

Abb. 1. Nach diesem Bild können Sie die Details der Frontseiten recht gut nachbilden. Die noch aus dem letzten Krieg stammenden Verdunkelungskappen dürfen — zur Zeit wenigstens noch — fehl am Platze! sein. (Und sollte es dennoch wieder einmal . . . dann waren eben andere „Leuchten“ fehl am Platze!)  
Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt

Schluß unseres  
Bauplans  
aus Heft 5/IV

# 1' C 1'-Lok E 32

von H. Thierbach, München-Großhaldern

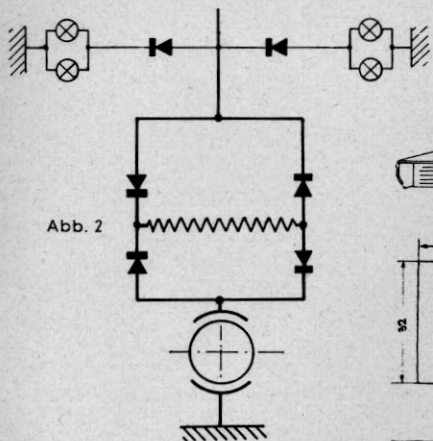
Haben Sie in den vergangenen drei Wochen fleißig gebastelt, und ist Ihnen das Fahrgestell der E 32 gut gelungen? Gut! Dann kann die Geschichte ja weitergehen, und Sie können Ihrem Modell nun die endgültige Gestalt geben. Zuerst möchte ich noch etwas über die Fernschaltung dieser Lok sagen, da jetzt gerade noch Gelegenheit ist, die eventuell benötigten Ventilzellen einzubauen. Sollten Sie das Fahrgestell mit einem Permanentmagnet-Motor ausgerüstet haben, so ist der Fall für Sie eigentlich schon erledigt, denn bekanntlich genügt dann zur Umsteuerung das Umpolen des Fahrstroms am Schaltpult. Wenn Sie aber daran interessiert sind, daß die Frontlichter mit der Umpolung — der Fahrtrichtung entsprechend — wechseln, dann benötigen Sie zwei Ventilzellen (z. B. zwei SAF-Einzelzellen E 20/8—0,125 P 25×25 mm). Wie diese an die Lämpchen und an den Oberleitungsbügel anzuschließen sind, zeigt Ihnen der obere Teil von Abb. 2. Dieses Schalt-schema gibt Ihnen gleichzeitig an, was Sie unternehmen müssen, wenn Sie einen Hauptstrommotor mit einfacher Feldwicklung in das Fahrgestell montieren: Einschaltung von 4 Selenzellen in den Motorstromkreis (für 0-Motoren: SAF-Type E 20/8-0,5 P 42×42, für H0-Motoren: SAF-Type E 20/8-0,125 P 25×25). Besitzt Ihr Motor eine doppelte Feldwicklung (Fe'spule mit Mit-

telanzapfung), so benötigen Sie — wie aus Abb. 3 zu ersehen ist — nur zwei der genannten Zellentypen und keine zusätzlichen Ventilzellen zur Umschaltung der Frontlichter. Wer grundsätzlich seine Loks nur mit Wechselstrom betreiben will, muß eine der bekannten Schaltautomaten (z. B. Märklin Perfekt 800) einbauen. So, und nun gehen wir endlich an

## die Anfertigung des Gehäuses.

Die Stirn- und Seitenwände (Abb. 5 und 6) sowie das Dach sind aus 0,5 mm starkem Messing- oder Weißblech auszusägen und zusammenzulöten. Es ist zu empfehlen, die Stabilität des Gehäuses durch Einfügen zweier Quer-Zwischenwände zu erhöhen. Wer die Türen vorher nicht aussägen und dann mit kleinen Scharnieren wieder einfügen will, kann dieselben durch Auflöten eines entsprechend gebogenen Drahträhmchens imitieren (Drahtstärke 0,3—0,4 mm). Vergessen Sie nicht, die Türen an den Stirnwänden wenigstens anzudeuten, die ich in meiner vereinfachten Übersichtsskizze im vorigen Heft nicht einzeichnete. Das endgültige „Gesicht“ zeigen Abb. 1, 7 und 8. Die Lüfterklappen für die Seitenwände liefert die Firma Hans Thorey, Göppingen, Quäkerstraße 4. In die Stirnwände sind die Lampen einzulöten, die aus 8-mm-Messingrohr für die unteren und aus 4 mm starkem Rohrmaterial für die oberen Lampen gedreht werden (Abb. 10).

