

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

FROHE FESTTAGE



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

16 BAND XVIII
12. 12. 1966

J 21 28 2 E
Preis 2.- DM

„Kürzfahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 16/XVIII

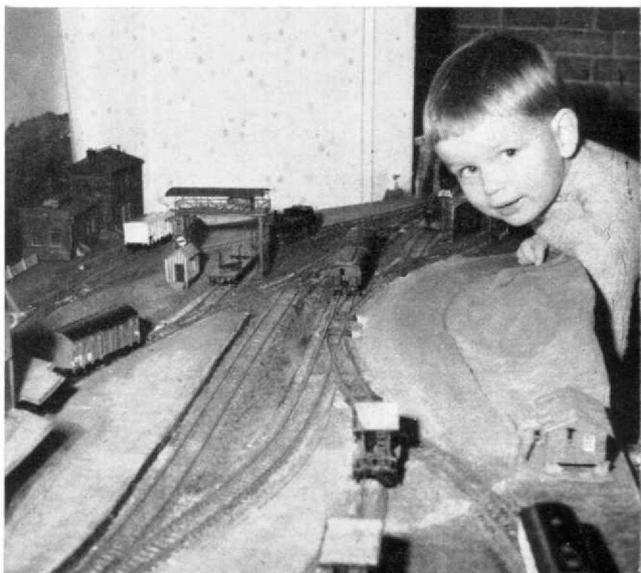
1. Bunte Seite (Karikatur, Anlagenmotive P. Riecken, Hamburg)	803	14. Tunnelportale	820
2. Im Fachgeschäft eingetroffen	804	15. Ein Festtagslip: „Bratenduft“ für Modellbahn-Loks	823
3. N-Oberleitungen (Arnold, Sommerfeldt)	805	16. Der Leser hat das Wort (Geschwindigkeiten)	824
4. „Gleise“ für Schiebe-Minitrix-Fahrzeuge	808	17. Vergrößerte Getriebeübersetzung bei Fleischmann-Loks	825
5. Lokmodelle (Freese, Frankfurt)	808	18. Einfache Gleiskontakte (Nachtrag zur Heft 13/XVIII)	826
6. Fleischmann-Selbstentlader für Märklin	809	19. Holzlager in N	827
7. Anlagenmotiv (Trix-Anlage, K. Gysin, Allschwil)	810	20. Das Zusammenschalten von Stromquellen	828
8. Das verhexte Gleisdreieck (Rangieraufgabe von S. Buße, München)	810	21. Straßenbahn-Modell (G. Rieß)	830
9. Spezialsäge für Gleis-Bauarbeiten	811	22. Staubschutz bei Modellbahn-Anlagen	831
10. Die Turmbläser (Ein Preiser-Motiv)	813	23. Anlagenmotiv (Trix-Anlage H. Sammet)	833
11. Ein „Kanonwagen“ (Sylvester-Scherz)	813	24. Dreiaxige Abteil-Doppelwagen (BZ)	835
12. Schmalspur-Streckenplan-Entwurf von H. Lomnický, Baiersbrunn	814	25. „Zwischen Wellen und Wind“ (Hafenmotive auf Modellbahn-Anlagen)	837
13. Klappbrücke für eine Schmalspurbahn (BP)	815	26. Lokmodell (O. Straznický, Köttingen)	843

Impressum heute auf Seite 845



Frohe Festtage und geruchsame Stunden

im Kreise der Familie — das, liebe Leser, ist wiederum unser Weihnachtswunsch für Sie! Ganz im Zeichen der vorweihnachtlichen Zeit steht auch unser heutiges winterlich-stimmungsvolles Titelbild, das wir Herrn B. Wijling aus Voorhout/Holland verdanken.



Vergessen wir für kurze Zeit unsere Alltags-sorgen, um uns jener zauberhaften Festtagsstimmung hinzugeben, die die Menschen ausgeglichener und verständnisvoller sein läßt (so, wie sie's eigentlich das ganze Jahr über sein sollten und wollten). So werden Sie sicher verständnisvoll Nachsicht üben, wenn Ihr Jüngster an Weihnachten gern mal als Lokführer auf der Modellbahnanlage in Vatis Fußtapfen treten möchte (so wie Herrn Peter Rieckens Filius Klein-Peterle aus Hamburg, s. Bild oben).



Aber auch uns vielgeplagten Vätern geben die Feiertage gottlob wieder einmal mehr Zeit und Muße für die Beschäftigung mit unserem Hobby und von einer Betriebsstille, wie sie Herr Riecken auf seiner Anlage (im Bild oben) festgehalten hat, dürfte während dieser Zeit wohl kaum die Rede sein (höchstens mal von einer „vorübergehenden Funkstille“, wenn Sie auf allen Vieren unter der Anlage nach einem Kurzschluß suchen!).

