

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

16 BAND XIV
17. 12. 1962

PREIS
2,- DM

„Kurzfahrplan“ der „Miniaturbahn“ Nr. 16/XIV

1. „Stört mir meine Kreise nicht!“	691	11. Umgangene Schwierigkeiten beim Oberleitungsbetrieb auf Zweileiter-Gleichstromanlagen	719
2. Mit Volldampf durchs verschneite Land	693	12. Die neuen Vollmer-Lokschuppen	723
3. Gleichstromloks mit Telex-Kupplung	695	13. Der qualmende Teerkocher	725
4. Die MIBA zum DM-Test	701	14. Regler mit Vorwähler	726
5. Lichtstrom-Kupplungen	703	15. Bekleidet – begleitet (Wasserturm Stade)	727
6. Eine „42 ^{er} “ mit FC-Vorwärmern in H0	709	16. 125 Jahre österr. Eisenbahnen	727
7. Das erste Ziel (Ludwigsbahnhof Fürth)	710	17. „Knacke“	728
8. „Katrinhäuser“ (H0-Anlage Hoffmann)	714	18. Güterzuglok BR 56 ²⁹ (Schluß)	732
9. Drucktasten schalten Fahrstraßen	716	19. Verschiedene Motive und Modelle	697, 699, 700, 713, 721, 729, 731
10. Elektro-Zugkarren (Bastelei)	716		



Ob der große Bruder Werner es wohl noch bis Weihnachten geschafft hat? Klein-Wolfgang kann es kaum erwarten, bis die ersten Züge rollen. (Foto: Dr. Wisotzky, Hbg.)

San Rafael hat nicht diese „Madonna“ gemalt, sondern ist der Wohnort von Frau Marianne de Nederveen in Kalifornien. Sie hilft ihrem „Boss“ bei der Landschaftsgestaltung und freut sich ganz besonders auf die Weihnachtszeit. Dank der MIBA können die Nederveens ihre Bahn nach deutschem Vorbild aufbauen.



„Stört mir meine Kreise nicht!“

Die sind wohl verrückt geworden, diese Politiker, einem kurz vor Weihnachten noch so einen Schrecken einzujagen! Nach den Festtagen hätten die meinetwegen ihren Strauß austechten können, denn dann hätte es wenigstens Sinn gehabt auszurufen: „Das Jahr fängt ja mal wieder gut an!“ Aber das klingt zu doppelsinnig, da wäre es schon besser, die würden mal in den Spiegel schauen, um die Wahrheit zu erkennen. (Nein, nicht in den, sondern in den, der einem alles verrät, wenn man hineinschaut!). Wehe, wenn da mal einem der Gaul(le) durchginge. – Na, to häht' m'r den Salat! Wie kreuz-

Heft 1/XV ist ab 25. Januar 1963 in Ihrem Fachgeschäft!



Titelbild und Abb. 1-3. Stimmungsvolle Motive von der winterlichen H0-Anlage des Verfassers.

„Mit Volldampf durchs verschneite Land“

von Werner Helbig, Haunstetten b. Augsburg.



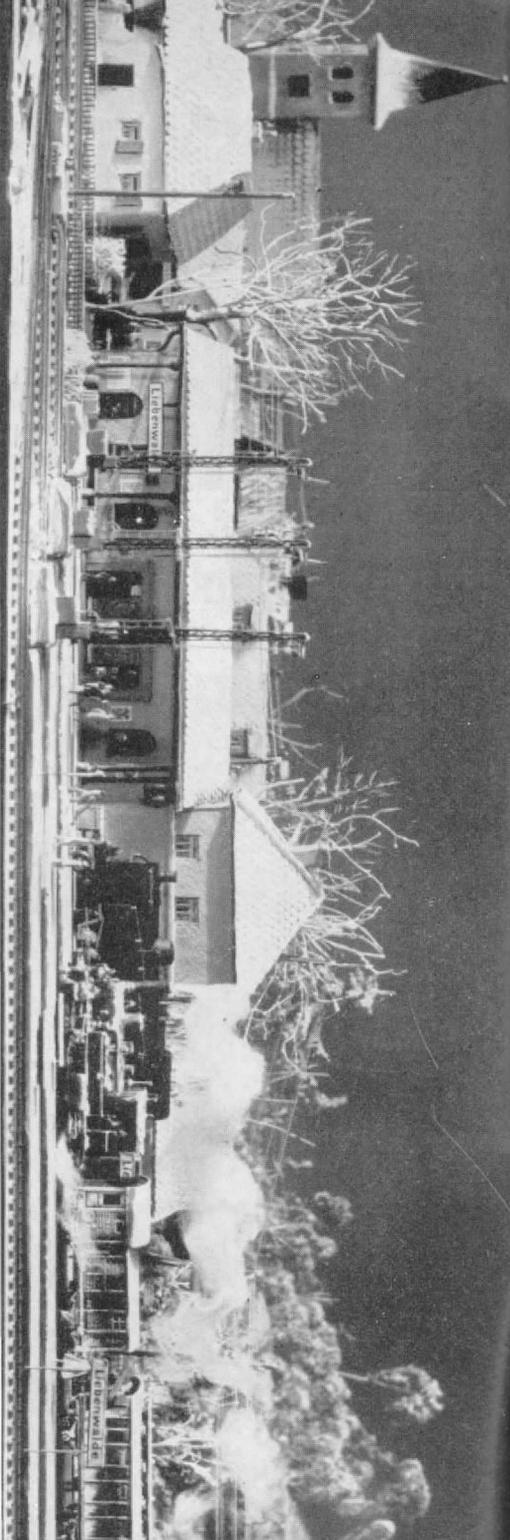
Wie bereits im letzten Heft S. 643 schon gestreift, können wir den versprochenen Artikel des Verfassers über das haltbare und nicht betriebsstörende Einschneien von Anlagen aus patentrechtlichen Gründen vorerst noch nicht bringen. Wir bitten um Verständnis und etwas Geduld.
D. Red.

