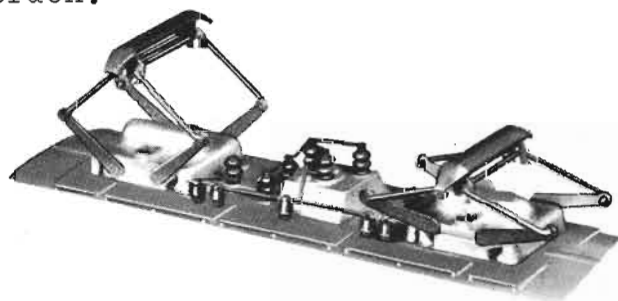


Umtauschaktion

Beim Kauf eines neuen Pantographen Nr. 15213 zu Fr. 8.50 oder des Einholmpantographen Nr. 15214 zu Fr. 8.50, nehmen wir Ihren alten Pantographen, Zustand und Typ spielt keine Rolle, für Fr. 2.-- an Zahlung.

Gleichzeitig läuft eine Umrüstaktion.

Lokogehäuse mit dem groben, nicht federnden Pantograph (siehe Abbildung) können an uns eingesandt werden.



(Re 4/4, EBT, SNCF, Roter Pfeil, alles alte Typen)

Der Gussoberteil wird sodann von uns abgefräst, und die Loko durch den Kunststoffunterteil Nr. 15212 U und den neuen Pantographen Nr. 15213 verschönert.

Umrüstkosten	Roter Pfeil	Fr. 10.--
	alle Uebrigen	Fr. 20.--
	zuzüglich Versandkosten.	

Bitte senden Sie, wenn möglich, nur das Lokogehäuse.

WESA



Jan. 1978

Nachrichten

Sehr geehrte WESA-Freunde,

Beiliegend erhalten Sie die neue Preisliste 1978. Es ist für uns eine Freude, dass die meisten Preise nicht erhöht werden mussten, doch war eine Preiserhöhung einzelner Artikel nicht zu umgehen.

Einerseits sind aber noch nicht alle Artikel, welche Sie auf der Liste finden lieferbar. Andererseits enthält die Liste jedoch schon neue Artikel, die erst demnächst in den Nachrichten vorgestellt werden.

Haben Sie bitte Verständnis, wenn Ihre Bestellung noch nicht ausgeliefert wurde. Vorallem happert es mit der Weichenherstellung, doch werden wir auch dieses Problem lösen.

Produktion

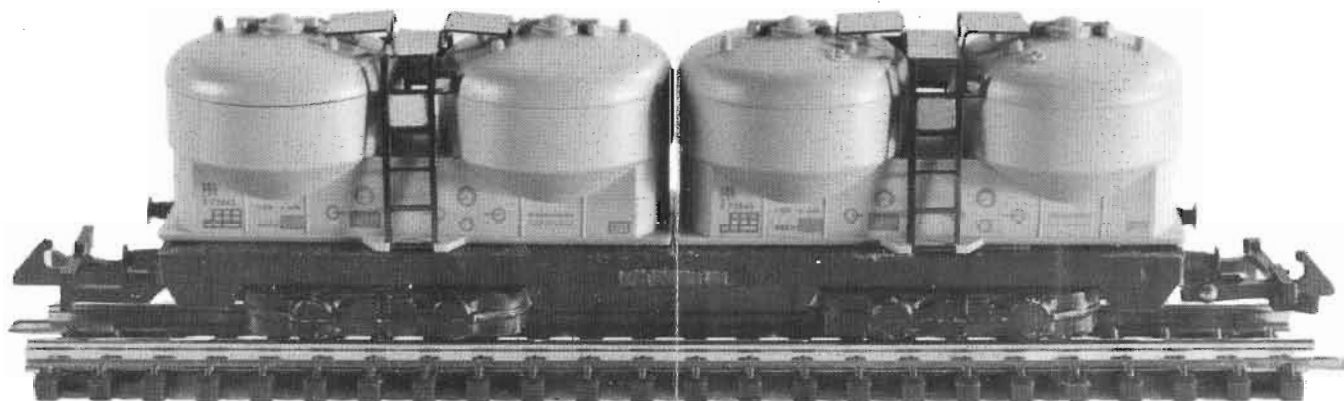
Der neue Einholmpantograph ist jetzt am Lager und lieferbar (siehe Nachrichten April 1977).

Nr. 15214	Fr. 8.50
-----------	----------

Um diesen auf den bisherigen Kunststoffuntersatz Nr. 15212 U montieren zu können, muss in den Untersatz eine kleine Aussparung für die Pantographen-Hochhaltefeder gebohrt werden.

NEUHEIT!

NEUHEIT!



Es freut uns, Ihnen wiederum eine Neuheit
vorstellen zu können.

Zementwagen mit Doppelsilo Nr. 236 Fr. 21.--
zuzüglich Versandkosten.

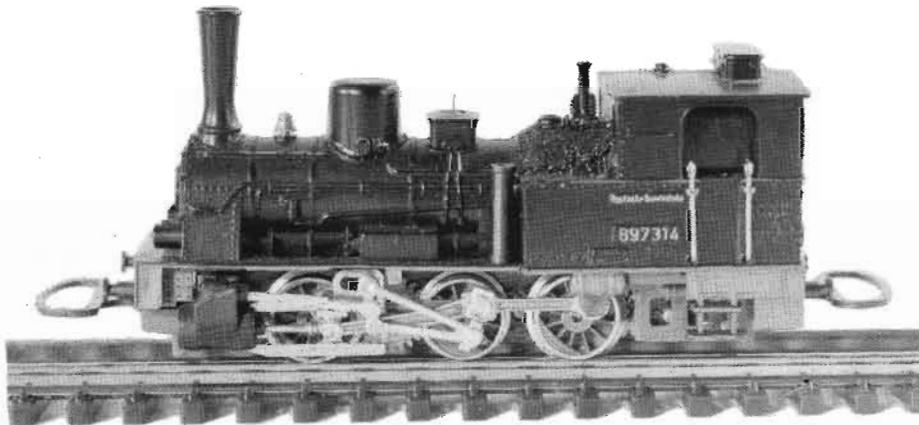
Die Auslieferung ist für März 1978 vorgesehen.
Bestellen Sie doch bitte frühzeitig.

Sehr geehrte WESA-Freunde,

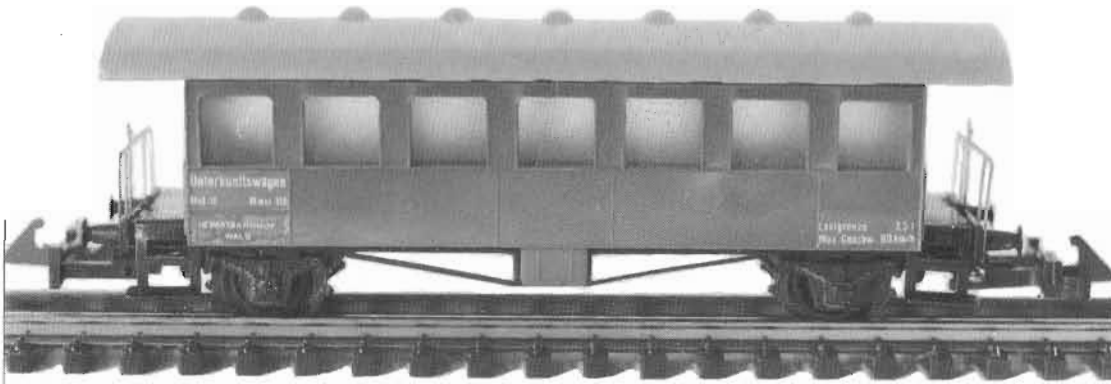
Es bestünde für Sie ev. die Möglichkeit, Ihre Anlage mit dem abgebildeten Dampflokele Typ T 3 der Deutschen Bundesbahn (ähnlich dem SBB-Tigerli) zu bereichern.

Dieses Lokeli ist im WESA-Massstab und stammt von der ehemaligen Firma Rokal. Das Gehäuse ist aus Kunststoff. Die Spurweite beträgt lediglich 1 mm weniger als die der WESA-Bahn. Wir würden hinten und vorne einen WESA-Kupplungsbügel montieren (wie Bild) und die Laufrichtung den WESA-Lokos angleichen. Das Lokeli hat keine Haftreifen an den Rädern. Unsere Fahrversuche haben ergeben, dass das Lokeli bei horizontalen Strecken mit etwa 3 Wagen und bei Bergstrecken mit 2 Wagen belastet werden kann. Die Liefermöglichkeit ist beschränkt. Der Preis beträgt Fr. 72.-- + P + V.

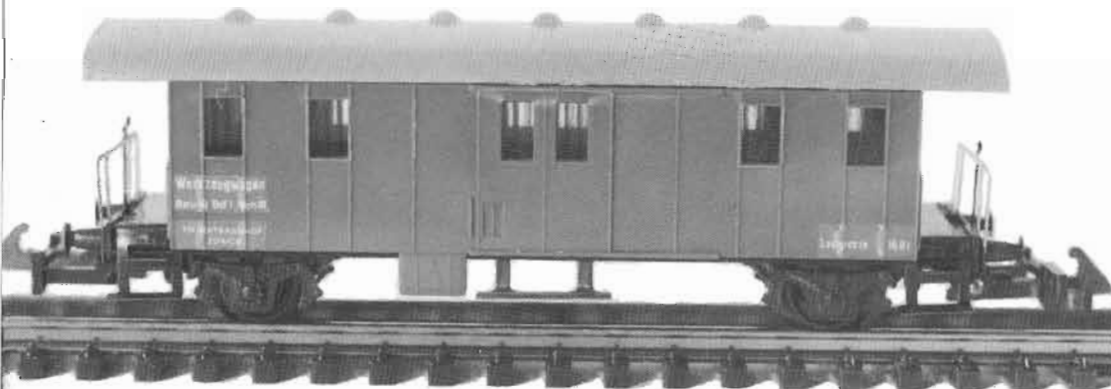
Ihre Bestellung müsste jedoch bis zum 15. März 78 bei uns eintreffen. Die Auslieferung wäre voraussichtlich im Mai 78, und erfolgt in der Reihenfolge des Bestelleinganges.



