofort.



192 Seiten, 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 550 Abbildungen

Best.-Nr. 581801 | € 39,95

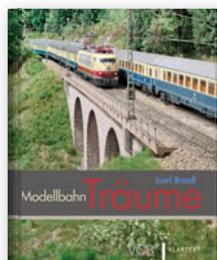
★★★★★ Ein einfach nur begnadeter Modellbauer. Der in der Lage ist seinen Modellbau sehr gut und verständlich zu erklären. Man meint es wäre ein Stück aus der Natur herausgeschnitten. *Herr Liebe aus Dassel*

★★★★★ Dieses Buch scheint perfekt für alle zu sein, die ihre Grundfähigkeiten auf ein nächstes Level heben möchten. Super Techniken anhand von einzelnen Projekten perfekt in Wort und Bild erklärt. Ich bin begeistert!
Herr Rieker aus Gruibingen

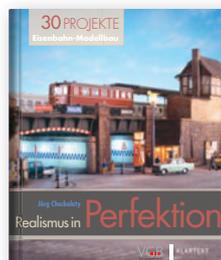
www.vgbahn.de/testleser



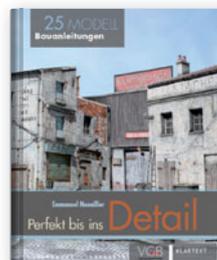
Jeder Band im Format 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 350 Abbildungen, je € 39,95



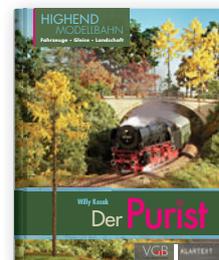
Modellbahn-Träume
18 Anlagenporträts mit Planzeichnungen von Josef Brandl
192 Seiten
Best.-Nr. 581306



Realismus in Perfektion
30 Modellbau-Projekte von Jörg Chocholaty
192 Seiten
Best.-Nr. 581529



Perfekt bis ins Detail
25 Modellbau-Juwelen von Emmanuel Nouaillier
160 Seiten
Best.-Nr. 581408



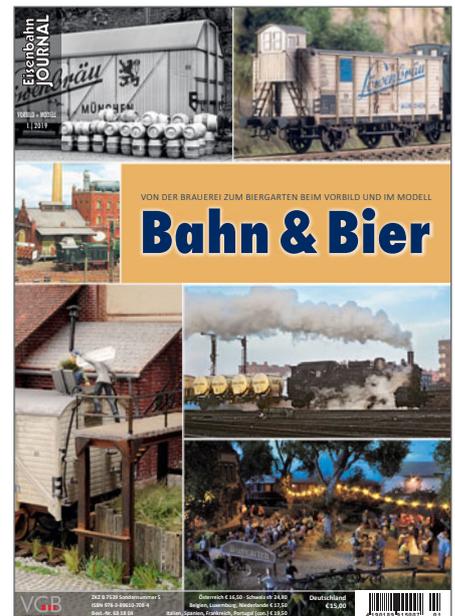
Der Purist
Highend Modellbahn von Willy Kosak
192 Seiten
Best.-Nr. 581637



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Liebe Leser,

ein Thema, das viele Leute anspricht, ist Bier; nicht minder ein anderes, nämlich Bahn. Und vorteilhafterweise sind beide ineinander verwoben. Nicht nur dass die Bahn dem Bierabsatz dienlich war und dass der Bierabsatz die Logistik der Bahn beförderte, auch finden Bahn- und Bierliebhaber im Rückblick spannende Technik und wahre Meisterleistungen. Und weit mehr: Modellbahnern bieten **Bahn & Bier** jede Menge Stoff zur Nachbildung!

Klar, heute sind kaum noch Transporte bei der Bahn auszu-machen, die in Zusammenhang mit Bier stehen könnten. Es wird sie geben, sie finden jedoch kaum erkennbar in Schiebewand-, Container-, Kessel- oder Silowagen statt. Spannender scheinen da vergangene Epochen zu sein, denn die meist zweiachsigen Güterwagen trugen weithin sichtbare Werbeaufschriften, zumal es sich oft auch um Privatwagen der Brauereien handelte. Diese Wagen bieten durch ihre Attraktivität und Originalität jede Menge Stoff. Nicht nur Vorbildenthusiasten können ihre Fahrzeugkenntnisse zur Anwendung bringen und vertiefen. Auch Modellbahner, die sich Fahrzeugen verschrieben haben, erleben Spaß, indem sie z. B. das eine oder andere industrielle Wagenmodell konkreten Vorbildern anpassen, es verfeinern und altern.

