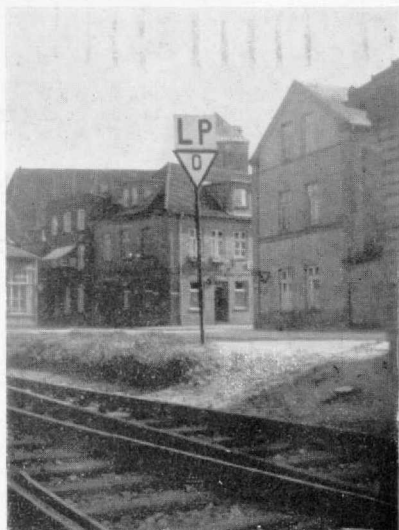


Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift

Heute 40 Seiten
mit Messe-Sonderbericht

Was bedeutet das..?



... so stand hinterrücks auf dem Foto, das Herr H. Hoyer aus Hamburg in Stade/Elbe von der dortigen Hafenbahn machte. Tatsächlich, was soll dieses „0“ eigentlich heißen? Etwa „null“ Geschwindigkeitsbeschränkung, also „keine“ oder das Gegenteil? Herr Dipl. Ing. Born, Minden, war so liebenswürdig, folgende Aufklärung zu geben:

Die Bedeutung dieses Kennzeichens lautet: „Läuten und Pfeifen! Vor dem Überweg anhalten!“ (In diesem Fall hat der Straßenverkehr eben Vorfahrt!). Vor 1935 stand auf der Ge-



schwindigkeitsbeschränkungstafel K 5 ausdrücklich „0 km“. Nach der jetzigen Signalordnung ist es den Eisenbahndirektionen freigestellt, auf dem Kennzeichen K 5 die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung nur zahlenmäßig — also ohne „km“

— zu benennen, bei Bedarf also auch mit der Kennziffer „0“. Die Stelle, wo die Geschwindigkeit „Null“ erreicht, d. h. gehalten werden soll, kann durch die Eckentafel gekennzeichnet werden. - Die gelbumrandeten Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln sowie die schwarzgeränderten Eckentafeln enthielt unsere farbige Beilage zu Heft 12/III.



RAL-Angaben

Der Original-Farbanstrich der Bundesbahn-Triebfahrzeuge und -Wagen

Was das „Make up“ für eine schöne Frau, das ist der Farbanstrich für Ihr Modell. So schön sie (beide!) auch sein mögen, so sehr können sie aber auch durch einen falschen Farbanstrich verlieren! Ich meine heute noch nicht einmal die Anstrichtechnik als solche, sondern die richtige, zum jeweiligen Typ passende Farbe (ich spreche von den Fahrzeugmodellen!). Wohl geben wir in der Regel die Wagenfarbe an, doch „rotbraun“, „blau“, „dukelgrün“ usw. sind bekanntlich ziemlich dehnbare Begriffe. Bei der Bundesbahn ist man genauer und um zu verhindern, daß jedes Fahrzeug eine „Nuance“ anders lackiert wird, hat man in sogenannten RAL-Zahlen jede Farbe eindeutig festgelegt. Sehen Sie sich einmal die gegenüberliegende Tabelle an!

Sie werden sagen: „Schr schön und gut, aber was nützen mir schon diese Original-Farbtourennummern? Die kann ich ja schließlich nicht auf meine winzigen Modelle klei-

stern!“ — Sie haben teilweise recht! Wenn Ihnen auch die Original-Farben selbst nichts nützen, so wissen Sie jetzt wenigstens, in welchen RAL-Farben die verschiedenen Triebfahrzeuge und Wagen zu streichen sind. Wohl können Sie mit den RAL-Farben selbst nichts anfangen, aber mit den RAL-Nummern! Die Firma Gábelein, Griesbach/Rottal, für die wir also heute im Interesse unserer Sache ziemlich Reklame machen müssen, hat sich die Arbeit gemacht, die verschiedenen RAL-Farbtöne durch entsprechende Nitro-Mattlacke und Plakafarben zu ersetzen, sodaß Sie bei der Bestellung nur die gewünschte RAL-Farbnummer und die Farbsorte anzugeben brauchen. Wenn die Firma Gábelein den Nitro-Speziallack Ia (Mattlack) sowie Plakafarben hierfür auserkoren hat, so können wir diesen Schritt nur gutheißen. Obwohl vielleicht überflüssig, wollen wir die beiden Mahnmittel doch nochmals kurz charakterisieren:

