



2/1976

4.90 DM

# JOURNAL

**M**odellbahn + **F**achzeitschrift • aktuell • informativ





# Was uns betrifft . . .

Wie so oft, reichte auch in dieser Journalausgabe der Platz wieder nicht aus, um alle vorgesehenen Artikel abzudrucken. Es mußten deshalb aus aktuellem Anlaß – wegen der Messeberichterstattung – folgende Artikel aus Platzmangel entfallen: **Schmalspurbahnen in Württemberg, die Berichterstattung über Skandinavische Bahnen (Teil 3), der Artikel Farben und Altern, sowie die Beschreibung der Kleinbakehlungs-Anlage (Glaskasten) und deren Modell, desweiteren Circus Noll.** Diese Artikel werden im Journal 3/76 jedoch nachgeholt.

## Wir wurden zweimal von Einbrechern heimgesucht.

2 Tage vor der Messe und 8 Tage später (während der Messe) erhielten wir nachts ungebetenen Besuch von Einbrechern. Beim erstenmal gelang es den Dieben, in unseren Versand einzudringen und dort zu „hausen“. Es wird vermutet, daß es sich um mehrere Jugendliche handelt. Auf alle Fälle konnten wir feststellen, daß es keine Modelleisenbahner waren, da sie ihre Auswahl der mitgenommenen Gegenstände recht wahllos trafen. Der Schaden konnte relativ gering gehalten werden, da der Zugang zu unserem Betrieb (durch den Versand) durch Sicherheitsschlösser gesichert ist und ein Eindringen dadurch verwehrt wurde. Entstandener Schaden ca. DM 4000,-! Beim zweitenmal waren diese Herren erfolgreicher. Man vermutet, daß es sich um dieselbe Gruppe von Jugendlichen handelte. Anscheinend in Gedenk dessen, daß der erste Einbruch nicht besonders erfolgreich war, vor allem, daß kein Bargeld gefunden wurde, versuchte es die Gruppe nun an einem anderen Fenster und erwischte ausgerechnet mein Büro. Vermutlich wollten sie es sich zusätzlich auch noch recht gemütlich gestalten, denn sie hatten ihr eigenes Flaschenbier mitgebracht. Gleich zu Anfang müssen sie dann auch meinen Kundenbewirtungskühlschrank entdeckt haben, in dem immer Flaschen mit „hochprozentigem“ Inhalt vorhanden sind. Das Grüppchen leerte – anscheinend in aller Ruhe – eine Literflasche Dornkaat und kam dann mit dem selbst mitgebrachten Bier so richtig in Fahrt. Die Verwüstungen in meinem Büro sprachen Bände hierüber. Es wurde wahllos zugegriffen. Unersetzliche Original-Fotoglasplatten in der Größe 30 x 40 cm von Kraus-Maffei-Lokomotiven sowie weiteres Bildmaterial und unerledigte Korrespondenz wurden mutwillig zerstört oder – obwohl für diese Gruppe wertlos – mitgenommen. Nach Aufbrechen der Verbindungstüren zu den übrigen Büroräumen und zum Ausstellungsraum wurde weiter barbarisch gehaust. Der größte Teil unserer Ausstellungsvitrinen im Ausstellungsraum wurde zerstört, die dort gottseidank nur noch in relativ geringer Zahl vorhandenen

Ausstellungsstücke entwendet. Wäre der Einbruch (an dieser Stelle) vor der Messe erfolgt, wären wir in Nürnberg ohne jegliche Messemuster gestanden. Ausgenommen der „unersetzlichen“ Werte trat diesmal ein Schaden in Höhe von ca. DM 13 000,- auf. Mittlerweile haben wir nun eine sehr wirksame Alarmanlage eingebaut.

## Apropos Korrespondenz

Es hat sich mittlerweile eingebürgert, daß wir als Auskunftsbüro mißbraucht werden. Was kommt denn da nicht alles an Post mit Anfragen über dies und jenes, was wir schnellstens beantworten sollen. Hierzu für die Zukunft folgendes:

Eine Briefbeantwortung, die aus dem üblichen Firmenrahmen herausfällt, also erstens äußerst umfangreiche Briefe, zweitens Briefe, die nur am Rande mit unserem Lieferprogramm zu tun haben, drittens Briefe, die Anfragen enthalten, deren Beantwortung aus unseren Journalen hervorgeht, beansprucht zur Beantwortung (wenn überhaupt beantwortet wird) ca. 2–3 Monate. Beantwortet werden solche Briefe auch nur, wenn Rückporto beiliegt. Es muß leider zu dieser Maßnahme gegriffen werden, da es für mich unmöglich ist, täglich 30–40 ausführliche Briefe zu schreiben. Dadurch bleibt wichtige Arbeit, wie z.B. die vorbereitende Arbeit zum Druck eines neuen Lektürebuches usw. liegen. Ausgenommen hiervon sind Korrespondenzbeantwortungen, die evtl. Reklamationen oder sonstiges „wichtiges“ für den Geschäftsablauf enthalten.

## Wismar Schienenbus

Im Laufe des Monats Mai ist wieder mit der Auslieferung des Wismar Schienenbusses in HO und HOe sowie des dazu geplanten Superzurüstsatzes und mit dem Beiwagen zu rechnen. In der Bauanleitung des Wismar-Schienenbusses bieten wir unter der Artikel-Nr. 2051 eine zusätzliche messinggegossene Stoßstange mit den seitlich am Motorvorbau angebrachten Gepäckgittern an. Dieses Teil ist im kommenden Superzurüstsatz beinhaltet, muß also nicht extra bestellt werden.

## Neue Abziehbildersätze

M+F hat wieder eine Reihe neuer Abziehbildersätze gefertigt, die teilweise zu unseren Modellen, aber auch für Fremdfabrikate verwendet werden können. So wurde z.B. für die **Fleischmann-** und **Märklin-**Baureihe 50 ein Großsatz gefertigt, der Beschriftungen für BR 50, 051, 052, 053 enthält. Im Beschriftungssatz ist genau aufgeführt, für welche Dom- und Tendarausführungen die einzelnen Computer-Reichsbahn- und DB-Nummern gelten. Für die **Fleischmann** BR 24 wurde ebenso ein Beschriftungssatz hergestellt, deren Nummern für die Original-Fleischmann-Lok sowie auch für die Variante mit dem 2'2 T 26 (Vierachstender) verwendet werden kann. Ebenso enthält

dieser Satz zusätzliche Nummern für die **Rivarossi** E 17.

Nachfolgende Großsätze sind bereits sofort oder in Kürze lieferbar.

Art.-Nr.		DM/Preis
12044	Kitteldampftriebwagen	8,50
12079	Fleischmann BR 24 und Rivarossi E 17	12,—
12057	BR 96, Mallet	6,—
12065	E 69 Roco und Piko	8,50
12509	BR 85, Spur N	3,90
12061	Wismar Schienenbus	8,50
12062	BR 38	16,—
12049	BR 57	14,50
12045	BR 50-053	ca. 19,90
12048	BR 94	14,—
12063	Italienische Beschriftung für kleine Rivarossi C-Lokomotive	3,90
12064	MMT Beschriftungs-Zierzahlen, Zierlinien Werksbeschriftung	14,—
12056	Schweizer „SBB, CFF, BLS“ usw.	15,—

Die Abziehbildersätze können beim Fachhandel oder von uns bezogen werden.

## Prämierung von Selbstbaumodellen

Wir bekommen teilweise sehr hübsche Modelle zugesandt, die jederzeit zur Prämierung geeignet sind. Manchmal sind aber diese Modelle leider unsachgemäß lackiert, so daß trotz der von uns in bester Qualität gefertigten Fotos von der teilweise sehr feinen angebrachten Detaillierung nicht mehr sehr viel sichtbar ist. Wir bitten deshalb unsere Leser, die Modelle zur Prämierung einsenden, diese möglichst unlackiert zu senden. Die Modelle werden dann von uns sachgemäß lackiert. Es ist uns dadurch auch möglich, die Modelle im Roh- sowie auch im fertigen Bauzustand zu zeigen.

## Neue Bohrzergspannzange

Für kleine Bohrer (0,3–0,6 mm Ø) ist nun auch eine Spannzange seit kurzem lieferbar. Diese Spannzange liegt der neuen Bohrzergserie bereits kostenlos bei. Bezieher der ersten Bohrzergserie erhalten diese kostenlos nachgesandt, sehen Sie hierzu unseren Artikel ab Seite 34 unter der Überschrift „Spannzangen“. Dort sind die genauen Bedingungen bekannt gegeben.

## Rocco-Telegramm

Wie uns von Roco mitgeteilt wurde, hat sich im neuen Roco-Katalog ein falscher Hinweis bei der E 91 und E 60 eingeschlichen. Dort steht, daß, wie bei den üblichen reinen Roco-Ellok-Konstruktionen, automatischer Lichtwechsel von rot auf weiß folgt. Dies ist bei diesen beiden Lokomotiven jedoch nicht der Fall. Hier erfolgt der Lichtwechsel jeweils nur von beleuchtbar auf unbeleuchtbar.

In Kürze wird das Roco-Entkupplungsgeis für die Kurzkupplung und alle übrigen Kupplungsarten ausgeliefert. Dieses Entkupplungsgeis bewirkt bei der Roco-Kurzkupplung auch eine Vorentkupplung.

Hermann Merker



**2/76 April**
**2. Jahrgang**
**Einzelheft DM 4,90**
**sfr 6,30**
**öS 39,-**
**hfl 5,60**
**bfr 80,-**

Verlag, Herausgeber und Vertrieb:  
H. Merker

Redaktion: Hermann Merker

Ständige Mitarbeiter:

Horst Obermayer

R. Barkhoff

Curt G. Zillmer

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

Atelier Paur

Bernd Schmid

Druck: Offsetdruck Löbker  
8031 Alling

M+F-Journal erscheint 1976 6x.

Erscheinungsweise: Februar, April, Juni,  
August, Oktober, Dezember.

Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-  
Fachhandel, im Buchhandel oder direkt beim  
Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel  
sind:

**Einzelheft**

Inland DM 4,90 + DM

Ausland DM 5,50 + DM

**Abonnementpreis**

Inland für 1976: DM 28,80 + DM 4,20 Porto

Ausland für 1976: DM 33,- + DM 4,20 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802  
Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21300

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der  
Vervielfältigung setzen das schriftliche Ein-  
verständnis des Verlages voraus.

Zur Zeit gilt Preisliste Nr. 1 vom 1. 2. 1975.  
Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen  
können nur zurückgeschickt werden, wenn  
Rückporto beiliegt!

**Hermann Merker-Verlag**

8080 Fürstfeldbruck, Mondstraße 1

# Aus dem Inhalt . . . . .

	Seite
<b>Vorwort</b>	<b>2</b>
<b>Das M+F-Modell der BR 96</b>	<b>4</b>
<b>M+F-Feuerwehr-Programm</b>	<b>9</b>
<b>Der Fahrzeugbestand der Deutschen Bundesbahn</b>	<b>11</b>
<b>Nürnberg 1976</b>	<b>14</b>
<b>M+F-Kurzbericht</b>	<b>22</b>
<b>Die Lokomotiven der Gattung preuß. S 10 (II)</b>	<b>24</b>
<b>Das Zechengelände und seine Bahnanlagen</b>	<b>28</b>
<b>DBC-D - Dampfbahn-Club Deutschland</b>	<b>30</b>
<b>Letzter Plandienst einer Dampflokomotive auf der Siegtalbahn Köln-Siegen</b>	<b>32</b>
<b>M+F-Bohrzweig mit der Riesenkraft</b>	<b>34</b>
<b>Weitere P8-Varianten</b>	<b>36</b>
<b>Neu von ROCO</b>	<b>39</b>
<b>25 Jahre Museumseisenbahnen</b>	<b>42</b>
<b>Prämierung gleich zweimal</b>	<b>45</b>
<b>Leipziger Frühjahrsmesse 1976</b>	<b>46</b>
<b>Das Paradies ist nicht für Kinder</b>	<b>47</b>
<b>Umbau E 6905 von Piko</b>	<b>49</b>
<b>Einführung in die Technik der Dampflokomotive</b>	<b>50</b>
<b>Deutsches Dampflokom-Museum</b>	<b>51</b>

## SUCHE

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,  
Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

**Josef Holzapfel**

8031 Gut Rottenried · Tel. 0 81 05 / 82 65

## Zu unserem Titelbild:

Das waren noch Zeiten, als die BR 23 auf unseren Hauptbahnen anzutreffen war. Seit dem Jahreswechsel 1975/76 ist dies vorbei. Lesen Sie hierzu den Bericht über den Bestand an Triebfahrzeugen bei der DB in dieser Ausgabe. Unser Foto zeigt die 23 027 mit einem Eilzug von Heilbronn nach Crailsheim, auf der Rampe zwischen Schwäbisch-Hall und Hessental. Foto Obermayer.

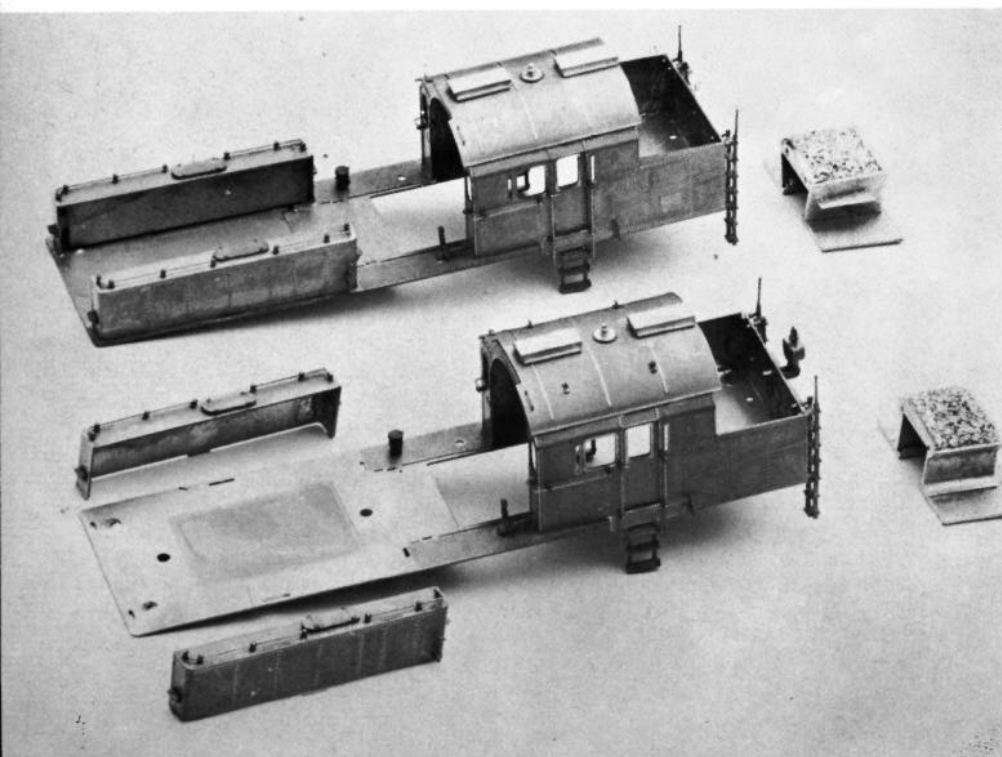
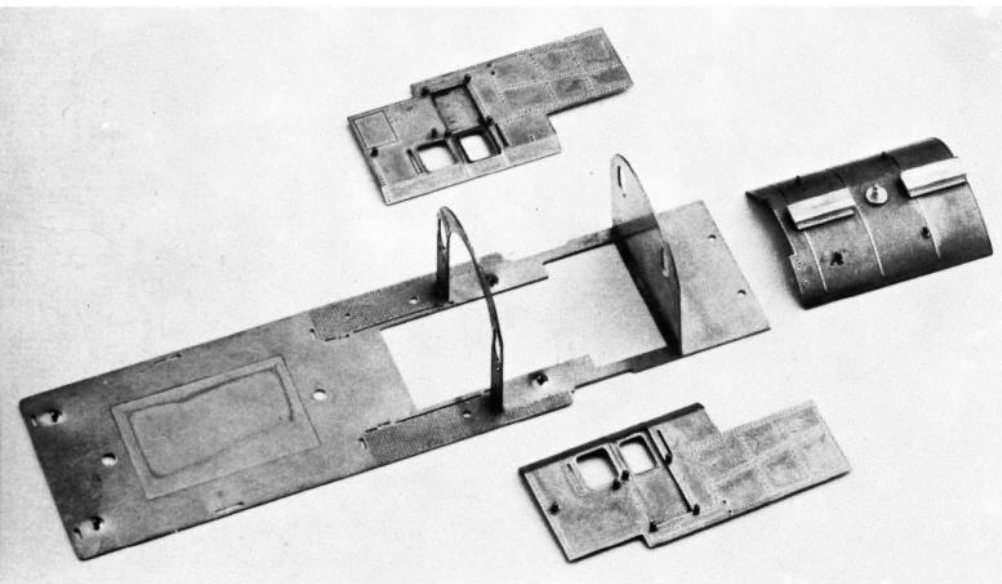


# Das M+F Modell der BR 96



**Bild 1:** BR 96, Mallet-Ausführung 2, mit allen Superzurüstteilen.

**Bild 2:** So fängt man mit dem Zusammenbau des Mallet-Gehäuses an. Als erstes wird Stirn- und Rückwand aufgelötet und an den Seitenteilen die Türen und Griffstangenhalter vor dem Ansetzen angebracht.



## Nun ist sie fertig, das »Schmuckstück«, die bayerische Gt 2 x 4/4

Leider hat sich die angekündigte Erstauslieferung – entgegen unserer Ankündigung – etwas verzögert. Aber was sind schon vier Wochen für leidgewohnte Modelleisenbahner. Wir müssen uns selbst loben; denn die Lokomotive ist sehr schön geworden. Alle, bei der BR 94 gewonnenen Erkenntnisse der Gehäuseätztechnik und der neuen M+F-Bauweise, wurden bei der Konstruktion dieser Lokomotive angewandt. Das Endfinish und die Passung der Malletteile sind dementsprechend. Die Lokomotive besteht zum überwiegenden Teil aus Messingteilen. Dies wird gerade für die Lötpezialisten unter den M+F-Liebhabern eine erfreuliche Nachricht sein. Das größte Plus bei beiden Ausführungen ist jedoch sicher für Sie, daß die Bausätze preiswerter wurden als ursprünglich angekündigt. »Ausführung 1«, die zum Preis von DM 495,- (Art.-Nr. 044) ausgeliefert werden kann, stellt bestimmt auf diesem Gebiet eine Spitzenleistung dar. Auf ein paar Kleinigkeiten mußte jedoch verzichtet werden, da sonst dieser Preis nicht haltbar wäre. So enthält der Bausatz nur normale Reichsbahn- bzw. DB-Puffer – also nicht gefedert – und auch nur Reichsbahn-Kunststofflaternen. Auch ist die Rauchkammer-türe bei diesem Typ nicht zu öffnen, und dementsprechend fehlt auch die Rauchkammer-Inneneinrichtung. Ferner verzichteten wir aus denselben Gründen auf die Bremsbacken. Das sind jedoch Details, die Sie sich zusätzlich aufgrund der in diesem Bericht abgedruckten Zeichnungen und

**Bild 3:** Zeigt das nächste Baustadium der BR 96. Oben im Bild die Ausführung 1–1913 (normal), unten Ausführung 2–1923, mit den jeweils dazu passenden Kohlekastenaufsätzen.



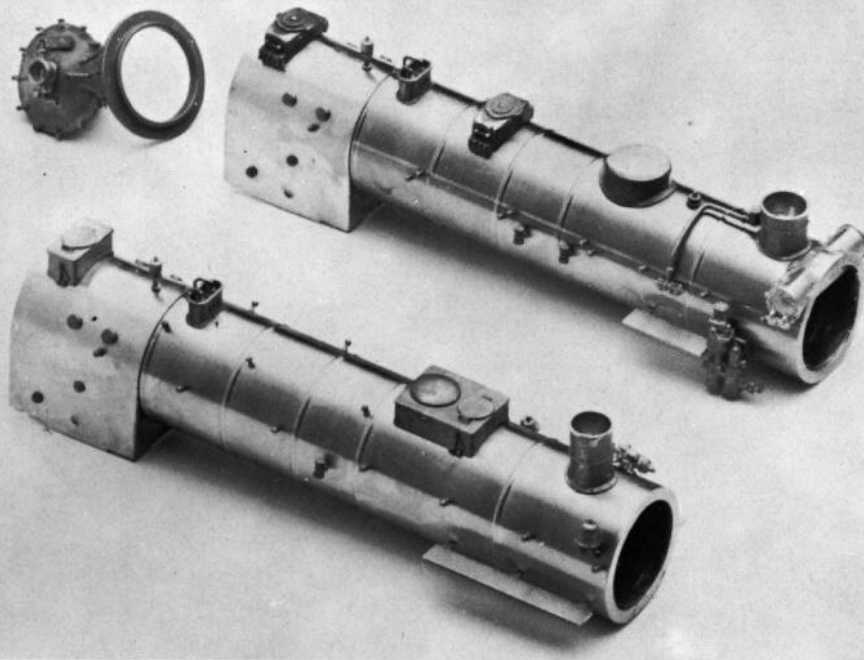


Bild 4: Die verschiedenen Kesselvarianten der beiden unterschiedlichen Versionen im Rohbaustadium.

den darauf befindlichen Artikelnummern einzeln bestellen können. Die Fahrwerks- und Getriebetechnik ist bei der vereinfachten und der teuren Ausführung vollkommen gleich. Auch die übrige Lokdetailierung entspricht der teureren Ausführung 2. Wie schon in unserer früheren Anzeigenwerbung veröffentlicht, sind bei der Mallet beide Drehgestelle voll beweglich, und die Lok hat über ein Kardan acht angetriebene Achsen. Davon haben je zwei Achsen per Drehgestell ein Zahnrad-Schneckengetriebe, die mittleren Achsen werden durch die Kuppelstangen mitgenommen. Die Getriebewelle ist vierfach kugellagert. Der Motor-Getriebewellen-Antrieb erfolgt über ein – wegen der Kraft der Lokomotive – doppeltes Umschlingungsgetriebe. Der Motor selbst ist mit einer wirkungsvollen großen Schwungmasse ausgestattet. Die Gt erhält dadurch sehr sanfte und weiche Fahreigenschaften mit richtiger »Endmodell-Geschwindigkeit«. Es ist herrlich, das Modell im Rangiergang zu beobachten. Wegen der besseren Fahreigenschaften wurde auf Haftreifen verzichtet. Das Gewicht und die Ausgewogenheit der Lokomotive ist so gut, daß trotzdem enorme Zugleistungen erzielt werden. Das Steuerungsbewegungsbild, gerade im Langsamgang, ist durch die Doppelsteuerung enorm. Beim Zusammenbau muß lediglich darauf geachtet werden, daß die Steuerungen beider Drehgestelle extrem zueinander versetzt sind. Dadurch wird erst der richtige optische Effekt erzielt. Durch die Länge der Lokomotive und die Vielzahl der Achsen ist natürlich auch beste Stromaufnahme garantiert. Gerade auf Weichenstraßen und Herzstücken bei langsamstem Rangiergang ist dies besonders von Vorteil.

Die Hauptunterscheidungsmerkmale der Ausführung 1 zur Ausführung 2 beim Vorbild sind folgende:

Die Ausführung 1 von 1913 hat eine andere, längere Schlotform und andere Domanordnung. Der Sand- und Dampfdom war bei dieser Lokomotive zu einem gemeinsamen Dom zusammengefaßt. Der einzelne, vor

der Führerhausstirnwand befindliche Sandkasten ist in den Abmessungen etwas größer als derselbe der Ausführung 2. Stärkere Unterschiede treten auch bei der Ausführung des Kohlebehälters auf. Bei der Ausführung 1 ist der Wassertankdeckel hinter dem Führerhaus schräg liegend angeordnet und darauf der Kohlenbunker aufgesetzt. Bei der Ausführung 2 dagegen ist die Wasserkastenabdeckung waagerecht und der Kohlenbunker mit geschwungenen Außenwänden aufgesetzt. Der Eindruck der Ausführung 1 stellt sich etwas nüchterner dar, da verschiedene Teile am Kessel bei dieser Ausführung noch nicht vorhanden waren. So hatte die Lokomotive zum damaligen Zeitpunkt noch keine Kesselspeisepumpe, ebenso fehlt der Oberflächenvorwärmer. Für die Bremsanlage war auch nur eine Luftpumpe vorgesehen. Die Kesselspeisung erfolgte nur jeweils über ein Kesselspeiseventil pro Lokseite.