Hoffen wir, daß Sie (samt Ihren Zügen) im Weihnachtsbetrieb gut über die Runden kommen, und daß Ihr Etat im kommenden Jahr endlich für die „Neue“ reicht, nachdem Ihnen Ihre „Alte“ (Modellbahnanlage) vielleicht nicht mehr so richtig gefällt . . . und was sonst der vielen Wünsche und Hoffnungen mehr sind. Daß sich diese im neuen Jahr alle erfüllen mögen wünscht Ihnen
WeWaW und der gesamte MIBA-Verlag!

Der Wermutstropfen: 2.20 DM MIBA-Hefte ab 1.1.67

Über 15 Jahre lang haben wir den Preis von 2.-DM halten können und alle Lohn- und Preiserhöhungen dank der ständig steigenden Auflage auffangen können. Aber irgendwo ist die Grenze und dann hilft auch der beste Wille nichts mehr. Wir haben trotzdem wiederum äußerst knapp kalkuliert, woraus sich die Erhöhung um nur 20 Pfennig erklärt (wovon uns als Verlag im Endeffekt noch nicht mal 10 Pfennig verbleiben).

Wir hoffen, daß der kleine Mehrbetrag von 20 Pfennig nicht allzusehr ins Gewicht fällt und daß wir Sie auch weiterhin zu unseren ständigen treuen „Fahrgästen“ zählen dürfen! Bei bereits getätigten Jahresabonnements erfolgt eine Nachberechnung ab Heft 1/1967, wobei wir um Nachsicht bitten, daß der höhere Preis nicht bereits schon länger avisiert worden ist. Die Entscheidung fiel buchstäblich in letzter Minute (vor Abfahrt des neuen Zuges).

Wir danken Ihnen für Ihr Verständnis für die Lage der Dinge (an der wir am wenigsten schuld sind) und wünschen Ihnen weiterhin „Gute Fahrt“ mit den „Miniaturbahnen“!

Ihr WeWaW



ARNOLD: SNCF-Eilok, franz. TEE-Wagen, DB-Leichtstahlwagen, Pwi-Werkstattwagen, alle Kraftfahrzeuge.

EGGER: restliche Neuheiten bis auf Dampftriebwagen 1010

FLEISCHMANN: Ausgleichsgleisstück

KIBRI: restliche Neuheiten

SOMMERFELDT: N-Oberleitung (s. S. 805)

TRIX: Austauschkupplungen (11/XVIII), s. a. S. 843

Stichtag: 1. 12. 1966

(Bezieht sich nur auf Nürnberger Fachgeschäfte!)

Heft 1/XIX – dem das Inhaltsverzeichnis zu Band XVIII/1966 beiliegt – ist spätestens am 14. 1. 1967 in Ihrem Fachgeschäft.

Sie haben die Wahl: „Oben ohne“ oder „Oben mit“ („Saft“)!

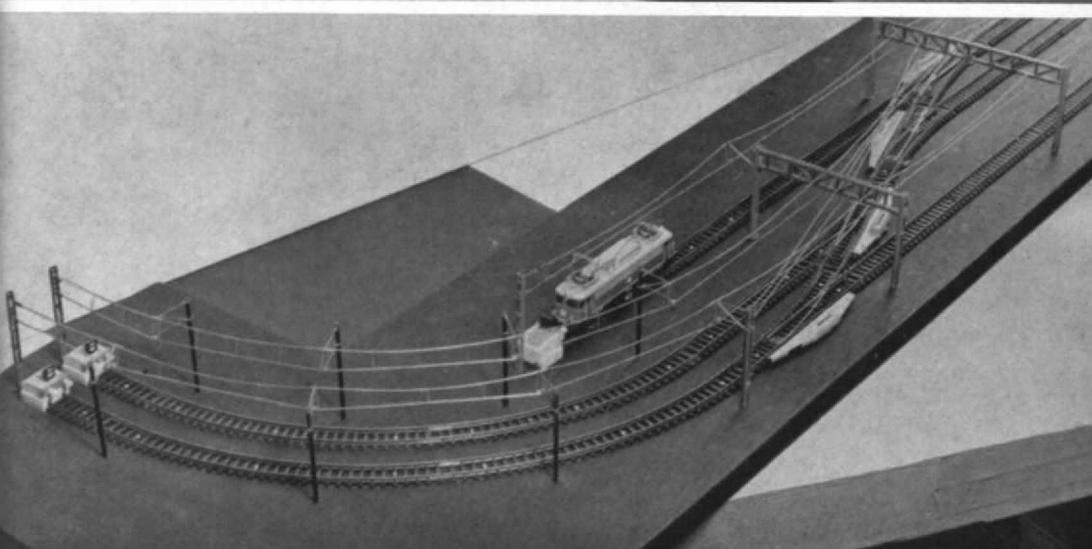
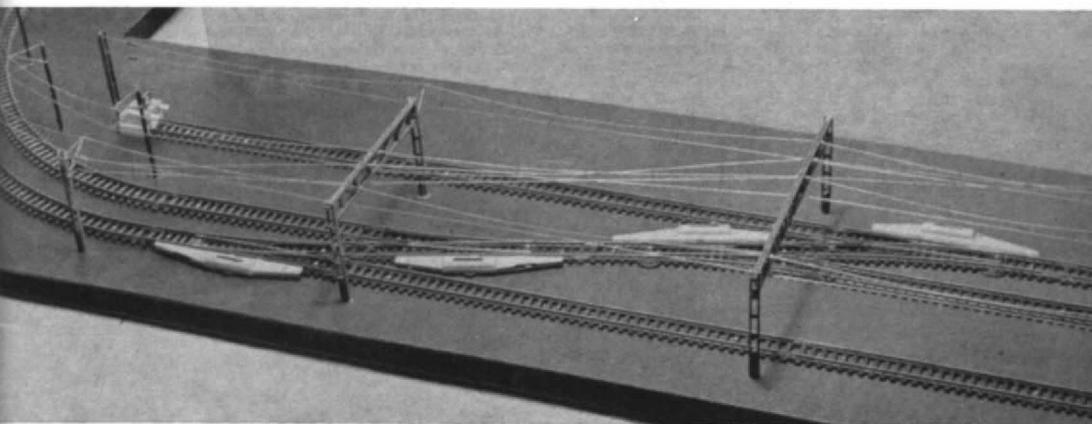
N - Oberleitung - als Attrappe (Arnold) oder funktionsfähig (Sommerfeldt)

