

# Miniaturbahnen

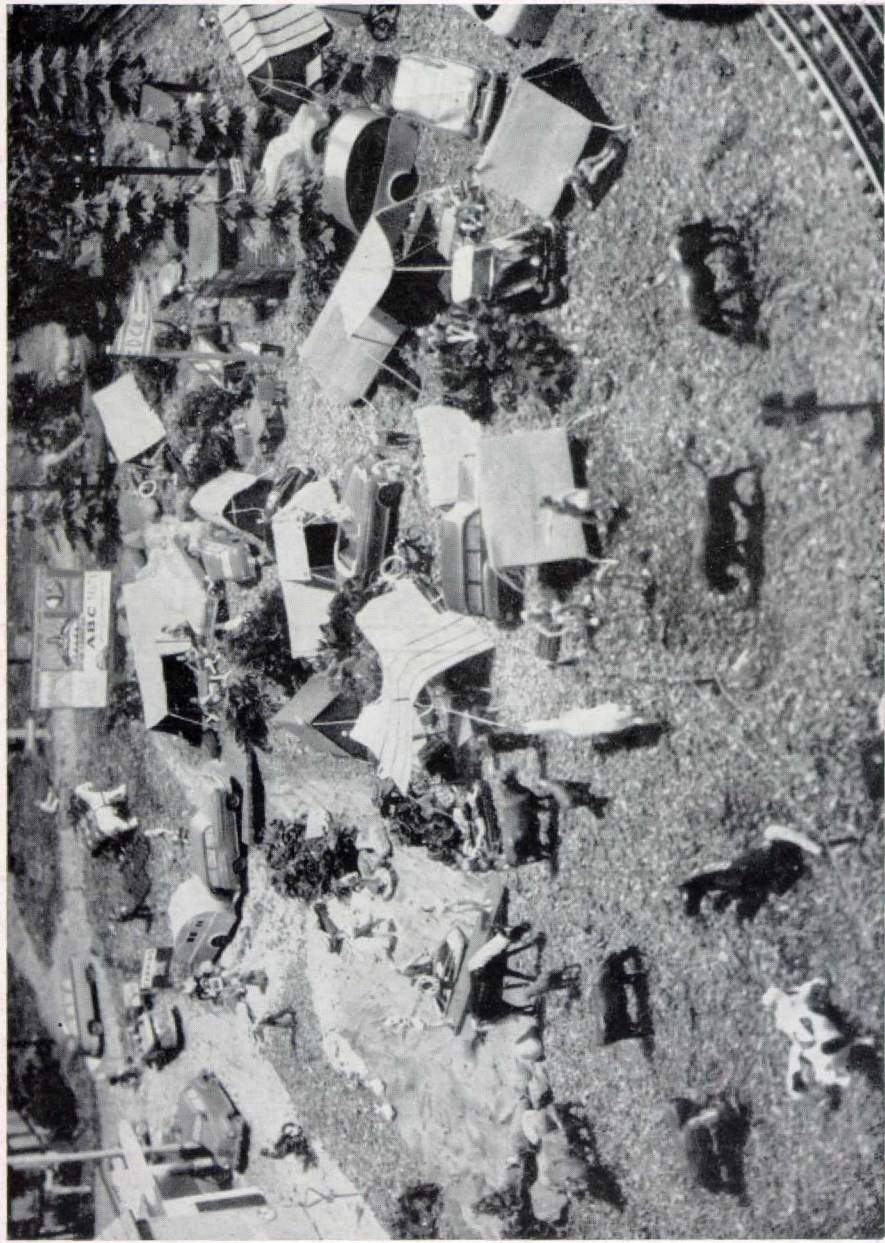
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

**14** BAND XII  
7. 11. 1960

PREIS  
2,- DM



► **Selten zelten**

kann man in natura auf einem solch „garantiert trockenen Boden“, wie er sich auf der HD-Anlage des Herrn Erik Andersson, Sonderberg Dänemark, befindet (siehe auch Seite 539).