Soll im Modell ein Brauereienssemble entstehen, so orientiert man sich zunächst am Vorbild. Dazu gehört, sich mit den Abläufen des Brauens zu beschäftigen, um zu verstehen, welche

Gebäude und Anlagen dazu gehören, wie sie verfahrenstechnisch anzuordnen sind und vor allem, wo die Schnittstelle zur Bahn herzustellen ist. Sodann folgt die Recherche, welche Produkte der Modellbauanbieter für das Vorhaben in Betracht kommen bzw. wo Selbstbau erforderlich ist. Dann kommt die Umsetzungsphase, wo es ums Handwerkliche und Gestalterische geht.

Für den Modellbahner ist neben der Bierherstellung auch der Bierkonsum interessant. Jede Gastwirtschaft und jeder Biergarten, der ansprechend gestaltet ist, wird zum Hingucker. Das liegt vor allem daran, dass hier Figuren in geselligen Szenen inszeniert werden. Wenn nun der Biergarten noch in der Nähe der Eisenbahn angeordnet wurde, ist auch hier die Kombination des Themas **Bahn & Bier** perfekt!

Im vorliegenden Heft finden Sie eine Zusammenstellung von markanten Beiträgen zum Thema **Bahn und Bier** aus den Redaktionen von Eisenbahn-Journal und MIBA. Sie bieten zahlreiche Vorbildinformationen, modellbauerische Anregungen, sowohl für Hobbyeinsteiger als auch für fortgeschrittene Modelleisenbahner. Erfreuen und orientieren Sie sich am gesammelten Wissen der kompetenten Fachautoren. – Sollten Sie ein Thema vermissen und, noch besser, selbst beisteuern wollen, setzen Sie sich bitte mit uns in Verbindung!

Rainer Ippen



Bier und Bahn

Jahrhundertlang war das Bierbrauen ein auf enge regionale Märkte begrenztes Gewerbe. Erst die Eisenbahn erlaubte den Transport des Gerstensafts über weite Strecken, ermöglichte das Entstehen von Großbrauereien. Die Geschichte einer bis heute währenden Symbiose.

Seite 6

Bierwagen-Umbau

Manchmal möchte man einen Waggon haben, den es nicht „von der Stange“ gibt. So bietet sich der Universalkühlwagen Ths 42 aus dem H0-Programm von Roco an, um durch Umdekorieren, Altern und Anbringen von Zurüstteilen ein individuelles Modell zu bekommen.

Seite 22



Böhmische Bierwagen

Bierwagen in H0 gibt es zuhauf. Viele jedoch sind reine Fantasie. Nicht so bei der tschechischen Firma BV-Modell, deren Bausätze nach heimischen Vorbildern der Epochen I und II gestaltet sind. Der Bericht zeigt die gemachten Erfahrungen.

Seite 28



Inhalt

Vorbild

Bier & Bahn	6
Lass Dir raten: Fahre Spaten!	14
Von der Brauerei zum Museum.	18

Modellwagen

Bierwagen-Umbau	22
Bunte Böhmen-Bierwagen	28
Veteranenpflege	32
Vier fette Fässer	36
Ladegut: Stangeneis	43
Vorbild und Fantasie	47

Brauereien und Biergarten im Modell

Bierseligkeit	52
B(r)auerei nach Gusto	58
Die Brückenwalder Brauerei.	68
Brauerei-Anlage	84
Idyll im Freien.	88
Fachhändler	94
Spezialisten	97
Impressum.	98

B(r)auerei nach Gusto

Das Baukastensystem Modusteck ermöglicht die Schaffung von Bauten in Backsteinarchitektur nach eigenen Vorstellungen. Das Beispiel zeigt, wie eine H0-Brauerei entsteht.

Seite 58



Idyll im Freien

Zu einem bayerischen Wirtshaus gehört ein zünftiger Biergarten. Der Beitrag zeigt, wie man ihn im Modell nachgestaltet und was dabei zu beachten ist, sei es bei der Möblierung oder dem Arrangieren von Szenen mit Figuren.

