

*„Wenn es mit den Oberleitungen gar nicht stimmen will . . . .*



*. . . . .verwende man einen Turmwagen“, so meint Herr Ing. H. Wieser, München-Obermenzing, und baute sich aus einigen Märklin-Teilen ein solches Fahrzeug mit Bremsklötzen, Sandstreuern und weiteren Details.*

*Damit Sie es leichter haben . . . .*



*bringen wir auf den folgenden Seiten den Bauplan eines solchen Turmwagens aus der Lokomotivfabrik Krauß-Maffei, München, aufgenommen vom Lokbild-Archiv Bellingrodt, Wuppertal.*

# ... kommt zum Versand

Ungeduldig auf etwas warten zu müssen, kann bitter oder süß sein, je nach der Ursache. Auf jeden Fall bedeutet es einen erregenden Zustand. Ich denke dabei nicht an einen liebeshungrigen Jüngling (auch wenn gerade Frühjahr ist), sondern an die vielen Leser, die es kaum erwarten können, bis das nächste Miba-Heft jeweils da ist. Gerade diesen ungeduldig Wartenden glaubte ich bisher dadurch gerecht werden zu können, daß ich den genauen Erscheinungstermin im jeweils vorangegangenen Heft ankündigte. Ich hatte auch viel Verständnis für entsprechende „Beschwerdebriefe“, wenn ein Heft einmal aus irgendwelchen Gründen da oder dort verspätet zu erhalten war (Entschuldigungsgrund: Der „erregende Zustand“!). Als ich aber letzthin einen geradezu „vernichtenden“ Brief bekam, weil das Heft sage und schreibe 2 Tage zu spät eintraf (wobei in diesem Fall noch dazu die Post daran schuld war und diese Behörde vermutlich tief zerknirscht sämtliche verantwortlichen Beamten fristlos entlassen wird), schnappte ich doch nach Luft. Es ist zwar ein geradezu schmeichelndes Wert-

urteil, daß jedes Heft so sehnsüchtig erwartet wird. Auf der anderen Seite möchte ich doch einmal feststellen, daß wir hier alles Mögliche unternehmen, um die Hefte termingerechtere herauszubekommen, wenn es sich im Laufe der Zeit auch nicht verhindern läßt, daß einmal durch irgendwelche Umstände, (sei es durch nicht berücksichtigte Feiertage, Umdispositionen bei der Druckerei, Krankheitsfälle usw.), eine kleine Verzögerung eintritt. Dann aber bitte nicht gleich „explodieren“!

Um nun beiden Teilen gerecht zu werden, — uns also etwas Luft zu lassen, Ihnen dagegen doch einen Anhaltspunkt zu geben — geben wir jetzt und zukünftig nur mehr die Woche an, in welcher das Heft zum Versand gebracht wird. Wenn Sie in der darauffolgenden Woche bei Ihrem Händler vorsprechen, werden Sie das neue Heft bestimmt vorfinden.

Ich hoffe, mit dieser Regelung beiden Teilen gedient zu haben und verbleibe für heute mit besten Grüßen  
Ihr WeWaW

**Heft 6/1951 kommt in der Woche nach Pfingsten zum Versand**

Unser heutiger Bauplan:

## LEICHTER TURMWAGEN A1

Dieser ist für den Modellbahner allerdings nicht so wichtig wie im Großbetrieb, doch stellt er ein selteneres Fahrzeug dar und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, durch Einsatz an irgendeiner angenommenen Arbeitsstelle die notwendigen Umleitungen des Zugbetriebes — sowie allerlei Rangierfahrten — vorzudemonstrieren. Der „große Bruder“ ist für elektrischen und Akku-Betrieb vorgesehen und fährt max. 65 km/h; das Dienstgewicht beträgt 38,74 t.

Dem Bauplan haben wir eine Gemischtbauweise zugrunde gelegt, d. h. für das Untergestell und die Wagenkastenwände Messingblech und für das Dach Hartholz mit einem dünnen Blechbelag vorgesehen (wie es beim Lokbau allgemein ratsam ist, die stabilste Bauweise zugrunde zu legen).

Der Aufbau geht aus den Zeichnungen auf Seite 153 wohl deutlich hervor. Die Untergestell-Hauptlängsträger (B) aus 1 mm starkem Messingblech werden unmittelbar an das Wagenkasten-Bodenblech (A) — ebenfalls 1 mm Ms-Blech — angelötet und erhalten U-Profil-Blenden (C). Während auf der einen Wagenseite Hauptlängsträger und Achshalterbleche ein Stück bilden, werden auf der anderen Wagenseite zwecks leichteren Einbaus der Radsätze die Achshalterbleche (B 1) abschraubbar ausgeführt.