**Fleischmann** Bahn  
 – das präg' Dir ein –  
 ist die Bundesbahn  
 in klein



1380 DM 27.50

Modell der Bauart-Reihe V 60 der Deutschen Bundesbahn. Unser Vorbild fährt in großen Stückzahlen zur Rationalisierung des Rangierdienstes. Mit einem Dienstgewicht von 54 t und einer Motorleistung von 650 PS zieht sie schwerste Güterzüge im Streckengang mit 60 km/h und im Rangierdienst 30 km/h.

••modelltreu••



H0

## „Fahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr.14/XII

1. Der Bau einer Gleiswaage	535	8. Selbsttätiger Lichtwechsel in „Klein-Kläckersdorf“	557
2. H0-Anlage Andersson	539, 541, 548, 556	9. Trolley-Bus-Maste – verkürzt und versenkt	559
3. Automatisch entkuppeln – ohne Automatik	540	10. „Ein Züglein steht im Walde...“	560
4. Modellbahnprojekte mit realen Hintergründen	542	11. Old-Timer-Pw Bay 05-BZ	561
5. Wagenbau in Blechbauweise	549	12. H0-Anlage Tavernier und Milh	562
6. Faltenbalge für einen TEE	553	13. Dreipunktgelagerte Liliput P 8	564
7. „Oberwandeggs i. Z.“ – F. Die Bahnsteigüberdachung	554		

**Miba-Verlag Nürnberg**

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:  
 Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

**Redaktion und Vertrieb:** Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 6 29 00 –  
 Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKI)  
 Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/1  
**Konten:** Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364  
 Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg  
**Heftbezug:** Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung)  
 Heftpreis 2.– DM, 16 Hefte im Jahr.

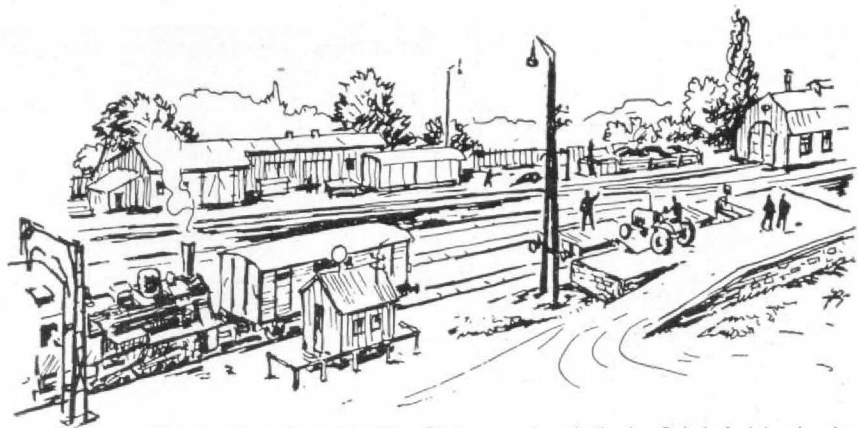


Abb. 1. Über die Lage einer Gleiswaage innerhalb der Bahnhofsgleise brachten wir in Heft 12/XII einen richtungweisenden Artikel.  
(Vignette: N. S. Pitroff)

# Der Bau einer Gleiswaage

von Siegfried Tappert, Ansbach

Es ist wirklich eigenartig (oder muß ich mir eine Brille anschaffen?), daß man noch auf keiner Modellbahnanlage eine richtig ausgeführte Gleiswaage entdecken konnte. Vielleicht bin ich eine „rühmliche Ausnahme“, denn meine Gleiswaage ist — wie der kürzlich erst „entdeckte“ Wasserkran mit Gelenkausleger — bereits seit Jahren in Dienst. Damit zukünftig auch die Gleiswaage, die schließlich fast auf jedem Bahnhof vorzufinden ist, ihr richtiges Aussehen erhält, habe ich mich endlich „zu diesem löblichen Tun aufge rafft“!

