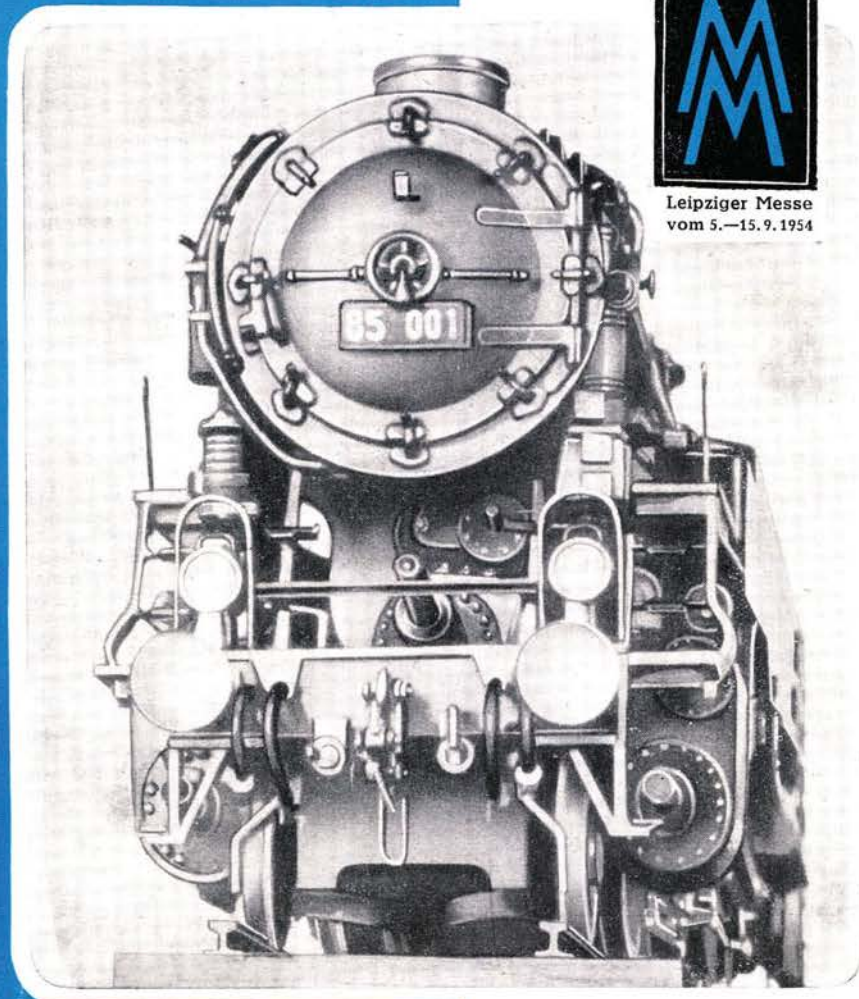


Wieder Kop. Nr. 37 II 1

3. JAHRGANG / NR. **9**
BERLIN / SEPT. 1954

DER MODELL- EISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



Leipziger Messe
vom 5.—15. 9. 1954



VERLAG DIE WIRTSCHAFT / BERLIN W 8

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

	Seite
Neuheiten der Piko-Modellbahnindustrie zur Leipziger Messe 1954	245
Neue Erzeugnisse in Nenngröße 0	249
<i>Günter Barthel</i>	
Wir bauen eine Trix-Lok um	251
<i>Ruth Stahn</i>	
Erfolgreiche Tätigkeit der Erfurter Modelleisenbahner	253
Bist Du im Bilde?	255
<i>Ing. Wilhelm Dräger</i>	
Bauanleitung für eine Modell-Lok der Baureihe 42 (2. Fortsetzung)	255
<i>Ing. Günter Schlicker</i>	
Ein Veteran der Deutschen Reichsbahn — Alter bayerischer Ov-Wagen	259
<i>Gerhard Walter</i>	
Die Zugsicherung bei Modellbahnen mit Zweischienen-Gleich- strombetrieb	261
<i>Hans Schuster</i>	
Über die Geschwindigkeiten unserer Modelltriebfahrzeuge	262
<i>Karl Gäule</i>	
Ausbildungsmöglichkeiten bei der Deutschen Reichsbahn	265
<i>Hans Köhler</i>	
Namen für Lokomotiven	266
<i>Heinrich Schmidt</i>	
Zur Geschichte der Eisenbahntunnel	267
Junge Modelleisenbahner in Greifswald	270
<i>Hans Köhler</i>	
Für unser Lokarchiv — Die tschechoslowakische E 499	271
Eisenbahner helfen immer	272
Wir beantworten Leserbriefe	272
Werkstattwinke	272
<i>Ernst Bierhals</i>	
Die Lokomotive S 1 der ehemaligen preußischen Staatsbahn	273
Buchbesprechungen	273
Titelbild:	
Modell oder Vorbild?	
Eine ausgezeichnete Leistung von Rolf Stephan, Biesdorf, ist dieses Modell einer Lokomotive der Baureihe 85 in Nenngröße 0	
Rücktitelbild:	
Mit der Deutschen Reichsbahn durch das schöne Thüringer Land — Hier findet man viele gute Motive für die Gestaltung von Modell- bahnanlagen	

AUS DEM INHALT DER

NÄCHSTEN HEFTE:

Wir bauen eine Gemeinschaftsanlage

Ing. Günter Schlicker

Neue gedeckte Großraumgüterwagen
der Deutschen Reichsbahn

Rolf Stephan

Welche Baugröße ist denn nun die
richtige?

Von der Gründung einer Arbeits-
gemeinschaft Junge Eisenbahner

BERATENDER

REDAKTIONSAUSSCHUSS

ING. KURT FRIEDEL

*Ministerium für Maschinenbau
HV Elektromaschinenbau
Berlin W 1, Leipziger Str. 5—7*

DR.-ING. HARALD KURZ

*Hochschule für Verkehrswesen
Prüffeld am Lehrstuhl für Betriebstechnik der
Verkehrsmittel, Dresden A 27, Hettnerstr. 1*

ERICH KLINGNER

*Zentralvorstand der Industriegewerkschaft
Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massennarbeit
Berlin W 8, Unter den Linden 15*

HANSOTTO VOIGT

*Kammer der Technik, Bezirk Dresden
Dresden A 20, Basteistr. 5*

HORST SCHOBEL

*Arbeitsgemeinschaft Junge Eisenbahner im
Pionierpark „Ernst Thälmann“
Berlin-Oberschöneweide, An der Wuhlheide*

FRITZ HORNBOGEN

*VEB Elektroinstallation Oberland
Sonnenberg II, Thüringen
Köppelsdorfer Str. 132*

JOHANNES HAUSCHILD

*Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen
des Bv Leipzig, Hbf.-Süd
Markranstädt bei Leipzig, Eisenbahnstr. 8*

GÜNTER BARTHEL

*Grundschule Erfurt-Hochheim
Erfurt, Tiroler Str. 55*

Neuheiten der Piko-Modellbahnindustrie zur Leipziger Messe 1954

Aus seinem reichhaltigen Fertigungsprogramm der Modellbahnerzeugnisse zeigt der VEB Elektroinstallation Oberlind auf der Leipziger Messe 1954 im Messehaus Petershof, I. Stock, außer den bekannten Piko-Eisenbahnen nebst Zubehör eine große Ausstellungsanlage und einige Neuheiten, mit denen wir unsere Leser bekannt machen wollen.

1. Elektrische Lokomotive E 44 (AEG)

Die E 44 (AEG) darf mit Recht als gelungenes Modell bezeichnet werden. Mit ihrer vollendeten Vorbildtreue wird sie viele Freunde unter den Modelleisenbahnern gewinnen (Bild 1).