Die erste Ausführung hatte eine zweite Signaleinrichtung in Form einer Knorr-Dampfglocke an der vorderen Rauchkammer. Später, als die Lokomotive anstatt der üblichen Länderbahnbeleuchtung, bei der Reichsbahn elektrische Beleuchtung erhielt, wurde links vorne, neben dem Schlot, zusätzlich ein Generator mit angesetzt. Bei Anbringung von Länderbahnlaternen (aus unserem Superzurüstsatz) kann auf den Generator natürlich verzichtet werden. Eine zusätzliche Anbringung dieses Generators stellt jedoch keinen Stilbruch dar, da es auch damals schon Elektrizität gab und auch bei der Reichsbahn viele Lokomotiven noch mit Länderbahnlaternen ausgerüstet waren, diese Laternen aber auch auf elektrischen Betrieb eingerichtet wurden. Aufgrund unserer Abbildungen können Sie erkennen, daß beide Zylinder der einzelnen Drehgestelle leicht schräg gestellt sind. Dies war beim Vorbild auch so und entspricht also keinem Fabrikationsfehler. Bei der Ausführung 2 sind die Gehäusemessingätzteile des Kohle- und Wasserkastens unsererseits genau gleich mit dem der Ausführung 1. Hier muß lediglich nach Bauanleitung an

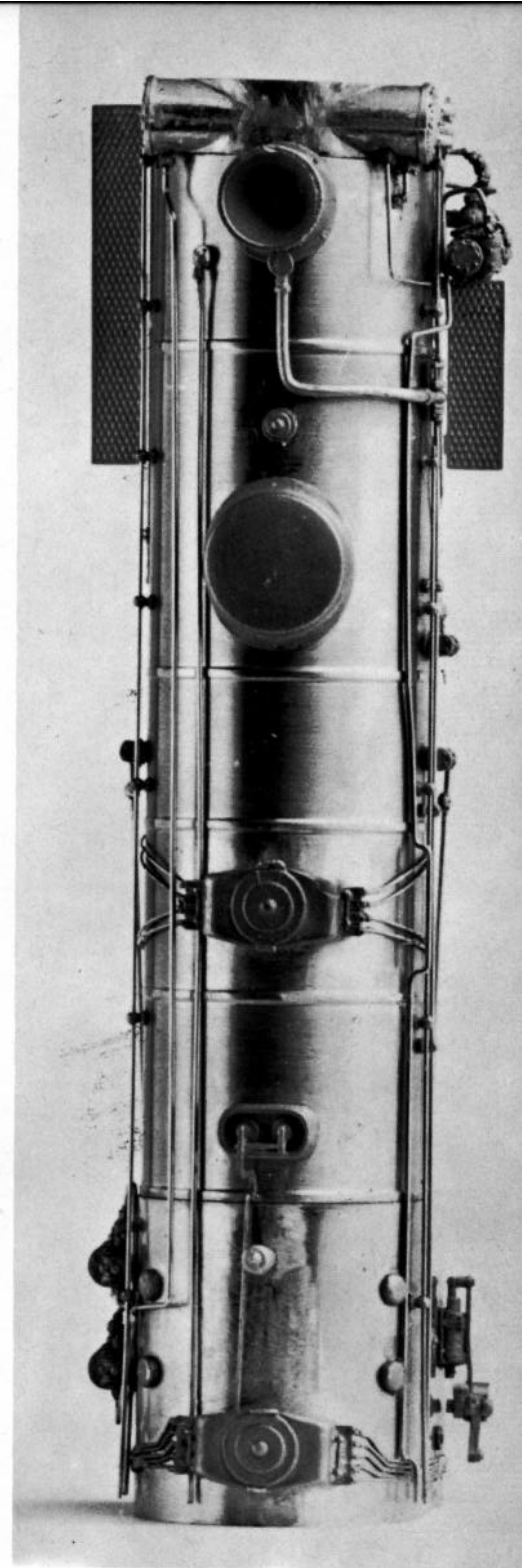
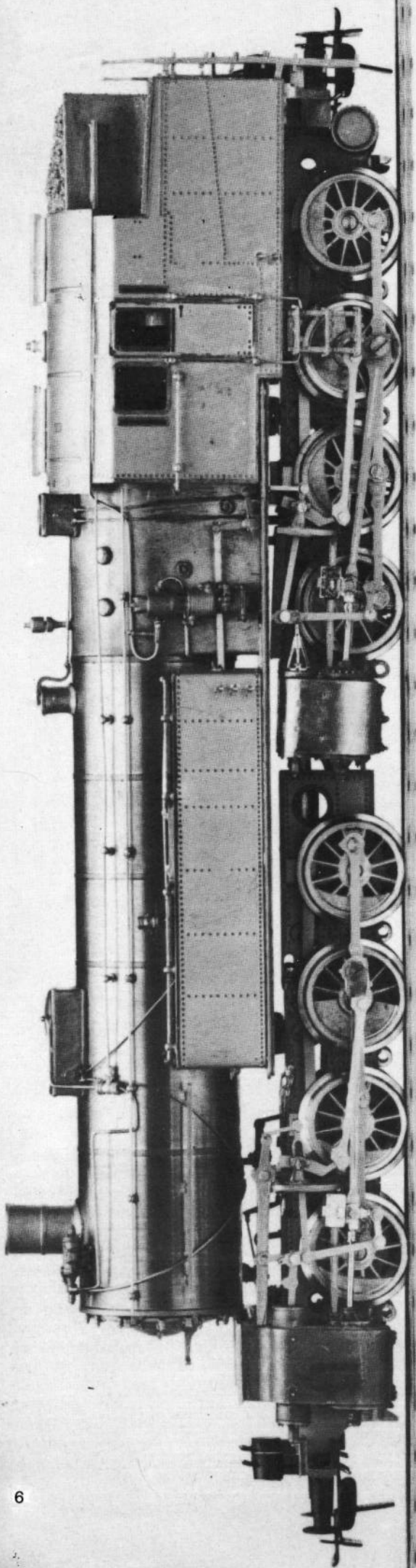


Bild 5: Fertig detaillierter Kessel, Ausführung 2.

den Ätzteilen ein kleines Stück abgesägt werden, um den Wasserkasten für die Wasserkastenabdeckteile der zweiten Ausführung passend zu bekommen. Wie bereits bei der Ausführung 1 beschrieben, ist der Kessel der Ausführung 2 stärker detailliert. Dies entspricht genau beiden Vorbildausführungen. Während bei der ersten Ausführung die Kesselspeisung nur durch die Dampfstrahlpumpen unter dem Führerhaus erfolgte, hatte die zweite Ausführung zusätzlich vorne an der Rauchkammer eine große Speisewasserpumpe. Aus Sicherheitsgründen und wegen der größeren Bremsleistung hatte diese Lok auch 2 nebeneinander befindliche Druckluftpumpen für die Bremsanlage. Viele der Mallet-Lokomo-





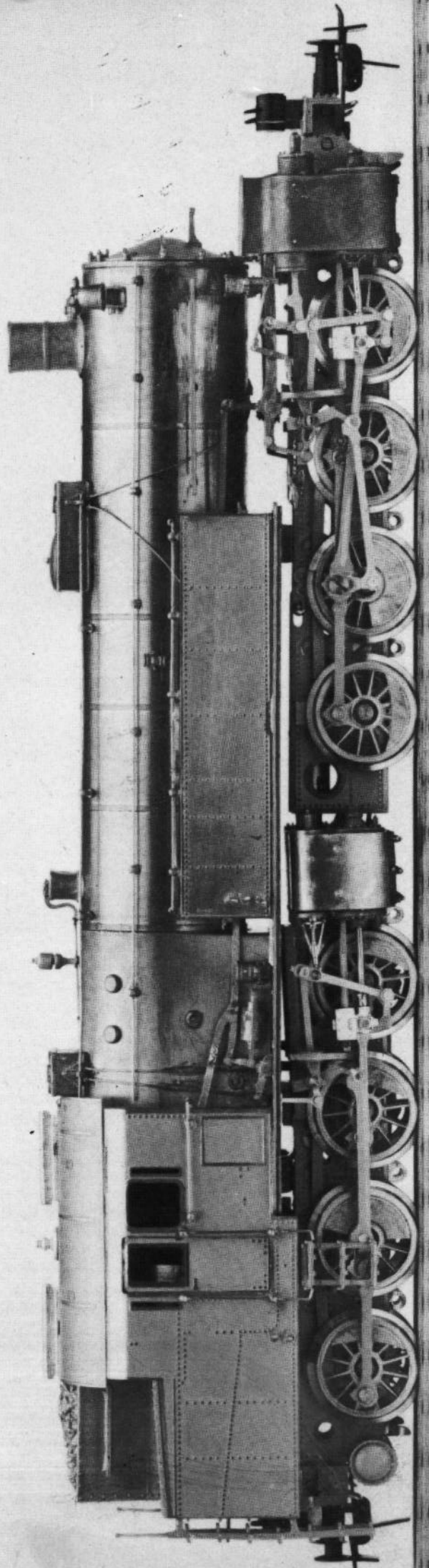
tiven, die für den speziellen Einsatz auf Steilrampen als Schub- oder Zuglokomotiven eingesetzt waren, hatten für die Talfahrt Rigenbach-Gegendruckbremsen erhalten. Auch dieses Detail haben wir bei der Ausführung 2 nachgebildet. Es ist dies die dicke Leitung mit Schalldämpfer, die nach dem Schlot angebracht ist und zur rechten

Seite des Lokkessels zu einem Anstellventil führt. Betreffend Rigenbach-Gegendruckbremse sehen Sie auch die Erklärung in unserem Loklehrbuch. Daß bei der Ausführung 2 von 1923 auch ein Oberflächenwärmer am Kessel angebracht ist, haben wir bereits erwähnt. Was bisher jedoch nicht beschrieben wurde, ist, daß bei der Ausführung

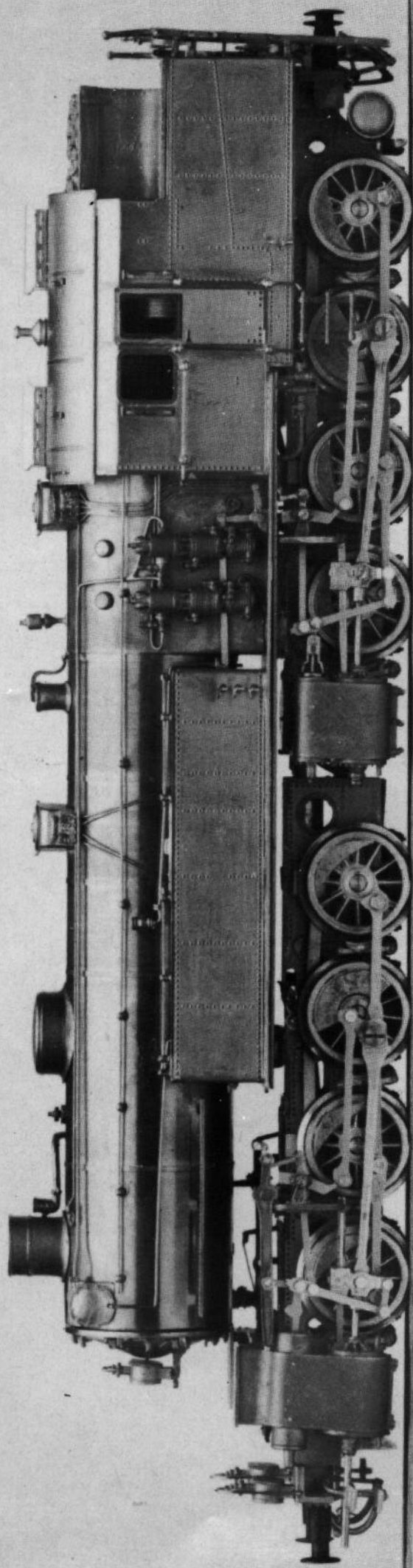
2 die Rauchkammertüre wieder – nach M+F-Manier – zum Öffnen gleich im Bau-satz enthalten ist und auch die Rauchkammer eine komplette Inneneinrichtung besitzt. Sie können also auch diese Lokomotive dem Vorbild entsprechend in Ihrem Bw an das Ausblas- und -brenngerüst fahren. Auch bei der Ausführung 2 mußte aus

**Bild 6:** Lokheizerseite der BR 96, Ausführung 1 von 1913. Gut erkennbar sind, wie schon beim Vorbild, die etwas schräg stehenden Zylinder.

**Bild 7:** Lokführerseite der BR 96, Epoche bzw. Ausführung 1. Die Aufnahmen 6 und 7 zeigen die Mallet ohne Zerstüßteile.







Kalkulationsgründen im Bausatz auf abgefederte Puffer verzichtet werden. Aus denselben Gründen liegen auch diesem Bausatz nur Kunststoffreichsbahnlaternen bei. Da wir uns vorstellen können, daß viele Modellbauer bei dieser Lok die Länderbahnmessinggußlaternen anbringen, haben wir auf eine spezielle Bohrung für die Genera-

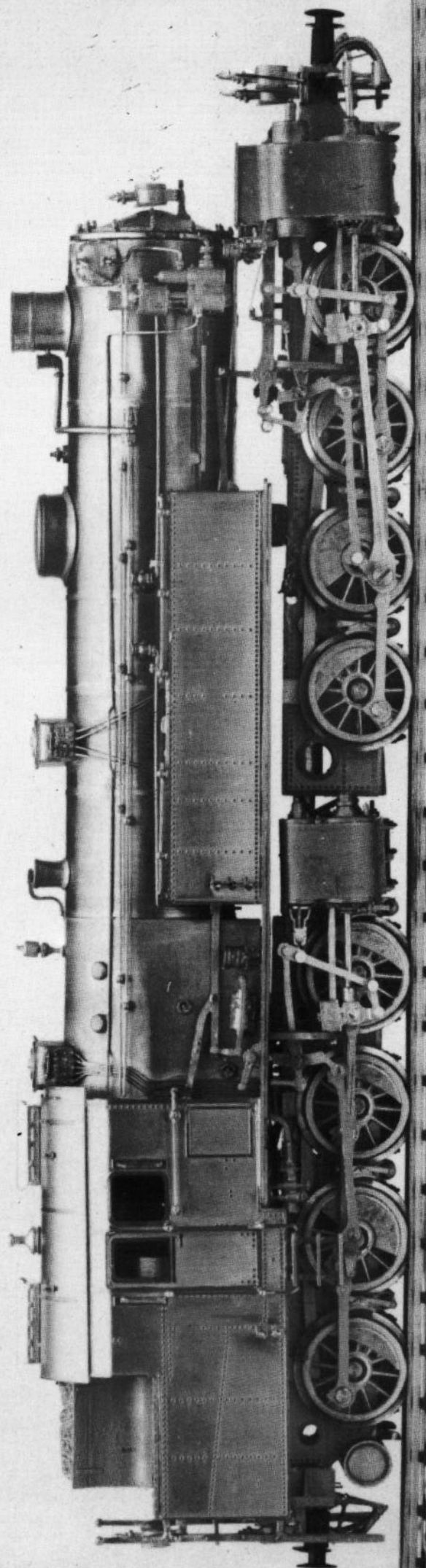
toranbringung verzichtet. Der Generator liegt aber dem Bausatz bei und kann entweder anstelle des Hilfsbläfers linksseitig hinter dem Schlot angebracht oder zwischen Hilfsbläser und Oberflächenwärmer unterhalb des Schlots aufgeklebt werden. Eine entsprechende Bohrung kann auch mit unserem neuen und sehr kräftigen

Bohrzweig ohne weiteres eingebohrt werden.

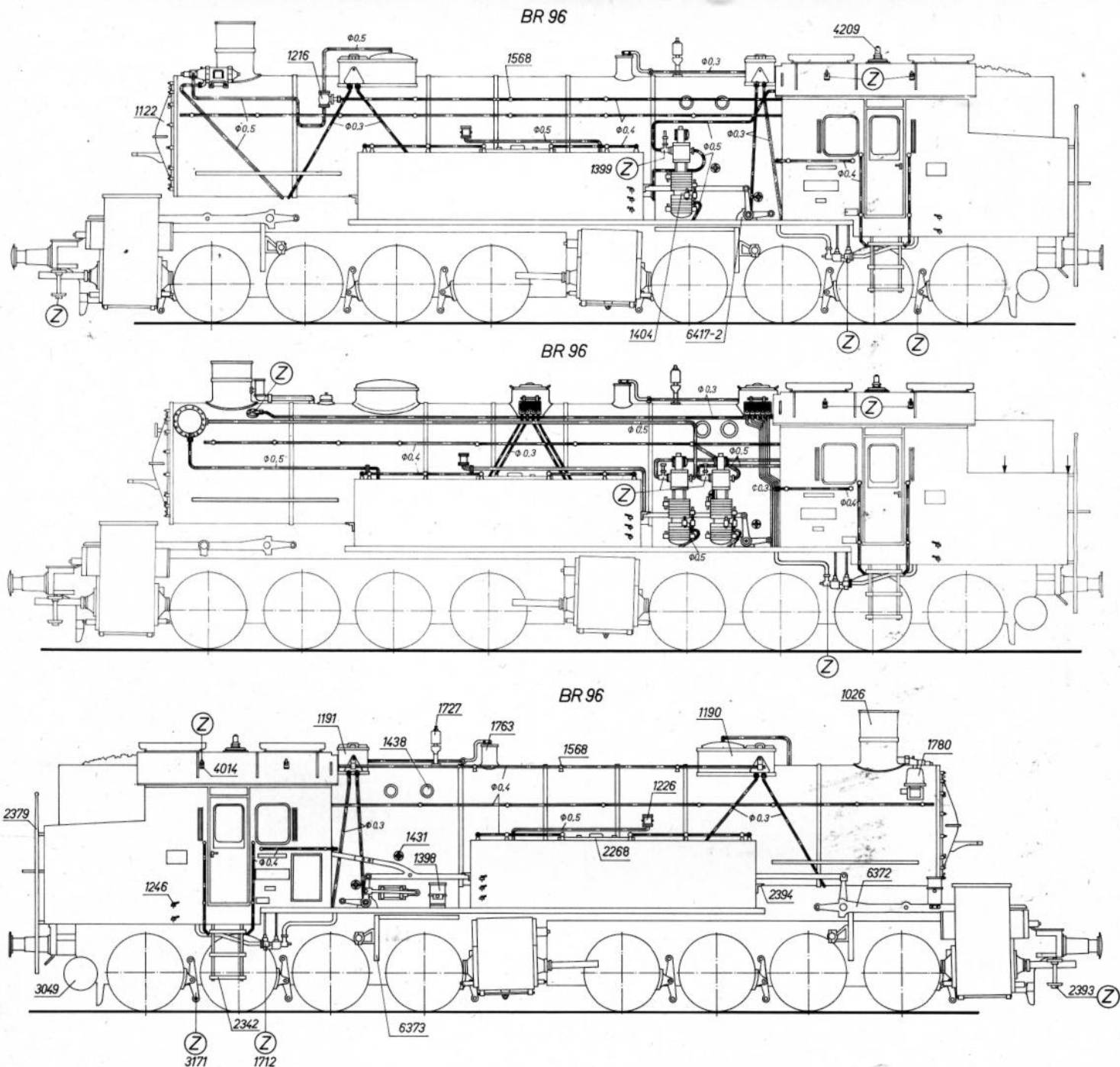
Wir hören immer wieder von Kunden, daß sie ihre Lokomotiven individuell detaillieren wollen. Damit ist der Wunsch verbunden, daß unsere Grundbaukästen so einfach wie möglich sind – auch des Preises wegen – und dann eine Auswahl von Ergänzungs-

**Bild 8:** Heizersseite der Mallet-Ausführung 2 (1923) mit sämtlichen Superzurstellteilen versehen.

**Bild 9:** Dieselbe Lok von der Lokführerseite her gesehen.





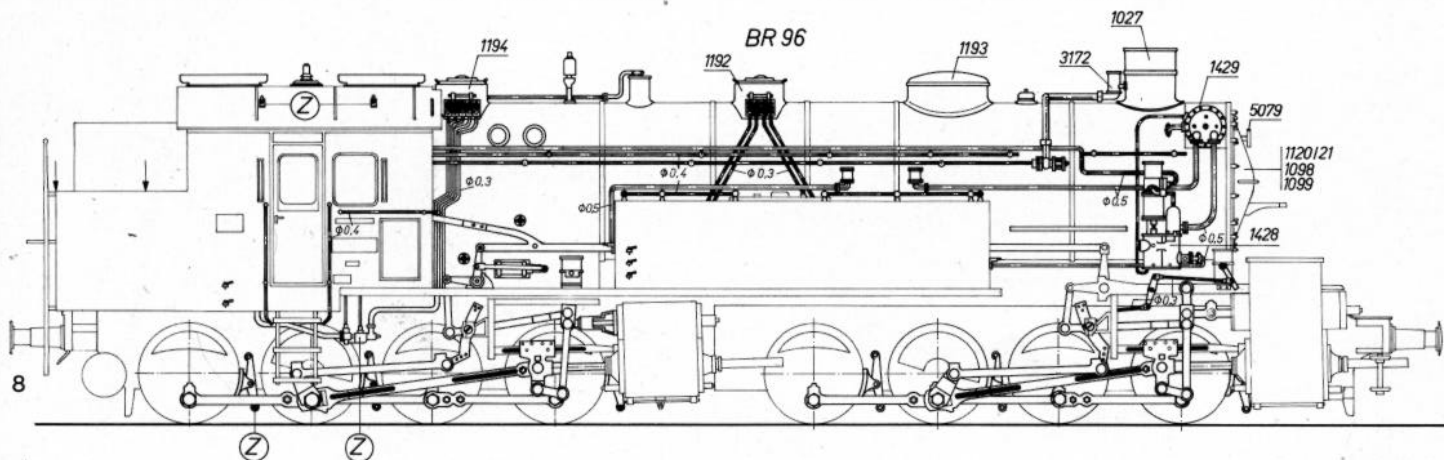


# Neue Bauteile der BR 96

Art.-Nr.	Bezeichnung	Tüten- inhalt	Preis pro Tüte
3049	Druckluftkessel	1 Stck.	5,50
3171	Bremsbacken	2 Paar	5,90
2342	Einstiegleiter	2 Stck.	4,90
6373	Steuerungsträger	1 Stck.	9,50
6372	Steuerungsträger	1 Stck.	9,50
2393	Rangiertritt	2 Stck.	3,90
1246	Wasserprüfhähne	6 Stck.	5,90
1431	Waschluge	4 Stck.	4,90
2268	Wasserkastendeckel	2 Stck.	4,50
2394	Bunkeraufstiegstritte	4 Stck.	3,50

Art.-Nr.	Bezeichnung	Tüten- inhalt	Preis pro Tüte
1226	Kesselventil	2 Stck.	4,50
4014	Dachhaken	8 Stck.	3,50
1191	Sanddom	1 Stck.	5,20
1438	Waschluge	4 Stck.	4,90
1727	Pfeife	2 Stck.	3,50
1763	Sicherheitsventil	1 Stck.	4,90
1568	Griffstangenhalter mittel	10 Stck.	5,90
1190	Sand- und Dampfdom	1 Stck.	5,90
1026	Schlot	1 Stck.	4,20
1780	Glocke	1 Stck.	3,50
2374	Kohlebunkeraufstieg	1 Paar	6,90
1216	Absperrventil	2 Stck.	4,50
1404	Luftpumpe	1 Stck.	7,50

Art.-Nr.	Bezeichnung	Tüten- inhalt	Preis pro Tüte
6417-2	Aufwerfhebel	1 Paar	4,90
1712	Dampfstrahlpumpe	1 Paar	6,90
1194	Sanddom mit 5 Streudüsen	1 Stck.	5,90
1192	Sanddom mit 4 Streudüsen	1 Stck.	5,90
1193	Dampfdom	1 Stck.	4,90
3172	Riggenbach-Gegendruckbr.	1 Stck.	4,50
1027	Schlot	1 Stck.	4,20
1429	Vorwärmer	1 Stck.	5,20
5079	Nummernschildhalter	2 Stck.	3,50
1120/21	Rauchkammertüre z. Öffnen	1 Stck.	15,50
1098	Rauchrohrwand	1 Stck.	6,90
1099	Funkenfänger	1 Stck.	5,50
1428	Speisepumpe	1 Stck.	7,90





teilen angeboten wird, mit welchen man dem eigenen Gutdünken entsprechend die Lokomotive weiter detaillieren kann. Dementsprechend verlautet auch, daß bei den Grundbaukästen doch auf Bremsbacken verzichtet werden soll, da bei starkem Einsatz des jeweiligen Lokmodells unter Umständen bei kleinen Radien diese nur behindernd wirken. Der Kurvenlauf unserer neuen Mallet ist zwar ausgezeichnet, die Lokomotive befährt sämtliche normalen Fleischmann-Radien und Weichen, ja selbst den Innenradius der Bogenweiche. Bremsbacken, die nicht sauber und einwandfrei angebracht sind, können hier jedoch vereinzelt kleine Störungen verursachen. Das ist der Grund, warum auch die Ausführung 2 die Bremsbacken nicht im Bausatz enthalten hat. Ursprünglich war für die Ausführung 2 der Mallet ein Preis von DM 650,- angekündigt. Erfreulicherweise konnte auch dieser Preis abgesenkt werden – auf DM 590,-. Ebenso hat sich der Preis des Superzurüstsatzes von DM 100,- auf DM 85,- verringert. Ein weiteres Plus ist, daß diese Preise wahrscheinlich über das ganze

Jahr gehalten werden können. Preisänderungen müssen wir uns jedoch auf alle Fälle vorbehalten.

Um die Laufeigenschaften des Modells so günstig wie möglich auszulegen, wurden jeweils die mittleren beiden Achsen eines jeden Triebgestells abgefedert gelagert. Die abgefederten Achsen gleichen alle Schienen-Unebenheiten aus.

Gebietsmäßig sind Sie in bezug auf Einsatz des Modells auf Ihrer Anlage in keiner Weise beschränkt, da die bayerische Mallet sowohl im Norden als auch im Süden beheimatet war. Sehen Sie hierzu auch unseren Bericht im Journal 6/75. Die Lokomotive erledigte alles, was mit Steilrampen zu tun hatte. Die Lok wurde überall da auf Steilrampen und Steigungen als Schublokomotive eingesetzt, wo es die eigentlichen Zuglokomotiven alleine nicht schafften. Sie führte aber auch ebenso eigene Güter-, Personen-, Eil- und Schnellzüge über steigungsstarke und -reiche Strecken. Ja, selbst sogar als Vershublokomotive bei Zusammenstellung von schweren Güterzügen und beim Drücken über Eselsrücken wurde die

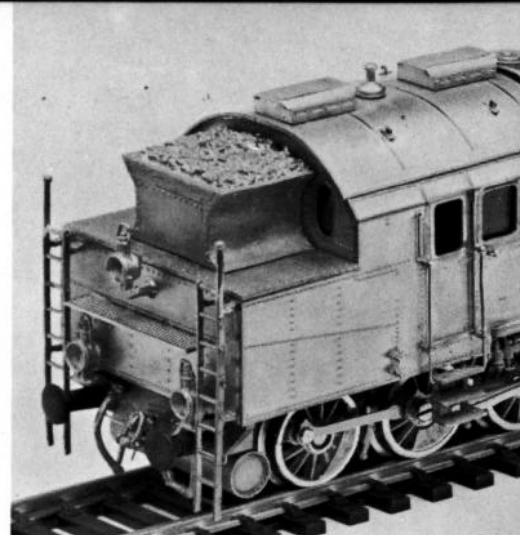


Bild 10: Rückansicht der Ausführung 2 mit flachem Wasserkasten. Alle Fotos: Paur

Mallet beobachtet. Verdrängt wurde sie dann erst nach und nach durch die BR 94 während der Reichsbahnzeit. Ganz entbehrt konnte sie aber anscheinend noch bis 1948 nicht werden. So lange hielten sich noch 9 Maschinen in Bayern.

HM

# M+F Feuerwehr-Programm

Als Programmweiterung und zusätzliche Messeneinheit brachte **M+F** Zubehörteile zur weiteren Detaillierung von **WIKING-Feuerwehren** oder Selbstbaumodellen im Maßstab 1:87. Das Programm, das noch erweitert wird, setzt sich vorerst aus folgenden, in Bild 1 gezeigten Teilen zusammen: Werkzeugkasten für Rüstwagen (RW) Art.-Nr. 11510, Werkzeugkasten für Trockentank-Löschfahrzeug (TroTLF) Art.-Nr. 11511. Die beiden genannten Artikel werden in einer Verpackungseinheit mit der Gesamtartikelnummer 11510/11 wie folgt geliefert: 2 Stück Art.-Nr. 11510 + 1 Stück Art.-Nr. 11511, Preis pro Packung DM 5,-.

Messinggußbäumchen, Art.-Nr. 11512/16, Preis DM 4,90, bestehend aus: Wendestrahlsrohr für Drehleiter, Martinshorn 4fach, Rad für Schlauchhaspel 1 St., Lautsprecher, Luftfilter für Kfz.