NEUHEIT!



Unterkunftswagen, rotbraun
Nr. 227 Fr. 17.--



Werkzeugwagen, rotbraun
Nr. 228 Fr. 17.--

H. Baer, Postfach 5844, 5600 Lenzburg, Tel. 064/512980

WESA



Febr. 1978

Nachrichten

Sehr geehrte WESA-Freunde,

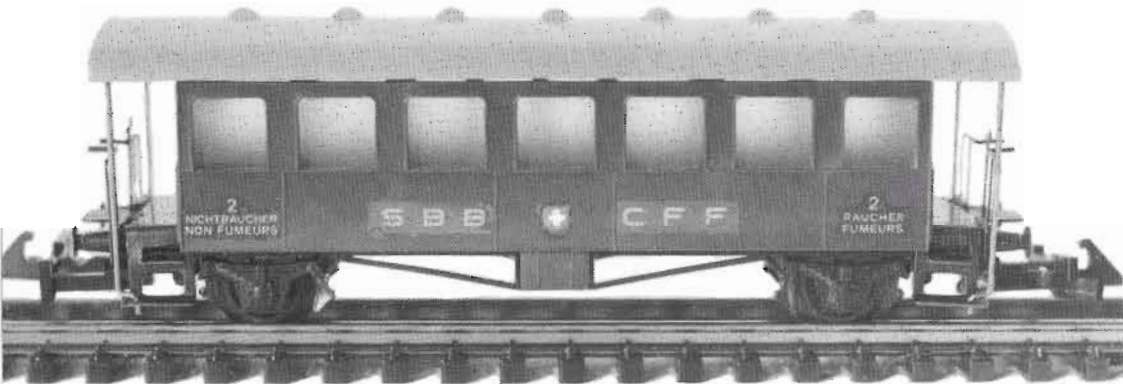
Wie Sie vielleicht aus der neuen Preisliste 1978 entnommen haben, bauen wir verschiedene neue 2-achsige Personen- resp. Gepäckwagen. Diese Wagen mit den Nr. 225 - 229 möchten wir Ihnen hiermit und in den März-Nachrichten vorstellen.

Die Wagen sind unbeschriftet. Ein Schriftsatz liegt der Lieferung bei. Teilweise sind zweierlei Schriftsätze (SBB oder EBT) erhältlich. Der Schriftsatz besteht aus Schiebebildern (Abziehbilder). Die Beschriftung können Sie damit leicht selbst vornehmen, indem Sie den Schriftsatz ca. 1 Minute ins Wasser legen. Er lässt sich sodann vom Trägerpapier abschieben.

Vergessen Sie deshalb bei Ihrer Bestellung nicht, anzugeben, SBB oder EBT. Dies jedoch nur bei den Wagentypen mit den Nummern 225 und 226.

NEUHEIT!

NEUHEIT!

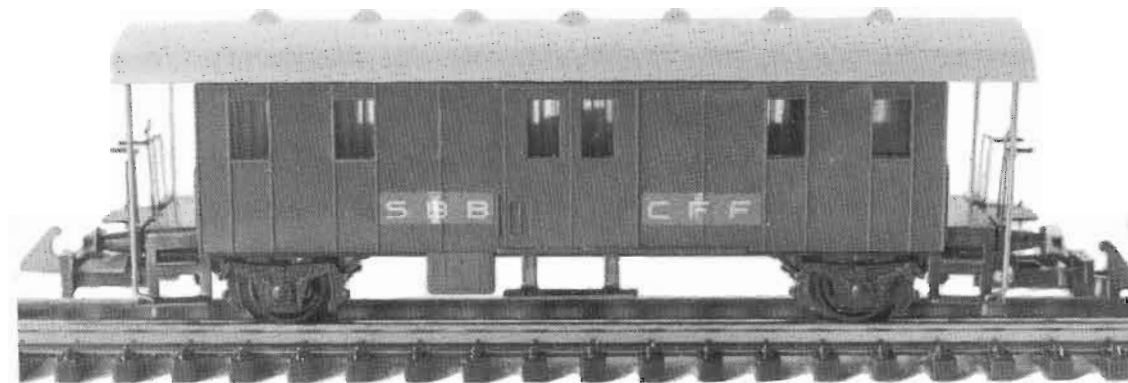


Personenwagen, dunkelgrün

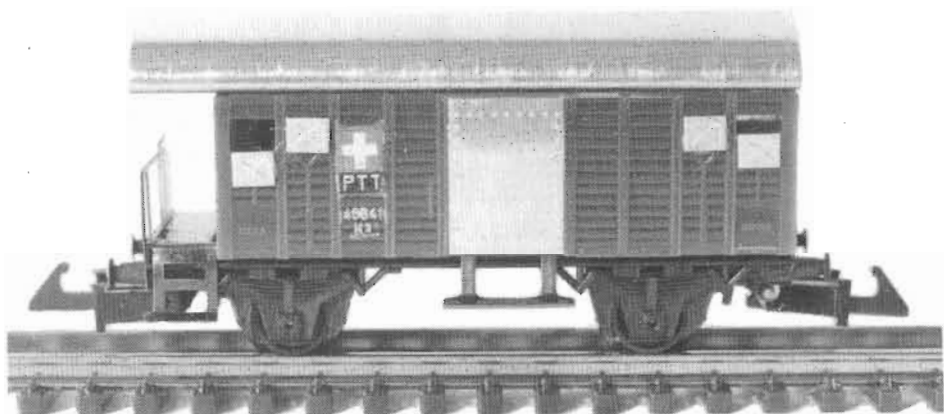
Nr. 225	SBB	2. Klasse	Fr. 16.--
Nr. 225	SBB	1. Klasse	Fr. 16.--
Nr. 225	EBT	2. Klasse	Fr. 16.--
Nr. 225	EBT	1. Klasse	Fr. 16.--

Gepäckwagen, dunkelgrün

Nr. 226	SBB	Fr. 16.--
Nr. 226	EBT	Fr. 16.--



NEUHEIT!



Postwagen Nr. 293 grün

Fr. 14.-- zuzüglich Porto + Verpackung.

H. Baer, Postfach 5844, 5600 Lenzburg, Tel. 064/51 29 80

WESA



März 1978

Nachrichten

Sehr geehrte WESA-Freunde,

Wie schnell doch die Zeit vergeht. Mit der vorliegenden März-Nummer ist der dritte Jahrgang der WESA-Nachrichten zu Ende.

Wir hoffen gerne, dass Sie auch an diesem Jahrgang Ihre Freude hatten. Es würde uns freuen, wenn Sie mit uns weiterhin in Kontakt bleiben möchten, und das WESA-Abonnement für die nächsten zwölf Nummern erneuern.

Der Abonnementspreis ist unverändert und beträgt Fr. 17.--.

Bitte benützen Sie den beiliegenden Einzahlungsschein.

Es würde uns freuen, wenn Sie den Abonnementsbetrag bis zum 15. April einzahlen würden.

Wie bereits in den Februar-Nachrichten beschrieben, stellen wir Ihnen in dieser Nummer weitere 2-Achser vor.

NEUHEIT!