Fahrzeug-Gattung	Untergestell	Seitenwände außen	Dach	Zierleiste Absetzstreifen	Bemerkungen
Regelausführung f. Dampfloks	Kessel und alle Teile oberhalb des Umlaufes einschl. Führerhaus und Zylinderbekleidung: schwarz RAL 9005 ; Rahmen, Radsätze und übrige Teile unterhalb des Umlaufes: rot RAL 3002 . — Führerhaus innen: grau RAL 7023 . Zugbänder am Langkessel der „Reisezug-Dampfloks“ aus nichtrostendem Bandstahl ohne Anstrich				
Tender	Wie bei Dampfloks, oberhalb des Umlaufes: schwarz RAL 9005 , unterhalb des Umlaufes: rot RAL 3002				
Ellok: E 10 / E 18 / E 19	Schwarz RAL 9005	Blau RAL 5011	ALU RAL 9006	ALU RAL 9006	Bei E 10 als Zierleiste eine Aluminium-Leiste
Ellok: E 44 / E 61 / E 63 / E 94	Schwarz RAL 9005	Grün RAL 6007	ALU RAL 9006	Ohne	Oberhalb des Umlaufes: RAL 9005
Diesel-Lok V 36 208	—	—	—	—	Unterh.d.Umlauf.: RAL 3002
Schienenbus VT 95 901	Schwarz RAL 9005	Weinrot RAL 3004	ALU RAL 9006	ALU-Leiste	Dachwölbung rot RAL 3004
Fliegend. Hamburger u. Kölner Schnelltriebwagen mit altem Anstrich	Grau RAL 7021	Weinrot RAL 3004	Grau RAL 7023	Gelb RAL 1002	
	Schwarz RAL 9005	Oberteil Elfenbein RAL 1001 Unterteil Violett RAL 4000	Schwarz RAL 9005	—	Schürze grau RAL 7022
Triebwagen-LEIG VT 699	Schwarz RAL 9005	Weinrot RAL 3004	ALU RAL 9006	Gelb RAL 1001	Anschriftenband a. Kasten unter schwarz RAL 9005
Triebwagen (wie VT 70 923)	Schwarz RAL 9005	Weinrot RAL 3004	ALU RAL 9006	Elfenb. RAL 1001	Absetzstreifen ist auf schwarz gesetzt
Triebwagen (wie VT 75 913)	Schwarz RAL 9005	Unten RAL 3004 Oben RAL 1001	ALU RAL 9006	Elfenb. RAL 1001	
Personenzug-, Eilzug-, D-Zugwagen, sowie Reisezug-Gepäckwagen	Schwarz RAL 9005	Grün RAL 6007	ALU RAL 9006		
F-Zugwagen, Rheingoldzug u. Doppelstockwagen	Schwarz RAL 9005	Blau RAL 5011	ALU RAL 9006		
Wagen der Deutschen Schlafwagen-Gesellschaft	Schwarz RAL 9005	Weinrot RAL 3004	ALU RAL 9006	Gelb RAL 1002	Längsträger oder Langträgerschürze schwarz RAL 9005, Firmenzeichen, Anschriften gelb RAL 1002
Wagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft	Schwarz RAL 9005	dunkles ultramarinblau	ALU RAL 9006	Gelb RAL 1002	Beschriftung gelb RAL 1002
Personenwagen Ci 33	Schwarz RAL 9005	Unten RAL 3004 Oben RAL 9003 Braun RAL 8012	ALU RAL 9006	Elfenbein RAL 9003	Oder auch Seitenwände nur RAL 3004 (weinrot)
Gedeckte Güterwagen (G.V.K.)	Schwarz RAL 9005		ALU RAL 9006		Innenwände grau RAL 7011
Offene Wagen mit Kastenaufbau (O, R, X)	Schwarz RAL 9005	Braun RAL 8012			Kastenninnenseite ohne Anstrich (Holzfarbe)
Bei Stahlkästen d. O-Wagen	Schwarz RAL 9005	Schwarz RAL 9005			
Offene Wagen ohne Kastenaufbau (S, H, BT)	Schwarz RAL 9005				
Tieflade-Wagen	Schwarz RAL 9005				
Schotterwagen	Schwarz RAL 9005	Braun RAL 8012			Kast. innen schw. RAL 9005
Kühlwagen	Schwarz RAL 9005	Weiß RAL 9002	ALU RAL 9006		Kast. innen grau RAL 7011
Kesselwagen	Schwarz RAL 9005				Kessel grau RAL 7011
Staubbehälterwagen	Schwarz RAL 9005				Behälter grau RAL 7011
Kranwagen	Schwarz RAL 9005				Aufbaut. mittelgrau RAL 7023

Beschriftung erfolgt jeweils entsprechend in schwarz RAL 9005 oder in weiß RAL 9002.