Seite 88



Bierseligkeit

Wie es beim Bierbrauen zugeht und welche Einrichtungen dazu gehören, ist für den Modellbahner wichtig, wenn er eine Brauerei auf seiner Anlage nachbilden möchte. Anregungen für den Modellbau finden sich ab

Seite 52





An der Bierladestraße nördlich des heutigen S-Bahn-Haltespunkts Hackerbrücke in München stehen Mitte der 30er-Jahre Wagen der Pschorr-Brauerei Schlange. Auf der Straße dominiert die Pferdetraktion, einziges Motorfahrzeug ist ein Elektro-Lastwagen von Hansa-Lloyd. Rechts ein Fuhrwerk zum Transport von Stangeneis. Foto: RVM, Slg. Gerhart

Vom Biertransport mit der Eisenbahn

Bier & Bahn

Jahrhundertlang war das Bierbrauen ein auf enge regionale Märkte begrenztes Gewerbe. Erst die Eisenbahn erlaubte den Transport des Gersensafts über weite Strecken, ermöglichte das Entstehen von Großbrauereien. Die Geschichte einer bis heute währenden Symbiose.

Geht es um Bierwagen, dann wird gerne die Geschichte vom Bier als erstem Ladegut auf der Ludwigseisenbahn angeführt. Aber die Ledererbräu-Fässer auf dem Tender des Nachbau-Adlers waren ein Werbegag von 1935. Es gab zwar schon bald einzelne Bierfässer als Stückgut, aber spezielle Bierwagen entstanden erst im Laufe der 1860er-Jahre. Zunächst waren es gedeckte Güterwagen, die von den Eisenbahnen an Brauereien vermietet wurden und nach deren Wünschen und auf deren Kosten mit einer zusätzlichen Isolierung und fallweise auch mit dicht schließenden Türen versehen wurden. Aufsehen erregte es, als Anton Dreher 1867 Bier seiner Schwechater Brauerei in solchen Wagen nach Paris zur Weltausstellung

transportieren ließ. Zur Kühlung des Bieres hatte er unter dem Dach Behälter einbauen lassen, die auch auf Unterwegsbahnhöfen durch Dachluken mit Eis beschickt werden konnten.

Staatlich und privat

Drehers Erfolg animierte die Münchner Brauereien zu eigenen Versuchen mit verschiedenen Ausführungen von Bierwagen. Nach einer Unterbrechung durch den Deutsch-Französischen Krieg kam die Beschaffung von Bierwagen in ganz Deutschland richtig in Gang. Im sparsamen Württemberg zum Beispiel wurden ab 1872 etwa 60 gedeckte Güterwagen zu Bierwagen umgebaut und an Brauereien vermietet. Vermehrt gingen nun aber die

Brauereien selbst dazu über, Bierwagen zu beschaffen. Nach den Vorgaben der K.Bay. Sts.B. entwickelten die Waggonfabriken Rathgeber und MAN spezielle Bierwagen für bayerische Brauereien. Aber auch andere Waggonfabriken wie Saxonia in Radeberg erkannten die Marktlücke und lieferten „Patent-Bierwagen“.

Im Brauwesen hatte sich eine entscheidende Veränderung vollzogen. Haltbare untergärige Biere Pilsner und bayerischer Brauart setzten sich durch. Dadurch konnten größere Absatzgebiete beliefert werden. Das wiederum erforderte mehr Transportmittel, also mehr Bierwagen. Die Brauereien wurden größer und der Bierexport immer bedeutender. Als Reaktion auf die süddeutsche Konkurrenz übernahmen auch norddeutsche Brauereien



die bayerische Brauart und nannten sich dann „Bayerische Brauerei“ oder – wie im preußischen Altona vor den Toren Hamburgs – „Bavaria-Brauerei“. Und mit der

bayerischen Brauart wanderten auch bayerische Bierwagen nach Norden.

Während es in Baden und Württemberg bei eher regionalen Biermärkten blieb, entwickelten sich in Norddeutschland Dortmund und Berlin zu wichtigen Standorten einer expandierenden Brauereiindustrie. Hauptlieferant ihrer Bierwagen war zunächst die Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Carl Weyer & Cie., aber bald gehörten Bierwagen zum Standardprogramm aller Waggonfabriken. Die Brauereien bestellten von da an ihre Wagen gern bei einer Waggonfabrik in der Region, bei der sie dann auch Reparaturen und die regelmäßigen Inspektionen ausführen lassen konnten.

