

KORBULY^S

MATADOR

Vorlagen für Matador Nr. 6

Matador Nr. 6 enthält die Vorlagenhefte für
Matador Nr. 2, 3, 4, 5 und 6



Heft 6

Beschreibung der Vorlagen

601. Russische Schaukel (Riesenrad)

- 601/2. Senkrechter Schnitt nach Abb. 601/4, I–II.
- 601/3. Senkrechter Schnitt durch Fundament und Podium **P** nach 601/4, III–IV.
- 601/4. Horizontalschnitt durch das Vorgelege mit Draufsicht auf das Podium **P**.
- 601/5. Unteransicht; Fundament und Podium **P**.
- 601/6. Die Anbringung der Speichen **S**. Die Speichen, an welchen die Gondeln befestigt sind, stecken auf der Achse **O** in den Sechslachnaben **N**. Die zwischen den Gondeln angebrachten sechs Paar Speichen sind auf den Naben nur aufgestützt. Seitlich der Naben befinden sich Zweiräder, damit diese lose aufsitzenden Radspeichen von den Naben nicht abgleiten.

602. Lokomotive mit Kohlentender

- 602/2. Senkrechter Längsschnitt durch das Modell.
- 602/3. Schnitt **a–b** durch die Zylinder (3er-Klötze).
- 602/4. Schnitt **c–d** durch die Triebachse. Die beiden Treibkurbeln sind um eine Vierteldrehung (90°) gegeneinander versetzt.
- 602/5. Schnitt **e–f** durch den Führerstand.
- 602/6. Schnitt **g–h** durch die rückwärtige Achse des Kohlentenders.
- 602/7. Waagrechter Längsschnitt durch das Getriebe der Lokomotive.
- 602/8. Waagrechter Schnitt durch die Achsen des Kohlentenders.

603. Liegende Einzylinder-Dampfmaschine

An diesem Modell ist der Arbeitsvorgang der Schiebsteuerung und des Dampfkolbens ersichtlich (Schieber **S**, Kolben **K**). Selbst die Umsteuerung der Dampfmaschine nach der entgegengesetzten

Gangrichtung durch ein Kulissensteuer ist dargestellt.

a und **b** = Dampfeinlaß- bzw. Ausströmungskanäle.

Kr = Kreuzkopf

KF = Kreuzkopfführung

P = Schubstange, Pleuelstange

SR = Schwungrad

SK = Schieberkasten

Z = Zylinder

K = Kolben

KW = Kurbelwelle

S = Schieber

C = Kulissensteuerung

U = Umschalthebel

603/2. Rückansicht des Modelles mit der Steuerung.

603/3. Schnitt durch die Kurbel.

603/4. Links wird der Dampf eingelassen, wodurch der Kolben auf die andere Seite gedrückt wird; der auf der anderen Seite vorhandene Dampf kann inzwischen entweichen.

603/5. Der Kolben ist rechts angelangt. Nunmehr wird durch das Schiebsteuer bei dieser Seite der Dampf eingelassen; der auf der anderen Seite vorher eingeströmte Dampf kann durch das inzwischen geöffnete Ventil ausströmen. Der Kolben geht den Weg wieder zurück.

604.–609. Lastzug

604. Offener Güterwagen

604/2. Längsschnitt durch den Güterwagen.

604/3. Senkrechter Schnitt durch die Radachse.

605. Offener Güterwagen

605/2. Ansicht des Wagenbodens.

605/3. Senkrechter Schnitt durch die Achsen.

606. Offener Güterwagen

606/3. Senkrechter Schnitt durch die Radachse.

607. Lokomotive mit Kohlentender

607/2. Schnitt durch die Lokomotive und den Tender.

607/3. Vorderansicht.

607/4. Schnitt durch die Triebkurbel.

607/5. Schnitt durch die Tenderachse.

608. Tankwagen

Mit langen Stäben werden die beiden Fünfferräder, welche die Stirnwände bilden, verbunden, dann wird steifes Papier um diese herumgelegt und mit Fäden festgemacht. Drei Stäbe, die durch den Papierzylinder zur Kuppel (Dreieräder) gehen, verbinden den Papierzylinder mit dem Fahrgestell.

608/2. Senkrechter Schnitt durch die Radachse.

608/3. Ansicht des Wagens von unten.

609. Bahnhofanlage

609/2. Innenansicht des Bahnhofes von rückwärts gesehen.

609/3. Bahnschranken.

610. Werftkran

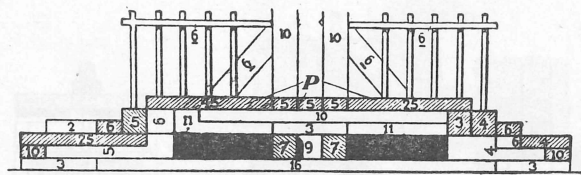
Die Laufkatzen laufen auf den Führungsschienen, von welchen man unter Umständen die Kanten etwas abschaben muß, damit die Rillen der Einserräder darauf passen.

610/2. Senkrechter Schnitt durch den Kran. Mit den Kurbeln **b** werden die Laufkatzen in ebener Richtung bewegt. Die Kurbeln **a** an den Laufkatzen betätigen die Flaschenzüge.

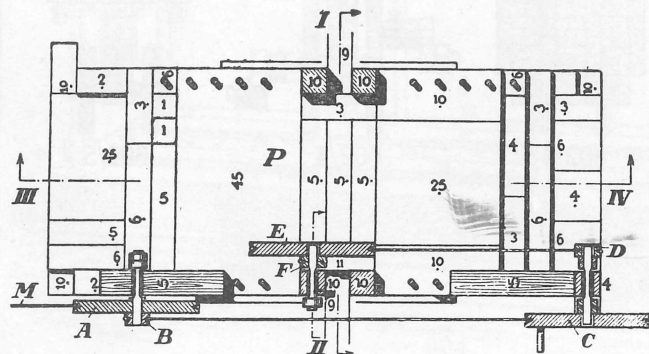
610/3. Schnitt durch die Drehvorrichtung.

610/4. Laufkatze von oben gesehen.

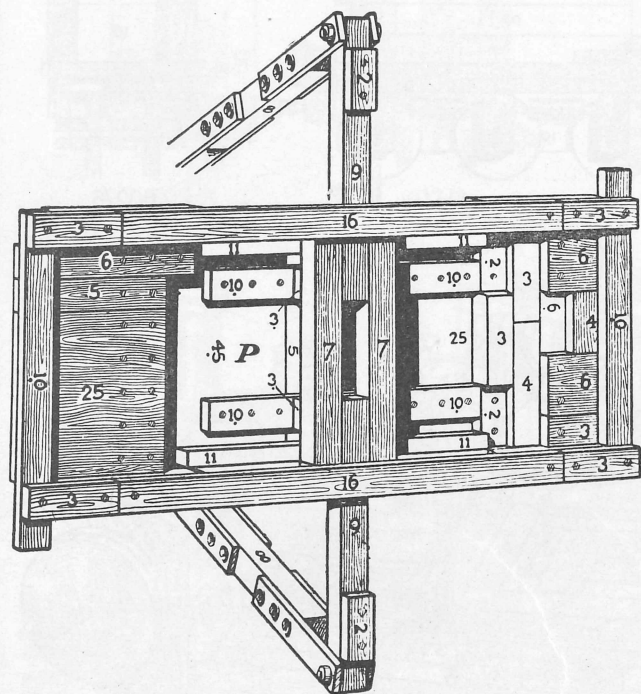
610/5. Fundament des Werftkranes (Draufsicht).