Wenn an grauen Spätherbsttagen die letzten Blätter fallen, die Tage immer kürzer und die Abende länger werden, dann konzentriert sich das Augenmerk aller Freunde der Modell-Eisenbahn in erhöhtem Maße auf die kleine, die große, die alte oder die neue Modellbahnanlage. Was für die „alten Hasen“ die weitere Vervollkommnung der Anlage oder der Bau bzw. die Anschaffung eines neuen Lok- oder Wagenmodells, das ist für die „Neuen“ mitunter die Frage, welches äußere Gepräge, welchen Landschaftscharakter die bereits begonnene oder erst noch zu schaffende Anlage haben soll. Fast durchweg sieht man es „grünen“ und „blühen“ – auch dann, wenn draußen die Schneeflocken vor den Fenstern wirbeln und kahle Äste mit Reif und Schnee zu bizarren Gebilden verzaubert werden. Vielleicht muß man eine gewisse Neigung oder einen Hang zum Winterlichen haben, vielleicht ist es aber auch nur der Drang, mal etwas anderes zu machen. So habe ich vor einigen Jahren überlegt, wie wohl eine Schneeanlage aussehen würde und wie diese am ehesten zu verwirklichen wäre, und zwar ohne den normalen Fahrtrieb durch Kartoffelmehl oder dergleichen Pulver

zu gefährden. Nun, ich bin dahinter gekommen, doch darf ich Ihnen zur Zeit noch nichts verraten, leider!

Nach vielen Stunden emsigen Schaffens war dann der Winter über meine Anlage hereingebrochen. Die Schneedecke war zwar noch etwas dünn, und so ging ich nach ein bis zwei Stunden daran, mich erneut als „Frau Holle“ zu betätigen. In einem dritten Arbeitsgang bemühte ich mich, mit besonderen Effekten den Eindruck von leichten „Verwehungen“ zu erwecken, indem ich in Ecken und Winkelchen, wo der Wind keinen Auslaß mehr findet, kleine Schneehäufchen entstehen, an Dachziegeln stellenweise dicke Schneepölstertchen herabhängen ließ. Auch der Bahnkörper, die Schwellen, Signale usw. wurden „verschneit“. Es macht geradezu Spaß (Liebe zur Sache und Geduld natürlich immer vorausgesetzt), eine Reihe von Schwellen fast verschwinden zu lassen, so daß nur noch die Schienenstränge aus dem Schnee herausragen. Bei den Weichen angelangt, brauchte ich nur einen Augenblick an das große Vorbild zu denken. Hier waren natürlich „Salzstreuer“ am Werk und so nahm mein Schnee schmutzig-bräunliche Tönungen an. Aus „Kontaktgründen“ blieben Herz- und Zungenstücke frei und wurden nur mit etwas Kontaktöl mittels Lappen eingerieben, daß es aussähe, als sei hier der Schnee bereits in Wasser übergegangen. Ganz besonders reizvoll nahmen sich nach der vielen Stunden währenden Arbeit – die man beliebig unterbrechen kann – meine selbstgefertigten Telegrafmasten und deren zahlreiche Drähte aus. Auf den Mastkuppen, den Isolatorenköpfen und den Drähten hatten sich (dank mehrmals gefallenem „Neuschnee“) kleine Häubchen gebildet, die den Draht z. B. nur noch teilweise von oben sichtbar werden ließen. Dann ging es mit einem immer mehr sich steigendem Eifer – ich war entzückt von dem winterlichen Aussehen meiner Anlage – an die Bäume und Sträucher, die ich mir samt und sonders selbst gefertigt habe. So einen großen Laubbaum zu basteln – dickstämmig und mit feinen, dünnen Ästen –, ist schon eine Aufgabe und eine Freude zugleich. Wenn sich dann noch der „Schnee“ darauf niederläßt, dann möchte ich solch einen „Modellbaum“ als an sich schon sehenswert bezeichnen. Auch hier gilt es, sich an das große Vorbild zu halten und die Natur draußen genau zu beobachten.

