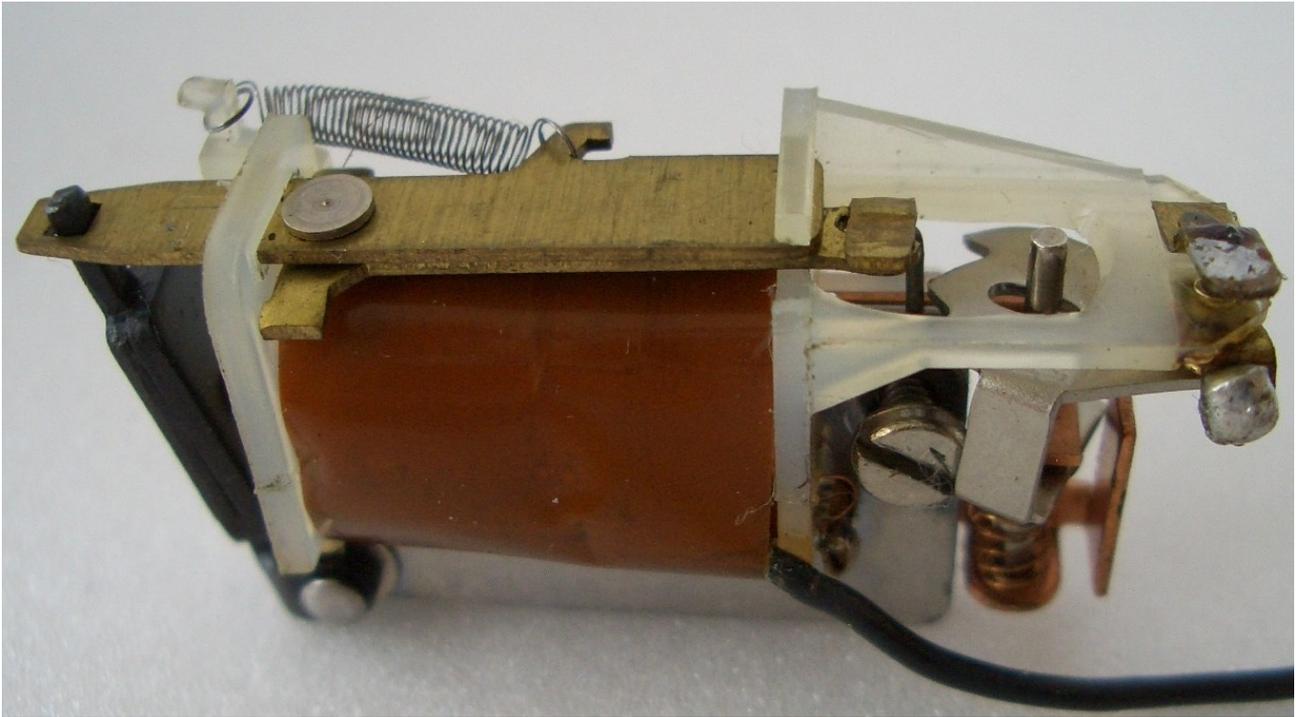


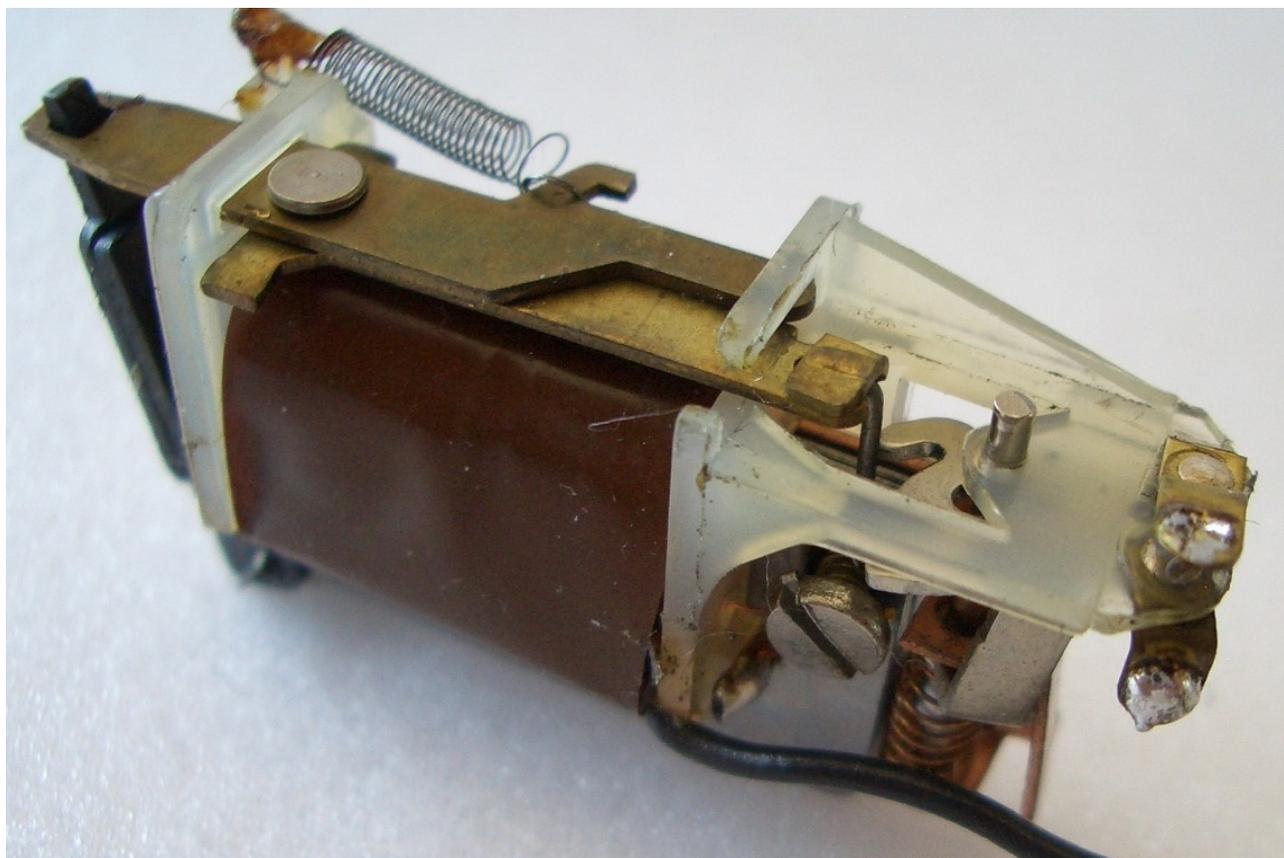
Typ 13 20824 ab 1958

Typ 13.1 1958



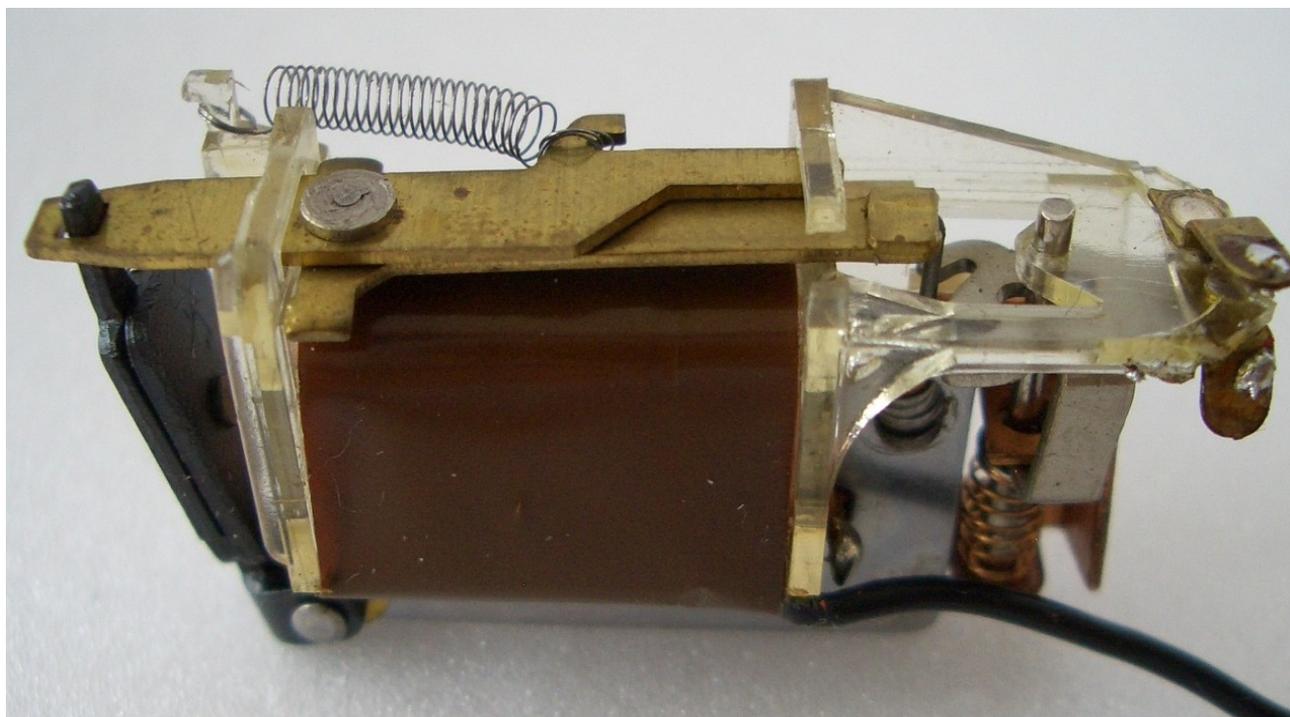
Erstversion der Neuentwicklung 20824,
breite Wippe,
die Lötflächen sind übereinander angeordnet,
weicher milchiger Kunststoff.