1. Nitro-Speziallack „Matt“ ca. 1 Stunde lufttrocknend, beste Welterbeständigkeit, einwandfreies Verlaufen der Farbe, gute Haftfestigkeit, wasserfest und lichtecht. Als Verdünnung: Verdüner NC 44.
2. Plakafarben, Fabrikat Günther Wagner (Pelikan), wasser-, wasch- und wischfest. Nicht vergilbend, mit hoher Haftfestigkeit. Plaka-Farben können mit Wasser verdünnt werden, sind nach dem Trocknen jedoch nur noch mit Nitroverdünnung lösbar. Bei starkem Wasserzusatz (also bei dünnem Aufstrich) leidet das bindende Vermögen. In solchen Fällen empfiehlt sich das Hinzufügen von Plaka-Grundier- und Malmittel Nr. 281 bzw. von Plaka-Spritz- und Binde-mittel Nr. 275.

Nitro-Lacke und Plaka-Farben können nicht miteinander vermischt werden. Nach dem Trocknen kann aber bedenkenlos mit der einen Farbe die andere überstrichen werden. Öl- und fetthaltige Untergründe sind in beiden Fällen vorher mit Benzin, Trichloräthylen oder Tetrachlorkohlenstoff zu entfetten.

Doch zurück zu den RAL-Farbummern! Wenn wir schon bestrebt sind, unseren Modellen ein wirklichkeitstreuere Aussehen zu geben, dann wollen wir uns auch an die Originalfarben halten. Wie schwer es ist, so frei Schnauze den richtigen Ton zu erwischen, haben wir selbst auch schon erlebt. Und wenn wir felsenfest davon überzeugt waren und dann so urplötzlich ein Güterwagen auf einem Gütemeyer am Kobbergerplatz vorbeirollte, haben wir uns verdutzt angesehen und uns über alles mögliche gewundert, nur nicht über unser mangelndes Farb-Erinnerungsvermögen. A propos „Vermögen!“ Nachdem die Firma Gabelein sämtliche Farben in kleinsten Mengen abgibt (s. Inserat), werden wir nicht ärmer, wenn wir uns die hauptsächlichsten Farben gleich einmal auf Lager legen. Sie müssen nur darauf achten, daß die Verschlüsse der Fläschchen stets luftdicht abschließen, also von Zeit zu Zeit etwaige Krusten beseitigen, damit die Farbmittel nicht austrocknen. Beide sind vor dem Gebrauch gut umzurühren. WeWaW.

„Cramolin“ das neue „Wundermittel“ für Ihre Modellbahn

An und für sich ist Cramolin bereits seit etwa 25 Jahren in der Radio-Elektro-industrie gebräuchlich und zwar zur Beseitigung von Übergangs-Widerständen (durch Schmutz, verbrannte Fettsuren, Metalloxyden usw.)

Welchen Modellbahner hat z. B. noch nicht das Funkensprühen zwischen Kollektor und Bürsten der Kleinmotoren gestört, die „Elmsfeuer“ zwischen Schiene und Lokscheifer? Auf Kollektoren, Schienen, Oberleitung, Stromabnehmern, Relaiskontakten, sämtlichen Schaltern, an allen beweglichen stromführenden Teilen bilden sich störende Schichten, die den Übergangswiderstand der betreffenden Kontaktstelle stark erhöhen und zu Stromverlusten oder Stromstörung der Kontaktstellen führen. Hier tritt nun „Cramolin“ in Tätigkeit. Durch Abreiben mit einem Cramolin-befeuchteten Lappen werden diese Schichten leicht gelöst und der ursprüngliche, niedere Übergangswiderstand wieder hergestellt. Darüberhinaus wird durch Cramolin eine neuerliche Oxydbildung erheblich verzögert (falls nicht, wie dies gelegentlich vorkommt, die

Stromabnehmer zu primitiv ausgeführt sind, so daß tatsächlich wahre „Feuerwerke“ entstehen müssen). Cramolin ist für jede Tourenzahl geeignet, garantiert frei von Säuren, Alkalien und sonstigen schädlichen Substanzen.

