

Lokbild-Archiv Bellingrodt

Der Bauplan des Monats

Ein Triebwagen aus dem Rübzahl-Reich: BC 4 iü eIT—25/33

Wer vieles bringt, bringt bekanntlich jedem etwas. Unserem heutigen Bauplan haben wir daher den obengenannten Triebwagen zugrunde gelegt, der unseren Triebwagen-Freunden sicherlich ebenso gut gefallen wird wie uns.

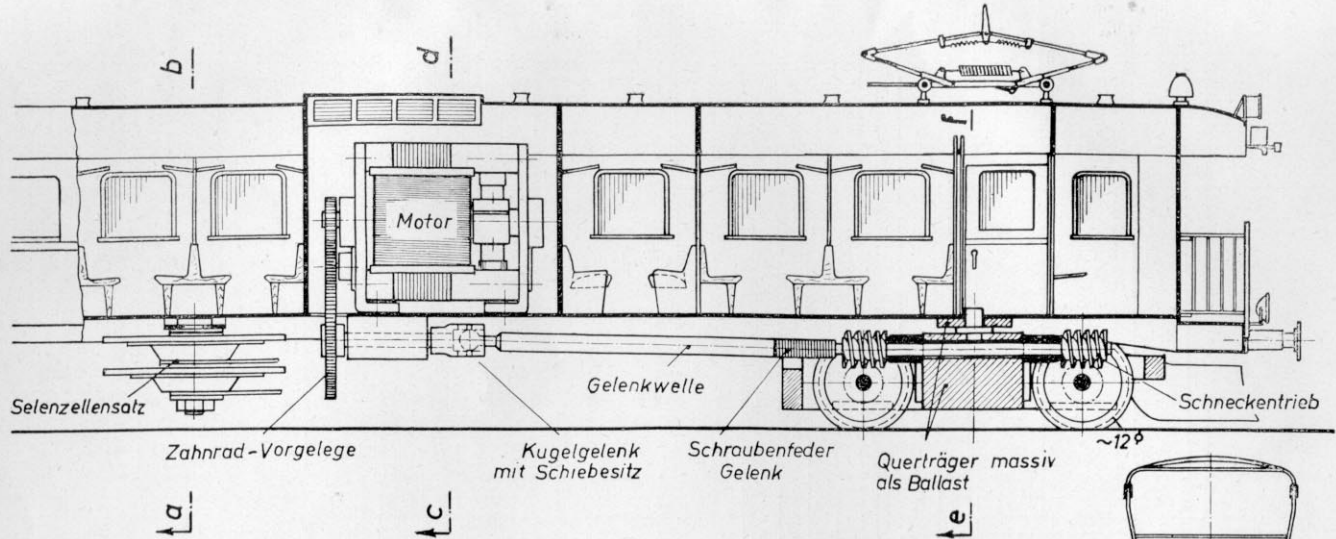
Der auf der ehem. schlesischen Gebirgsstrecke Hirschberg-Polaun eingesetzte Triebwagen gibt durch seine äußere Formgebung und Details besonderen Anreiz zum Nachbauen. Der Antrieb des Triebwagens, dessen Eigengewicht etwa 69 t beträgt, erfolgt durch zwei Tatlagermotoren, wobei jeweils die innenliegende Achse der Drehgestelle angetrieben wird. Es ergibt sich somit die Achsfolge 1A + A1. Für den Transformator (Umspanner) der zur Herabsetzung der 15 000 V betragenden Fahrleitungsspannung auf die Motoren-Gebrauchsspannung dient, ist im Wagenkasten ein besonderer Raum vorgesehen. Dieser gibt die Möglichkeit, bei unserem Modell den Antriebsmotor in Mitte Wagen so unterzubringen, daß die Fahrgasträume, Einsteigeure und Führerstände mit Inneneinrichtung versehen werden können, so daß das Modell weitgehend dem Original entspricht. Entgegen dem großen Vorbild werden wir bei unserm Modell jedoch die beiden Achsen nur eines

Drehgestells antreiben, um nicht nur die Antriebs-Anlage zu vereinfachen, sondern auch Raum für den Selenzellensatz zu schaffen. Wie Sie aus unserm Motoreinbau-Vorschlag (Zeichnung S. 17 oben) ersehen, ist für jede Achse ein Schneckenantrieb vorgesehen, wobei die Kraftübertragung über eine Gelenkwelle erfolgt, um den Drehgestellausschlägen Rechnung zu tragen.