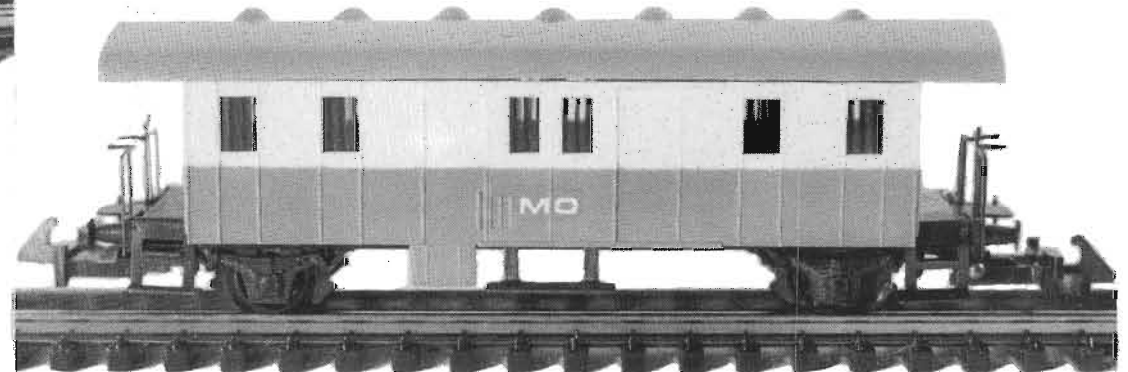
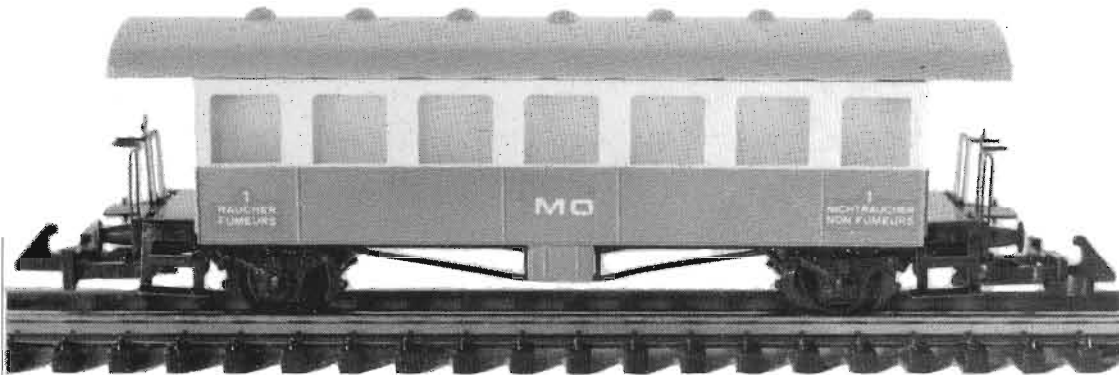
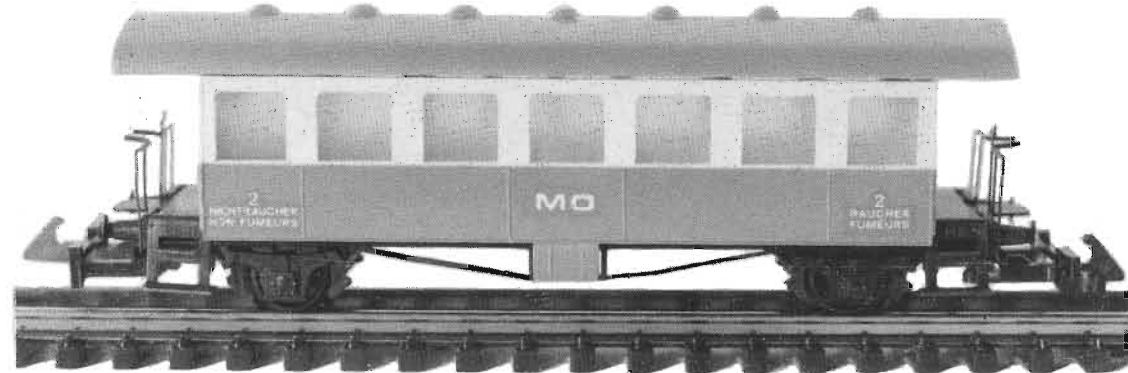
Garnitur bestehend aus:

Personenwagen blau/weiss, mit Schriftsatz 1. Klasse

Personenwagen blau/weiss, mit Schriftsatz 2. Klasse

Gepäckwagen blau/weiss, mit Schriftsatz (wie Bild)

NEUHEIT!



Es wird folgendes Schaltmaterial benötigt:

4 Signale Nr. 6754
4 Schaltschienen Nr. 366/1 oder 366/3
Diverse Anschluss-Schuhe Nr. 6531
8 Trennschienen Nr. 381 oder 383

WESA-Produktion

Ab Lager sind nun wieder lieferbar, alle
Union Pacific - Artikel.

Nr. 190	Loko Teil A	1-motorig
Nr. 190	Loko Teil A	2-motorig
Nr. 191	Loko Teil A	ohne Motor
Nr. 192	Teil B	ohne Motor
Nr. 192	Teil B	1-motorig
Nr. 610	Aussichtswagen	
Nr. 670	Oeltankwagen	

Börse

Gesucht Loko WESA-Liliput Nr. 100 rot
mit Trolleybügel (auch defekt).

Wagen WESA-Liliput aus Holz Personenwagen

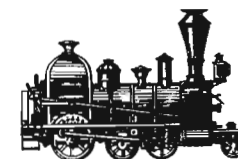
Wagen WESA-Liliput aus Holz Gepäckwagen

Obige Artikel sollten optisch noch in schönem
Zustand sein.

Angebote an untenstehende Adresse.

H. Baer, Postfach 5844, 5600 Lenzburg, Tel. 064/512980

WESA



April 1978

Nachrichten

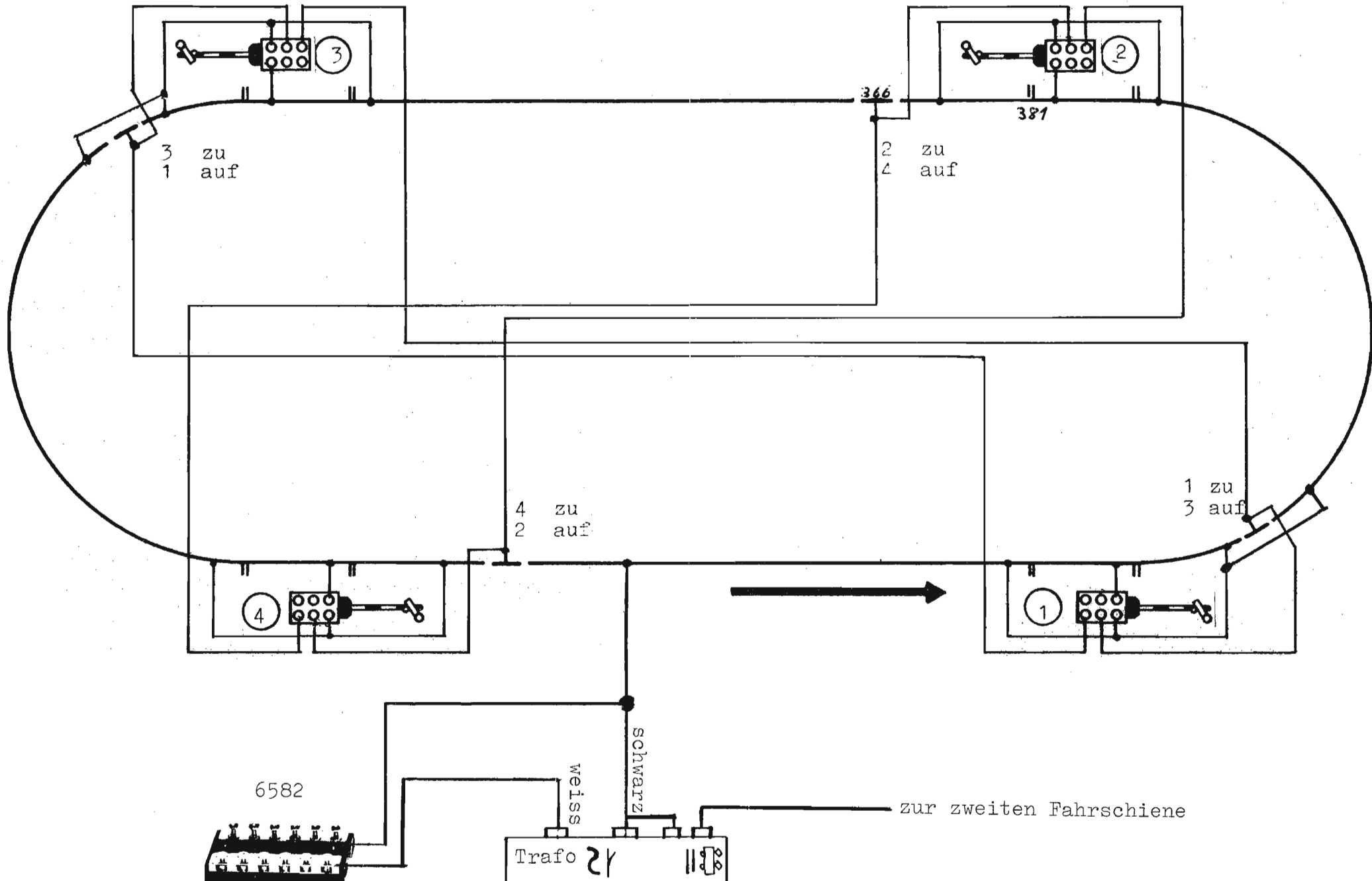
Sehr geehrte WESA-Freunde,

Obiges Signet neben der Monatsangabe bezieht
sich auf unseren Vorsatz für das WESA-Jahr
78/79. Doch möchten wir heute noch nichts
verraten.

WESA-Schaltungen

Analog zur Blockschaltung mit Lichtsignalen
und Relais (WESA-Nachrichten April 77) möchten
wir eine Blockschaltung mit Flügelsignalen
Nr. 6754 darstellen. Die Signal-Einzelzeichnung
dazu können Sie den WESA-Nachrichten Nov.77
entnehmen.

Die weissen und schwarzen Signalleitungen sind
nicht eingezeichnet. Auch ist in Fahrtrichtung
gesehen nur eine Fahrschiene dargestellt, um
das Schema zeichnerisch zu vereinfachen.



WESA-Produktion

Bezüglich der Weichenauslieferung müssen wir unsere WESA-Freunde noch um etwas Geduld bitten. Die Weichenproduktion musste aus werkzeug-technischen Gründen unterbrochen werden. Das Werkzeug musste einer Revision unterzogen werden. Dies ist aber heute bereits geschehen, sodass mit einem zweiten Produktionsanlauf demnächst begonnen werden kann.

Die Re 4/4'' und die Re 6/6 haben wir ebenfalls noch etwas zurückstellen müssen. Zum Trost dafür, wird die heute vorgestellte Dampfloko in Produktion gehen. Die Auslieferung erfolgt voraussichtlich im August 78 für Bestellungen, welche bis Mitte Juni eingehen. Spätere Bestellungen können erst ab Nov.78 geliefert werden.

