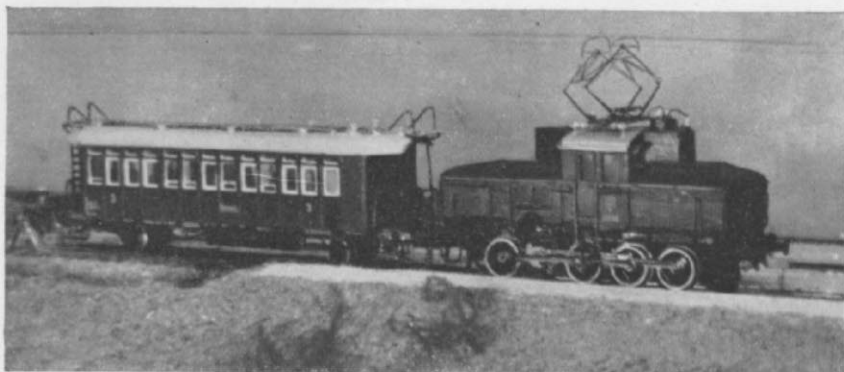


Ein Wiener Quartett . . .



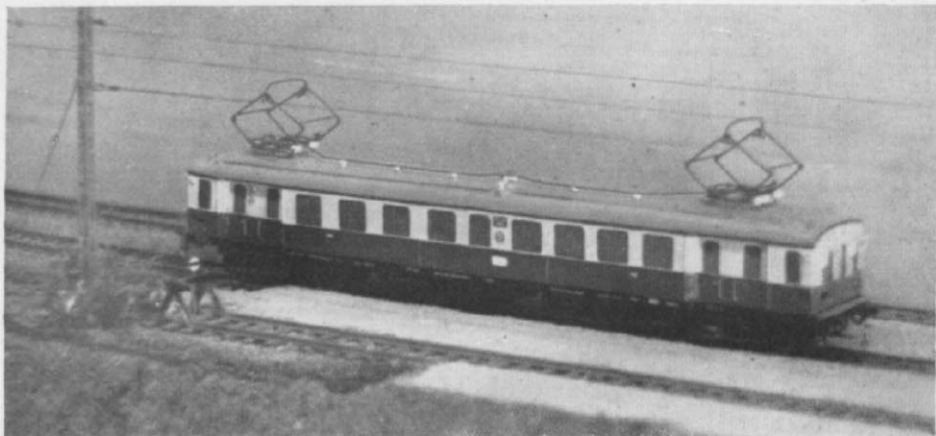
E 61 mit einem Personenwagen im Maßstab 1:70. Personenwagen besitzt außer Inneneinrichtung weitere Details wie Bremsvorrichtung, Ölgasbehälter für Wagenbeleuchtung usw.

bestehend aus den Herren Schneider, Maier, Schulze und Ernst, gründete ausnahmsweise keinen Gesangsverein, sondern eine „Modellbaugemeinschaft 1:70“ und baut also in dem etwas seltenen Maßstab 1:70. Wir zeigen Ihnen heute einige seiner Arbeiten. und zwar die Modelle einer D-Einphasen-Verschlebelok, eines Personenwagens sowie eines Triebwagens. Die Lok ist mit einem Permanent-Magnetmotor für 24 Volt ausgerüstet (Gleichstrom-System), der über ein Schneckengetriebe 1:30 auf das Triebwerk arbeitet. Die Kupplung der Triebachsen untereinander erfolgt lediglich über das Parallelkurbelgetriebe. Die Übersetzung ist so ausgelegt, daß die Lok bei 24 Volt Fahr-