Typ 13.1.1. 1958



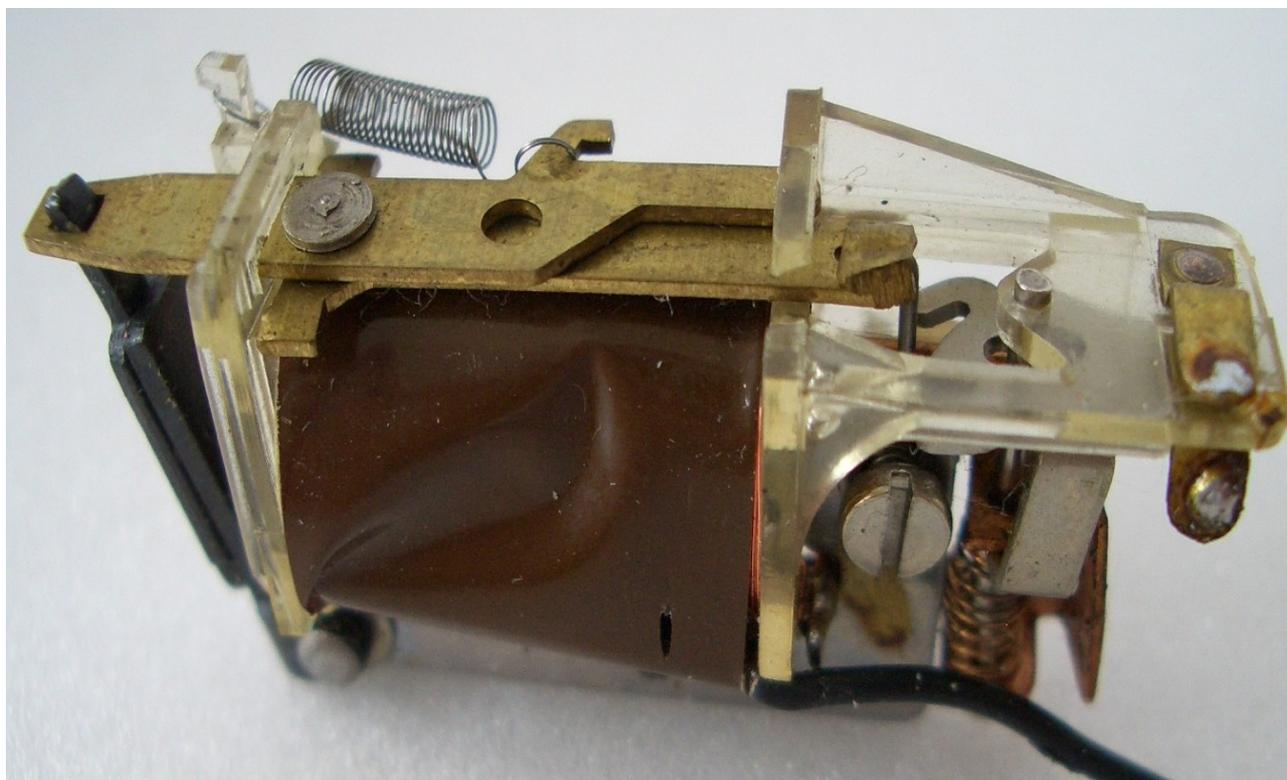
Ende 1958 mit Führung in der Wippe,
milchiger, weicher Kunststoff.