Zur Oberleitung



Zur Oberleitung

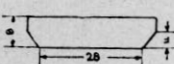
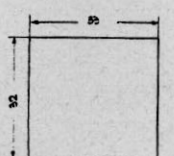
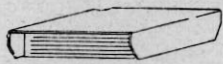
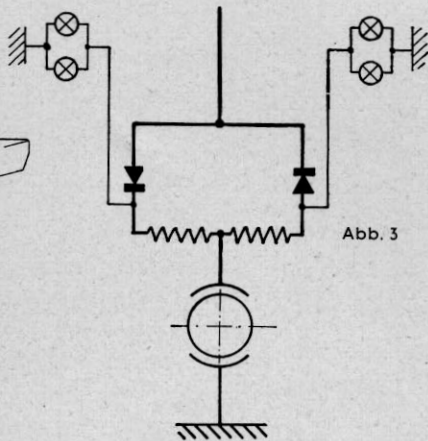


Abb. 4

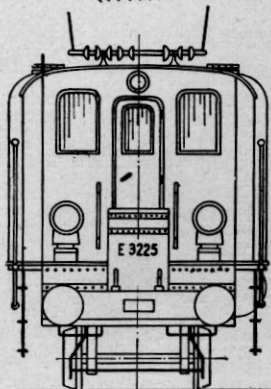


Abb. 7

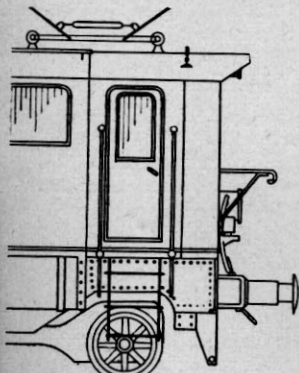
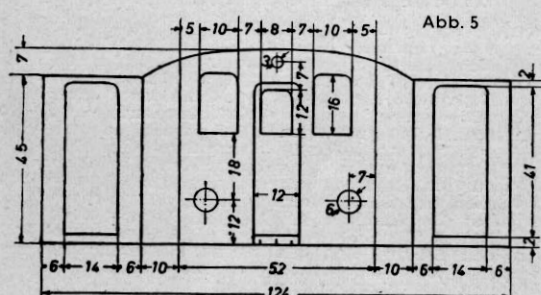
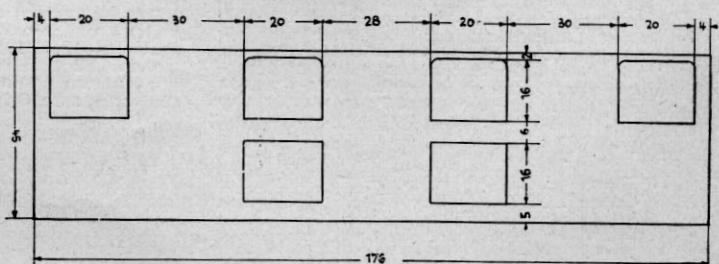


Abb. 8 (Vordere Lampe weggelassen)

