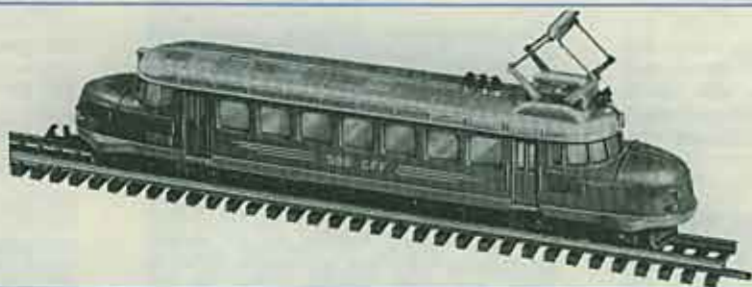


WESA

Nachrichten



Hauszeitung der WESA AG., Spielwarenfabrik, Inkwil (Bern)

Doppelnummer

10

Viele neue Spielmöglichkeiten . . .

Eine ganze Anzahl Abonnenten sah bereits in der Zwischenzeit einige unserer Neuheiten; viele haben sich auch schon etwas davon gekauft oder geschenkt erhalten. Jenen, welche noch keine Gelegenheit hatten, sich im nächstgelegenen Spielwarengeschäft unsere neu erschienenen Artikel zeigen zu lassen, stellen wir nachstehend alle vor.

WESA-Modellschienen

Es darf wohl hier erwähnt werden, daß von maßgebenden Leuten die neuen WESA-Modellschienen als die schönsten, zur Zeit auf dem Markte befindlichen Modell-Eisenbahnschienen bezeichnet werden.

Als sich die Geschäftsleitung entschloß, zur WESA-Bahn eine neue Schiene zu schaffen, stellte sich natürlich die Frage, ob nun für die WESA-Amateure vor allem eine möglichst billige Schiene oder eine möglichst schöne und gute Schiene zu schaffen sei. In Berücksichtigung des beim Schweizer Käufer stark ausgeprägten Qualitätssinnes mußte angenommen werden, daß — wenn schon eine neue Schiene — eben doch nur das Schönste und Beste in Betracht fallen konnte. Deshalb hat auch die neue Modell-Schiene wieder ein Vollprofil aus vernickeltem Messing, obgleich natür-

lich ein Profil aus Blech billiger gewesen wäre . . . Dafür sind jedoch die neuen Modell-Schienen wieder so solid, daß man auch (was bei erweitertem Spielbetrieb auf dem Fußboden vorkommen kann) darauf stehen darf, ohne daß sie defekt werden.

Für den Bau von Anlagen mit Steigungen darf die neue Modell-Schiene sogar (für Anfang und Abschluß der Steigung) leicht durchgehoben werden.

Wer permanente Anlagen bauen will, wird mit Vorteil die extra angefertigten Spezialschrauben (Bestell-No. 3612, Preis Fr. 4.80 per 100 Stk.) zum Befestigen der Schienen auf Holzunterlagen verwenden. Diese Schrauben weisen ein kurzes Gewinde und einen extra flachen Kopf auf und können mit Leichtigkeit zwischen zwei Schwellen in die Unterlage eingelassen werden. Es ist darauf zu achten, daß diese Schrauben nicht zu stark angezogen werden; das ist gar nicht notwendig, sie halten trotzdem die Schienen gut auf der Unterlage fest.

Schon die bisherigen WESA-Schienen mit Plasticunterbau sahen weitgehend natürlich aus (weil die bei Spiegleisenbahnen sonst übliche Mittelschiene weggelassen ist). Die neuen Schienen mit richtigen Schwellen sind nun wirklich das Maximum, was an natürlichem Aussehen darzustellen möglich ist.

Mit dieser Umstellung des ganzen Schienen-Fabrikationsprogrammes auf die neue Modell-Schiene hat die Fabrikleitung eine gewaltige Anstrengung unternommen, um ihren WESA-Freunden wiederum das Beste und Schönste zu bieten. Allein die Herstellungskosten der notwendigen neuen Spritzgußwerkzeuge für alle diese Schienen belaufen sich auf über 75 000.— Franken.

Die neuen Modellschienen, von denen wir auf Seite 94 eine Abbildung zeigen, sind in den Spielwarengeschäften wie folgt erhältlich:

361 gerade	$\frac{1}{3}$, 170 mm lang	Fr. 1.50
362 gerade	$\frac{1}{2}$, 85 mm lang	Fr. 1.30
364 gerade	$\frac{3}{4}$, 42 mm lang	Fr. 1.20
368 gerade	$\frac{1}{8}$, 21 mm lang	Fr. 1.20
371 gebogene	$\frac{1}{3}$, 200 mm Rad.	Fr. 1.50
372 gebogene	$\frac{1}{2}$, 200 mm Rad.	Fr. 1.30
374 gebogene	$\frac{3}{4}$, 200 mm Rad.	Fr. 1.20
365 gerade	$\frac{1}{3}$, 170 mm lang, mit Kabel und Stecker	Fr. 3.70
380 gerade	$\frac{3}{4}$, 42 mm lang, beidseitig getrennt	Fr. 2.25
381 gerade	$\frac{3}{4}$, 42 mm lang, einseitig getrennt	Fr. 2.25
382 Uebergangs-Schiene	gerade $\frac{1}{2}$, 85 mm lang	Fr. 1.30

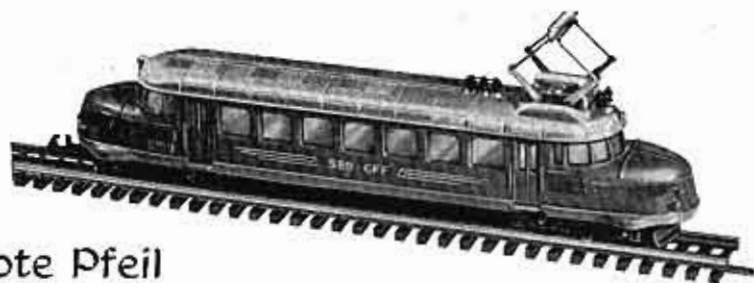
Für die Verbindung der neuen Modellschienen mit den Schienen mit Plasticunterbau wurde

eine Uebergangsschiene
Katalog Nr. 382 zum Preise
von Fr. 1.30

geschaffen, welche in der Größe einer $\frac{1}{2}$ geraden entspricht. Dieses Uebergangsstück ist auf einer Seite etwas erhöht und bildet eine kleine Rampe. Wir möchten gleich hier darauf aufmerksam machen, daß es ratsam ist, unmittelbar nach der Rampe eine ganze gerade oder wenigstens eine halbe gerade Schiene anzuschließen, keinesfalls aber direkt nach dem Verbindungsstück eine gebogene Schiene.

Die Anschaffung von zwei Uebergangsschienen für die Verbindung der beiden Schienenmodelle bedeutet eigentlich keine Extraauslage, da ja der Preis demjenigen von zwei halben geraden Schienen entspricht und die Anlage um je $\frac{1}{2}$ Schiene länger wird.

Die neuen Modellschienen bieten einen absolut einwandfreien Kontakt (durch die Verwendung der Lasche aus gehärtetem Federstahl). Bei einem Versuch wurden 100 Schienen aneinandergesteckt. Am einen Ende schloß man die Anschlußschiene an und der Kontakt war über sämtliche hundert Schienen bis



Der rote Pfeil

Genauere Nachbildung des Triebfahrzeuges RCE 2/4 der Schweiz. Bundesbahnen, genannt «Roter Pfeil».

Diese Lokomotive (Kat. No. 170) ist mit einem kräftigen Gleichstrom-Motor versehen. Die Motorlager weisen Dauerschmierung auf und müssen daher nicht geölt werden. Das Antriebsdrehgestell hat 2 direkt angetriebene Achsen und Räder mit dem seit 8 Jahren bewährten Plasticbelag. Der «Rote Pfeil» besitzt eine enorme Steigfähigkeit (ohne Wagen bis 300 ‰). Es können auch Wagen angehängt werden. Der Strombügel auf dem Dach (Pantograph) kann gehoben (Fahrstellung) und gesenkt (Ruhestellung) werden. Das Metallgehäuse be-

steht aus unzerbrechlichem INCA-Guß. Gewicht dieser Lokomotive: 400 Gramm. Traktionsleistung gleich wie Lokomotive 150 (Re $\frac{1}{4}$).

Für jede WESA-Anlage ist der «Rote Pfeil» eine attraktive Erweiterung. Ein einfaches Beispiel für den Betrieb des «Roten Pfeil» gleichzeitig mit einem Zug auf einer Anlage folgt anschließend, Seite 30.

Zur Beachtung: Der «Rote Pfeil» ist nur für Fernsteuerung lieferbar (Preis Fr. 43.50). Wer noch keine Anlage für Fernsteuerung besitzt, lese den Artikel «Wer will auf Fernsteuerung umstellen?», Seite 32.