Dies ist eine rein organisatorische Angelegenheit zur Bestimmung der Seriengrösse.

Die 2-achsigen Personen- und Gepäckwagen sind jetzt in der Endfertigungsphase, sodass die Auslieferung schrittweise erfolgt.

H. Baer, Postfach 5844, 5600 Lenzburg, Tel. 064/512980

WESA

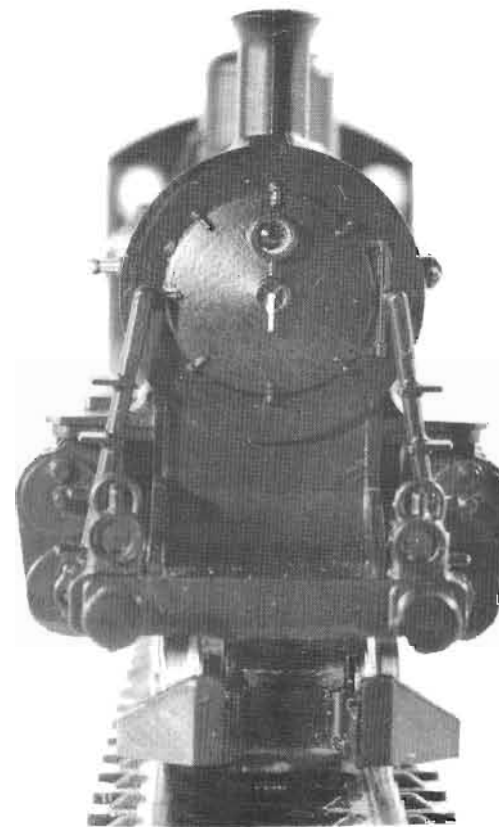


Mai 1978

Nachrichten

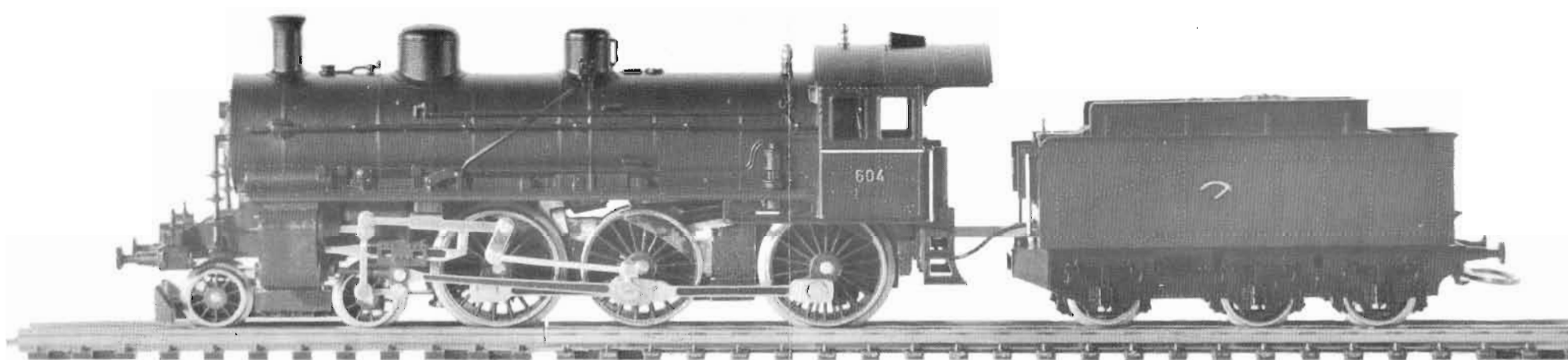
Sehr geehrte WESA-Freunde,

Wie bereits in der Einleitung der April-Nachrichten angedeutet, stellen wir Ihnen heute die erste neue Dampfloko vor.



NEUHEIT!

NEUHEIT!



Nr. 166 Dampfloko A 3/5 mit Tender

Fr. 155.-- zuzüglich Porto + Verpackung.

Das Gehäuse ist aus Kunststoff und sehr fein detailliert.

Diese Dampfloko eignet sich nicht für kleine Kinder !

Da wir noch solche schwarze, neue Wechselstromtrafos am Lager haben, möchten wir Ihnen diese für Fr. 7.-- / Stk. anbieten. (zuzüglich Versandkosten).

Damit glauben wir, dass die Relaischaltungsprobleme gelöst werden können. Sollten Sie weiterhin Probleme mit der WESA-Bahn haben, schreiben Sie uns.

Den neuen Abonnenten möchten wir mitteilen, dass die WESA-Nachrichten rückwirkend, solange Vorrat, noch bestellt werden können. Die Preise sind auf der Preisliste 1978 vermerkt. Auch kann dadurch die WESA-Nachrichten-Sammlung vervollständigt werden.

Um die Antriebsstangen der Dampflokos und des Krokodils zu schmieren, empfehlen wir Ihnen:

Nr. 1002 Spezialöl Fr. 2.--
(2 Fläschchen, 1 Pinseli)

Beim Oelen ist darauf zu achten, dass die Radlaufflächen resp. Haftreifen nicht verölt werden. Nicht zuviel Oel anstreichen. Die Zahnräder sind nach wie vor zu fetten, mit WESA-Spezial-Fett Nr. 1001.

Börse

Gesucht: Kreuzungen Nr. 391

Angebote an untenstehende Adresse.

H. Baer, Postfach 5844, 5600 Lenzburg, Tel. 064/51 29 80

WESA



Juni 1978

Nachrichten

Sehr geehrte WESA-Freunde,

Es scheint, dass Verschiedene unter Ihnen mit dem Schaltrelais Nr. 6592 in Kombination mit der Schaltschiene Nr. 366 Probleme haben.

Wir möchten deshalb nochmals auf die Darstellung in den WESA-Nachrichten Januar 1977 hinweisen.

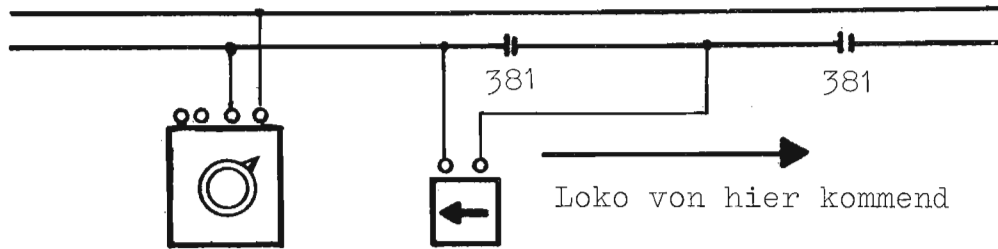
Das Schaltrelais wird mit Wechselstrom betrieben. Demzufolge wird für die Schaltschiene der Fahrstromzuleitung (Gleichstrom) oder Fahrstromrückleitung einen Schaltstrom (Wechselstromzuleitung) überlagert.

Die Probleme entstehen scheinbar dann, wenn dazu ein WESA-Trafo mit nur einer Sekundärwicklung benützt wird. Dies sind alle Typen mit Ausnahme der Nr. 820 mit blauem Gehäuse und rotem Reglerhebel, der für Vor- und Rückwärtsfahrt dient, und der Nr. 5501 (neustes Modell). Damit nun auch weiterhin der alte ungeeignete Trafo benützt werden kann, empfehlen wir für die Wechselstromsteuerung einen separaten Trafo zu verwenden. Es kann dies ein einfacher Wechselstromtrafo zB. Nr. 834 oder ein solcher mit schwarzem Gehäuse, als die WESA-Bahn noch mit Wechselstrom fuhr, sein.

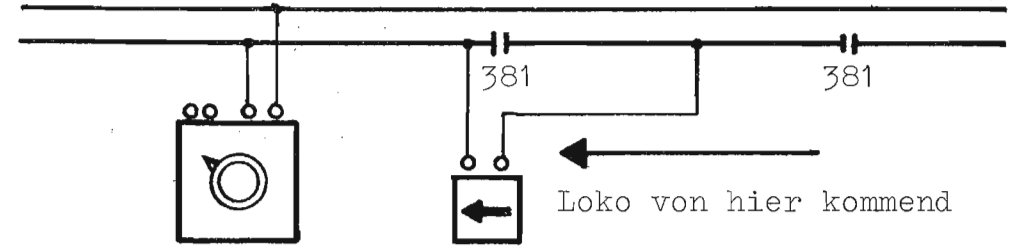
Fortsetzung 4. Seite.

WESA-Schaltungen

Wir möchten Ihnen mit folgenden Skizzen zwei Anwendungsbeispiele des Streckengleichrichters Nr. 6627 resp. des Sperrventils Nr. 540, wie in den Nachrichten Sept. 1975 beschrieben, darstellen.