Typ 13.1.2 1959



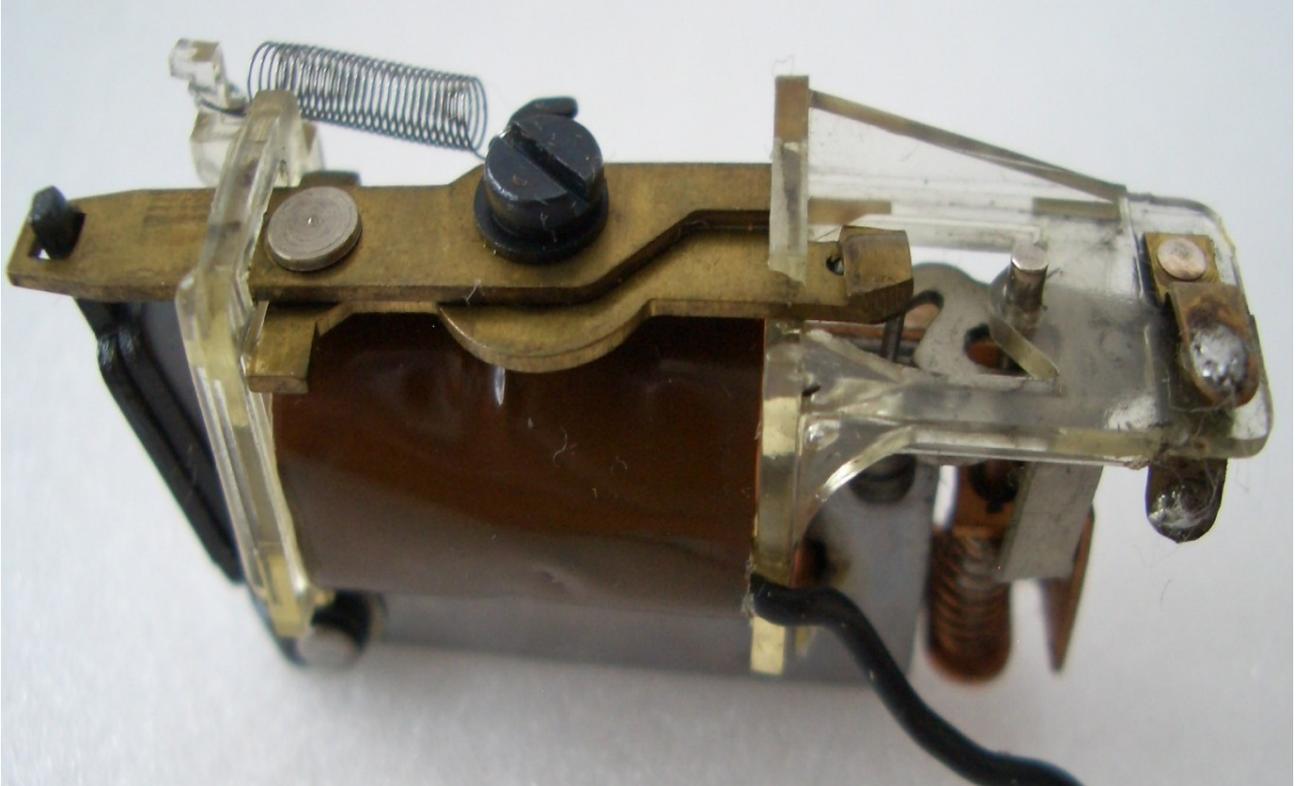
Anfang 1959 mit Führung in der Wippe,
aber jetzt mit transparenter und harter Kunststoff.