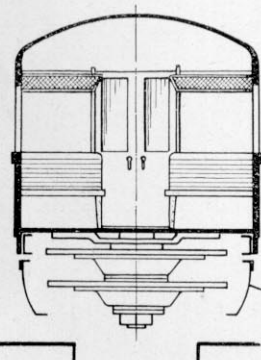
Das zwischen Motor und Gelenkwelle vorgesehene Zahnrad-Vorgelege kann ohne weiteres auch durch einen Gummi-Riemen-Antrieb ersetzt werden, der eisenbahntechnisch zwar ungewöhnlich, im Eisenbahnmodellbau aber bereits mit Erfolg angewendet wird. Für die Gesamtübertragung wird zweckmäßigerweise ein Übersetzungsverhältnis von etwa 1:25 vorgesehen.

Im übrigen ersehen Sie alles Nähere ja aus unserm Motoreinbauvorschlag, bei dem zur Vereinfachung für die Treib- und Laufäder der gleiche Durchmesser und für die Drehgestelle symmetrische Drehzapfenanordnung gewählt wurde. Daß auf ausreichende Belastung der Treibachsen zu achten ist, braucht wohl nicht besonders erwähnt zu werden.

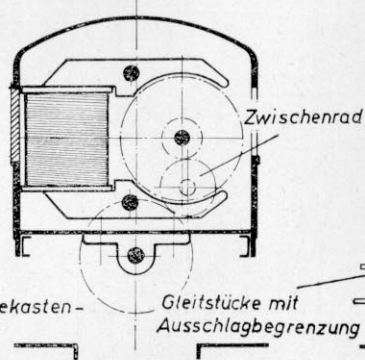
Der Bau dieses Wagens wird Ihnen sicherlich keine Schwierigkeiten bereiten.



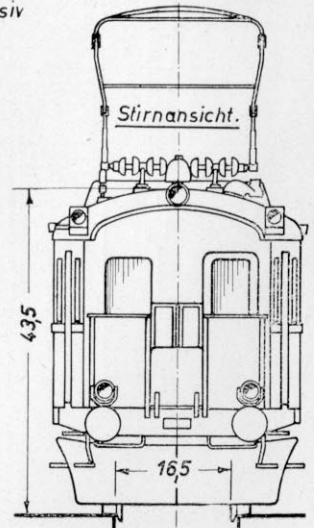
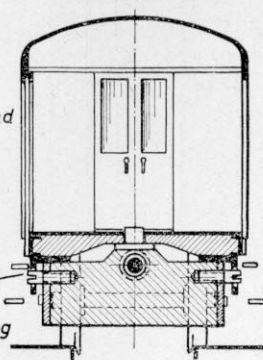
Schnitt a-b