Sollten Sie sich die gewiß nicht kleine Mühe gemacht haben, Ihre Anlage winterlich



Gleichstromloks mit Telex-Kupplung auf Märklin-Anlagen

Unsere Antwort auf
verschiedene Anfragen

Daß einerseits die nicht zu verachtende Märklin-Telex-Kupplung viele Anhänger gefunden hat, andererseits aber auch erhebliche Unklarheiten über deren Funktion, Aufbau usw. bestehen, beweist uns ein ebenfalls nicht zu verachtender Berg von Anfragen und Zuschriften, der sich in der letzten Zeit angesammelt hat.

Eigenartigerweise treiben sich da so einige Schreiben in unserer Sammelmappe herum, die – man höre und staune – von eingeleichteten „Märklinisten“ stammen (die sich doch auskennen müßten)! –

Des Rätsels Lösung: Die betreffenden Modellbahner wohnen etwas weiter weg vom nächsten Märklin-Händler und so kennen Sie die mit Telex-Kupplung ausgerüsteten Loks eben nur aus dem Katalog, den ihnen die Post ins Haus bringt.

Wir wollen im Interesse dieser Lesergruppe (und anderer eingeweihter Kreise) einmal kurz und stichwortartig auf die Märklin-Telex-Kupplung eingehen:

Wenn Sie einen Märklin-Modellzug auf einer Original-Märklin-Anlage ferngesteuert trennen wollen, so müssen Sie zu diesem Zweck das Märklin-Entkupplungsstück 5112 an einer Ihnen genehmen Stelle der Gleisanlage einbauen, und nur an diesem Punkt ist in diesem Falle die Zugtrennung möglich.

Die Vorentkupplung gestattet darüberhinaus ein Abstoßen der vorentkuppelten Wagen, so daß Sie den abgekuppelten Zugteil nicht mehr, wie bisher, justament am Entkupplungsstück stehen lassen müssen.

Die Märklin-Telex-Kupplung aber bedeutet eine herrliche Sache für den Modellbahner, der gern und viel rangiert, weil ihre Funktion nicht an ein Entkupplungsstück gebunden ist. Allerdings kann man mit der Telex-Kupplung lediglich die Lok vom übrigen Zugteil trennen,

also nicht die einzelnen Wagen voneinander. –

In den mit Telex-Kupplung ausgerüsteten Märklin-Loks sind zwei kleine, parallelgeschaltete Elektromagnete eingebaut, die im Einschaltzustand die Ausklinkhebel der Kupplungen anziehen und so das Abkuppeln der Lok bewirken. Die Elektromagnete werden mit Fahrstrom gespeist und wahlweise durch das Umschaltrelais in der Lok zu- bzw. abgeschaltet, so daß sich (bei Original-Märklin-Loks) folgende Schritte des Umschaltrelais ergeben:

1. Fahrt vorwärts
2. Fahrt vorwärts mit Entkuppeln
3. Fahrt rückwärts
4. Fahrt rückwärts mit Entkuppeln

Die bestehenden Vorteile der Telex-Kupplung haben findige Modellbahner anderen „Glaubens“ (Gleichstromanhänger) nicht ruhen lassen, nun auch ihrerseits nach Lösungen zu suchen, die den Einbau und die Inbetriebnahme der Telex-Kupplung in Gleichstromfahrzeugen ermöglichen. Hierüber eingehender zu berichten, würde an dieser Stelle zu weit führen. Wir wollen nur die grundsätzlichen Überlegungen aufzeigen, die ein an der Telex-Kupplung interessierter „Gleichstromer“ berücksichtigen muß oder jedenfalls **sollte**, ehe er sich an die Sache heranwagt.

Wenn wir von elektronisch gesteuerten Loks absehen, so bleibt z. Zt. als einfacher Ein- bzw. Ausschalter der Telex-Kupplung in Gleichstromfahrzeugen das Märklin-Umschaltrelais übrig. Das heißt also, in der Gleichstromlok (oder in ihrem Schlepptender) muß für die Unterbringung eines Märklin-Umschaltrelais genügend Platz vorhanden sein; ebenso für die kleinen Elektromagnete der Entkupplungseinrichtung. Die elektrische Schaltung entspricht Abb. 1, jedoch entfallen die Gleichrichter Gl I und Gl II sowie die Ver-

zu gestalten, dann werden Sie beglückt feststellen, daß die Loks, die verschiedenfarbigen Wagen und Gebäude sich so lebhaft, ja geradezu lebendig darauf abzeichnen, daß es eine wahre Pracht ist! Ein mit winzigen Birnchen bestückter Christbaum, im Verein mit dem vom Glockenklang erfüllten Heiligen

Abend, macht bestimmt auch auf Ihre nicht zu Modellbahnern zählende Umwelt einen tiefen Eindruck, dessen Gipfel dann erreicht ist, wenn dämmerig beleuchtete Häuschen mit rauchenden Kaminen die winterliche Idylle vollkommen machen und Schöpfer wie Betrachter gleichermaßen entzücken.