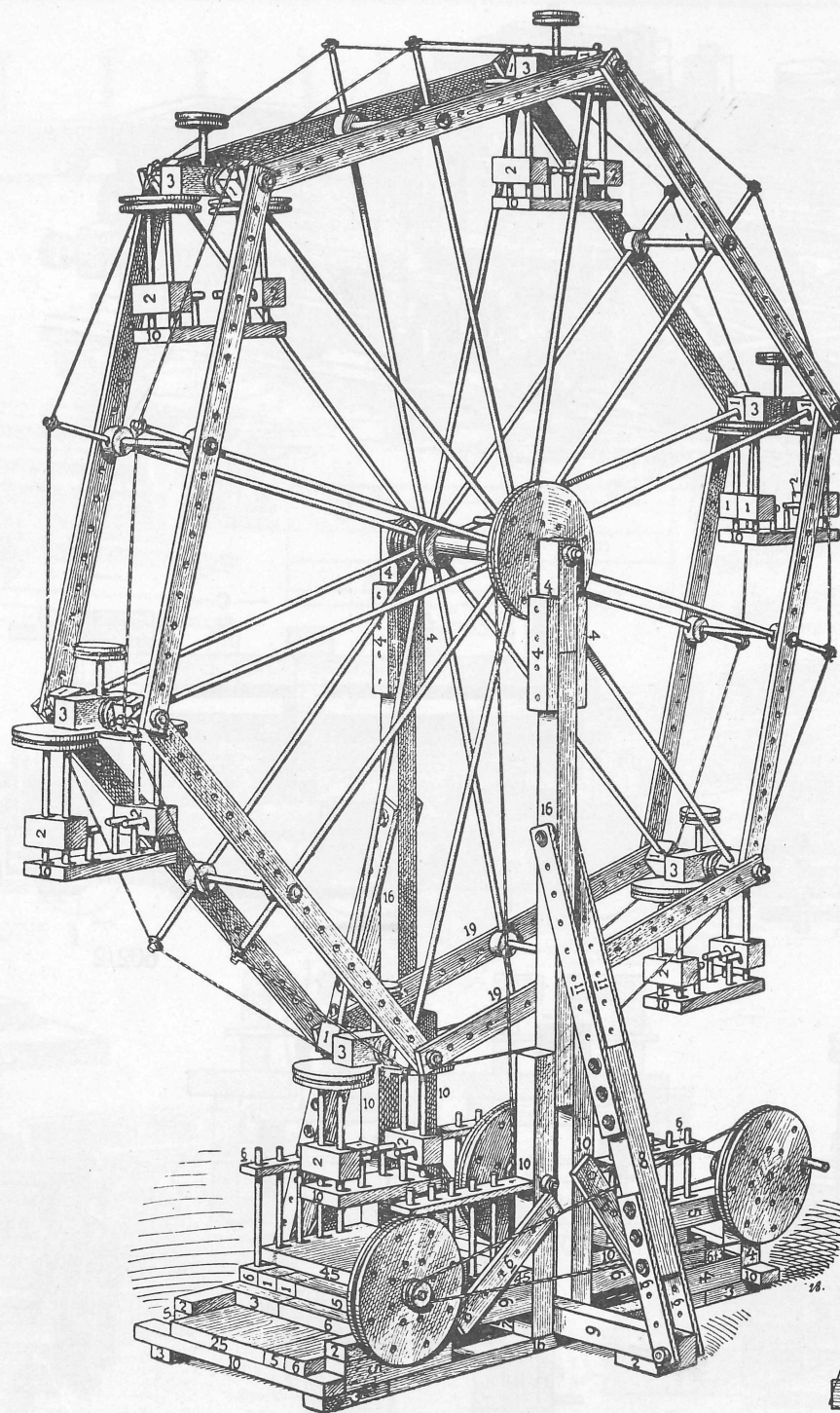
601/3



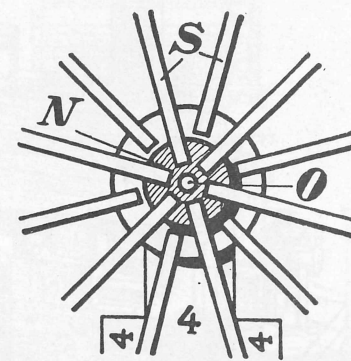
601/4



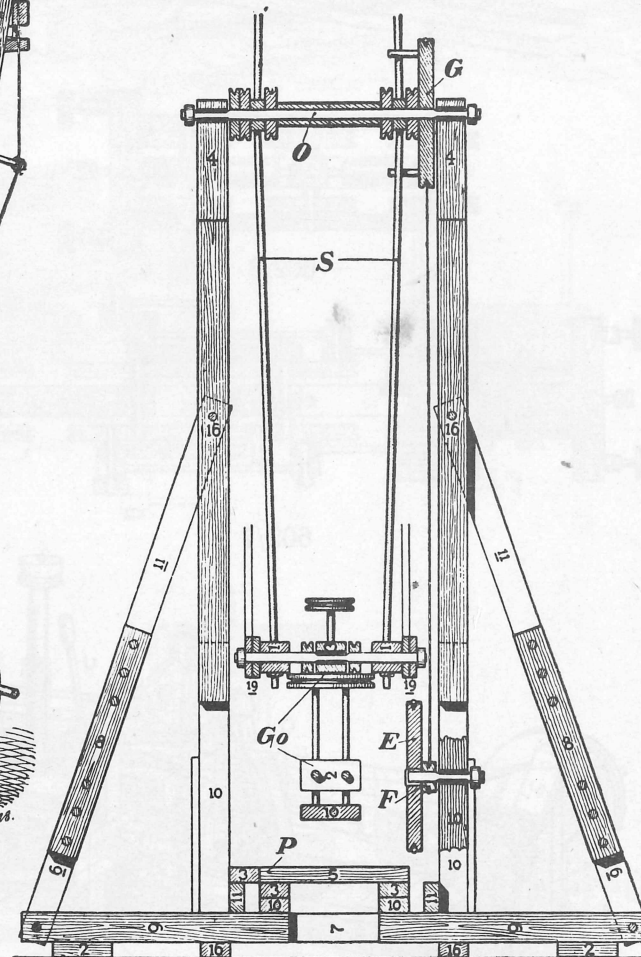
601/5



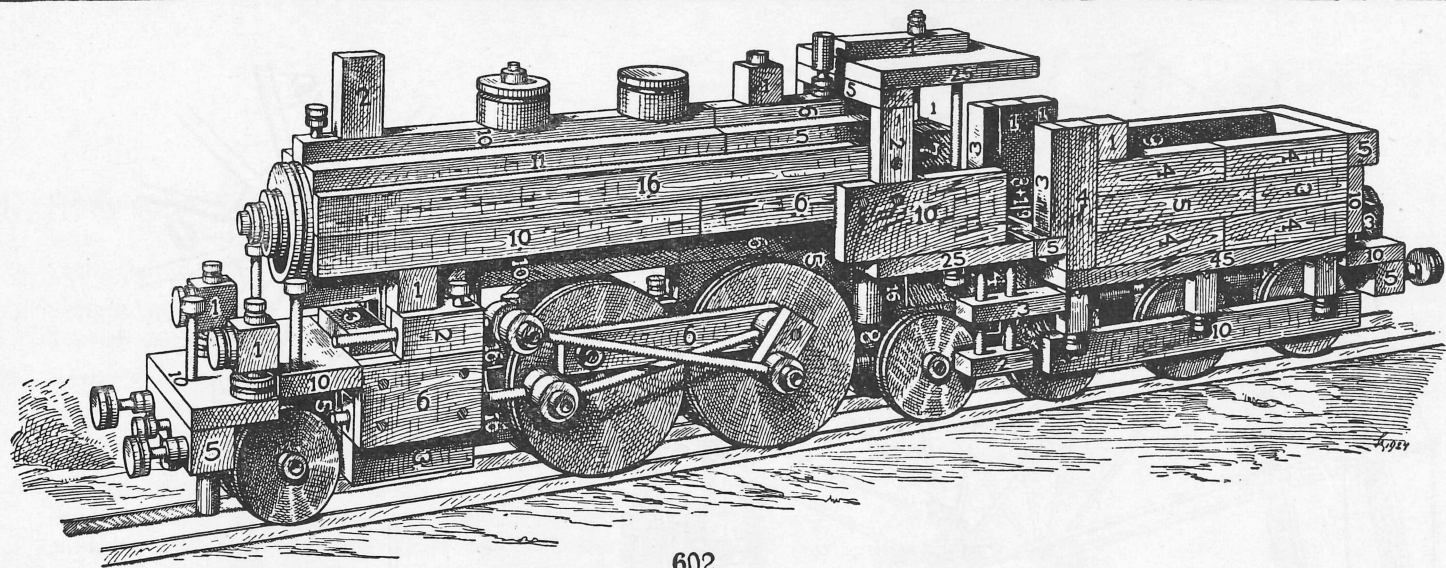
601



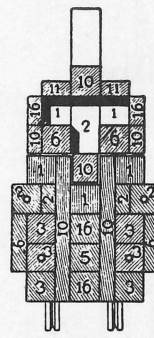
601/6



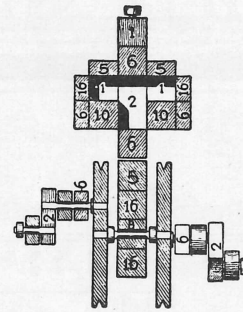
601/2



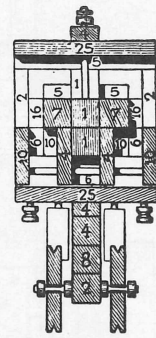
602



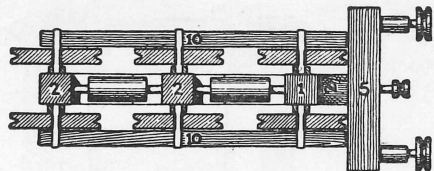
602/3



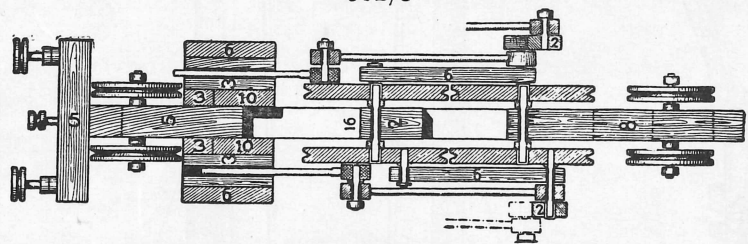
602/4