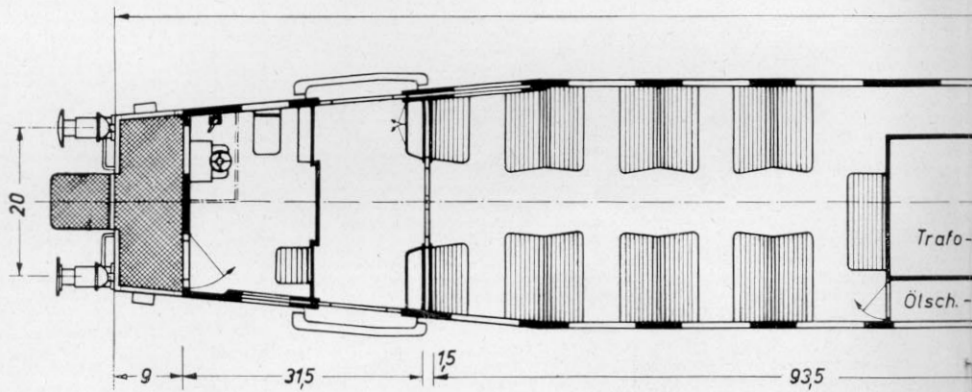
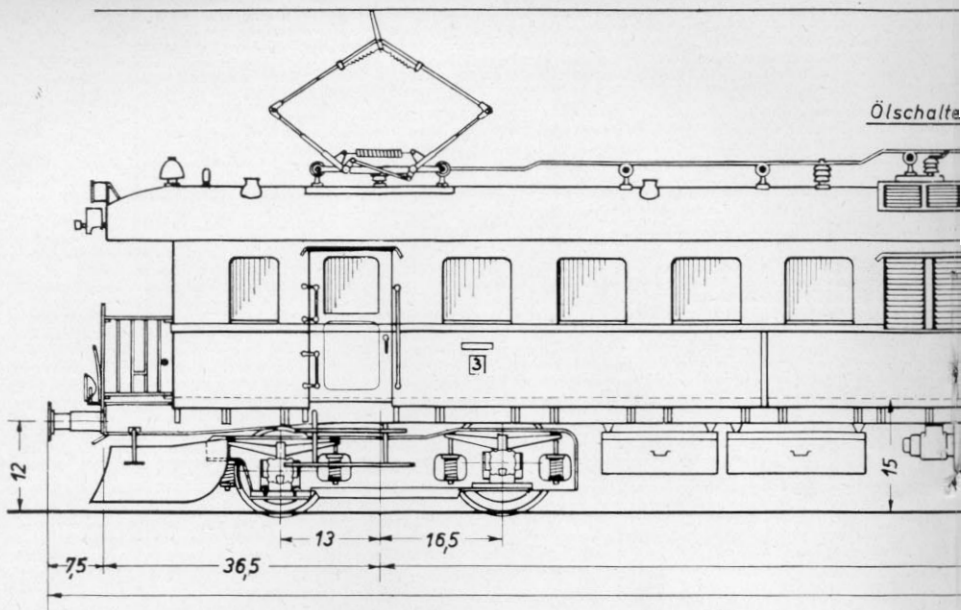