Gleichstromloks mit Telex-Kupplung auf Märklin-Anlagen

Unsere Antwort auf
verschiedene Anfragen

Daß einerseits die nicht zu verachtende Märklin-Telex-Kupplung viele Anhänger gefunden hat, andererseits aber auch erhebliche Unklarheiten über deren Funktion, Aufbau usw. bestehen, beweist uns ein ebenfalls nicht zu verachtender Berg von Anfragen und Zuschriften, der sich in der letzten Zeit angesammelt hat.

Eigenartigerweise treiben sich da so einige Schreiben in unserer Sammelmappe herum, die – man höre und staune – von eingeleichteten „Märklinisten“ stammen (die sich doch auskennen müßten)! –

Des Rätsels Lösung: Die betreffenden Modellbahner wohnen etwas weiter weg vom nächsten Märklin-Händler und so kennen Sie die mit Telex-Kupplung ausgerüsteten Loks eben nur aus dem Katalog, den ihnen die Post ins Haus bringt.

Wir wollen im Interesse dieser Lesergruppe (und anderer uneingeweihter Kreise) einmal kurz und stichwortartig auf die Märklin-Telex-Kupplung eingehen:

Wenn Sie einen Märklin-Modellzug auf einer Original-Märklin-Anlage ferngesteuert trennen wollen, so müssen Sie zu diesem Zweck das Märklin-Entkupplungsstück 5112 an einer Ihnen genehmen Stelle der Gleisanlage einbauen, und nur an diesem Punkt ist in diesem Falle die Zugtrennung möglich.

Die Vorentkupplung gestattet darüberhinaus ein Abstoßen der vorentkuppelten Wagen, so daß Sie den abgekuppelten Zugteil nicht mehr, wie bisher, justament am Entkupplungsgleis stehen lassen müssen.

Die Märklin-Telex-Kupplung aber bedeutet eine herrliche Sache für den Modellbahner, der gern und viel rangiert, weil ihre Funktion nicht an ein Entkupplungsgleis gebunden ist. Allerdings kann man mit der Telex-Kupplung lediglich die Lok vom übrigen Zugteil trennen,

also nicht die einzelnen Wagen voneinander. –

In den mit Telex-Kupplung ausgerüsteten Märklin-Loks sind zwei kleine, parallelgeschaltete Elektromagnete eingebaut, die im Einschaltzustand die Ausklinkhebel der Kupplungen anziehen und so das Abkuppeln der Lok bewirken. Die Elektromagnete werden mit Fahrstrom gespeist und wahlweise durch das Umschaltrelais in der Lok zu- bzw. abgeschaltet, so daß sich (bei Original-Märklin-Loks) folgende Schritte des Umschaltrelais ergeben:

1. Fahrt vorwärts
2. Fahrt vorwärts mit Entkuppeln
3. Fahrt rückwärts
4. Fahrt rückwärts mit Entkuppeln

Die bestehenden Vorteile der Telex-Kupplung haben findige Modellbahner anderen „Glaubens“ (Gleichstromanhänger) nicht ruhen lassen, nun auch ihrerseits nach Lösungen zu suchen, die den Einbau und die Inbetriebnahme der Telex-Kupplung in Gleichstromfahrzeugen ermöglichen. Hierüber eingehender zu berichten, würde an dieser Stelle zu weit führen. Wir wollen nur die grundsätzlichen Überlegungen aufzeigen, die ein an der Telex-Kupplung interessierter „Gleichstromer“ berücksichtigen muß oder jedenfalls **sollte**, ehe er sich an die Sache heranwagt.

Wenn wir von elektronisch gesteuerten Loks absehen, so bleibt z. Zt. als einfacher Ein- bzw. Ausschalter der Telex-Kupplung in Gleichstromfahrzeugen das Märklin-Umschaltrelais übrig. Das heißt also, in der Gleichstromlok (oder in ihrem Schlepptender) muß für die Unterbringung eines Märklin-Umschaltrelais genügend Platz vorhanden sein; ebenso für die kleinen Elektromagnete der Entkupplungseinrichtung. Die elektrische Schaltung entspricht Abb. 1, jedoch entfallen die Gleichrichter Gl I und Gl II sowie die Ver-

zu gestalten, dann werden Sie beglückt feststellen, daß die Loks, die verschiedenfarbigen Wagen und Gebäude sich so lebhaft, ja geradezu lebendig darauf abzeichnen, daß es eine wahre Pracht ist! Ein mit winzigen Birnchen bestückter Christbaum, im Verein mit dem vom Glockenklang erfüllten Heiligen

Abend, macht bestimmt auch auf Ihre nicht zu Modellbahnern zählende Umwelt einen tiefen Eindruck, dessen Gipfel dann erreicht ist, wenn dämmerig beleuchtete Häuschen mit rauchenden Kaminen die winterliche Idylle vollkommen machen und Schöpfer wie Betrachter gleichermaßen entzücken.