Typ 13.1.3 1959



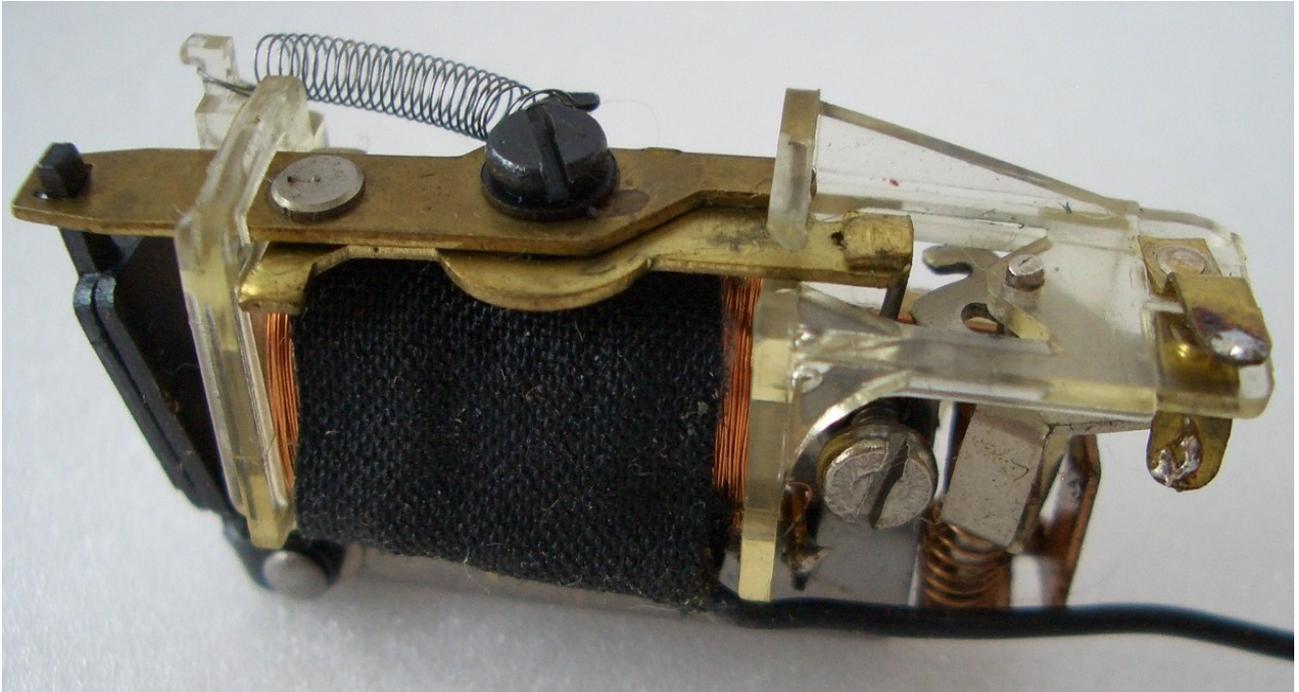
Ende 1959 mit Bohrung in der Wippe,
aber noch ohne Schraube,
noch mit unbeweglichem Federhebel.