Nicht nur in ihrer äußeren Form stellt sie etwas Besonderes dar, denn mit ihren übrigen Bauteilen geht sie in der Modellbahntechnik einen großen Schritt vorwärts. Dank der großzügigen Unterstützung unserer Regierung und im Zuge der Verwirklichung des Neuen Kurses wurden beispielsweise für den hier zur Verwendung kommenden Motor hochwertige Permanent-Magnete zur Verfügung gestellt. Dieser Motor mit der Bezeichnung „Perma-Triebgestell 1601“ wird weiter unten besonders besprochen.

Wir wollen uns einem anderen Merkmal dieser Ellok zuwenden, mit dem ein großer Wunsch in Erfüllung gegangen ist. Der verfederte Oberleitungsbügel in vordildgetreuer und formschöner Ausführung ist da! Sauberste Ausführung und Preiswürdigkeit sind seine hervorstechenden Merkmale, da dieser Bügel in Großserie gefertigt wird.

Eine weitere Verbesserung zur Vollendung der vierachsigen Ellok-Typen ist die serienmäßige Ausrüstung mit Stirnlampen. Beleuchtung und Oberleitungsbügel wurden auf die gleiche Polarität des Fahrstromes gelegt und sitzen fest im Gehäuse der Lok. Eine Stromschiene verbindet je nach Ausführung die beiden Oberleitungsbügel mit ein oder zwei Stirnlampenpaaren. Das im Gehäuse befindliche Gewichtspaket hat die andere Polarität des Fahrstromes. Es wurde deshalb isoliert gegen die genannte Stromschiene aufgesetzt.

Die Kontaktgabe zwischen Stromschiene und Triebgestell erfolgt über eine Kontaktfeder. Auf diese Art und Weise ist die bisherige leichte Demontagemöglichkeit der Ellok auch weiterhin gewährleistet.

Der Fahrleitungsbetrieb mit Oberleitung kann beim Zweizugbetrieb folgendermaßen durchgeführt werden: Wir nehmen an, daß auf einer Modelleisenbahnanlage gemischter Betrieb durchgeführt werden soll,

den Betrieb der Dampflok erfolgt die Stromzufuhr wie also Ellok- und Dampflok-Typen eingesetzt werden. Für bisher über das Gleis (Zweischienenbetrieb).

Für den Ellok-Betrieb benutzt man eine der beiden Schienen als Null-Leiter (gemeinsamer Leiter für Zweischienen- und Fahrleitungsbetrieb mit Oberleitung, also Mehrleitungsbetrieb). Den anderen Pol führt man der Oberleitung zu. An der Ellok wird lediglich die eine Radschleiferfeder auf der Bürstenbrückenseite herausgenommen. Damit spart man den Umschalter sowie einige störanfällige bewegliche Verbindungen zwischen Motor und Gehäuse. Es muß beachtet werden, daß für diese Art Zweizugbetrieb zwei getrennte Reglergeräte notwendig sind.

Eine weitere Möglichkeit des Fahrleitungsbetriebes ist gegeben, wenn man den Fahrstrom über das Zweileiter-Zweischienengleis zuführt und wieder unter Ausnutzung einer Schiene (gemeinsamer Null-Leiter) und mit der Oberleitung einen gesonderten Lichtstromkreis schafft. Auf diese Weise erreicht man eine konstante Beleuchtungsspannung sowie Beleuchtung der stehenden Lok.

2. Das Perma-Triebgestell 1601

Das Perma-Triebgestell wurde aus dem bekannten Wechselstrom-Triebgestell 1001 entwickelt. Es zeichnet sich durch ein starkes Drehmoment und durch gute Regelfähigkeit aus. Trotz des dreiteiligen Ankers sind die Anlaufbedingungen des Motors gut. Diese wurden durch symmetrische Anordnung der beiden Magnetstücke sowie durch entsprechend korrigierte Polschuhe erreicht. Dieses Triebgestell ist für den Einbau in die Eliok E 44, E 44 (AEG), E 46 und in den Verbrennungstriebwagen geeignet.

Es wird besonders auf die Austauschbarkeit der Einbauteile hingewiesen. Jeder Modellbahner hat dadurch die Möglichkeit, seine Anlage bei mäßigem Kostenaufwand auf den neuesten technischen Stand zu bringen. Das hier über das Triebgestell Gesagte trifft auch für die Beleuchtung und die Oberleitungsbügel zu. Die Piko-Vertragswerkstätten und die Reparaturwerkstatt

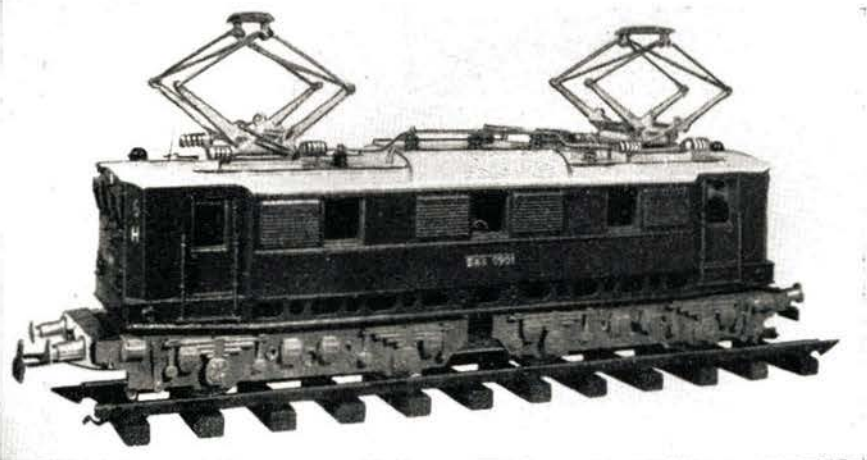


Bild 1 E 44 (AEG) in Nenngröße H0 (Foto: Brügge-mann)

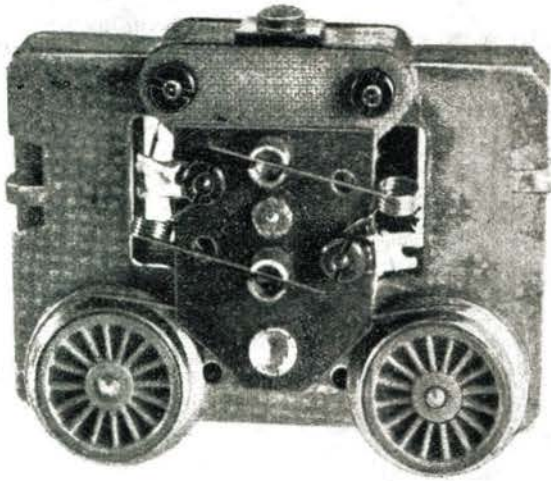


Bild 2 Perma-Triebgestell 1601 — Bürstenbrücken-seite

des Herstellerwerkes werden gerne bereit sein, die Um- und Einbauarbeiten auszuführen. Bild 2 zeigt die Bürstenbrückenseite des Triebgestells, Bild 3 die Getriebeseite. Die beiden Bilder veranschaulichen sehr gut die Einfachheit dieses Bauteiles im Vergleich zu einem Wechselstrom-Triebgestell, das auf Bild 4 zu sehen ist.