Seitenteile

Abb. 6



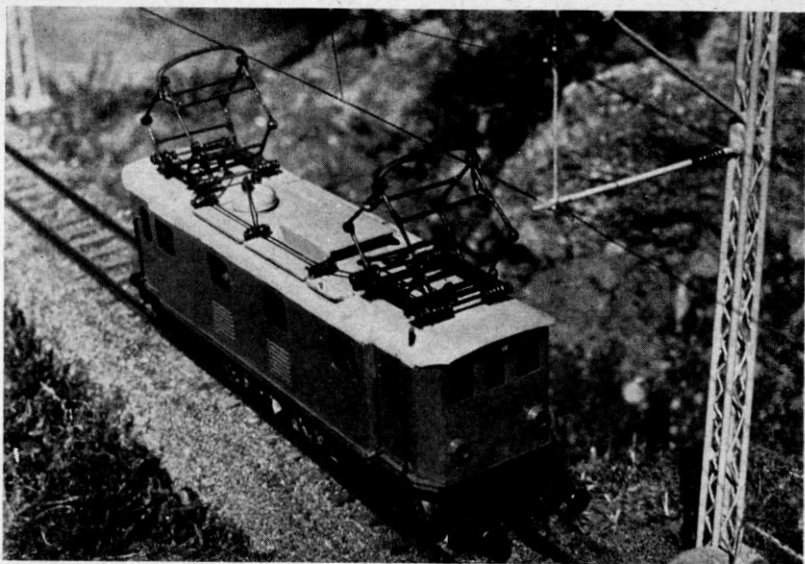


Abb. 9. Sie brauchen ihr nicht aufs Dach zu steigen. Die wesentlichsten Dachaufbauten sind auf dem 0-Modell des Herrn Thierbach deutlich erkennbar. (Gehäuse noch nicht vollendet.)

Wer an und für sich mit der Metallbauweise „auf Kriegsfuß“ steht und sich schon beim Bau des Fahrgestells die Finger am Lötkolben genügend verbrannt, kann selbstverständlich das Lokgehäuse auch aus Sperrholz anfertigen. Das Dach, dessen seitliche Abrundungen besonders dem H0-Bastler einige Schwierigkeiten bereiten dürften, läßt sich sehr gut aus einem Brettchen herstellen, welches durch entsprechenden Befehlen die gewünschte Form erhält. Die beiden überstehenden Dach-Enden an den Stirnwänden erhält man dadurch, daß man das ganze Dachholz mit einem dünnen Blechstreifen überklebt.

Nun noch ein Wort zu den Dachaufbauten (Abb. 9). Der Entlüftungsschacht (Abb. 4) wird aus 0,5 mm starkem Messingblech ausgesägt und nach dem Zusammenbiegen auf das Dach gelötet. Die Isolatoren dreht man sich aus 6-mm-Rundmessing (Abb. 10). Die Laufstege aus 1-mm-Messingblech mit eingeheilten Längsrillen, der Ölschalter und die Pfeifen nach Abb. 10 vervollständigen das Dach. Die Selbstanfertigung der Stromabnehmer ist kaum zu empfehlen, da diese in preiswerter und modellmäßiger Ausführung

erhältlich sind (Fa. Sommerfeldt, Göppingen, Kleberstraße 3).

Die Befestigung des Gehäuses am Fahrgestell kann mit kleinen Blechwinkeln erfolgen, die man an die Seitenwände anlötet und — von unten her — mit der Bodenplatte verschraubt. Die für die Beleuchtung der Lok benötigten Glühlämpchen liefert — in allen Größen — die Firma E. Redlin, Berlin N 65, Müllerstraße 12b.

Schließlich möchte ich noch auf einige Kleinigkeiten hinweisen, die man auf keinen Fall vergessen sollte, damit der Eindruck des fertigen Modells möglichst vorbildgetreu ist: Die Griffstangen und Leitern dürfen nicht stärker sein als 0,6 mm in Baugröße  $\phi$  und 0,3 mm bei H0. Die Bremsluftschläuche und Stromkabel an den Pufferbohlen imitiere man — ebenso wie die Sandstreuohre an den Sandkästen — durch kleine Drahtstücke entsprechenden Durchmessers.

Das „Bemalen“ der Lok ist besser zu vermeiden und ein Farb-Spritzverfahren — wie schon in der Miba erörtert wurde — vorzuziehen. Für die Beschriftungen eignen sich am besten fotografische Verkleinerungen, die man zum Schluß aufklebt.