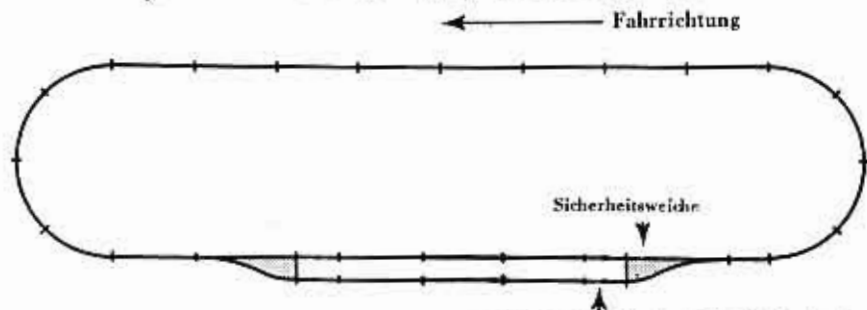
zum andern Ende absolut einwandfrei. Der Spannungsabfall auf dieser langen Strecke betrug nicht einmal $\frac{1}{2}$ Volt.

Zu den Modellschienen neu hinzu wurde auch $\frac{1}{8}$ gerade Schiene hergestellt,

die besonders in Bahnhöfen bei Ueberführungsgeleisen mit zwei Weichen oder auch sonst bei unregelmäßigen Schienenanlagen gute Anwendung findet.

Fortsetzung Seite 94

Zweizugbetrieb auf einfachste Art



Hier Trennschienen der Sicherheitsweiche in beide Gleise einfügen

Beispiel einer einfachen Anlage für gleichzeitige Verwendung von 2 Lokomotiven I

An diesem Beispiel ist ersichtlich, daß schon mit ganz einfachen Mitteln und ohne großen Aufwand 2 Züge auf der gleichen Anlage manövriert werden können.

Die Anlage benötigt folgende Teile:
Bei Verwendung der neuen Modell-

15 gerade $\frac{1}{1}$ Schienen	No. 361
1 Anschluß-Schiene mit Kabel	No. 365
1 Weiche für Handbetätigung	No. 505
oder elektromagnetisch	No. 503
1 Sicherheitsweiche	No. 514
3 gerade $\frac{1}{2}$ Schienen	No. 362
1 gerade $\frac{1}{4}$ Schiene	No. 364
1 gerade $\frac{1}{8}$ Schiene	No. 368
8 gebogene Schienen	No. 371
2 gebogene $\frac{1}{4}$ Schienen	No. 374
2 gebogene $\frac{1}{2}$ Schienen	No. 372

Bei Verwendung der Schienen mit Unterbau:

14 gerade $\frac{1}{1}$ Schienen	No. 321
1 Anschluß-Schiene mit Kabel	No. 310
1 Weiche für Handbetätigung	No. 502
oder elektromagnetisch	No. 500
1 Sicherheitsweiche	No. 511
3 gerade $\frac{1}{2}$ Schienen	No. 322
2 gerade $\frac{1}{4}$ Schienen	No. 324
8 gebogene Schienen	No. 331

Die beiden Trennschienen der Sicherheitsweiche werden an der mit einem Pfeil bezeichneten Stelle so in die Anlage eingesetzt, daß die Trennstellen gegeneinander stehen. Die Anschlußschiene kann an einem beliebigen Ort außerhalb der Bahnhofstrecke eingefügt werden. Die beiden Lokomotiven, z. B. Dampflokomotive und roter Pfeil, werden nun auf je ein Bahnhofsgleise gestellt mit Fahrrichtung gegen die Sicherheitsweiche. Nach dem Einschalten des Fahr-

stromes am Transformator wird nun nur diejenige Lokomotive abfahren, für deren Gleise die Sicherheitsweiche richtig gestellt ist. Die andere bleibt auf dem Bahnhofsgleise stehen. Wünscht man nun die andere Lokomotive ausfahren zu lassen, dann genügt es, die Sicherheitsweiche umzustellen. Der einfahrende Zug wird dann auf seinem Bahnhofsgleise automatisch vor der nun für ihn falsch gestellten Ausfahrtsweiche anhalten.

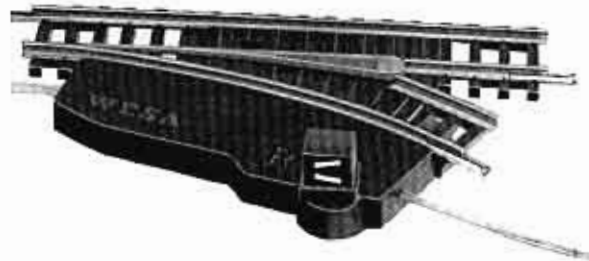
Wer nun diese Anlage richtig ausprobiert hat, kann noch einen Schritt weitergehen und die Manövriermöglichkeit durch die Einfügung eines Hauptsignals No. 520 als Einfahrtssignal wesentlich erweitern. Das Hauptsignal wird mindestens eine ganze Schiene vor der Weiche links, und die dazugehörige Trennschiene in der auf der Anleitung angegebenen Entfernung vor dem Signal eingesetzt. Damit bewirkt man, daß das Hauptsignal als Einfahrtssignal funktioniert. Will man dann im Bahnhof auf beiden Gleisen manövrieren, so läßt man den einen Zug vor dem Signal anhalten. Dies geschieht, indem das Signal auf rot gestellt wird, was bedeutet, daß auf der Strecke vom Signal bis zur Trennschiene kein Strom mehr ist und der Zug anhalten muß. Die ganze übrige Anlage kann aber nach Belieben befahren werden. Der Zug im Bahnhof läßt sich nun beliebig von einem Gleise auf das andere manövrieren. Ist das Manöver im Bahnhof beendet, wird das Signal auf grün gestellt und der andere Zug kann seine Fahrt fortsetzen.

Die neuen Modellweichen

Sie sind viel zierlicher als die bisherigen. Die Abzweigung entspricht genau $\frac{3}{4}$ einer gebogenen Schiene, Radius 200 mm, und die gerade Strecke ist entsprechend genau $\frac{3}{4}$ einer geraden Schiene. Auf dem Ansatz mit dem Schaltmechanismus sitzt ein zierliches Laternchen. Die neue elektromagnetische Modell-Weiche besitzt dementsprechend zwei Anschlußkabel, eines für die Betätigung des Schaltmechanismus mit angegossenem Plastic-Stecker, das andere für den Anschluß des Laternchens. (Das Anschlußkabel des Laternchens kann am Weichenschaltpult 550 bei den Anschlüssen No. 5—8 angeschlossen werden). Die Modell-Weichen für Handbetrieb sind auch mit einem Kabel versehen, für den Anschluß des Weichen-Laternchens. Das Aussehen ist genau gleich wie bei der elektromagnetischen Weiche, außer daß noch ein Stellhebel für die Weichenschaltung am Sockel angebracht ist. Für den Spielbetrieb ist darauf zu achten, daß beim Festschrauben der Weiche diese absolut flach zu liegen

kommen. Falls die Unterlage Unebenheiten aufweist, besteht die Gefahr, daß die aufgeschraubte Weiche «verzogen» wird, wodurch der Schaltmechanismus nicht mehr einwandfrei funktionieren kann.

Nachdem nun an die Transformer auch die Weichen-Laternchen angeschlossen werden, ist darauf zu achten, daß mit der Zeit (wenn immer mehr Beleuchtungszubehöre angeschlossen werden) der Transformer unter Umständen überlastet wird und dann nicht mehr genügend Strom für das Schalten der Weichen oder den Betrieb des Zuges abgibt. Jeder WESA-Amateur kann leicht selber ausrechnen, wie weit er seinen Transformer belasten darf, wenn er in Betracht zieht, daß immer je 4 Lämpchen so viel Strom benötigen wie eine Lokomotive. Dabei sind auch die stets brennenden Signallämpchen und eventuell angeschlossene Straßenlämpchen oder Bahnhofbeleuchtungen einzurechnen.



Wenn der Moment da ist, wo der Transformer durch Anschlüsse überlastet wird, empfiehlt sich die Anschaffung eines speziellen Zubehörttransformers (Kat. No. 834). Dieser Transformer besitzt keine Geschwindigkeitsregulierung und auch keinen eingebauten Gleichrichter, da diese beiden Dinge für den Anschluß der Zubehöre nicht nötig sind und kostet deshalb nur Fr. 29.—. Sämtliche Beleuchtungszubehöre werden dann statt am Bahn-Transformer an diesem Zubehört-Transformer angeschlossen

Die neuen Modell-Weichen sind in den Spielwarengeschäften wie folgt erhältlich:

- Art. No. 503 rechts, elektromagnetisch, Fernschaltung, 127 mm lg., 2 Anschluß-Kabel, beleuchtete Laterne Fr. 17.50
- Art. No. 513 links, dito. Fr. 17.50
- Art. No. 505 rechts, für Handbetrieb, 127 mm lg., 1 Anschlußkabel für die beleuchtete Laterne Fr. 12.—
- Art. No. 515 links, dito. Fr. 12.—
- Art. No. 504 rechts, elektromagnetische Sicherheitsweiche, 127 mm lang, 2 Anschlußkabel, beleuchtete Laterne, inkl. 2 Spezialtrennschienen No. 381 Fr. 22.50
do. links Fr. 22.50
-

Der
Prellbock



zu den neuen Modell-Schienen, aus grauem Plastic mit rotem Pufferbalken und zwei gefederten Puffern kann auf jedes Schienenende zwischen der zweit- und drittletzten Schwelle aufgesteckt werden. (Kat. No. 398, Preis Fr. 2.45).