Kurz vor Redaktionsschluß erhielten wir die ersten Muster der neuen funktionsfähigen Sommerfeldt-N-Oberleitung, auf welche die Anhänger der Bahngröße N vermutlich seit langem warten, nachdem sämtliche N-Elloks mit den federnden Sommerfeldt-Stromabnehmern ausgerüstet sind.

Um Ihnen die Wahl zwischen der bereits bekannten Arnold-Oberleitung - mit dünnen Gummifäden als Fahrdrähte - und der funktionsfähigen Sommerfeldt-Oberleitung zu erleichtern, zeigen wir Ihnen auf den Abbildungen 1 bis 7 einige Vergleichsaufnahmen beider Systeme mit entsprechenden erläuternden Hinweisen in den Bildtexten.

Beide Oberleitungen haben - wie alles auf der Welt - neben ihren Vorzügen auch gewisse z. T. subjektiv bedingte Nachteile, und es ist daher letzten Endes nicht eine reine Ansichtssache, für welche Sie sich ggf. entscheiden, sondern hängt in großem Maß von den gestellten Betriebsanforderungen ab.

Abb. 1 u. 2. Das gesamte Sommerfeldt-N-Oberleitungsprogramm auf einen Blick. Außer Streckenmasten stehen auch Abspannmaste und Quertragwerke (die bis zu 5 Gleise überspannen) sowie seitliche Ausleger an denselben zur Verfügung. Die aus Kunststoff gefertigten Quertragwerke (nach Schweizer Art) können beliebig im Abstand von je 3 mm gekürzt werden. Die Fahrdrähte werden vorbildgerecht zickzackförmig zwischen den Masten verspannt und sind in verschiedenen Längen - bis zu 23 cm - erhältlich.



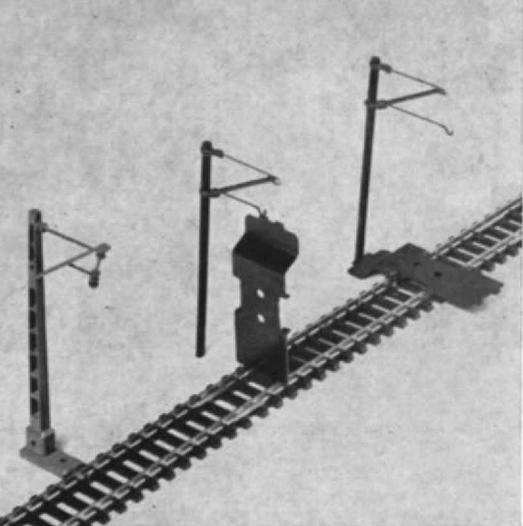
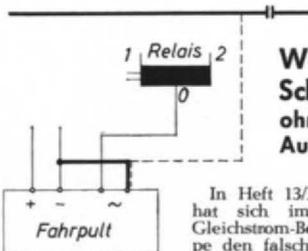
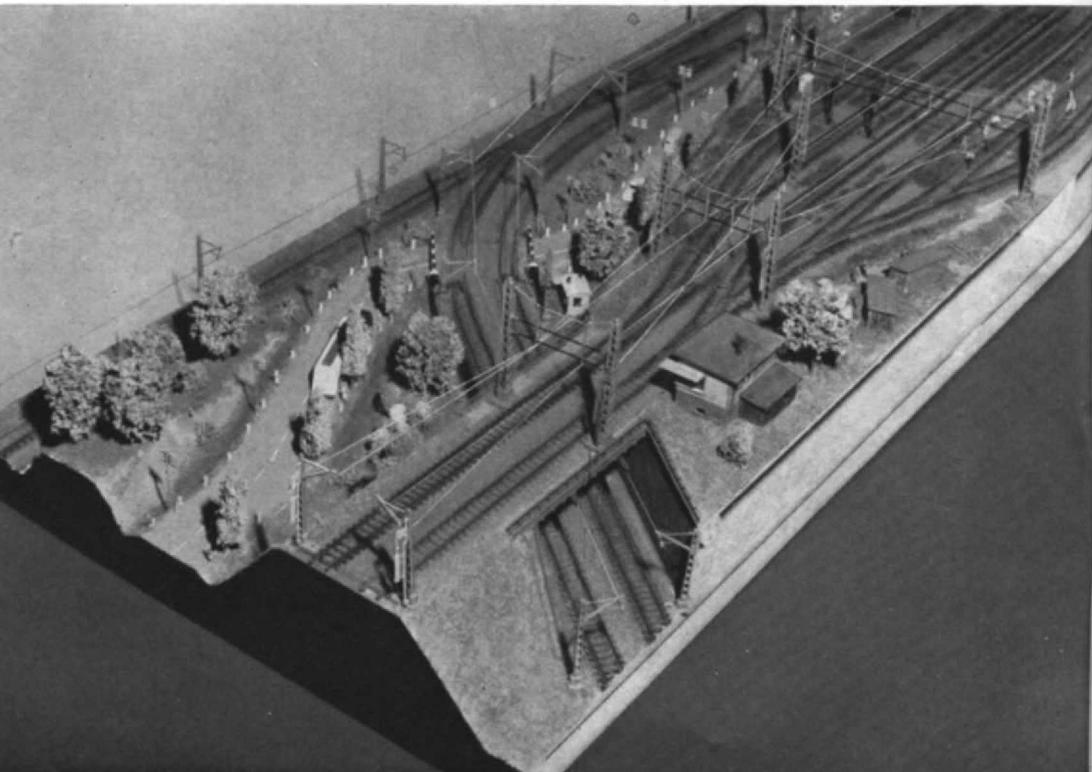