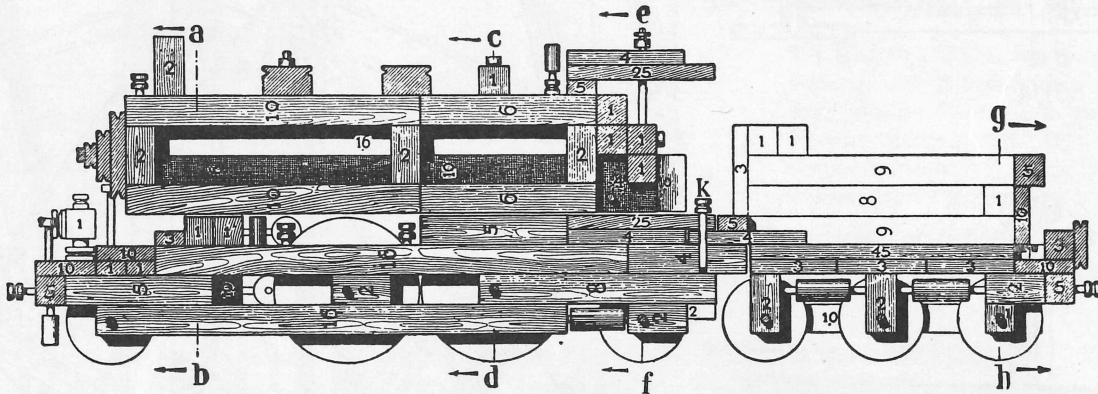
602/5



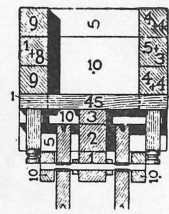
602/8



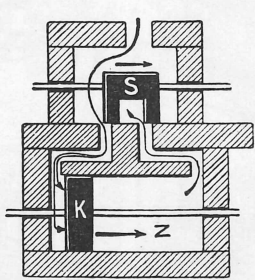
602/7



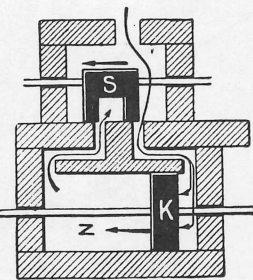
602/2



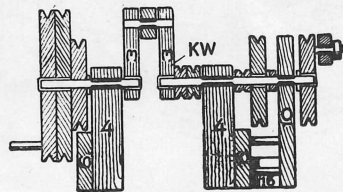
602/6



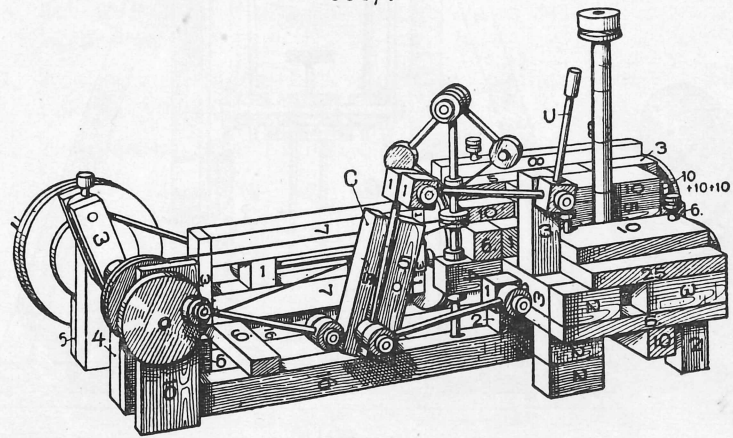
603/4



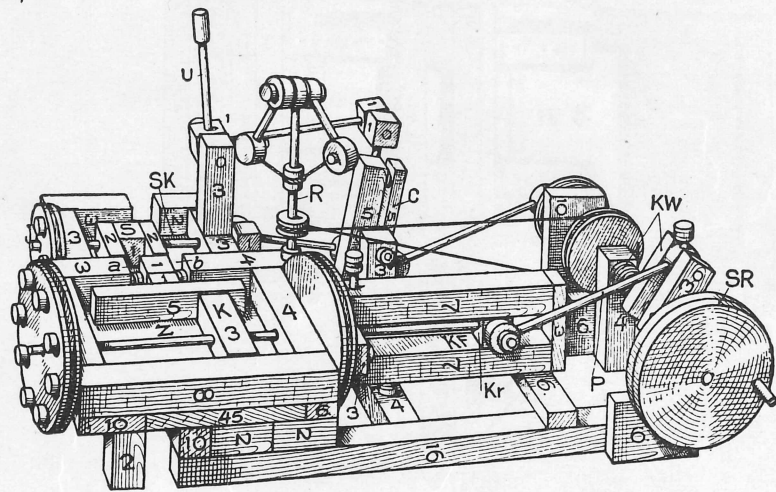
603/5



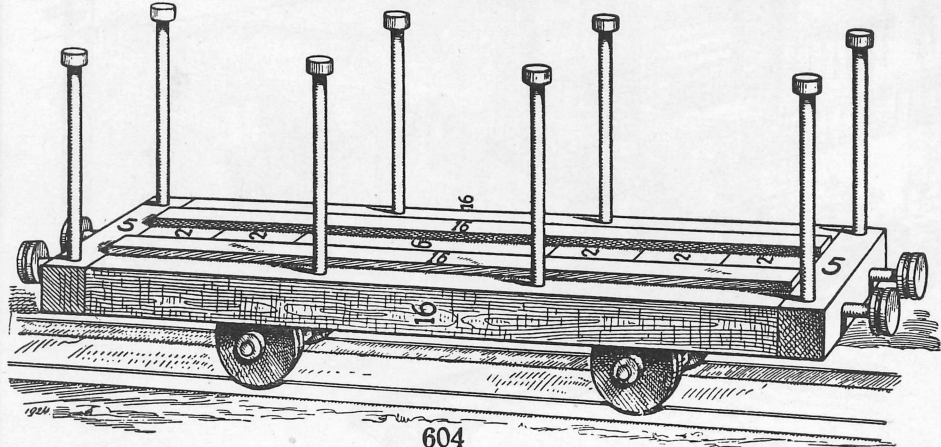
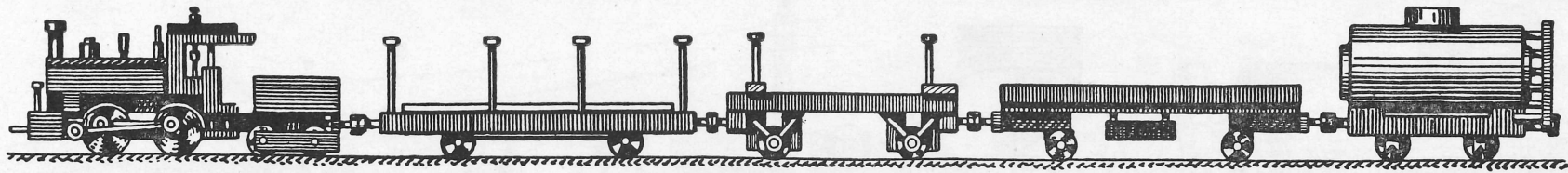
603/3