Transformer für Großanlagen

Kat. No. 821

Für den unabhängigen Betrieb von zwei verschiedenen Zügen mit Fernsteuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt auf getrenntem Stromkreis wurde dieser extra starke Doppeltransformer mit eingebautem Gleichrichter, 30 Watt, geschaffen. Er ist mit 2 Regulierknöpfen für Geschwindigkeitsregulierung und Fernsteuerung und einer Kurzschlußkontrolllampe versehen.

Anschlußmöglichkeiten:

- 2 Anschlüsse mit regulierbarem Gleichstrom (von den Drehknöpfen aus) für den Betrieb von zwei Bahnen.
 - 1 Anschluß 14 V permanenter Wechselstrom für den Anschluß der Weichen und Zubehöre
 - 1 Anschluß 22 Volt permanenter Wechselstrom für Experimente, Baukastenmotörli etc. (nicht für Lämpchen!)
- Der Preis dieses Doppeltransformers Nr. 821 beträgt Fr. 115.—.

Achtung! Wer will auf Fernsteuerung umstellen?

Für alle jene, welche für ihre WESA-Bahn die Fernsteuerung noch nicht besitzen, sei hier nochmals erläutert, welche Möglichkeiten für die Umstellung auf Fernsteuerung bestehen. Vorerst muß jedoch erklärt werden, wie die Fernsteuerung überhaupt funktioniert:

Die ferngesteuerten WESA-Lokomotiven sind mit Gleichstrom-Motoren ausgerüstet; dementsprechend muß für den Betrieb dieser Lokomotiven die Schienenanlage mit Gleichstrom gespiesen werden. Die WESA-Transformer mit Fernsteuerung (Typ Nr. 820, 824 und 821) enthalten deshalb einen Gleichrichter. Der Drehknopf am Gehäuse dient bei den Transformatern mit Gleichrichtern nicht nur für die Regelung der Geschwindigkeit, sondern gleichzeitig auch für die Fernschaltung der Fahrrichtung (eigenes Patent der WESA).

Für alle jene, die noch keinen Transformer für die Fernsteuerung (Typ Nr. 820, 821 oder 824) besitzen, bestehen folgende Möglichkeiten:

- a) Für die Besitzer eines Transformers Typ 804 oder 804 B (schwarzes Bakelitgehäuse): Der Transformer kann zum Einbau des Gleichrichters und des neuen Drehknopfes mit Fernumschaltung in die Fabrik eingesandt werden. Der Einbau kostet Fr. 28.— plus Porto.
- b) Für die Besitzer eines Transformers Typ 814 (blaues Stahlblechgehäuse): Dieser Transformer kann nicht umge-

baut werden, da er zufolge des darin befindlichen großen Transformerkernes nicht genügend Platz für den Gleichrichter aufweist. Als Ergänzung dieses Transformers wird das Fernsteuergerät Nr. 850 angeschafft (Preis Fr. 39.80). Es enthält den Gleichrichter, welcher den vom Transformer gelieferten Wechselstrom in Gleichstrom umwandelt, sowie den Drehknopf für die Geschwindigkeitsregulierung, kombiniert mit Fernumschaltung der Fahrrichtung. Dieses Fernsteuergerät wird am Transformer beim Anschluß L 14 Volt für die Zubehöre angeschlossen. Falls dieser Anschluß durch das Kabel eines Weichenschaltpultes Nr. 550 schon besetzt ist, kann das Fernsteuergerät Nr. 850 auch an einem Paar der Verteilerbuchsen 5—8 des Weichenschaltpultes angeschlossen werden.

Durch die Anwendung einer der unter a und b erwähnten Möglichkeiten wird nun die Schienenanlage mit Gleichstrom gespiesen. Auf dieser Anlage läßt sich dann jede ferngesteuerte WESA-Lokomotive Typ 150 (Re 4/4 Schnellzugslokomotive), 160 (Dampflokomotive) oder 170 (roter Pfeil) betreiben.

Die bisherigen Lokomotiven, Typ No. 100 bis 140 enthalten einen Universalmotor und können deshalb auch auf den mit Gleichstrom gespiesenen Schienen weiterhin betrieben werden, aber wie bisher, *nur mit Handschaltung*.

Soll die alte Lokomotive ebenfalls auf die Fernsteuerung reagieren, so muß sie mit einem Gleichstrommotor versehen werden und wäre in diesem Fall gerade mit dem Transformator zusammen zum Einbau des Gleichstrommotors einzusenden. Der Umbau auf Fernsteuerung kostet für Lokomotiven Typ 100 bis 140 Fr. 7.50 plus evtl. notwendige Revision.

Transformator und Lokomotiven

die uns im Dezember eingesandt wurden, konnten unmöglich noch vor Weihnachten umgebaut werden. Im Dezember ist das gesamte Fabrikpersonal derart überlastet, daß die Erledigung von Umbauten leider außer Betracht fällt. Dasselbe gilt leider auch für die Beantwortung von Notizen und Briefen, die solchen Sendungen beigelegt werden. Das gesamte Personal muß sich im Dezember ausschließlich auf die Lieferungen konzentrieren. Dennoch bittet die Geschäftsleitung alle WESA-Bahnbesitzer, zu beachten, daß nach Erscheinen dieser Hauszeitung wahrscheinlich trotzdem gleichzeitig hunderte von Transformatoren und Lokomotiven zum Umbau eingesandt werden. Auch deshalb wird sich eine Ausdehnung der Lieferfrist auf mehrere Wochen nicht vermeiden lassen. Diese Erfahrung wurde bereits letztes Jahr gemacht, als erstmals die Möglichkeit bekanntgegeben wurde,

in die alten Lokomotiven den Gleichstrommotor für Fernsteuerung einzubauen. Damals kamen im Oktober und November immer noch laufend hunderte von Lokomotiven zum Umbauen in die Fabrik, was ja weiter auch nicht verwunderlich ist, wenn man bedenkt, daß allein in der Schweiz zehntausende von WESA-Bahnbesitzern existieren.

Wir bitten deshalb zum vornherein, nicht schon nach einer Woche schriftlich oder telephonisch die sofortige Erledigung des Umbaus zu fordern, da die bevorzugte Erledigung einzelner Sendungen im Hinblick auf die gerechte Behandlung aller WESA-Kunden nicht möglich ist.

Reparaturen und Revisionen an WESA-Artikeln

WESA-Artikel, die revisions- oder reparaturbedürftig sind, können direkt in die Fabrik eingesandt werden. Nach Instandstellung erfolgt die Rücksendung direkt an den Einsender und die Kosten werden — der Einfachheit halber — per Nachnahme erhoben.

Auch bei dieser Gelegenheit möchten wir darauf hinweisen, daß Einsender von Lokomotiven für Revision oder Umbau auf Fernsteuerung oft nicht bedenken, daß an den betreffenden Stücken vielleicht noch andere als die von ihnen gewünschten Revisionen notwendig sind. Der Repa-

rateur in der Fabrik prüft alles bis ins innerste Teilchen nach. Falls er weitere Abnutzungsmängel feststellt, möchte er natürlich auch diese in Ordnung bringen, weil die Maschine sich gerade (in der Kur) befindet . . . aber oh weh! das verursacht oft Mehrkosten und überrascht dann den Einsender, wenn er die Retoursendung in Empfang nimmt.

Es gibt Fälle, wo Lokomotiven bei Eintreffen in der Fabrik (zum Umbau auf Fernsteuerung) wohl noch in allen Teilen einwandfrei funktionieren. Bei genauer Kontrolle stellt sich aber heraus, daß beispielsweise die Kohlebürsten schon bis auf ein Minimum abgenützt sind und in allernächster Zeit ersetzt werden sollten. Wäre es in solchen Fällen zu verantworten, die Lokomotive in diesem Zustand an den Einsender zurückzuschicken? Wegen der geringen Mehrkosten nimmt man an, daß dem Lokomotivbesitzer ein Gefallen erwiesen worden sei. Aber ohu lätz! . . . in vielen Fällen wird dieser «Dienst am Kunden» falsch ausgelegt. Es wird reklamiert, es werden Briefe geschrieben — — — bitte liebe WESA-Freunde, die Ihr Euch unrichtig bedient glaubtet! Bedenkt, daß die Folge der Nichtausführung bemerkter Mängel für Euch selber unangenehm wäre: Eure Lokomotive könnte wohl ferngesteuert laufen, müßte jedoch innert kurzer Zeit — das heißt, wenn dann im erwähnten Falle die Kohlebürsten vollständig abgenützt wären — wieder in die Fabrik geschickt werden.

Fortsetzung Seite 84

Technische Winke

Eine unscheinbare aber doch wichtige Kleinigkeit. Durch die Tatsache, daß alle WESA-Lokomotiven Motorlager mit Dauerschmierung besitzen und somit nie geölt werden müssen, ist offenbar da und dort die irrümliche Auffassung entstanden, daß WESA-Lokomotiven überhaupt keiner Pflege bedürfen. Die *Getriebe* müssen jedoch von Zeit zu Zeit geschmiert werden.

Wie die Praxis zeigt, ist es für die WESA-Freunde nicht immer möglich, das für die Schmierung der Antriebszahnäder nötige feine Spezialfett zu beschaffen. Wir bringen deshalb jetzt ein hochwertiges Spezial-Vaseline-Fett in Tuben in den Verkauf.