Abb. 3. Die Sommerfeldt-Metallmaste werden wie Nägel in die Anlagengrundplatte eingeschlagen. Vorsicht: ein falscher Hammerschlag und die aus Kunststoff bestehende Diagonalstrebe des Auslegers ist „hinüber“! Eine Montagelehre – flach aufs Gleis gelegt – sorgt für den richtigen Mastabstand. Senkrecht gestellt, gibt sie den genauen Höhenabstand zwischen SO und Ausleger an. – Vorn im Bild einer der Arnold-Gitterstreckenmaste. Der richtige Gleisabstand ergibt sich hierbei durch Heranschieben der Sockelplatte an den Schwellenrost. Mastbefestigung durch kleine Schraube.

Abb. 4. Das Arnold-Oberleitungssortiment – mit zickzackförmig verlegter Fahrleitung, Streckenmasten und Turmmasten mit unterschiedlich breiten Querverspannungen – wohl vereint auf einem Schaustück.



Wendezug-Schaltung ohne „Zwangsaufenthalt“!

In Heft 13/XVIII auf S. 644 hat sich im Schaltbild für Gleichstrom-Betrieb eine Strippe den falschen Weg gesucht. Der in obiger Berichtigungs-

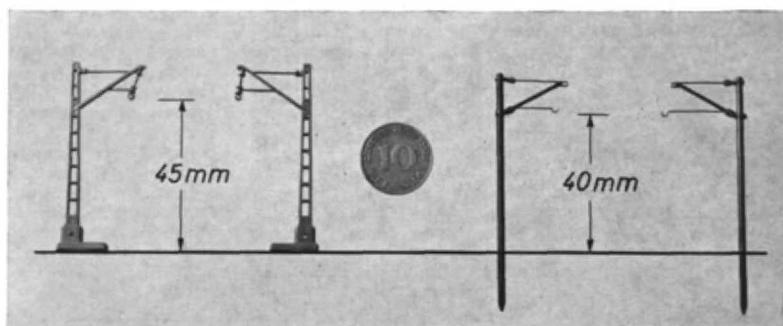
Skizze gestrichelt gezeichnete Anschluß darf nicht in dieser Form vom Fahrpult zur Schiene geführt werden (sonst gibt's Kurzschluß!), sondern muß an den Gleichstrom-Ausgang des Fahrpults angeschlossen werden, so wie die dick gezeichnete Linie in der Skizze zeigt. Bitte berichtigen Sie das Schaltbild in Heft 13 entsprechend.

Um sich für die eine oder andere Oberleitung entscheiden zu können, ist der Aufbau einer kurzen Versuchsstrecke wohl unumgänglich; Sie kommen also nicht umhin, in Ihrem Fachgeschäft ein paar Maste und Fahrdrähte beider Ausführungen „mitgehen“ zu lassen, um anhand einer Probestrecke selbst festzustellen, welches der beiden Systeme Ihnen mehr zusagt.