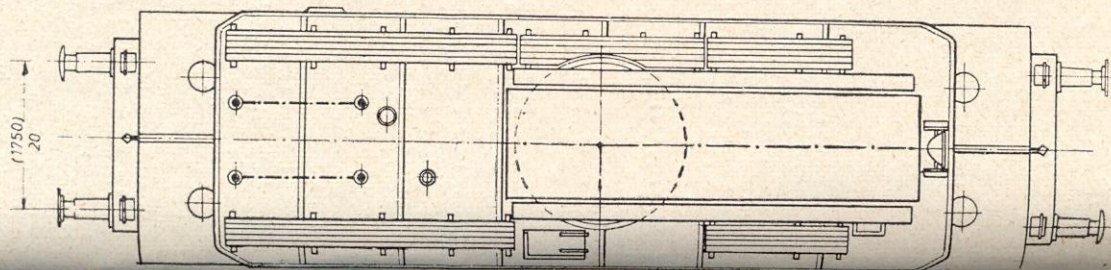
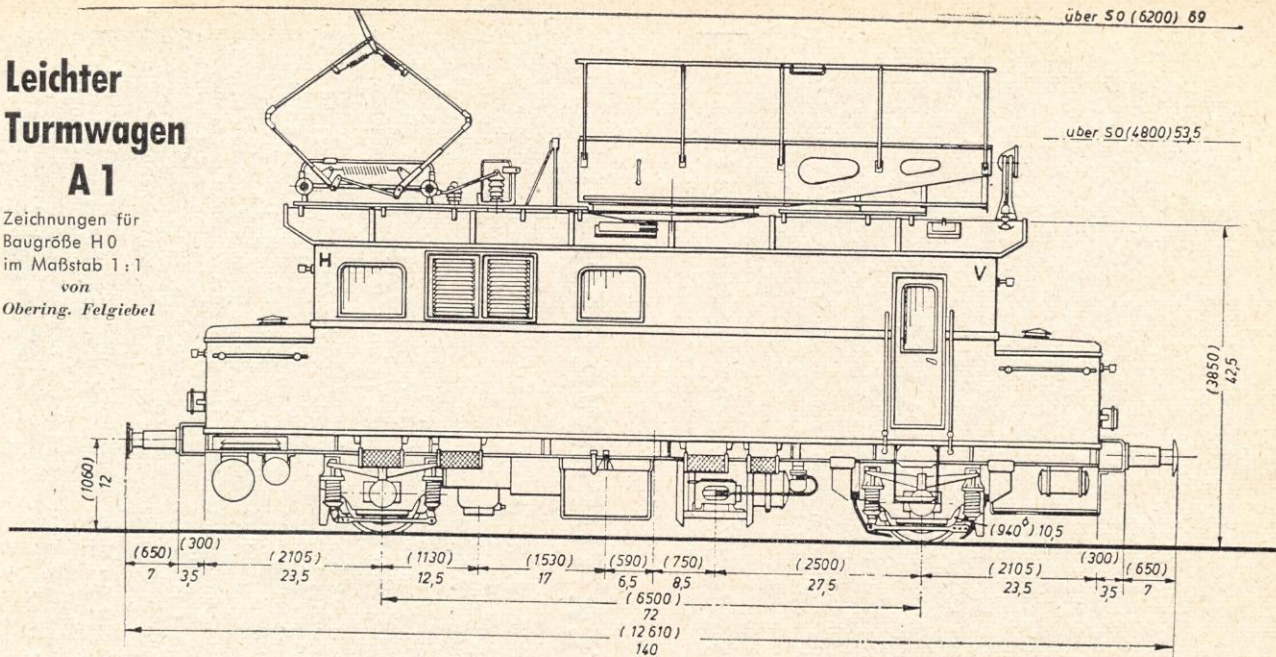
Zum Antrieb des Wagens eignet sich jeder handelsübliche Motor entsprechender Größe. Unserem Motoreinbau-Vorschlag haben wir den neuen Felgiebel-Serien-Perma-Motor zugrunde gelegt, bei dem sich der Antrieb beider Achsen in einfacher Weise ermöglichen läßt. Die Kraftübertragung erfolgt über Schneckengetriebe. (Für die Treibräder ist übrigens ein Laufkreis-Durchmesser von 11 mm (richtig: 10,5 mm) vorgesehen, um handelsübliche Radsätze auch bei diesem Fahrzeug verwenden zu können). Für die Kupplung der Motor-Schneckenwellen wird wiederum der bewährte Ventilschlauch bzw. eine Drahtspirale eingebaut. Die Schneckenwellen werden in einem U-förmig abgekanteten Blech gelagert, das auf dem Wagenkasten-Bodenblech durch Schrauben befestigt wird. Um beim Zusammenbau der Schneckengetriebe das erforderliche Spiel zwischen Schneckenrad und Schnecke einstellen zu können, sind Unterlegbleche vorgesehen, deren Stärke beim Zusammenbau bestimmt wird.