Gebrauchsanweisung WESA-Spezialfett:
Geschmiert werden folgende Stellen:

An den Lokomotiven Typ Nr. 140 und ältere: Das Zahnrad der Antriebsachse am hinteren Drehgestell sowie das noch von außen sichtbare schmale Zahnrad, welches in das breite Zahnrad der Antriebsachse eingreift.

Lokomotiven Nr. 150, 160, 170: Das Schneckenrad der Antriebsachse sowie die Verbindungszahnäder und die

Schneckenachse soweit sie von außen zugänglich und sichtbar ist.

Die inneren Lager des Motors dürfen keinesfalls mit diesem Fett geschmiert werden, da sie ebenfalls (wie bei Typ 140) mit Dauerschmierung versehen sind. Dieses Spezial-Vaseline-Fett kann zum Preise von Fr. 1.30 durch alle WESA-Verkaufsstellen bezogen werden. Bestell-Nr. 1001.

Wie die Praxis zeigt . . .

Wer gerne lange Züge bildet, sollte beachten, daß es vorteilhaft ist, beim zusammenghängten Zug *auf jeden Kupplungsbügel ein kleines Tröpfchen Öl* zu geben. Der Kupplungshaken gleitet dann in den Kurven viel leichter im Kupplungsbügel hin und her, was Entgleisungen verhindern hilft.

Wenn am Signal eines der Lämpchen ausgebrannt ist und ersetzt werden muß, ist wie folgt vorzugehen: Die hintere Platte des Signal-Oberteiles wird nach hinten von der Metallfassung weggezogen, worauf die Fassungen mit den Lämpchen zum Vorschein kommen, so daß jedes Lämpchen leicht herausgeschraubt und ausgewechselt werden kann. Genau gleich kann auch vorgegangen

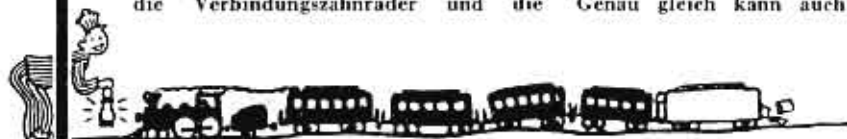
werden, um Lämpchen wieder fest anzuziehen, welche sich in der Fassung gelöst haben und deshalb nicht mehr brennen. Es sind der Reparaturabteilung schon öfters Signale zugesandt worden, mit dem Hinweis, daß die Lämpchen nicht brennen, wobei diese sich lediglich in der Fassung etwas gelöst hatten und wieder angezogen werden mußten.

PS. Alle Liliputlämpchen der WESA-Bahn sind für 19 V gebaut. Da die WESA-Bahn aber mit maximal 15 V betrieben wird, erhalten die Lämpchen nie die volle Spannung und besitzen deshalb eine viel längere Lebensdauer als normal.

Fortsetzung von Seite 83: Reparaturen und Revisionen . . .

Rechnet also zum vorneherein damit, daß bei Einsendung einer Lokomotive zum Umbau auf Fernsteuerung sehr wahrscheinlich kleinere Revisionen gleichzeitig ausgeführt werden, weil es unser Bestreben ist, alle WESA-Kunden zufriedenzustellen und ihre Materialien in bestem Zustand zu wissen. Sofern die Gesamtkosten (Umbaukosten: Fr. 7.50) der Revision Fr. 15.— übersteigen sollten (und sofern das Büropersonal nicht zu sehr mit Arbeit überlastet ist) würden die betreffenden WESA-Bahnbesitzer schriftlich avisiert und angefragt, ob im erwähnten Falle die gleichzeitige Totalrevision erwünscht sei.

Bei kleineren Arbeiten erlauben wir uns, anzunehmen, daß die Ausführung akzeptiert und bezahlt werde.



Die Kehrschleife

Peter und Hansruedi stellen eine neue Anlage zusammen und sind eben im Begriff, die Lokomotive auf die neue Geleise-Figur zu stellen. Peter dreht am Geschwindigkeits-Regulierknopf . . . aber die Lokomotive fährt nicht ab, sondern bleibt beharrlich stehen. Ratlos schauen sich die Beiden an. Was ist da zu tun?

Hier ist in erster Linie zu beachten, daß die Lokomotive aus verschiedenen Gründen nicht in Bewegung kommen kann. Entweder sind die Schienen nicht richtig zusammen gesteckt, sodaß der Kontakt unterbrochen wird — oder aber die Anlage wurde falsch gebaut. Nehmen wir einmal das in einer früheren Ausgabe bereits behandelte Beispiel der **Kehrschleife**

(s. Abbildung)

Die Trennschiene ist in diesem Beispiel gleich nach der Weichen-Abzweigung eingefügt. Sie kann aber ohne weiteres an irgend einer anderen geraden Strecke der Schleife eingesetzt werden.

Jedesmal, wenn wir eine Schienenanlage erstellen, die den Zug durch eine Geleiseschleife führt, müssen wir daran

denken, daß damit automatisch die Polarität der Schienen wechselt.

An irgend einem Punkt in der Schleife muß deshalb eine Trennschiene eingefügt werden, sonst entsteht Kurzschluß. Lenken wir unseren ferngesteuerten Zug nun unter «Volldampf» über diese Trennschiene, dann hält der Zug infolge des Polwechsels nicht nur an, sondern er bewegt sich auch wieder rückwärts, bis die Maschine über die Trennschiene zurückkommt. Hier ist sie wieder im «ursprünglichen» Stromkreis und fährt nun erneut vorwärts. Schließlich pendelt sie auf dem Trennschnitt der Trennschiene hin und her. Daß sich die Maschine einen solchen Schabernack leistet, ist ganz selbstverständlich; sie kann gar nichts anderes tun. Hier kann nun der «Lokomotivführer» beim ferngesteuerten Bahnbetrieb am Fernsteuergerät im geeigneten Augenblick die Umpolung vornehmen. Wenn die Maschine über den Trennstrich fährt, muß man einfach den Regulierknopf über den Nullstrich hinweg in die entgegengesetzte Richtung drehen. Durch das schnelle Umpolen fährt unser Zug in der bisher eingehaltenen Fahrrichtung weiter. Auf diese einfache Weise kann man also das Vor- und Rückwärtspendeln der Maschine bei Geleiseschleifen vermeiden.

Bei Verwendung von Handschaltmaschinen Typ 100—140, muß die Trennschiene ebenfalls in die Schleife eingesetzt werden. Dagegen tritt beim Befahren der Trennschiene keine Umkehrung

der Fahrrichtung ein. Die technische Erklärung «weshalb» dazu, würde im Rahmen unserer Hauszeitung zu weit führen.

Unterschied zwischen Sicherheitsweichen und den normalen Weichen

Es kommt vor, daß WESA-Besitzer bei ihren Weichen nicht mehr unterscheiden können, welches davon Sicherheitsweichen und welches gewöhnliche Weichen sind. In der Tat sehen beide Weichen von oben betrachtet genau gleich aus. Der Unterschied liegt nämlich vor allem in der Art der Verbindung der 4 Schienenprofile auf der Unterseite der Weiche.

Weichen 501 und 511:

Wenn man die Weiche umkehrt, sieht man unten beim Drehpunkt der Weichenzunge einen T-förmigen Messingkontakt, welcher von der Weichenzunge den Strom abnimmt und auf beide inneren Profilstücke weiterleitet. Die gewöhnliche Weiche besitzt dieses Messing-Kontaktstück nicht.

Weichen 504 und 514:

Der Drehpunkt der Weichenzunge ist in Metall gelagert. Bei gewöhnlichen Weichen dagegen direkt im Plastic-Material. Bei dieser Gelegenheit sei nochmals darauf hingewiesen, daß zu jeder Sicherheitsweiche 2 Spezialschienen mit einseitiger Trennung gehören.

Fortsetzung nächste Seite!

Durch die richtige Montage dieser Trennschienen zusammen mit der Sicherheitsweiche (gemäß Anleitung auf der Packung) ist jeweils die Schienen-seite mit der falsch gestellten Weichen-zunge gegen das Befahren durch die Lo-komotive gesichert. Wird irrtümlich ein Zug auf diese Seite der Weiche geleitet, dann bleibt er automatisch vor der falsch gestellten Weiche stehen bis diese rich-tig gestellt wird.

Auch bei den neuen Modell-Weichen gibt es Sicherheitsweichen, die unter der Katalog-Nummer 504 (rechts) und 514 (links) in den Spielwarengeschäften er-hältlich sind.

Wichtiger Hinweis!

Es ist nicht möglich, Sicherheitsweichen als gewöhnliche Weichen zu benutzen, indem man einfach die Trennschienen wegläßt; dies würde Kurzschluß verursachen. Ebenso wenig ist es möglich, ge-wöhnliche Weichen dadurch in Sicher-heitsweichen zu verwandeln, indem man 2 Spezialtrennschienen beifügt.

Telegramm - Télégramme - Telegramma			
77	PARIS 502037 29 25 0647	TELEGRAMME	
Expéditeur - Absender		Destinataire - Empfänger	
L'éditeur		Télégrammeur	
No. 428		No. 428	
WESA INKWIL			
APRES RECEPTION PREMIER ARRIVAGE EN FRANCE MATERIEL WESA STOP GROUPE SPECIALISTES FRANCAIS ADRRESSENT FELICITATIONS USINE WESA POUR HAUTE QUALITE DE FABRICATION - JEAN DUPUIS AGENT GENERAL WESA FRANCE +			

Die WESA-Bahn ist auch in Frankreich mit grosser Begeisterung auf-genommen worden. Unser Generalvertreter für Frankreich in Paris gab seiner Freude über den Empfang einer grossen Sendung WESA-Bahnen in charmanter Weise Ausdruck. Lesen Sie selbst den Originaltext seines Telegrammes!