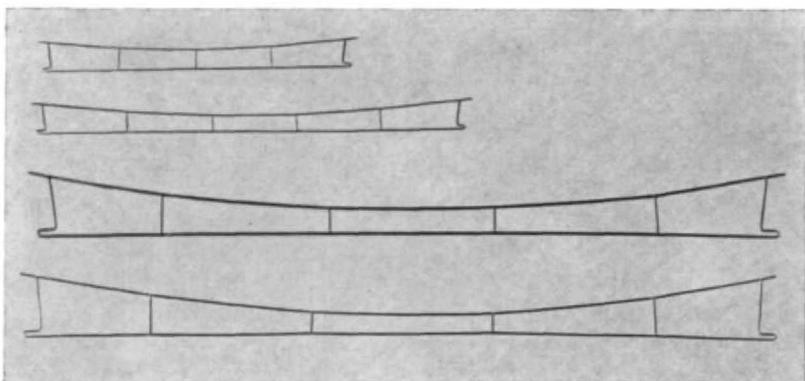


Abb. 5. Bild ohne viel Worte: die Arnold-Querverspannung (nach DB-Vorbild) aus dünnem Stahldraht, geeignet zum Überspannen mehrerer Gleise. Seitliche Ausleger sind ebenfalls vorhanden; außerdem Abspannmaste (rechts) u. dgl. (Querverspannung soll in Kürze ausgeliefert werden).

Abb. 6 u. 7. Arnold-Kunststoff-Gittermaste (links) und Sommerfeldt-Metallmaste – beide sowohl mit langem als auch mit kurzem Ausleger lieferbar. Die Unterschiede der eingetragenen Maße ergeben sich dadurch, daß bei der Sommerfeldt-Oberleitung die Stromabnehmer zwecks besserer Kontaktgabe durch den Fahrdrabt etwas heruntergedrückt werden, während bei Arnold zwischen Schleifbügel und Gummifaden ca. 2 mm „Luft“ vorhanden sein sollten. – Im Bild unten zwei der punktgeschweißten Sommerfeldt-N-Fahrdrähte



(0,5 mm dick) im Vergleich zu einem H0-Fahrdrabt älterer Fertigung (0,8 mm dick) und einem neuen, nur noch 0,7 mm dicken H0-Fahrdrabt (beide ebenfalls von Sommerfeldt). Die Länge der beiden abgebildeten N-Fahrdrähte beträgt in natura 90 bzw. 135 mm (die der H0-Fahrdrabtstücke 250 mm). Das längste Stück im Sommerfeldt-N-Fahrdrabtsortiment ist 230 mm lang.



Zu Weihnachten für die Jüngsten —

„Gleise“ für Schiebe-Minitrix-Fahrzeuge

Weihnachten steht vor der Tür und die „lieben Kleinen“ dürfen mal wieder zuschauen, wenn ihr Vati mit der Modellbahn „spielt“! — Mitnichten! Bei mir gibt es das nicht: Speziell für meine beiden Jungs (5 und 3 Jahre alt) habe ich nämlich eine „Minitrix-Schiebe-Anlage“ aufgebaut, die einen zwar einfachen, aber für Kinder doch sehr lehrreichen Eisenbahnbetrieb ermöglicht und sie spielenderweise auf ihr späteres Modellbahner-Dasein fachlich vorbereitet.

Das rollende Material besteht aus den bekannten motor- und spurkranzlosen Minitrix-Rollmodellen, während die „Gleise“ eine Spezialanfertigung von mir sind, die ich Ihnen im folgenden kurz beschreiben möchte, falls Sie — wie ich — Ihren Jüngsten zu Weihnachten auch eine solche Anlage aufbauen möchten:

Genau genommen sind gar keine Schienen vorhanden. Das „Gleis“ bildete die Oberfläche einer Platte im Verein mit ausgeschnittenen Pappstreifen zur seitlichen Führung der Radsätze (s. Abb. 1). An Material wird lediglich eine etwa 4 mm starke Hartfaserplatte (als Unterlage) und genügend feste, etwa 1 mm starke Pappe (zum Ausschneiden der „Gleise“) verwendet. An „Werkzeugen“ ist erforderlich: ein Bleistift, eine stabile Schere und — nicht zu vergessen — ein Radiergummi (zum Ausradieren falscher Strecken!).

Mit dem besagten Bleistift wird die ganze Gleisanlage auf die glatte Seite der Hartfaserplatte gezeichnet, jedoch nicht mit der Spurweite (Radsatzinnenmaß) von 8 mm, sondern mit dem Radsatz-Außenmaß von reichlich 10 mm (aufgerundet auf 11 mm). In sämtlichen Weichen und Kurven muß die Spur kräftig er-