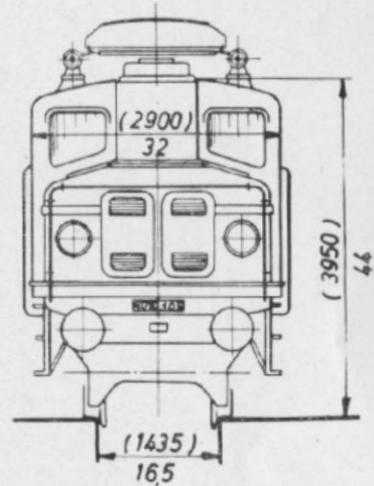
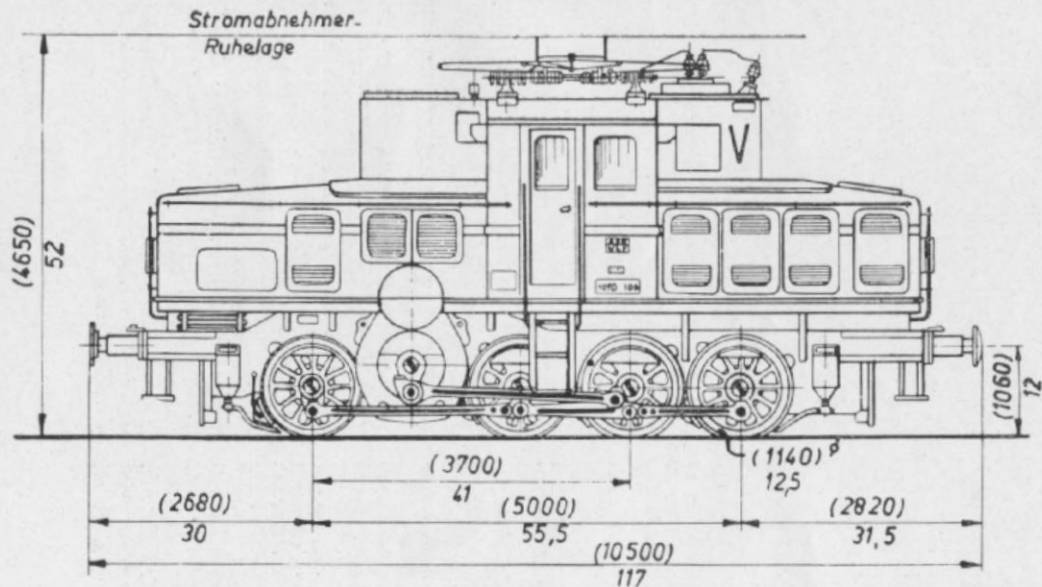
drahtspannung eine Modellgeschwindigkeit von 0,16 mm/sec = 40 km/h im Original erreicht. Eine besondere Schaltung ermöglicht es, daß die elektrische Beleuchtung auch bei Stillstand der Lok weiterbrennt. Vervollständigt wird die Ausrüstung durch einen Lichtumschalter für Streckenfahrt (Zweispitzen-signale) und Vershub (Einspitzen-signal).

Die in der Bauzeichnung gebrachte E 61 hat bei den österreichischen Bundesbahnen die Baureihen-Bezeichnung 1070.100.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die bereits in Heft 5/I gebrachte C-Verschlebelok Baureihe E 63. Wir würden uns freuen, wenn die heutige E-Lok wie jene ebenso zahlreich nachgebaut würde.