3. Der Maniperm-Einbaumotor 1401

Der Maniperm-Einbaumotor ist ein permanentmagnetischer Motor für eine maximale Gleichspannung von 14 Volt. Die mittlere Stromaufnahme liegt je nach Belastung zwischen 0,2 und 0,3 Ampere. Bild 5 zeigt alle Einzelteile des Motors, wie Klemmring mit Druckschrauben (1), Maniperm-Ringmagnet (2), Distanzstücke (3), Motoranker (4) und Bürstenbrücke (5), die in das Motorgehäuse (6) eingesetzt werden. Nach Einsprengen des Sicherungsringes (7) werden die Druckschrauben (1) angezogen und damit alle Einbauteile des Motors festgelegt bzw. gegen Verdrehung gesichert. Der Anker ist dreiteilig. Er besitzt einem mehrteiligen Trommelanker gegenüber folgende Vorteile:

- Einfacher und betriebssicherer Aufbau.
- Erfahrungen haben gezeigt, daß bei derartigen Kleinstmotoren mit einem dreiteiligen Anker der größte Wirkungsgrad zu erreichen ist.
- Günstige Kühlwirkung des Ankers. Der bekannte Nachteil dreiteiliger Anker in Perma-Motoren, die sogenannte Totstellung, entfällt infolge des idealen

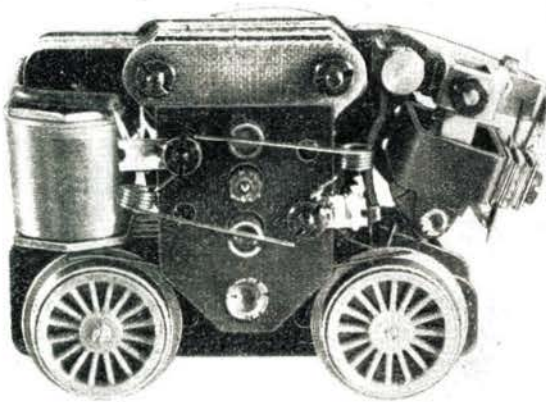


Bild 4 Wechselstrom-Triebgestell 1001

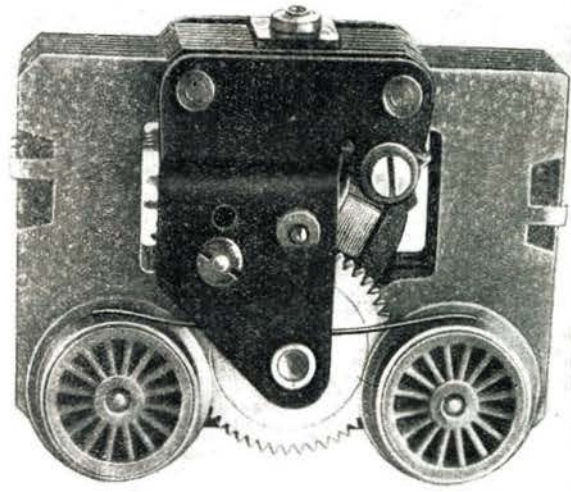


Bild 3 Perma-Triebgestell 1601 — Getriebeseite

magnetischen Feldes des Maniperm-Ringmagneten. Die Totstellung wird bei anderen Perma-Motoren dadurch mit Erfolg vermieden, daß man an Stelle eines dreiteiligen Ankers einen sieben- oder neunteiligen Anker verwendet.

Als Kollektor wird der bekannte Flachkollektor eingebaut. Die Kontaktbahn des Kollektors verläuft mit einem verhältnismäßig großen Radius, und es ergibt sich dadurch ein großes Brems-Drehmoment. Der damit verbundene Leistungsverlust wird durch den sehr guten Wirkungsgrad des Motors aufgehoben, und es sind bessere und vor allem konstante Kontaktbedingungen am Kollektor gegeben.

Für den permanenten Feldmagneten dieses Motors wurde erstmalig das Austauschmaterial „Maniperm“ verwendet.

Infolge des kleinen Ankerdurchmessers ergibt sich für den Motor eine sehr hohe Drehzahl und damit eine hohe Ummagnetisierungsfrequenz an den Polschuhen des Feldmagneten, die wiederum große Wirbelstromverluste zur Folge hat. Um bei derartig hochtourigen Motoren diese Verluste in tragbaren Grenzen zu halten, verwendete man für diese Feldmagneten lamellierte Polschuhe. Das Maniperm ist ein Material, bei dem diese Wirbelstrombildung infolge seiner sehr geringen elektrischen Leitfähigkeit nicht auftritt. Die damit verbundene Erwärmung des Magneten fällt also auch fort.

Die hohe Koerzitivkraft des Maniperms und seine sehr geringe Alterung bei voller Ausmagnetisierung ermöglichen die Herstellung eines in seinen magnetischen Werten stabilen Perma-Motors. Eine Demontage des Motors bzw. der Ausbau des Ankers ist ohne Einfluß auf das bestehende Magnetfeld.

Der Motor ist in seinen Abmessungen so gehalten, daß er universelle Einbaumöglichkeiten in den verschiedensten Lokmodellen zuläßt. Der zentrische Aufbau des Motors erlaubt nicht nur eine einfache Montage sondern auch eine genaue Einregulierung der Stellung des Ankers zur Bürstenbrücke. Die Druckschrauben dienen gleichzeitig als Befestigungsbolzen für den Einbau. Es ist möglich, eine symmetrische Zwei- oder Dreipunktbefestigung zu wählen. Bei Einbauschwierigkeiten kann die Bürstenbrücke in eine andere Richtung gedreht werden. Es ist selbstverständlich, daß der Magnetring mitgedreht werden muß. Eine Markierung auf dem Magnetring kennzeichnet seine magnetisch

neutrale Zone. Diese Kennmarke muß immer senkrecht zur Anordnung der Kohleführungshülsen stehen. Für die Befestigung des Antriebsrades, das eine Schnecke oder besser ein Stirnrad sein kann, sind ebenfalls besondere Vorkehrungen getroffen worden. Wie aus Bild 5 a zu ersehen ist, ist die Ankerachse abgesetzt und besitzt auf dem Achsstück mit größerem Durchmesser zwei Flächen. Dementsprechend erhält das Antriebsrad eine 2 mm breite Nut. Mittels dieser Nut wird für die Mitnahme gesorgt, während eine Idealscheibe die Längsverschiebung sichert.

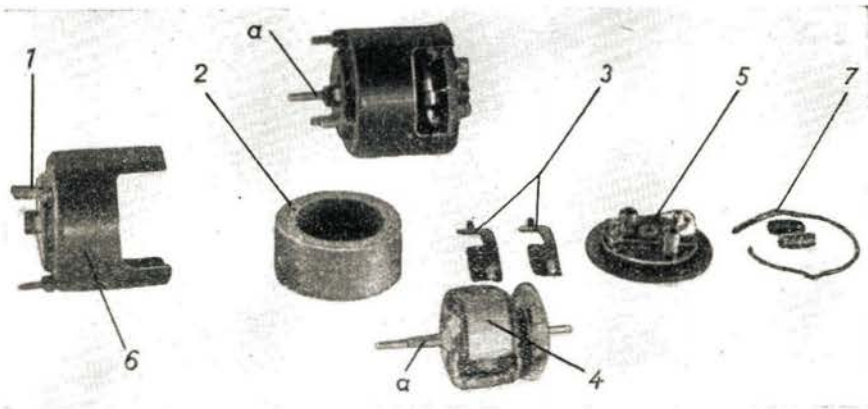


Bild 5 Einzelteile des Maniperm-Einbaumotors 1401. 1 Klemmring mit Druckschrauben, 2 Maniperm-Ringmagnet, 3 Distanzstücke, 4 Motoranker, 5 Bürstenbrücke, 6 Motorgehäuse, 7 Sicherungsring, a abgesetzte Ankerachse