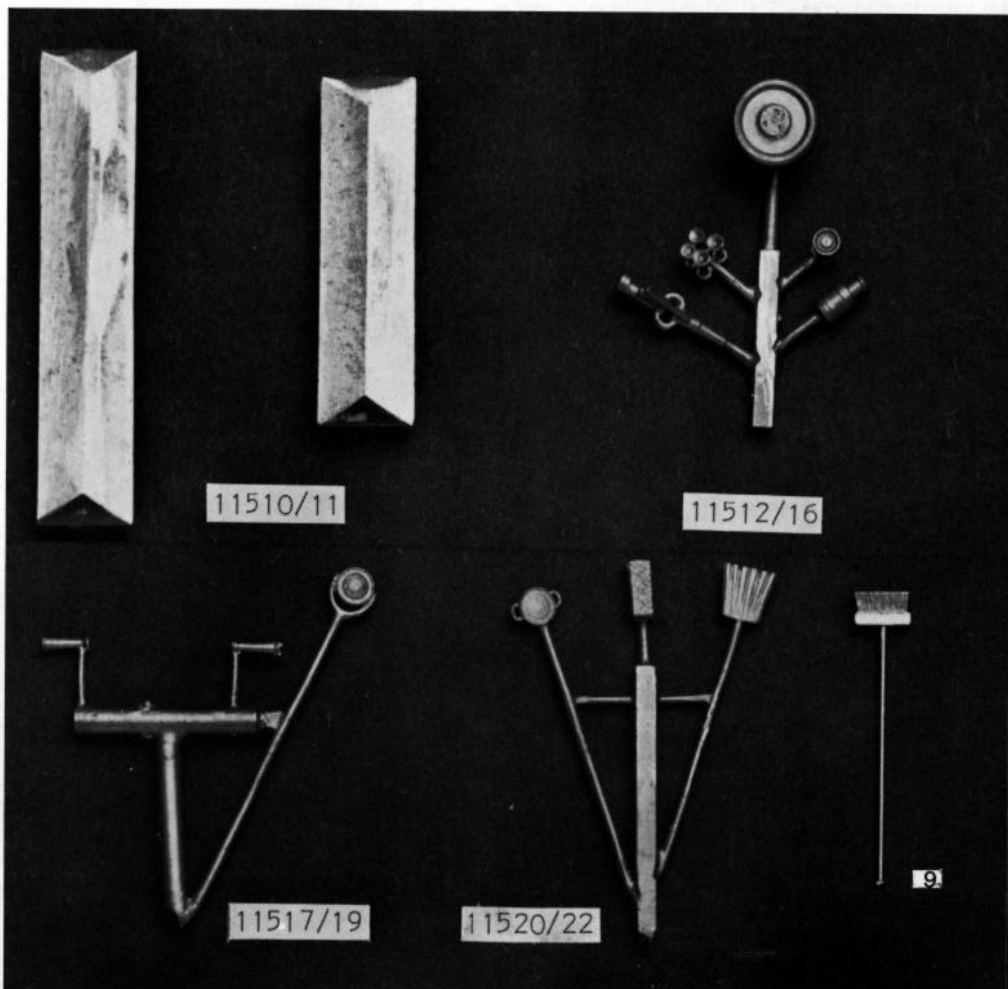
Messinggußbäumchen: Art.-Nr. 11517/19, Preis DM 3,50, bestehend aus: Martinshorn klein und groß je 2 x (nur 1 x abgebildet), Scheinwerfer alte Bauart.

Messinggußbäumchen: Art.-Nr. 11520/22, Preis DM 3,90, bestehend aus: Scheinwerfer Neubauart, Besen und Feuerpatsche für Löschgruppenfahrzeug (LF), 1 Stück Draht für Besenstiel. Daneben ist nochmals der Besen in zusammengebauter Form gezeigt. Wie diese Teile verwendet werden können, ist auf den Fotos 2–5 zu sehen. Für die Modelle wurden ältere **WIKING**-Typen umgebaut: Genaugut lassen sich die Teile aber auch an den neuen **WIKING-Feuerwehren** anbringen.

Bild 2 zeigt links und rechts Löschgruppenfahrzeuge (LF). Diese wurden mit Martinshörnern (4fach), Scheinwerfer, Lautsprecher und Räder (für Schlauchhaspel) versehen. Die Dächer sind mit Dachaufbau-

geländern (Art.-Nr. 4259), Dachaufstiegleitern (Art.-Nr. 2327), Besen und Feuerpatsche versehen. Die Leitern sind von **WIKING**. Für die Antenne mußte ein Besenhaar erhalten. In Vorbereitung sind noch die Rückspiegel sowie die Laufvorrichtung der Schlauchhaspel, die bei den gezeigten Modellen aus Draht gebogen wurde. Der in der Mitte gezeigte Rettungswagen (RTW)

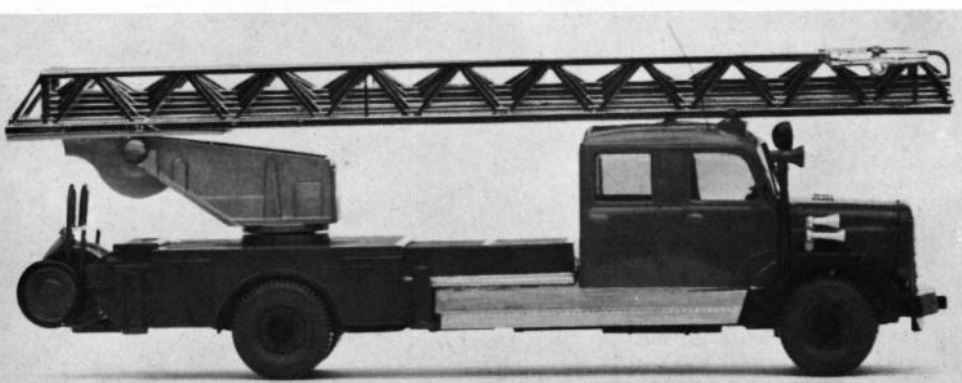
bekam neue Martinshörner (2 kurze, 2 lange), Rückspiegel sowie eine Antenne. Auf Bild 3 ist links ein Wasserrettungswagen, der wie die LF's verbessert wurde, zu sehen. Dieses Fahrzeug bekam zusätzlich noch ein Schlauchboot (verkürztes **ROSKOPF-Modell**) und Lichtraum-Begrenzungsanzeiger (Stecknadeln). Rechts ist ein Rüstwagen (RW) abgebildet.







gende Teile in Vorbereitung: Drehstuhl, Art.-Nr. 11528, und eine Abstützung, Art.-Nr. 11529. Ansonsten wurde das Modell mit den schon besprochenen Teilen gesupert. Das Fahrzeug selbst ist aus zwei **WIKING-Leiterwagen** zusammenkomponiert. Weitere Teile sind in Planung und Vorbereitung: Ein Geräteaufbau zur Erstellung eines Trockentanklöschfahrzeuges (TroTLF), ein

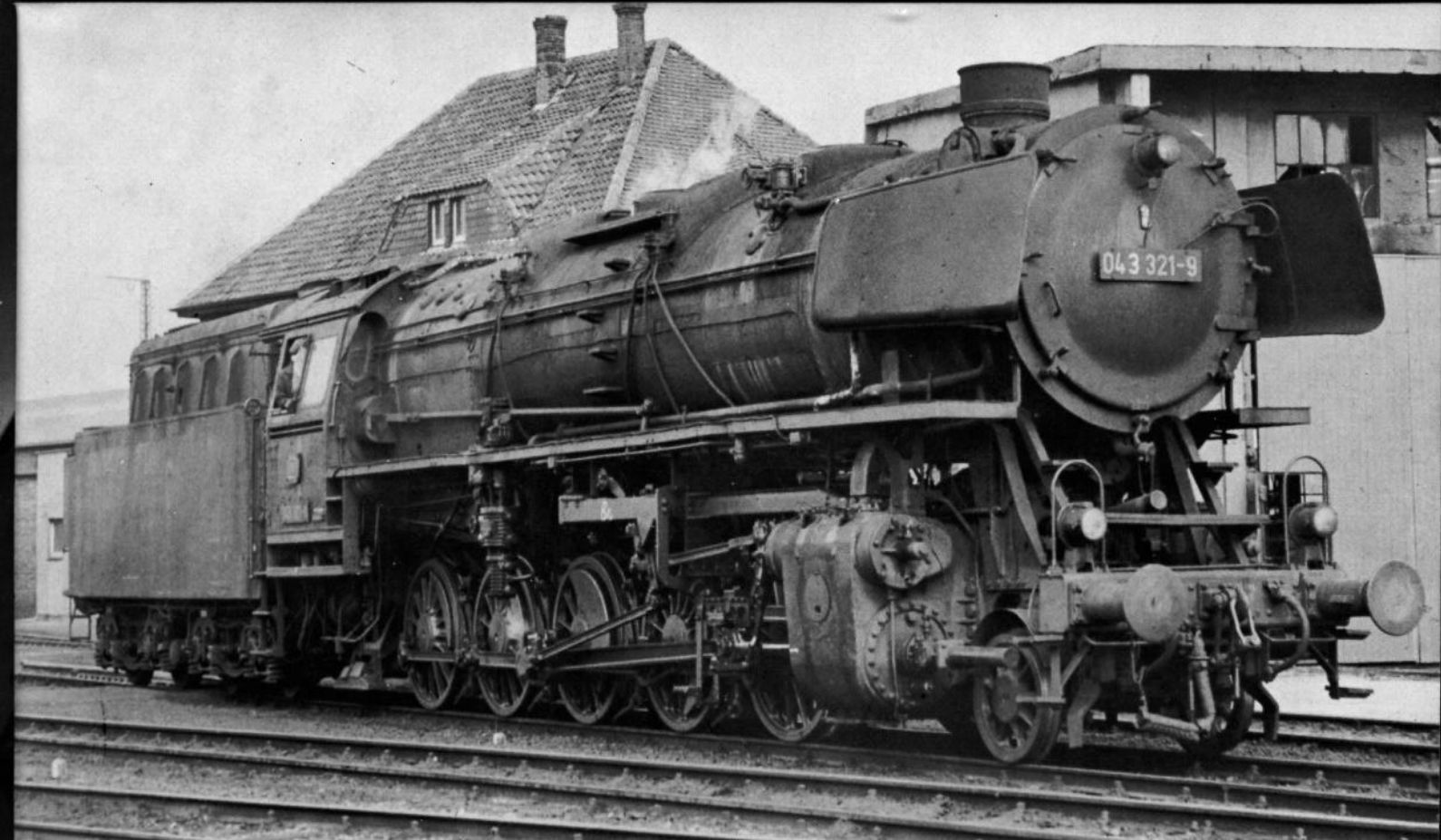


Er bekam einen neuen Geräteaufbau, der in Kürze auch bei M+F erhältlich ist. Außer den normalen Zurüstteilen wurden auch noch zwei Werkzeugkästen und ein Doppel-flutlichtstrahler (**WIKING**) angebracht. **Bilder 4 und 5** zeigen ein Drehleiterfahrzeug. Hierbei handelt es sich um eine DL 44, das heißt: Drehleiterfahrzeug mit einer 44 Meter langen Leiter. Diese Leiter wird auch von M+F gefertigt (Art.-Nr. 11527), Lieferzeit ca. Juni 76. Sie wird als Bausatz vertrieben. Die Leiterteile sind jedoch bereits von M+F vorgebogen. Durch Weglassen der äußeren bzw. der inneren und der äußeren Leiter ergibt sich noch eine DL 37 und die wohl meistverbreitete Standardleiter DL 30. Um eine funktionsfähige Leiter zu erhalten, sind hierzu noch fol-



Schaum-Wasserwerfer auf einem einachsigen Anhänger, ein Aufbau für einen Ölrüstwagen (RW-Öl) und ebenfalls ein Aufbau für ein Zubringer-Löschfahrzeug (ZB-6). Als Vorbilder für die Modelle dienten Typen der Münchener und Kölner Berufsfeuerwehr. Ein Prospekt über das gesamte lieferbare und geplante Programm ist in Vorbereitung.  
Hans Köttgen





**Bild 1:** Eine der Letzten und zugleich die Stärkste. Noch fahren die Dampflokomotiven der Baureihe 043 auf der Emslandstrecke zwischen Rheine und Emden. Bald wird aber auch für sie das Ende kommen. Foto: Obermayer

# Der Fahrzeugbestand der Deutschen Bundesbahn

Sicherlich gab es in der 140jährigen Geschichte der deutschen Eisenbahnen schon viele Höhe- und Wendepunkte. Wenn man von den Wendepunkten spricht, dann wird man ganz gewiß das Jahr 1975 nennen müssen. Ziemlich genau nach 140 Jahren – von der ersten Fahrt des »Adlers« an gerechnet – zeigten sich starke Veränderungen im Fahrzeugbestand der DB. Auf das Aussterben der guten alten Dampflokomotive war man bereits seit Jahren vorbereitet. Die starke Dezimierung des Bestandes während des Jahres 1975 kam dann aber für viele Eisenbahnfreunde doch etwas überraschend.

## 1. Dampflokomotiven

Als man zum Jahresende 1974 die letzte P 8 in zahllosen Abschiedsfahrten feierte, existierte die zu Beginn der fünfziger Jahre zu ihrer Nachfolgerin gekürzten BR 23 noch in 35 Exemplaren. Crailsheim, Kaiserslautern und Saarbrücken waren die Heimatbetriebswerke. Bereits ein Jahr später, zum 31.12.1975, war die Baureihe 23 aus den Bestandslisten der DB gestrichen. Ohne großes Zeremoniell hatte diese Nachkriegsbauart das Feld räumen müssen. Geblieben sind nur einige Erinnerungsfotos und die Modelle von ARNOLD und MÄRKLIN, leider ist auch letzteres nicht mehr in der Fertigung.

Auch für eine weitere Baureihe brachte das Jahr 1975 das endgültige Aus. Der 31.5.1975

war zum Schicksalstag für die 8 Maschinen der Reihe 012 des Bw Rheine geworden. Tausende von Eisenbahnfreunden aus dem In- und Ausland säumten die Strecke durch das Emsland, um der 01 ÖI die letzte Ehre zu erweisen.

Innerhalb eines Jahres sank der Bestand an Dampflokomotiven bei der DB von 619 auf 277 Stück.

Am 31.12.1975 gliederte sich der Bestand in:

- 33 Fahrzeuge der Baureihe 042
- 23 Fahrzeuge der Baureihe 043
- 64 Fahrzeuge der Baureihe 044
- 50 Fahrzeuge der Baureihe 050
- 44 Fahrzeuge der Baureihe 051
- 58 Fahrzeuge der Baureihe 052
- 5 Fahrzeuge der Baureihe 053

Zahlreiche dieser Dampflokomotiven wurden in den ersten beiden Monaten des Jahres 1976 z- gestellt. Ende Februar standen in Ulm und Crailsheim oft nur noch eine Maschine unter Dampf. Der nächste Fahrplanwechsel dürfte dann die nächste Verringerung des Bestandes bringen.

## 2. Elektrolokomotiven

Der Bestand an Elektrolokomotiven wuchs von Ende 1974 bis zum 31.12.1975 von 2575 auf 2631 Maschinen an. Zu dieser Steigerung trugen in erster Linie die Neubaureihen 111, 151 und 181.2 bei. Zu beklagen sind allerdings auch einige Abgänge. Zu ihnen zählen die Lokomotiven 110 001, 116 015, 117 005,

117 109, 117 111, 117 118, 117 121, 119 011.

Der Bestand gliederte sich zum Jahresende in:

- 148 Fahrzeuge der Baureihe 103
- 6 Fahrzeuge der Baureihe 104
- 382 Fahrzeuge der Baureihe 110
- 24 Fahrzeuge der Baureihe 111
- 31 Fahrzeuge der Baureihe 112
- 13 Fahrzeuge der Baureihe 116
- 19 Fahrzeuge der Baureihe 117
- 41 Fahrzeuge der Baureihe 118
- 3 Fahrzeuge der Baureihe 119
- 31 Fahrzeuge der Baureihe 139
- 848 Fahrzeuge der Baureihe 140
- 451 Fahrzeuge der Baureihe 141
- 117 Fahrzeuge der Baureihe 144
- 16 Fahrzeuge der Baureihe 145
- 194 Fahrzeuge der Baureihe 150
- 102 Fahrzeuge der Baureihe 151
- 14 Fahrzeuge der Baureihe 160
- 8 Fahrzeuge der Baureihe 163
- 4 Fahrzeuge der Baureihe 169
- 29 Fahrzeuge der Baureihe 181
- 3 Fahrzeuge der Baureihe 182
- 5 Fahrzeuge der Baureihe 184
- 18 Fahrzeuge der Baureihe 193
- 124 Fahrzeuge der Baureihe 194

Im laufenden Jahr werden weitere Lokomotiven der Reihen 111 und 151 in Dienst gestellt und Maschinen der Reihen 116 und 117 ausgemustert werden. Bald wird man also auch Fotojagd auf Ellok-Oldtimer machen müssen.





**Bild 2:** Ein Stück Vergangenheit ist dieser Prototyp der Baureihe E 10. Die E 10 001 wurde im Jahre 1975 ausgemustert und sofort verschrottet. Foto: Obermayer

### 3. Diesellokomotiven

Ähnlich wie bei den Elektrolokomotiven vollzog sich die Bestandsveränderung auch bei den Diesellokomotiven. Der Gesamtbestand stieg bis zum 31.12.1975 von 3032 auf 3114 Fahrzeuge an. Zu den Neubauten zählen die Maschinen der Reihen 218 und 291. Durch Unfall schied die 215 112 aus. Nicht mehr in den Bestandslisten geführt sind außerdem die 220 008, 230 001, 265 007 und einige Exemplare der Reihen 236 und 270.

Hier der Fahrzeugbestand am 31.12.1975:

- 2 Fahrzeuge der Baureihe 202
- 8 Fahrzeuge der Baureihe 210
- 364 Fahrzeuge der Baureihe 211
- 370 Fahrzeuge der Baureihe 212
- 10 Fahrzeuge der Baureihe 213
- 149 Fahrzeuge der Baureihe 215
- 224 Fahrzeuge der Baureihe 216
- 15 Fahrzeuge der Baureihe 217
- 308 Fahrzeuge der Baureihe 218
- 1 Fahrzeug der Baureihe 219
- 84 Fahrzeuge der Baureihe 220
- 49 Fahrzeuge der Baureihe 221
- 75 Fahrzeuge der Baureihe 236
- 7 Fahrzeuge der Baureihe 245
- 2 Fahrzeuge der Baureihe 251
- 621 Fahrzeuge der Baureihe 260
- 319 Fahrzeuge der Baureihe 261
- 24 Fahrzeuge der Baureihe 270
- 10 Fahrzeuge der Baureihe 280
- 408 Fahrzeuge der Baureihe 290
- 51 Fahrzeuge der Baureihe 291

Anzumerken bleibt noch, daß die 219 001 am 31.12.1975 beim Bw Gelsenkirchen-Bismark stationiert war. Drei der im Bestand aufgeführten Maschinen der Reihe 236 und alle 7 Fahrzeuge der Reihe 245 waren als Werklokomotiven bei der DB eingesetzt.

### 4. Kleinlokomotiven

Trotz eines Neuzugangs von 33 Lokomotiven der Reihe 333 stieg die Zahl der Kleinlokomotiven nur von 1698 auf 1712 Fahrzeuge. Im Laufe des Jahres 1975 verringerte sich der Bestand an Fahrzeugen der Reihe 311 von 28 auf 21 Exemplare. Nicht mehr im Bestand sind außerdem die 381 006 und 381 007. Ende 1975 zählten zum Bestand:

- 21 Fahrzeuge der Baureihe 311
- 212 Fahrzeuge der Baureihe 322
- 885 Fahrzeuge der Baureihe 323
- 60 Fahrzeuge der Baureihe 324
- 4 Fahrzeuge der Baureihe 329
- 3 Fahrzeuge der Baureihe 331
- 317 Fahrzeuge der Baureihe 332
- 202 Fahrzeuge der Baureihe 333
- 8 Fahrzeuge der Baureihe 381
- 2 Fahrzeuge der Baureihe 382

Davon waren insgesamt 32 Fahrzeuge als Werkslokomotiven bei der DB eingesetzt. Es waren dies 21 Fahrzeuge der Reihe 322, je ein Exemplar der Reihen 323 und 331, zwei Maschinen der Reihe 324 und je drei Stück der Baureihen 332 und 381.

### 5. Elektrotriebwagen

Bei den Triebwagen mit Elektroantrieb ist eine beachtliche Steigerung des Bestandes zu verzeichnen, der innerhalb eines Jahres bis zum 31.12.1975 von 956 auf 1076 Einheiten anwuchs.

Der Zuwachs ergab sich durch die Beschaffung weiterer Fahrzeuge der Baureihen 420/421 und 472/473. Zu den Abgängen zählen sechs Triebwagen der Reihe 485. Ende 1975 zählte man:

- 6 Fahrzeuge der Baureihe 403
- 6 Fahrzeuge der Baureihe 404

- 396 Fahrzeuge der Baureihe 420
- 198 Fahrzeuge der Baureihe 421
- 34 Fahrzeuge der Baureihe 425
- 4 Fahrzeuge der Baureihe 426
- 10 Fahrzeuge der Baureihe 427
- 48 Fahrzeuge der Baureihe 430
- 12 Fahrzeuge der Baureihe 432
- 16 Fahrzeuge der Baureihe 455
- 14 Fahrzeuge der Baureihe 456
- 24 Fahrzeuge der Baureihe 465
- 90 Fahrzeuge der Baureihe 470
- 144 Fahrzeuge der Baureihe 471
- 46 Fahrzeuge der Baureihe 472
- 23 Fahrzeuge der Baureihe 473
- 4 Fahrzeuge der Baureihe 485
- 1 Fahrzeug der Baureihe 491

Bei den vier Triebwagen der Baureihe 485 handelt es sich um die Fahrzeuge 485 005, 485 007, 485 019 und 485 027 des Bw Freiburg, deren Tage aber auch schon gezählt sein dürften.

### 6. Akku-Triebwagen

Keine Veränderungen ergaben sich bei der Zahl der Akku-Triebwagen. Der Bestand der 237 Fahrzeuge zeigte die Gliederung:

- 229 Fahrzeuge der Baureihe 515
- 8 Fahrzeuge der Baureihe 517

Die Triebwagen der Baureihe 517 sind übrigens alle beim Bw Limburg/Lahn stationiert.

### 7. Dieseldieseltriebwagen

Durch den Einsatz weiterer Triebwagen der Reihe 614 stieg der Bestand von 211 auf 235 Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Die zehn Gattungen gliedern sich in:

- 15 Fahrzeuge der Baureihe 601
- 4 Fahrzeuge der Baureihe 602
- 11 Fahrzeuge der Baureihe 612
- 20 Fahrzeuge der Baureihe 613





**Bild 3:** Noch lebt sie, die E 19 12, heute als 119 012 bezeichnet. Ihre Schwester, die 119 011 war am Ende des Jahres aber nicht mehr im Bestand der DB.

- 61 Fahrzeuge der Baureihe 614**
- 67 Fahrzeuge der Baureihe 624**
- 8 Fahrzeuge der Baureihe 627**
- 24 Fahrzeuge der Baureihe 628**
- 20 Fahrzeuge der Baureihe 634**
- 1 Fahrzeug der Baureihe 692**

In der Gesamtzahl von 235 Triebwagen sind außerdem die angemieteten Fahrzeuge 608 801, 633 801, 633 803 und 636 801 enthalten, die den alliierten Streitkräften zur Verfügung stehen.

## 8. Schienenomnibusse

Langsam aber stetig reduziert sich nun auch die Zahl der inzwischen doch schon recht betagten Schienenbusse. Am 31.12. 1975 waren noch vorhanden:

- 353 Fahrzeuge der Baureihe 795**
- 8 Fahrzeuge der Baureihe 797**
- 322 Fahrzeuge der Baureihe 798**

Ein Jahr zuvor waren noch 416 Fahrzeuge der Reihe 795 und 325 Stück der Reihe 798 vorhanden. Inzwischen sind bereits weitere Schienenbusse zur Ausmusterung vorgesehen.

## 9. Diensttriebwagen

Zum Bau von Fahrleitungen und zur Überwachung von Betriebsanlagen verfügt die DB über eine größere Zahl von Triebfahrzeugen mit Sondereinrichtungen. Es waren dies am Ende des Jahres 1975:

- 142 Fahrzeuge der Baureihe 701**
- 23 Fahrzeuge der Baureihe 702**
- 1 Fahrzeug der Baureihe 711**
- 1 Fahrzeug der Baureihe 712**
- 1 Fahrzeug der Baureihe 713**
- 1 Fahrzeug der Baureihe 714**
- 2 Fahrzeuge der Baureihe 719**
- 1 Fahrzeug der Baureihe 720**
- 1 Fahrzeug der Baureihe 721**
- 1 Fahrzeug der Baureihe 722**
- 2 Fahrzeuge der Baureihe 723**
- 3 Fahrzeuge der Baureihe 724**
- 5 Fahrzeuge der Baureihe 725**
- 5 Fahrzeuge der Baureihe 726**
- 1 Fahrzeug der Baureihe 727**

Einige der Fahrzeuge waren früher im Reisezugdienst eingesetzt. Nach dem Umbau stehen sie nun für Spezialaufgaben zur Verfügung.

## 10. Steuer-, Bei- und Mittelwagen

Am 31.12.1975 belief sich der Bestand an Steuer-, Bei- und Mittelwagen für Akku- und Elektrotriebwagen auf insgesamt 465 Einheiten.

- 215 Fahrzeuge der Baureihe 815**
- 8 Fahrzeuge der Baureihe 817**
- 17 Fahrzeuge der Baureihe 825**
- 4 Fahrzeuge der Baureihe 826**
- 5 Fahrzeuge der Baureihe 827**
- 24 Fahrzeuge der Baureihe 830**
- 6 Fahrzeuge der Baureihe 832**
- 8 Fahrzeuge der Baureihe 855**
- 7 Fahrzeuge der Baureihe 856**
- 48 Fahrzeuge der Baureihe 865**
- 45 Fahrzeuge der Baureihe 870**
- 72 Fahrzeuge der Baureihe 871**
- 6 Fahrzeuge der Baureihe 885**

Wesentlich größer ist die Zahl der Steuer-, Bei- und Mittelwagen für Triebwagen mit Verbrennungsmotoren. Für die 1196 Fahrzeuge ergab sich am Jahresende folgende Aufteilung:

- 48 Fahrzeuge der Baureihe 901**
- 16 Fahrzeuge der Baureihe 912**
- 35 Fahrzeuge der Baureihe 913**
- 33 Fahrzeuge der Baureihe 914**
- 46 Fahrzeuge der Baureihe 924**
- 13 Fahrzeuge der Baureihe 934**
- 372 Fahrzeuge der Baureihe 995**
- 6 Fahrzeuge der Baureihe 997**
- 625 Fahrzeuge der Baureihe 998**

Obwohl nur angemietet, sind in dem Gesamtbestand von 1196 Fahrzeugen auch die beiden Exemplare der Alliierten mit den Betriebsnummern 908 801 und 936 801 enthalten.

Durch die Ausmusterung zahlreicher Schienenbusse dürfte sich die Zahl von 11 818 Fahrzeugen der Fahrzeugarten 0-9 in den nächsten Jahren wesentlich verringern.

**O.J.K**

**Bild 4:** Ihr gehört die Zukunft, der neuen und attraktiven Baureihe 111, von der es in naher Zukunft auch zwei sehr schöne Modelle in der Baugröße HO geben wird.





# NÜRNBERG 1976

Welch ein Glück, daß die Deutsche Bundesbahn ein neues Farbkonzept für ihre Fahrzeuge geschaffen hat. Über die Farbe und die Zweckmäßigkeit kann man zwar geteilter Meinung sein, unseren Modellbahnherstellern hat der neue Anstrich jedoch ein neues Gebiet erschlossen. Außer einigen Neuheiten wird nun auch sehr viel Altes neu angepinelt. Türkis/Beige sind die Farben der Saison. Natürlich gab es in Nürnberg auch einige echte Neuheiten, mitunter sogar recht wohlgelungene. Das Schwerkraft lag in diesem Jahr bei den Elektrolokomotiven, Nürnberg war die große Ellok-Schau. Unter rund einem Dutzend gezeigter und angekündigter Modelle war allein die Reihe 111 in vier Fabrikaten vertreten. Wenn wir Glück haben, dann werden wir uns aber bis zum Jahresende vielleicht doch auch noch an der einen oder anderen Dampflok erfreuen dürfen.

Viele der ausgestellten Stücke waren noch reine Messmuster oder entstammten noch der Vorserienfertigung. Ein endgültiges Werturteil kann deshalb erst nach Vorliegen der Serienmodelle gefällt werden. Der nachfolgende Messeüberblick kann und soll nur eine Vorschau sein, auf das, was uns im Laufe des Jahres 1976 an besonderen Neuheiten ins Haus steht. Soviel steht schon heute fest, es wird genügend Gelegenheiten geben, reichlich Geld in neue Fahrzeuge und neues Zubehör zu investieren.