In Frankreich

hat die WESA-Bahn nun eine General-vertretung. Mit Ungeduld wurde die erste Sendung WESA-Bahnen mit Zubehör in Paris erwartet.

Mit einem Telegramm machten unsere französischen WESA-Freunde ihrer Freu-de «Luft», als die Sendung ausgepackt und auch gleich ausprobiert wurde. Wer Freunde in Frankreich besitzt, die sich gerne eine WESA-Bahn beschaffen

wollen, der teilt diesen am besten die nachstehende Adresse mit:

Etalissements J. Dupuis, Agence WESA,
8, Rue du 4. septembre
AULNAY - SOUS - BOIS
(Seine et Oise) — France

Es ist nicht empfehlenswert, Züge selbst direkt nach Frankreich zu senden. Ohne Einfuhrlizenz entstehen für den Emp-fänger unangenehme Situationen bei der Verzollung.

Briefwechsel

Schon als unser Unternehmen im Anfangsstadium war, fühlten wir uns mit allen WESA-Bahn-Besitzern als wie zu einer Familie gehörend verbunden. Doch die «Familie» vergrößerte sich zusehends von hunderten in die tausende von «Angehörigen» und jetzt, da es bereits in der Schweiz mehrere zehntausend sind, ist es unmöglich, einen direkten brieflichen Kontakt zu behalten. Wir versuchen es deshalb eben mit unserer Hauszeitung, die mit jeder neuen Ausgabe eine beträchtliche Auflagenvermehrung erfährt. Alle Neuheiten, die laufend entwickelt werden, bringen wir in der Hauszeitung unseren WESA-Freunden zur Kenntnis mit möglichst genauen Beschreibungen. Spielmöglichkeiten werden gezeigt und erklärt... Es liegt noch eine ganze Mappe voll Bildmaterial von liebenswürdigen Einsendern vor; Aufnahmen von schönen Bahnanlagen etc. Je nach vorhandenem Platz werden wir der Reihe nach dieses Material verwenden. Vorläufig möge man jedoch davon absehen, uns weitere Bilder zur Veröffentlichung zuzustellen.

Für jene vielen WESA-Amateure, die (als neue Abonnenten) diese Nummer als erste erhalten, muß leider erwähnt werden, daß alle vorherigen Ausgaben mit Ausnahme der No. 3, deutsch und No. 3, französisch (Diese können gegen Einsendung von Fr. —.40 in Briefmarken nachbezogen werden.) vergriffen und nicht mehr erhältlich sind.

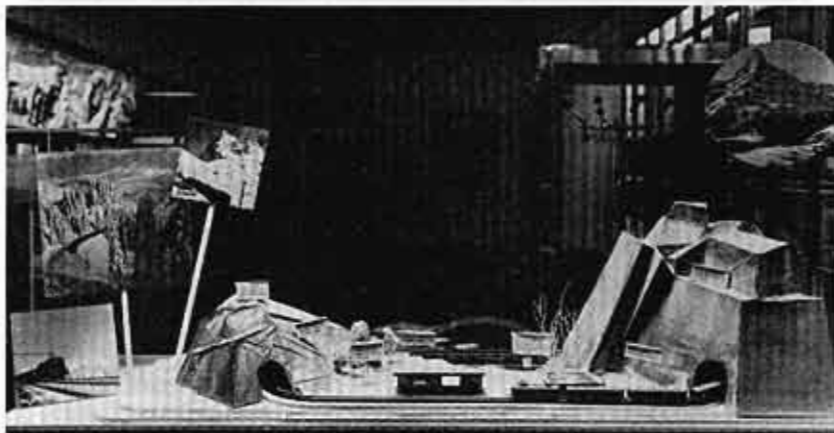
Die WESA-Bahn als Werbung im Ausland

Auf dem untenstehenden Bild sehen wir das Schaufenster des Reisebüros der S. Z. V. (Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung) in Stockholm, in welchem eine WESA-Bahn für das Reisen in der Schweiz mit unseren prachtvollen SBB-Leichtschnellzügen wirbt.

Unsere WESA-Lokomotive 150 und die Wagen 211 zusammen ergeben im Maßstab 1:100 einen Leichtschnellzug der SBB (für unsere Leser im Ausland: SBB = Schweizerische Bundesbahnen). Deshalb eignen sie sich ganz speziell für derartige Werbungen im Ausland.

Dank des kleinen Durchmessers der gebogenen Schienen hat dieser Zug in einem Schaufenster ganz gut Platz; dies ist aus dem Bilde klar ersichtlich. Die gesamte Dekoration dieses Schaufensters mit den schönen schweizerischen Landschaftsbildern ist sehr wirkungsvoll gestaltet. Ein besonderes Kompliment sei den betreffenden Organisatoren zuerkannt!

Ein ähnliches Bild erreichte uns aus London, wo ebenfalls mit einer WESA-Bahn für das Reisen in der Schweiz geworben wird.



Schaufenster des Schweiz. Reisebüros in Stockholm. Eine Anlage mit moderner, gut gelungener Dekoration. Leider zeigt das kleine Bild nur ungenügend die Wirkung dieser Anlage.

WESA-Amateure im Wettkampf

In den letzten Jahren fanden in einzelnen Städten interessante Wettbewerbe im Bau von WESA-Bahnen statt; so in Bern seit 1951 jedes Jahr, in Winterthur im Jahr 1952 und in St. Gallen 1953. Als Wettbewerbsaufgabe war der Bau einer WESA-Anlage auf beschränktem Raum gestellt. Die vorgeschriebene Grösse entsprach ungefähr der eines normalen Wohnzimmerzimmers.

Was da an vielseitigen Anlagen auf kleinstem Raum gezeigt wurde, ist geradezu phantastisch. Nur wenige der Teilnehmer begnügten sich damit Flächenanlagen zu bauen. Die meisten hatten sich die Eroberung der 3. Di-



Dieses Publikum steht nicht vor einem Schaufenster in der Schweiz — das sieht man auf den ersten Blick! Die Photo wurde von der Rückwand eines Schaufensters aus gemacht, das bei einem Kunden in Helsinki dem finnischen Publikum die WESA-Bahnen zeigte.

mension, der Höhe, zum Ziel gesetzt. Dank der enormen Steigfähigkeit der WESA-Lokomotiven (vom ältesten bis zum neuesten Typ) war es natürlich ohne weiteres möglich, bis zu drei übereinanderliegende Bahnlagen zu bauen. Der Bau solcher Anlagen erforderte allerdings geschicktes Planen, gutes Überlegen und vor allem genügend Phantasie. Die teils mit primitiven Mitteln selbst gebastelten Bahnhöfe, Häuser, Alplütten, Bäume etc. zeugten davon, wie sehr diese Freizeitbeschäftigung allen zugänglich ist.

Der Onkel Theodor möchte hier allen recht herzlich zur Mitwirkung gratulieren. Es ist schade, daß nicht alle Anlagen hier abgebildet werden können.

In Bern waren dieses Jahr folgende Gewinner in den ersten Rängen:

Kategorie A

1. Preis Herr Fritz Wälti,
Wattenwylweg 28, Bern
2. Preis Herr Hans Schild,
Gotthelfstr. 22, Bern

Kategorie B

1. Preis Herr Roland Buchs,
Schwarztorstr. 22, Bern

Kategorie C

1. Preis Schüler Beat Frei,
Mottastr. 32, Bern

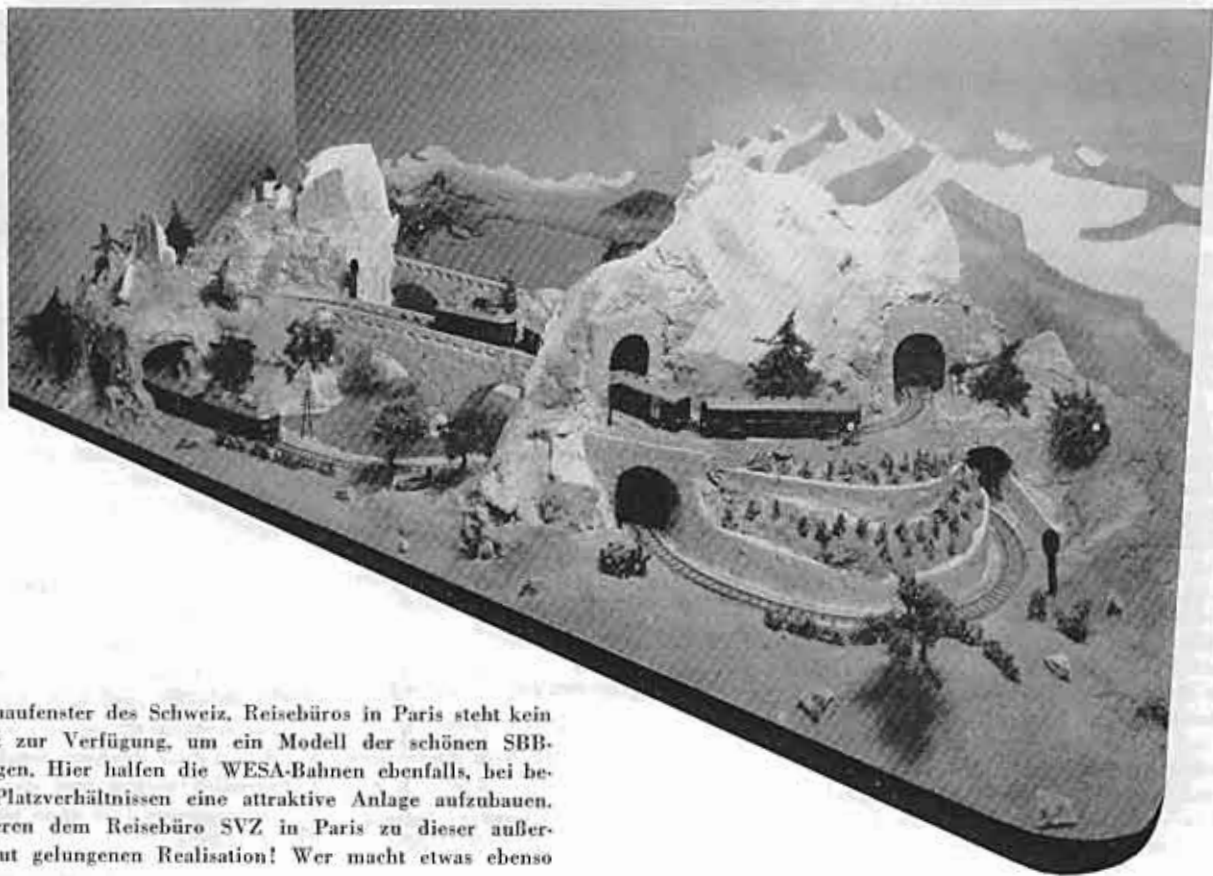
In Winterthur gewann den 1. Preis (1952): Blaise Eggenberger, Buchsweg, Winterthur-Veltheim



Selbst sehr hübsche Anlagen konnten keinen 1. Preis erringen, weil das Niveau der gezeigten Anlagen dergestalt hoch war, dass nur ganz „raffinierte Sachen“ für 1. Preise in Betracht fielen. Dieses Beispiel ist eine Anlage auf ziemlich kleinem Raum, nicht annähernd Zimmergrösse und fiel speziell durch die sehr hübsche Dekoration mit selbstgebastelten Blumen und Häusern auf. Hier haben wir auch ein prächtiges Beispiel, was Buben machen können, die nicht über grosse Mengen von Schienen und Weichen verfügen. Erbauer: Gebr. Stuedler, Waldeggstrasse, Liebfeld/Bern.



In St. Gallen gewann den 1. Preis Markus Brunschwiler aus Wil, SG.



Auch im Schaufenster des Schweiz. Reisebüros in Paris steht kein großer Platz zur Verfügung, um ein Modell der schönen SBB-Züge zu zeigen. Hier halfen die WESA-Bahnen ebenfalls, bei beschränkten Platzverhältnissen eine attraktive Anlage aufzubauen. Wir gratulieren dem Reisebüro SVZ in Paris zu dieser außerordentlich gut gelungenen Realisation! Wer macht etwas ebenso Schönes?

Erweiterte Bahnhofanlage mit vielen Manövriermöglichkeiten

Hier ist das Beispiel für Anlagenbau, das viele Leser schon längst gewünscht und erwartet haben! Bahnhofanlage mit vielen Manövriermöglichkeiten, gleichzeitige Verwendung von 3 Triebfahrzeugen (d. h. Lokomotiven), Spielmöglichkeiten für mehrere Personen zusammen. Den Aufbau der Anlage in allen Einzelheiten zu erklären, würde zu weit führen, — deshalb erklären wir nachstehend das Wesentliche!

Es spielt keine Rolle für den praktischen Gebrauch der Anlage, ob die einzelnen Bahnhofgeleise etwas länger oder kürzer sind, ebenfalls ist es belanglos ob das Geleise zur Fabrik auf der Vorlage genau so gelegt wird wie die Skizze zeigt, oder noch weiter ausgedehnt wird. Die außerhalb des Bahnhofes von Trennschiene 6 zu Trennschiene 7 eingezeichnete Bahnlinie braucht natürlich nicht als ein geometrisch exaktes, wie mit dem Lineal gezogenes Geleise gelegt zu sein. Wie unsere phantasievollen WESA-Freunde gleich bemerken werden, kann diese Bahnlinie natürlich bei genügend Platz — und sofern man viele Schienen besitzt —, um das ganze Zimmer herum, unter dem Sofa durch und über Steigungen und mit beliebigen Kurven wieder in den Bahnhof führen.

Bei der Beschreibung berücksichtigen wir nur den Betrieb der eigentlichen Bahnhofanlage. Man beachte besonders: Die Trennschienen sind von 1—7 nummeriert. Die Bahnhofgeleise sind von 1—5 nummeriert. Dabei ist

- No. 1 Abstellgeleise mit Prellbock
- No. 2 Ueberholungsgeleise
- No. 3 Durchfahrtsgeleise
- No. 4 Geleiseanschluß mit Prellbock, für eine Fabrik
- No. 5 Bahnhofeinfahrt.

In jedes dieser Bahnhofgeleise gehört eine Anschluß-Schiene, da es sonst zufolge der Trennschienen stromlos wäre. Die Kabelenden sind auf der Skizze mit den gleichen Nummern bezeichnet wie die dazugehörigen Bahnhofgeleise.

Wie anschliessen ???

**Das grosse
für den Anfänger**

Wir wollen es so einfach wie möglich darstellen. Zuerst beachten wir den prinzipiellen Unterschied im Anschließen dieser Anlage im Vergleich zu einer «normalen» Anlage: Bei einer gewöhnlichen Anlage ist der ganze Schienen-

kreis inkl. Bahnhofgeleise mit einer einzigen Anschluß-Schiene am Transformator angeschlossen. Wenn der Strom am Drehkopf des Trafos eingeschaltet wird, dann ist damit die ganze Schienenanlage gespiesen.

Bei unserer Spezialanlage sind einzelne Geleiseabschnitte durch Trennschienen von der übrigen Anlage elektrisch ganz abgetrennt. Jedes dieser Geleise erhält seinen Fahrstrom über eine eigene Anschluß-Schiene. Als Verteiler für den Fahrstrom benützen wir ein Schaltpult 550 (sonst für den Anschluß von Weichen vorgesehen).

Für die Anfänger wiederholen wir, daß dieses Schaltpult vier Paar Buchsen (Anschlüsse) besitzt, welche nur bei Druck auf den dazugehörigen Knopf Strom weiterleiten (auf dem schwarzen, runden Gehäuse numeriert 1—4) und außerdem 4 Paar Buchsen, welche als Stromverteiler wirken und den zugeleiteten Strom dauernd — ohne Druckknopf — abgeben.

Fortsetzung Seite 92

Die Verwendung von Sicherheitsweichen auf dieser Anlage ist nicht leicht und kann bei Anfängern Verwirrung stiften. Wir sehen deshalb davon ab, eine solche in der Anlage vorzusehen.

Fabrikgebäude selbst basteln

Hinweis: Es ist bei dieser Anlage auf den Betrieb von Zügen mit Fernsteuerung abgestellt worden. Natürlich kann unter den verschiedenen Zügen ohne weiteres eine Lokomotive mit Handschaltung benutzt werden. Sofern die ganze Anlage für ausschließlichen Betrieb mit Lokomotiven mit Handschaltung benutzt werden soll, stimmen die Angaben über die nötigen Anschlußgeräte der Var. 1—3 nicht.

6

6

7

4

3

2

1

1

2

3

4

5

Die Anschluß-Schienen der Geleise 1—4 werden nun mit den Anschlüssen 1—4 des Schaltpultes verbunden. Diese Geleise erhalten somit nur Strom, wenn auf den Knopf mit der gleichen Nummer gedrückt wird.

Die Anschluß-Schiene von Geleise 5 schließen wir bei den Buchsen No. 5 des Schaltpultes an. Dieses Geleise erhält demnach stets Strom, wenn solcher am Fahrtregler eingeschaltet wird.

Den Stecker Z dieses Schaltpultes verbinden wir mit den Buchsen B 8—15 am Fahrtregler 851.

Nun muß noch die ganze Anlage an das Lichtnetz angeschlossen werden. Je nach dem vorhandenen Transformator sind dazu noch folgende Geräte notwendig:

Variante 1: Transformator No. 820
Fahrtregler No. 851

Anschließen: Das Kabel des Trafo 820 am Lichtnetz.

Das Kabel des Fahrtreglers 851 am Trafo 820 (Anschluß 15 V =).

Vom Fahrtregler-Anschluß B 8—15 V zum Schaltpult Z.

Das Kabel der Anschluß-Schiene 6 zum Trafo 820 (Anschluß in der Mitte mit Lokomotive als Zeichen.)

Bei Verwendung elektromagnetischer Weichen: Vom Trafo 820 Anschluß

hinten links (mit Zeichen, Weiche und Signal) zu Weichen-Schaltpult 550, von dort zu den vier Weichen.