4. Dampflok der Baureihe 80

Der Schlager der Messe 1954 ist unter den Piko-Neuheiten das Lokmodell der Baureihe 80 (Bild 6). Die Lok der Hauptausführung wird bei der Deutschen Reichsbahn für den Rangierdienst verwendet. Die neue Modell-Lok verfügt über die erforderlichen Fahreigenschaften, um auf Modellbahnanlagen den Rangierbetrieb durchführen zu können. In Verbindung mit dem neuen Piko-Netzanschlußgerät ME 002 G — 113/505 wird diese Lok viele Freunde gewinnen. Mancher Modellbahner wird sich vorgenommen haben, seine Anlage mit einer Dampflok für Gleichstromfahrbetrieb zu erweitern. Der geringe Preis der Lok der Baureihe 80 erleichtert die Anschaffung des zugehörigen Gleichrichters 113/6. In diesem Zusammenhang ist die Spannungsanpassung des Motors sehr wichtig. Die Dimensionierung des Motors wurde so gewählt, daß der Fahrbetrieb über einen großen Spannungsbereich möglich ist. Bei 4 Volt läuft diese Lok schon sicher an, während die Drehzahlzunahme bei mehr als 12 Volt unmerklich ist. Mit 10 Volt Höchstfahrspannung ist schon ein sicherer Fahrbetrieb gegeben. Die Stromaufnahme des Motors liegt bei etwa 0,3 Ampere. Diese Lok der Baureihe 80 wird in Verbindung mit dem neuen Netzanschlußgerät ME 002 G — 113/505 mit seinen idealen Steuer- und Regeleigenschaften angeboten. Aber auch mit den Netzanschlußgeräten 113/3 oder 113/20 und dem dazu erforderlichen Gleichrichter 113/6 fährt die Lok einwandfrei. Gleichfalls ist mit dem Netzanschlußgerät aus der früheren RFT-Fertigung „Pico“ in Verbindung

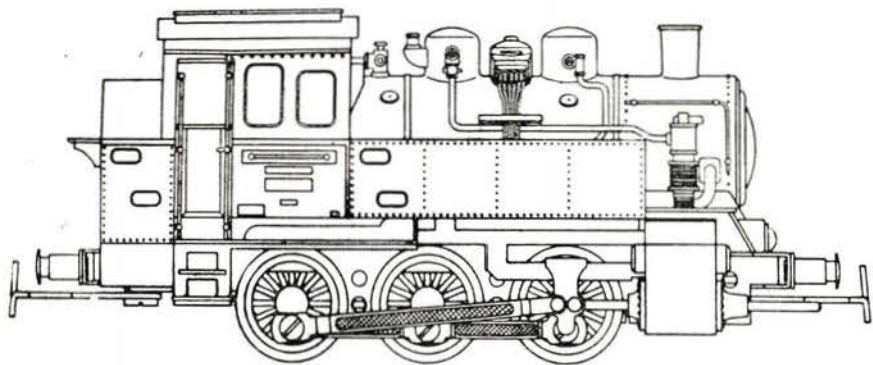


Bild 6 Das neue Piko-Modell einer Lok der Baureihe 80 in Nenngröße H0

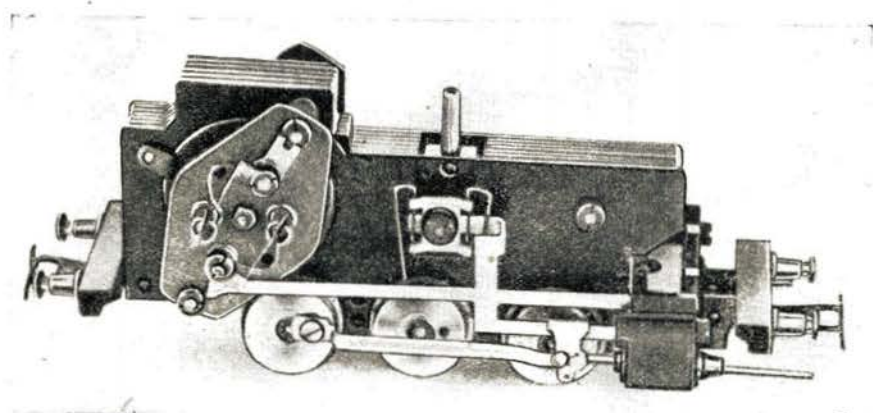


Bild 7 Das Chassis der Piko-Lok Baureihe 80

mit dem Gleichrichter 113/6 eine noch einwandfreie Einsatzmöglichkeit der neuen Lok zu erwarten.

Nachfolgend werden noch einige technische Hinweise über den Aufbau dieser Lok gegeben:

- a) Perma-Motor und Getriebe zeichnen sich durch einen völlig neuartigen Aufbau aus, während diejenigen Einzelteile, die bei den anderen Piko-Lokomotiven die Bewährungsprobe bestanden haben, als Standardteile wiederkehren. Das Bild 7 veranschaulicht den einfachen Aufbau einer Lok bei abgehobenem Gehäuse.

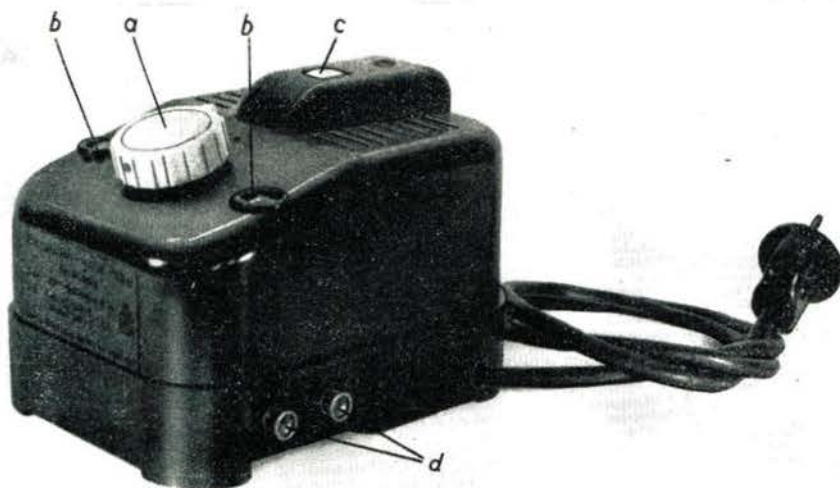


Bild 8 Netzanschlußgerät ME 002 G — 113/505. a Regelknopf, b Signallämpchen, c Druckknopf, d Anschlußklemmen

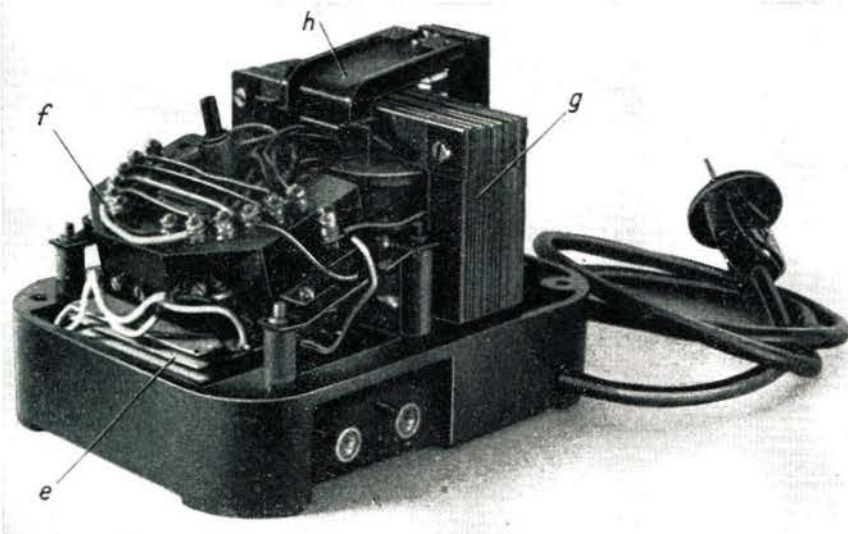


Bild 9 Netzanschlußgerät ME 002 G — 113/505. e Gleichrichter, f Stufenschalter, g Transformator, h Schalthebel