Recht unterschiedlich zeigte sich die Preisgestaltung der einzelnen Hersteller. Einige Firmen verzichteten auf die Anhebung der empfohlenen Verkaufspreise. Andere Hersteller erhöhten die Preise für einige Artikel bis zu rund 8%, lockten dann aber auch wieder mit zum Teil recht beträchtlichen Preisermäßigungen.

Hier im Detail auf die einzelnen und verschiedenen Preisbewegungen einzugehen, erscheint wenig sinnvoll. Wie schon erwähnt handelt es sich überall um Preisempfehlungen. Dank des Entgegenkommens einiger Hersteller konnten wir Ihnen bereits im JOURNAL 1/1976 eine erste Messe-Vorschau geben, lesen Sie nun, was wir sonst noch alles an den Messeständen fanden.

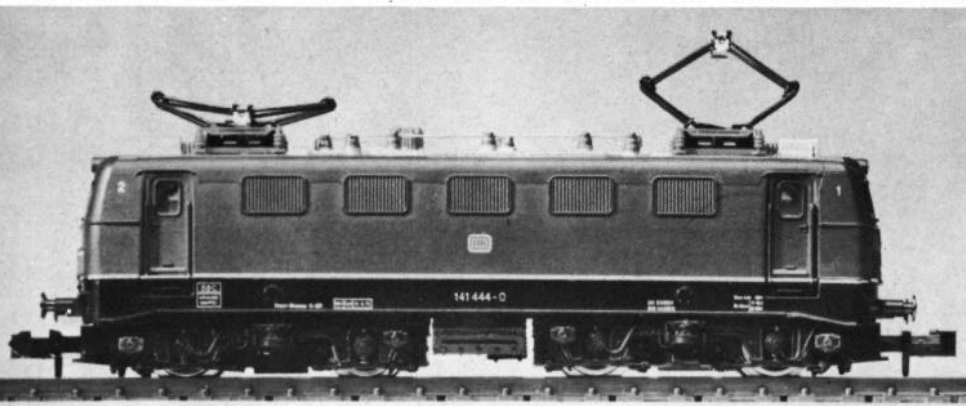


Bild 1: Die neue E 141 von Arnold

Eine der besonderen Neuheiten von **ARNOLD**, den kleinen Triebwagen nach dem Vorbild des ET 4 der Salzburger Verkehrsbetriebe, hatten wir bereits in Heft 1/1976 angekündigt. Hoffentlich erscheint dieses hübsche Fahrzeug auch noch als ET 184 der früheren Deutschen Reichsbahn. Für den Einsatz auf Bundesbahnstrecken

schuf Arnold nun ein Modell der Baureihe 141, das schon auf der Messe einen recht guten Eindruck hinterließ. Noch nicht zu sehen, in der Neuheitenliste jedoch aufgeführt, ist die Baureihe 111, die dann voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte erscheinen wird.

Der gute alte »Rheingold« und einige Güter-

wagen wurden ebenfalls schon im JOURNAL gezeigt, nachzutragen bleibt noch, daß es bald auch ein Modell des Güterzug-Packwagens Pwgs 041 der DB geben wird.

Aus dem großen Angebot von neuem Zubehör sollen die sehr fein und bestens ausgeführten Lichtsignale, ein Elektronik-Baustein für Fahrpulte und die neue Stahlbogenbrücke genannt werden. Ein Teil der Neuheiten ist bereits lieferbar, so z.B. die kleine Lokalbahn-Dampflok Nr. 8 »Bürmoos« mit dem Kobelschornstein, die »Rheingold«-Wagen und die E 118 in beige/türkisfarbener Lackierung.

Nach der prächtigen Dampflok der BR 24, die uns **FLEISCHMANN** im vergangenen Jahr als HO-Modell bescherte, folgt 1976 eine moderne Ellok. Hierbei handelt es sich um das Modell der Baureihe 151, in einer in Technik und Detail hervorragenden Ausführung. Die Maschine wird in grüner und in beige/türkisfarbener Lackierung geliefert. Als Preisempfehlungen werden 120,- bzw. 124,- DM angegeben. Bei drei weiteren Diesellokomotiven und einer Ellok handelt es sich nur um Farbvarianten bereits vorhandener Modelle. Hierzu zählen die Baureihen 110 und 221 in den Farben Beige/Türkis. Herausragende Neuheit aus dem HO-Wagensortiment ist der vierachsige Schotterwagen Gattung 626 der DB. Dies ist ein Wagentyp, der beim Vorbild meist in Ganzzügen zu sehen ist. Das Modell für 18,80 DM läßt sich automatisch entladen. Weitere Neuheiten, bzw. Varianten bereits vorhandener Typen, sind 6 Güterwagen, darunter drei preiswerte Fahrzeuge der »Junior-Serie«, ein alter G 10 mit Bremser-

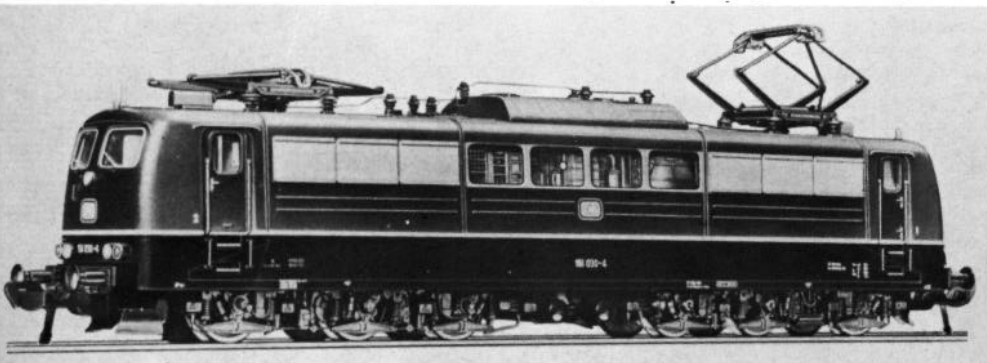
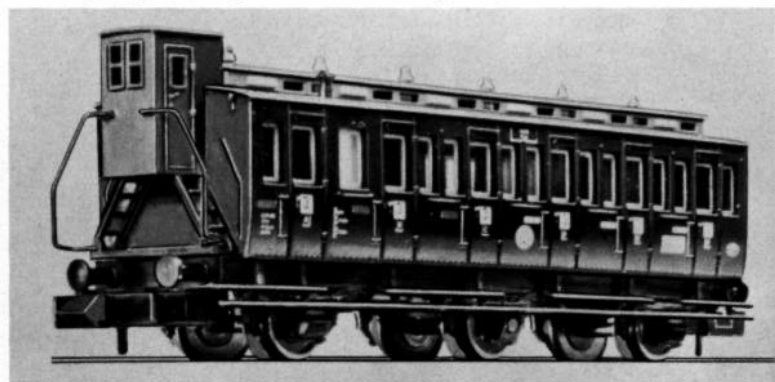
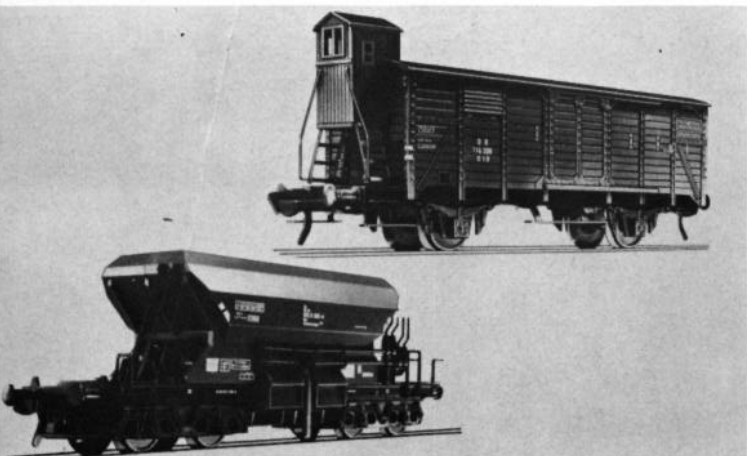


Bild 2: Von Fleischmann kommt die 151 nun auch in der Baugröße HO

Bild 3: Zwei der neuen Güterwagen für die Fleischmann-HO-Bahn

Bild 4: Abteilwagen der Baugröße N für Fleischmann piccolo





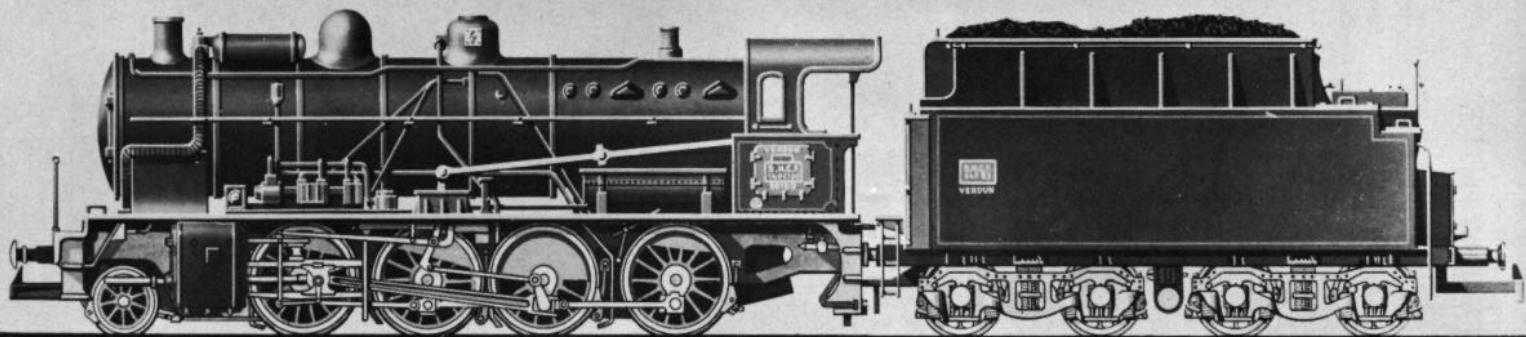


Bild 5: Dampflokomotive 140 C von Jouef, Baugröße HO

haus und ein Schiebewandwagen nach einem Vorbild der Schweiz. Das bereits bekannte Modell des IC-Wagens Avüzm wird nun mit einem elektronischen Gag geliefert, mit einer Zugschluß-Beleuchtung, die eine gleichbleibende Leuchtkraft bei jeder Fahrgeschwindigkeit hat und die beim Wechsel der Fahrtrichtung erlischt. Der Wagen samt seiner Elektronik wird für 29,80 DM erhältlich sein.

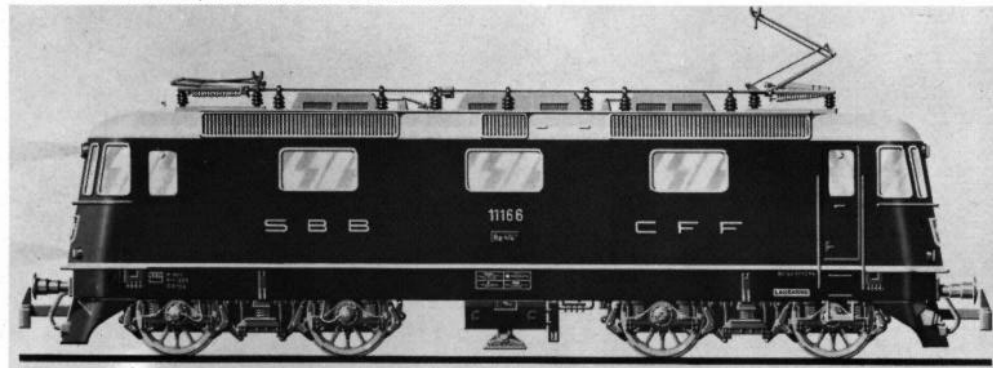
Wesentlich preisgünstiger ist das Flex-Gleis geworden. Das Gleisstück mit einer Länge von 981 mm wird in Zukunft nur noch 2,95 DM kosten. Eine »Volksdrehscheibe« mit Handbetrieb gibt es für 29,80 DM nun auch in der HO-Größe, dazu auch noch einige »Sets« für den Anlagenausbau.

Viele Freunde dürfte die neue Triebwagen in der Baugröße N finden, dessen Vorbild der Dieseltriebzug »Baureihe 614« der DB ist. Die zweiteilige Garnitur in den Farben Orange/Kieselgrau wird für 108,- DM erhältlich sein. Für 24,- DM steht ein dazu passender Mittelwagen der Baureihe 914 zur Verfügung. Als Farbvarianten in Beige/Türkis werden die 151 und die 110 angeboten. Erweitert wird das **piccolo**-Programm um insgesamt sieben Wagen. Darunter befinden sich ein IC-Wagen Avüzm mit elektronischer Zugschlußbeleuchtung für 26,- DM, ein vierachsiger Schotterwagen Gattung 626 für 14,80 DM, ein Klappdeckelwagen »K 25« für 10,80 DM und nun auch ein dreiachsiger Abteilwagen mit Bremserhaus, der allerdings mit stolzen 16,80 DM notiert wird. Erwähnen sollte man auch noch die vollautomatisch gesteuerte HO-Messeanlage von FLEISCHMANN, die jeden Tag dicht umlagert war. Hier hätte sich mancher Modellbahner wertvolle Anregungen holen können.

Zu den seit vielen Jahren in Nürnberg anwesenden Ausstellern zählt auch die französische Firma **JOUF**. Schon immer zeigten die Produkte dieses Herstellers einen hohen Fertigungsstandard. Trotz der sich jährlich wiederholenden Ankündigungen, sich nun auch um den deutschen Markt zu bemühen, tat sich nicht sehr viel. Nun soll sich alles wenden. Nach Änderungen in Organisation und Vertrieb will man nun endlich eine gute und sichere Belieferung des deutschen Fachhandels gewährleisten. Aus dem reichhaltigen Angebot von Messeneuheiten erschienen uns folgende Modelle als recht interessant für unsere Modellbahner. Es sind dies die Dampflokomotive der Baureihe 140 C, die Ellok Re 4/4 der SBB und ein Sortiment langer D-Zug-Wagen, ebenfalls nach Vorbildern der SBB.

Die Dampflokomotive 140 C ist bereits in

Bild 6: Ebenfalls für HO, die Re 4/4 II der SBB von Jouef



zwei verschiedenen Ausführungen lieferbar. Angeboten wird sie mit einem vierachsigen Tender französischer Bauart und mit einem deutschen Einheitstender 2'2' T 34. Die Ausführung des Modells ist recht gut. Sie erhielt einen weich laufenden Antrieb mit einem Umschlingungsgetriebe. Das Führerhaus hat eine Inneneinrichtung erhalten. Bei einem Verkaufspreis von 88,50 DM ist das Modell als bestimmt preiswert zu bezeichnen. Wir werden auf dieses Fahrzeug noch näher eingehen, wenn uns ein Muster zur Verfügung steht.

Im Mai wird das Modell einer Re 4/4 II der SBB erscheinen. Als Preis dafür werden 55,50 DM genannt. Auf der Messe war ein allerdings noch nicht ganz komplettes Muster vorhanden. Man versicherte uns aber, daß man alles tun will, um ein absolut vorbildgetreues Modell zu schaffen. Ebenfalls im Mai wird die zur Lok passende Garnitur langer Reisezugwagen erscheinen. Die Fahrzeuge sind 306 mm lang und werden für 14,75 DM erhältlich sein. Dies ist ein sehr günstiger Preis in Anbetracht der sauber gearbeiteten Wagen, die auch eine Inneneinrichtung erhalten. Die uns zur Verfügung gestellten Fotos zeigen noch viele Retuschen, die Serienmodelle sollen viel schöner werden. Wir sind geneigt dies zu glauben, denn **JOUF** hat bisher bereits schon sehr viele Modelle in feinsten Detaillierung im lieferfähigen Programm. Mit Aufmerksamkeit werden wir die weitere Entwicklung verfolgen.

Bei **LEHMANN** gab es wieder eine dicke Überraschung, man schuf eine prächtige Straßenbahn-Garnitur im Maßstab 1:22,5. Sowohl der Triebwagen, als auch der Beiwagen sind zweiachsig ausgeführt und dürfen als echte Oldtimer bezeichnet werden. Beide Fahrzeuge in weiß/gelber Lackierung zeichnen sich durch eine hohe Verarbeitungsqualität und durch viele feine Details aus. Als Vorbild diente die Straßenbahn von Darmstadt. Fahrzeuge dieser Bau-

art fuhren in der Vergangenheit aber auch in vielen anderen deutschen Städten. Ganz billig ist dieses Vergnügen allerdings nicht. Für den Triebwagen hat man immerhin 250,- DM auf den Tisch zu blättern, für den Beiwagen sind es auch noch 95,- DM. Ergänzt wird das Straßenbahn-Programm durch einen kleinen zweiachsigen Arbeitswagen mit Kastenaufbau für 16,30 DM und mit einem Turmwagen mit schwenkbarer Plattform für 24,50 DM.

Auch die Eisenbahnsparte der L.G.B. erhielt weiteren Zuwachs. Angeboten werden eine Schleppender-Lokomotive für Werks- und Nebenbahnen und eine Variante davon in US-Ausführung, beide für je 250,- DM. Erstere wird auch mit Dampfgenerator und mit zwei Motoren zum Preis von 325,- DM geliefert. Hinzu kommt noch ein amerikanischer Kühlwagen zu 69,- DM, eine Güter-

Bild 7: Vielbestauntes Schaustück bei Lehmann





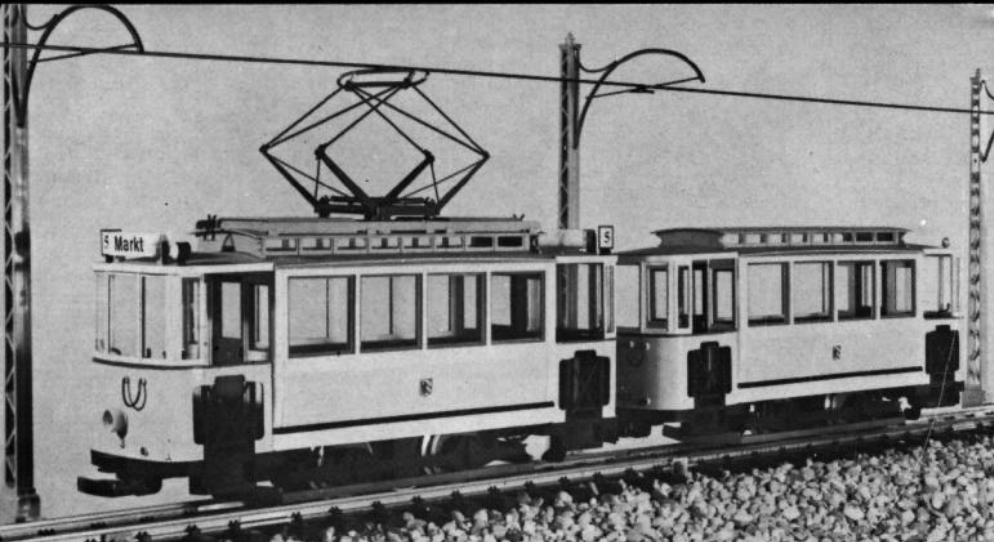


Bild 8: Die neue Straßenbahn der L.G.B. im Maßstab 1 : 22,5

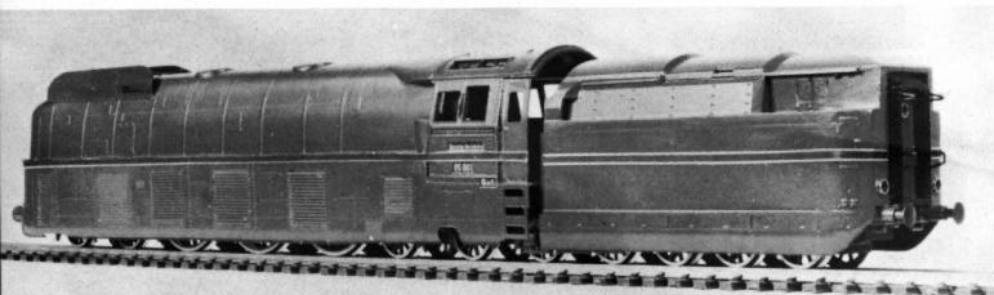


Bild 9: Als dritte Variante der BR 05 bringt Liliput die Stromlinienausführung im Maßstab 1 : 87.

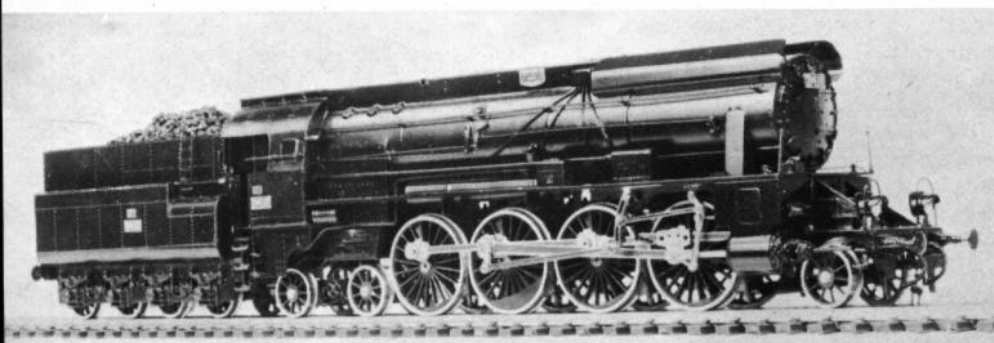


Bild 10: Gelungenes Messehandmuster, Reihe 214 der ÖBB, die bei Liliput gefertigt werden soll.

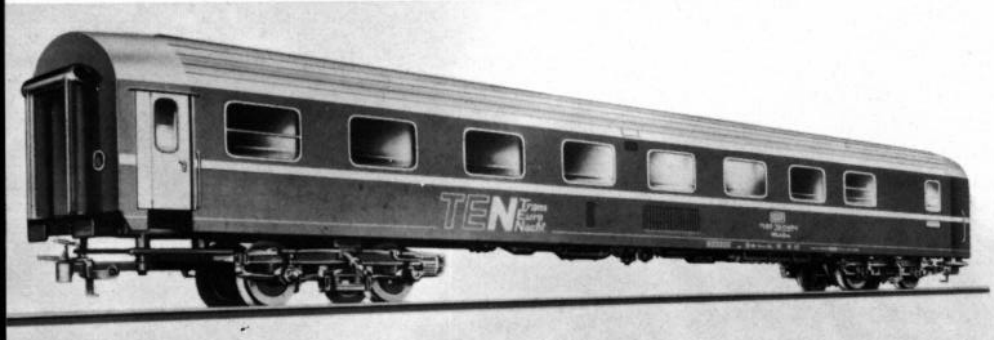


Bild 11: Europa-Schlafwagen in der Baugröße HO von Märklin



Bild 12: Die „Donnerbüchse“ AB 21 von Roco

zugpackung und neue Weichen mit einem Winkel von 22,5 Grad, für einen Kreisdurchmesser von 235 cm.

Im Jahr 1975 war es recht ruhig bei **LILIPUT**, offensichtlich hat die BR 05 doch einige Schwierigkeiten bereitet. Gerne hätten wir im vergangenen Jahr über die Arbeit in Wien berichtet, leider blieb aber jede Information aus. Jetzt in Nürnberg hatten wir Gelegenheit, mit Herren aus dem technischen Bereich ein längeres Informationsgespräch zu führen. Zunächst ging es einmal um die BR 05, die jetzt fertig ist und in Kürze in den Handel kommen wird. Die Lok ist in der Tat ein Meistermodell geworden. Soweit wir dies durch Glasscheiben hindurch beurteilen konnten, dürfte die Detaillierung kaum noch zu übertreffen sein. Die Laufeigenschaften sollen erstklassig sein, überzeugen konnten wir uns davon aber noch nicht, denn bei Redaktionsschluß war die Auslieferung noch nicht angelaufen. Nach der Spielart mit Wagner-Bleichen in grauer Lackierung für 325,- DM werden nun die schwarze Variante mit Witte-Windleitbleichen und die weinrote Stromlinienausführung folgen. Die Stromlinienlok ist in der neuen Preisliste mit 225,- DM notiert. Sehr viel Beachtung fand ein Messmuster der österreichischen Schnellzuglok der Reihe 214 die auch in der früheren Reichsbahn-Ausführung als BR 12 erscheinen soll. Preisvorstellungen dazu gab es in Nürnberg noch nicht.

Einen neuen Verwendungszweck fand man für die alten vierachsigen Abteilwagen. In violett/cremefarbener Lackierung präsentieren sie sich nun als Fahrzeuge des Ruhr-Schnellverkehrs. Sehr gut gelungen ist das nicht motorisierte Modell eines Oberbau-Universal-Motorwagens OBW 10 von Plaszer & Theurer. Neu sind noch zwei Wagen nach Vorbildern aus der Schweiz. Der Schürzenwagen 2. Klasse erscheint als Fahrzeug der DR (DDR-Ausführung). Bald soll die Serie der Schürzenwagen fortgesetzt werden. Vorgesehen ist der Bau von Speise-, Schlaf- und Bahnpostwagen, jeweils in DRG- und DB-Ausführung. Auf Verbesserungen an bereits vorhandenen Modellen werden wir in einer der nächsten Ausgaben eingehen.

Die beiden attraktivsten HO-Neuheiten von **MÄRKLIN** kennen Sie bereits aus unserer Messe-Vorschau in Heft 1/1976. Nachzutragen sind noch die empfohlenen Verkaufspreise. Das neukonstruierte »Krokodil« der SBB wird 225,- DM kosten und die überaus sauber gemachte Baureihe 151 ist in den Farben Türkis/Beige für 125,- DM in der Neuheitenliste aufgeführt. Die seit Jahren im Sortiment geführte Ellok der Reihe 141 gibt es nun ebenfalls in den neuen DB-Farben. In derselben aktuellen Lackierung werden die D-Zug-Wagen A um und B um geliefert. Ganz neu und rot lackiert ist der Schlafwagen WLAB sm der DB in TEN-Ausführung, mit einer Länge von 270 mm zum Preis von 25,70 DM. Sehr sauber ausgeführt sind fünf Güterwagen, zwei gedeckte Wagen und drei Kühlwagen. Für alle fünf Fahrzeuge wurde dasselbe Fahrwerk mit einer LfP von 114 mm verwendet, die Fahrzeuge sind des-



halb alle mehr oder weniger stark verkürzt. Die weiteren in der Neuheitenliste aufgeführten Modelle sind Varianten bereits vorhandener Fahrzeuge.

Der neue Star im **mini-club** - Programm, die Dampflok der BR 74, kommt für 69,-DM zum Verkauf. In Türkis/Beige werden nun auch die Lokomotiven der Baureihen 151 und 216 erhältlich sein. Ein zweiteiliger Langholzwagen, ein Autotransporter für Reisezüge, zwei »Silberlinge« mit Pfauenaugenmuster, der Bahnhof »Wintersdorf« und ein Güterschuppen vervollständigen das Lieferprogramm in der Baugröße Z.