Variante 2: Transformator 834
Fernsteuer-Gerät No. 850
Fahrtregler 851

Anschließen: Das Kabel des Trafo 834 am Lichtnetz.

Das Kabel des Fernsteuer-Gerätes 850 am Trafo 834 (gleich welches der beiden Buchsenpaare).

Das Kabel des Fahrtreglers 851 am Anschluß B 15 V* des Gerätes 850.

Vom Fahrtregler 851 (Anschluß B 8—15 V) zum Schaltpult Z.

Das Kabel der Anschluß-Schiene 6 zum Gerät No. 850 (Anschluß B 8—15 V).

Bei Verwendung elektromagnetischer Weichen: Vom Trafo 834 (noch freies Buchsenpaar) zum Schaltpult 550 für die Weichen und dieses (Anschlüsse 1—4) mit den Weichen verbinden.

Variante 3: Transformator 804 B
(oder 804)
Gerät No. 850
Fahrtregler 851

Anschließen: Das Kabel des Trafo 804 B am Lichtnetz.

Das Kabel des Fahrtreglers 851 am Gerät 850 (Anschluß L 15 V*).

Vom Fahrtregler 851 (Anschluß B 8—15 V) zum Schaltpult Z.

Das Kabel der Anschluß-Schiene 6 zum Fernsteuer-Gerät 850 (Anschluß B8—15V).

Bei Verwendung von elektromagnetischen Weichen sind diese über ein Schaltpult 550 an einem separaten Trafo 834 (Zubehörtrafo) anzuschließen, da die Leistung des Trafo 804 B nicht ausreicht, um außer den Zügen noch Weichen zu betätigen.

Wenn die Anschlußgeräte alle angeschlossen sind, müssen die verschiedenen Bahnhofgeleise zuerst daraufhin kontrolliert werden, ob sie alle „Pol-gleich“ angeschlossen sind. Das heißt, ob die Anschlußkabel alle im gleichen Sinne angeschlossen sind.

Zu diesem Zwecke wird eine Lokomotive auf die Schienen außerhalb des Bahnhofes (außerhalb der Trennschiene No. 7) gestellt und zwar so, daß sie vorwärts in Uhrzeiger-Richtung steht. Dann wird der Fahrstrom eingeschaltet und zwar bei Variante 1 am Drehknopf des Trafos 820, bei Variante 2 und 3 am Drehknopf des Fernsteuer-Gerätes 850. Der Drehknopf soll dabei von der 0-Stellung aus nach rechts gedreht werden. Fährt die Lokomotive dabei rückwärts

*) Wenn Ihr Gerät 850 diesen Anschluß noch nicht besitzt (erst ab 1953), kann er in der Fabrik zum Preis von Fr. 4.50 eingehandelt werden.

ab, dann zieht man den Stecker der Anschluß-Schiene 6 heraus, dreht ihn halb herum und steckt ihn wieder ein. Die Lokomotive fährt dann bei gleicher Stellung des Drehknopfes vorwärts.

Nun läßt man die Lokomotive bis zum Bahnhofgeleise 5 weiterfahren und dreht am Fahrtregler 851 den Drehknopf ebenfalls nach rechts. Sobald die Lokomotive über die Trennschiene 7 des Bahnhofgeleises 5 fährt, soll sie in der gleichen Richtung weiterfahren. Ist das nicht der Fall, sondern kehrt die Lokomotive um und bleibt auf der Trennstelle stehen, dann zieht man den Stecker des Anschluß-Kabels 5 heraus, dreht ihn ebenfalls halb um und steckt wieder ein.

Nun leitet man die Lokomotive auf das Bahnhofgeleise 1 durch Stellen der Weichen 3 und 1. Hier wiederholt sich der gleiche Vorgang, sobald beim Schalterpult 550 auf den Knopf 1 gedrückt, und damit das Geleise 1 mit dem Fahrstrom gespeist wird. Wenn das Geleise zufällig polrichtig angeschlossen ist, fährt die Lokomotive nach der Trennschiene 1 weiter, sonst wird ebenfalls der Stecker des Anschlußkabels gedreht. Dasselbe wiederholt man mit den Bahnhofgeleisen 2, 3 und 4.

Und nun hinein in den Fahrbetrieb!

Wer genügend Rollmaterial (so nennt man bei den großen Bahnen die Wagen) und Triebfahrzeuge (Lokomotiven) hat, wird vor allem einen Güterzug und Schnellzug aufstellen. Die verfügbaren

Wagen stellt man verteilt auf die Abstellgeleise 1 und 4. Das Fabrikgeleise 4 wird vor allem natürlich mit Güterwagen versehen, da ja bei der Fabrik die ankommenden Güterwagen entladen werden.

Während der Schnellzug auf der äußeren Strecke fährt, läßt sich im Bahnhof ein ganz neuer Zug zusammenstellen. Damit der Schnellzug jederzeit den Bahnhof durchfahren kann, läßt man das Durchfahrtsgeleise 3 möglichst frei oder leitet den durchfahrenden Zug über das Ueberholungsgeleise 2.

Beim Fabrikgeleise kann durch Einbauen einer weiteren Weiche die Möglichkeit geschaffen werden, entladene Güterwagen auf ein weiteres Abstellgeleise zu schieben, damit neu ankommende Güterwagen ohne weiteres zur Rampe fahren können. *Und nun — gute Fahrt!*

Das Hauptsignal

ist natürlich jetzt auch zu den neuen Modellschienen passend erhältlich. Eine Spezialtrennschiene ist am Signalsockel befestigt und mit dem Umschalter verbunden. Eine weitere Trennschiene befindet sich separat in der Packung und ist im Preis inbegriffen (Kat. No. 560, Preis Fr. 22.50).

Zur Ausschmückung der Anlage



Von den neuen Straßenlaternen, die zur Ausschmückung von Bahnanlagen dienen, sind alle restlos begeistert. Besonders bei leicht verdunkeltem Zimmer nehmen sie sich in einer Anlage reizend aus. Sie lassen sich leicht auf eine Unterlage festmachen und können am Schalterpult angeschlossen werden. Ist einmal das kleine Lämpchen im Innern ausgebrannt, so kann es leicht ausgewechselt werden durch einfaches Abheben des schwarzen Korbes. Dieser besitzt eine genügend große Oeffnung und kann über jedes Liliputlämpchen wieder aufgesetzt werden. Der Laternenpfahl läuft oben leicht konisch aus, so daß es nicht nötig ist, den Korb mit Gewalt aufzupressen. Wir möchten das Wiederaufsetzen des Laternenkorbes mit dem Aufsetzen eines Hutes vergleichen. (Man zieht den Hut auch nicht mit Gewalt über den Kopf!) Aber — ist es nicht selbstverständlich, daß man mit so zierlichen Dingen wie diese Laternen sind, nur behutsam umgehen kann? — (Kat.-No. 727, Preis Fr. 3.90).



Fortsetzung von Seite 73

Die Fabrik wurde von Interessenten für die neuen Modell-Schienen angefragt, ob denn nicht die Gefahr bestünde, daß die Verbindungslaschen mit der Zeit ausloten und dann keine sichere Verbindung mehr gewährleisten. Diesen «Zweifeln» sei versichert, daß dies ganz und gar nicht der Fall ist, denn die Verbindungslaschen der neuen Schienen und Weichen sind aus bestem schwedischen Federstahl hergestellt. Wenn die Schienen noch ganz neu sind, geht das Zusammenstecken noch ein wenig streng und nicht so schnell, wie es vielleicht wünschenswert wäre. Das Ende des Schienenprofils weist nämlich vom Abschneiden her eine kleine «Braue» auf, welche dem Zusammenstecken einen gewissen Widerstand entgegensetzt. Durch den öfteren Gebrauch d. h. durch öfteres Zusammenstecken der Schienen wird jedoch die Braue ganz entfernt, so daß bald die Verbindung der Schienen leicht und weich erfolgen kann.

Bei der Anschaffung von weiteren Schienen für den Ausbau der Anlage stellt sich nun jedem Besitzer der bisherigen Schienen mit Plasticunterbau die Frage: Auf Modellschienen umstellen oder nicht?

Wer nur einige wenige Schienen braucht, um eine bereits vorhandene Anlage zu ergänzen, wird von den bisherigen Schienen mit Unterbau dazu kaufen.

Wer dagegen eine richtige Erweiterung der Anlage plant, sollte die Erweiterung mit den neuen Modellschienen vornehmen. Schon allein der günstigere Preis von Fr. 1.50 anstatt 1.65 macht die Umstellung lohnend. Es ist dabei nicht die Meinung, daß nun auf einer Anlage alte und neue Schienen wahllos durcheinander gewürfelt werden sollen; man wird vielmehr die alten Schienen zusammenfassen und die Neuen ebenfalls, so daß nur wenige Uebergangsschienen notwendig werden.

Aufklärung

Bei einer Anzahl von Verkäufern herrschte die irrende Meinung, daß nun die bisherige Schienenorte nicht mehr lieferbar sei. Wir erklären eindeutig, daß von einer Einstellung der Lieferung der bisherigen Schienen vorläufig keine Rede sein kann. Diese werden mindestens noch während des ganzen Jahres 1954 geliefert, um unseren WESA-Freunden genügend Zeit zur Umstellung zu lassen. Auch nachher wird stets noch beim einen oder anderen Geschäft die gewünschte Schienenorte vorrätig sein.