- b) Besondere Beachtung verdient auch die neuartige Achslagerung für die Treibräder. Diese Lagerung, die ihren Einfluß auf eine größere Fertigungsgenauigkeit hat, erlaubt ein sehr leichtes Auswechseln der Räder oder der Lager.
- c) Die Lok besitzt bei einem Preis von DM 22,50 (Einzelhandelspreis) auch 2 Stirnlampen, die sehr leicht auszuwechseln sind.

5. Netzanschlußgerät ME 002 G — 113/505

Das vor einem Jahr erstmalig herausgebrachte Piko-Netzanschlußgerät hat in Form der Neukonstruktion ME 002 G eine wesentliche Verbesserung erfahren. Dieser Neukonstruktion lag der Gedanke zugrunde, ein Qualitätserzeugnis zu schaffen, bei dem Formschönheit, Betriebssicherheit und bequeme Bedienung weitestgehend erreicht werden. Man hat bei der Durchbildung der Einzelteile an keiner Stelle gespart, um dieser Forderung gerecht zu werden. Das weinrote Preßstoffgehäuse mit weißen Bedienungsknöpfen entspricht in Verbindung mit der flachen, verrundeten Pultform den modernen Gesichtspunkten der Ästhetik.

je 2 Schraubklemmen vorgesehen. Eine zusätzlich im Primärkreis eingebaute Feinsicherung gewährleistet eine direkte Kurzschlußsicherheit. Im Bild 8 erkennt man den Regelknopf a, die Signallämpchen b, den Druckknopf c zum Einschalten des Überstromauslösers und die Anschlußklemmen d des Sekundärstromkreises. Bild 9 zeigt das geöffnete Gerät. Hier sind der Gleichrichter e, der Stufenhalter f, der Transformator g sowie der Schalthebel h des Überstromauslösers zu erkennen. Bild 10 zeigt die Unterseite des Stufenschalters mit dem Schleifer i und den durch die Nockenscheibe k betätigten Kontaktfedersätzen l zum Umschalten der Fahrrichtung.

Anmerkung der Redaktion

Auf Einladung der Werkleitung der VEB Elektroinstallation Oberlind weilten die Angehörigen unseres Beratenden Bezirksausschusses kürzlich in diesem volkseigenen Betrieb, um einen Einblick in den Fertigungsablauf der Piko-Erzeugnisse zu nehmen. Wir hatten Gelegenheit, uns eingehend mit den Arbeitern, Technikern und Konstrukteuren der Piko-Modell-

Beiderseits des Regelknopfes ist je ein farbiges Signallämpchen angebracht. Das eine Lämpchen läßt erkennen, ob Netzspannung vorhanden ist, während durch Verlöschen des anderen angezeigt wird, daß infolge unzulässig hoher Stromentnahme (Kurzschluß) der Sekundärstromkreis durch den Überstromauslöser abgeschaltet ist. Nach Beseitigung der Störung kann der Überstromauslöser durch Betätigung eines Druckknopfes wieder eingeschaltet werden. Der Stufenschalter für die Regelung der Fahrgeschwindigkeit weist 11 Fahrstufen auf, die durch leichte Rastung deutlich spürbar sind. Das Gerät mit eingebautem Gleichrichter ist für Gleichstromfahrbetrieb bestimmt. In der Mittelstellung des Regelknopfes bleibt der Schienenkreis stromlos. Je nachdem, ob der Regelknopf nach rechts oder links gedreht wird, fährt die Bahn ohne Bedienung eines zusätzlichen Umschalters vor- oder rückwärts, wobei die Fahrspannung und somit die Fahrgeschwindigkeit stufenförmig ansteigt. Die Umschaltung geschieht automatisch durch Federsätze mit Silberkontakten. Zum Anschluß des Gerätes an das Netz dient ein zweipoliges Anschlußkabel mit Netzstecker. Für den Anschluß der Schienen und von Zubehör (Licht, Weichen, Signale usw.) sind

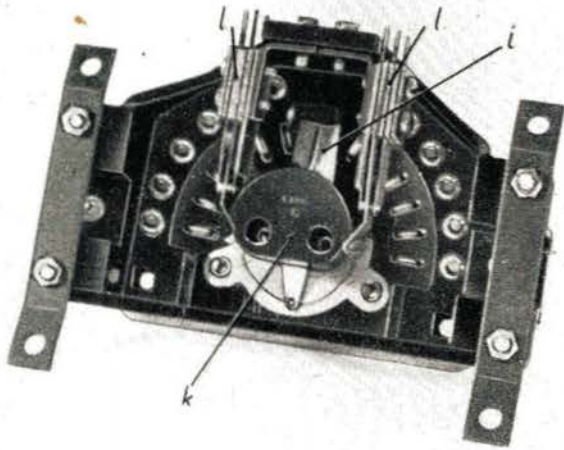


Bild 10 Unteransicht des Stufenschalters. i Schleifer, k Nockenscheibe, l Kontaktfedersätze

bahnen zu unterhalten und der Werkleitung die Wünsche unserer Leser zur Erweiterung des Produktionsprogrammes vorzutragen. Die Anregungen wurden mit großer Aufmerksamkeit entgegen genommen und eingehend erörtert. Es ist selbstverständlich, daß die Freunde des Modelleisenbahnbaues noch zahlreiche Wünsche haben, die der Erfüllung harren. Es ist aber auch gewiß, daß die Techniker und Konstrukteure dieses Werkes eine sehr ernste Entwicklungsarbeit leisten, um immer mehr Qualitätserzeugnisse in den Handel zu bringen, die die Bedingungen erfüllen, die wir alle heute an technische Lehrmittel und Spielwaren stellen müssen. Die neuen Piko-Erzeugnisse erbringen den Beweis dafür, daß die Kollegen von Sonneberg die an sie gestellten Forderungen so weit wie irgend möglich berücksichtigen und sich immer bemühen, brauchbare Vorschläge zu verwirklichen. Wir haben festgestellt, daß kein Erzeugnis mehr das Werk verläßt, ohne einer gründlichen Prüfung im Hinblick auf Güte und einwandfreie Funktionstechnik unterzogen worden zu sein. Auch die Verpackung erfolgt mit größter Sorgfalt, so daß die Bahnen auf dem Transport bis zum Fachhandel keine Schäden erleiden können. Wir rufen den Kollegen von Sonneberg zu:
Macht weiter so!