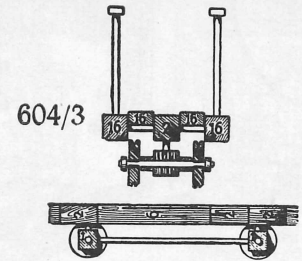
603/2



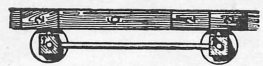
603



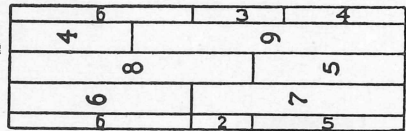
604



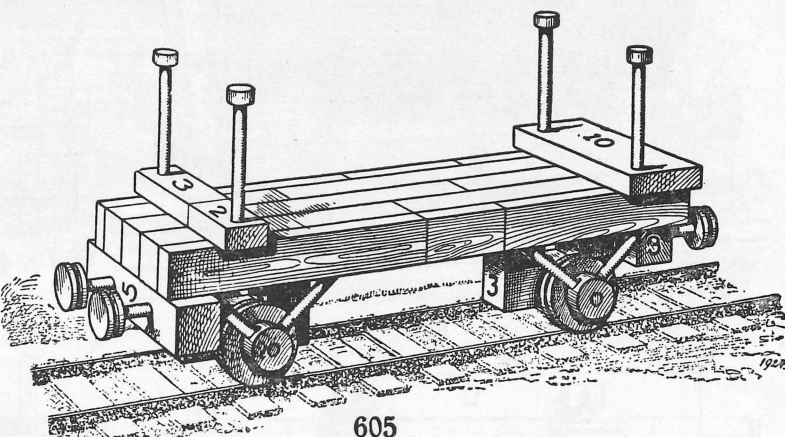
604/3



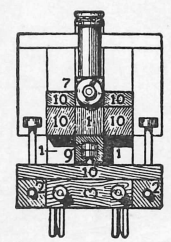
604/2



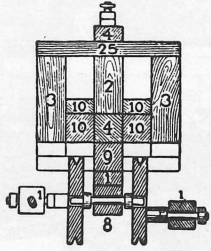
605/2



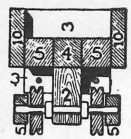
605



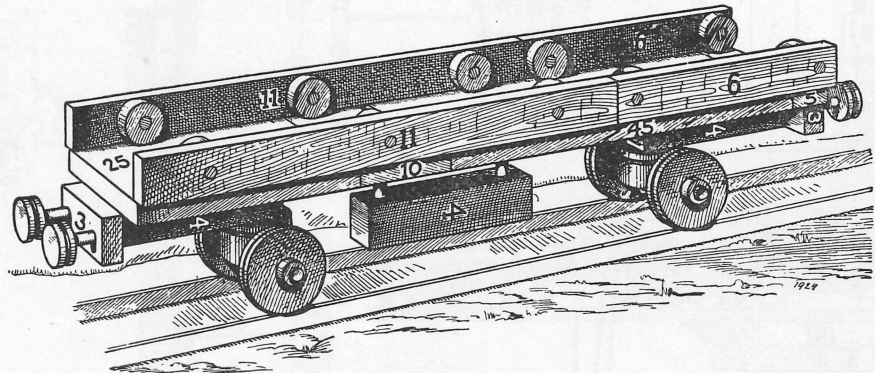
607/3



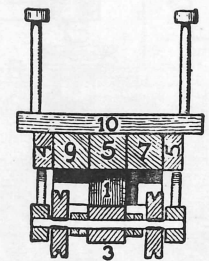
607/4



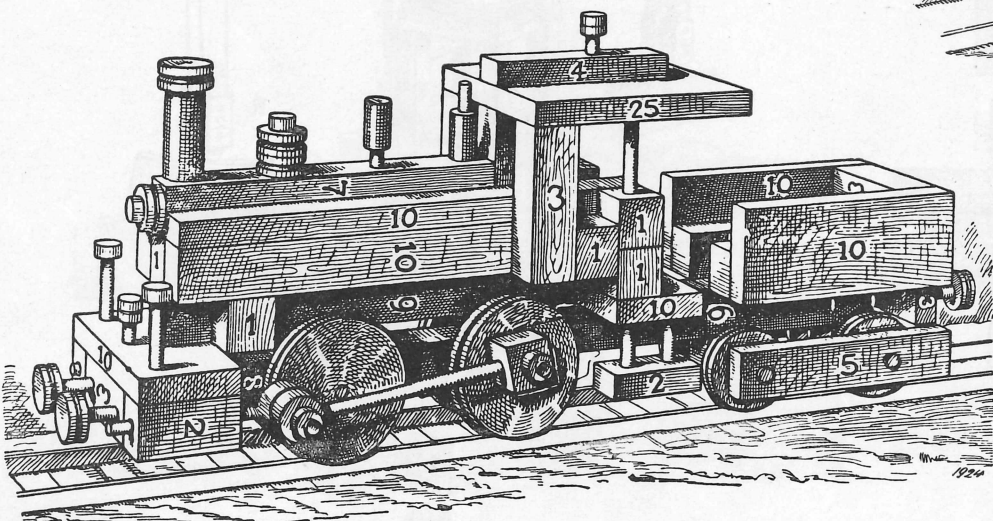
607/5



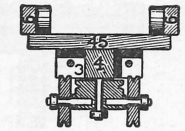
606



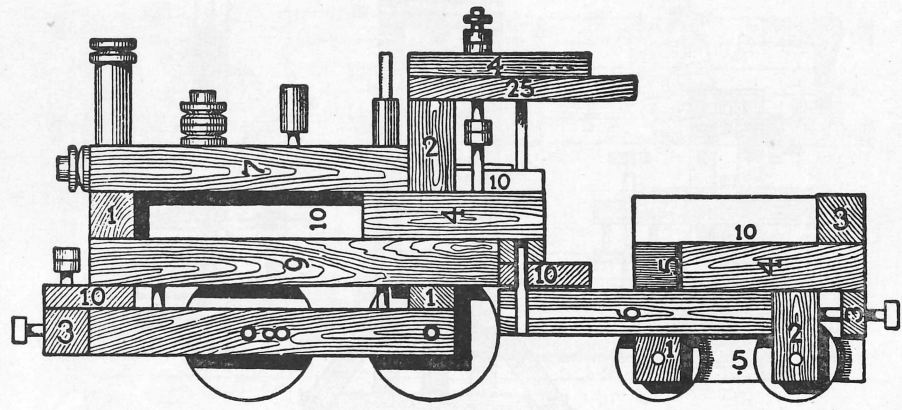
605/3



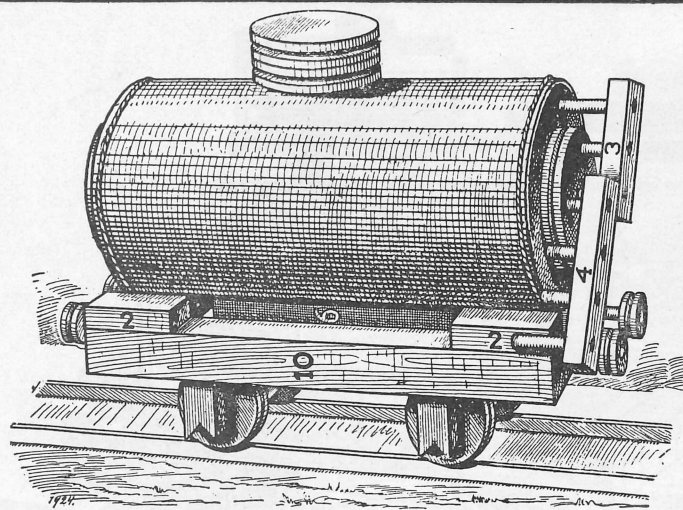
607



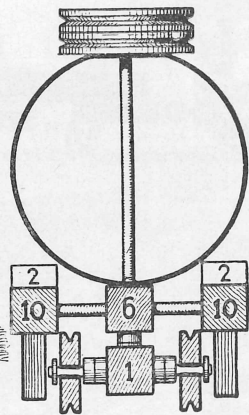
606/3



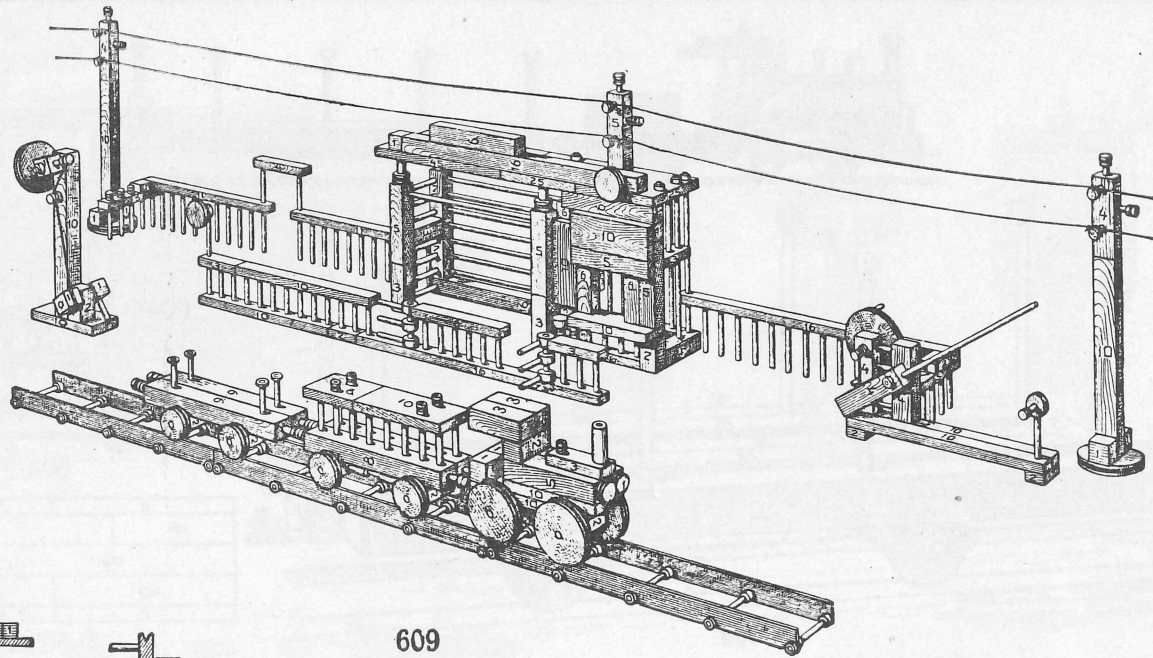
607/2