Ein Triebwagenmodell der Wiener „Modellbaugemeinschaft 1:70“

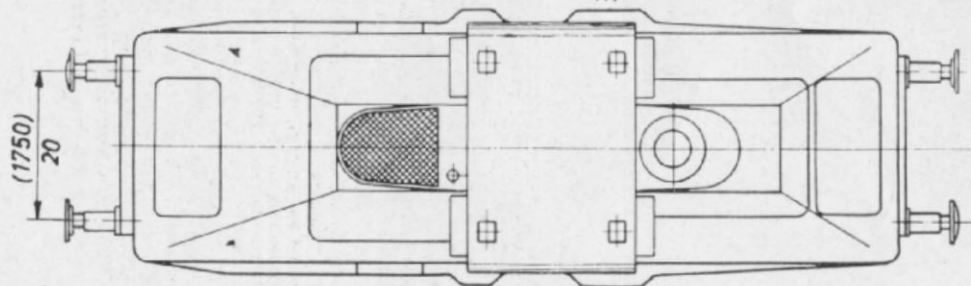


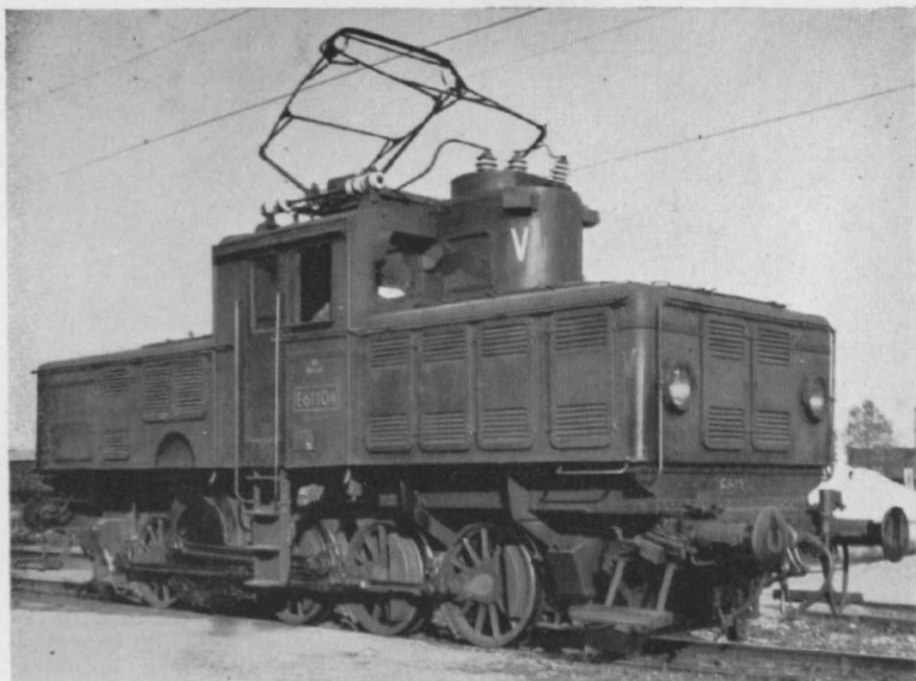
Elektrische Verschiebelok
der Ö.B.B., Baureihe 1070.100

E 61

Höchstgeschwindigkeit	= 40 km/h
Dienstgewicht	= 56 t
Treibrad - Ø	= 1140 mm

Zeichnung im Maßstab 1 : 1
für Spur 00 (H0)





Das große Vorbild, jedoch nicht mehr mit dem ursprünglichen Stromabnehmer mit doppeltem Schleifstück, wie ihn das Modell noch aufweist (s. a. Foto in Heft 5/I S. 17)

Sie fragen – Wir antworten

K. L., Karlsruhe:

Ich will einen Fahrregler mit 40 Ohm bauen. Wie stark und wie lang muß der Widerstandsdraht sein?

Die Länge eines Widerstandsdrahtes ist bekanntlich von dem Querschnitt und dem Material abhängig. Bei einem Widerstand von 40 Ohm, brauchen Sie bei einem Durchmesser von 0,4 mm folgende Längen:

Nickelin (Bez. WM 30) ca. 21,0 m

Nickel-Chrom-Eisen (Bez. WM 100) „ 6,5 m

H. K., Kassel:

Wie ist es möglich, die Länge eines Widerstandsdrahtes mit unbekannter Ohmzahl (Widerstandswert) für einen Fahrregler zu bestimmen?

Angenommen, Sie wollen einen oxydierten Nickel-Chrom-Eisendraht von 0,4 mm Φ verwenden. Dieser oxydierte Draht hat nämlich den Vorteil, daß man ihn sehr dicht nebeneinander wickeln kann. Da Sie nun den Widerstandswert nicht kennen, so wickeln Sie eine bestimmte Länge (ca. 10 m)

auf ein glattes Porzellanröhrchen. Der Durchmesser spielt dabei keine Rolle. Durch Abwickeln wird nun der Draht soweit verkürzt, bis die zur Verwendung gelangende Lok gerade eben noch fährt. Die Länge des verbleibenden Drahtstückes wird nunmehr zum Bau des Fahrreglers verwendet.

W. B., Hebertshausen:

Ich besitze einen Märklin Trafo für 110 V. In meinem jetzigen neuen Wohnort ist aber eine Netzspannung von 125 V mit Spitzen bis zu 132 und 136 V. Wie kann ich mir helfen?

Da Ihr Trafo für 110 Volt berechnet ist, in Ihrem Ortsnetz aber Spitzen bis zu 136 Volt vorkommen, so ergibt das Überspannungen von 23,5 Prozent. Die von der Firma Märklin zugelassene Höchstgrenze von 15 Prozent wird dabei um 8,5 Prozent überschritten. Ihr Trafo wird unter diesen Umständen bei einem Dauerbetrieb wohl bald durchbrennen.