Nach Rudolf Radde („Technische Anlagen der Eisenbahnbetriebswerke“) gibt es seit 1942 nur noch 2 Typen von Einheitsgleiswagen (und zwar mit Gleisunterbrechung):

1. Die einfache Waage für 50 t Tragkraft mit 9 m Länge und
2. die Verbundgleiswaage für 100 t Tragkraft mit 16 m Länge.

Vordem gab es mehrere Arten und auch solche ohne Gleisunterbrechung. Mein Modell stellt eine Miniaturausgabe einer einfachen Waage für 50 t Tragkraft mit 9 m Länge dar. Über die Lage der Gleiswaage brauche ich nichts mehr weiter auszuführen, hierüber können Sie ja im vorangegangenen Heft 12/XII nachlesen. Beginnen wir daher mit dem Bau des Modells.

Am besten kommt man natürlich zu Rande bei 2-Schienen-Selbstbau- oder Industriegleisen. Hier werden entsprechend der Länge der Gleiswaage die Schwellen entfernt. Bei 3-Schienengleisen (also 2-Schienengleisen mit Mittelschiene oder Punktkontakten) wird die Sache etwas verzwickter, d. h. entweder fügt man ein Stück Selbstbaugleis ein oder man „bearbeitet“ das entsprechende Gleisstück „in rigoroser Weise“ und versieht nach Beendigung der Umbauarbeiten die Gleiswaage wieder mit Punktkontakten oder mit einem

**Heft 15/XII ist ab 2. Dezember in Ihrem Fachgeschäft**

dünnen Mittelleiter. Das Gleisstück beiderseits des Mittelleiters lediglich mit 2 Attrappenhälften auszufüllen, ergibt im Gesamteindruck kein gutes Bild, so daß der vorerwähnte „Radikal“-Umbau zweckdienlicher ist. Ich überlasse es den „Andersgläubigen“ ihre eigenen Wege zu gehen und beschränke mich bei der Bauanleitung auf ein reines 2 Schienengleis.

Nach Abb. 4 fertigt man aus Sperrholz (oder Balsaholz) das „Beton“-Fundament; die Stärke des verwendeten Materials soll der Schwellenstärke entsprechen. Der schräg schraffierte Platz unter dem Wiegeständer wird nochmals um 2 mm verstärkt. Die gekreuzt-schraffiert gezeichneten Flächen stellen Riffelblech-Abdeckungen dar und werden entweder (mittels Plaka) rostig-braun gestrichen oder mit dem im Handel erhältlichen Miniatur-Riffelblech dargestellt. (In letzterem Fall muß es später dann allerdings gegen die Schienen hin gut isoliert werden, weil sonst der schönste Kurzschnitt fertig ist!) Der umlaufende ca. 6 mm breite Rand wird beton-grau-beige gestrichen.

Dieses so vorbereitete „Beton“-Fundament wird nun an der für die Gleiswaage vorgesehenen Stelle auf den Gleiskörper (oder auf das Grundbrett, je nach der Gleisbaumethode) geklebt. Soll es an einer bereits fix und fertigen Gleisstrecke angebracht werden, so sind zuvor nicht nur der Schotter, sondern auch die Schwellen zu entfernen.

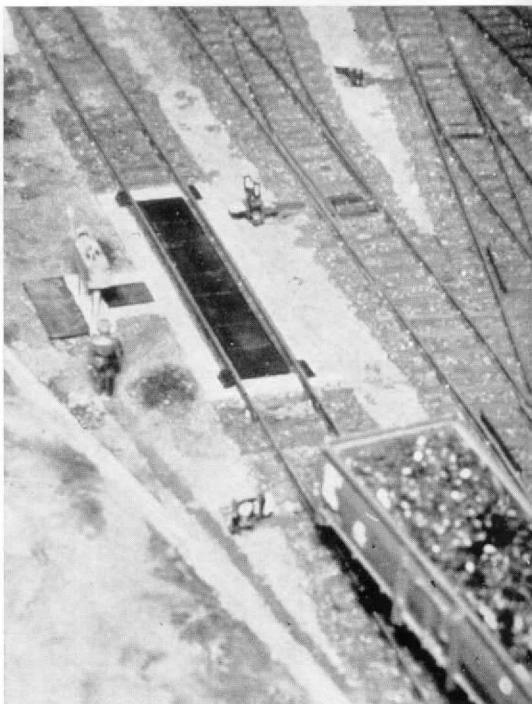


Abb. 2 und 3. Die H0-Gleiswaage auf der großen Selbstbau-Anlage des Verfassers. Wer sich die Arbeit mit dem Wiegestand ersparen will, beschaffe sich das Vollmer-Wiegehäuschen und ordne es gemäß Abb. 1 oder 8 an.