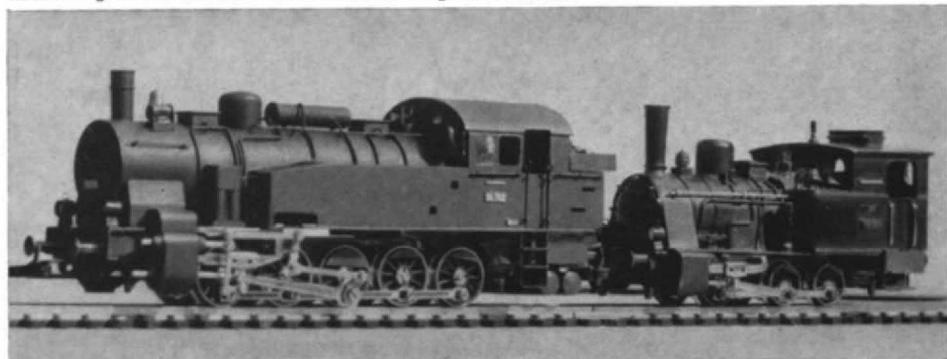
weitert werden. Für zweiachsige Wägelchen und die T 3 bzw. V 36 genügen — bis hinunter zum kleinsten Bogenhalbmesser von etwa 14 cm — etwa 13 mm Spurweite. Für die 4-achsigen Wagen und die V 200 sollen es bei Bögen von 25 cm Halbmesser an etwa 16 mm sein. Die BR 03 braucht noch erheblich mehr. In Gegenkurven, besonders auch in Weichenstraßen, sind diese Maße zum Teil noch wesentlich zu überschreiten, wenn man nicht schon etwa 1 Wagenlänge lang in der Geraden mit der Spurerweiterung beginnt. Die erforderlichen Maße lassen sich durch einige Versuche leicht ermitteln.

Die Zwischenräume zwischen den so angezeichneten Gleisen werden anschließend mit Pappe beklebt. Bitte sauber arbeiten, weil Klebstoffreste in der Spur den guten Lauf der Fahrzeuge beeinträchtigen.

Diese meine Junioren-Anlage ist immerhin 2 m lang und 50 cm breit und besitzt 2 Bahnhöfe mit zusammen rund 40 „Weichen“, sowie Bahnsteige für D-Züge mit 5 Wagen. Sie hat mich praktisch nur 3.— DM für UHU-Alleskleber gekostet; die Platte war ein Reststück und würde neu wohl etwa ebenfalls 3.— DM oder nur wenig mehr kosten, und Pappe von einem großen alten Karton hat man wohl immer zur Hand.

Im übrigen kommt es bei allen Maßen gar nicht so genau auf einen Zehntelmillimeter an, wenn nur die Spur genügend weit ist. Die Pappe soll möglichst stark sein, damit sie die Radsätze ohne „Klettern“ gut führt, darf aber andererseits nicht so stark sein, daß Achslager oder Kuppelstangen der Fahrzeuge evtl. aufsitzen. Hartmut Schulz, Husum

Ein erstaunliches Erstlingswerk - die T 16 des Herrn Jens Freese aus Frankfurt. Bis auf das mit Elmoba-Rädern ausgerüstete verlängerte Fahrgestell einer Märklin-81 entstanden alle Teile der Lok im Selbstbau aus Messing, und zwar äußerst akkurat! — Angeregt durch die vielen Ermutigungen in der MIBA hatte sich Herr Freese vorher ebenso erfolgreich im Lok-Umbau versucht: an einer T 3 aus einem abgeänderten Fleischmann-Gehäuse und einem Fahrgestell der Märklin-89, das auf einen T 3-ähnlichen Radstand gebracht und mit Heinzl-Lokrädern ausgerüstet wurde.



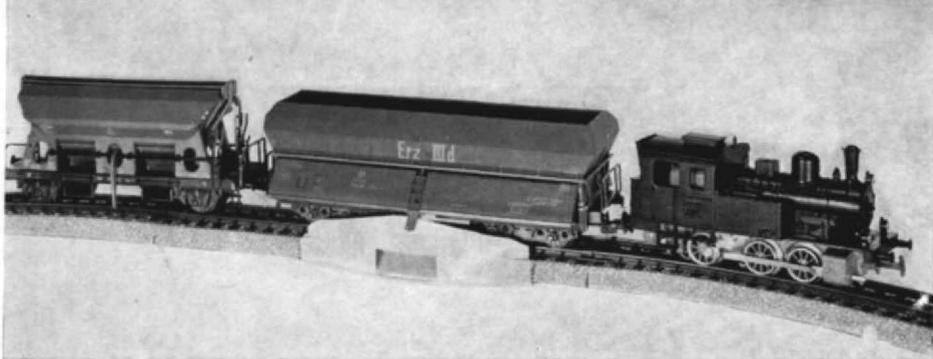


Abb. 1. Dem Bild nach dürfte das Entladen der Fleischmann-Wagen mit Hilfe des von Herrn Aichele gebauten Kunststoffteils auch auf Märklin-Anlagen bestens funktionieren.

Fleischmann-Selbstentlader - „zubereitet“ für Märklinisten

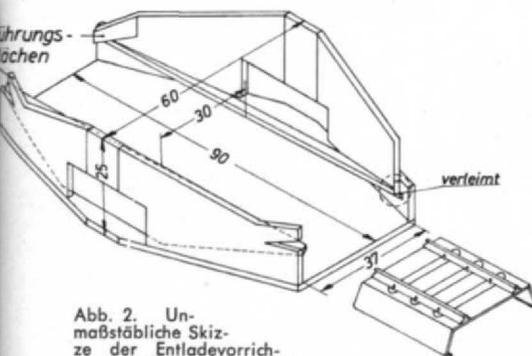


Abb. 2. Unmaßstäbliche Skizze der Entladevorrichtung mit den wichtigsten Hauptabmessungen.