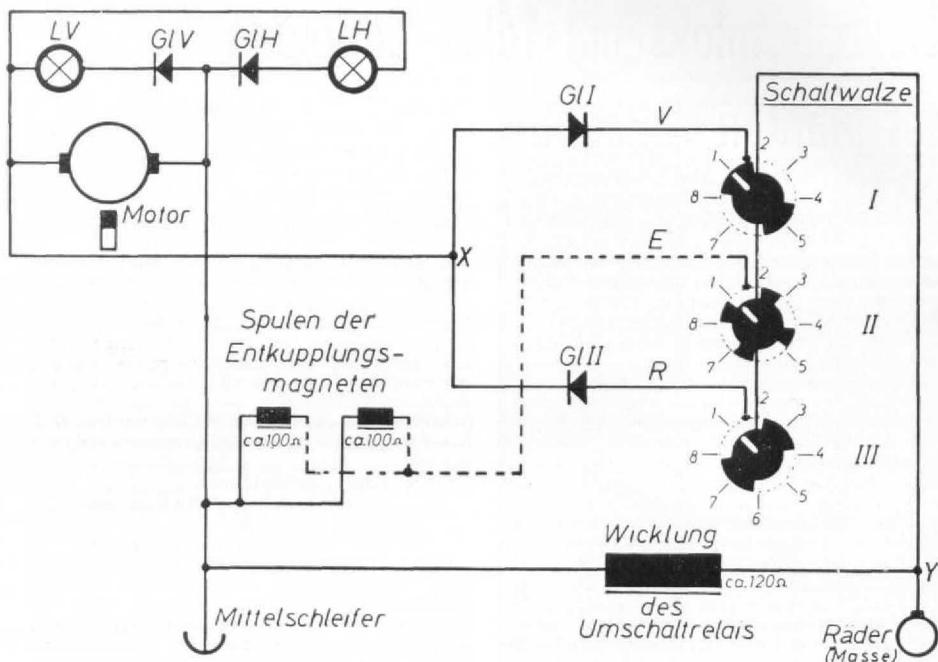


Abb. 1. Nicht nur zur bildlichen Erläuterung des Textes, sondern auch als Arbeitsvorlage beim Umschalten einer Gleichstromlok auf Wechselstrombetrieb soll dieses Schaltschema dienen. Wir haben hier – abweichend von der Abbildung in Heft 16/XII, S. 645 – die Schaltwalze anders gezeichnet, weil wir meinen, daß diese Darstellung anschaulicher ist als die normgerechte. Die drei Kontaktscheiben I, II und III der Schaltwalze sind massgeführt und auf gemeinsamer Achse angebracht. Bei jedem Überspannungsimpuls bewegen sich die Kontaktscheiben im Uhrzeigersinn um einen Schritt weiter und schalten damit wahlweise die Fahrtrichtung der Lok um bzw. die Entkopplungsmagneten ein oder aus. Als Gleichrichter finden solche für Einwegschaltung Verwendung; je nach Stromverbrauch des Motors können unterschiedliche Ventilzellen (Gleichrichter) eingebaut werden. Für GI I und GI II z. B. Conrad LC 1350. GI V und GI H sind in der Regel bereits vorhanden, es sei denn, es handelt sich um einen Totalumbau. Der Stromverbrauch der Lok erhöht sich bei 12 V = um etwa 0,1 Amp. Die eingeschaltete Entkopplung verbraucht bei 8 V = ca. 160 mA zusätzlich.

bindungen V und R zur Schaltwalze. Die Punkte X und Y sind direkt zu verbinden. An der ursprünglichen Schaltung der Lok ändert sich also nichts, es wird lediglich die Wicklung des Umschaltrelais parallel zum Motor geschaltet, desgleichen die beiden Spulen der Entkopplungsmagnete (diese jedoch abschaltbar durch die Kontaktscheibe II der Schaltwalze). – Über die außerdem noch erforderliche zusätzliche Schalteinrichtung am Gleichstromfahrpult haben wir in Heft 11/XI, S. 418 berichtet.

Und nun zum eigentlichen Anlaß dieser Arbeit. Wir greifen die Zuschrift des Herrn Franz-Josef D. aus Koblenz heraus, die hier für manch' andere steht.

Herr Franz-Josef D. schreibt:

„Ich bin eingefleischter ‚Märklinist‘ und habe auch nicht die Absicht, davon abzugehen. Ich kaufe mir die Fleischmann-V 60, versah sie mit Mittelschleifer und baute sie mit Gleichrichtern, Umschaltrelais (und zwar das für Telex-Kupplung) und Entkopplungsmagneten für Telex-Kupplung um (entsprechend der Schaltung in Heft 16/XII, S. 645). Die Lok läuft tadellos auf dem Märklin-Punktkontaktgleis, ändert auch die Fahrtrichtung usw., n u r . . . meine Telex-Kupplung funktioniert nicht! Sie steht bei Fahrt dauernd unter Strom. Was habe ich falsch gemacht?“ –