Leider hat sich die Fertigstellung der BR 39 von **RIVAROSS** doch noch etwas verzögert. Das in Nürnberg ausgestellte Modell war noch ein Handmuster, das unter Verwendung einiger Teile des späteren Serienmodells entstanden war. Es wurde uns versichert, daß man in Como alles tut, um eine in Maßstab und Detail voll befriedigende Lok zu schaffen. Bald werden wir mehr über das Modell wissen, die Auslieferung ist für Ende April eingeplant. Freuen darf man sich wohl auch auf die BR 10 in der Baugröße HO. Diese Lok dürfte sich gewiß in recht beachtlicher Stückzahl in der Bundesrepublik absetzen lassen, hoffentlich geht sie bald in die Fertigung. Zu den weiteren Projekten für das Jahr 1976 zählen die Modelle der Diesellok 290 und der Ellok 118. Die 290 scheint festzustehen, bei der 118 ist die Entscheidung offensichtlich noch nicht gefallen. Für die Freunde amerikanischer Bahnen wird es zum Jahresende einen besonderen Leckerbissen geben, das Modell einer mächtigen Mallet-Lokomotive vom Typ »Challenger«. Für diese Lok steht sogar schon der Preis fest, sie wird 280,- DM kosten. Ein nach unserer Ansicht recht preiswertes Angebot für eine solch große und feindetaillierte HO-Lokomotive. Wir werden die Entwicklung bei **RIVAROSS** im Auge behalten und die Neuheiten in unserem **JOURNAL** eingehend behandeln.

Wohl den meisten Gesprächsstoff während der Nürnberger Messe lieferte die Firma **ROCO** aus Salzburg. Noch nie hat ein einziger Hersteller so viele Neuheiten vorgestellt. Neuheiten, deren Preis zum Teil weit unter vergleichbaren Produkten anderer Firmen liegt. Dabei liefert **ROCO** technisch ausgereifte Modelle mit hervorragender Detaillierung. Ein Teil der Händlerschaft wehrt sich zwar noch etwas gegen das riesige Sortiment, der andere Teil macht aber währenddessen bereits recht gute Umsätze mit **ROCO**-Produkten.

Eine Aufzählung von vielen der neu zu erwartenden Modelle konnten unsere Leser bereits in Heft 1/1976 finden. Der seit der Messe vorliegende **ROCO**-Katalog 1976 enthält noch weitere Überraschungen. Zu diesen zählen zwei- und vierachsige Schotterwagen, ein Müllkipperwagen und ein Kühlwagen. In Arbeit befindet sich auch eine Garnitur dreiachsiger Umbauwagen. Jeder der drei Wagentypen wird 11,90 DM kosten. Dieselben Fahrzeuge, dazu eine Diesellok der Reihe 215, die Ellok 144.5 und die Dampflok der BR 80 sollen in der Baugröße N gefertigt werden.

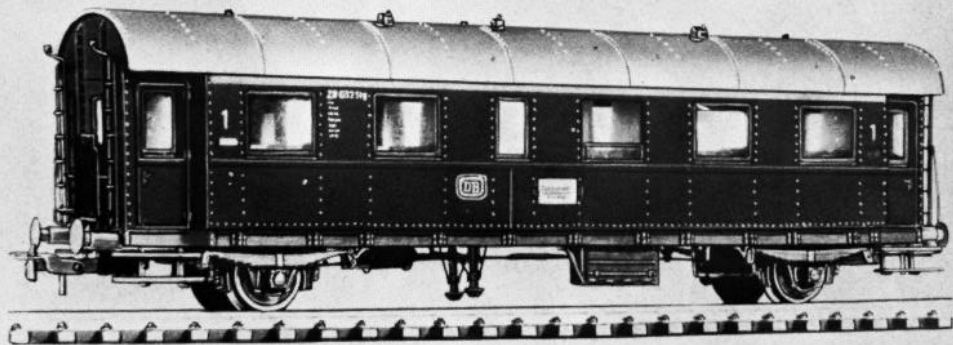
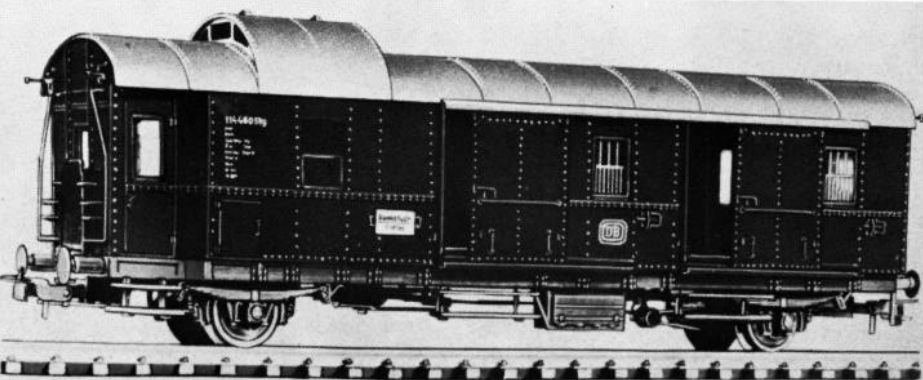


Bild 13: So sieht der B 2 aus, den Roco als HO-Modell liefert.

Bild 14: Zu den Donnerbüchsen macht Roco auch den passenden Packwagen



Inzwischen ging nun bereits ein Serienmodell der Baureihe 111 zur Begutachtung bei uns ein. Einen Bericht darüber und über einige weitere Neuheiten finden Sie an anderer Stelle in diesem Heft. In Kürze werden dann auch die »Donnerbüchsen« erscheinen, von denen uns bislang nur Werkfotos zur Verfügung stehen. In Wirklichkeit sind die Wagen noch viel schöner. Wir hoffen, Ihnen diese Fahrzeuge im **JOURNAL** 3/1976 vorstellen zu können.

Mit einer sehr fein gemachten Ellok der Baureihe 111 ist **TRIX** in der Baugröße HO in den Wettbewerb um die Gunst der Modellbahner getreten. Die BR 111 wird sowohl für das System **INTERNATIONAL** als auch für das System **EXPRESS** gefertigt. Als Antrieb dient der neue **TRIX**-Permamotor, dessen gute Eigenschaften wir bereits aus der BR 54 kennen. Das Modell der 111 wird in kombinierter Metall-Plastik-Bauweise mit eingerichteten Führerständen und mit Klarsichtfenstern geliefert werden. Die beliebten Personenzug-Oltimer sind demnächst nun auch in der Farbkombination rot/creme erhältlich. Das Güterwagensortiment wird um drei Modelle erweitert. Es sind dies ein gedeckter Güterwagen Gklm 193 mit einer LÜP von 104 mm, ein Kühlwagen Ichqrs 377 mit den Aufschriften »Schöller-Eis« bzw. »Dinkelacker Bier« mit einer LÜP von

134 mm, und eine Kipplore, eingerichtet für eine automatische Entleerung.

Neu bei **MINITRIX** sind natürlich ebenfalls die Ellok 111 und eine völlig überarbeitete 103 mit doppeltem Lüfterband und mit feststehender Pufferbohle. Die Neuheit des vergangenen Jahres, die Ellok der Reihe 151, ist jetzt auch in den Farben Türkis/Beige erhältlich.

Sechs Güterwagen und ein Bauzugwagen sind keine absoluten Neuheiten, sie entstanden aus bereits vorhandenen Fahrzeugtypen. Neu ist dagegen auch in der

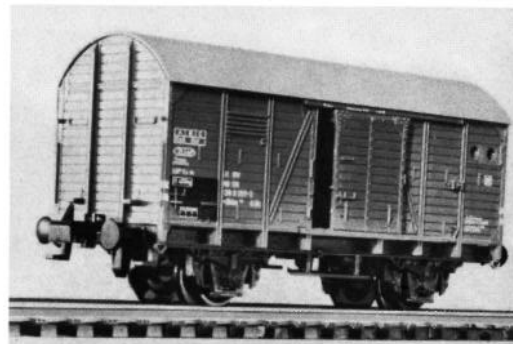


Bild 15: Das HO-Modell des G 20 von Trix

Bild 16: Dies ist die Neukonstruktion der E 103 von Minitrix







Bild 17: Ein Bauzugwagen von Minitrix aus der Serie der Abteilwagen

Baugröße N eine kleine Kipplore für eine selbsttätige Entladung.

Mit einem Hobby-Set spricht der Hersteller die Anlagenbauer an. In diesem Set ist alles enthalten, vom Combi-Gleisplan-Bogen über das gesamte Geländebaumaterial bis zum Spezialwerkzeug.

#### Sammler- und Kleinserienmodelle

Noch nicht mit einem eigenen Stand in Nürnberg vertreten, jedoch als Gast bei CONRAD, zeigte die neue Firma BEMO die ersten Wagen aus einer augenblicklich anlaufenden Kleinserienfertigung von Schmalspurwagen in den Baugrößen HOe und HOm. Der ausgestellte Niederbordwagen zeigte eine beachtlich gute Qualität, ebenso das neue HOm-Schmalspurgleis. Zur Lieferung im Herbst vorgesehen sind die Diesellokomotiven der Baureihen V 51 und V 52. In der Entwicklung befinden sich außerdem Schmalspur-Modellweichen mit einer Ablenkung von 12°.

Aus der früheren RÖWA-Fertigung stammt das schöne Modell einer amerikanischen Mallet-Lokomotive vom Typ »Y 6b« in der Baugröße N.

Bei FULGUREX gab es gleich mehrere Überraschungen. An erster Stelle muß wohl das exzellente Modell der bayerischen Mallet Gt 2 x 4/4 in der Baugröße I genannt werden, die allerdings 10 000,- DM kosten wird. In derselben Baugröße werden dann auch noch das »Krokodil« der SBB und die französische Dampflok 231 C der P.L.M. erscheinen. Eine Beyer-Garatt ist die herausragende Neuheit in der Baugröße O. Die langerwartete BR 96 in der Baugröße HO geht nun (nach Auskunft) ihrer Fertigstellung entgegen und wird demnächst zur Auslieferung kommen. Zu den weiteren HO-Neuheiten zählen eine ganze Serie von Dampflokomotiven der SBB, verschiedene Dampfloks nach französischen Vorbildern und einige schweizerische Elektrolokomoti-

tiven. Recht interessant ist auch das sehr umfangreiche Gleis- und Weichensortiment von SHINOHARA mit den Profilhöhen von 1,8 und 2,5 mm, mit den sehr schlanken Weichenwinkeln und mit den großen Radien.

Für die Freunde dampfbetriebener Modelle zeigte FULGUREX zwei Dampflokomotiven. Dies sind eine 1'C nach einem japanischen Vorbild und eine englische 2'B, beide sind als Bausatz und als Fertigmodell lieferbar. Der Bausatz der 2'B soll rund 900,- Fr. kosten, das Fertigmodell 1300,- Fr.

Viel Neues gab es auch wieder bei GÜNTHER. Als Prototypen sah man eine bildschöne E 32, einen Akku-Triebwagen der Baureihe ETA 179, den interessanten Güter-Triebwagen VT 69.9 der DB, der früher bei der DRG als VT 10 fuhr und ein kleiner einachsiger Gepäckanhänger für Schienenbusse. Nicht in Vergessenheit geraten sind die E 73, der »Rübezahl« der Baureihe ET 89 und der DÜWAG-Gelenk-Straßenbahnzug.

Dies ist eine sehr gute Mischung von begehrten Fahrzeugen. Daneben sah man bei GÜNTHER noch einige Projektstudien. Nicht unerwähnt sollte bleiben, daß der sehr gute Zurüstsatz zur BR 78 von LILIPUT mit einer vielbeachteten Auszeichnung der Zeitschrift »eisenbahn magazin« bedacht wurde. Lieferbar ist jetzt auch der Bausatz für den kurzen Einheitstender der Bauart 2'2 T 30.

Der Spezialist für die Baugröße O, die Firma HÜBNER, zeigte eine ausgezeichnete BR 91 und eine sehr wohlgelungene E 10 bzw. E 40 im Maßstab 1:45. Beide Fahrzeugtypen stammen aus eigener Fertigung. Mit einem Preis von 950,- DM ist das Ellokmodell sogar als ausgesprochen preiswert zu bezeichnen.

Über HÜBNER erfolgt nun auch der Vertrieb der SPRING-Erzeugnisse aus der Schweiz.

Nach der S 3/6 kommt von SPRING nun ein außergewöhnlich gutes Modell einer V 60 zum Preis von 1280,- DM

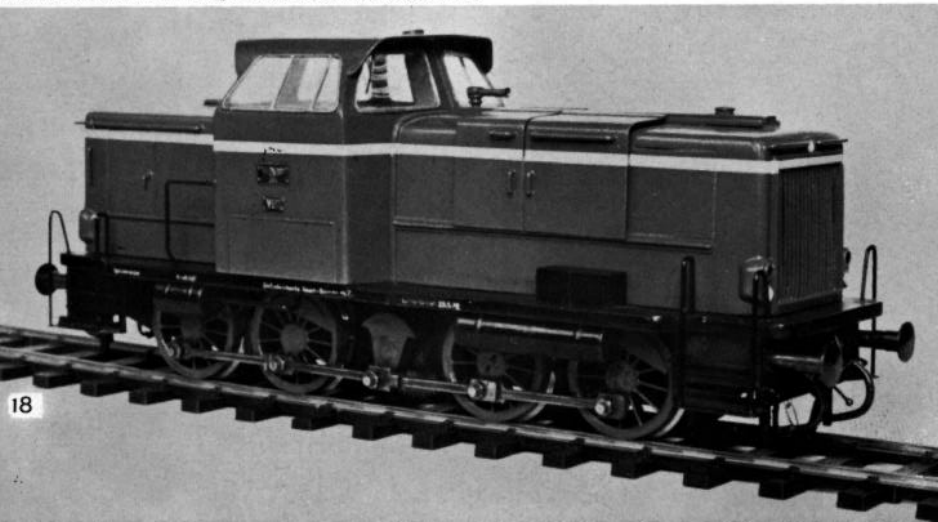
INTERMODEL aus Mönchengladbach hat sich ganz der Fertigung von Spezialitäten in Klein- und Kleinstserien verschrieben. Als Kostproben der Leistungsfähigkeit konnte man in Nürnberg einige schöne Modelle betrachten, unter anderem die württembergische ADh der Baureihe 13, die württembergische Klasse C, die preußische S 6, die Schmalspur-Tenderlok 99 5621 der Franzburger Kreisbahnen und den Triebwagen ET 41. Die Preise bewegen sich durchaus in vertretbaren Grenzen. Dies trifft auch auf die weiteren Modelle aus dem Schmalspurprogramm zu. Recht gut ist übrigens auch der schmalspurige Kettel-Dampftriebwagen gelungen, der als Fertigmodell 440,- DM und als Bausatz 245,- DM kosten wird.

Von KESSELBAUER in Marbach kamen bislang die Gleise und Weichen in der Baugröße O. Jetzt soll die Fertigung einer Köf III in Metallausführung aufgenommen werden. Für die Lok wurde ein Preis von 195,- DM angegeben. Ein D-Zug-Packwagen Düm soll in grüner Lackierung 116,- DM kosten, in türkis/beige 126,- DM. Der Wagen paßt zu den Fahrzeugen von RIVAROSSO.

Nun hat sich auch die Hamburger Firma MARKSCHEFFEL unter die Kleinserien-Hersteller begeben. In der Baugröße O entstand bereits ein echtes Sammlerstück in geringer Auflage. Hierbei handelt es sich um das Modell der Diesellok der Baureihe 265. Diese Lok ist eine Konstruktion der MaK für die DB und für viele Privatbahnen. MARKSCHEFFEL baut diese Maschine im Maßstab 1:45 in zunächst nur 30 Exemplaren. Davon sind 15 Stück mit den Betriebsnummern der DB versehen, die anderen 15 Maschinen erhalten die Farben und Nummern der Privatbahnen TAG, WLE und AKN. Genau wie das Vorbild, so erhält auch das Modell richtig arbeitende Beugnot-Gestelle. Trotz des Starrrahmens lassen sich noch Radien von 800 mm problemlos befahren. Ein Schweizer Präzisionsmotor treibt die Blindwelle an. Von hier aus erfolgt die Kraftübertragung über die Kuppelstangen. Alle Achsen sind gefedert, das Führerhaus hat eine Inneneinrichtung. Das Modell hat eine Länge von 245 mm und ein Gewicht von 1,3 kg. Als Preis wurden 2500,- DM genannt. Von den hervorragenden Laufeigenschaften konnten wir uns auf der Messe persönlich überzeugen.

Längst ist der Name ZIMMERMANN zu einem festen Wertbegriff bei allen Dampfbahnern im In- und Ausland geworden. Nach verschiedenen Dampflokomotiven hatte jetzt zur Messe die Nachbildung einer Ellok ihre Premiere. Als Vorbild diente die E 69 04 der Strecke Murnau-Oberammergau. Ausgestellt war ein Prototyp, die endgültige Ausführung wird gegossene Baugruppen und noch mehr Details erhalten. Die Lok wird für eine Spurweite von 127 mm gebaut. Die Motorleistung wird mit 750 Watt bei einer Gleichspannung von 24 Volt angegeben. Als Energiequelle dienen Batterien, die im nachfolgenden Bedienungswagen mitgeführt werden. Zur Messe erschien auch noch ein sehr gut gestalteter Katalog in fei-

Bild 18: Markscheffel fertigt diese V 265 im Maßstab 1 : 45





ner Druckqualität. Er erinnert an die früheren Kataloge unserer alten Lokomotivfabriken. Die E 69 04 wird komplett montiert für 3100,- DM ab Werk geliefert.

Vier Neuheiten in der Baugröße HO werden von **ZUBA** für das Jahr 1976 angekündigt. Es sind dies der Benzol-Triebwagen VT 15 der KPEV, die P 3/5 H der Baureihe 38<sup>4</sup>, eine verbesserte T 10 der Baureihe 76 und eine württembergische T 3, BR 89<sup>3-4</sup>. Recht groß ist das Schmalspur-Programm. Außer einigen bereits schon früher angekündigten Fahrzeugen enthält die Neuheitenliste den Triebwagen T 3 der Kleinbahn Osterode-Kreiensen, die Diesellok der Baureihe V 29 und je einen zwei- und einen vierachsigen Personenwagen der Bottwartalbahn in der Baugröße HOe.

Drei Dampflokvarianten entstehen unter Verwendung von Fahrwerken aus dem **MÄRKLIN** mini-club-Programm. Passend dazu werden ein zweiachsiger Packwagen und ein vierachsiger Personenwagen gefertigt. Im Baumaßstab von 1 : 87 entsprechen die Fahrzeuge den Bahnen mit einer Spurweite von 600 mm.

H.O.

So, wenn Sie nun aufmerksam gelesen haben, dann ist Ihnen sicherlich aufgefallen, daß im Messebericht kein Wort über M+F zu finden ist. Der Grund dafür liegt einzig und allein in der Tatsache, daß eine ausführliche Messe-Vorschau bereits im Journal 1/1976 abgedruckt wurde. Inzwischen liegen bei M+F bereits die Neuheitenkataloge für das Jahr 1976 vor.

## Modellbahnzubehör

Zur Messe 1976 ist nun die HO-Schiebephöhne von **BRAWA** fertig und lieferbar geworden. Als besondere Neuheit war eine Standseilbahn zu bewundern. Die Bahn besteht aus zwei Wagen, zwei geraden Schienen mit eingebauten Rollen, einer Ausweiche und aus dem Antriebsmotor mit Zugseil.

Eine Verbesserung erfuhr das Signal-Sortiment mit neuen Antrieben. Neu und recht originell sind die Ornamentplatten in den Größen HO und N. Dabei handelt es sich um sehr fein geätzte Ziergitter, Geländer und Wirtshausschilder aus 0,3 mm starkem Messingblech.

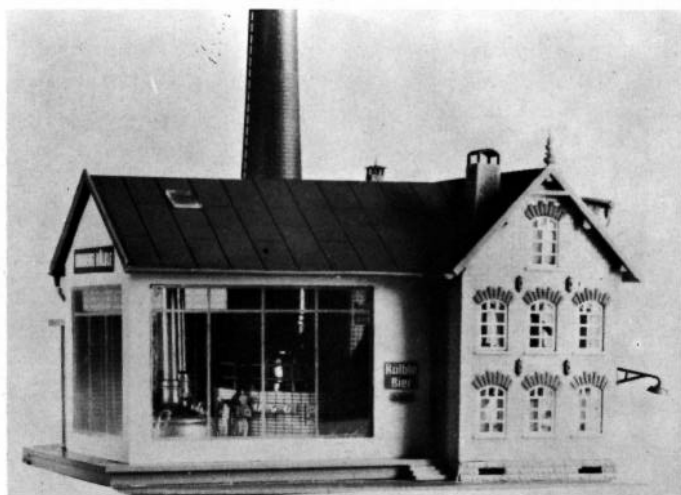
Es dürfte sich inzwischen bei den Modellbahnern herumgesprochen haben, daß **CONRAD** das frühere RÖWA-Gleissystem übernommen hat. Nach der Überarbeitung des Programms werden die Gleise und die ersten Weichenteile jetzt in einer preiswerten Ausführung auf den Markt kommen. Sobald wir nähere Angaben zum Lieferprogramm haben, werden wir im JOURNAL gerne über das **CONRAD**-Gleissystem berichten.

Bei **FALLER** setzt man weiterhin auf die neuen »Combi Kits«. Diese neue Bausatz-Generation ist dadurch gekennzeichnet, daß man neben den bekannten und bewährten »Plastikteilen« neue »Mikrowell«-Teile verwendet. Diese Spezialpappe ist vierfarbig bedruckt und geprägt. Aus dem üblichen Betrachtungsabstand wirken die aus den »Combi-Kits« gefertigten Gebäude



Bild 19: Einer von vielen Neuheiten, der »Combi-Kit« »Malerwinkel« von Fallers für Bahnen der Baugröße HO

Bild 20: Die neue Brauerei von Fallers im HO-Maßstab



sehr realistisch und nicht so nackt und kalt wie manche Plastik-Häuschen. Ein weiterer Vorteil ist die rasche und einfache Montage. Dazu kommt noch der wirklich günstige Preis. Selbstverständlich lassen sich die Gebäude auch beleuchten. Uns hat das neue Sortiment recht gut gefallen. Bei den neuen Kits dominieren Fachwerkgruppen, so z.B. das »Fischer Museum«, die »Turmschmiede«, der »Malerwinkel« und ein romantisches »Wasserschloß«. Der Preis

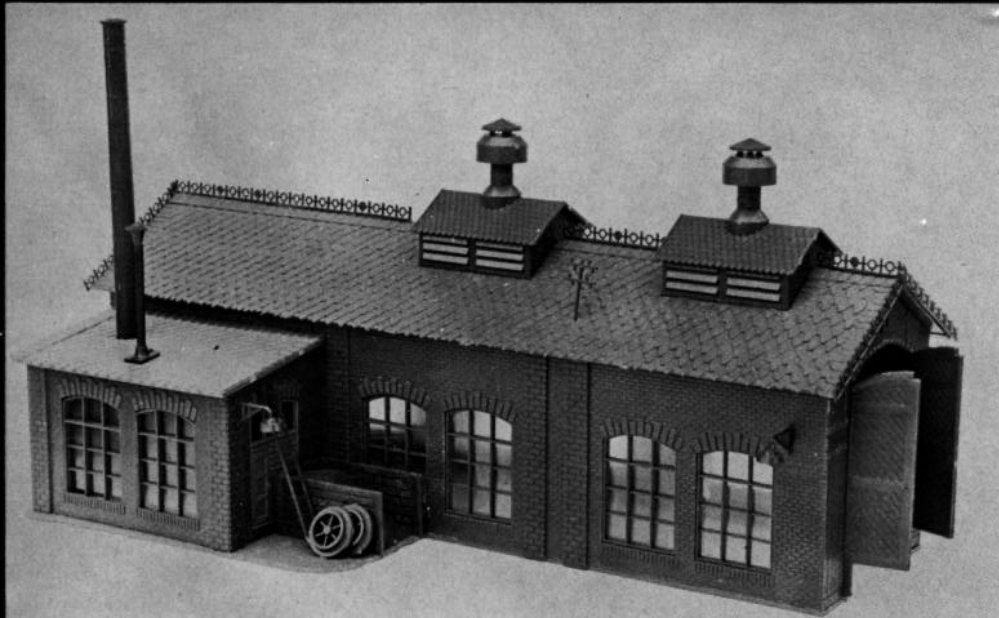
liegt einheitlich bei 13,80 DM für jedes Modell.

Hervorstechende Modelle der konventionellen Plastikbausätze sind eine Brauerei mit kupferfarbenen Kesseln im Sudhaus zum Preis von 19,50 DM und ein hübscher Güterschuppen für 8,50 DM, passend zu dem mittlerweile sehr beliebten Bahnhof »Nieder Ramstadt Traisa«. Etwas Besonderes hat sich in diesem Jahr auch die Firma **KIBRI** einfallen lassen. Von

Bild 21: HO-Güterschuppen zum Bahnhof »Nieder Ramstadt Traisa« (Fallers)

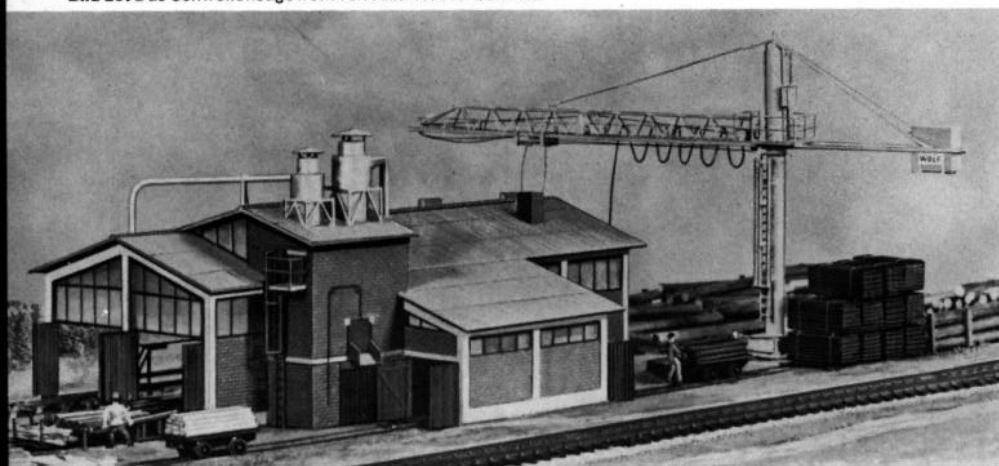






**Bild 22:** Der neue wandelbare Lokschuppen von Pola in der Baugröße HO, hier in der längsten Ausführung.

**Bild 23:** Das Schwellensägewerk von Kibri für HO-Bahnen.



**Bild 24:** Kies-Lastzug von Kibri in der Baugröße HO

**Bild 25:** Für N-Bahnen fertigt Kibri das Stellwerk Stuttgart-Feuerbach

**Bild 26:** Aus Stilelementen des Bahnhofs „Baden-Baden“ schuf Vollmer das HO-Modell „Nordstadt“



insgesamt sechs Nutzfahrzeugen werden Fertigmodelle und Bausätze in das Lieferprogramm aufgenommen. Nach Vorbildern von Daimler-Benz entstehen ein Kies-Lastzug, ein Silofahrzeug, Beton-Fahrmischer, zwei Tankzüge und ein Langholzfahrzeug mit Kran.

Alle Fahrzeuge sind im HO-Maßstab gehalten. In derselben Baugröße wird ein Schwellensägewerk mit Schwellenstapel gefertigt.

In der Baugröße N werden eine Halbschranke, ein Fußgängersteg, das Stellwerk »Stuttgart-Feuerbach« und ein moderner dreistöndiger Schuppen für Elektro- oder Diesellokomotiven neu in das Lieferprogramm genommen. Großen Zuwachs wird das Sortiment für die Baugröße Z erfahren. Außer dem Bahnhof »Bad Nauheim«, dem Brückenstellwerk »Neustadt« entsteht eine ganze Serie romantischer Gebäude, zum Teil nach historischen Vorbildern in der Schweiz. Zu den weiteren Neuheiten für die kleinste Modellbahn zählen drei sehr wohlgestaltete Tunnelportale. Für Bahnen der Baugröße HO hat KIBRI zwei neue Fertiggelände entwickelt.