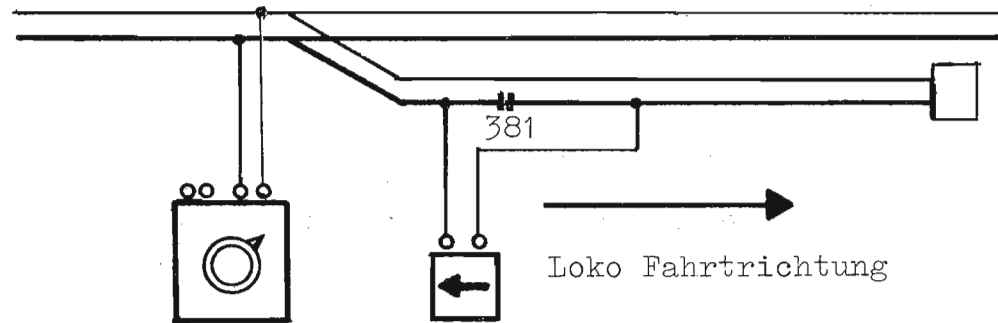


Trafostellung rechts -- Loko hält zwischen den Schienen 381 resp. 383 an

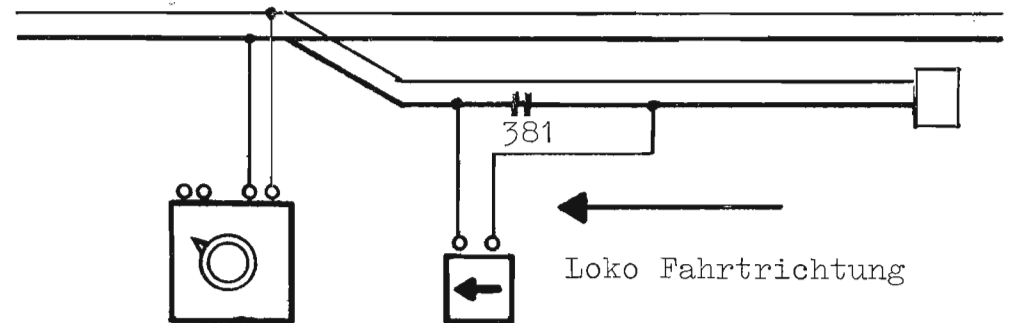


Trafostellung links -- Loko fährt durch

Prellbocksicherung

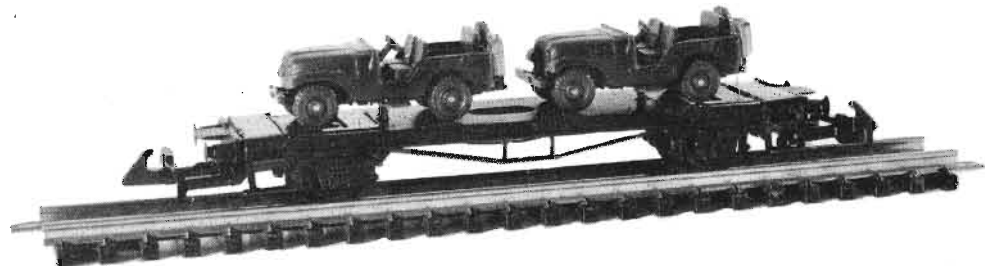


Trafostellung rechts -- Loko bleibt im Prellbockbereich stehen



Trafostellung links -- Loko fährt rückwärts heraus

NEUHEIT!



Militärwagen 2-achsig, Länge 110 mm,
Chassis aus Zinkguss,
beladen mit zwei Jeeps.

Militärwagen Nr. 294 Fr. 16.--/Stk.
zuzüglich Porto + Verpackung.

Dieser Wagen ist bereits lieferbar.

WESA



Juli 1978

Nachrichten

Sehr geehrte WESA-Freunde,

Da immer wieder Anfragen bezüglich weiteren Neuheiten eintreffen, möchten wir Ihnen hiermit unsere gegenwärtigen Studien wie folgt bekannt geben.

Personenwagen

Wir beabsichtigen neue SBB-Personenwagen herzustellen. Nach langen Ueberlegungen wählten wir eine nahezu massstäbliche Länge der Wagen von ca. 23 cm. Im Vergleich dazu beträgt die Länge der bisherigen, gekürzten Wagen zB. Nr. 210 nur 18 cm. Eine Verlängerung um 5 cm wird aber ev. für Ihre Anlage nicht ohne Konsequenzen sein.

Beim Befahren der gebogenen Schienen Nr. 371 entsteht ein relativ grosser Wagenüberhang. Es ist daher möglich, dass bei kurvigen Tunnel-einfahrten die neuen "Langen" am Tunnelportal streifen können. Auch besteht die Möglichkeit, dass bei Doppelspurstrecken, je nach Anlage, bei sich kreuzenden Zügen eine Kollision entstehen kann. Dennoch glauben wir, dass die "Langen" sehr gut in jede Anlage passen werden.

NEUHEIT!

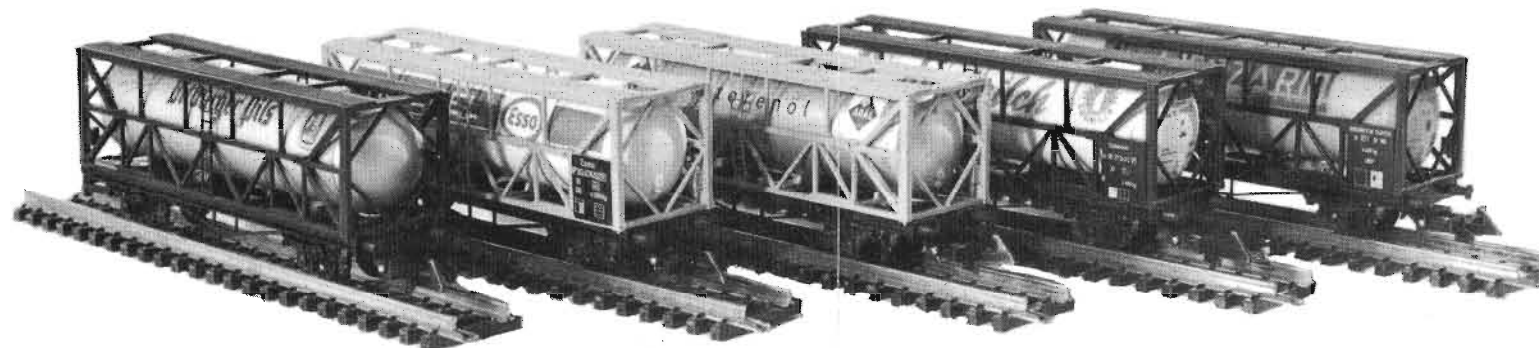
NEUHEIT!

Es freut uns, Ihnen heute die neuen Kessel-Containerwagen vorstellen zu dürfen.

Kessel-Containerwagen

Bitburger Pils	Nr. 295	Fr. 16.--
Esso Heizöl	Nr. 296	Fr. 16.--
Aral Motorenöl	Nr. 297	Fr. 16.--
Südmilch	Nr. 298	Fr. 16.--
Merzario	Nr. 299	Fr. 16.--

zuzüglich Porto + Verpackung.



Es handelt sich um eine sehr feine Ausführung aus Kunststoff. Chassis aus Zinkguss, 2-achsig, Länge 110 mm.

Die Auslieferung ist für September 1978 vorgesehen. Bestellen Sie doch bitte frühzeitig.

Literatur

Nachdem wir oft auch über Daten der SBB-Lokomotiven und Wagen gefragt werden, möchten wir Ihnen folgende preisgünstige Bücher empfehlen:

SBB Lokomotiven und Triebwagen

SBB Dampflokomotiven

SBB Reisezug- und Gepäckwagen

alle drei Bände herausgegeben von

Generalsekretariat SBB, Bern

Diese äusserst reich bebilderten Bände im Format A 4 sind entweder beim Herausgeber oder bei jedem grösseren Bahnhof am Schalter erhältlich.

Postversand

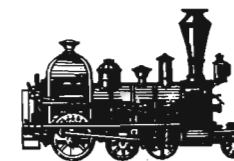
Wir erhalten oft Artikel zur Reparatur, welche für den Postweg ungenügend verpackt wurden und dadurch zusätzliche Reparaturkosten verursachen.

Bitte benützen Sie für Ihre Sendungen genügend grosse Kartonschachteln. Polstern Sie die Waren gut aus, am besten mit leicht zerknittertem Zeitungspapier.

Bedenken Sie, dass die Pakete bei der automatischen Postsortierung nicht sorgfältig behandelt werden können.

H. Baer, Postfach 5844, 5600 Lenzburg, Tel. 064/51 29 80

WESA



August 1978

Nachrichten

Sehr geehrte WESA-Freunde,

Zurückkommend auf die geplanten Neuheiten gemäss den Juli-Nachrichten bezüglich der neuen, langen Wagen empfehlen wir Ihnen, bei allfälligen neuen Anlageplanungen für die Gleiskurven hauptsächlich die gebogene Schiene Nr. 370 als Normalbogen einzusetzen.

In unserer Neuheiten-Planung beschäftigen wir uns ebenfalls mit einer neuen gebogenen Schiene mit grösserem Radius.

Wir denken dabei an einen Radius bis Schienenmitte von 33,2 cm.

Im Vergleich dazu:

Schiene Nr. 371 Radius 20 cm

Schiene Nr. 370 Radius 26,6 cm

Die geplante neue Schiene könnte sodann im normalen Doppelspurabstand um die Schiene Nr. 370 verlegt werden.