Unsere Antwort: „Ihre Schaltung muß der Abb. 1 entsprechen (s. Abb. 1). In der gezeichneten Stellung der Schaltwalze, die drei Kontaktscheiben trägt, fährt Ihre Lok vorwärts,

weil Kontaktscheibe I die Verbindung der Leitung V zum Punkt Y (Masse) hergestellt hat. Kontaktscheibe I ist nur für die Vorwärtsfahrt zuständig. Wenn Sie nun durch den Überspannungstoß das Umschaltrelais zum Weitschalten veranlassen, so drehen sich die Kontaktscheiben um einen Schritt. Die weiße Marke, die bisher auf Schritt 1 zeigte, weist nunmehr auf Schritt 2. Kontaktscheibe I gibt weiterhin Verbindung, aber auch Kontaktscheibe II ist aktiv geworden und hat die Leitung E mit Punkt Y verbunden, wodurch die Entkopplungsmagnete Fahrstrom bekommen: die Entkopplungseinrichtung ist somit eingeschaltet. Nach dem nächsten Schaltschritt (Stellung 3) trennen die Kontaktscheiben I und II die Verbindungen auf, aber Kontaktscheibe III tritt als Kontaktgeber in Aktion: die Lok ist dann auf Rückwärtsfahrt geschaltet.

Richtige Verdrahtung nach Abb. 1 vorausgesetzt, kann sich der von Ihnen geschilderte Fehler eigentlich nur auf dem Wege der Leitung E (gestrichelt) eingeschlichen haben. Hier muß irgendwo eine Masseverbindung bestehen. – Wir vermuten, daß Sie eventuell (s. Abb. 2) die Leitung E nicht an die Kontaktfeder KE, sondern an den Masseanschluß S der Relaiswicklung angelötet haben. Vielleicht haben Sie übersehen, daß die Kontaktfeder KE durch eine kleine schwarze Isolierscheibe vom Masseanschluß S getrennt ist. – Es ist auch möglich und durchaus denkbar, daß die Anschlüsse (oder wenigstens einer) der Entkopplungsmagnetspulen, zu denen die Leitung

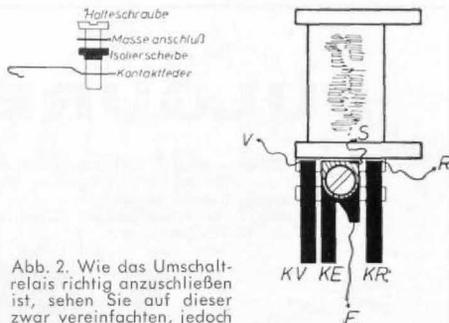
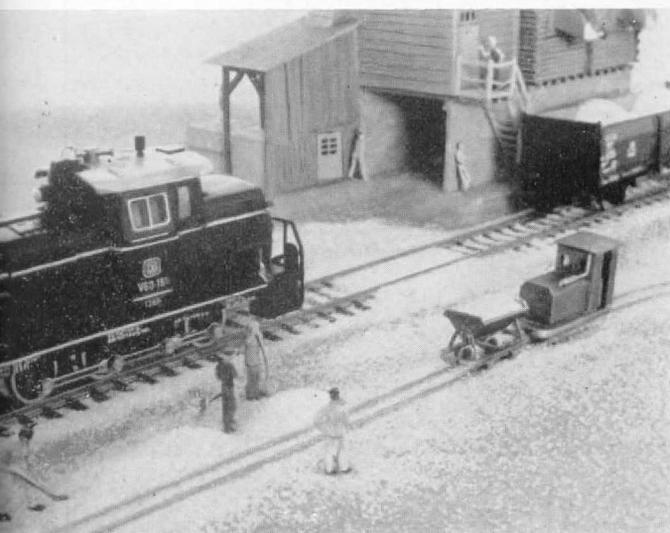


Abb. 2. Wie das Umschaltrelais richtig anzuschließen ist, sehen Sie auf dieser zwar vereinfachten, jedoch maßstabgerechten Zeichnung. Jeder Kontaktfeder fällt eine bestimmte Aufgabe zu: Kontaktfeder KV wird mit der Leitung V (s. auch Abb. 1) verbunden und ist für die Vorwärtsfahrt der Lok verantwortlich, KE = Kontaktfeder für Entkopplung, KR = Kontaktfeder für Rückwärtsfahrt, S = Masseanschluß der Umschaltrelaisspule. – Wir vermuten, daß Herr D. (siehe Zeichnung oben links) seine Entkopplungsmagneten an den Masseanschluß und nicht an die Lötfläche der Kontaktfeder KE angeschlossen hat.

E-führt, Berührung mit dem Fahrgestell – also mit Masse – haben.

Wir raten Ihnen zur **genauen** Überprüfung aller Leitungen nach Abb. 1 und 2. –ETE–



„Loore, Lore, Lore, Loore ...“

Oh wart' mal, die Zeiten sind längst vorbei. Aber nicht für Herrn H. Owart, Hbg.-Harburg, denn er baut sich eine kleine Feldbahn mit 6,5-mm-Spur. Als Antrieb für die Lok ist der kleine Motor für den Heras-H0-Pkw 220 SE vorgesehen. Als Räder dienen zur rechtgefeilte 2,5-mm-Hohlprofile, als Achsen 1 mm starke Tapeten-Stahlstifte. Die Räderisolierung erfolgt mittels durchbohrter Plexiglasstäbe, die in die Hohlprofile eingeklebt werden. Die Schienen sind 1,5 mm hohe I-Messingprofile.