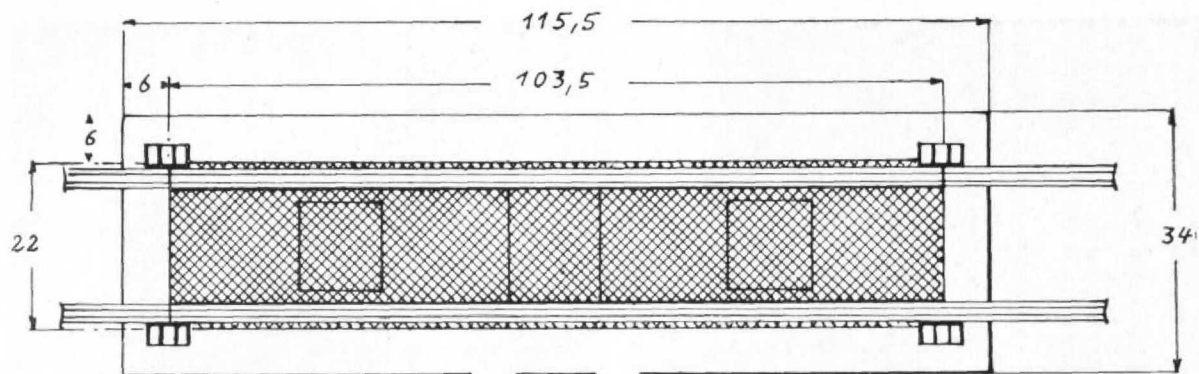


Abb. 4. Gleiswaage mit Beton-Fundament (Draufsicht) in  $\frac{1}{4}$  H<sub>0</sub>-Größe.

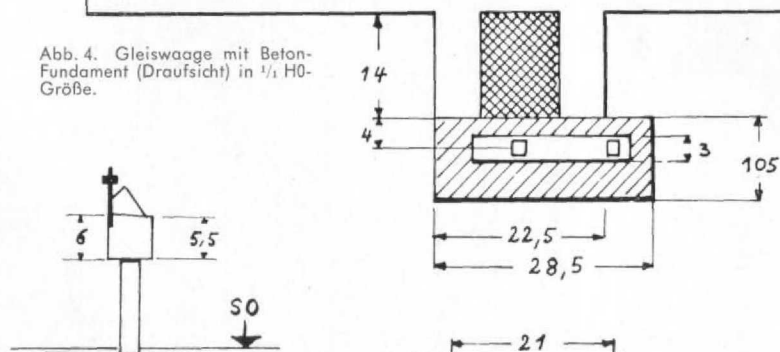


Abb. 5. Wiegestand (Stirnan-sicht) in  $\frac{1}{4}$  H<sub>0</sub>-Größe.

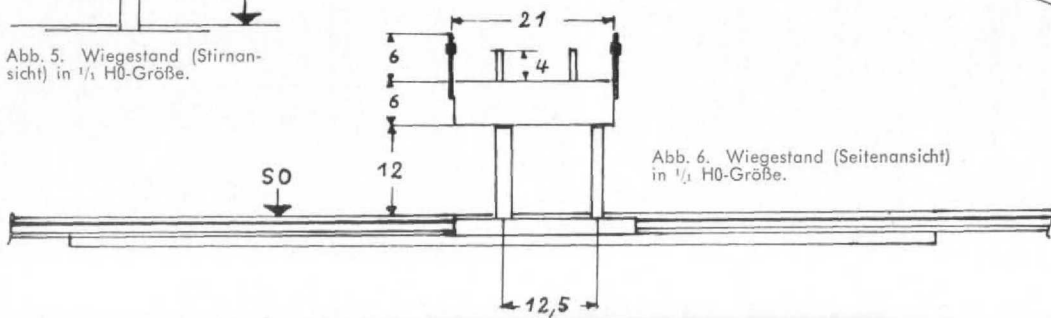


Abb. 6. Wiegestand (Seitenansicht) in  $\frac{1}{4}$  H<sub>0</sub>-Größe.