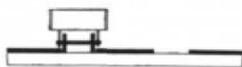
Die Herausgabe der Fleischmann-Austauschkupplung rückt den Einsatz der bekannten Selbstentladewagen auf einer Märklin-Anlage in greifbare Nähe. Es fehlt nur noch eine entsprechende Entladevorrichtung.

Nach kurzem Knobeln fand ich eine verhältnismäßig einfache Lösung: Aus einigen

Kunststoffresten und mit etwas Plastikleber (Aceton tut's übrigens auch) entstand eine speziell auf Märklin-Gleise ausgerichtete Entlade-Vorrichtung, die einfach unter den Gleiskörper geschoben wird. Der Zusammenbau und die wichtigsten Hauptmaße – die unbedingt einzuhalten sind – gehen aus der perspektivischen Skizze Abb. 2 deutlich hervor, so daß sich eine ausführliche Baubeschreibung erübrigen dürfte. Es ist lediglich darauf zu achten, daß sich die auf der Skizze als Führungsfächen bezeichneten und in Richtung Gleismitte abgewinkelten Teile der Kunststoffgleitbahn genau zwischen den Rahmen und Öffnungsnase des Wagens befinden. Scharfe Kanten und raue Gleitflächen sind beim Zusammenbau zu vermeiden. Letzteres gilt besonders für den Fall, daß Sie beispielsweise Sperrholz – oder einen ähnlichen Werkstoff mit weniger glatter Oberfläche – zur Herstellung der Entladevorrichtung verwenden. In diesem Falle gilt: Gleitflächen mit feinstem Schmirgel abziehen und evtl. mit dünnem Lacküberzug versehen. – Und das war schon die ganze Arbeit!

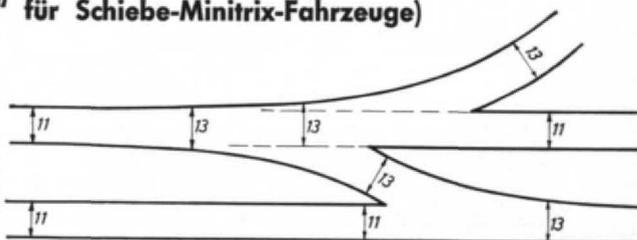
Sie brauchen also künftig auch auf Ihrer Märklin-Anlage nicht mehr auf einen richtig funktionierenden automatischen Entlade-Betrieb zu verzichten.

Dipl.-Architekt Reiner Aichele, Nürnberg



„Gleise“ für Schiebe-Minitrix-Fahrzeuge

Abb. 1 u. 2. Unmaßstäbliche Querschnittsskizze durch den „Gleiskörper“ (oben) und Teilansicht eines Bahnhofsspurplanes – zugeschnitten auf kurze Fahrzeuge; „Gleis“-Radius $r = 14$ cm. Wie bereits im nebenstehenden Text gesagt, kommt es auf die Einhaltung der Maße nicht allzu genau an, die Spur muß nur genügend weit sein.



In einer weiten Kurve...

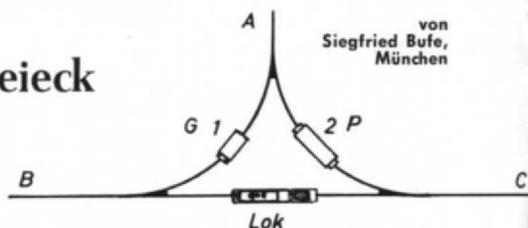
... verlaufen die Bahnhofsgleise auf dem 3 m (!) langen Hauptbahnhofs-gelände der Trix-Anlage des Herrn Karl Gysin, Allschwil/Schweiz. Ja, Sie haben richtig gelesen: Trix-Gleise sind es, denen Herr Gysin zu dieser eleganten Linienführung verhalf. Wie er das machte, haben wir Ihnen bereits in Heft 11/XV gezeigt. Man sieht es leider viel zu selten, daß auf Modellbahnanlagen anstelle einer geraden Gleisführung mal ein ausgesprochen großzügig verlegter Bogen die ansonsten oftmals starre Gleisverlegung wohl-tuend auflockert, zumal kleine Radien sind – weil räumlich bedingt – ohnehin in genügender Zahl vorhanden sind. Für sanfte Kurven (bei Modellbahn-Anlagen!) ist nicht unbedingt eine riesige Anlagenfläche Voraussetzung.



Eine kleine
Rangieraufgabe:

Das verhexte Gleisdreieck

Die BR 50 muß im Rangierdienst aushelfen. Ihre Aufgabe besteht darin, den auf Gleis 1 befindlichen G-Wagen gegen den Personenwagen (P) auf Gleis 2 auszutauschen. Zu beachten ist, daß Gleis A nur einen Wagen aufnehmen kann – die Lok kann dort nicht über die Weiche fahren!
(Lösung auf Seite 843)



Speziialsäge für Gleis-Bauarbeiten

(Oder: Der Nachteil von Schienenlaschen)

von Henning Wall, Düsseldorf

Wie kann man sich helfen, wenn Gleisstücke oder schadhafte Weichen ausgewechselt werden müssen, die mit den Nachbargleistücken mittels Schienenlaschen verbunden sind? Vor diese Frage sah ich mich gestellt, als kürzlich eine Doppelkreuzungsweiche ihren Geist aufgab.