Und so entsteht zur Zeit Lore um Lore und nachts im Traum hört er die Englein singen:

„Loore, Lore, Lore, Loore ...“

weil Kontaktscheibe I die Verbindung der Leitung V zum Punkt Y (Masse) hergestellt hat. Kontaktscheibe I ist nur für die Vorwärtsfahrt zuständig. Wenn Sie nun durch den Überspannungsstoß das Umschaltrelais zum Weitschalten veranlassen, so drehen sich die Kontaktscheiben um einen Schritt. Die weiße Marke, die bisher auf Schritt 1 zeigte, weist nunmehr auf Schritt 2. Kontaktscheibe I gibt weiterhin Verbindung, aber auch Kontaktscheibe II ist aktiv geworden und hat die Leitung E mit Punkt Y verbunden, wodurch die Entkopplungsmagnete Fahrstrom bekommen: die Entkopplungseinrichtung ist somit eingeschaltet. Nach dem nächsten Schaltschritt (Stellung 3) trennen die Kontaktscheiben I und II die Verbindungen auf, aber Kontaktscheibe III tritt als Kontaktgeber in Aktion: die Lok ist dann auf Rückwärtsfahrt geschaltet.

Richtige Verdrahtung nach Abb. 1 vorausgesetzt, kann sich der von Ihnen geschilderte Fehler eigentlich nur auf dem Wege der Leitung E (gestrichelt) eingeschlichen haben. Hier muß irgendwo eine Masseverbindung bestehen. – Wir vermuten, daß Sie eventuell (s. Abb. 2) die Leitung E nicht an die Kontaktfeder KE, sondern an den Masseanschluß S der Relaiswicklung angelötet haben. Vielleicht haben Sie übersehen, daß die Kontaktfeder KE durch eine kleine schwarze Isolierscheibe vom Masseanschluß S getrennt ist. – Es ist auch möglich und durchaus denkbar, daß die Anschlüsse (oder wenigstens einer) der Entkopplungsmagnetspulen, zu denen die Leitung

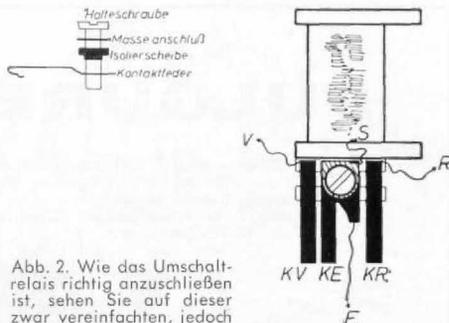
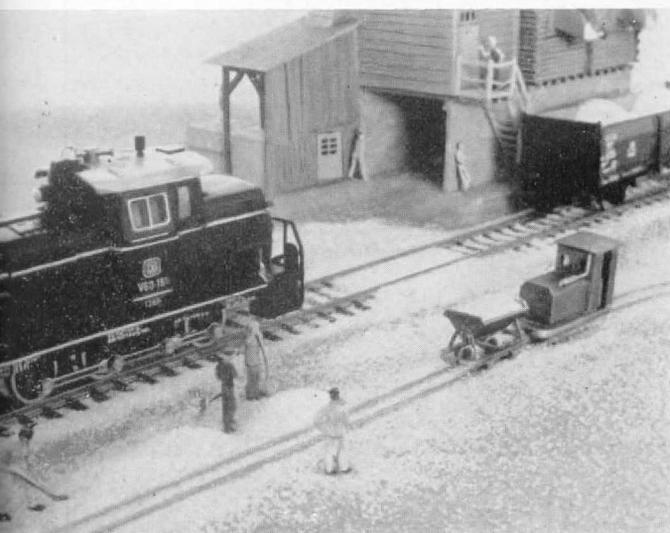


Abb. 2. Wie das Umschaltrelais richtig anzuschließen ist, sehen Sie auf dieser zwar vereinfachten, jedoch maßstabgerechten Zeichnung. Jeder Kontaktfeder fällt eine bestimmte Aufgabe zu: Kontaktfeder KV wird mit der Leitung V (s. auch Abb. 1) verbunden und ist für die Vorwärtsfahrt der Lok verantwortlich, KE = Kontaktfeder für Entkopplung, KR = Kontaktfeder für Rückwärtsfahrt, S = Masseanschluß der Umschaltrelaisspule. – Wir vermuten, daß Herr D. (siehe Zeichnung oben links) seine Entkopplungsmagneten an den Masseanschluß und nicht an die Lötfläche der Kontaktfeder KE angeschlossen hat.

E-führt, Berührung mit dem Fahrgestell – also mit Masse – haben.