Abb. 7. Stoßfänger (unmaßstäblich).

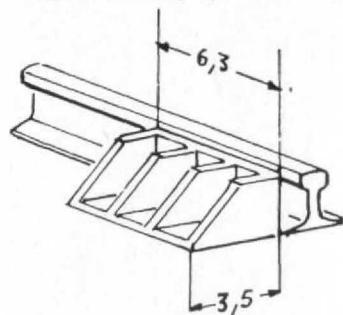
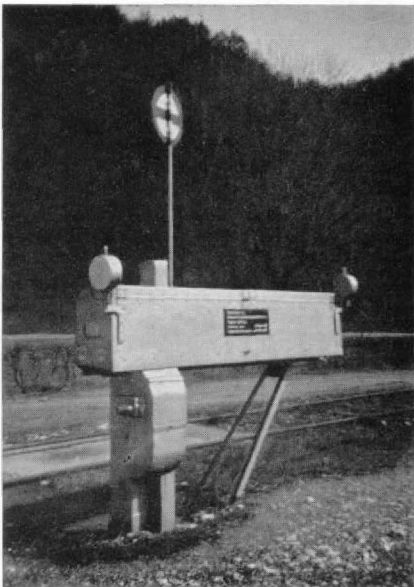




Abb. 8. Gleiswaage mit Wiegehäuschen, dahinter Lademaß und ein Bockkran auf dem Bahnhofsgelände von Würzburg (Foto Ertmer). — Abb. 9. Ein Wiegestand anderer Konstruktion mit Signal, der zweifelsohne interessanter aussieht als die Vorlage Tappert.



Nun erfolgt die Befestigung der Schienen: Obwohl wir eine Gleiswaage „mit Gleisunterbrechung“ imitieren, ist es dennoch zweckdienlicher, die Schienen in einem Stück zu verlegen und sie nur an den 4 Trennstellen so weit einzusägen, daß es nach einem „Schienenstoß“ aussieht. Man erspart sich auf diese Weise manchen Ärger. Nach Ankleben der Stoßfänger (s. Abb. 7) können die Schienen befestigt werden. Ich persönlich habe dies mittels Heftklammern bewerkstelligt, doch gibt es sicher auch noch andere Methoden (z. B. unter Verwendung von UHU-plus). Die beiden Schenkel der Heftklammern habe ich abgezwickelt und nur die Mittelstücke verwendet. Beiderseits der Schienenfüße werden im Schwellenabstand mit einer Reißnadel kleine Löcher in das Fundament und in die Brücke der Waage gestochen, die Klammernstücke eingeschlagen und kurz über dem Schienenfuß mit einem Seitenschneider abgezwickelt. Mit einer Beißzange — mit einer alten stumpfen geht es übrigens am besten! — werden dann die Klammernstifte auf den Schienenfuß gepreßt.

(Auf diese Art habe ich übrigens meine sämtlichen Gleise auf 1 mm starken Holzschwellen verlegt.)

Damit wäre die Gleiswaage an sich eigentlich schon fertig. Es fehlt nur noch der Wiegestand, der nach Abb. 5/6 aus Vollmaterial hergestellt wird. Man kann trotzdem die Klappe an der Vorderseite aus einem Stückchen Blech imitieren und die kleinen Gegengewichte daran festlöten. Die beiden Anschlägeisen imitieren wir mittels dünnen Blechstreifen. Beachten Sie bitte, daß der eine Fuß des Wiegestands dünner auszuführen ist als der andere. In ihm läuft in natura das Gestänge für die Wiegebalken, die ich Ihnen ruhig vorenthalten kann, weil sie — zum guten Glück! — von außen nicht zu sehen sind. Vor den Wiegestand habe ich noch einen kleinen Holzrost gelegt, damit das „Bedienungspersonal“ keine nassen Füße bekommt und ein vorhandener Höhenunterschied im Ge-

lände ausgeglichen wurde (s. Abb. 2 u. 3).