Schnitt c-d



Schnitt e-f

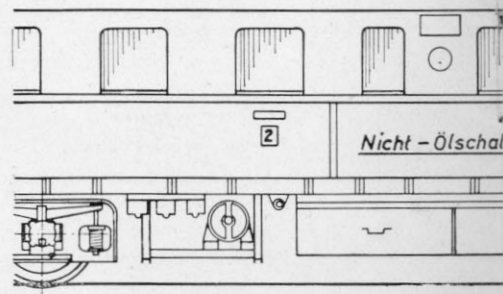


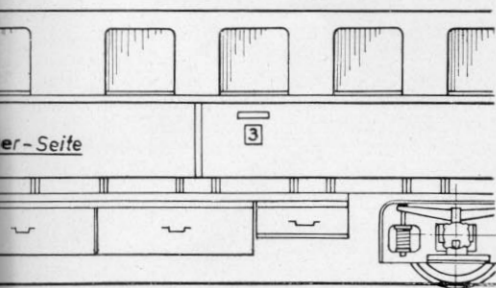
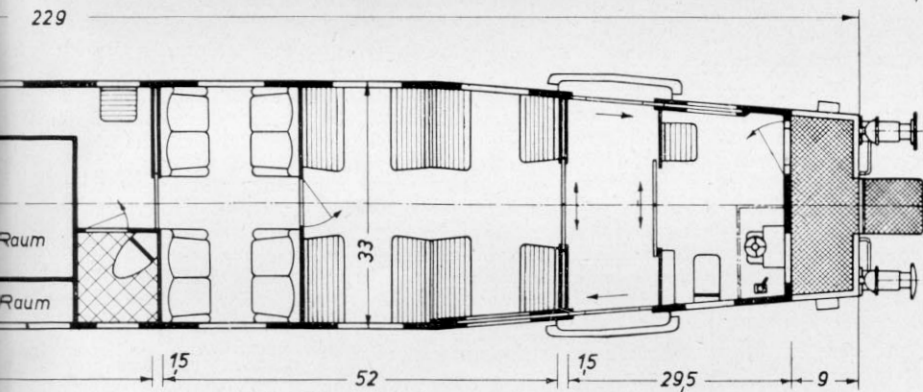
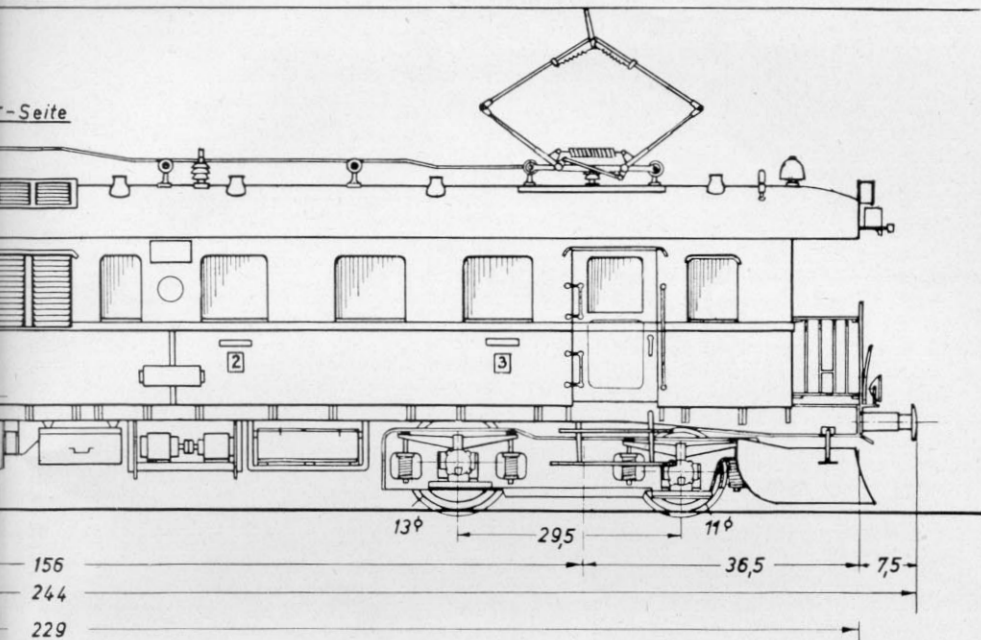


Fortsetzung von Seite 16

Während die Drehgestelle und das Untergestell aus Messingblech bestehen, wird der Wagenkasten zweckmäßigerweise in Gemischtbauweise hergestellt: Stirn-Seiten und Querwände werden ebenfalls aus Messingblech gefertigt, das Wagendach hingegen am besten aus Hartholz gefeilt und mit Schmirgelpapier glatt geschliffen.

Abschließend sei erwähnt, daß das große Vorbild mit Zugsteuerungseinrichtung ausgerüstet ist, d. h. also: Er kann von einem Beiwagen aus, der gleichfalls mit Führerständen versehen ist, betrieben werden (sog. Steuerwagen), um ein Umsetzen des Zuges auf Endbahnhöfen zu umgehen. Sie können





BC 4 iü eIT-25/33

Ungekürzt überarbeitet für den Modellbau
von Obering. Felgiebel

Sämtliche Zeichnungen (S. 17, 18/19) für
Spur 00 im Maßstab 1:1

jedoch den Triebwagen auch allein einsetzen
oder irgendwelche Personenwagen anhängen.
(Dann heißt es allerdings wieder „um-
setzen!“)