Typ 13.2. 1959/60



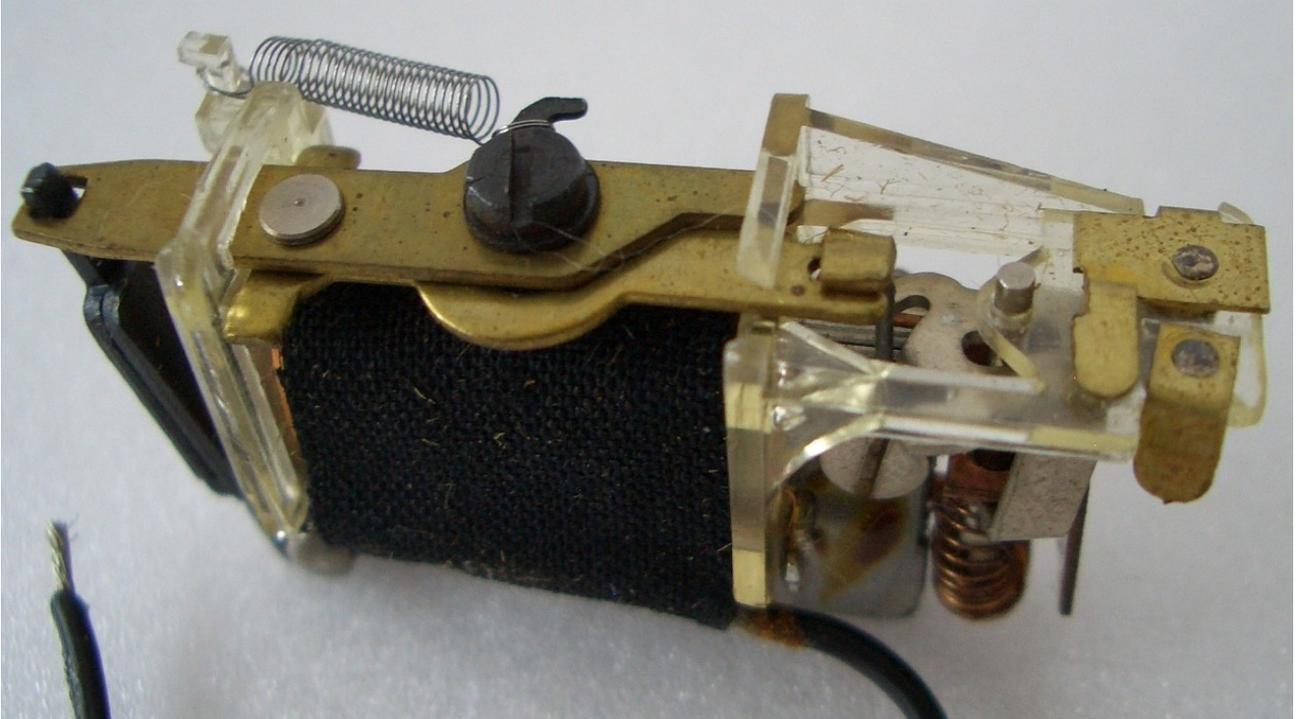
Ende 1959/Anfang 1960 mit beweglichem Haltewinkel
und Feststellschraube dafür,
Wicklung noch mit braunem Folienklebeband umgeben.

Typ 13.2.1 1960



1960 Einführung des schwarzen Textilklebebandes
um die Wicklung,
letzte Ausführung mit Lötflächen übereinander,

Typ 13.2.2 1961



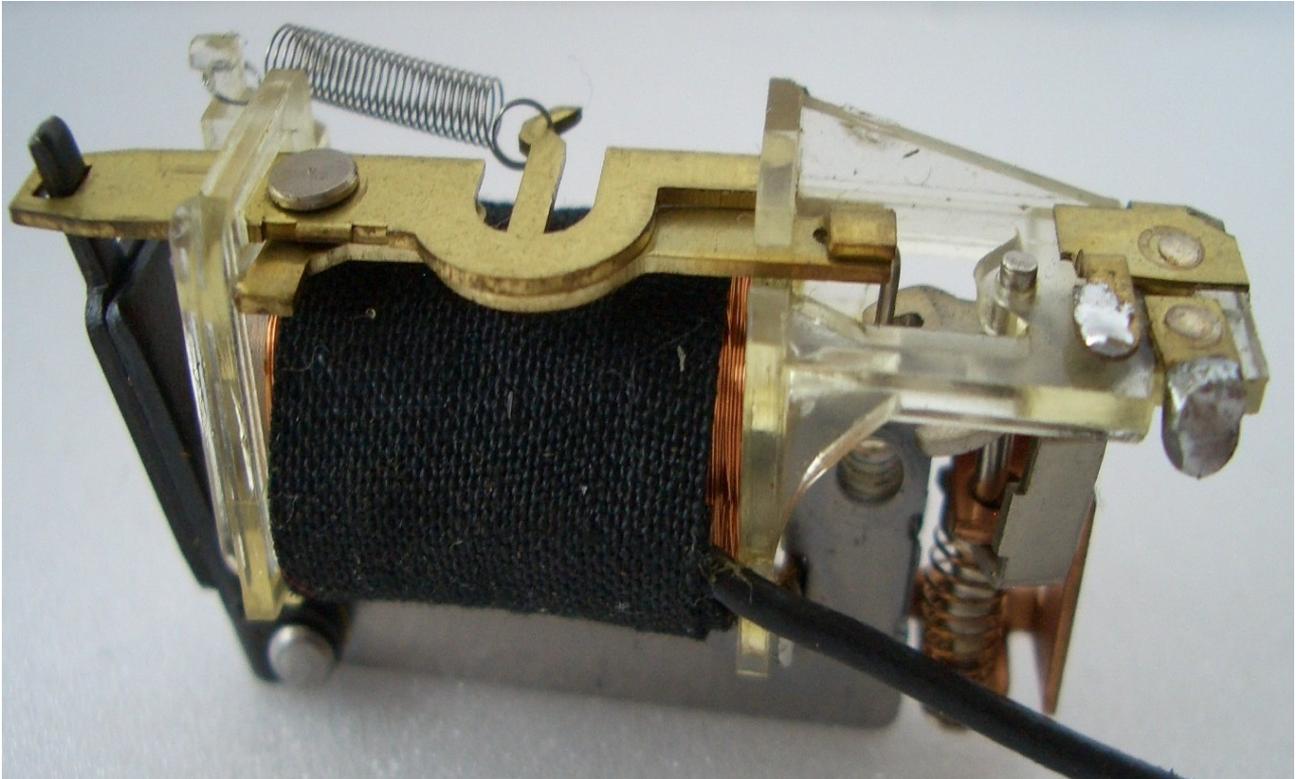
Erstversion mit versetzten Lötflächen,
zur besseren Anbringung der Lötstellen wurden die Position
der Lötflächen geändert.

