



Durch das Verzinken des Rohrs mit dem Schweißbrenner wird die Schiene silbern.



Auch die Zahnstange wird mittels einer Biegemaschine selbst hergestellt.

geformte Kupferblech wurde ausgerollt und in Stücken zu 2,20 m in ein Holzrondell gelegt, in das eine Rille in Breite des Kupferstreifens gedreht wurde. Dieses Holzrondell entspricht einem Verteiler des Blechstreifens der Zahnstange. Es wird vertikal auf dem Gleis festgehalten, durch einen Halter, der dem Gleis entlanggleiten kann. Die nach unten zeigenden Zähne des Bandes, die auf das Gleis gelötet werden müssen, befinden sich auf der Unterseite des Holzrondells. Jeder Zahn wurde vor dem Abrollen mit einem Pinsel mit einem kleinen Stück Zinnlötpaste eingestrichen, um ihn in Kontakt mit dem verzinnnten Trägerrohr zu bringen. Ein gefrästes Holzstück diente als Lehre zum Zentrieren der Zahnstange auf dem Gleis. Als diese verzinnnten Zähne mit dem Gleis in Kontakt waren, wurden sie mit einem Widerstands-lötgerät mit einem Graphitstift aufs Gleis gelötet. Ein Lötvorgang dauerte pro Zahn etwa drei bis fünf Sekunden, bis sich die Lötpaste mit dem Zinn des Gleises verbunden hatte. Das ganze Gleis von etwa 18 m Länge enthält etwa 3000 Lötunkte, was etwa einem ganzen Tag Arbeit entspricht!

Die gewählte Konstruktion erlaubt es, zwischen Gleis und jeder Verzahnung der Zahnstange hindurchzusehen. So wie im Original, was dem Ziel entsprach.

### Elektrisches

Die Einspeisung eines Gleichstroms erfolgt durch das Gleis mit seiner Zahnstange und durch eine Kupferschiene, die auf der Seite mit doppelseitigem Klebeband von 1 mm Dicke an das Profil geklebt wurde, was auch eine gute Isolation der beiden elektrischen Pole ergibt. Die Stromabnahme geschieht durch zwei Schleifer von Märklin. Der erste ist auf der Seite des Modells platziert, um mit der Kupferschiene in Kontakt zu kommen, und der zweite ist unter dem Modell angebracht, um die Zähne der Zahnstange zu berühren.

### Das Fahrzeug und sein Anhänger

Das Aussehen einer Monorail ist sehr charakteristisch und unterscheidet sich völlig von einem klassischen Eisenbahnfahrzeug. Die «Lokomotive» wie auch der «Wagen» können nicht entgleisen, weil sie mit Rädern ausgerüstet sind, die sich oben auf dem Gleis abstützen, eine zweite Serie von Rädern steht in Kontakt mit der inneren Seite des Gleises. Sie verhindert, dass das Fahrzeug