Die Bauart der Bierwagen war relativ einfach: Der hölzerne Wagenkasten war doppelwandig ausgeführt. In den Zwischenraum wurde Häcksel, Holzwolle, Schlacke oder Ähnliches als Isoliermittel eingefüllt. Die ein- oder zweiflügeligen Türen sollten möglichst dicht schließen. Sie waren oft besonders niedrig, um den Luftaustausch beim Be- und Entladen gering zu halten. Als Kältemittel gab es nur Stangeneis, wie es aus den Bierkellern bekannt war. Im einfachsten Fall wurden die Eisstangen einfach über die Bierfässer gelegt. Üblicher waren Eiskörbe an den Stirnseiten. Wenn für längere

Transportwege mehr Eis benötigt wurde, dann wurden spezielle Eisbehälter auf oder unter dem Dach angeordnet.

Prägende Bayern

Bayerische Bierwagen hatten schon seit den 1880er-Jahren ein eisernes Kastengerippe, waren aber – bei gleicher Tragfähigkeit – kürzer als norddeutsche Bauarten. Es gab sie in zwei Varianten: ohne Eiskästen für den Regionalverkehr insbesondere der kleineren Brauereien und mit großen Eiskästen in Dachaufbauten für die Langstreckentransporte nach Nord- und Ostdeutschland. Bier war nach Holz zum wichtigsten Exportgut Bayerns geworden und um 1890 gab es bereits mehr als 1000 Bierwagen in Bayern.

Lange Zeit war man sich uneins, ob die Eisenbahnen selbst Bierwagen vorhalten oder die Beschaffung ganz den Brauereien überlassen sollten. Die preußischen Direktionen entschieden sich im Sinne preußischer Sparsamkeit: Wer etwas Besonderes will, soll selber dafür bezahlen. In Württemberg dagegen wurden die bahneigenen Bierwagen erst 1909 an die Brauereien verkauft. Nur in Bayern war alles anders: Angesichts der Bedeutung des Biertransports hielt die K.Bay. Sts.B. an der Beschaffung bahneigener



Veteranen der Epoche I: Oben links ein Franke von 1887 mit extra-großen Eiskammern auf dem Dach (Werkfoto MAN, Slg. Dr. S. Hufnagel). Rechts daneben ein Württemberger mit offenen Bühnen. Er war aus einem einfachen gedeckten Güterwagen von 1872 umgebaut worden (Foto: Sammlung Bernd Beck). Links unten ein Sachse (Werkfoto Görlitz,

Sammlung Stefan Carstens), rechts ein gebürtiger Bayer im Dienst einer preußischen Brauerei (Werkfoto MAN, Sammlung Eisenbahn-Journal). Mit vier Metern Achsstand, hochgesetztem Bremserhaus, Handläufen und Trittbrettern an den Seiten sind sie typische Bierwagen der vorigen Jahrhundertwende.



Einer fällt auf: In der Schlange brauner Güterwagen hinter der bei Sterbfritz im September 1962 gen Norden rollenden 41 039 zieht der Löwenbräu-Bierwagen die Blicke auf sich. Es ist ein Ende der 20er-Jahre von der DRG beschaffter Typ. Foto: W. Sieberg

Bierwagen fest. Noch 1915 standen den 771 „privateigenen“ Bierwagen 756 „Privaten überlassene“ Bierwagen gegenüber. Mit 1527 Bierwagen stellte Bayern damals fast die Hälfte der insgesamt 3486 deutschen Bierwagen.

Für Brauereien außerhalb Bayerns, die ihre Bierwagen nicht selbst beschaffen wollten, gab es nach 1900 eine Alternative: Die Waggonverleihfirmen, die bis dahin die Bahnen in Zeiten des Spitzenbedarfs mit zusätzlichen Güterwagen versorgt hatten, boten nun auch Bierwagen und andere Privatwagen zur Vermietung an. Auch für die Waggonfabriken war es von Vorteil, wenn Aufträge auf diese Weise gebündelt werden konnten. So erhielt

zum Beispiel die Firma Gastell in Mainz 1903 von der Deutschen Waggonleihsanstalt einen Auftrag auf zehn Bierwagen, die dann auf vier verschiedene Brauereien aufgeteilt wurden.

Im Ersten Weltkrieg mussten viele kleine Brauereien aufgeben, während die Großbrauereien an der Heeresversorgung verdienten. Nach dem Krieg wurde die Situation aber auch für sie schwieriger. Die galoppierende Inflation und die anschließenden Sparmaßnahmen ließen den Absatz sinken. Brauereien mussten fusionieren und Braustätten wurden geschlossen. Und die Transportkosten stiegen, weil die bisherigen regionalen Vorzugstarife der Länderbahnen entfielen. Nur die

Gruppenverwaltung Bayern konnte einige Sonderrechte behalten, darunter sogar den Weiterbetrieb eines Teils ihrer vermieteten bahneigenen Bierwagen.