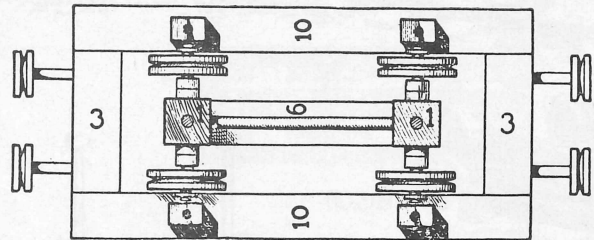
608



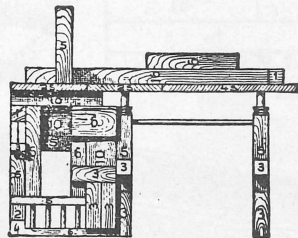
608/2



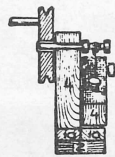
609



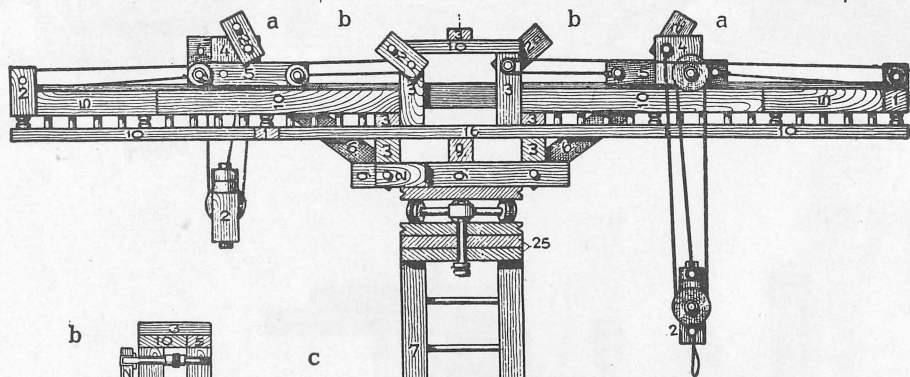
608/3



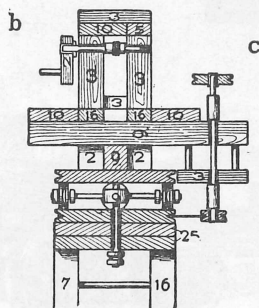
609/2



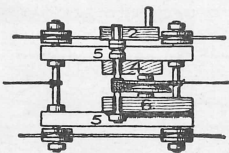
609/3



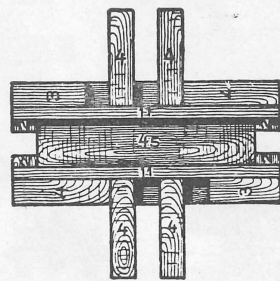
610/2



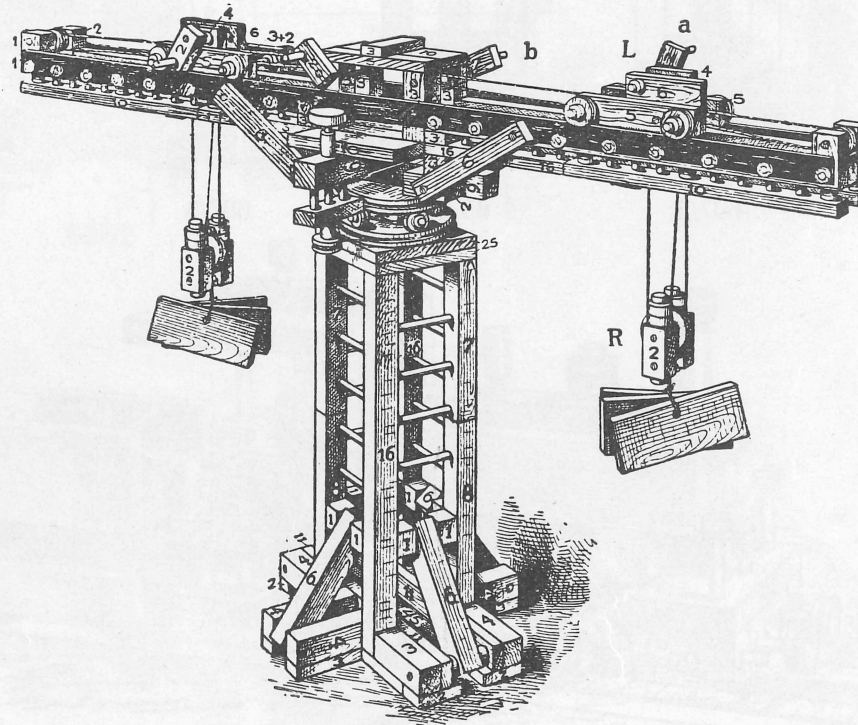
610/3



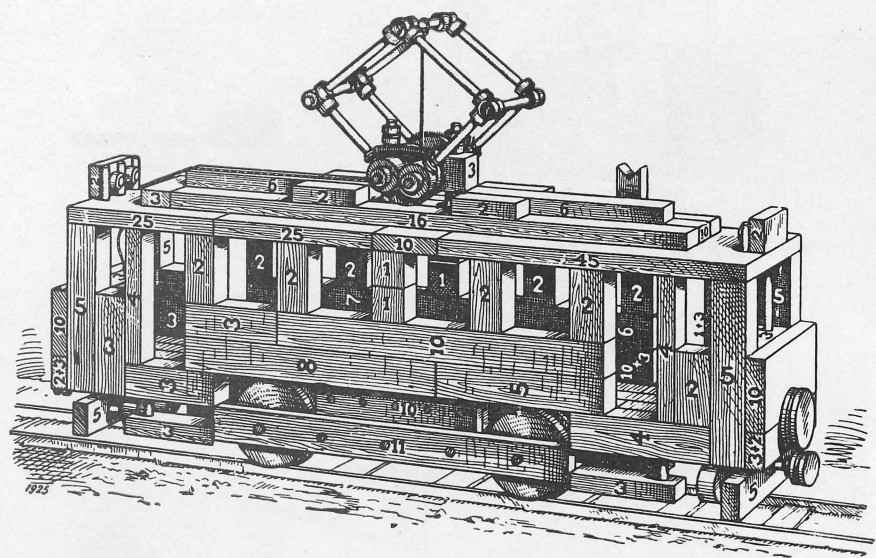
610/4



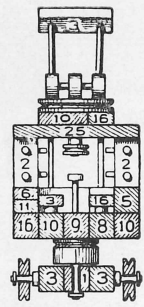
610/5



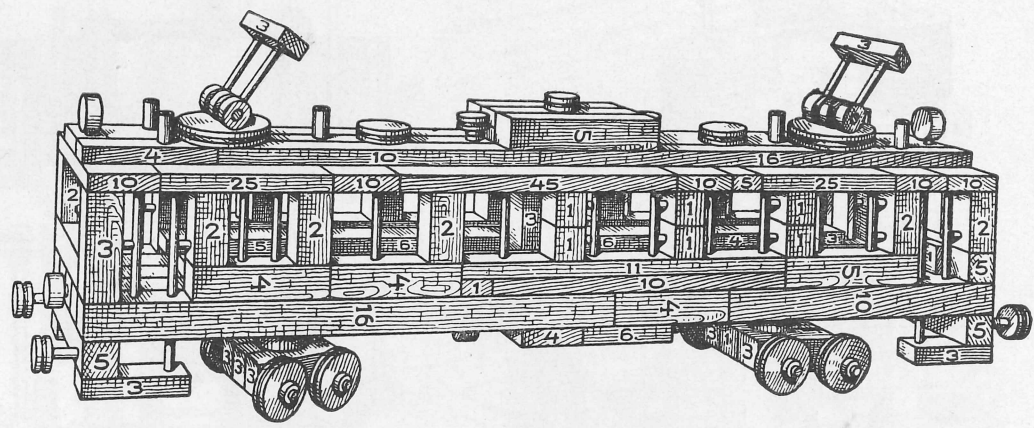
610



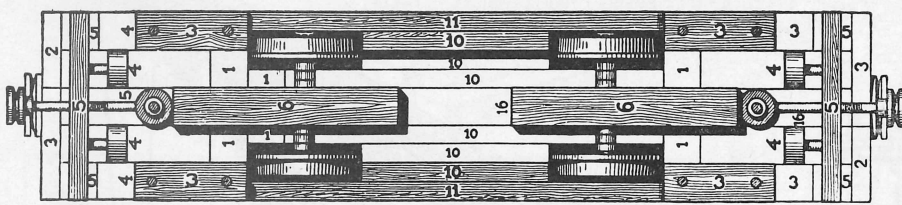
611



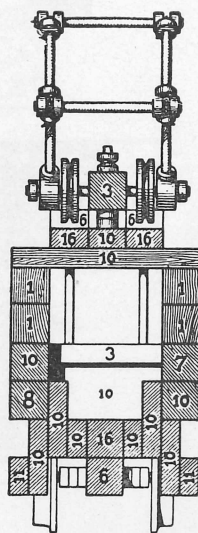
612/5



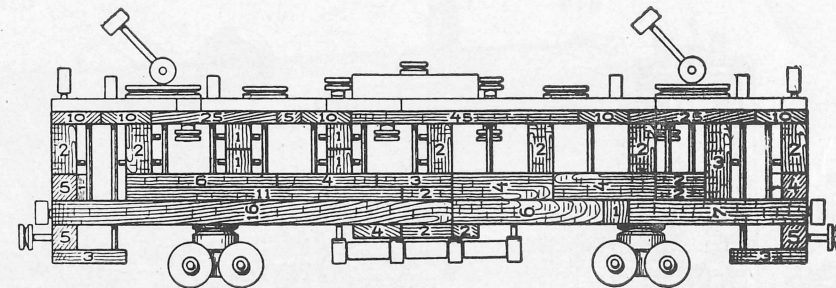
612



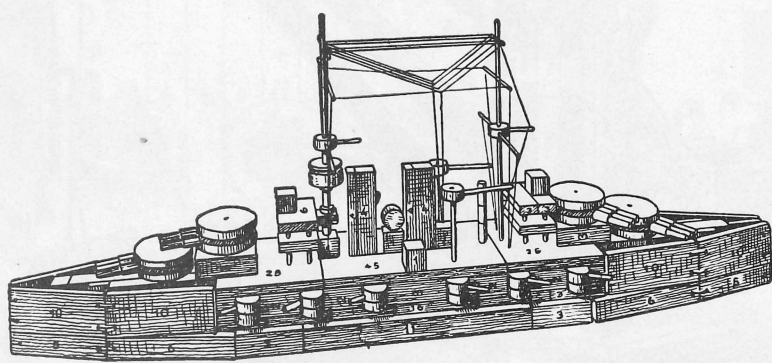
611/2



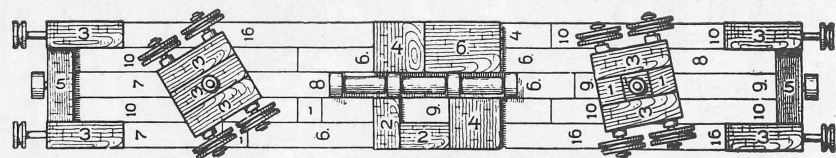