Typ 13.2.3 1961 Bausatz



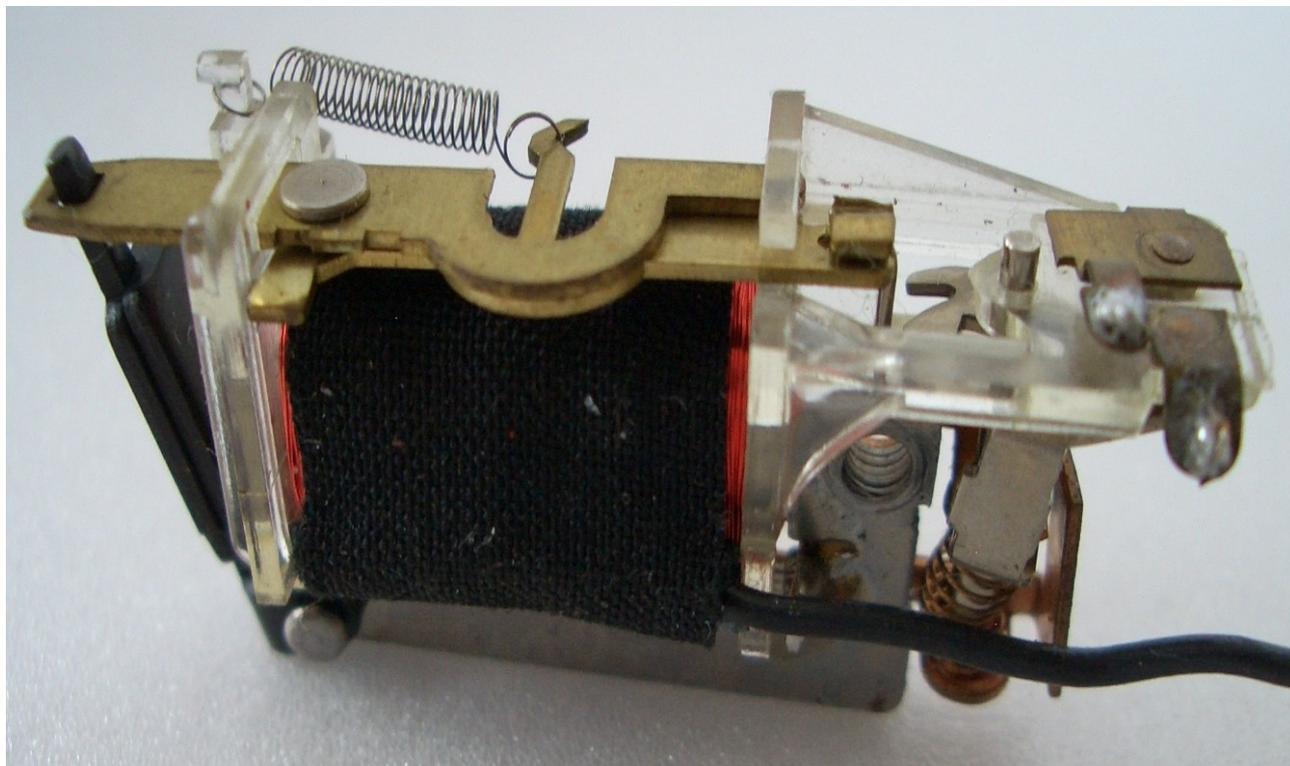
Spezielle Ausführung (21218) für die im Katalog angebotenen Bausätze 3921(V 200) und 3937(E 41 grün). Dem Relais 20824 wurde ein separater Lötstützpunkt aus schwarzer Presspappe hinzugefügt. Dieser Lötstützpunkt wurde mit der Befestigungsschraube zwischen Relais und Schraubbefestigung am Fahrgestell eingefügt. Die farbigen Kabel lagen jedem Bausatz bei.