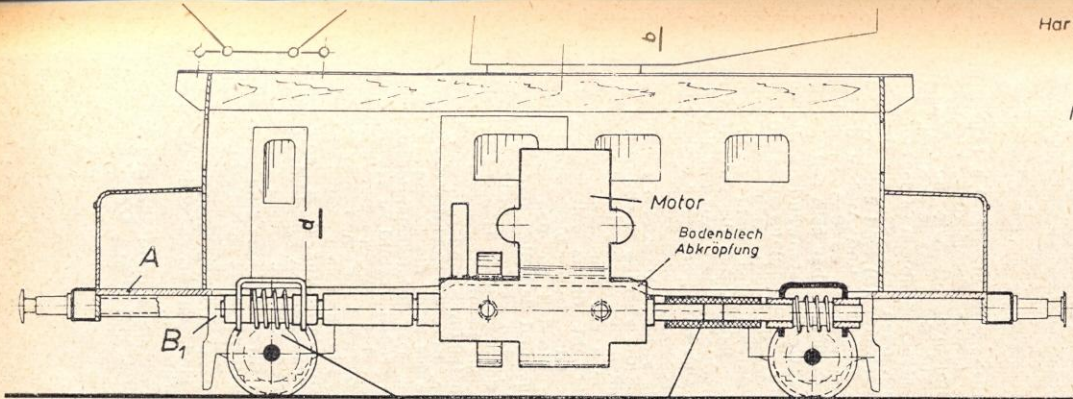
Beim Einbau des Motors ist darauf zu achten, daß dieser stramm im Untergestell sitzt. Zwischen Motor und Hauptlängsträger sind daher Belegebleche anzubringen, deren Stärke sich ebenfalls bei der Montage ergibt. Die Befestigung des Motors erfolgt durch

# Leichter Turmwagen A1

Zeichnungen für  
Baugröße H0  
im Maßstab 1:1  
von  
Obering. Felgiebel

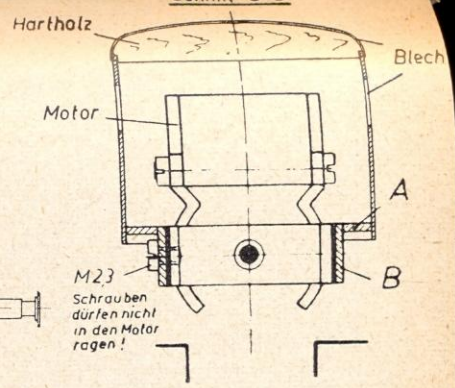
über SO (4800) 53,5



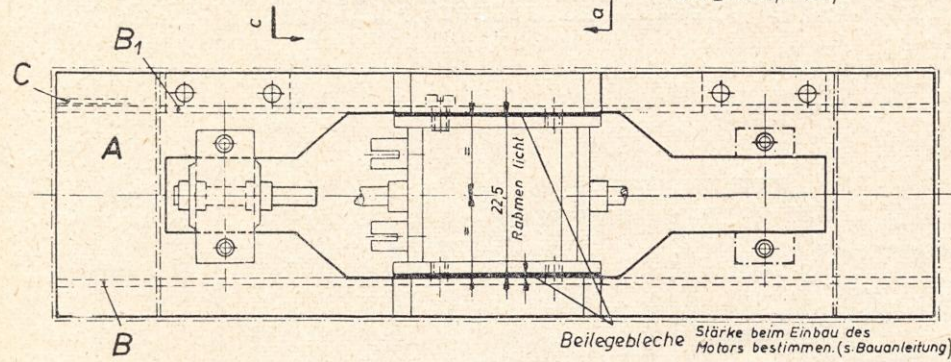
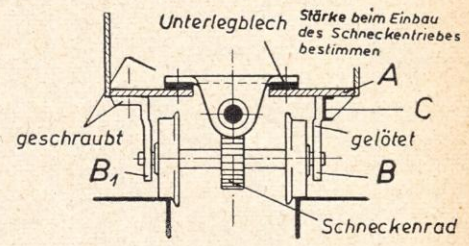


Schneckentrieb

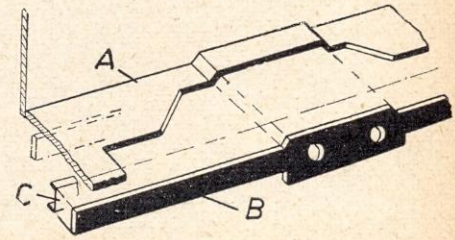
Kupplung (Gummischlauch bzw Drahtspirale)