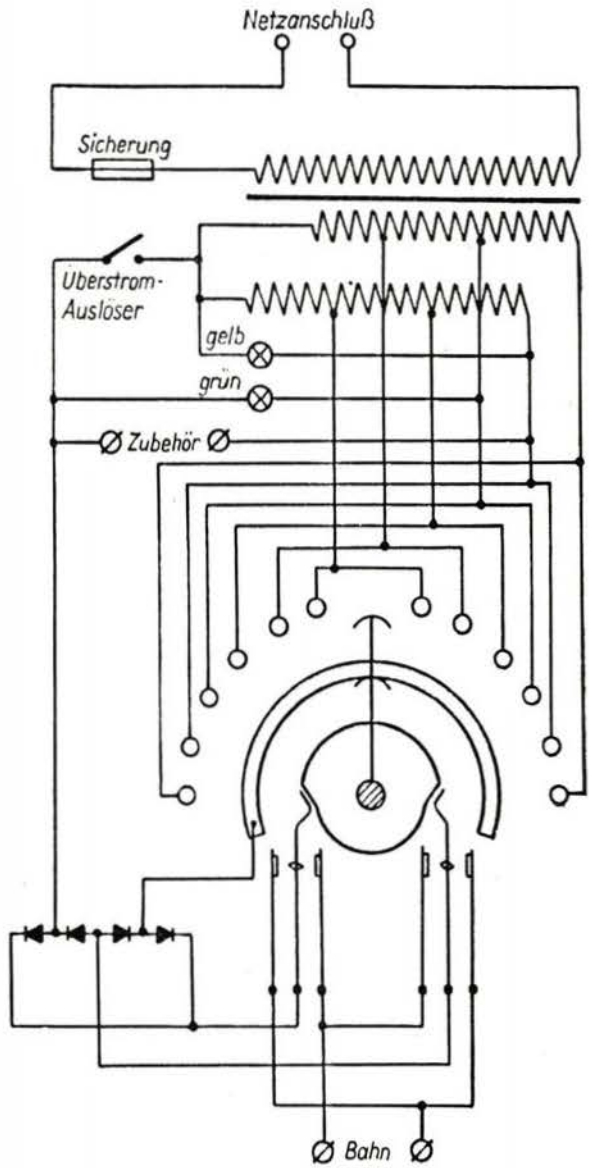


Bild 11 Schaltbild des Netzanschlußgerätes ME 002 G — 113/505

Neuheiten in Nenngröße 0

Die Firma Modellbau-Stephan, Berlin-Biesdorf, die sich insbesondere mit der Fertigung von Modellbahnmateriale in der Nenngröße 0 befaßt, zeigt auf der Technischen Messe in Halle X, Gemeinschaftsstand des Handwerks, neben ihren bekannten Lokomotiven Baukästen und komplette Ci-Wagen (Bild 1) sowie weitere Teile für den Wagenbau. Auch diese Teile zeichnen sich durch besonders wirklichkeitsgetreue Ausführung aus. Bemerkenswert ist die vollständige Federung der Wagen (Bild 2), die der Hauptausführung entsprechend arbeitet und aufgebaut ist. Der im Bild 3 ge-

zeigte Ci-Rahmen demonstriert sehr deutlich, mit welcher Genauigkeit die Modelle gearbeitet sind. Neben dem Ci-Wagen sind offene und gedeckte Güterwagen mit und ohne Bremserhaus in der Entwicklung. Sie können ebenfalls in Kürze als Bausätze oder komplette Fahrzeuge geliefert werden.

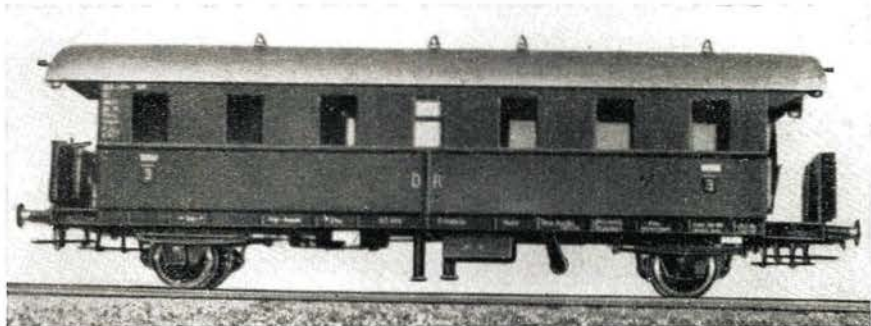


Bild 1 Ci-Wagen der Fa. Stephan in Nenngröße 0

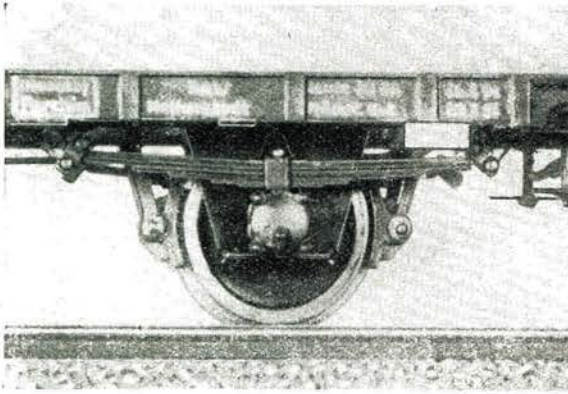


Bild 2 Voll gefederter Radsatz

Für den Gleisbau werden Bauteile und fertige Gleise sowie einfache und doppelte Kreuzungsweichen gezeigt (Bild 4...6). Die Gleise bestehen durch ihre genauen Abmessungen der Schwellen und Schwellenteilung sowie des maßstabgerechten Profils. Dem Modellbauer wird empfohlen, das gesamte Gleismaterial auf Platten fest zu verlegen, wie es am Stand als Muster gezeigt wird. Die Weichen haben eine Neigung von 1 : 7,5. Sie ermöglichen den Bau von Weichenstraßen, die ein der Hauptausführung entsprechendes Bild vermitteln.

Die Fa. Stephan liefert auch vollständige Modelleisenbahnanlagen in der Nenngröße 0.

Wir machen unsere Leser schon heute darauf aufmerksam, daß wir voraussichtlich im Heft 10 eine weitere Messeschau bringen werden.

Auch über interessante Fahrzeuge der großen Eisenbahn werden wir berichten.