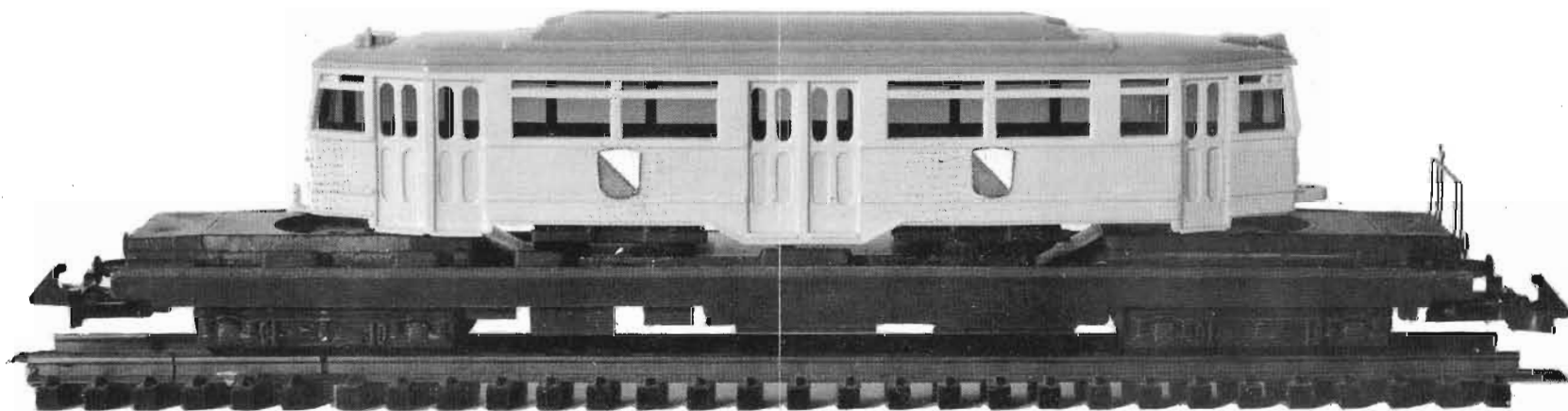
Gerne erwarten wir von Ihnen Ihre Meinung zum neuen Schienenradius und ev. auch zu den neuen Wagen. Ihr Schreiben freut uns.

NEUHEIT!

Spezial-Wagen 4-achsig für Tramtransport.
Tramwagen hellgelb. Kantonswappen für Selbst-
montage mit Klebstoff beiliegend. (zB. mit
Brigatex).

NEUHEIT!

Vorderseitig zwei Wappen wie Bild, rückseitig
ein Wappen in der Mitte.
Gewünschter Kanton bitte angeben.



Tramwagen Nr. 660
Zuzüglich Porto + Verpackung.

Fr. 24.--/Stk.

Grösse der Abbildung 1 : 1
Länge über Puffer 197 mm
Auslieferung ab Oktober 1978

Wir glauben nun aber, dass die neuen Wagen "lang" sein sollten, damit jeweils die Anzahl der Fenster genau eingehalten werden kann.

Bezüglich der Wagentypen möchten wir Ihnen mitteilen, dass das erste Werkzeug für den Einheits-2.Klass-Wagen gebaut wird.

Anschliessend folgt ein 1.Klass-Wagen des gleichen Typs, mit jedoch reduzierter Fensterzahl wie bei der SBB.

Sodann möchten wir die Swiss Express - Wagen, Steuerwagen, Triebwagen, Gepäckwagen, Eurofima-Wagen etc. folgen lassen.

Was den Liefertermin betrifft, können wir noch nichts versprechen. Wir planen für den ersten Wagen eine mögliche Auslieferung auf Frühling 79.

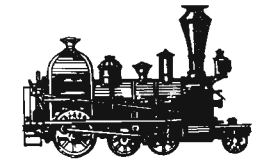
Die neue Schiene wird sicher nicht vor Ende 79 fertig sein.

Produktion

Dampfloko A 3/5

Die erste Serie war schnell ausverkauft und wird nächstens ausgeliefert. Die zweite Serie, welche bereits ausverkauft ist, folgt sofort anschliessend. Wir bitten Sie noch um etwas Geduld.

WESA



Sept. 1978

Nachrichten

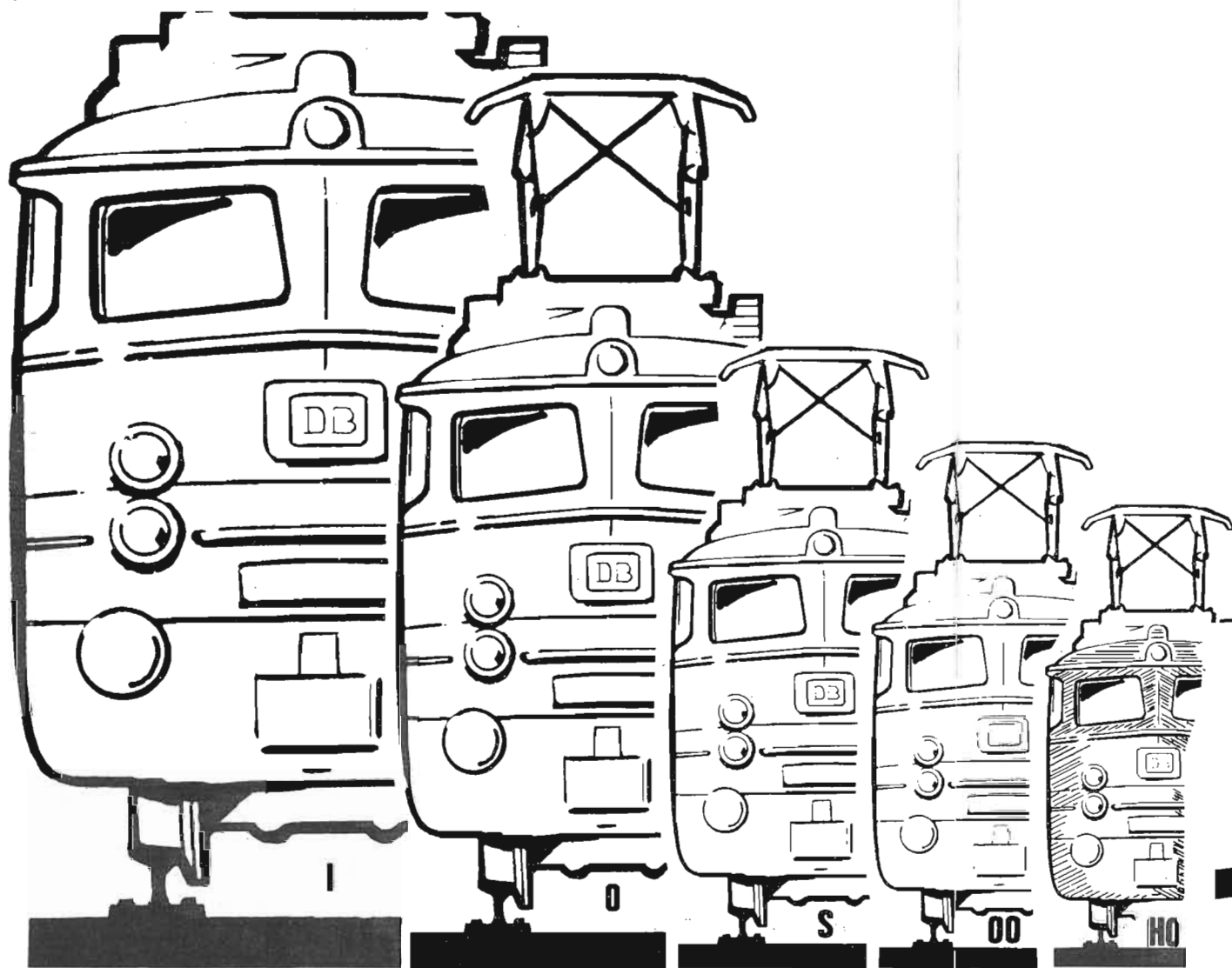
Sehr geehrte WESA-Freunde,

Wir kommen zurück auf die WESA-Nachrichten vom August 78 bezüglich der geplanten, gebogenen Schiene mit grösserem Radius und der neuen Wagen. Viele WESA-Freunde haben uns geschrieben, wofür wir uns herzlichst bedanken möchten.

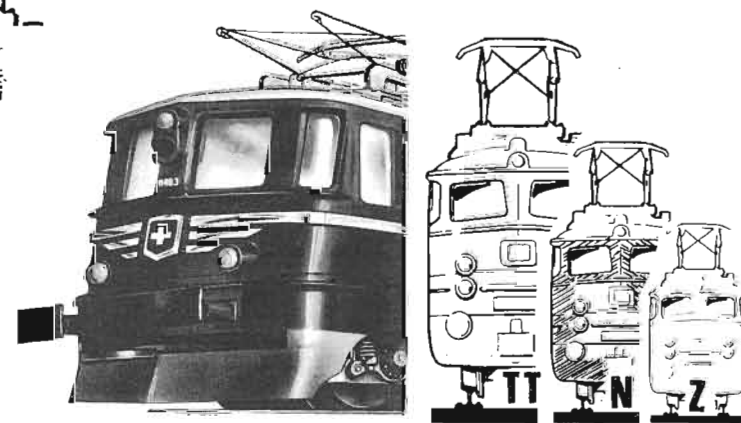
Die neue Schiene hat überall geeinigte Zustimmung ergeben. Dies trifft leider bei den geplanten Wagen nicht zu.

Etwa die Hälfte der Zuschriften befürworten eine Wagenlänge von ca. 23 cm, da solche Wagen massstäblicher sind und sehr schön wirken werden. Die andere Hälfte der WESA-Freunde möchte die neuen Wagen in bisheriger, verkürzter Ausführung haben, damit ein Zusammenpassen mit den bisherigen gewährleistet bleibt.

Fortsetzung 4. Seite



Die WESA-Bahn im Grössenvergleich
zu den andern Modellbahnen !