Da die Brauereien kein Geld für große Investitionen hatten, aber die vor 1900 beschafften Bierwagen ersetzen mussten, sahen sie sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt bzw. bei den „Vorratswagen“ der Waggonfabriken um. Die hatten gegen Ende des Krieges noch zahlreiche Behelfskühlwagen auf der Basis des gedeckten Verbandsgüterwagens nach Musterblatt A2 produziert, die jetzt nicht mehr benötigt wurden.

Für die Verwendung als Bierwagen wurden sie den neuen technischen



Drei nagelneue Wagen der Münchner Hacker-Brauerei stehen Anfang Juni 1924 im Ladehof an der Arnulfstraße hintereinander. Die Abstammung vom Verbands-G 10 ist ihnen deutlich anzusehen. Foto: MF Esslingen, Slg. Stefan Carstens

Vorgaben und den jeweiligen Kundenwünschen angepasst. Dazu gehörte die Verstärkung des Kastengerippes, der Einbau ein- oder zweiflügeliger Drehtüren und eine Verbesserung der Isolierung. Durch eine zusätzliche äußere Holzverschalung, die das Kastengerippe verdeckte, konnte dies auch ohne Reduzierung der Ladefläche erreicht werden.

Je nach Art und Umfang der Änderungen entstand so eine Vielzahl von Unterbauarten, wobei sich sowohl eine regionale Verteilung wie eine Zuordnung zu bestimmten Herstellerfirmen erkennen lässt. So machte z.B. die Firma Both & Tillmann in Dortmund noch 1928 Reklame für eine Bauart mit zusätzlicher äußerer Wandverkleidung und „tiefergelegtem“ Bremserhaus, die sich dann prompt auch bei fast allen Dortmunder Brauereien finden lässt.

Anstelle der gebräuchlichen Eiskrippen an den Stirnwänden verlangten einige Brauereien auch Eiskästen unter dem Dach, die durch Dachluken beschickt werden konnten. Daraus entstand wieder eine typisch „bayerische“ Bauform mit einem erhöhten, an den Seiten stark gewölbten Dach, unter dem die für Langstreckentransporte benötigten größeren Eisbehälter Platz fanden. Geliefert wurden diese Wagen vor allem von der Waggonfabrik Dessau und der kurzlebigen Süddeutschen Waggonfabrik an Münchner und andere süddeutsche Brauereien. Die Bauart war das Vorbild für eine Serie von 40 bahneigenen Bierwagen, die die Gruppenverwaltung Bayern 1930 von MAN beschaffte.

Flacher Flop

Echte Neuentwicklungen waren dagegen selten. Die Waggonfabrik Uerdingen stellte Mitte der 20er-Jahre einen Fassbierwagen in „materialsparender Bauart“ vor. Er wurde aber nur in wenigen Exemplaren gebaut, weil man beim Be- und Entladen in dem niedrigen Wagenkasten nicht aufrecht stehen konnte. Ähnliche Bierwagen mit etwas größerer Scheitelhöhe lieferten um 1930 Schöndorff, Uerdingen und Orenstein & Koppel in kleinen Stückzahlen vor allem an die Dortmunder Aktien-Brauerei.

Neben Fassbier wurde seit den 20er-Jahren vermehrt Flaschenbier verladen. Bei gleichem Ladegewicht brauchen Bierkästen mehr Platz, weshalb nun vereinzelt auch längere „Großraumbierwagen“ beschafft wurden. Sie waren entweder von



Bei dieser Neuentwicklung von MAN ist die Verwandtschaft zum Gr Kassel (Gr 20) der Austauschbauart offensichtlich. Er ist aber zwei Jahre älter als diese (Foto Oktober 1925).

Foto: Werkfoto MAN, Slg. Dr. S. Hufnagel



Passenderweise mit einem Wagen der bahnanchlusslosen Spaten-Brauerei warb die Reichsbahn in München für eine Vorführung des neuen Culemeyer-Straßenrollers. Der Wagen ist vom Dessauer Typ mit gewölbtem Dach. Stadtarchiv München, Sammlung Christian Gerech



Mitte der 20er-Jahre wurden viele Bierwagen der Länderbahnzeit modernisiert (Foto vom 23. September 1924). Dieser besaß eine Presskohlenheizung (Klappe rechts unten), damit das Bier im Winter nicht gefror. Foto: Werkfoto MAN, Slg. Dr. S. Hufnagel