Ein Grössenvergleich

Bekanntlich sind die WESA-Lokomotiven 100 x kleiner als ihre Vorbilder bei den richtigen Bahnen. Dieser Grössenvergleich kann natürlich auch in der umgekehrten Richtung gemacht werden, daß beispielsweise der Staub, welcher in eine WESA-Lokomotive hineingelangt — sei es durch das Fahren auf sehr staubigen Schienen etc. — einen Effekt hervorrufen kann, wie wenn Staub 100 x vergrößert bei einer SBB-Lokomotive als Sand dauernd in den Motorenraum hineingeschaufelt würde (denn Staub 100 x vergrößert entspricht eben richtigem Sand).

Vergleichen wir weiter: Wenn beispielsweise Besitzer von WESA-Lokomotiven die Gepflogenheit haben, diese Lokos von ihren Kindern ohne Schienen auf dem Teppich hin- und herschieben zu lassen, so daß die Teppichhaare durch das Getriebe in das Innere der Maschine geraten, dann ist dies gleichbedeutend, wie wenn (wieder 100 x vergrößert) bei einer SBB-Lokomotive Stricke in der Größe von Waschseilen um die Motorenachsen gewickelt würden.

Es ist sicher nützlich, sich dieses Größenunterschiedes und -Vergleiches stets bewußt zu sein, weil man daraus selbst den Schluß ziehen muß, daß die Reinhaltung der Lokomotiven kein überflüssiger Luxus ist. Im Reparatur-Service der Fabrik kommen jedenfalls öfters Lokomotiven an, aus welchen man mit der Pinette ganze Filzpölsterchen aus Teppichhaaren und Staub herausholen kann.

BRIEFKASTEN

W. v. A. Lauterbrunnen

1. Bei unserem Fernsteuergerät ist die Gebrauchsanweisung auf der Bodenplatte aufgedruckt. Wenn die Gebrauchsanweisung genau befolgt wird, sind Bedienung und Anschluß des Gerätes richtig.
2. Warum wir für die Fernsteuerung Gleichstrom wählten?
Weil nur bei Gleichstrom die Fernumschaltung absolut sicher ist und Fehlschaltungen ausschließt.
3. Die Dampflokomotive No. 160 ist die Nachbildung einer im Ausland noch heute in Betrieb stehenden Maschine. Dieses Modell wurde gewählt, weil bei uns in der Schweiz keine modernen Dampflokomotiven mehr anzutreffen sind, da fast alle Bahnlinien elektrifiziert sind.
4. Es haben nur WESA-Bahn-Besitzer Anspruch auf die Gratiszustellung der Hauszeitung «WESA-Nachrichten».
5. Den WESA-Tipsy (Kreisel) liefern wir wohl an die Spielwarengeschäfte per Dutzend-Packung, dort aber kann man sie einzeln bekommen (Detail-Handel).

E. G. in Bern

Die Anschlußkabel mit angegossenen Steckern sind viel solider als die früher fabrizierten mit gewöhnlichen Steckern.

Wir glauben kaum, daß die ältere Ausführung noch im Verkauf ist.

Die Zeichnung hat uns sehr interessiert. Eine ähnliche Anlage mit Steigungen sahen wir in einem Spielwarengeschäft an der Weihnachtsausstellung (auch in Bern).

K. S. Zürich 2

Sicherheitsweichen können nur mit Verwendung der dazugehörenden Trennschiene richtig funktionieren (siehe Beispiel von Anlagen mit Sicherheitsweichen in dieser Nummer).

P. G. Biel

Die offenen Güterwagen sind zum Beladen vorgesehen. Spielklötzchen, Bleistifte (als Langholz) und dergleichen dienen diesem Zwecke sehr gut. Wo bleibt denn Eure Phantasie, wenn man schon zu dritt spielen kann? Ahmt ein wenig den richtigen Bahnbetrieb im Kleinen nach. Es gibt soo viele Spielmöglichkeiten und gar nicht komplizierte! Alle offenen WESA-Güterwagen werden dieses Jahr mit Ovomaltine-Kistchen beladen geliefert.

V. Sjöström, Uppsala (Schweden)

Stor transformatorn 814 är inte försedd med inbyggd fjärrstyrnings-likriktaren. Ni behöver aggregat n: 850 (likriktare) tillsammans med transformatorn 814.
Brev till WESA A.B. svaras också på Svenska.

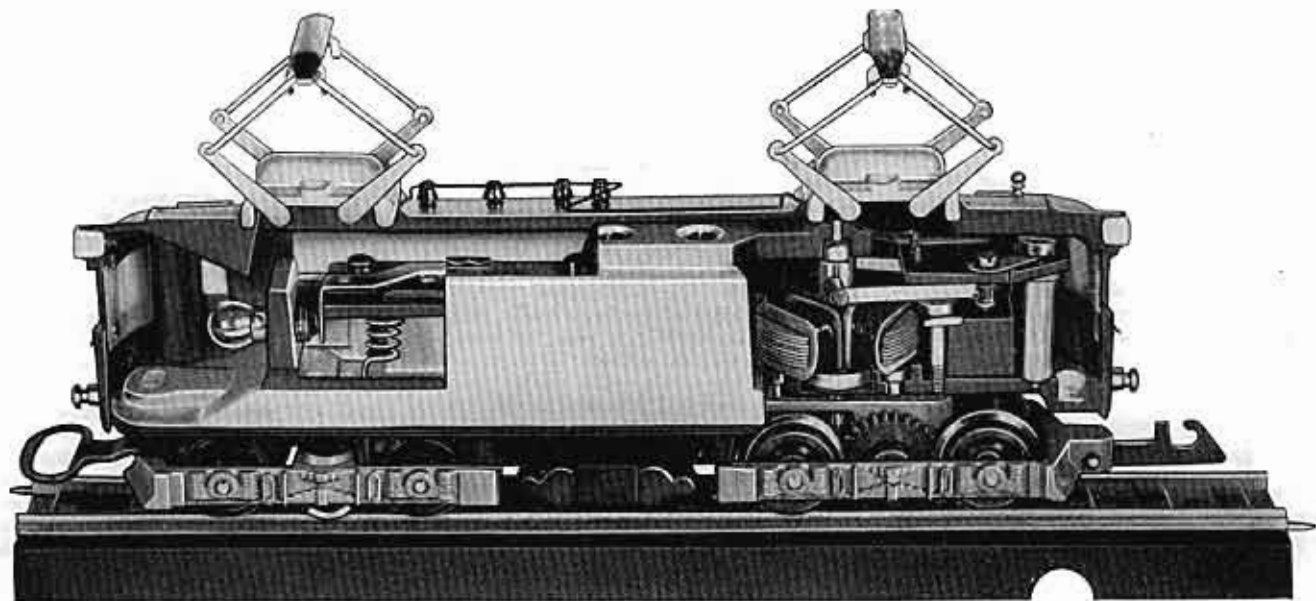
Fortsetzung letzte Seite.

Wichtige Mitteilung der WESA-Reparatur-Abteilung

Die Lokomotiven wurden bisher in der Fabrikation mit Kupplungshaken aus Isoliermaterial versehen, damit diese beim Anhängen von Wagen mit Beleuchtung keinen Kurzschluß mit dem Anhänggebügel des beleuchteten Wagens mache.

Da lange nicht alle WESA-Besitzer Wagen mit Innenbeleuchtung benützen, werden nun alle Lokomotiven, die zur Revision eingesandt werden, ohne weiteres mit einem Stahl-Zughaken versehen, welcher wesentlich solider ist. Wer beleuchtete Wagen besitzt, sollte diese zum Isolieren des Kupplungsbügels einsenden oder direkt nach der Lokomotive zuerst einen Wagen ohne Innenbeleuchtung anhängen, damit kein Kurzschluß über die Kupplung entsteht.

Das neue Anleitungsheft, für das uns schon viele Bestellungen zugekommen sind, erscheint leider mit Verspätung, weil nochmals eine Erweiterung des Inhaltes vorgenommen wurde. Wir bitten die Besteller noch um etwas Geduld.



So sieht die Lokomotive No. 150 innen aus!

Man beachte die genial einfache Konstruktion. Der Motor ist stehend angeordnet und treibt mit seiner Achse direkt das Schneckenrad der 1. Antriebsachse des Drehgestells. Die Motorlager haben Dauerschmierung und müssen nie geölt werden.

96

Fortsetzung Briefkasten:

G. B. in Zürich.

Auf diesem Bild ist ersichtlich, weshalb diese Lokomotive den Führerstand auf der Rückseite nicht beleuchtet hat. Dort befindet sich nämlich der Motor, so daß die Liliputlampe gar keinen Platz hätte.

K. S. in Malmö, Schweden.

Die Lampe in der Lokomotive kann von jedem WESA-Freund selbst ausgewechselt

werden, wenn sie ausgebrannt ist. Das Gehäuse der Lokomotive ist durch die vier Schrauben befestigt, die unten in jeder Ecke der Lokomotive sitzen. Nach Entfernen dieser vier Schrauben kann das Gehäuse abgehoben werden. Achtung: die Lokomotive kann auch offen — ohne Gehäuse — fahren, jedoch ist es nicht empfehlenswert, mit einem Schraubenzieher oder andern Instrumenten im Motor herumzustochern!