Die Cramolin-Behandlung hält selbstverständlich nicht ewig an, da ein Teil allmählich verbraucht wird; sie muß in gewissen Zeitabständen wiederholt werden. Es ist jedenfalls zu empfehlen, eher zuviel mit Cramolin zu reinigen als zu wenig, denn je größer der Übergangswiderstand, desto stärker wird das Kontaktfeuer und umso nachhaltiger sind die Verbrennungserscheinungen. Auch fabrikneue Teile sind sofort mit Cramolin zu behandeln; hauchdünnes Einölen genügt schon.

Es ist das Verdienst der Firma Gabelein, Griesbach / Rottal, uns auf dieses wirklich empfehlenswerte Pflege- und Vorbeugemittel hingewiesen zu haben, so daß wir ihr den Alleinvertrieb für modellbahntechnische Bedürfnisse gönnen. (Cramolin wird ansonsten nur in größeren Mengen abgegeben, ein kleineres Fläschchen hält bereits sehr lange vor). Siehe heutiges Inserat.

Heft 6 ist in der ersten Mai-Woche beim Händler!

1. Nitro-Speziallack „Matt“ ca. 1 Stunde lufttrocknend, beste Welterbeständigkeit, einwandfreies Verlaufen der Farbe, gute Haftfestigkeit, wasserfest und lichtecht. Als Verdünnung: Verdüner NC 44.
2. Plakafarben, Fabrikat Günther Wagner (Pelikan), wasser-, wasch- und wischfest. Nicht vergilbend, mit hoher Haftfestigkeit. Plaka-Farben können mit Wasser verdünnt werden, sind nach dem Trocknen jedoch nur noch mit Nitroverdünnung lösbar. Bei starkem Wasserzusatz (also bei dünnem Aufstrich) leidet das bindende Vermögen. In solchen Fällen empfiehlt sich das Hinzufügen von Plaka-Grundier- und Malmittel Nr. 281 bzw. von Plaka-Spritz- und Binde-mittel Nr. 275.

Nitro-Lacke und Plaka-Farben können nicht miteinander vermischt werden. Nach dem Trocknen kann aber bedenkenlos mit der einen Farbe die andere überstrichen werden. Öl- und fetthaltige Untergründe sind in beiden Fällen vorher mit Benzin, Trichloräthylen oder Tetrachlorkohlenstoff zu entfetten.

Doch zurück zu den RAL-Farbummern! Wenn wir schon bestrebt sind, unseren Modellen ein wirklichkeitstreuere Aussehen zu geben, dann wollen wir uns auch an die Originalfarben halten. Wie schwer es ist, so frei Schnauze den richtigen Ton zu erwischen, haben wir selbst auch schon erlebt. Und wenn wir felsenfest davon überzeugt waren und dann so urplötzlich ein Güterwagen auf einem Gütemeyer am Kobbergerplatz vorbeirollte, haben wir uns verdutzt angesehen und uns über alles mögliche gewundert, nur nicht über unser mangelndes Farb-Erinnerungsvermögen. A propos „Vermögen!“ Nachdem die Firma Gabelein sämtliche Farben in kleinsten Mengen abgibt (s. Inserat), werden wir nicht ärmer, wenn wir uns die hauptsächlichsten Farben gleich einmal auf Lager legen. Sie müssen nur darauf achten, daß die Verschlüsse der Fläschchen stets luftdicht abschließen, also von Zeit zu Zeit etwaige Krusten beseitigen, damit die Farbmittel nicht austrocknen. Beide sind vor dem Gebrauch gut umzurühren. WeWaW.

„Cramolin“ das neue „Wundermittel“ für Ihre Modellbahn

An und für sich ist Cramolin bereits seit etwa 25 Jahren in der Radio-Elektro-industrie gebräuchlich und zwar zur Beseitigung von Übergangs-Widerständen (durch Schmutz, verbrannte Fettsuren, Metalloxyden usw.)

