

Beschreibung der Vorlagen

Vor dem Bauen aufmerksam durchlesen!

800. Russische Schaukel (Riesenrad).

800/2. Das Fundament von oben gesehen.

800/3. Querschnitt durch das Fundament und die Plattform P. Letztere wird lose auf das Fundament gelegt.

800/4. Die Plattform P.

800/5. Querschnitt. Man beachte die vorgeschriebenen Abstände der auf den Radspeichen steckenden Einserklotze und Naben. Jede Radspeiche besteht aus einem 195 und einem 295 mm langen Stab. Muffen dienen zur Verbindung dieser Stäbe. Als Radachsen sind zwei Eisenhämmer vorgesehen, Hartholzachsen dienen demselben Zweck.

800/6. Querschnitt durch die Antriebskurbel A. Vom Dreierad geht die Antriebsachse über die an den Verstrebungsstellen herausragenden Stäbe. (Siehe Gesamtansicht und Schnitt 800/5.)

800/7. Variation. Lagerung des Speichenrades auf Rollen. Beiderseits je zwei Dreieräder, die starr an den Säulen befestigt sind. Um diese Dreieräder laufen die an den Fünferädern gelagerten Einserräder. (Siehe 800/9.)

800/8. Variation. Eine Innenseite der Speichenradnabe.

800/9. Variation. Eine Außenseite der Speichenradnabe. Die Einserräder laufen um die starren Dreieräder.

801. Tender-Lokomotive.

801/2 Führerstand. Die Seitenwand ist teilweise abgehoben, damit das Innere sichtbar wird.

801/3. Barrenrahmen. Um diesen wird die Lokomotive aufgebaut. Das Bild zeigt die Stellen der Radachsen. Die Buchstaben a—b, c—d, e—f und g—h kennzeichnen Stellen, von welchen die Vorlage Schnittzeichnungen enthält.

801/4. I. Lage (Unterster Lage des Lokomotivkessels).

801/5. II. Lage des Lokomotivkessels.

801/6. Blick von oben über die III., IV. und V. Lage des Kessels.

801/7. Draufsicht auf den Kessel.

801/8. Schnitt a—b durch die vordere Laufachse. Ansicht von vorne.

801/9. Schnitt c—d durch die Zylinder. Ansicht von vorne.

801/10. Schnitt e—f durch die Triebachse.

801/11. Schnitt g—h durch die rückwärtige Laufachse. Blick auf die Rückwand im Führerhaus.

801/12. Schnitt durch beide Triebwerke; sie sind gegeneinander um eine Vierteldrehung (90°) versetzt. Es bedeutet bei den Abbildungen 801/12—14:

Z = Zylinder mit Kolben
K = Kolbenstange
P = Pleuelstange
KS = Kupplungsstange
GK = Gegenkurbel
E = Schieberschubstange
H = Schiebervoreilhebel

801/13. Stellung der Triebkurbel im Verhältnis zur Gegenkurbel. Der strichliert gezeichnete Teil deutet die Kurbel des zweiten Triebwerkes an.

801/14. Der Steuerungsmechanismus.

802. Elektrische Gebirgslokomotive mit Personenwagen.

Die Lokomotive besteht aus 3 Teilen; den beiden Triebwagen und dem Führerhaus, das die beiden Triebwagen beweglich verbindet, so daß diese drei Teile kein starres Ganzes bilden. Will man etwas Besonderes tun, dann können die Stromabnehmer beweglich und federnd gemacht werden. Man nimmt zur Federung kleine Zugfedern wie abgebildet oder kleine Gummiringe. Die technische Bezeichnung welche die Achsenanzahl ausdrückt, lautet: 1C—C1. Das heißt: eine Laufachse, drei Triebachsen, drei Triebachsen und eine Laufachse. („C“, weil der dritte Buchstabe im Alphabet, bedeutet drei Triebachsen.) Die Bezeichnung erfolgt stets von links nach rechts, wobei die Lokomotive in der Fahrtrichtung nach links dargestellt wird. Der Motorantrieb erfolgt in Wirklichkeit bei a, von wo die Kupplungsstangen die Drehung auf die Triebäder übertragen.

802/2. Die beiden Triebwagen. Führerhaus abgehoben. Es ist beim Führerhaus beim Sechzehnerklotz einer der beiden Drehzapfen zu sehen, ferner an der Seite zwei nach abwärts stehende Klauen. Letztere sitzen auf den unterhalb bei beiden Triebwagen seitlich angebrachten Muffen.

802/3. Senkrechter Längsschnitt durch die Lokomotive.

802/4. Unteransicht eines der beiden ganz gleich gebauten Triebwagen.

802/5. Blick auf das Dach des Personenwagens.