Nach Bundesbahnvorschrift muß (oder „soll“) die Gleiswaage mit einem Signal ausgerüstet sein (s. Abb. 9), aber ich kenne einige Fälle, wo dies nicht der Fall ist (z. B. Abb. 8), so daß ich solches bei meiner Waage ebenfalls unterlassen habe.

Die Herstellung des Wiegestandes können Sie sich übrigens ersparen: die Firma Vollmer KG. hat ja ein Wiegehäuschen (mit Signal) als Bausatz herausgebracht, das Sie nur aufzustellen brauchen. (Ein solches Schutzhäuschen soll — nota bene — eine Grundfläche von mindestens 2,80 x 1,80 m aufweisen.)

Das wär's, was Sie über den Bau einer Gleiswaage-Attrappe wissen sollten. Ich dagegen würde allzu gerne wissen, wie viele Modellbahner sich jetzt wohl sofort über diese kleine Bastellei stürzen werden, auf daß das Gleis bei der Waage nach einer richtigen Gleiswaage aussehe...!

## Ein begeisterter *Camping-Freund*

ist Herr Erik Andersson aus Sonderborg/Dänemark,

und so ist es auch nicht verwunderlich, daß seine aus Stoff selbst hergestellten Zelte so fachgerecht aussehen und daß er die Atmosphäre eines Camping-Platzes so gut getroffen hat.





(Auf diese Art habe ich übrigens meine sämtlichen Gleise auf 1 mm starken Holzschwelen verlegt.)

Damit wäre die Gleiswaage an sich eigentlich schon fertig. Es fehlt nur noch der Wiegestand, der nach Abb. 5/6 aus Vollmaterial hergestellt wird. Man kann trotzdem die Klappe an der Vorderseite aus einem Stückchen Blech imitieren und die kleinen Gegengewichte daran festlöten. Die beiden Anschlageisen imitieren wir mittels dünnen Blechstreifen. Beachten Sie bitte, daß der eine Fuß des Wiegestands dünner auszuführen ist als der andere. In ihm läuft in natura das Gestänge für die Wiegebalken, die ich Ihnen ruhig vorenthalten kann, weil sie — zum guten Glück! — von außen nicht zu sehen sind. Vor den Wiegestand habe ich noch einen kleinen Holzrost gelegt, damit das „Bedienungspersonal“ keine nassen Füße bekommt und ein vorhandener Höhenunterschied im Ge-

lände ausgeglichen wurde (s. Abb. 2 u. 3).

Nach Bundesbahnvorschrift muß (oder „soll“) die Gleiswaage mit einem Signal ausgerüstet sein (s. Abb. 9), aber ich kenne einige Fälle, wo dies nicht der Fall ist (z. B. Abb. 8), so daß ich solches bei meiner Waage ebenfalls unterlassen habe.

Die Herstellung des Wiegestandes können Sie sich übrigens ersparen: die Firma Vollmer KG. hat ja ein Wiegehäuschen (mit Signal) als Bausatz herausgebracht, das Sie nur aufzustellen brauchen. (Ein solches Schutzhäuschen soll — nota bene — eine Grundfläche von mindestens 2,80 x 1,80 m aufweisen.)

Das wär's, was Sie über den Bau einer Gleiswaage-Attrappe wissen sollten. Ich dagegen würde allzu gerne wissen, wie viele Modellbahner sich jetzt wohl sofort über diese kleine Basterei stürzen werden, auf daß das Gleis bei der Waage nach einer richtigen Gleiswaage aussehe...!

## Ein begeisterter *Camping-Freund*

ist Herr Erik Andersson aus Sonderborg/Dänemark,

und so ist es auch nicht verwunderlich, daß seine aus Stoff selbst hergestellten Zelte so fachgerecht aussehen und daß er die Atmosphäre eines Camping-Platzes so gut getroffen hat.