Welchen Modellbahner hat z. B. noch nicht das Funkensprühen zwischen Kollektor und Bürsten der Kleinmotoren gestört, die „Elmsfeuer“ zwischen Schiene und Lokscheifer? Auf Kollektoren, Schienen, Oberleitung, Stromabnehmern, Relaiskontakten, sämtlichen Schaltern, an allen beweglichen stromführenden Teilen bilden sich störende Schichten, die den Übergangswiderstand der betreffenden Kontaktstelle stark erhöhen und so Stromverlusten oder Stromstörung der Kontaktstellen führen. Hier tritt nun „Cramolin“ in Tätigkeit. Durch Abreiben mit einem Cramolin-befeuchteten Lappen werden diese Schichten leicht gelöst und der ursprüngliche, niedere Übergangswiderstand wieder hergestellt. Darüberhinaus wird durch Cramolin eine neuerliche Oxydbildung erheblich verzögert (falls nicht, wie dies gelegentlich vorkommt, die

Stromabnehmer zu primitiv ausgeführt sind, so daß tatsächlich wahre „Feuerwerke“ entstehen müssen). Cramolin ist für jede Tourenzahl geeignet, garantiert frei von Säuren, Alkalien und sonstigen schädlichen Substanzen.

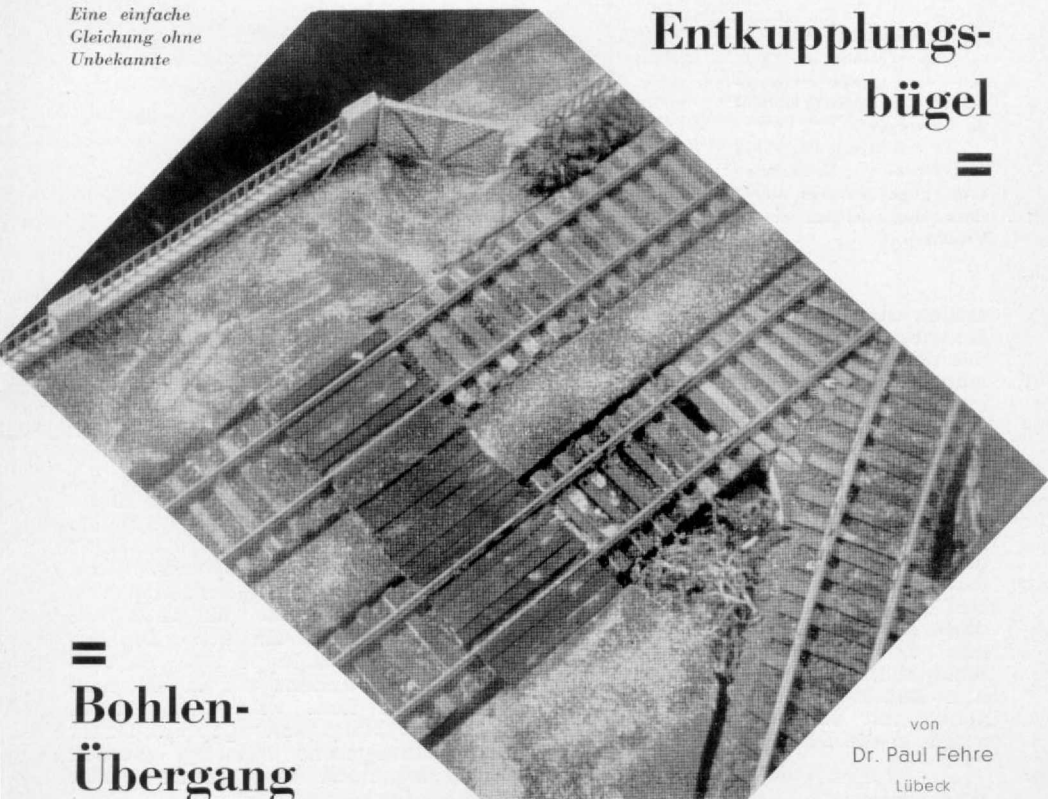
Die Cramolin-Behandlung hält selbstverständlich nicht ewig an, da ein Teil allmählich verbraucht wird; sie muß in gewissen Zeitabständen wiederholt werden. Es ist jedenfalls zu empfehlen, eher zuviel mit Cramolin zu reinigen als zu wenig, denn je größer der Übergangswiderstand, desto stärker wird das Kontaktfeuer und umso nachhaltiger sind die Verbrennungserscheinungen. Auch fabrikneue Teile sind sofort mit Cramolin zu behandeln; hauchdünnes Einölen genügt schon.