611/3



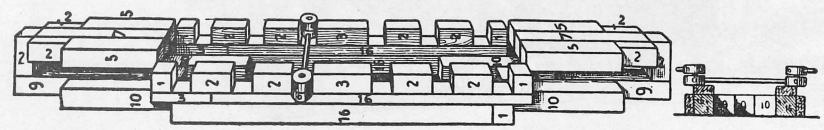
612/2



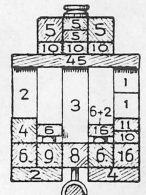
613



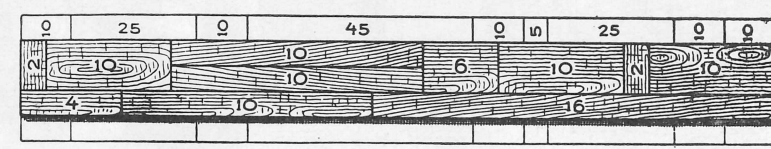
612/3



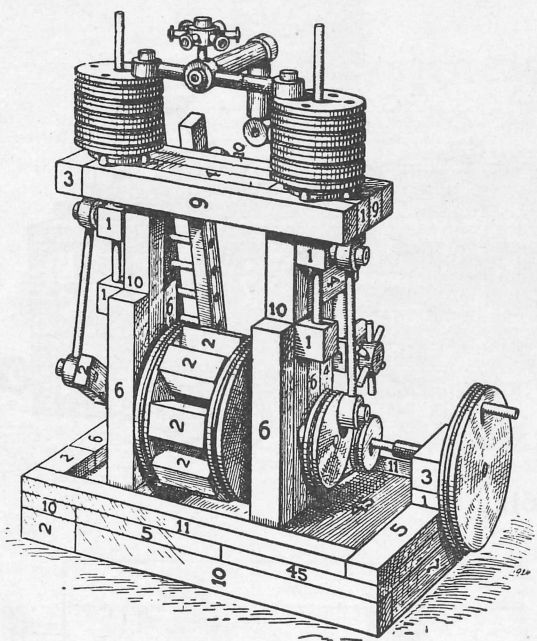
613/2



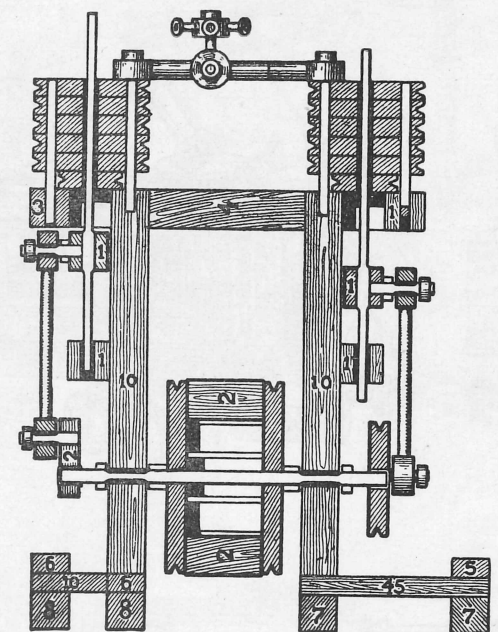
612/6



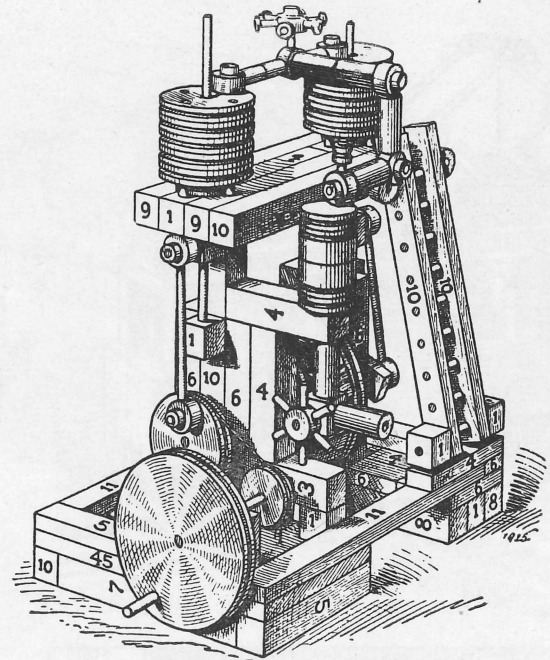
612/4



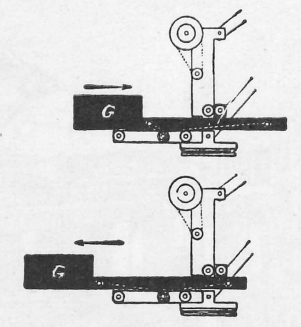
614



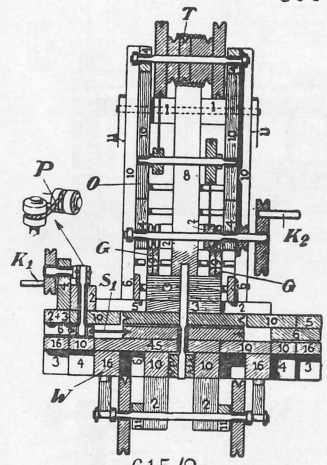
614/3



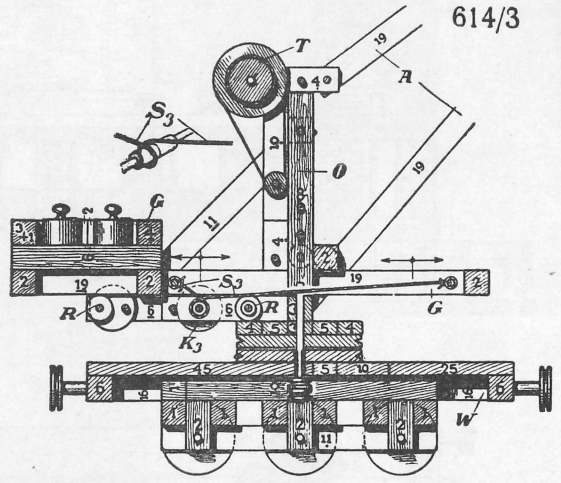
614,2



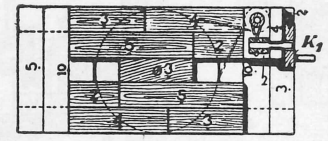
615/7



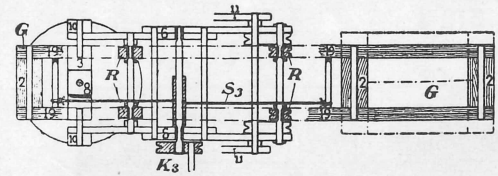
615/2



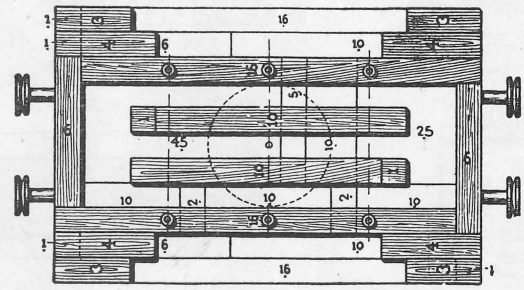
615/3



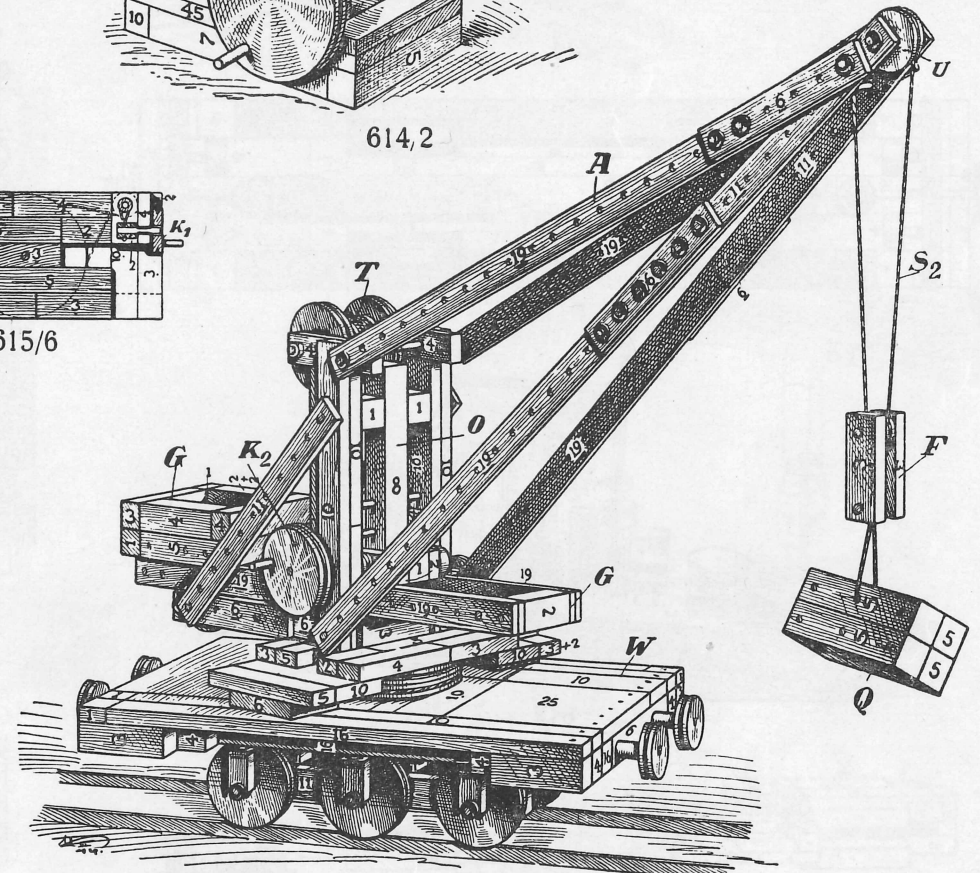
615/6



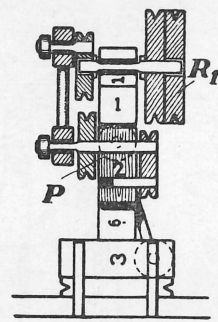
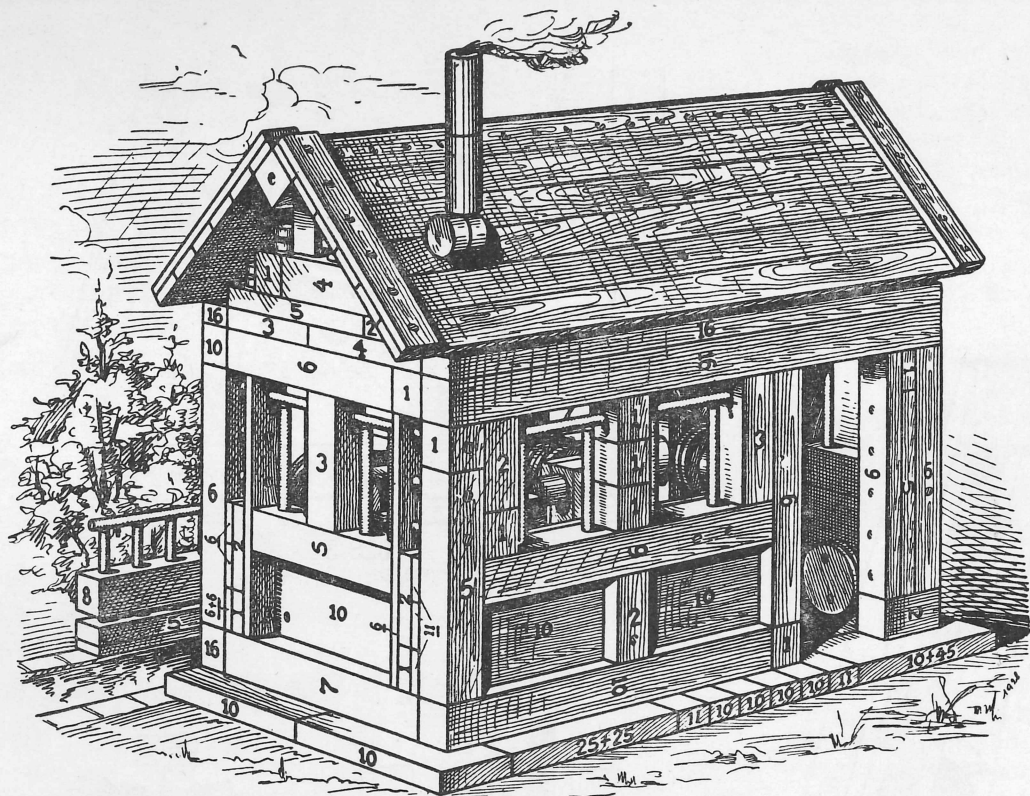
615/4