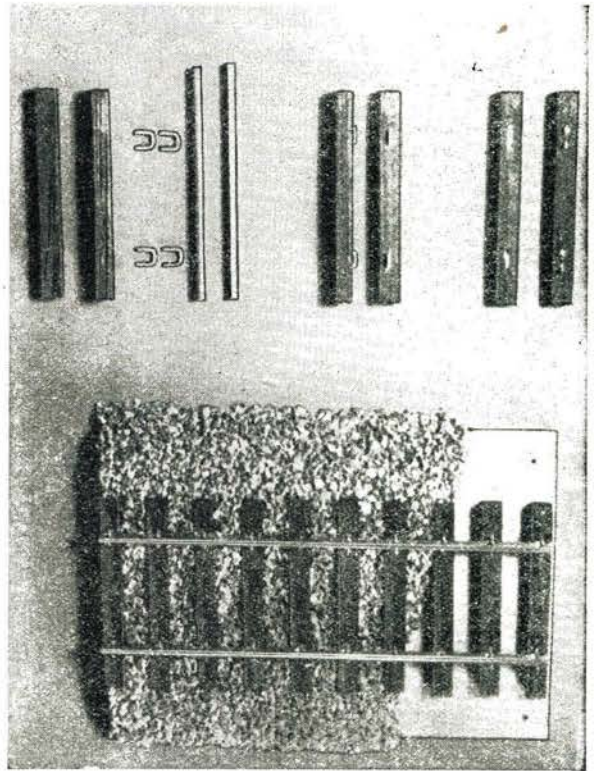


Bild 4 Gleisbaumaterial und fertiges Gleisstück

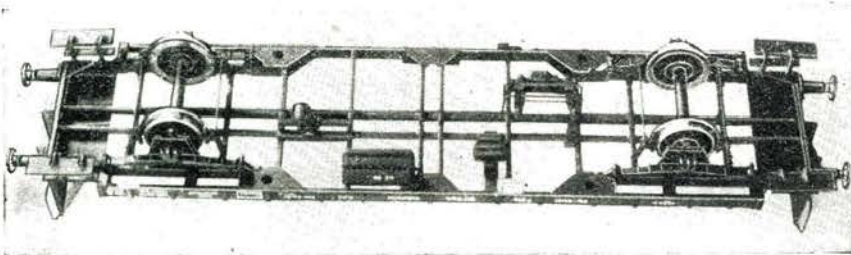


Bild 3 Rahmen eines Ci-Wagens

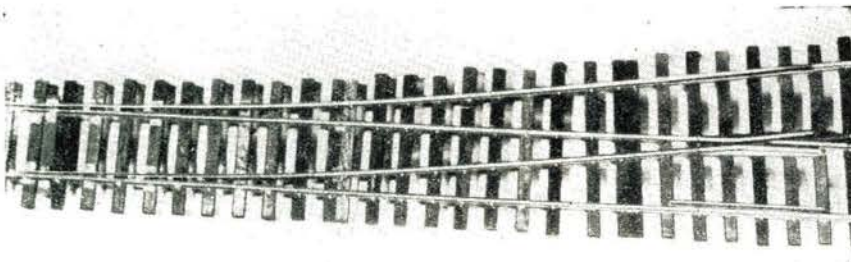


Bild 5 Einfache Linksweiche

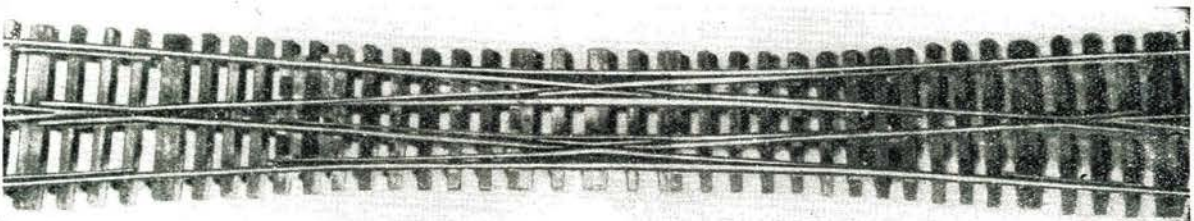


Bild 6 Doppelte Kreuzungsweiche 1 : 7,5 mit innenliegenden Zungen

Wir bauen eine Trix-Lok um

Günter Barthel

Mein Vorschlag soll an die Modellbahner gerichtet sein, die eine Trix-Lokomotive besitzen und mit dem Aussehen derselben nicht mehr ganz einverstanden sind. Mit wenigen Mitteln läßt sich aus ihr eine reizvolle kleine Nebenbahnlok herstellen, denn man braucht nur das Gehäuse zu typisieren.

Jedoch ist dabei Voraussetzung, daß die Lok für Gleichstrombetrieb umgebaut sein muß und keine Schaltwalze mehr besitzen darf (Bild 1). Auffallend ist gleich der hohe Feldmagnet, der irgendwie zu tarnen war, denn der Kessel mußte ja viel tiefer liegen. Um den Feldmagneten wird ein Blechmantel gelegt. Dieser erhält

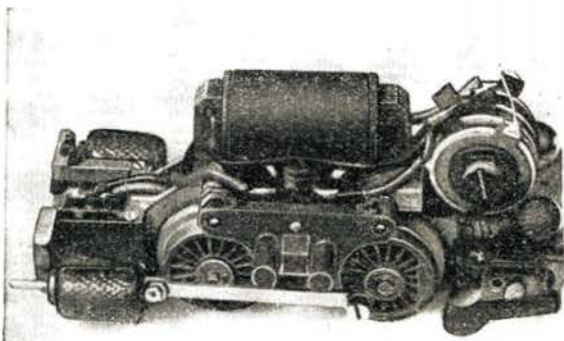


Bild 1 Lok nach dem Umbau für Gleichstromfahrbetrieb

löteten. Das sichtbare vordere Lokbodenblech wird nach Bild 6 ausgeschnitten und mit der vorderen Pufferbohle sowie den Seitenteilen verlötet. Alle Arbeiten müssen am Lokchassis geschehen, damit das Gehäuse ein „Maßanzug“ wird. Den Kollektor kann man vorher entfernen. Es folgt das Einpassen des Kessels und des Feldmagnetkastens. Beide werden miteinander verlötet. Die Führerhausvorderwand, die nur bis zu den Wasserkästen durchgeführt wird, ist einzulöten (Bild 7). Anschließend werden die Deckel der Wasserkästen mit den Seitenteilen und dem Kessel verlötet. Nun wird das Gehäuse abgenommen und der Vorderkessel sowie der obere Teil der Wasserkästen mit Blei ausgegossen. Vorsicht, damit keine Lötstelle aufgeht (Gehäuse mit nassem Lappen halten)! Das Bodenblech wird mit U-Profilen versehen. Die fehlenden Gehäuseteile können nach der Zeichnung (Bild 11) hergestellt werden. Wenn der

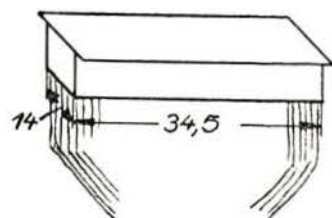


Bild 2 Feldmagnetkasten

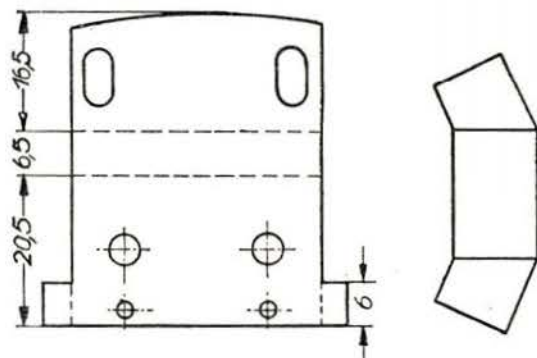


Bild 3 Rückwand des Führerhauses

löteten. Das sichtbare vordere Lokbodenblech wird nach Bild 6 ausgeschnitten und mit der vorderen Pufferbohle sowie den Seitenteilen verlötet. Alle Arbeiten müssen am Lokchassis geschehen, damit das Gehäuse ein „Maßanzug“ wird. Den Kollektor kann man vorher entfernen. Es folgt das Einpassen des Kessels und des Feldmagnetkastens. Beide werden miteinander verlötet. Die Führerhausvorderwand, die nur bis zu den Wasserkästen durchgeführt wird, ist einzulöten (Bild 7). Anschließend werden die Deckel der Wasserkästen mit den Seitenteilen und dem Kessel verlötet. Nun wird das Gehäuse abgenommen und der Vorderkessel sowie der obere Teil der Wasserkästen mit Blei ausgegossen. Vorsicht, damit keine Lötstelle aufgeht (Gehäuse mit nassem Lappen halten)! Das Bodenblech wird mit U-Profilen versehen. Die fehlenden Gehäuseteile können nach der Zeichnung (Bild 11) hergestellt werden. Wenn der