Einen großen Teil der Neuheiten von **POLA** konnten wir auch schon im Journal 1/1976 in Wort und Bild vorstellen. Nachzutragen ist noch, daß es ab sofort einen Nebenbahn-Lokschuppen gibt, der sich nach Belieben in kurzer oder langer Ausführung verwenden läßt. Ohne große Schwierigkeiten lassen sich aber auch zwei, drei oder noch mehr Schuppen aneinanderreihen. Der mit 10.80 DM recht preisgünstige Bausatz ist eine wertvolle Bereicherung des Zubehör-Programms. Wir werden auf dieses Gebäude noch zurückkommen.

Staunend steht man in jedem Jahr am Stand der Firma **PREISER**. Was dort immer wieder

an lebensnahen Szenarien geboten wird, ist wirklich einmalig. Hauptblickfang waren diesmal die Flugplatz-Szenen. Da gab es den Tag der offenen Tür mit viel Volk und mit Fallschirmabsprünge.

Aus Spezialkarton und Plastikteilen werden Gebäudemodelle für den Kasernen- und Flughafenbereich gefertigt. Dazu zählen ein



Hangar mit beweglichen Falttören, ein Tower mit der Flugleitung, eine Baracke und eine Kfz-Halle mit beweglichen Toren. Dazu gibts jede Menge Bundeswehr im Maßstab 1:90, nahezu in allen Marsch- und Gefechtspositionen. Etwas größer, im Maßstab 1:72 passend zu den vielen Sammlermodellen von Flugzeugen aus der Zeit von 1935–1945, gibt es jetzt fünf Serien von Piloten und Bodenpersonal. Auch die reinen Modellbahner werden zu neuen Figurenserien in der bekannt guten Qualität kommen, so z.B. zu Gärtnern und Gärtnerinnen. Sofort nach Auslieferung werden wir Ihnen die neuen Figurengruppen vorstellen.

Im vergangenen Jahr erschien bei **VOLLMER** der Bahnhof »Baden-Baden« in der Baugröße N. Jetzt dürfen sich die HO-Freunde auf dieses prächtige Gebäude freuen. Der respektable Großbau kostet aber immerhin 55,- DM, als Bausatz wohlgemerkt. Stilelemente von »Baden-Baden« finden auch beim neuen Bahnhof »Nordstadt« Verwendung, der 29,90 DM kosten wird. Eine Lücke entdeckt und mit Bravour geschlossen hat VOLLMER mit dem Güterschuppen, der endlich einmal die richtige Länge und



Bild 27: Bauernhaus mit Scheune, eines der drei herrlichen Fachwerkhäuser von Vollmer im HO-Maßstab.



Bild 28: Diesen wohlgelungenen Güterschuppen fertigt Vollmer in den Baugrößen HO und N.

eine vernünftige Laderampe hat. Dieser Bausatz wird zum Preis von DM 22,50 geliefert werden. Zwei Bahnsteige gibts noch in HO, zwei Bauernhäuser und ein Rathaus, alle drei in prächtigem Fachwerk-Stil. Die Bauernhäuser kosten 11,50 DM, 12,50 DM und das Rathaus 15,50 DM.

Den bei den HO-Neuheiten erwähnten Güterschuppen fertigt man auch in der Größe N, zum Bausatzpreis von 17,50 DM. Auch dafür wird es eine Laderampe geben. Zwei Bahnsteige, einen für Personen und einen

für das Gepäck, außerdem eine Alpenkirche zu 9,50 DM vervollständigen das Angebot von N-Neuheiten.

Zum unentbehrlichen Modellbahnzubehör zählen seit eh und je die Modelle von **WIKING**. Als Topmodelle der neuen Saison sind der moderne Linienbus, der VW-Golf, der Volvo 264 GL, der Mercedes 600 und das Goliath-Dreirad. Dazu kommen noch rund ein Dutzend neuer oder verbesserter Nutzfahrzeuge. Neun der im vergangenen Jahr gestrichenen bzw. vorübergehend gestopp-

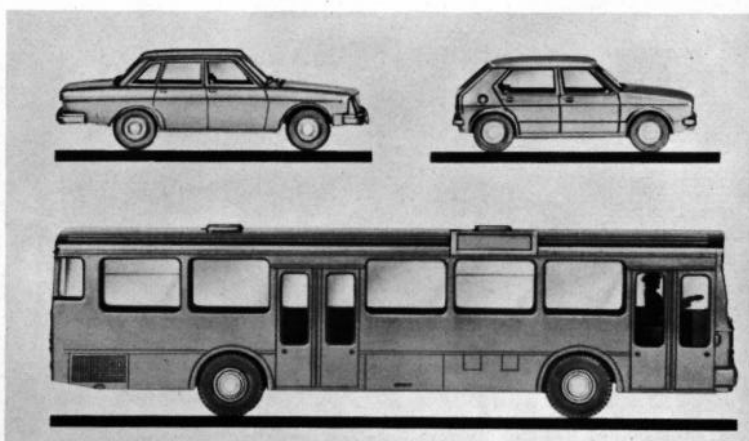
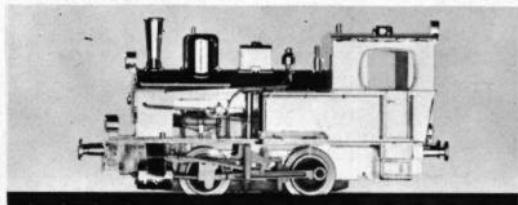


Bild 29: Drei der Wiking-Neuheiten, der Volvo 264 GL, der VW-Golf und der Stadtbus 0 305 von Daimler-Benz.

ten Modelle sind jetzt wieder lieferbar. Für die Bahnen der Baugröße N gibt es 1976 keine Neuheiten.

**Dieser Messe-Bericht erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Einige Firmen konnten nicht berücksichtigt werden, weil uns die zugesagten Informationen bis zum Redaktionsschluß nicht zugegangen waren. In den nächsten vier Ausgaben ist jedoch immer noch die Gelegenheit geboten, Versäumtes eventuell bei Auslieferung nachzuholen.**

**HO**



Arnold hat Geburtstag! Das wird ein Fest für die N-Spur-Freunde, denn nie zuvor gab es so viele Arnold-Neuheiten. Einige sind schon jetzt zu haben:

Der klassische Rheingold-Zug in Reichsbahn/Mitropa-Originalfarben und exakter Beschriftung. Die schmucke Bn2-Lokalbahnlok No. 8 »Bürmoos« mit dem markanten Kobel-Schornstein. Die Ellok BR 119 in türkis-beige. Der elegante SNCF-Schnellzugwagen A 4 B 5, auf den Fernstrecken Europas zuhause. Der Rungenwagen Kbs 442 der DB mit Ladegut Schnittholz. Die Attraktion aber kommt im Herbst: der ET 4 der Salzburger Verkehrsbetriebe, Bauart MCB, Baujahr 1909. Und noch ein Bonbon für die Sammler: die Tenderlok T 2, Benjamin der N-Loks, als Vitrinenmodell mit



**24 Karat Goldaufgabe**

Damit ist die Liste der Arnold-Neuheiten noch lange nicht komplett — ein Fest braucht schließlich auch ein paar Überraschungen. Viel Vergnügen!

**Arnold-N-Bahnspaß erster Klasse**



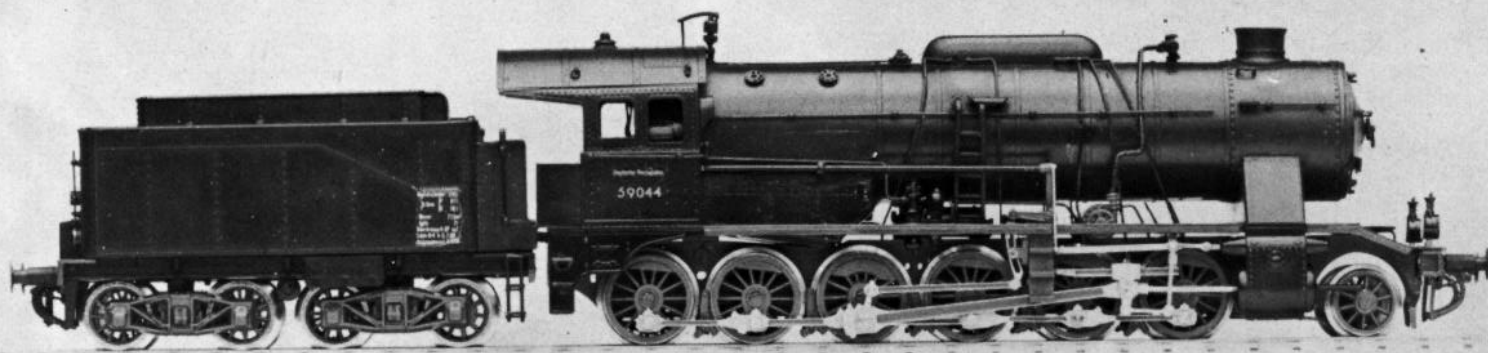


Bild 1: BR 59, M+F-Messehandmuster, das jedoch bereits zum großen Teil aus Originalteilen der Serie besteht.

# M+F Neuheiten Kurzbericht

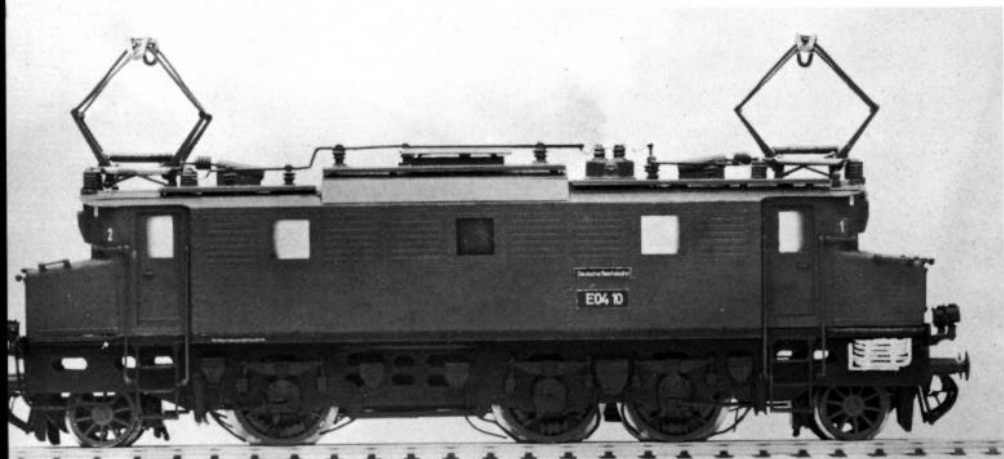


Bild 2: Handmuster der E 04. Das Serienmodell ist natürlich wesentlich besser und reichhaltiger detailliert.

Bild 3: Vorbildfoto der BR 42 (Kriegseinheits-Bauweise). Diese Lok dient dem neuen M+F-Modell als Vorbild. Foto: Bellingrodt

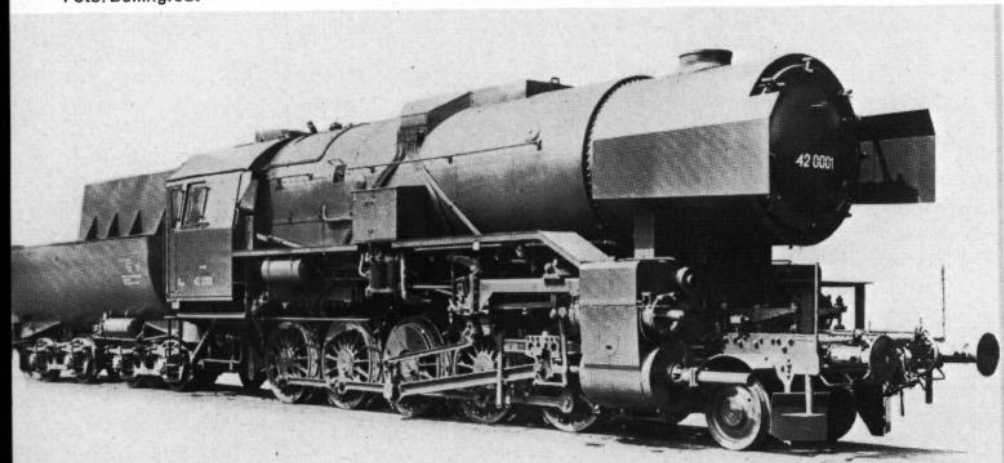
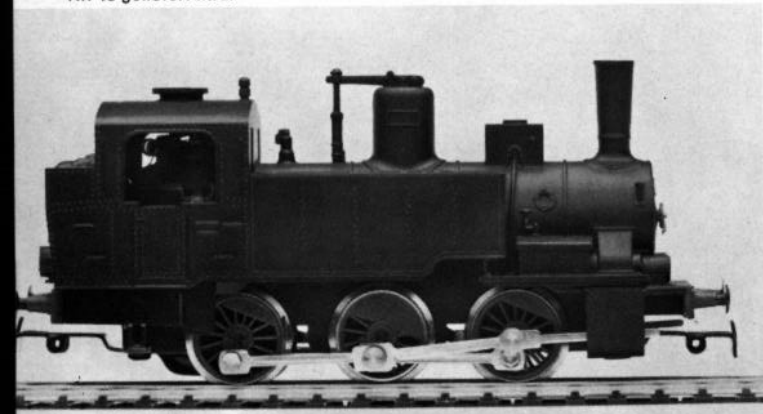


Bild 4: Die Original Rivarossi-Lokomotive, wie sie vom Hersteller unter der Artikel-Nr. 43 geliefert wird.



In unserem Neuheitenprospekt 1976 haben wir Ihnen bereits die **BR 59** vorgestellt. Jedoch nur auf der Titelseite mit einem Originalfoto.

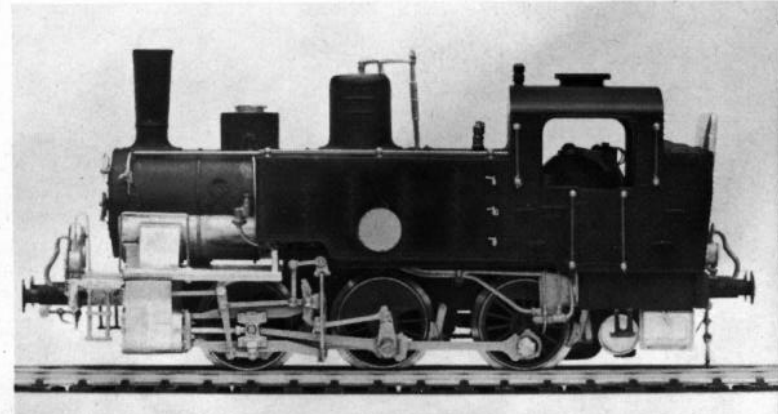
Heute können wir Ihnen schon eine Abbildung der fast fertiggestellten Lokomotive vorstellen. Da die Rivarossi-Tender noch nicht lieferbar sind, haben wir die Lokomotive mit einem Liliput P 8-Tender gekuppelt. Nach Auskunft von Fachleuten soll die BR 59 auch mit diesem Tender vereinzelt gelaufen sein. Die Fahrwerkgruppe, das Führerhaus sowie der Kessel der Lok entsprechen schon in etwa der Serienausführung. Der Schlot, das Kesselspeiseventil, der Dom sowie die Pfeife und Waschlukn sind jedoch noch handgefertigte Teile. Diese werden natürlich beim Modell vorbildgerecht ausgeführt. Wir möchten Sie nur heute schon etwas auf diesen Leckerbissen auf Rädern vorbereiten und wir glauben, daß hierzu unser Messe-Voraurauster bestimmt schon genügend Stimmung macht.

Die Preise für dieses Modell sind in unserem Messeprospekt wie folgt angegeben:

054 01	Bausatz mit motorisiertem Tender	DM 595,-
054	Bausatz Lok einzeln, ohne motorisierten Tender	DM 399,-
054 10	Superzurüstsatz	ca. DM 110,-
054 68	Steuerung ungenietet	DM 54,-
054 69	Steuerung genietet	DM 75,-

Für Vorbesteller gelten auf alle Fälle diese Preise. Ob und wie weit sich diese Preise nach oben verändern, kann jedoch erst nach der endgültigen Kalkulation mit Sicherheit bekannt gegeben werden. Auch die **E 04** ist im Werden; sie wird ein komplettes Kunststoffgehäuse erhalten. Aus diesem Grund können die Preise gegenüber früheren Vorankündigungen gesenkt werden.

Bild 5: Dieselbe Lokomotive, jedoch mit den M+F-Teilen gesupert.





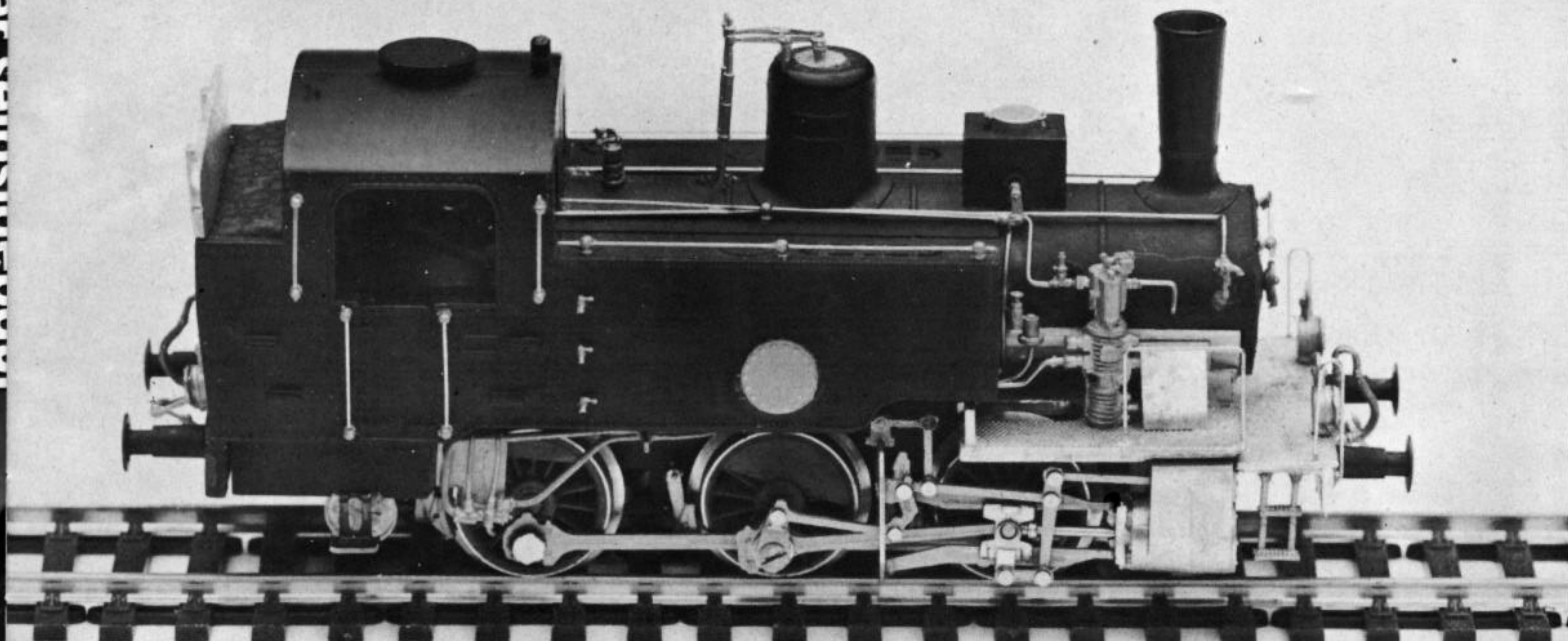


Bild 6: Gewinnt die Lokomotive nicht erheblich - durch die komplette Steuerung und die zusätzlichen M+F-Teile?

Der Bausatz (Kunststoffgehäuse mit Dach aus einem Stück) kostet nur **DM 198,-**. Mit folgenden Artikel-Nummern kann das Modell in der Gleichstromausführung bestellt werden.

207	Bausatz E 04	DM 198,-
207 10	Superzurüstsatz	ca. DM 70,-
207 70	Fertigmodell E 04 normal Kunststoff	DM 298,-
207 75	Fertigmodell E 04 super Kunststoffausführung	Preis noch nicht vorh.

Der dazu passende Abziehbildersatz kann unter der **Art.-Nr. 12052** bestellt werden. Dieses Lokmodell wird auch in einer Original-Wechselstrom-Ausführung geliefert (Märklin-Radsatz, Pucc-Schleifer und Märklin-Umschalt-Relais). Preise hierfür (Bausatz und Fertigmodell) sind noch nicht vorhanden, werden sich aber ca. zwischen DM 20,- und DM 40,- über den Gleichstrompreisen bewegen.

In Kürze wird auch die **BR 42** (Einheitskriegslokomotive mit Wannentender) fertiggestellt. Bei diesem Bausatz ist die Lokomotive motorisiert und 2 Radsätze durch kugelgelagertes Schneckengetriebe angetrieben. Die übrigen abgefederten Achsen werden durch die Kuppelstange mitgenommen. Sehen Sie hierzu nachfolgende Bestell-

nummern und Preise:

053 01	Bausatz motorisierte Lok mit Tender	DM 498,-
053 10	Bausatz Superzurüstsatz ca.	DM 70,-
053 11	Lokgehäuse einzeln zum Aufbau auf Original Trix BR 42-Fahrwerk	DM 249,-
026 68	Steuerung ungenietet	DM 49,-
026 29	Steuerung genietet	DM 69,-
Die für diese Lok benötigten Abziehbilder führen die Art.-Nr. 12073. Das Modell wird zusätzlich mit dem neuen M+F-Franco-Crosti-Fahrwerk der BR 42 <sup>90</sup> im Journal 3/76 voraussichtlich nochmals ausführlich besprochen.		

Für unsere italienischen Freunde haben wir für die **3-achsige Tenderlokomotive** (Achsfolge C) der Firma **Rivarossi** einen Umbau- und Superzurüstsatz geschaffen. Das einfache Rivarossi Grundmodell (mit Einfachsteuerung) Rivarossi Art.-Nr. 43 kann durch unsere Teile gesupert und komplettiert werden. Hierzu wurde ebenso eine komplette Steuerung entwickelt. Die Lokomotive sieht bildhübsch aus, läßt sich auch jederzeit auf Anlagen mit rein deutschem Thema als Industrie- und Werkslok einsetzen.

Artikel-Nummern für Umbausatz und Steuerung sind wie folgt:

064	Umbau- und Superzurüstsatz	DM 109,-
064 68	Steuerung ungenietet	DM 45,-
064 69	Steuerung genietet	DM 57,-
120 63	Abziehbildersatz	DM 3,90

Federpuffer, Originalkupplungen und Bremsschläuche sind im Bausatz nicht enthalten, können aber einzeln aus unserem Bauteileprogramm bezogen werden.

Von der württembergischen C können wir Ihnen nun auch eine Modellabbildung (Handmuster) zeigen. Ob diese Lokomotive in nächster Zeit zur Fertigung gelangt, ist jedoch (sehen Sie hierzu auch unseren Messeneuheiten-Prospekt 1976) noch nicht 100%ig sicher, da momentan die Bestellstückzahl für die badische IV h noch vor der, der württembergischen „C“ liegt. Der Ordnung halber möchten wir Ihnen nochmals die Preise und Artikel-Nummern auch für diese Lok nennen.

#### BR 18<sup>1</sup> (würtembergische C)

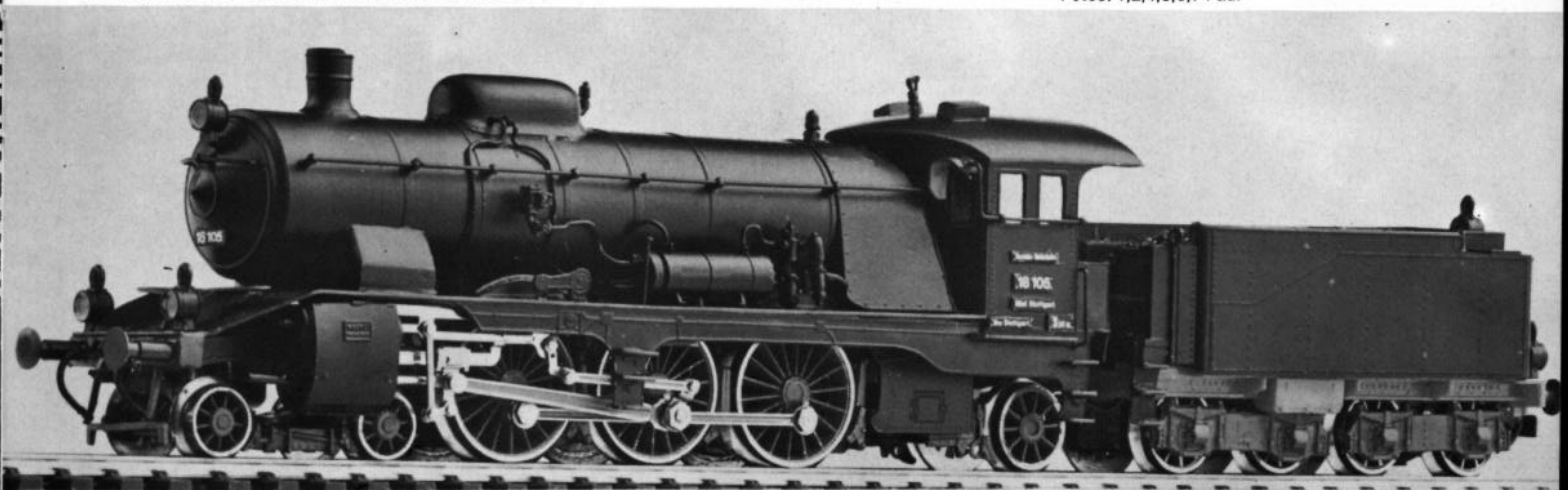
062 01	Bausatz mit motorisiertem Tender	DM 498,-
062	Bausatz Lok einzeln	DM 329,-
062 10	Superzurüstsatz	ca. DM 40,-
062 68	Steuerung ungenietet	DM 49,-
062 69	Steuerung genietet	DM 69,-
12076	Abziehbildersatz für dieses Modell	(Preis noch nicht vorh.)

Über die **HOe-Neuheiten**, Waggonen usw. (sehen Sie hierzu auch unsere Anzeige in der **MIBA**, Messeheft Nr. 3/76, Seite 179) berichten wir im Journal 3/76 ausführlich.

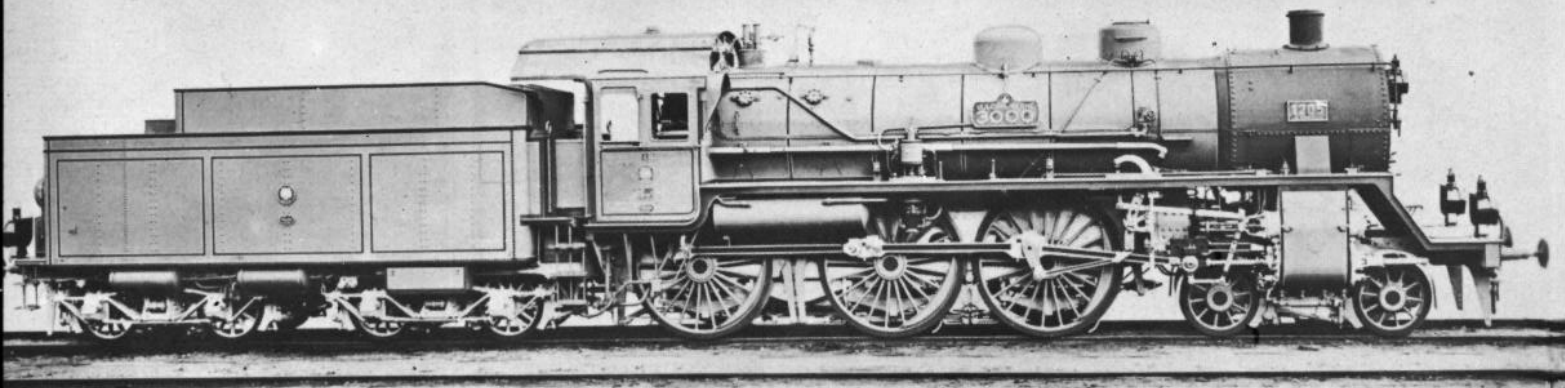
HM

Bild 7: Handmuster der württembergischen C (BR 18<sup>1</sup>).