802/6. Der Personenwagen von unten gesehen. Er läuft auf zwei Drehgestellen.

802/7. Drahtschleifen als Gelenke der Stromabnehmerbügel.

Seite 5, 803—809. Eisenbahnzug und Signale.

Bestehend aus den Modellen 803, 804, 805, 807, 808 und 809 dieses Vorlagenheftes, ferner aus den Modellen 604, 605, 606, 607 und 608 des Vorlagenheftes für Nr. 6 (Heft H).

803. Schnellzugwagen.

803/2. Ansicht von unten. Die Radgestelle sind auf Drehachsen angeordnet. Um Baumaterial zu sparen, hat dieses Modell keinen Boden.

803/3. Senkrechter Schnitt durch den Waggon und durch das Radgestell.

804. Kleinbahnwagen.

804/2. Senkrechter Schnitt durch Wagen und Radachse.

804/3. Unteransicht. Ein Boden ist nicht vorhanden. Die beiden Radachsen sind am Sechserklotz befestigt. Letzterer ist durch seitliche Stäbe an der Wagenwand festgemacht. (Siehe Schnitt 804/2.)

Seite 6, Bahnanlage

bestehend aus den Modellen 806, 810 und 811 dieses Vorlagenheftes und aus den Modellen 604, 605, 606, 607 und 608 des Vorlagenheftes Nr. 6 (H).

805. Kranwagen.

805/2. Ansicht von unten. In der Mitte des Plateaus ist die Drehachse des Kranes. Die beiden Radgestelle sind beweglich.

805/3. Querschnitt durch die Achsen.

806. Bahnschranken.

807. Doppellarmiges Hauptsignal.

Die Abbildung zeigt das Modell in der Stellung „Freie Fahrt“. Soll es „Keine Einfahrt“ anzeigen, so kommt der obere Balken in horizontale Lage, während der untere Balken hochgeklappt wird und sich daher in senkrechter Lage befindet. Die Betätigung des oberen Balkens erfolgt vom Handhebel durch die beiden nach oben gehenden Schnüre, während der untere Signalbalken durch die schräge Schnur, welche vom oberen Balken zu dem aus dem Zweierbrettchen stehenden Stäbchen geht, betätigt wird. Das doppellarmige Signal findet nur als „Einfahrtssignal“ vor Stationen Verwendung.

808. Semaphor.

Der gehobene Balken zeigt „Freie Fahrt“ an. Eine waagrechte Balkenstellung bedeutet „Halt“.

809. Vorsignal.

Dieses steht vor dem Hauptsignal. „Freie Fahrt“ bedeutet die horizontale Lage der Scheibe. „Langsam fahren“ sagt die senkrechte Scheibe.

810. Streckenwärterhaus.

Aus Matador-Bestandteilen wird lediglich das Gerippe dieses Häuschens gebaut. Geschickte Hände füllen die Zwischenräume mit entsprechend gerichtetem Papier oder mit Pappetäfelchen aus.

810/2. Rückansicht.

810/3. Linke Seitenwand.

810/4. Draufsicht in Dachgeschoßhöhe.

811. Bahnübergang.

811/2. Blick auf den Übergangssteg. Man sieht die Befestigung der Treppen. Eine Treppe besteht aus Bretchen, die andere aus Klötzen.

811/3. Das Signal in „Halt-Stellung“. Die Schnur b ist am oberen Balken, am Stäbchen des Einserrades, befestigt. Es hat die vom oberen zum unteren Balken laufende Schnur die Aufgabe, letzteren hochzuklappen. Auf dem Bilde ist diese Schnur in lockerem Zustande gezeichnet, das soll jedoch nur andeuten, daß diese schrägläufige Schnur kein Teil der Schnur b ist.

811/4. Querschnitt durch die Schnurführung. Am unteren Balken steht ein Stab gegen die Schnur b. Infolge der Berührung von Stäbchen und Schnur wird der Balken, der bereits von der schrägläufigen Schnur hochgeklappt wurde, außerdem nach oben gedrückt.

812. Lastenauto.

812/2. Das Fahrgestell. Der abhebbare Ladekasten wird auf die vier Zweieräder gesetzt. Man beachte die Bandbremse. Vom Bremshebel geht eine Schnur zum Zweierad. Dieses sitzt auf einer beweglichen Welle, an deren anderem Ende sich ebenfalls ein Zweierad befindet. Von beiden Zweierädern gehen die Bremschnüre um je ein Dreierad. Die Schnüre sind am Fahrgestell, an den aus den Einserklotzen stehenden Stäbchen befestigt. Vom Einserrad geht eine Transmissionsschnur ebenfalls zum Hinterrad. Es stellt das beiderseits den Kettenantrieb dar.