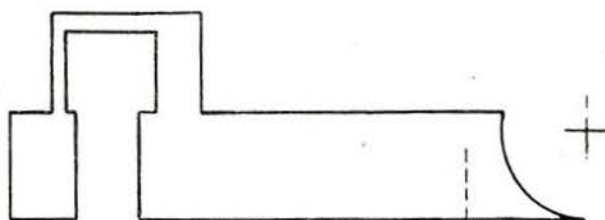


Bild 4 So werden die Seitenteile ausgeschnitten

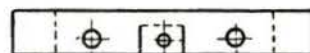


Bild 5 Pufferbohle

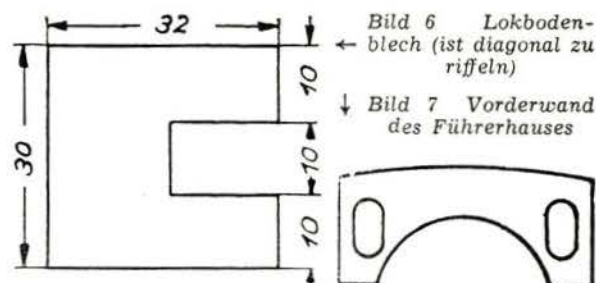
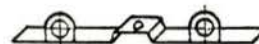


Bild 6 Lokbodenblech (ist diagonal zu riffeln)
Bild 7 Vorderwand des Führerhauses

Blechmantel für den Dampfdom gebogen und zusammengelötet ist (Bild 8), wird der Dampfdom mit Lötzinn ausgegossen und zurechtgefeilt. Für den Schornstein wird ein Blechstreifen schief gerollt, oben und unten gerade geschnitten und eine kleine Unterlegscheibe aufgelötet. Als Glocke verwendete ich einen Lüfter für Personenwagen. Als Dampfzylinder eignen sich Fahrrad-Ventilschrauben aus Messing. Angelötet werden sie an den einen Außenschleifer und einen Blecharm, der nach der anderen Richtung geht (Bild 9). Es sind also nur Blech- und Lötarbeiten erforderlich. Verwendet wurden nur Messingblechabfälle.

Daß sich der Umbau gelohnt hat, zeigt Bild 10. Bild 12 zeigt eine ähnliche Bauart mit Nebenbahnwagen. Beide Lokomotiven versehen seit 1952 redlich ihren Dienst.

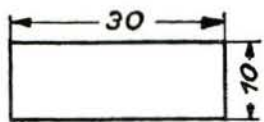


Bild 8 Blechmantel für Dampfdom

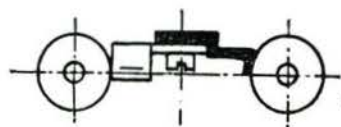


Bild 9 Dampfzylinder an Außenschleifer (links) und Blecharm

Bild 10 Die alte „Siddy“

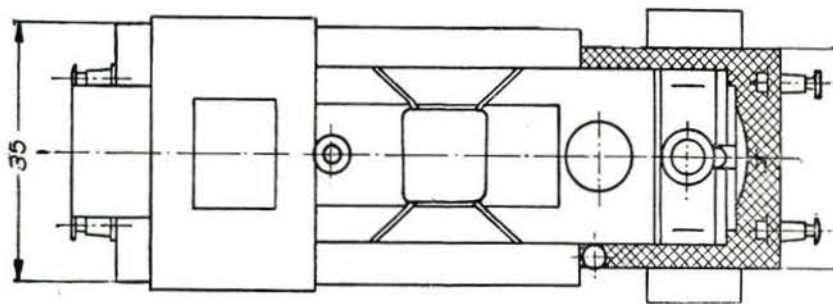
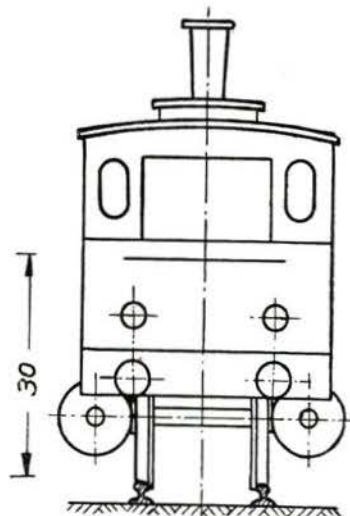
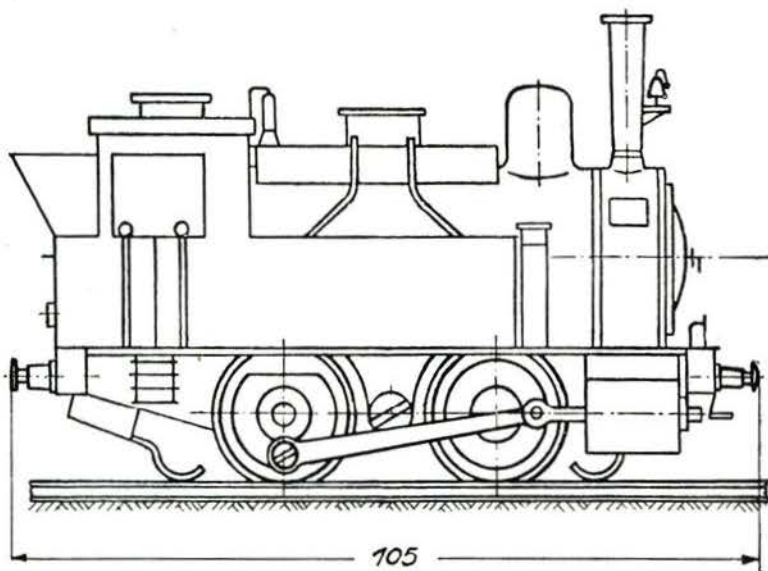
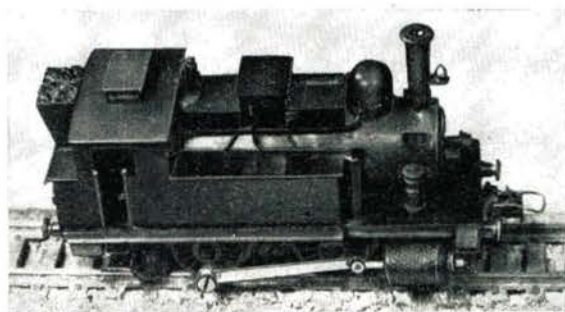


Bild 11 Übersichtszeichnung

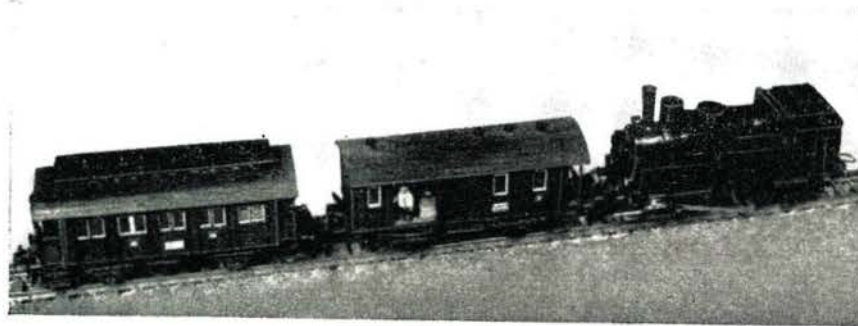
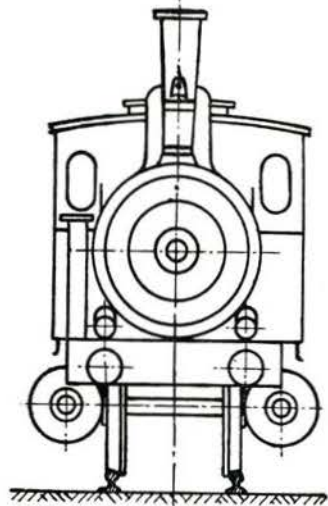


Bild 12 „Petra“ fertig zur Abfahrt