Typ 13.3. 1962



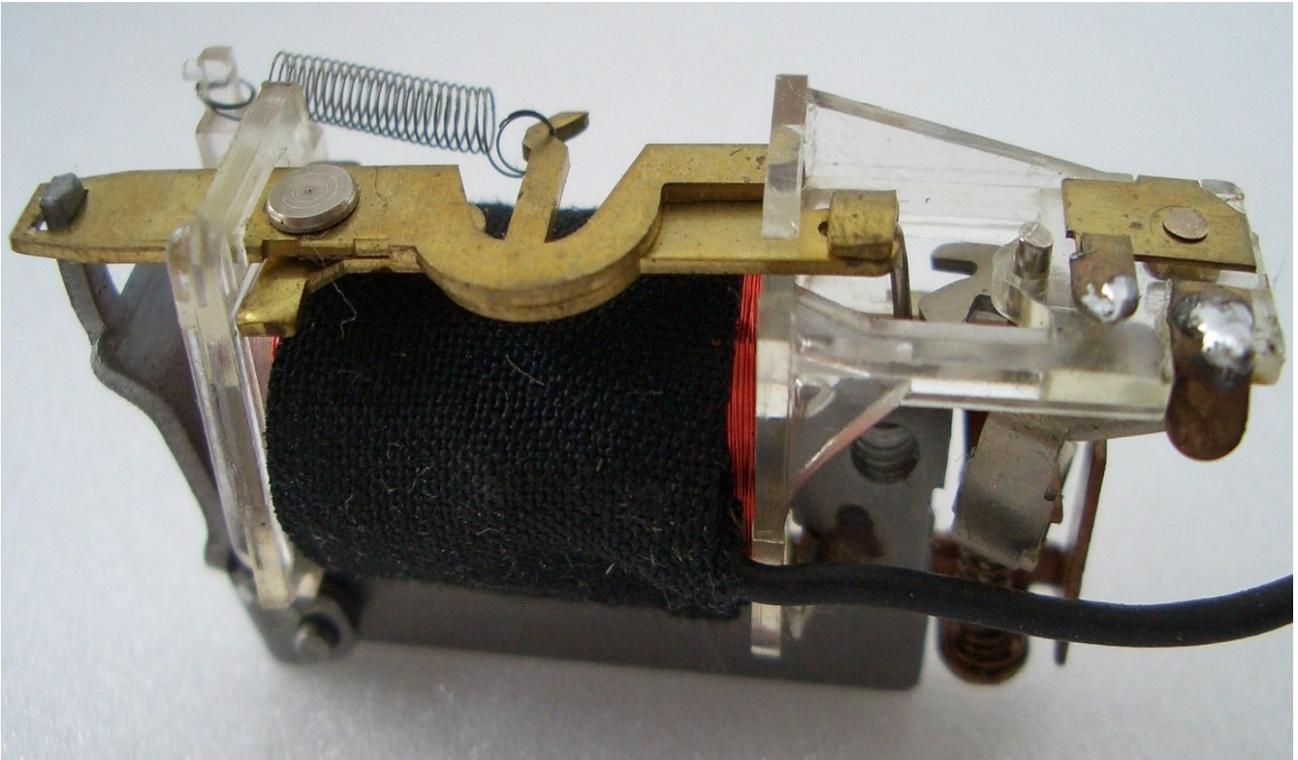
neue Wippe mit Vernietung der beiden Wippenteile,
biegsame Ausführung des Federhebels an der Wippe,

Typ 13.3.1 1966



Einführung der roten Drahtfarbe.

Typ 13.3.2 1969-70



Der Schaltanker des Relais wurde in Form und Farbe geändert, das silberfarbene Metall des Schaltankers wurde nur 1969/70 eingebaut, danach wurde der Schaltanker kupferfarben.

In späterer Zeit entfiel die Niete an der Wippe, beide Wippenteile wurden dann ineinander eingehängt.