

Bremsvorgangs immerhin etliche Meter Gleislänge erfordert (auch bei kürzester Anfahrzeit bzw. stärkster Bremsstufe). Darüberhinaus ist zu berücksichtigen, daß gerade bei größeren Anlagen, die ja fast immer in mehrere Gleisabschnitte mit getrennter Stromversorgung unterteilt sind, dieselben jeweils der Reihe nach dem Fahrpult zugeschaltet werden müssen, denn eine parallele Verwendung mehrerer Fahrpulte ist – von den Kosten einmal ganz abgesehen – nur sehr schwer möglich, da ein genau gleiches Einstellen der Bedienungsorgane zum Zeitpunkt des Zugwechsels von einem Gleisabschnitt in den anderen kaum gegeben ist, zumal wenn man die „Anlaufzeiten“ nach Einstellen der Regler in Betracht zieht.

Jedenfalls ist mit dem Repa-Elektronik-Steuerpult ein Modellbahn-Fahrpult geschaffen worden, das wirklich ein völlig neues Fahrgefühl zu vermitteln vermag, wie Ihnen unsere „Probefahrt“ wohl anschaulich geschildert hat.

Märklin-Entkupplungsgleis für geräuscharme Dauer-Entkupplung

H. Sorg
Sigmaringen

(Nachtrag zum Waggon-Kreiselkipper in Heft 1/XIX)

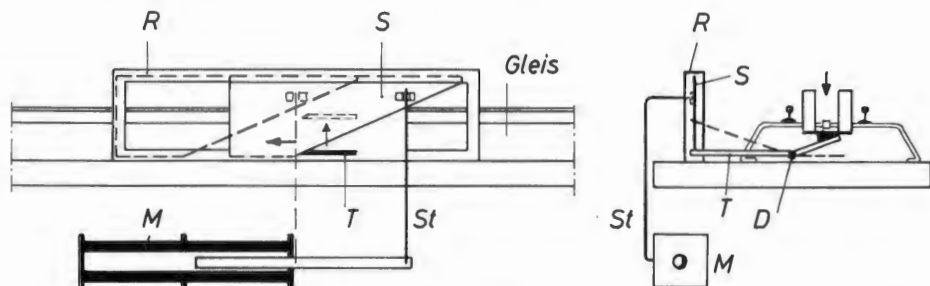
Ergänzend zur Funktionsbeschreibung und Skizze meines Waggon-Kreiselkippers in Heft 1/XIX, S. 38, möchte ich heute (als Nachtrag sozusagen) noch kurz einige Worte über die dort im Text erwähnte Dauer-Entkupplungsvorrichtung hinter dem Kipper anfügen.

Es handelt sich hierbei um ein Märklin-Entkupplungsgleis, dessen Entkupplungsschuh (nach Kurzbetätigung eines Märklin-Weichenantriebs) dauernd oben gehalten wird. Dadurch wird ein Dauer-Schnarren des Betätigungsmagneten vermieden, da die besagte

Weichen-Doppelspule ja nur ganz kurzzeitig Strom erhält.

Wie dieses Dauer-Entkupplungsprinzip im einzelnen funktioniert, veranschaulicht die untenstehende Skizze.

Im übrigen können Märklinisten diese geräuscharme Dauer-Entkupplungs-Methode beispielsweise auch beim Rangieren und Abstoßen auf einem Ablaufberg anwenden oder in anderen, ähnlich gelagerten Fällen, die eine länger andauernde Betätigung der Entkupplungsvorrichtung erfordern.



So funktioniert die Dauer-Entkupplung: Durch den Märklin-Doppelspulen-Weichenmagnet M wird über einen gekrümmten Stelldraht St der Schieber S (der in einem Rahmen R beweglich gelagert ist) nach rechts geschoben. Dies bewirkt ein Anheben der im Drehpunkt D gelagerten Taste T, die ihrerseits die Entkupplungsschiene anhebt (wie in der rechten Schnittzeichnung zu sehen). Die Entkupplungsschiene wird solange in dieser Stellung festgehalten, bis durch Betätigung des Weichenmagneten ein Zurückstellen des Schiebers (in die gestrichelt gezeichnete Lage) und damit das Abfallen der Entkupplungsschiene erfolgt (T wird durch das Eigengewicht der Entkupplungsschiene in die gestrichelt gezeichnete Lage gedrückt).

Beim Bau dieses Mechanismus ist insbesondere darauf zu achten, daß sich der Schieber S in R leichtgängig bewegen kann und die Entkupplungstaste T in D ebenso leichtgängig gelagert ist. Die Länge des Stelldrahtes St richtet sich nach der Lage des Magnet-Antriebs. – Zeichnung vereinfacht und unmaßstäblich.

Eine gigantische Entladeanlage

Alle drei Minuten entleert sich die Ladung eines Güterwagens ins Schiff: das ist die Leistungsfähigkeit dieser großen Kippanlagen im Bremer Industriehafen. Durch einen Trichter fällt die Ladung der auf eine Spezialbühne gefahrenen und dann angehobenen

Wagen auf ein Förderband und von dort direkt in die Laderäume der Frachtschiffe. – Wenn sich auch die Modell-Nachbildung einer solch gigantischen Anlage wohl nur schwer verwirklichen läßt, so stellt die Betrachtung des Bildes allein schon einen „Genuß“ dar (zumindest für denjenigen, der einen Sinn für technische Schönheiten dieser Art hat).

(Foto: DB)