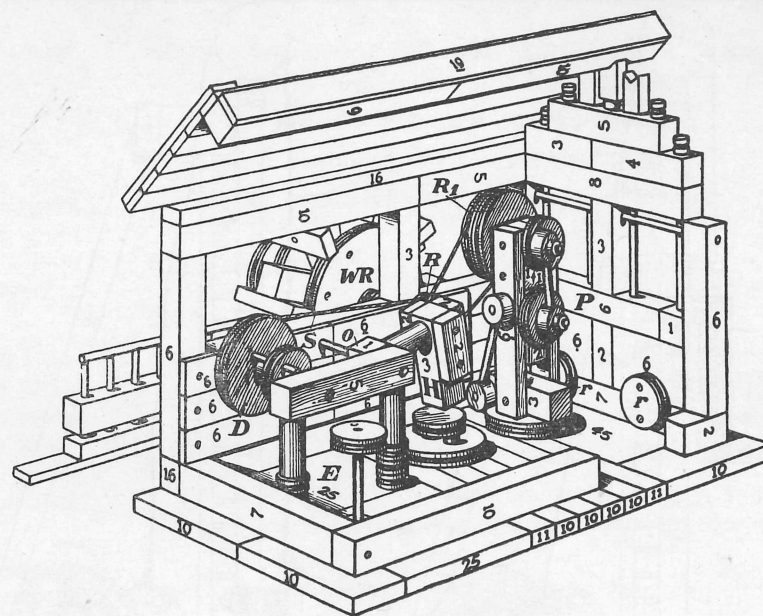
615/5



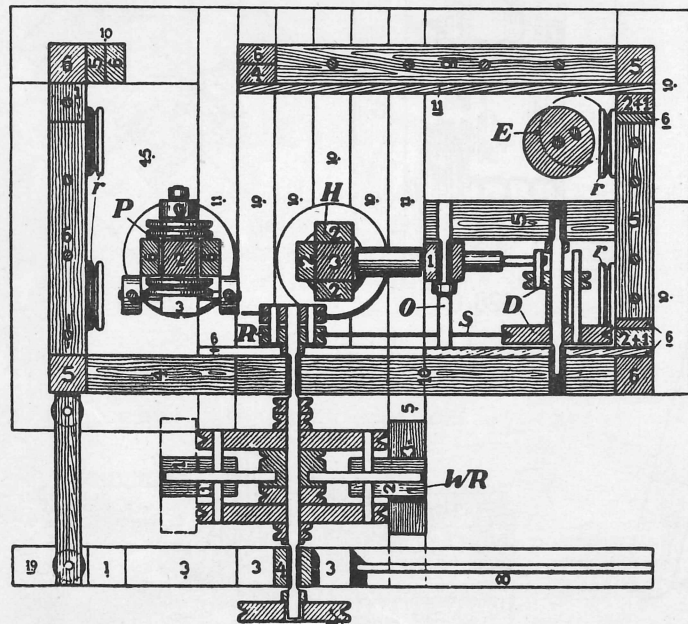
615



627/5

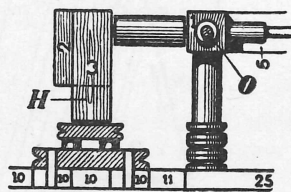


627/3

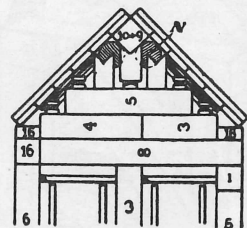


627/4

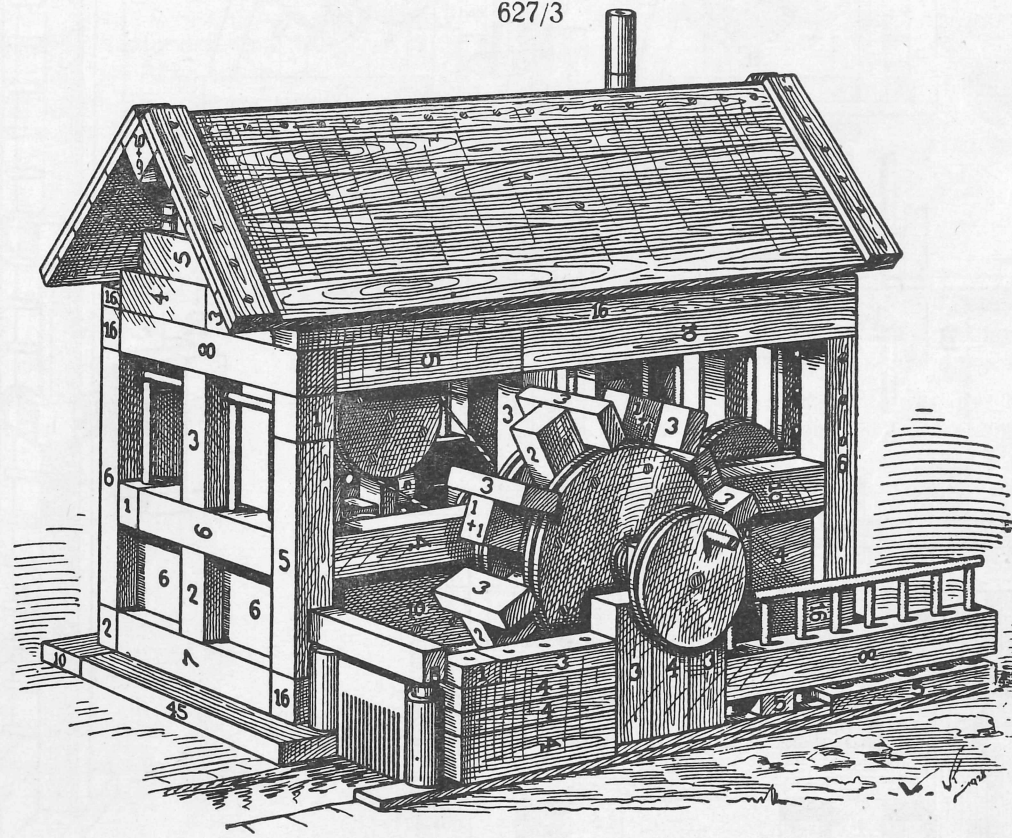
627



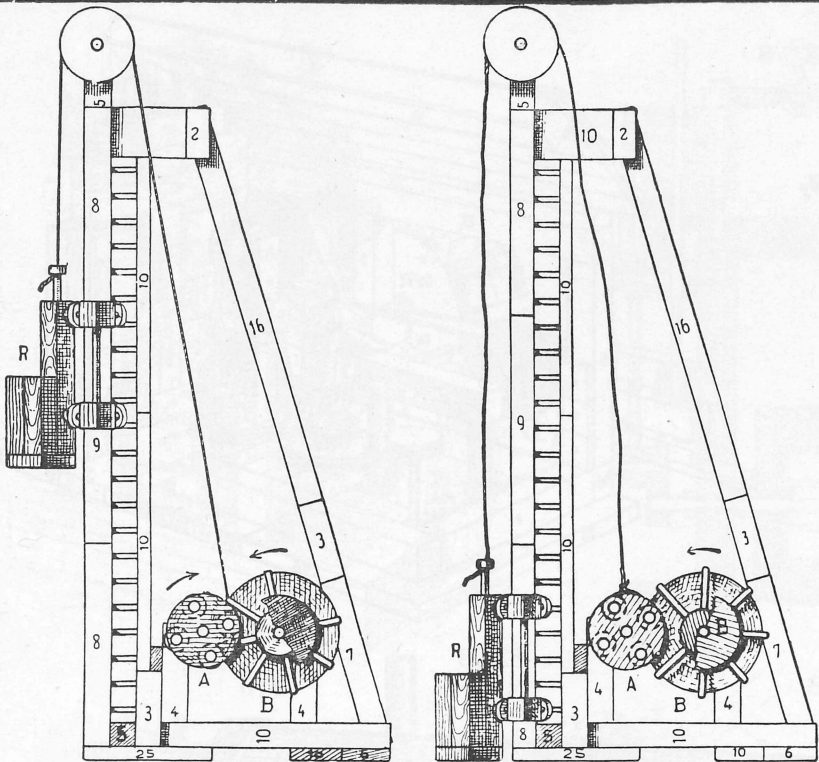
627/6



627/7

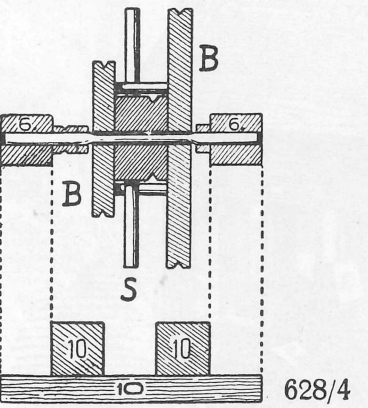


627/2

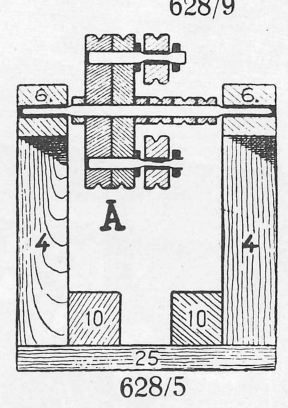


628/8

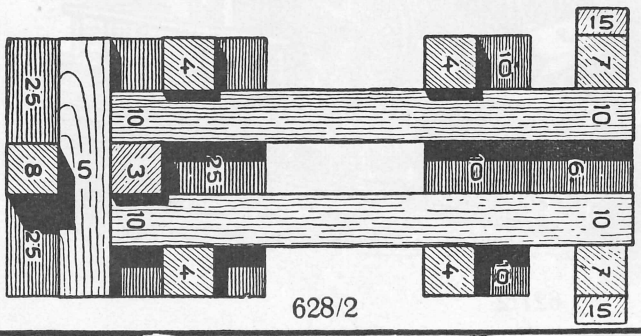
628/9



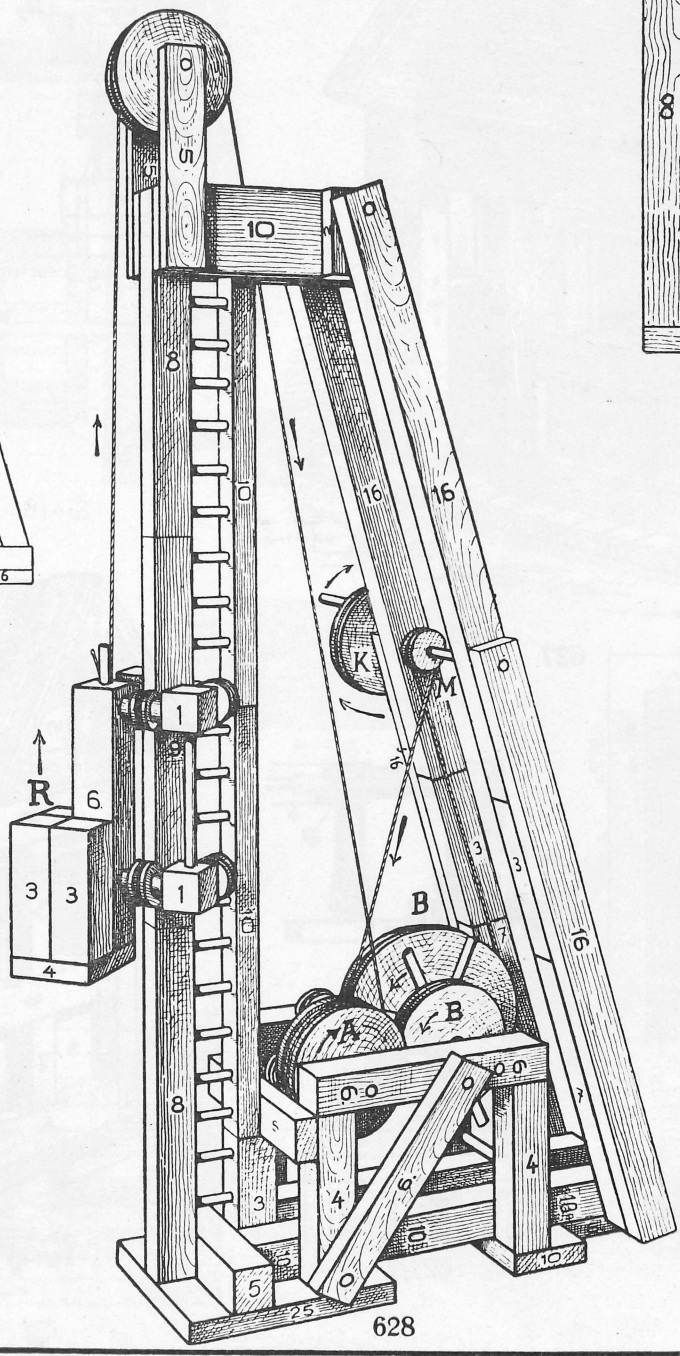
628/4



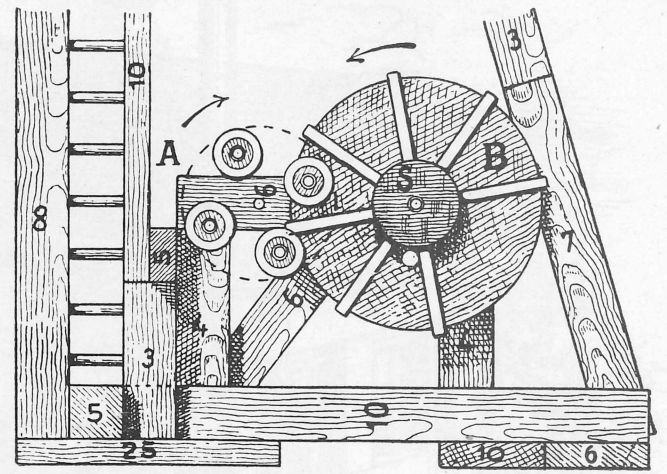
628/5



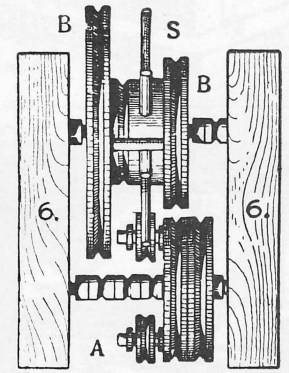
628/2



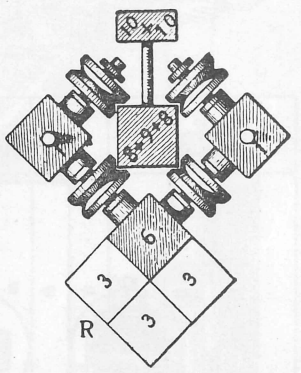
628



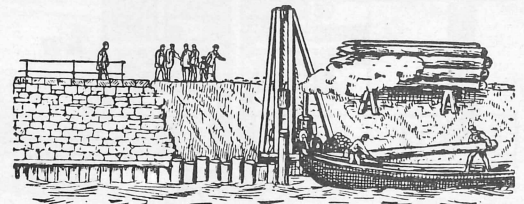
628/3



628/6



628/7



611. Triebwagen der Wiener elektrischen Stadtbahn

Die Spurweite des Wagens beträgt 6 cm. Bei Verwendung von Spurkranzrädern kann der Wagen auf Matador-Eisenbahnschienen fahren. Den Stromabnehmer setzt man der Einfachheit wegen aus Stäben und Naben zusammen.

- 611/2. Unteransicht des Triebwagens.
- 611/3. Schnitt durch die Mitte des Triebwagens.

612. Elektrischer Personentriebwagen

- 612/2. Ansicht der rechten Seitenwand.
- 612/3. Ansicht des Wagens von unten.
- 612/4. Dachansicht ohne Bügel.
- 612/5. Schnitt durch das rückwärtige Radgestell.
- 612/6. Senkrechter Mittelschnitt.