Fotos: 1,2,4,5,6,7 Paur







**Bild 1:** Preußische S 10<sup>2</sup>. Eine Ansicht dieser Lok (dieselbe Lokseite, jedoch etwas schräg vorne) wurde bereits im Journal 1/76 veröffentlicht. Es handelt sich hier um die 17<sup>2</sup> (BR 17 233), Hersteller Vulcan in Stettin, Baujahr 1915, Fabrik-Nr. 3000, Betriebs-Nr. 1205 Bromberg. Die Lok wurde am 20. 9. 48 von der DB ausgemustert. Werkfoto

# Die Lokomotiven der Gattung pr. S 10

## 2. Folge: Die preußische S 10<sup>2</sup> (BR 17<sup>2</sup>)

Im Journal 1/76 haben wir bereits mit der Serie der Beschreibung der S 10 begonnen. Bedauerlicherweise ist uns wegen des knappen Erstellungstermins dieses Journals (das ja pünktlich zur Messe fertig sein mußte) eine Bildverwechslung unterlaufen. Bild 5 zeigt keine S 10 in der Ursprungsausführung, sondern eine S 10<sup>1</sup> in der Verbundausführung Lok-Nr. 1103, 1913 von Henschel unter der Fabrik-Nr. 11996 gebaut. Bild 6 zeigt eine 3 Zylinder S 10<sup>2</sup> und gehört an und für sich in den jetzigen Artikel. Wir zeigen Ihnen deswegen diese Lok heute nochmals, aber aus einer etwas anderen Ansicht. Wir bitten, das Versehen zu entschuldigen. Viele unserer Leser haben natürlich den Fehler gleich bemerkt. Diese Artikel-Serie wird insgesamt ca. 4 Folgen umfassen und nach Möglichkeit fortlaufend im Journal erscheinen.

Schrieben wir am Schluß des Artikels über die Vierlings-S 10, deren Nachfolgerin sei die Gattung S 10<sup>2</sup>, so mag man entgegenhalten, daß die Verbundausführung S 10<sup>1</sup> bereits 1911, die Drillingsmaschine S 10<sup>2</sup> aber erst 1914 erschien. Das ist natürlich, chronologisch gesehen, richtig, jedoch in

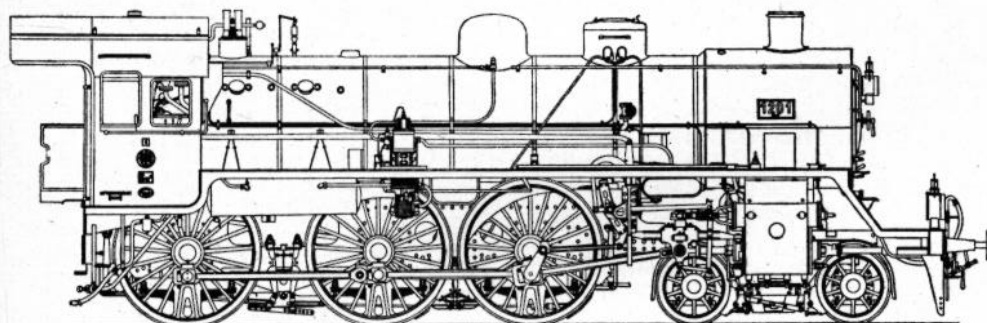
konstruktiver Hinsicht sind Drilling und Vierling näher verwandt als beide mit der Verbundmaschine. S 10 und S 10<sup>2</sup> entsprechen einander in fast allen Bauteilen. Der Hauptunterschied besteht im Triebwerk – hier ein Vierzylinder, dort ein Dreizylinder-Triebwerk mit jeweils einstufiger Dampfdehnung.

Es hatten sich also die Anhänger der einstufigen Dampfdehnung noch einmal durchgesetzt, nachdem sich die S 10<sup>1</sup> in der Ausführung von 1911 bereits bestens bewährt hatte. So entstand, aus heutiger Sicht einigermaßen überflüssig, noch eine Drillingsmaschine der Achsfolge 2' C. Die Ausarbeitung einer Drillingsvariante dem Betreiben Garbes zuzuschreiben, ist wahrscheinlich Spekulation. Garbe, wie schon erwähnt, 1912 pensioniert, dürfte hier kaum Einfluß geltend gemacht haben.

Ein weiterer Grund für die Entwicklung des Drillings ist die Schadanfälligkeit der Kropfachsen bei der S 10 und S 10<sup>1</sup> gewesen. Man war damals noch nicht in der Lage, alle Teile der Achse wie erforderlich durchzuschmieden, sondern erreichte die Kröpfung, indem man die Achse aus dem vollen Material herauschnitt und die Achswelle entsprechend verdrehte. So wies die KPEV an, bei den Kropfachsen alle 75.000... 100.000 km Laufleistung, Kontrolluntersuchungen vorzunehmen. Die Kropfachsen der bad. IV h beispielsweise, die vier Jahre später gebaut wurde und Frémont-Ausschnitte besaßen, erreichten spielend eine Million km Laufleistung, wurden allerdings auch bereits unter besseren technologischen Bedingungen gefertigt.

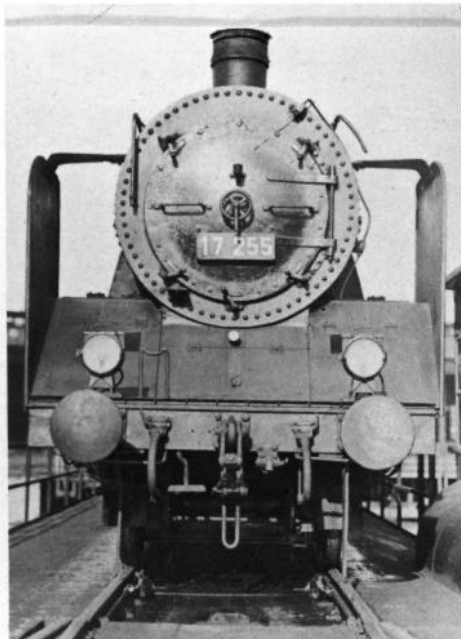
Man versprach sich also vom Drilling nicht nur eine höhere Laufleistung der nur einmal gekröpften Achse, sondern auch durch den Fortfall eines Innenzylinders eine leichtere und billigere Maschine. Außerdem erhoffte man beim Drilling bessere Anfahrereigenschaften durch die um 120° versetzten Kurbeln und einen gleichmäßigeren Drehmomentverlauf.

Mit Drillingstriebwerken besaßen die deutschen Lokomotivfabriken bisher kaum Erfahrungen. Lediglich Klose hatte für die Württembergischen Staatsbahnen 1892 eine n3v bauen lassen, und die 1'C1' n3-Tenderlokomotiven der Berliner Stadtbahn (1902)

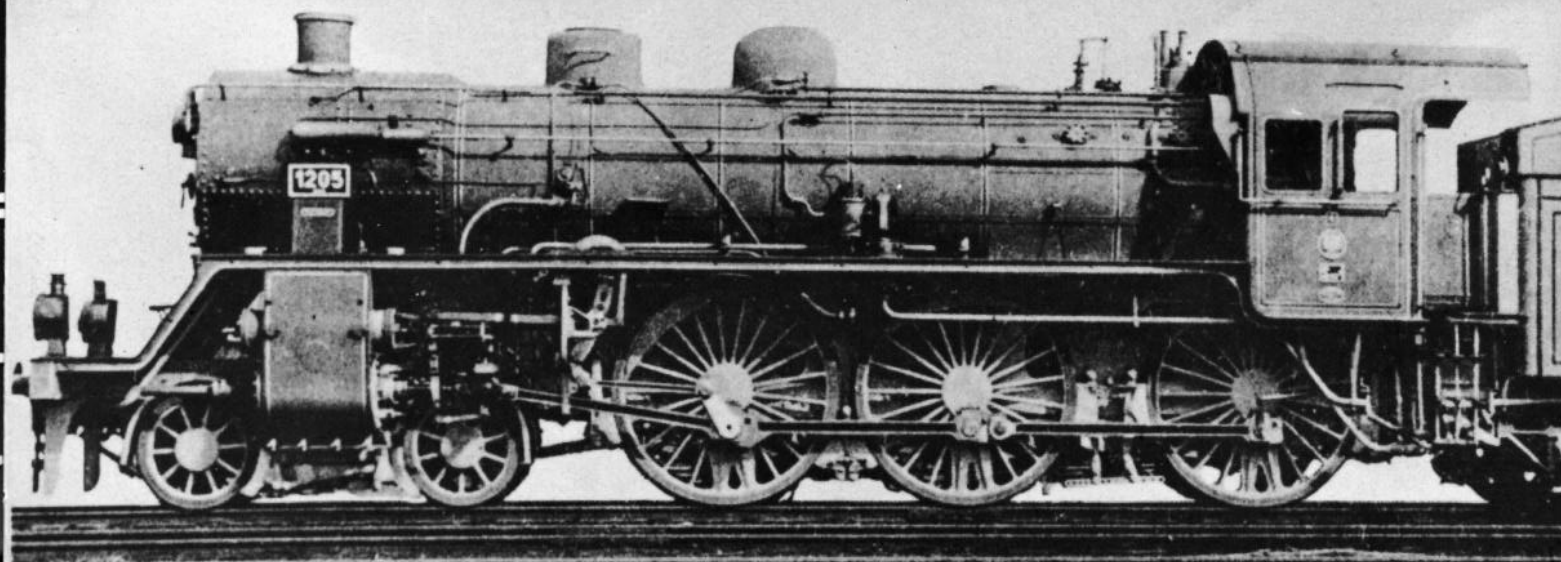


**Bild 2:** Typenskizze der 2'C h 3-Schnellzuglok, S 10<sup>2</sup> (BR 17<sup>2</sup>)

**Bilder 3 und 4** zeigen unterschiedliche Frontpartien (allerdings nur geringfügige Abweichungen der 17<sup>2</sup>. Deutlich erkennbar ist, daß die Länderbahnlaternen der 17 020 bereits elektrifiziert sind. Die 17 020 wurde 1912 von Vulcan mit der Fabrik-Nr. 2722 gebaut, die 17 255, 1916 von Hanomag, Fabrik-Nr. 7700. Bilder 3 und 4: Lokbildarchiv Bellingrodt

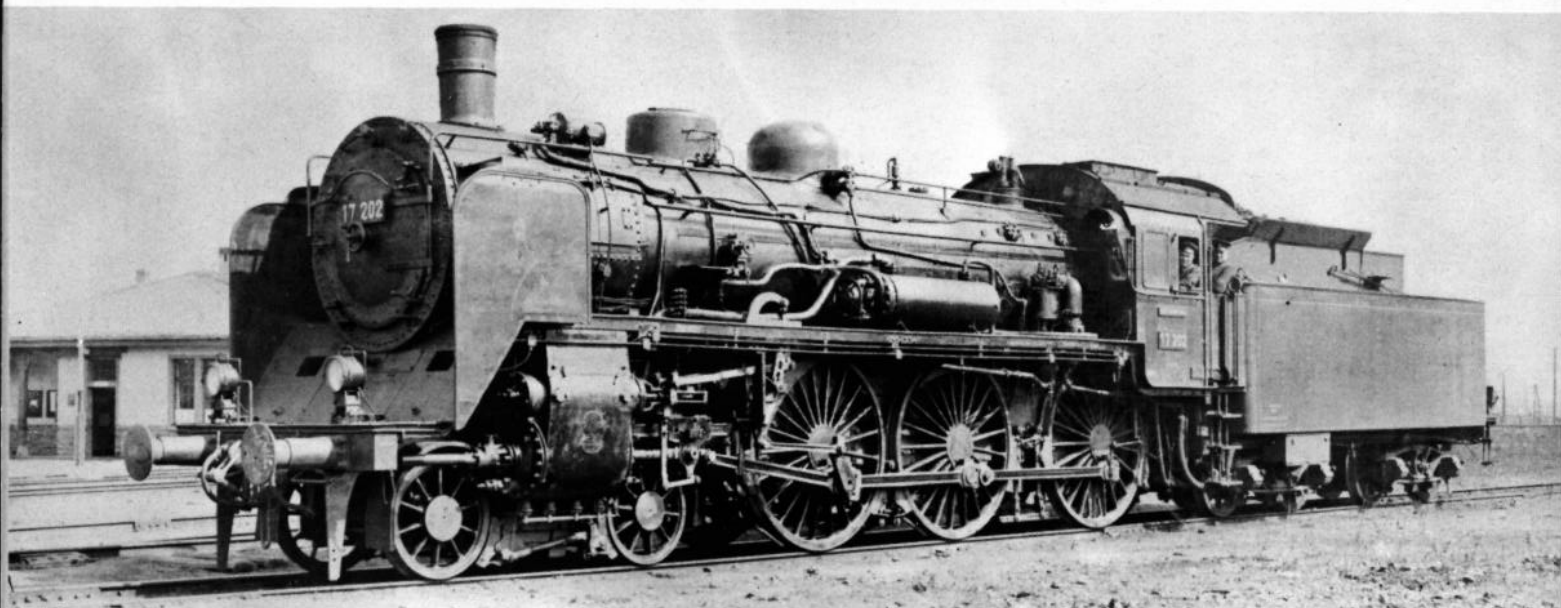






**Bild 5:** Lok 1205 Main, 1916 von Hanomag gebaut, Fabrik-Nr. 7612. Später erhielt die Lok die Bezeichnung 1212 Halle und kam als 17 271 zur DRG. Am 20. 9. 1948 wurde sie von der DB ausgemustert.

**Bild 6:** BR 17 202 (preußische S 10<sup>2</sup>), Vulcan, 1914, Fabrik-Nr. 2901



kamen über das Versuchsstadium nicht hinaus.

Najork, Chefkonstrukteur der Stettiner Vulcan-Werke, stellte umfangreiche Berechnungen über das Drillingstriebwerk und seinen Massenausgleich an, deren Richtigkeit die Praxis bei der S 10<sup>2</sup> bestätigte. Nach seinen Berechnungen mußte der ausgleichende Anteil hin- und hergehender Massen beim Innentriebwerk vergrößert werden, wenn die Gegengewichte und damit die Anteile der freien Fliehkräfte (die 15% des ruhenden Raddruckes nicht überschreiten durften) verringert werden sollten. Die praktische Verwirklichung dieses Gedankens führte zu einem besonders schwe-

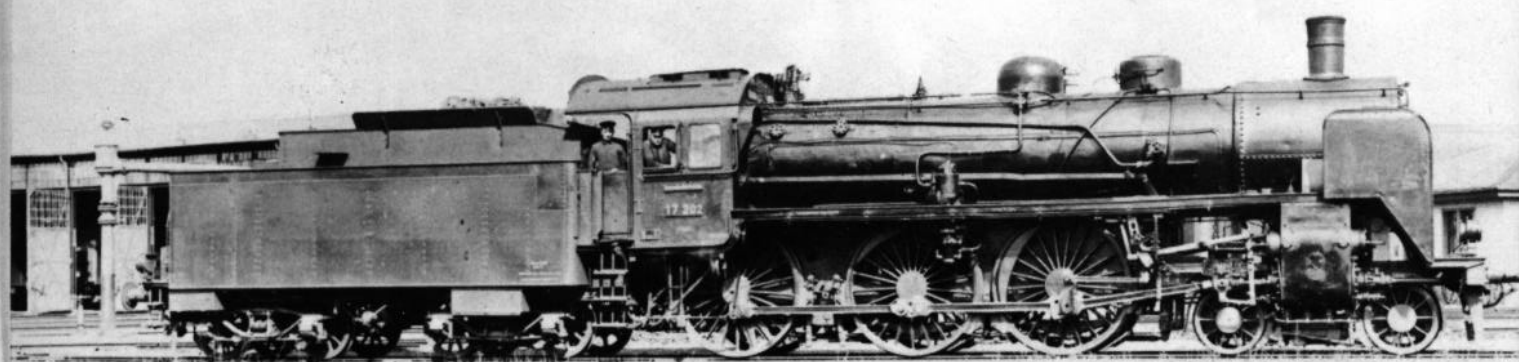
ren Kreuzkopf des Innentriebwerkes. Das Najorksche Gedankengut ist späterhin auch bei den Drillingsmaschinen der DRG (01<sup>10</sup>, 03<sup>10</sup>, 06, 45 etc.) berücksichtigt worden. Mit der konstruktiven Durcharbeitung der S 10<sup>2</sup> war also die „Stettiner Vulcan“ beauftragt worden. Es wurden zunächst 6 Maschinen gebaut; eine siebente für die Baltische Ausstellung in Malmö folgte. Von diesen 7 Lokomotiven erhielten 3 Gleichstromzylinder Bauart Stumpf. Weil die Gleichstromzylinder länger als die normalen Wechselstromzylinder waren, konnten die äußeren Treibstangen nicht mehr auf die 1. Kuppelachse arbeiten. Die ohnehin schon kurzen S 10<sup>2</sup>-Treibstangen wären zu

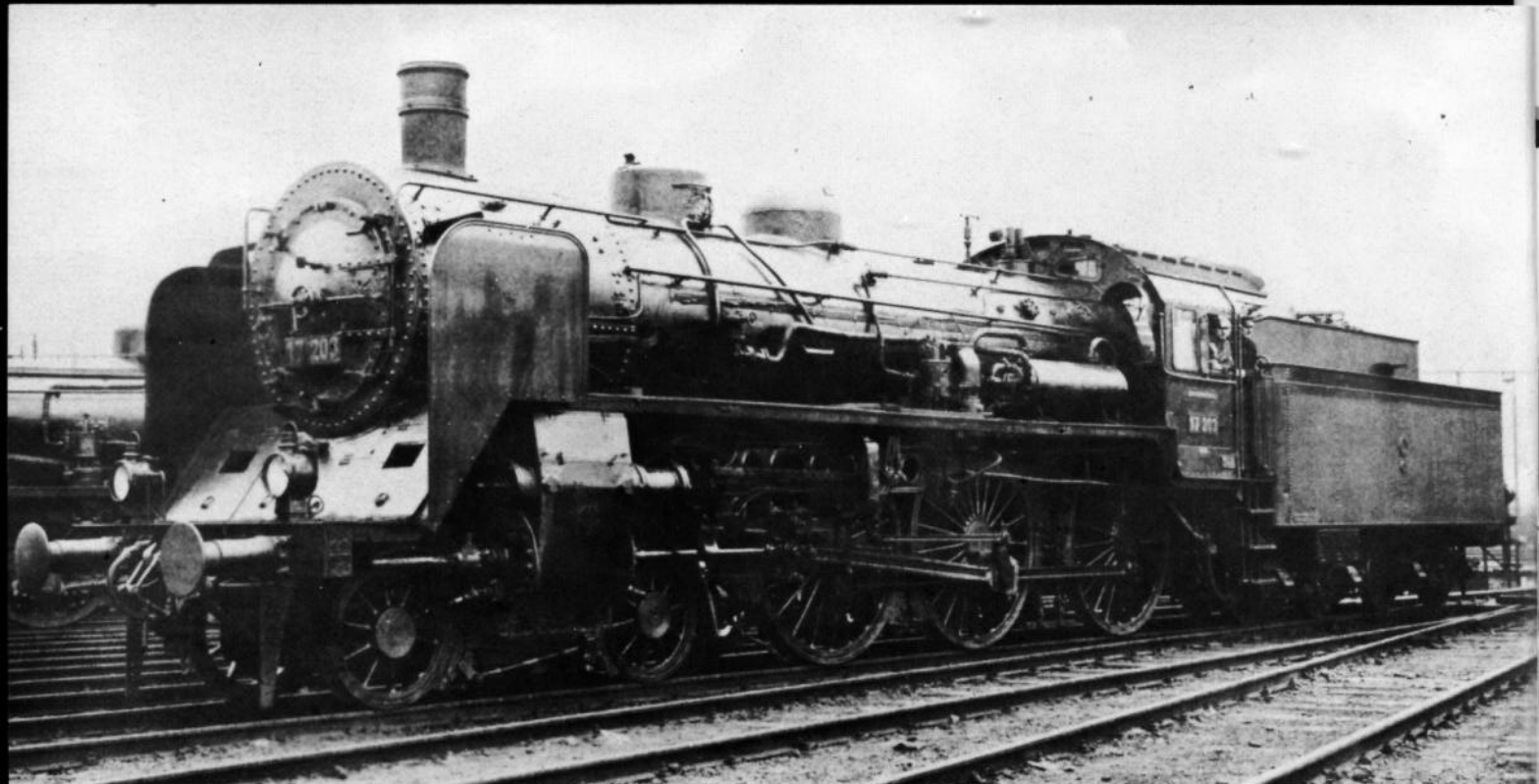
kurz geworden. Die Gleichstrommaschinen hatten deshalb Zweiachsantrieb. Als man später die Gleichstromzylinder, weil sie keine wirtschaftlichen Vorteile erbrachten, gegen Wechselstromzylinder üblicher Bauart austauschte, wurde der Zweiachsantrieb beibehalten. Zwei dieser ehemaligen Gleichstromloks kamen noch zur DRG und erhielten die Betriebsnummern 17 203 und 17 204. Die dritte ehemalige Gleichstromlok Hannover 1202 (Vulcan-Fabr.-Nr. 2903) kam 1918 zur PKP.

Baulich stimmten S 10 und S 10<sup>2</sup>, vom Triebwerk natürlich abgesehen, nahezu völlig überein. Kessel und Rahmen waren fast gleich. Wie bei der S 10, so war auch bei

**Bild 7:** Die 17 202 von Bild 6, jedoch Lokführerseite

Bilder 6 und 7: Bellingrodt





**Bild 8** zeigt zum Vergleich zu Bild 6 eine Schwesterlokomotive, die BR 17 203, ebenfalls 1914 von Vulcan gebaut, Fabrik-Nr. 2902. Bis zur Übernahme durch die DRG fuhr sie unter der Nr. 1202 Halle. Als ehemalige Gleichstrom-Lok ist bei dieser die 2. Kuppelachse angetrieben. Obwohl es sich bei den auf Bild 6 und 7 gezeigten Lokomotiven um Schwesterlokomotiven handelt, sind deutliche Unterschiede sichtbar: Anordnung der Speisepumpe, Oberflächenvorwärmer, Dach usw.

der S 10<sup>2</sup> der Rahmen im vorderen Teil als Barrenrahmen, im hinteren Teil als 25 mm starker Blechrahmen ausgebildet. Die Zugänglichkeit des Innentriebwerkes war damit gesichert; der Einstieg ins Innentriebwerk erfolgte vom rechten Umlauf aus. Problematisch war bei allen preußischen Mehrzylinderlokomotiven (ausgenommen P 10) die Steuerung der inneren Zylinder. Nicht nur die Preußen, auch die Sachsen hatten mit ihrer XVIII H (h 3) nicht den „Stein der Weisen“ bei der Durchbildung der Innensteuerung gefunden. Die Fa. Vulcan hatte ein Ableitungsgetriebe erfunden, wodurch die Bewegung des inneren Schiebers von den äußeren Schiebekreuzköpfen abgeleitet wurde. Die äußere Steuerung war übrigens eine normale Heusinger-Steuerung. So präzise auch dieses Ableitungsgetriebe bei einer neuen Lokomotive funktionieren mochte, im Betrieb erwiesen sich die vielen Gelenke und Drehpunkte als verschleißanfällig. Sie bedurften gründlicher Wartungsarbeiten und führten schließlich doch, wenn die Drehpunkte zu

viel Spiel bekamen, zu ungenauer Dampfverteilung.

Henschel hatte zwar später für die Drillings-Güterzuglokomotiven G 12<sup>1</sup>, G 12 und G 8<sup>3</sup> ein anderes System ersonnen, jedoch war auch dieses ein Ableitungsgetriebe, das auf Grund seiner Buchsen und Lagerstellen dem Grundmangel dieser Konstruktion, der Verschleißanfälligkeit, nicht abhalf.

Bei der später von Borsig gebauten P 10 erhielt der Mittelzylinder eine unabhängige Steuerung, die mit einer Schwingenstange vom 3. Kuppelradsatz angetrieben wurde. Auch die Drillings-Einheitslokomotiven hatten eine unabhängige Steuerung für den Innenzylinder, die hier allerdings in noch eleganterer Weise von einer Halbkröpfung der Kuppelachse abgenommen wurde.

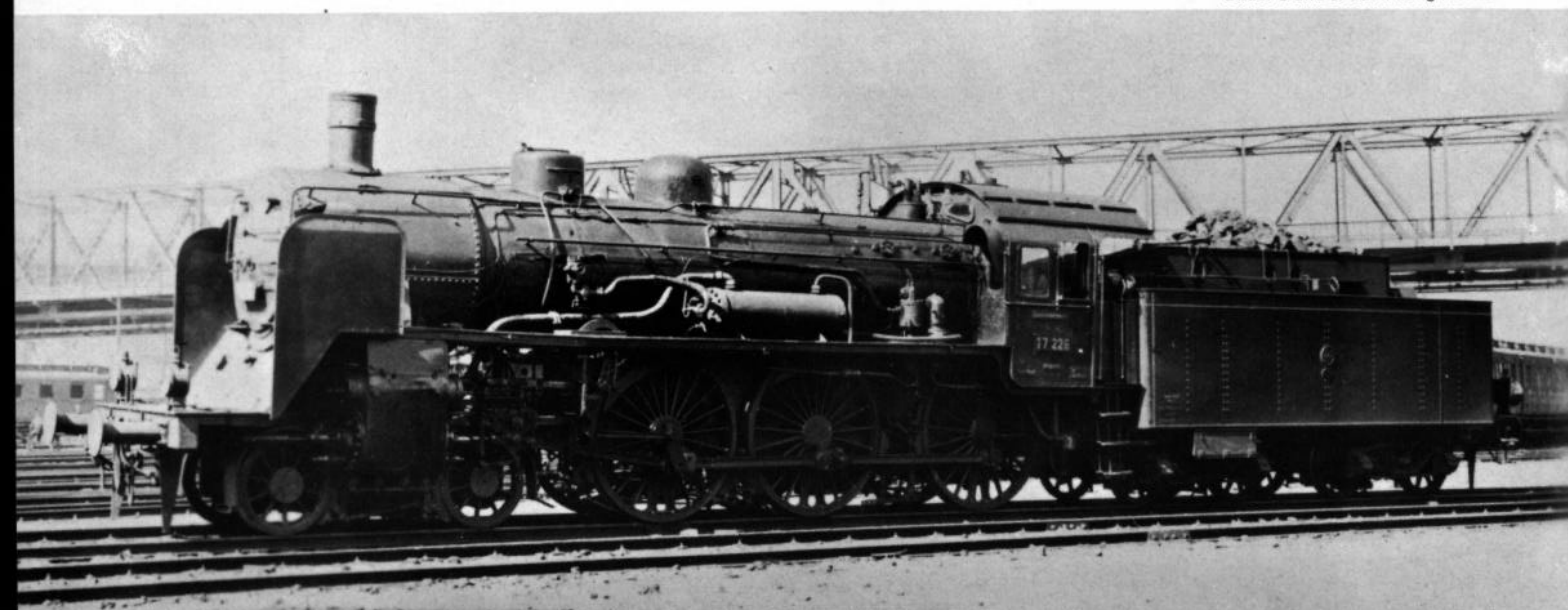
Der von Vulcan entwickelten Innensteuerung für die S 10<sup>2</sup> liegt ein Konstruktionsvorschlag von Prof. Obergethmann (bekannt durch die von ihm entwickelten Obergethmann-Lager) aus dem Jahre 1908 zugrunde.

