

faserplatte auch einen ziemlich guten Schutz gegen die Verstaubung der Anlage.

Ich kann mir denken, daß mancher andere Modellbahner durch meine heutigen Zeilen eine kleine Anregung erhält, um vielleicht auf ähnliche Weise glücklicher

Besitzer einer stationären Miniaturbahnanlage zu werden — vorausgesetzt, daß er ebenfalls glücklicher Besitzer einer so verständnisvollen Gefährtin ist wie ich, also nicht Gefahr läuft, mit einer anderen Liebhaberei gefährliche Seitensprünge machen zu müssen. F. Schichl, München

A. Blänsdorf, Mannheim

Die E 45 als Modell für 12 mm-Spur

Erinnern Sie sich noch meines TTTw (TT-Spur-Triebwagens) aus Heft 8 IV? Ich erzählte Ihnen damals von meiner „Löt-plastmethode“ und anderen Scherzen, nicht zuletzt auch vom Antrieb des einen Drehgestells durch eine Ventilschlauchkupplung. Letztere hat sich nun — wie ich offen gestehen muß — im Betrieb doch nicht so gut bewährt, wie ich dachte: die Kupplung ist zu steif und hemmt die Beweglichkeit des angetriebenen Drehgestells. Nach etlichen Versuchen kam ich auf eine neuartige Anordnung, die sich für ähnliche Triebfahr-

zeuge (auch in Baugröße H0) sehr gut eignen dürfte:

Wie aus Abb. 1 ersichtlich, sind die Lager der mit der Motorachse gekuppelten Antriebswelle unter dem Wagenboden befestigt. Über Schnurlaufrollen und eine Drahtspirale wird nun die im Drehgestell gelagerte Schneckenwelle angetrieben, die beide Treibachsen in Bewegung setzt. Bei den seitlichen Schwenkungen des Drehgestells ist die notwendige Dehnung der Spirale so gering, daß keinerlei Bewegungsbehinderung auftritt. Durch die Verwendung der Spiralfeder-Kupplung erhielt ich zudem ein größeres Untersetzungsverhältnis, was ich für einen besonderen Vorteil halte.

Nun noch einen illustrierten Kurzbericht über meine E 45 (Abb. 2), die ich inzwischen als zweites Triebfahrzeug und erste Lok meiner TT-Bahn fertigstellte: Das Gehäuse

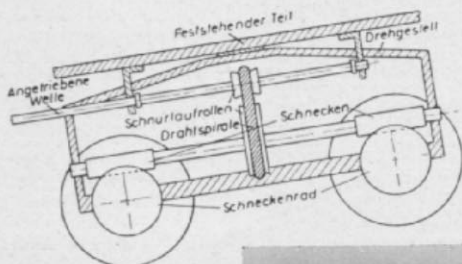


Abb. 1. Schnitt durch das angetriebene Drehgestell, m. dem Herr Blänsdorf jetzt seinen Triebwagen aus Heft 8/III aus-rüstete.

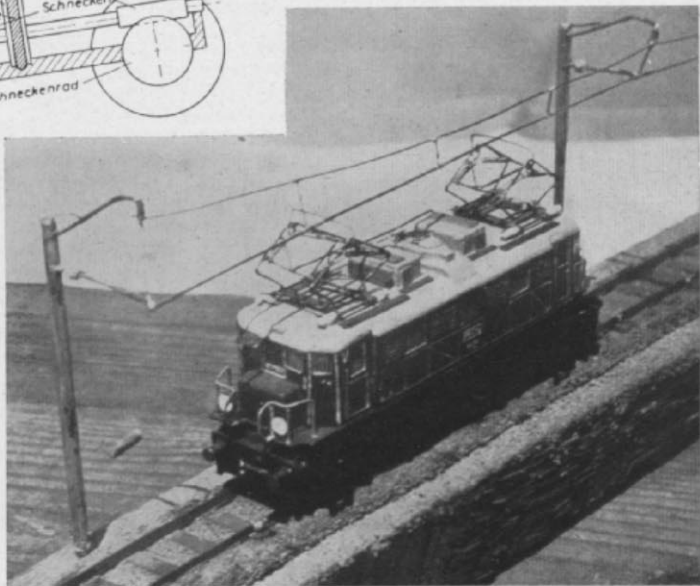


Abb. 2. Ein Beweis dafür, daß man auch im Maßstab 1:120 ganz ansehnliche Modelle bauen kann: eine E 45 für TT-Spur. Die Dachaufbauten dürften wohl besonders gut gelungen sein



Bahnhof „Haraldsheim“ (Im Stil unseres Miba-Empfangsgebäudes „Holzingen“) auf der Märklin-Anlage des Herrn H. Behr, Frankfurt/Main. Wir glauben es gern, daß sich auf dieser Nebenbahnstrecke allerlei Betrieb durchführen läßt.

Fortsetzung von Seite 445

des Modells besteht aus Konservendüchsenblech*), Rahmen und Drehgestelle aus 0,5-mm-Messingblech. Der Antrieb (1 Drehgestell) erfolgt durch einen Rokal-Motor. Die starren Stromabnehmer bestehen aus Stahldraht und sind mit einer federnden Wippe ausgerüstet, die für eine sichere Stromabnahme genügt. Die Isolatoren für die Stromabnehmer fertigte ich aus Isolierschlauchstückchen, die mit Blechstreifen

*) (Eine heikle Angelegenheit! Siehe „Der verhexte Triebwagen“ in Heft 13/III! Bei Perma-Motoren besser dünnes Messingblech! Die Red.)

(am Dach angelötet) befestigt sind. Die Achslagerblenden wurden aus Zinn gegossen und die Laternen aus Blechplättchen von 3 mm \varnothing (mit einem aufgetragenen Zinntropfen als „Scheibe“) angefertigt. Die seitlichen Jalousien am Gehäuse sind aufgemalt; die Beschriftung erfolgte mit Ziehfeder und weißer Tusche. Das Fahrgestell ist dunkelgrau bis schwarz gestrichen, das Gehäuse dunkelgrün und das Dach hellgrau.

Wenn auch die Arbeit im Maßstab 1:170 etwas knifflig ist, so macht sie doch Spaß, vor allem dann, wenn das Modell nach Fertigstellung seine wohlgelungene Probefahrt hinter sich hat und alle Erwartungen erfüllt.



Wie ein Spielzeug wirkt tatsächlich dieser Schnellzug zwischen den wuchtigen, hohen Felsmassen des Gebirges. Die Vermittlung dieses Eindrucks gelang dem MEC Wiesbaden-Frankfurt/Main auf seiner Ausstellungsanlage vortrefflich.