Abstellgleise, die nur von einem Gleisende her zu befahren sind, lassen sich leicht vom Prellbock aus wieder auseinandernehmen (vorausgesetzt, daß sie nicht zu sehr mit dem Gelände verbunden sind). Aber was tut man bei Weichen, geschlossenen Kreisen oder anderen komplizierteren Gleisfiguren? Die Verbindung der handelsüblichen Gleisstücke mittels Laschen macht es nämlich erforderlich, vor einem Ausbau ganze Gleisstränge vom Untergrund loszulösen, um zum Auseinanderziehen der Laschenverbindungen den notwendigen Spielraum zu bekommen. Da wohl auf den meisten Anlagen die Gleise ins Gelände eingebettet sind, hat der Ausbau eines einzelnen Gleisstückes stets die Demontage einer größeren Gleislänge samt Einbettung, Oberleitung, Telegrafennaste, Hinweistafeln usw. zur Folge.

Diese Zerstörungen lassen sich vermeiden, wenn man auf ein ordnungsgemäßes Auseinanderziehen der Laschenverbindungen verzichtet und kurzerhand die Laschen an beiden Enden des schadhaften Gleises mit einer dünnen Metallsäge durchsägt, so daß das lose Gleisstück nach oben aus dem Gleiszusammenhang herausgehoben werden kann. Auf diese Weise bleiben die ansonsten ziemlich ausgedehnten Demontagen auf die Länge des tatsächlich schadhaften Gleisstücks beschränkt.

Nach der Reparatur wird das betreffende Stück wieder in die Lücke eingesetzt, mit den anderen Gleisen rechts und links gefluchtet und mit zwei oder drei Schrauben unverrückbar fixiert. Die zersägte Laschenverbindung bleibt dabei auch weiterhin getrennt. Der Stromfluß durch die Schienen und (beim Dreischienensystem) durch den Mittelleiter ist dadurch allerdings unterbrochen und muß auf irgendeine Art wieder hergestellt werden (z. B. durch überbrückende Zuführungskabel oder durch seitlich an die Schienenprofile angelötete Blechstreifen u. dgl.). Dies nur nebenbei.

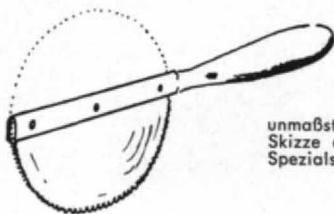
Nun sind aber meistens die Gleise derart mit Landschaft und Zubehör umgeben, daß die an-

gepresene Sägerei sehr erschwert oder auch unmöglich ist, weil so gut wie jede handelsübliche Säge wegen ihrer Größe fast immer irgendwo aneckt und sei es nur an der Weichenlaterne des Nachbargleises.

Hier hilft nur eine Säge mit rundem Sägeblatt in möglichst kleiner Ausführung! Befestigung und Handgriff so einer Säge liegen wegen der Rundung des Sägeblatts höher als die sägende Kante und sind daher beim Arbeiten an unzugänglichen Stellen weniger hinderlich. Eine derartige Metallsäge ist aber meines Wissens kaum im Handel erhältlich, höchstens mit grober Zähnung für Holzbearbeitung. Man schreite also zum Selbstbau und besorge sich ein feines Metallkreissägeblatt und verseehe es mit einem stabilen Handgriff (s. Skizze). Eventuell muß man noch das Kreissägeblatt halbieren oder gar vierteln, um eine möglichst kleine Säge zu bekommen.

Ganz so einfach ist die geschilderte Sägerei aber immer noch nicht, so daß man sich in der Praxis nicht zu sehr auf dieses kleine Hilfswerkzeug verlassen sollte! Im Gegenteil: Der kluge Mann baut vor und zumindest die Weichen von vornherein ohne Laschen ein (wie die MIBA es schon seit undenklichen Zeiten empfahl). Ich weiß, daß man immer wieder glaubt, diese Empfehlung in den Wind schlagen zu können („es wird schon nichts kaputt gehen!“), aber „im Falle eines Falles“ hilft hier der UHU auch nicht, sondern man ver wünscht seinen Optimismus in sämtliche auffindbaren Ecken!

Unser kleines Säglein wird aber auch dann immer noch zu Ehren kommen, wenn es gar keine Laschen zu durchsägen gibt, denn vielleicht gilt es da oder dort eine Gleistrennstelle anzulegen und dann kann es gleichfalls in Aktion treten.



unmaßstäbliche
Skizze der
Speziialsäge

Die heutigen Beilagen empfehlen wir Ihrer besonderen Beachtung:

- Farbprospekt der Firma **EGGER-BAHN**, München · sowie
- Farbprospekt der Firma **POLA-Modellspielwaren**, Rothausen