Es ist das Verdienst der Firma Gabelein, Griesbach / Rottal, uns auf dieses wirklich empfehlenswerte Pflege- und Vorbeugemittel hingewiesen zu haben, so daß wir ihr den Alleinvertrieb für modellbahntechnische Bedürfnisse gönnen. (Cramolin wird ansonsten nur in größeren Mengen abgegeben, ein kleineres Fläschchen hält bereits sehr lange vor). Siehe heutiges Inserat.

Heft 6 ist in der ersten Mai-Woche beim Händler!

Eine einfache
Gleichung ohne
Unbekannte

Entkupplungs- bügel =



= Bohlen- Übergang

von
Dr. Paul Fehre
Lübeck

Entkupplungsbügel (EKB) in der üblichen Ausführung stören das Bild eines Modellbahnhofes ungemein. Beim großen Vorbild gibt es solche Dinger nicht und viele Bastler nehmen sie eben mit resignierendem Achselzucken als ein notwendiges Übel hin, auf das man bei einer wirklichkeitsnahen Darstellung des Eisenbahnbetriebes nun mal nicht verzichten kann - sogar nicht einmal beim Vorhandensein vollautomatischer Loks, da es ja mehr als genug Wagen abzuhängen gibt.

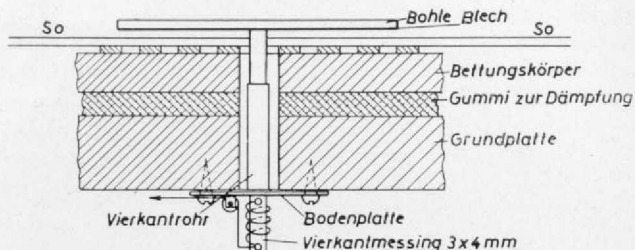
Wie ich nun so darüber nachdachte, was für entsetzlich klobige „Prügel“ unsere Entkupplungsvorrichtungen beim Großbetrieb darstellen würden, stolperte ich über etwas und

det fiel mir uff: In jedem Bahnhof sind doch die Übergänge aus Bohlen und Schwellen für Personen und Karren zu finden. Wie wär's wenn man die Entkupplungsschienen — als Bohle getarnt — in diese Übergänge hineinkombinieren würde? Sie wären verschwunden und das Bild des Bahnhofes wird abwechslungsreicher und wirklichkeitsgetreuer, also 3 Fliegen mit einer Klappe! Nein, sogar 4, denn noch einen Vorteil bringt mein Einfall:

Man braucht sich beim Gleisbau noch gar keine Kopfzerbrechen zu machen, ob und wo eine Entkupplung vonnöten sein wird. Wenn Gleise und Weichen montiert sind, wählt man in aller Ruhe die Entkupplungs-

Abb. 2. Unmaßstäbliche Skizze, aus welcher der Einbau der „Felo“ (Fehre-Bohlen)-Entkopplung eindeutig hervorgeht.

Der von Herrn Dr. Fehre vorgesehene Seil-Antrieb kann ohne weiteres durch einen Magnetantrieb ersetzt werden.



stellen aus und bringt die EKB ohne Schwierigkeiten an. Auf die „Masche“ mit dem Vierkant und dem selbstgemachten Rohr (siehe Zeichnung) bin ich erst gekommen, als ich die Nase gestrichen voll hatte mit dem 2-Stift-System: als ich nämlich merkte, daß man frei aus der Schulter heraus zwei Löcher wohl sehr schnell und tief, nicht aber parallel in die Grundplatte bohren kann. Vierkant-Messing gibt jedenfalls eine saubere Führung, die Schiene bleibt nicht auf dem halben Wege verklemmt hängen und dreht sich auch nicht, sodaß sie immer wieder in ihr Bett sauber zurückgleitet. Und das Wichtigste: Nur ein Bohrloch ist nötig! Aber nun Schluß mit der langen Vorrede und hinein in die Details.

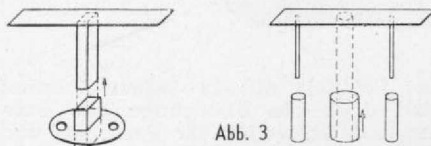
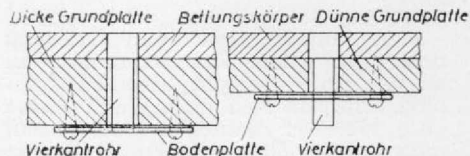


Abb. 3

Links: Das führungssichere, vorteilhaftere Vierkant-System des Herrn Dr. Fehre (mit Befestigungs-Bodenplatte).

