

Kleinstwagen

Die Firma John Knowles Ltd. betrieb von etwa 1890 bis 1960 ein Ton- und Schamottewerk in Woodville in der englischen Grafschaft Derbyshire, etwa 35 km südlich von Arthur Heywoods Heimatort Duffield. Hier waren die Schächte und Stollen, in denen der Ton abgebaut wurde, mit dem Werk durch eine Schmalspurbahn mit 18 Zoll Spurweite verbunden. In den Stollen und Schrägschächten war Hand- und Seilförderung üblich, und auf der Hauptstrecke wurden zunächst Pferde eingesetzt. Die Verwendung von sehr kleinen Förderwagen war also eigentlich durchaus sinnvoll bei dieser Betriebsweise.

Auch als um 1900 der Lokbetrieb eingeführt wurde, behielt die Firma mit Rücksicht auf die Hand- und Seilförderung in den niedrigen Stollen die extrem kleinen Wagen bei.

Die Wagenbauart blieb in den siebenzig Betriebsjahren unverändert, nur das Material änderte sich. Um 1895 wurden die Wagen noch ganz aus Holz gebaut. Seit etwa 1900 wurden die Kästen aus Stahlblech genietet, aber die Rahmen waren noch aus Holz. Und seit etwa 1940 setzte sich die Ganzstahl- Schweißbauweise durch, und so wurden noch bis Ende der 50er Jahre neue Wagen gebaut.

Die Wagen der Firma John Knowles gehörten zu den kleinsten Eisenbahnfahrzeugen, die überhaupt im planmäßigen Dauerbetrieb eingesetzt wurden, und sie waren mit Sicherheit die kleinsten Wagen, die mit Lokomotiven auf der Strecke in Zügen befördert wurden. Noch kleinere Fahrzeuge kamen eigentlich nur bei handgeschobenen Bahnen in Trockenkammern, Drahtziehereien, Härtereien und ähnlichen Betrieben vor.

Es war schon ein seltsamer Anblick, wenn die "normal große" Feldbahnlok (etwa 2,20 m hoch und 1,50 m breit) da mit einem Zug von 30 oder mehr Wagen in der Größe einer Kinderbadewanne oder eines größeren Wäschekorbs angerödet kam.

Die Wagen wurden in den Stollen von Hand beladen und im Werk in Kreiselkippern entleert, sie besaßen selbst keinerlei Entladevorrichtungen.

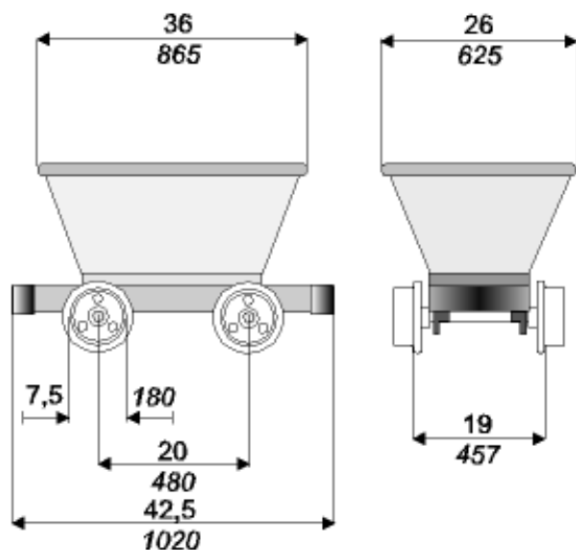
Auf dem gleichen Fahrwerk baute die Firma John Knowles übrigens auch Flachwagen zum Transport von feuerfesten Steinen und Schamottemörtel- Säcken.

Nach der Abwicklung der Firma Mitte der 60er Jahre wurden die stählernen Förderwagen in der weiteren Umgebung recht gern als Blumenkübel gekauft, und auf diese Weise sind etwa 10 bis 15 Wagen bis heute bei verschiedenen britischen Museumsbahnen erhalten geblieben.

Ein Nachbau im Modell ist auch ganz einfach. Man kann die Wagen entweder aus Messingblech und quadratischen Profilen zusammenlöten, oder man kann sie aus Polystyrol kleben. Man braucht nur Blech- oder Platten- Zuschnitte für den Kasten, 3x3mm- Vierkantprofil für den Rahmen und ein halbrundes Handlauf- Profil von etwa 1,5 mm Breite für den Kastenrand. Passende Radsätze von 7 mm Durchmesser für Spur H0 gibt es beispielsweise bei Conrad. Das einzige Problem ist hier, daß die Radsätze für Spitzen- Außenlagerung eingerichtet sind. Man wird die Außenlagerzapfen mit der Trennscheibe abschneiden und Innenlager nach altbewährter Bergbau- Art anordnen müssen. Dazu wählt man ein Stück Kunststoff- oder Ms- Rohr, in dem die Achse mit etwa 0,2 mm Spiel läuft, und schneidet es auf die Rahmenbreite zu. In der Mitte feilt man das Rohr dann einfach auf, um eine Schmieröffnung zu erhalten. Dieses Lager schmiert man dann am besten mit dem bekannten LGB- Öl im Ölgeber, das auch von einigen anderen Händlern angeboten wird (z.B. von der Firma Post aus Duderstadt).

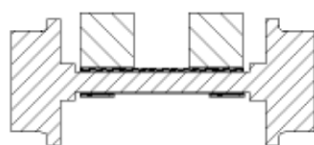
Unter dem Wagenboden sollte man auf jeden Fall ordentlich Bleiballast einbauen, denn mit ihren (absolut vorbildgerechten!) Gleitlagern dürften die Wagen beim Schieben sehr schwergängig sein und dadurch zum Entgleisen neigen.

Die Wagen lassen sich auch für andere Zwecke verwenden, also etwa in Gießereien zur Beförderung von Roheisen- Masseln, Schlacken oder Zuschlagstoffen. Auch für den Späne- Transport in metall- oder holzverarbeitenden Betrieben wären sie zu gebrauchen.

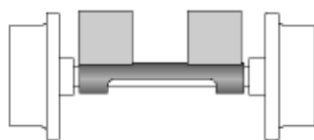


0 1m

Förderwagen für Feuerton
 Fa. John Knowles Ltd,
 Woodville/ Derbyshire (GB)
 Baujahr um 1945
 -Maßstab 1: 24-
 Alle Maße in mm
 Originalmaße kursiv
 Gez. 16. 03. 04 Ku.



Schnitt



Ansicht

Schmierhülsenradsatz für
 Förderwagen

-Maßstab 1: 12 (2:1 für
 Baugröße 2n15)-

Gez. 18. 03. 04 Ku.



Neben einer normal großen Lok wirken die kleinen Förderwagen doch schon etwas merkwürdig,
aber gerade da "liegt der springende Punkt im Pfeffer begraben" (zit. nach Herbert Knebel)