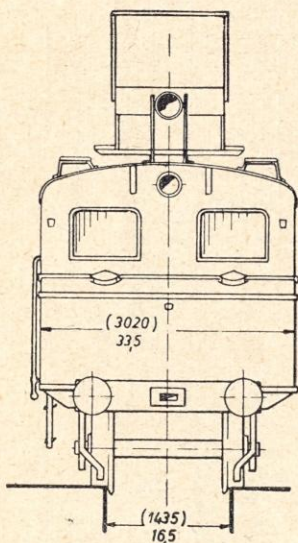
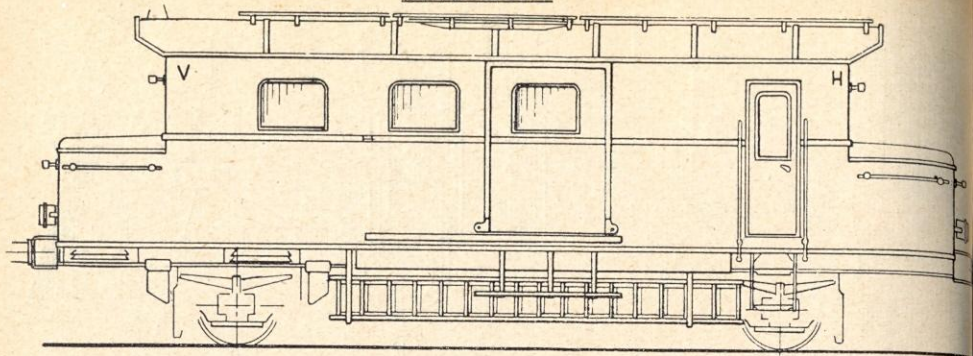
Schnitt c-a



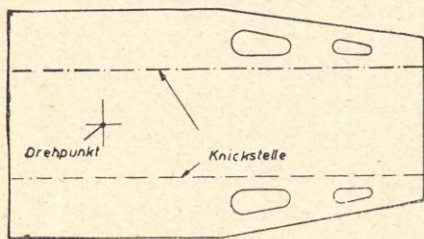
Beilegebleche Stärke beim Einbau des Motors bestimmen. (s. Bauanleitung)



Schiebetürseite



Stirnwandansicht  
(Drehbühnenseite)



vier seitliche Schrauben M 2,3. (Auf Schraubenlänge achten, damit diese nicht in den Motor hineinragen!) Wie aus den Zeichnungen auf Seite 153 ersichtlich, ist das Wagenkasten-Bodenblech an der Motorbefestigung nach oben gekröpft. Die Untergestell-Hauptlängsträger (B) sind entsprechend ausgebildet. Der Ein- und Ausbau des Motors erfolgt nach oben, so daß zumindest das Wagendach abnehmbar sein soll.

Für die Wagenkastenwände sowie für die Vorbauten (Akkumulatorenkästen) genügt 0,5 mm Messingblech. Nähere Anleitungen hierfür dürften sich wohl erübrigen. Beachten Sie jedoch, daß die linke und rechte Seite verschieden sind. Auf der linken Seite befindet sich eine Schiebetür (Zeichnung auf Seite 154).

Um die richtige Dachform zu erhalten, — besonders die richtige Wölbung des an den Stirnwänden überstehenden Sonnenschutzes — feilt man ein Hartholzbrettchen zurecht und überzieht dieses mit einem dünnen Messing- oder Kupferblech, und zwar so, daß das Holzteil in den Fahrzeugkasten hineinragt und lediglich der Sonnenschutz übersteht. Der Stromabnehmer (von der Firma Sommerfeldt, Göppingen, Kleberstraße 3), die Laufbretter sowie die schwenkbare Arbeitsbühne sind nunmehr leicht anzubringen. Eine Abwicklung der Bühne für Baugröße H0 zeigt die Zeichnung auf Seite 154 unten. Das Schutzgelenk umklappbar wie beim großen Vorbild zu gestalten, dürfte zumindest bei einem H0-Modell zuviel Schwierigkeiten bereiten. Leider standen uns für die Bühne selbst keine Detailzeichnungen zur Verfügung, doch kann diese anhand des ganzseitigen Rückbildes sehr schön nachgestaltet werden.

Für die Stromabnahme sind beim 3-Schienen-Zweileiter-System Mittelschleifer anzubringen, während beim 2-Schienen-Zweileiter-System isolierte Radsätze Grundbedingung sind, an denen ebenfalls isolierte Federn schleifen.

Die Zeichnungen sind für den Modellbau überarbeitet von Herrn Obering. Felgiebel.



**Leichter Turmwagen A 1** (zu unserer heutigen Bauanleitung auf den Seiten 151-154)