Rechts: Das Zwei- oder Mehrstift-System, das mindestens 2 parallele Bohrungen in der Grundplatte erfordert.

Abb. 4. Der Sitz der „Bodenplatte“ auf dem Vierkantrohr richtet sich nach der Stärke der Grundplatte.



Also, der Bahnhof ist fertig, die Gleise sind montiert; dann sucht man die Stellen für die Übergänge und EKB aus und bohrt dort mitten zwischen den Schienen frei Lanze aus der Schulter ein Loch von 7 mm Durchmesser durch und durch zwecks Aufnahme des Vierkant-Rohres. Zur Serienherstellung dieses Rohres nimmt man Nemec-Vierkant-Messing 3×4 mm (dessen Kanten leicht „gebrochen“ d. h. abgerundet werden) und wickelt drum herum einen Blechstreifen von 0,5 bis 0,8 mm Dicke (mit Hilfe von Schraubstock und Hammer). Die Enden werden überlappt und verlötet. Breite des Streifens ca. 20–25 mm. Das fertige Rohr wird saubergefeilt und die „Gängigkeit“ geprüft. Damit das Führungsrohr befestigt werden kann, ist noch eine kleine Platte (Abb. 3 lks.) notwendig. In ein Blech (ca. 15×25 mm groß) wird ein 3 mm-Loch gebohrt, zu einer rechteckigen Öffnung ausgemeißelt und das Vierkantrohr eingelötet. An welcher Stelle geht aus Abb. 4 hervor; dies richtet sich nämlich nach der Dicke Ihrer Anlagengrundplatte.

Nun greifen wir nochmals zu dem bewußten 3×4 mm Messingstab und sägen ein ca. 5 cm langes Stück ab. Dann gilt es, dieses Stückchen mittenmang auf einem 6 mm breiten und 0,5 mm starken Messingstreifen in Länge des geplanten Überganges aufzulöten und zwar genau im senkrechten Winkel, um ein späteres Verkanten auszuschließen. Am besten ist es, wenn die Kinder nun den Sitzplatz auf Schoß und Knien verlassen. Unter atemloser Stille und mit dem

Ruf „Kinder betet — Vater lötet!“ vollziehen Sie dann die entscheidende Lötung des Tages. Nach Beseitigung der Schweißperlen (auf Ihrer Stirn) geht es an die restlichen Arbeiten:

1. Das Vierkantrohr in das Loch der Grundplatte einpassen und von unten anschrauben.
2. Entkupplungsvierkant einstecken.
3. In Stärke und Länge des 6mm-Messingstreifens Karton über die Gleisschwellen und darauf die Übergangsbohlen kleben. Auf dem Messingstreifen liegen zwei Hölzer nebeneinander, zwischen den Schienen somit insgesamt 4 Bohlen. Jedoch darauf achten, daß eine genügend breite Spurrille bestehen bleibt (mittels Rollversuche überprüfen).

4. Unser Vierkantstab erhält noch zwei Bohrungen: die obere zur Aufnahme eines Stahldrahtstückes, um den Hub der Entkupplungsbühne auf ca. 6 mm zu begrenzen, in der unteren wird — wenigstens bei mir — der Seilzug eingehängt. Ich gebe dem Seilzug bei den EKB den Vorzug wegen des geringen Aufwandes und der Geräuschlosigkeit. Selbstverständlich kann ohne weiteres auch ein elektrischer Antrieb angewendet werden. Die Rückstellung der Entkupplungsbühne dürfte jedoch in jedem Falle durch eine kleine Feder erfolgen.

Voilà! Das wär's! Sie werden doch zugeben, daß das Ei des Columbus gegen meinen Einfall geradezu eine kümmerliche Murre war.



Abb. 5. Nochmals die unauffälligen, „übergangsbohlengetarnten“ Entkupplungen auf der netten kleinen Selbstbau-H0-Anlage des Herrn Dr. Fehre, Lübeck.

*Beachten Sie bitte
die heutigen
Beilagen!*

- Werbeschrift (Arbeits- und Lieferprogramm) der bekannten Modellbauerwerkstätte **U. Schnabel, Wiesau/Opf.**
- Unser Verlagsverzeichnis zu Ihrer gefälligen Bedienung! Bitte gut aufheben und neu annoncierte Publikationen nachtragen!