Wir raten Ihnen zur **genauen** Überprüfung aller Leitungen nach Abb. 1 und 2. –ETE–



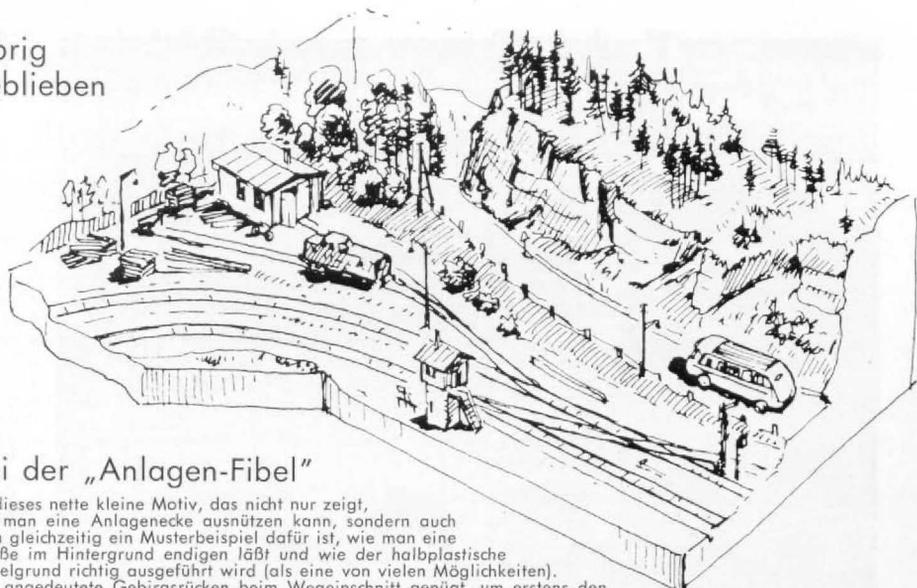
„Loore, Lore, Lore, Loore ...“

Oh wart' mal, die Zeiten sind längst vorbei. Aber nicht für Herrn H. Owart, Hbg.-Harburg, denn er baut sich eine kleine Feldbahn mit 6,5-mm-Spur. Als Antrieb für die Lok ist der kleine Motor für den Heras-H0-Pkw 220 SE vorgesehen. Als Räder dienen zu recht gefeilte 2,5-mm-Hohlprofile, als Achsen 1 mm starke Tapeten-Stahlstifte. Die Räderisolierung erfolgt mittels durchbohrter Plexiglasstäbe, die in die Hohlprofile eingeklebt werden. Die Schienen sind 1,5 mm hohe I-Messingprofile.

Und so entsteht zur Zeit Lore um Lore und nachts im Traum hört er die Englein singen:

„Loore, Lore, Lore, Loore...“

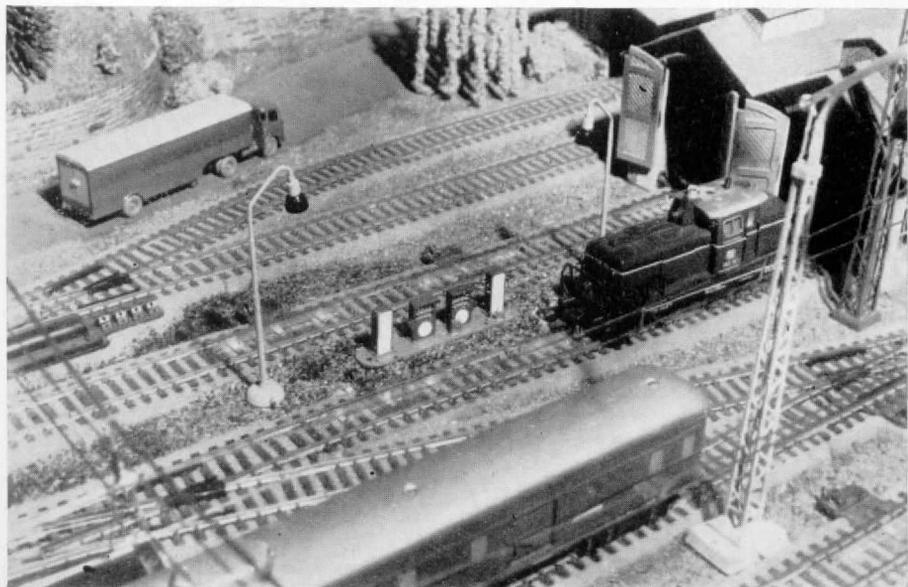
Übrig
geblieben



bei der „Anlagen-Fibel“

ist dieses nette kleine Motiv, das nicht nur zeigt, wie man eine Anlagenecke ausnützen kann, sondern auch noch gleichzeitig ein Musterbeispiel dafür ist, wie man eine Straße im Hintergrund endigen läßt und wie der halbplastische Mittelgrund richtig ausgeführt wird (als eine von vielen Möglichkeiten). Der angedeutete Gebirgsrücken beim Wegeinschnitt genügt, um erstens den Eindruck der „Ferne“ zu erzielen und zweitens die Illusion, daß das Gelände scheinbar auf einem Höhenrücken liegt.

Zeichnung: Pit-Peg



Neues vom Markt stellt die Dieseltankstelle nicht dar, sondern lediglich das Neueste vom MEC Neumarkt, der unter Kaküs Leitung (Karl Köhrt) ausgezeichnete Anlagen baut und der sein Clublokal im Keller des Neumarkter Bahnhofsgebäudes hat und dieserhalb [„An der Quelle saß(en) der (die) Knabe(n)“] direkt zu beneiden ist!