VORBILD	NENNGRÖSSE	1	0	S	00	HO
1 : 1	MASSTAB	1 : 32	1 : 45	1 : 64	1 : 76	1 : 87
1435	SPURWEITE mm	45	32	22,5	19	16,5

WESA

1 : 100

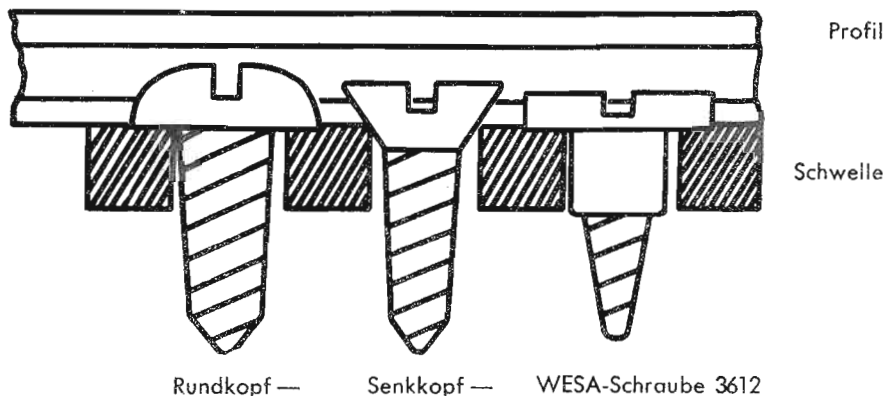
13

TT	N	Z
1:120	1:160	1:220
12	9	6,5

Leserbrief

-Wieso soll man für das Anschrauben der Schienen die Schienenerschraube Nr. 3612 verwenden. Kann man keine gewöhnliche Schraube nehmen ?

Die Antwort entnehmen wir dem WESA-Handbuch auf Seite 76:



Vorstehende Zeichnung zeigt den Vorteil der WESA-Schienenerschraube

Es empfiehlt sich, zum Festschrauben der Schienen die WESA-Spezialschrauben 3612 zu verwenden. Diese sind so bemessen, daß der zylindrische Teil der Schraube genau die Höhe der Schwellen hat. Der Gewindeteil ist scharf und schraubt sich leicht in die Holzunterlage ein. Der Kopf der Schraube ist ganz flach und hält links und rechts je eine Schwelle fest. Gewöhnliche Rundkopfschrauben lassen sich nicht verwenden, weil der runde Kopf zu stark zwischen den Schienenprofilen hervorsteht, sodaß die Drehgestellschrauben daran anstoßen würden. Gewöhnliche Senkkopfschrauben sind ebenfalls ungeeignet, weil diese beim Anziehen entweder die Schwellen auseinander drücken oder ebenfalls zu stark in den Luftraum zwischen den Schienenprofilen hinaufstehen.

Schienen-Schrauben No. 3612



WESA



Okt. 1978

Nachrichten

Sehr geehrte WESA-Freunde,

Es freut uns, Ihnen mitteilen zu können, dass ab sofort der Prellbock Nr. 398 in neuer Ausführung geliefert wird. Es handelt sich um eine feine Gitterkonstruktion, aufgebaut auf einer speziellen geraden Schiene mit einer Länge von 42 mm (1/4 Länge). Dieser Prellbock wird am Ende des Stumpengleises einfach wie eine normale Schiene angesteckt. Der Preis bleibt unverändert Fr. 4.--/Stk. Vom alten Typ sind keine mehr am Lager.

Der Wagen Nr. 236 (Doppelzementsilowagen) wird ab heute mit einem grauen Chassis anstelle des schwarzen hergestellt. Dadurch wirkt es zementstaubig und der Wagen sieht bedeutend besser aus.

NEUHEIT!

NEUHEIT!



Kühl-Containerwagen

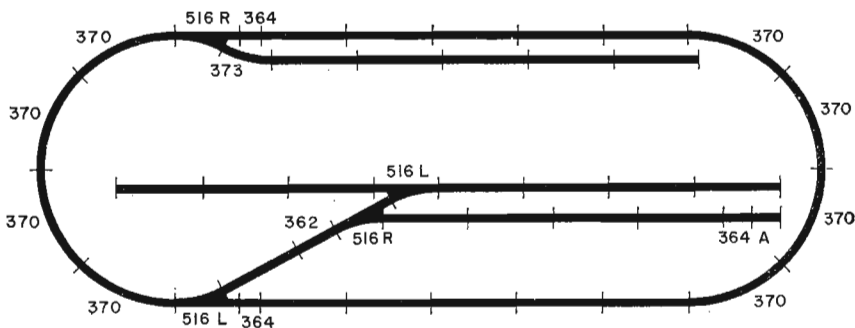
4-achsig, mit farbigen Aufbauten und an der Stirne ein Kühlaggregat.

Die Auslieferung ist für Januar 79 vorgesehen.
Bestellen Sie doch bitte frühzeitig.

Coca-Cola	Nr. 231	Fr. 21.--
Union-Bier	Nr. 232	Fr. 21.--
Fürstenberg-Bier	Nr. 233	Fr. 21.--
Südmilch	Nr. 234	Fr. 21.--

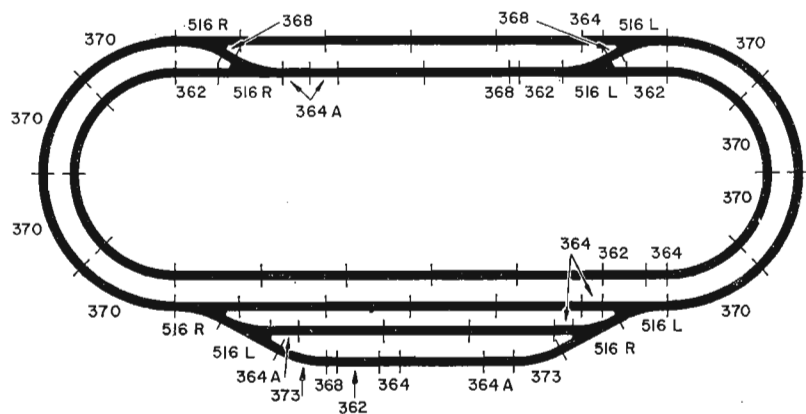
zuzüglich Versandkosten.

Interessante Geleisebilder mit geringem Platzbedarf



60 × 160 cm

- | | | |
|----------|----------|----------|
| 27 × 361 | 2 × 364A | 2 × 516R |
| 1 × 362 | 8 × 370 | 2 × 516L |
| 2 × 364 | 1 × 373 | |



70 × 155 cm

- | | | |
|----------|----------|----------|
| 19 × 361 | 4 × 364A | 8 × 371 |
| 5 × 362 | 4 × 368 | 2 × 373 |
| 5 × 364 | 8 × 370 | 4 × 516R |
| | | 4 × 516L |

WESA



Nov. 1978

Nachrichten

Sehr geehrte WESA-Freunde,

Sehr oft erhalten wir Anfragen über den Geländebau, vor allem über den Bau von Bergen. Es gibt verschiedene Möglichkeiten die Berge zur WESA-Anlage zu konstruieren. Viele Bücher geben die verschiedensten Anleitungen dazu. Wir möchten Ihnen die einfachste Methode für den Bergbau darstellen.

Nachdem die Schienen verlegt und die Kabel angeschlossen sind, muss eine intensive Probefahrt unternommen werden. Alsdann bilden wir die höchsten Bergspitzen mit senkrechten Holzstäben, welche am Fuss ein Holzklötzchen haben, damit diese "Bergspitzen" stehen können. Sodann werden die Tunnelportale hingestellt und befestigt. Tunnelportale sind im Zubehörhandel für Modellbahnen erhältlich.

Nun verkleben wir normales Zeitungspapier mit Fischkleister von den Tunneleingängen über die Bergspitzen. Es ergibt sich ein Zeitungspapiergebirge. Nach vollständigem Trocknen des Fischkleisters, tragen wir eine Gipsschicht auf das Papiergebirge. Man kann dazu normalen Baugips verwenden. Es empfiehlt sich jeweils nur kleine Gipsmengen mit Wasser anzurühren, da der Gips sehr schnell "zieht" und alsdann nicht mehr gebraucht werden kann. Das Gipsauftragen geschieht mit einem starken Pinsel, für grobe Stellen nehmen wir einen Spachtel. Bis der Gips einwenig angetrocknet ist, halten wir die Hand unter das Zeitungspapier, ansonst das Papier reißen würde.

Nachdem der Gips trocken ist (schneeweiss) bemalen wir das Gebirge mit den verschiedensten Farben. Bäume und Sträucher verschönern das Gelände ungemain. Zur weiteren Ausstattung der Anlage gehören Häuser, Lämpchen etc. Es gibt diverse Fabrikate solcher Artikel. Zum Beispiel Faller, Vollmer, Kibri, etc.

Wir möchten nochmals festhalten, dass wir keine Häuser, Bäume und sonstige Verschönerungsartikel führen.

Als Spezialgeschäft für solche Artikel (Häuser, Bäume, Tunneleingänge, Figuren, etc.) möchten wir Ihnen folgendes Geschäft (Laden + Versand) empfehlen: Modellbahn-Shop
Heinz Hartmann
5722 Gränichen Tel. 064/31 57 25

Sicherlich gibt es WESA-Freunde, welche bereits mit grossem Erfolg auf andere Art Gebirge bauten. Gerne würden wir Ihre Meinung darüber hören.

Auch würde es uns freuen, wenn Sie uns Photos Ihrer Anlage senden könnten. Einige davon würden wir in den kommenden WESA-Nachrichten abbilden.