613. Großkampfschiff

- 613/2. Teilkonstruktion des Großkampfschiffes.

614. Wasserradgebläse

In der Mitte befindet sich das Wasserrad. Oben sind beiderseits davon die aus mehreren Dreierädern dargestellten Zylinder, in welchen die Kolben sein sollen. Die Kolben selbst sind bei diesem Modell nicht vorhanden; wir lassen lediglich die beiden Kolbenstangen auf und ab gleiten.

- 614/2. Rückansicht des Wasserradgebläses.
- 614/3. Senkrechter Längsschnitt durch das Gebläse.

615. Fahrbarer Eisenbahndrehkran

Beim Ausleger **A** nennen wir die oberen Streben Zugstangen, die unteren Auslegerstützen. Das Windwerk **K 2 T** ist zwischen den Seitenschildern der Krandrehsäule **O** angebracht. Der Kranoberbau

(Ausleger) wird mit der Kurbel **K 1** geschwenkt. (Gekreuzte Transmission vom Einser- auf das Fünfer- rad.) Die Laufbahnträger für das verschiebbare Gegengewicht **G** sind ebenfalls an der Kransäule und den Schildern befestigt.

- 615/2. Querschnitt durch die Kransäule mit dem Windwerk **K 2** und Krandrehtwerk **K 1**. Laut Abbildung geht von **K 1** durch einen Schnur-Winkeltrieb eine Kraftübertragung auf die anschließende, senkrechte Welle.

Man lasse **K 1** und die Viererplatte, in der **K 1** gelagert ist, weg und gebe auf die senkrechte Welle eine Kurbel. Unten an dieser senkrechten Welle befindet sich ein Einserrad, von dem eine Kraftübertragung auf das Fünfer- rad geht. Dieses Fünfer- rad ist auf der Plattform des Wagens festgemacht. Es dreht sich nicht.

- 615/3. Senkrechter Längsschnitt durch Waggon **W**, Gegengewicht **G** und Kransäule **O**. Das Gegengewicht **G** wird mit der Winde **K 3** verschoben. Die Schnur **S 3** ist an einer Sprosse neben dem Gewichtskasten festgebunden, geht in einigen Windungen über **K 3** (zwei Muffen) und ist am Ende des Rahmens wieder an einer Sprosse festgemacht. Die Schnur muß straff gespannt sein. Man vergleiche Abbildung 615/4.
- 615/4. Horizontaler Schnitt durch die Schubvorrichtung für das Gegengewicht **G**. **R** sind Einserräder und Naben, zwischen welchen die Neunzehnerstreben von **G** geführt werden.
- 615/5. Waggon von unten gesehen. Die Räder, Achsen und Lager sind in der Zeichnung weggelassen.
- 615/6. Die Plattform für die Kransäule **O**.
- 615/7. Schematische Darstellung des verschiebbaren Gegengewichtskastens **G**.

627. Schmiede mit Wasserradantrieb

H = Schwanzhammer.

P = Exzenterpresser.

S = gekreuzte Transmissionsschnur von Rad **R** auf Daumenrad **D**.

- 627/2. Die Schmiede mit dem Wasserrad. Rückansicht.
- 627/3. Innenansicht der Schmiede mit weggelassener Vorder- und Seitenwand und teilweise abgehobenem Dache.

- 627/4. Horizontalschnitt durch die Schmiede in der Höhe der Achse des Wasserrades (Situationsplan).

- 627/5. Senkrechter Schnitt durch die Presse.

- 627/6. Die Lagerung des Schwanzhammers.

- 627/7. Die rechte obere Stirnwand der Mühle.

628. Ramme

- 628/2. Das Fundament.

- 628/3. Mittelschnitt durch die Auslösevorrichtung des Rammbären. Das Herabsausen des Rammbären erfolgt durch Fehlen einer Sprosse beim Sternrad **S**.

- 628/4. Schnitt durch das Sternrad **S** und den Antrieb **B**.

- 628/5. Schnitt durch die Seiltrommel **A**. An den seitlichen Einserrädern greifen die Sprossen des Sternrades **S** ein.

- 628/6. Das Getriebe (Sternrad und Seiltrommel) von oben gesehen.

- 628/7. Der Bär (Fallklotz) von oben. (Die Anordnung der Führungsrollen.)

- 628/7 und 628/9. Die Arbeitsweise ist mit Bild 628/8 und 628/9 veranschaulicht. (Bei 628/9 ist der Rammbär infolge Fehlens einer Sprosse des Sternrades **S** soeben gefallen.)

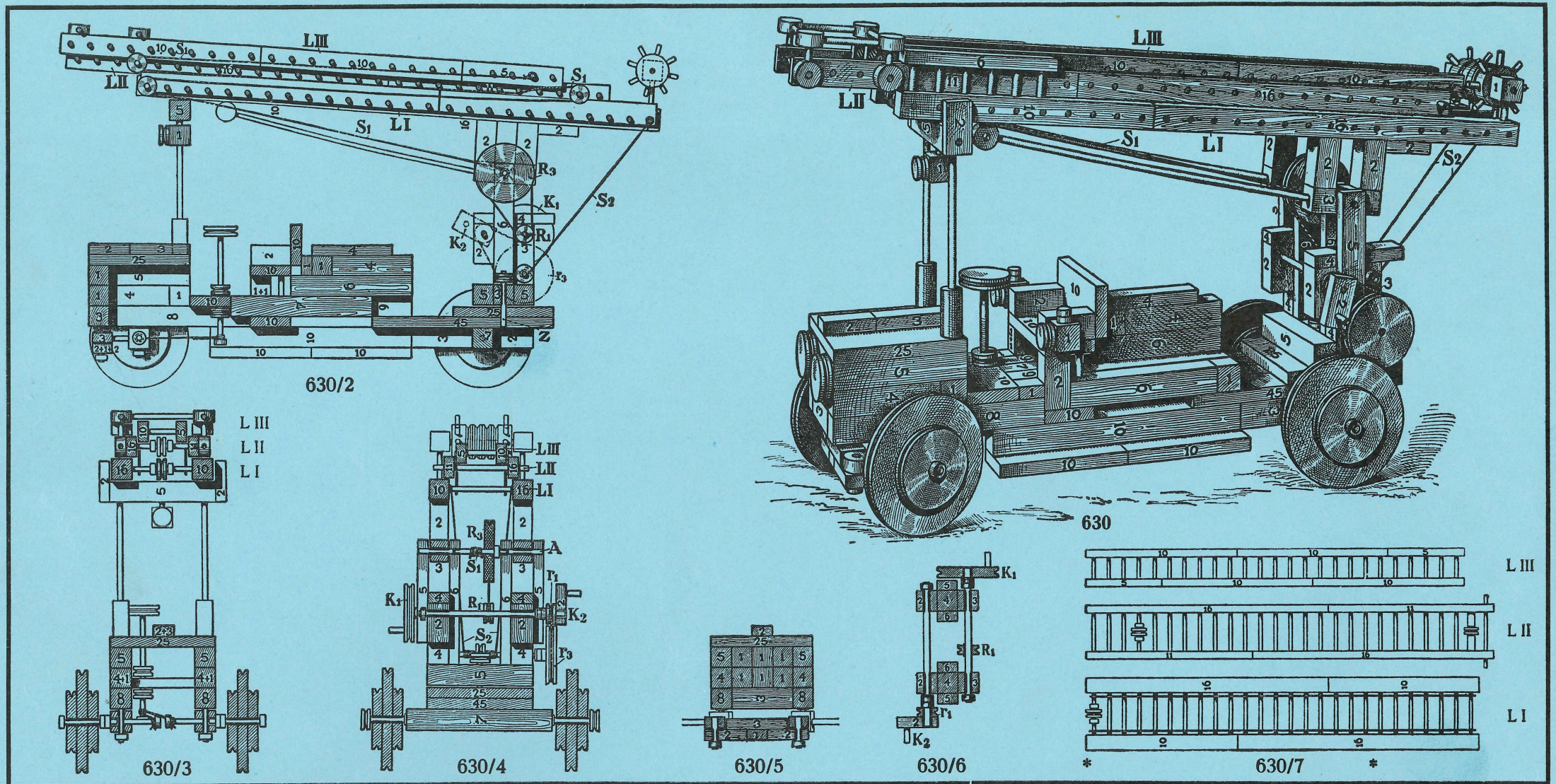
630. Dreiteilige Feuerwehrlleiter

Die Aufrichtung der Feuerleiter erfolgt in zwei Bewegungen. Zuerst wird die zusammengelegte Leiter schräg gestellt und dann auseinandergezogen.

Schrägstellen der Leiter: Dreht man an der Kurbel **K 2** (Abb. 630/6), wird durch Schnurtransmission die Winde **r 3** betätigt. Von der Winde **r 3** gehen zwei Schnüre **S 2** zum unteren Ende der Leiter **L I** (Abb. 630/2, 630/4).

Auseinanderziehen der Leiter: Die Winde **R 3** wird von **K 1** über **R 1** durch Schnurtransmission angetrieben (Abb. 630/2, 630/4). Von der Winde **R 3** geht eine Schnur **S 1** über das am oberen Ende der Leiter **L I** befindliche Einserrad, dann zurück zum unteren Ende der Leiter **L II**, über das dort befindliche Einserrad zum oberen Einserrad derselben Leiter. Hierauf wird die Schnur am unteren Ende der Leiter **L III** angebunden.

- 630/2. Längsschnitt durch Wagen und Leiter.



630/3. Im Bilde oben: Querschnitt durch die übereinander liegenden drei Leitern. Man beachte bei der unteren aus Klötzen gebildeten Leiter die zwischen den Holmen angebrachte Führungsschiene, auf der die darüber liegende Leiter L II gleitet.

Im Bilde unten: Die Lenkung der Vorderräder. An den Drehzapfen sind Einserklötze, in welchen die Achsstummeln stecken. Ferner geht von den Einser-

klötzen je ein Stab nach vorne, an welchem je eine Nabe sitzt. Diese beiden Naben sind die Drehpunkte der Verbindungsstange (1 Dreierbrettchen, 2 Zweierbrettchen, 1 Einserbrettchen, Abb. 630/5).

630/4. Die Lagerung der Leitern bei A. Dazwischen in der gleichen Linie, in denselben Löchern der beiden Sechserbrettchen, ist die Seilwinde R 3 gelagert (drei Achsen in einer Linie).

630/5. Vorderansicht.

630/6. Horizontaler Schnitt durch die Kurbeln K 1 und K 2

630/7. Die drei Leitern: Bei Leiter L I sind innen zwei Führungsschienen (dünne, exzentrisch gebohrte 19er Streben) angebracht. Sie gehen jedoch nicht, so wie im Bilde dargestellt, über die ganze Länge der Leiter, sondern reichen nur innerhalb des durch zwei Sternchen gekennzeichneten Teiles.