Reparatur-Service

Ab sofort ist der WESA-Reparatur-Service (Ostschweiz) J. Inhelder, Gossau nicht mehr in Betrieb. Herr Inhelder kann altershalber keine Reparaturen mehr erledigen. Wir bitten Sie deshalb Ihre defekten WESA-Artikel direkt an uns oder aber an den westschweizerischen Service zu senden: Herrn M. Rossier

Service WESA
1422 Les Tuileries-de-Grandson

Tel. 024 / 24 15 32

Frau Rossier spricht deutsch
Herr Rossier spricht französisch

hängt wird und erst nachfolgend die beleuchteten Wagen. Zum Auswechseln der Zughaken und Kupplungsbügel können die Lokomotiven und Wagen auch direkt in die Fabrik gesandt werden.

Behandlung der Permanent-Magnete

Die von uns verwendeten Permanent-Magnete sind Schweizerfabrikat und von bester, für diesen Zweck erhältlichen Qualität. Die Magnetkraft kann durch falsche Behandlung verloren gehen.

Sie wird zerstört durch:

Aufeinanderpressen von Entkupplungsschienen in der abstoßenden Richtung unter Ueberwindung der magnetischen Kraft. Durch Hin- und Herschieben von Eisenstücken auf dem Permanent-Magnet.

Wer mehr als eine Entkupplungsschiene besitzt, wird bemerken, daß sich diese beim Aufeinanderlegen abstoßen oder anziehen, je nachdem, ob sie gleichzeitig oder verkehrt aufeinander zu liegen kommen. (Nordpol auf Nordpol stößt ab, Nordpol auf Südpol des Magneten zieht an).

Die Sättigung mit Magnetismus ist bei unseren Entkupplungsschienen so stark, daß zwei Schachteln mit solchen Schienen nur in einer Richtung aufeinander gelegt werden könnten, wenn nicht im Schachtelboden ein Eisenstück eingeklebt wäre, das den Kreislauf der Magnetkraft schließt.

Je nach der Richtung, in welcher also Entkupplungsschienen aufeinander gelegt werden, stoßen diese einander ab oder ziehen sich gegenseitig an.

Es ist darauf zu achten, daß das Eisenstück nicht vom Schachtelboden abreißt und unten an der Schiene, resp. am Permanent-Magnet kleben bleibt. Wenn dies doch der Fall ist, soll das Eisenstück **abgehoben**, nicht **abgeschoben** werden.

Geschwächte Permanent-Magnete können jederzeit und beliebig oft frisch mit Magnetismus gesättigt werden. Die Entkupplungsschiene kann zu diesem Zweck direkt in die Fabrik gesandt werden.

Der Einbau in die Bahnanlagen

Grundsätzlich kann die Entkupplungsschiene ohne Einschränkung überall in die Bahnanlage eingebaut werden, wo man zeitweise entkuppeln möchte. Im allgemeinen wird jedoch die Entkupplungsschiene am besten in Güterbahnhöfen, resp. deren Geleiseharfen eingebaut, denn dort werden die Züge zusammengestellt und wieder getrennt und die Wagen auf andere Geleise verschoben. Auf keinen Fall soll eine Entkupplungsschiene in das Durchfahrtsgeleise eines Bahnhofes eingebaut werden. Es kann sonst vorkommen, daß der Zug gerade so im Bahnhof angehalten wird, daß zufällig eine Kupplung sich über der Entkupplungsstelle befindet und der Zug beim Abfahren einige Wagen unfreiwillig zurückläßt.

Wer einen kleineren Bahnhof besitzt, soll die Entkupplungsschiene in das Ueberholungsgeleise legen, das nur benützt wird, wenn ein stehender Zug von einem andern im Bahnhof überholt wird.

WESA



Dez. 1978

Nachrichten

FAHRT INS NEUE JAHR

mit
der

WESA

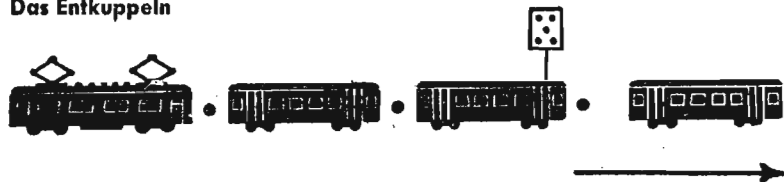


Die Entkupplungsschiene 369

Die Entkupplungsschiene hat die Länge einer normalen geraden Schiene 361 = 170 mm. In der Mitte befindet sich ein Permanent-Magnet erster Qualität. Zu jeder Entkupplungsschiene gehört ein Rangier-Signal, das in den Sockel neben dem Permanent-Magnet eingesteckt wird. Es zeigt an, wo sich in der Anlage die Entkupplungsstellen befinden. Die WESA-Entkupplungsschiene erfordert weder Verbindungskabel noch Stellpulte. Um zu entkuppeln ist lediglich der Zug anzuhalten, sobald sich die zu trennende Kupplung neben dem Rangier-Signal befindet. Durch den Permanent-Magnet wird dann der Zughaken nach unten gezogen.

Solange sich der Zug vorwärts oder rückwärts in Bewegung befindet, wird keine Entkupplung ausgelöst. Diese findet nur statt, wenn der Zug mit einer Kupplung über dem Permanent-Magneten anhält. Durch die Belastung des Zughakens beim Ziehen oder Stoßen des Zuges kann derselbe vom Permanent-Magnet während der Fahrt nicht heruntergezogen werden.

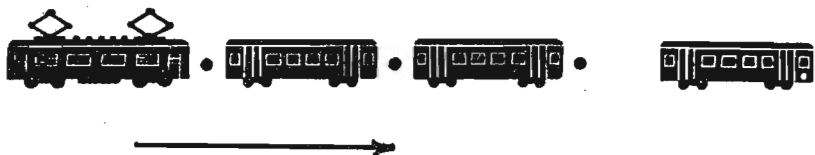
Das Entkuppeln



erfolgt am leichtesten beim Anhalten auf der Rückwärtsfahrt.

Wie beim Großbetrieb ist es möglich, beim Rangieren Wagen abzustößen. Der Zug wird rückwärts über die Entkupplungsschiene bewegt und plötzlich angehalten, sobald die Kupplung der Wagengruppe oder des Wagens, welcher abgestoßen werden soll, sich über dem Magnet befindet. Nach einigem Ueben gelingt das Abstoßen mit absoluter Sicherheit.

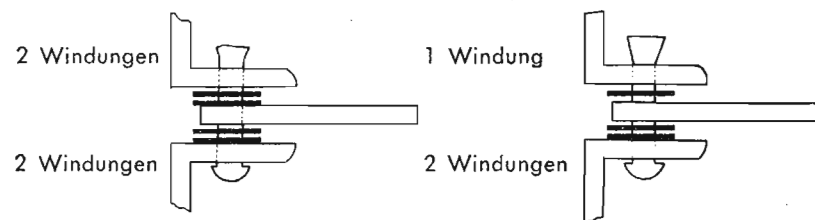
Das Einkuppeln



Es sei hier noch darauf hingewiesen, daß die WESA-Bahn natürlich auch automatisch einkuppelt. Es genügt, mit der Lokomotive oder dem Zug an die anzukuppelnden Wagen heranzufahren, bis die Kupplung einhängt. Das Ankuppeln ist nur auf einem geraden Streckenstück möglich.

Kontrolle der Kupplungen:

Es empfiehlt sich, vor Beginn des Rangierbetriebes, das heißt nach der Anschaffung von Entkupplungsschienen, zuerst zu prüfen, ob die Kupplungen des vorhandenen Lokomotiv- und Wagenparks in Ordnung sind. Zu diesem Zweck wird jede Loko und jeder Wagen einzeln über die Entkupplungsschiene geschoben und kontrolliert, ob der Zughaken vom Magnet richtig nach unten gezogen wird. Bei Wagen, deren Zughaken nicht einwandfrei, sondern nur träge oder gar nicht nach unten gezogen werden, besteht die Zughaken-Feder in der Regel noch aus vier Windungen, je zwei links und rechts des Zughakens.



Trotzdem die Feder aus bestem Klaviersaiten-Stahldraht hergestellt ist, kann es vorkommen, daß einzelne Federn etwas stärker sind als normal. In solchen Fällen wird die Federkraft auf einfache Art dadurch herabgesetzt, daß eine der beiden äußeren Windungen der Zughaken-Feder mit einer Nadel herausgezogen wird.

Kupplungen an Lokomotiven

Während einiger Zeit wurden alle Lokomotiven mit Zughaken aus Isoliermaterial ausgerüstet, um zu vermeiden, daß beim Anhängen von Wagen mit Beleuchtung Kurzschluß entstehe. Die isolierten Zughaken werden vom Magnet der Entkupplungsschiene nicht angezogen und sind deshalb durch solche aus Stahl zu ersetzen. (Seit 1954 werden alle Lokomotiven mit Stahlzughaken geliefert und die beleuchteten Wagen mit isolierten Kupplungsbügeln ausgerüstet. An diesen sind somit keine Änderungen notwendig).

Um Kurzschlüsse mit den Kupplungsbügeln der beleuchteten Wagen zu vermeiden, sind an diesen die Kupplungsbügel durch isolierte zu ersetzen. Teilweise sind auch noch beleuchtete Wagen in Betrieb, die mit einem Zughaken aus Isoliermaterial versehen sind. Auch diese sollen durch Stahlzughaken ersetzt werden, damit sie ebenfalls automatisch auskuppeln können. Wer an der Lokomotive den Stahl-Zughaken angebracht hat, jedoch vorläufig das Auswechseln der Haken und Bügel an den beleuchteten Wagen vermeiden will kann sich — um Kurzschlüsse zu vermeiden — auch dadurch behelfen, daß an der Lokomotive zuerst ein unbeleuchteter Wagen ange-