Etwas überflüssig war wohl das druckluft-

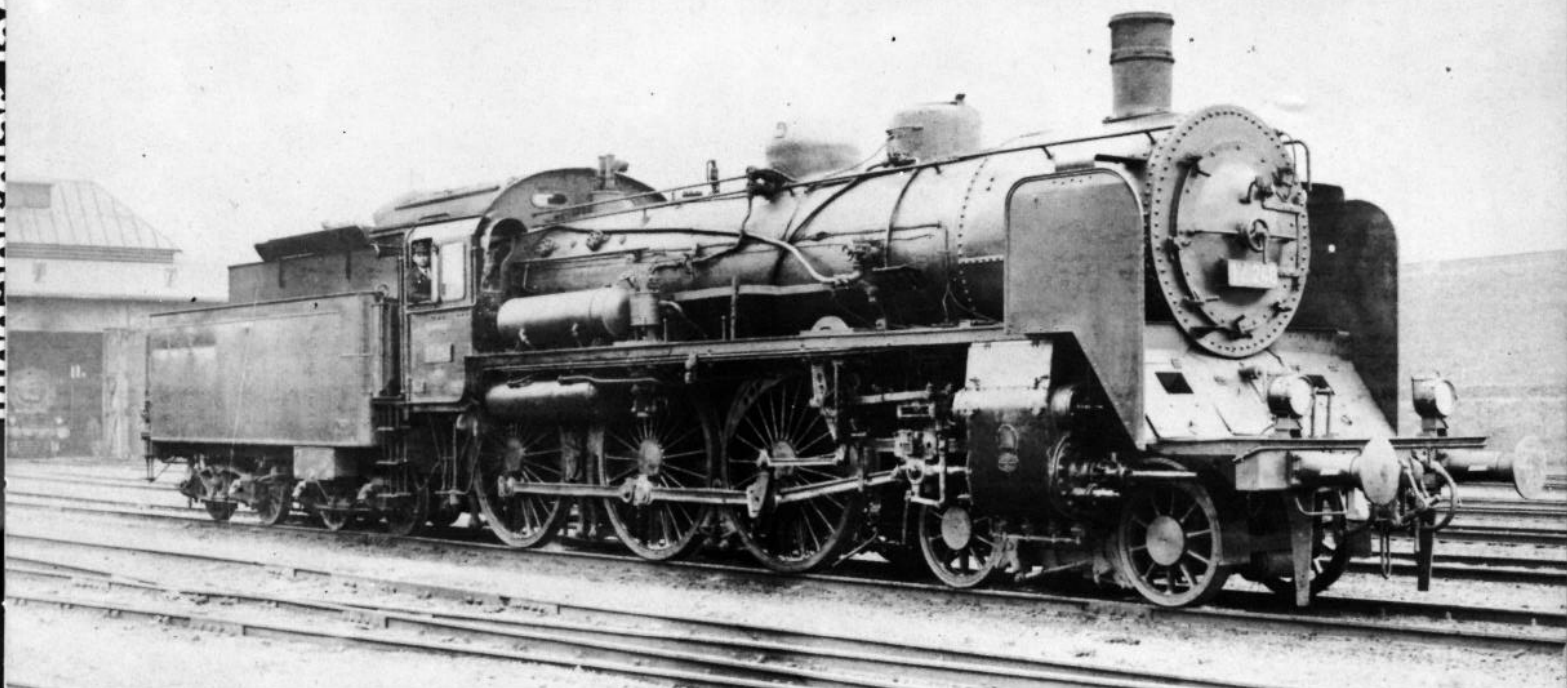
gesteuerte Anfahrventil, mit dem eine Verstärkung der Anfahrzugkraft erreicht werden sollte. Anfahrventile sind bei Verbundmaschinen notwendig, weil die Zugkraft der Hochdruckzylinder, die zuerst Dampf bekommen, bei ungünstiger Kurbelstellung nicht ausreicht, um den Zug in Bewegung zu setzen. Hier hat das Anfahrventil die Aufgabe, gleichzeitig auch die Niederdruckzylinder mit Dampf zu versorgen, damit die Maschine als Vierling mit allen vier Zylindern zugleich anfahren kann. Beim Zurücknehmen der Steuerung unter 70% Füllung wird dann gewöhnlich automatisch auf Verbundbetrieb geschaltet.

Bei einem Drillingstriebwerk mit einstufiger Dehnung kann es keine ungünstige Kurbelstellung geben, die das Anfahren verhindert; außerdem bekommen bei einstufiger Dehnung alle 3 Zylinder gleichzeitig Dampf. Die S 10<sup>2</sup> war ursprünglich mit Kammerchiebern Bauart Hochwald ausgerüstet. Weil diese Schieberart sich nicht bewährte, wurde sie ausgebaut und mit ihr das An-

**Bild 9** zeigt nochmals eine Vulcan 17<sup>2</sup>, DRG Nr. 17 226. Diese Lok hatte vorher die Nr. 1210 Erfurt, Baujahr 1915, Fabrik-Nr. 2920, von der DB am 20. 9. 48 ausgemustert. Bilder 8 und 9: Sammlung Merker







**Bild 10:** BR 17 248, preußische S 10², 1916 unter der Fabrik-Nr. 7691 von Hanomag gebaut. Hier sind zu Bild 7 wiederum deutliche Unterschiede sichtbar: 2 Druckluftkessel zwischen Führerhaus und Luftpumpe! Bild 10: Bellingrodt

fahrventil. Es wurden Kolbenschieber preußischer Regelbauart mit Druckausgleichern verwendet.

Die 72. Tagung des preußischen Lokauschusses vom 13.-15. Mai 1914 in Köln wurde zum Anlaß genommen, Versuchsfahrten mit der S 10² (Halle 1201) zu unternehmen. Versuchsstrecke war die 94,6 km lange „Eifelbahn“ von Köln nach Jünkerath. Das Zuggewicht betrug einschließlich Meßwagen 401 t; die Zug-Garnitur bestand aus vierachsigen Personenwagen. Der Versuchszug lief 10 min hinter dem planmäßigen Schnellzug D 156, der für diese Strecke 110 min Planzeit hatte. Die S 10² schaffte die Strecke trotz vierer zusätzlicher Halte (insgesamt 6) in 109 min.

Im folgenden einige Angaben aus den Aufzeichnungen des Meßwagens bei der Versuchsfahrt am 15. 5. 1914. Die Strecke Köln-Jünkerath erreicht ihren höchsten Punkt beim km 75 in Schmidtheim und weist als maximale Steigungen 1 : 50 und 1 : 60 auf. Ab Schmidtheim fällt die Strecke bis Jünkerath wieder ab.

Die höchste indizierte Leistung lag bei fast 1900 PSI, die effektive Leistung betrug im Durchschnitt 1200 ... 1300 PSI (rechnerisch ermittelt). Die Tenderzughaakenleistung lag in den Spitzenwerten zwischen 900 ... 1100 kg, blieb im Durchschnitt aber bei 700 ... 800 kg. Als maximale Geschwindigkeit wurden 80 km/h erreicht.

Das Protokoll der Versuchsfahrt sagt ferner: „Während der Fahrt wurden 2300 kg gute westfälische Förderkohle aus der Zeche Neumühl, vermischt mit Briketts, verfeuert und 16.000 l gutes Speisewasser verdampft, was einer mittleren Verdampfungs-ziffer von 6,96 entspricht. Nach der Fahrt fanden sich 480 kg mittel- bis grobkörnige Lössche in der Rauchkammer vor. Die Lokomotive lief ruhig und gut. Die Dampf-bildung war gut.“

Nach dem Merkbuch (Ausgabe 1924) war die S 10² in der Lage, 400 t in der Ebene mit 100 km/h zu befördern. Auf 5‰ Steigung konnte man ihr bei 70 km/h 350 t, auf 10‰

bei 50 km/h noch 300 t zumuten.

Mit diesen Leistungen war die S 10² ihrer Vierlingsschwester zweifellos recht bedeutend überlegen. Die Leistungen der Verbundmaschine S 10¹ vermochte sie jedoch nicht zu erreichen. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht war sie ihr, wenn man den Unterhaltungsaufwand nicht in Rechnung stellt, eindeutig überlegen. Es bleibt immer kostspieliger, vier, anstelle von nur drei Zylindern zu unterhalten.

Nach dem Musterblatt XIV 2d beschaffte die KPEV insgesamt 124 Lokomotiven der Gattung S 10², die von den Firmen Vulcan, Hanomag und Schwartzkopff gebaut wurden. Als Reparationsleistung mußten nach dem Versailler Vertrag abgegeben werden: 15 Maschinen an Belgien, 10 Maschinen an Frankreich (Nord), 2 Maschinen an Polen und eine an Italien. Die verbliebenen 96 Loks übernahm die DRG 1925 in ihren Bestand und gab ihnen die Betriebsnummern 17 201-296.

Drei Maschinen dieser Baureihe dienten der Reichsbahn noch als Versuchsobjekte für höheren Kesseldruck. Aus der 17 206 wurde 1925 die Hochdrucklok (60 kp/cm² Kesseldruck) H 17 206; die 17 236 und 239 wurden in das Mitteldruck-Versuchsprogramm (25 kp/cm² Kesseldruck) einbezogen. Über diese Maschinen wird später noch zu berichten sein.

Die LVA Grunewald untersuchte die S 10¹ und die S 10² vor dem Meßwagen und stellte fest, was die Praxis schon lange erwiesen hatte – die wirtschaftliche Überlegenheit der Verbundmaschine. Es handelt sich bei den in Grunewald untersuchten Lokomotiven um die 17 228 und 265 und um die 17 1205 und 1206.

Nach dem II. Weltkrieg existierten noch 88 Lokomotiven der Gattung S 10², die alle zum Bestand der Deutschen Bundesbahn gehörten. Auch die Lok Halle 1201 (Vulcan 1914, Fabrik-Nr. 2899), die zur PKP als Pk 3 gekommen war und die sich die DRG 1941 als 17 297 wieder einverleibt hatte, verblieb

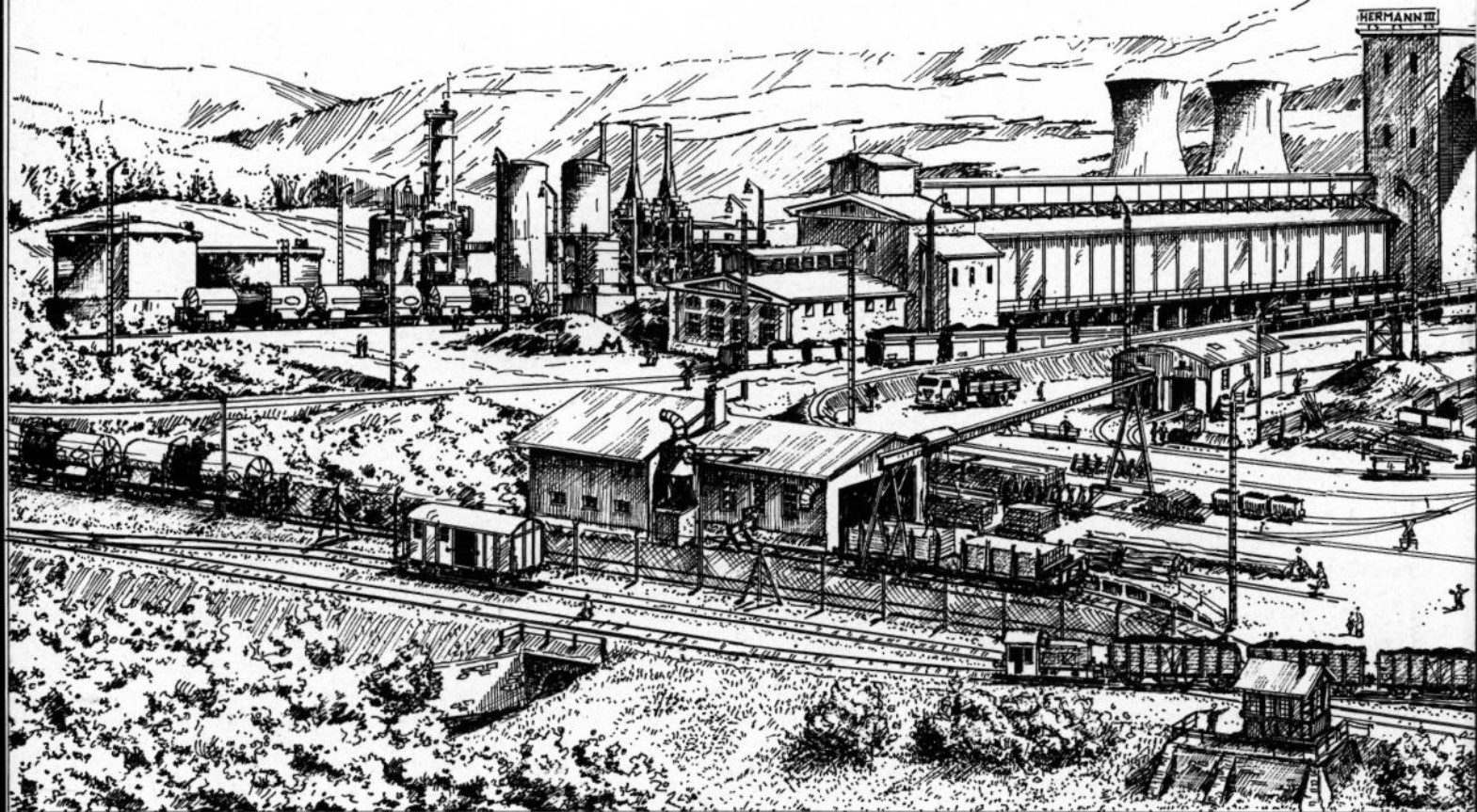
nach Kriegsende im Westen Deutschlands. Die DB hatte an den weitgehend abgewirtschafteten Maschinen kein Interesse, weil eine Generalreparatur mit Neubekesselung und neuen Zylindern erforderlich gewesen wäre. Am 20. 9. 1948 kam für die S 10² das Todesurteil. Bis auf wenige Maschinen, die wegen Betriebsuntauglichkeit bereits vorher den Weg alten Eisens gegangen waren, wurden mit diesem Tag alle S 10² ausgemustert. Auch die 17 248, die nach dem Krieg bei den Niederländischen Staatsbahnen verblieben war, dort die Betriebsnummer 4101 erhalten hatte, im Oktober 1945 in 4501 umgezeichnet wurde und später wieder zur DB kam, fiel unter die Ausmusterungsverfügung vom 20. 9. 1948.

Die 17 218 stand nach der Ausmusterung als Lehrmodell (teilweise aufgeschnitten) in der Lokführerschule in Troisdorf. 1957 wurde sie nach Gremberg abgefahren und dort Jahre später verschrottet. Damit endet die Geschichte der preußischen Drillingslok S 10². Eine Maschine dieser Baureihe ist uns leider nicht erhalten geblieben.

#### S 10² 2'C h3) – Hauptabmessungen

Zylinderdurchmesser	3 x 500 mm
Kolbenhub	630 mm
Dampfdruck	14 kp/cm²
Rostfläche	2,86 m²
Länge zwischen den Rohrwänden	4900 mm
Gesamtheizfläche ohne Überhitzer	153,09 m²
Überhitzerheizfläche	61,5 m²
Laufkreisdurchmesser	
Treib- und Kuppelräder	1980 mm
Laufräder	1000 mm
Mittlere Kuppelachslast	17,8 Mp
Gesamtgewicht	80,9 Mp
Reibungsgewicht	53,4 Mp
Bremsbauart	Kszbr/Wszbr
Tender	pr.2'2' T 31,5 (7t Kohle)

O. Weiß



## Das Zechengelände und seine Bahnanlage

Als letzten gezeichneten Beitrag möchte ich Ihnen heute nochmals eine größere Zeche vorstellen und wie sich diese im Modell verwirklichen läßt.

Das Hauptaugenmerk wurde in erster Linie auf die zecheneigene Schmalspurbahn gelegt. Auch diese Zechenanlage hat wieder einen werkseigenen Hauptbahnanschluß. Interessant an der heutigen Darstellung dürfte auch für viele Modellbahner sein, daß hier mit der Zeche auch gleich eine kleine Raffinerie zur Teergewinnung (in Verbindung mit der Kokerei) mit aufgebaut werden kann. Gerade bei geringem Anlagenplatz empfiehlt es sich, anstatt mordsmäßiger Landschafts- und Gebirgsbauanstrengungen und Einbau von Fernstrecken, die im Endeffekt dann doch keine sind, sich evtl. ein Industriethema auszusuchen. Von der Seilbahn über Feld- und Werksbahn sowie auch ein bißchen DB läßt sich viel Bewegung und Aktion erzielen. Der gezeichnete Hauptbahnanschluß ist hier nur als Industriebahn mit Neben- und Ausziehgleisen ohne eigentlichen Durchgangsverkehr geplant. Ein Durchgangsverkehr kann jedoch ohne weiteres erzielt werden, wenn hierbei derselbe Trick wie auf der M+F-Messeanlage ange-

wandt wird. (Siehe nächstes Journal 3/76)

Es könnte z.B. jederzeit das mit Pfeilen versehene Hauptbahn-Anschlußgleis an der Anlagenvorderkante weitergeführt werden und dann unterirdisch bzw. durch Hügel verdeckt, um das Bergwerk herumgeführt werden, um dann wieder in das Stumpfgleis zu münden. Auf der M+F-Messeanlage verkehrten z.B. – außer Güterzügen – auch Personenkurzzüge (als Arbeiterzubringer), die von Köf III, T 3 oder Donauauf geführt wurden. Als zwischenzeitlicher Arbeiterzubringer fungierte auch der Wismar-Schienenbus, der zu diesem Zwecke extra ganz in Schwarz gehalten war und zusätzlich die Aufschrift »Zeche Hermann« trug.

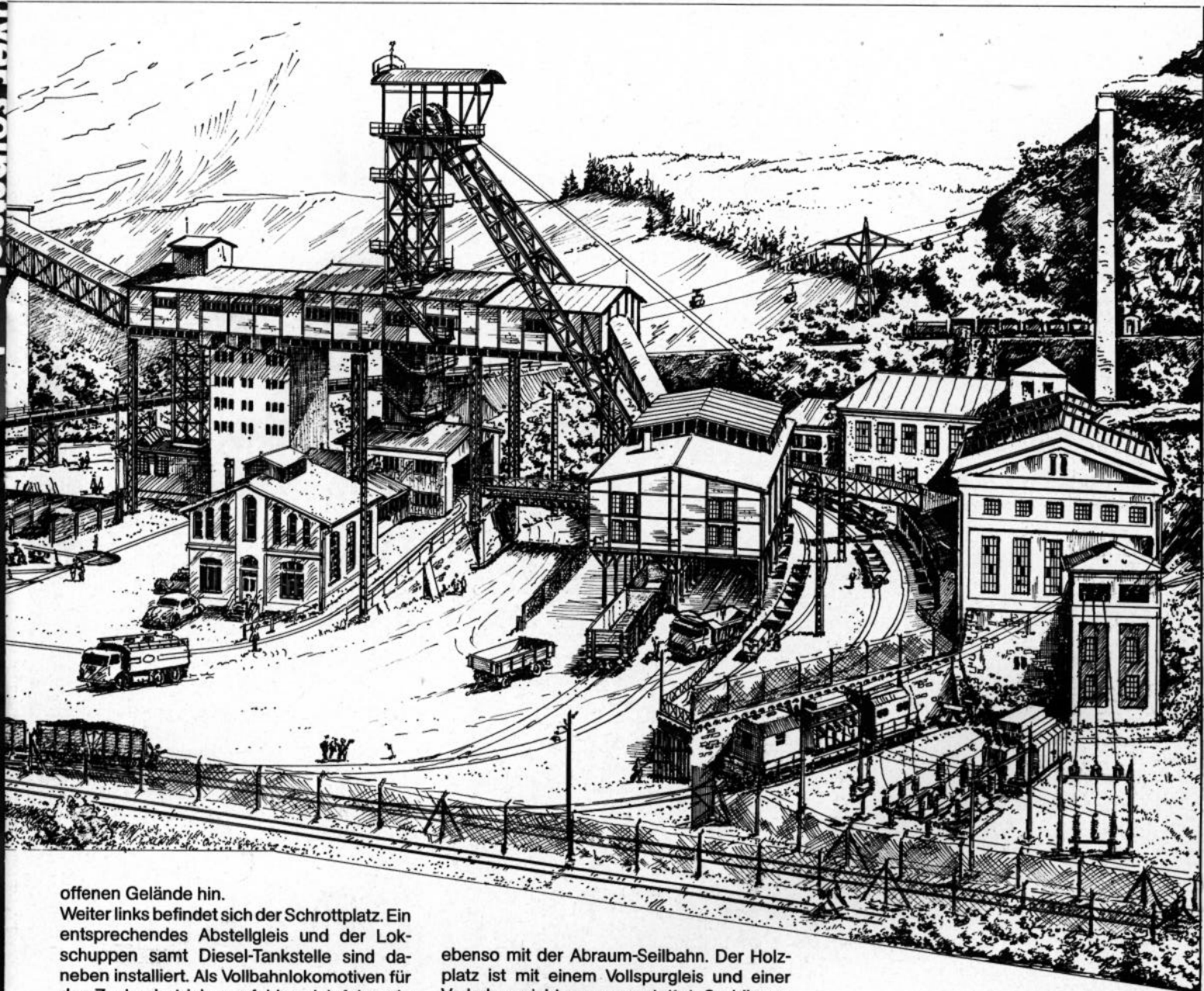
Die ganze Anlage, wie hier vorgeschlagen, beansprucht in etwa einen Platz von 1 m – 1,20 m Tiefe und 2 m – 2,30 m Länge. Der Betrieb ist so vielseitig gestaltbar, daß er trotz der kleinen Fläche zumindest ohne Einbau einer Automatik keinesfalls nur von einer Person alleine bedient werden kann. Die Anlage verbindet den zum Bau sehr gut geeigneten HO-Maßstab mit den Platzvorteilen der **Märklin-Mini-Club-Bahn** (Z-Spur).

### Nun zur Beschreibung meines gezeichneten Vorschlages:

Auf dem Gelände des Kraftwerkes (rechts im Bild) kann ein Trafo-Waggon abgestellt werden. Links daneben befindet sich die Verladeeinrichtung für Normalspurfahrzeuge. Die Schwellen der Vollspurgeleise sind belegt (evtl. neues **BRAWA**-Straßenpflaster), so daß durch die Ladekammern auch Lkws bedient werden können. Beide Stationen werden über die Grubenbahn versorgt bzw. die Grubenbahn kann auch von dort Abraum aufnehmen. Darüber hinaus kann man auch je nach Wunsch Förderbänder installieren. Es schließen sich nun Hängebank (Förderturmunterteil), Kaue, Wasch- und Sortieranlage an. Die Gleisschleife innerhalb der Verladevorrichtung führt auf der Brücke über die Straße und täuscht regen Betrieb vor.

Die Verladeeinrichtung (Füllhausgebäude) muß deshalb breiter gestaltet werden, daß darin ein im Radius evtl. stärker gebogener Z-Kreis untergebracht werden kann. Über die zweigleisige Brücke können dann von der Hängebank kommende Züge wieder zurückkehren. Diese verlassen anschließend den Baukomplex der Hängebank an dem dahinter befindlichen turmähnlichen Gebäude zum





offenen Gelände hin.

Weiter links befindet sich der Schrottplatz. Ein entsprechendes Abstellgleis und der Lokschuppen samt Diesel-Tankstelle sind daneben installiert. Als Vollbahnlokomotiven für den Zechenbetrieb empfehlen sich folgende Diesellokomotiven: Köf II, Köf III, V 20, V 36, V 60 oder irgendeine sonstige Industrie-Diesellokomotive. Für die Personenbeförderung kann ein normalspuriger Wismar-Schienenbus oder sonstiger Schienenbus und Triebwagen verwendet werden. Auch eine V 20 oder V 36 mit 2-4 Donnerbüchsen erfüllen denselben Zweck.

Der beim Kohleabbau anfallende Abraum wird über die Hochbahn zur Halde transportiert (rechts im Hintergrund), dies geschieht

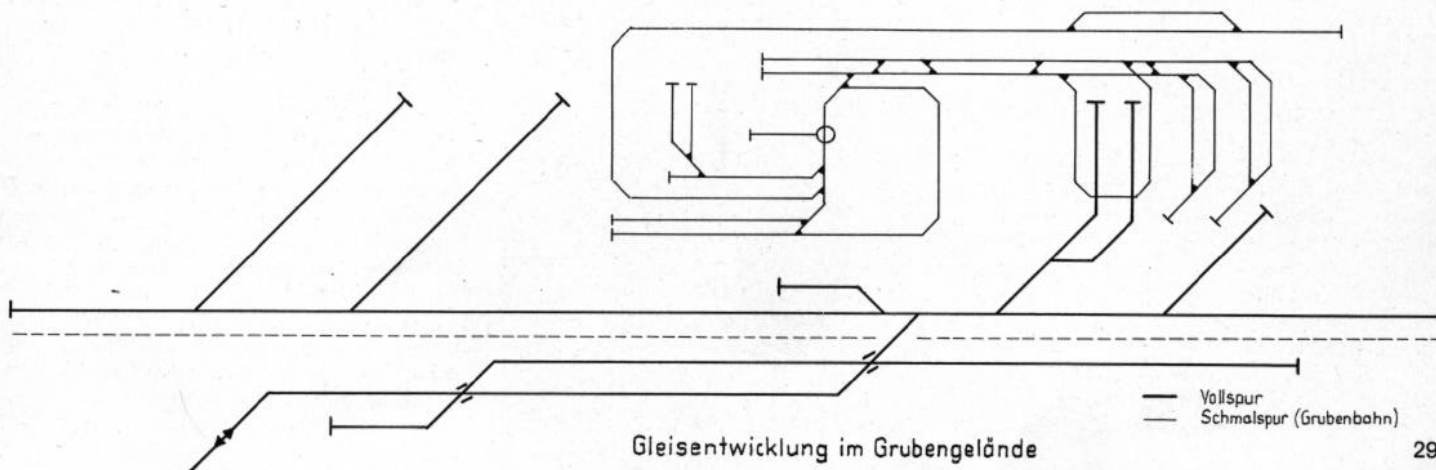
ebenso mit der Abraum-Seilbahn. Der Holzplatz ist mit einem Vollspurgeis und einer Verladevorrichtung ausgestattet. So können Holz und auch Schrott von vollspurigen Schienenfahrzeugen übernommen bzw. verladen werden. Ganz links steht die Kokerei mit den Raffinerieanlagen. Hier fallen die Nebenprodukte, wie z.B. Teer, an. Der Teertransport erfolgt mittels entsprechender Kesselwagen. Auch hierfür ist ein eigener Vollbahnanschluß vorgesehen. Im Vordergrund ist ein kleiner Übergabebahnhof (DB-Industriebahn) vorgesehen.

Ich glaube, daß Sie aufgrund meiner Darstel-

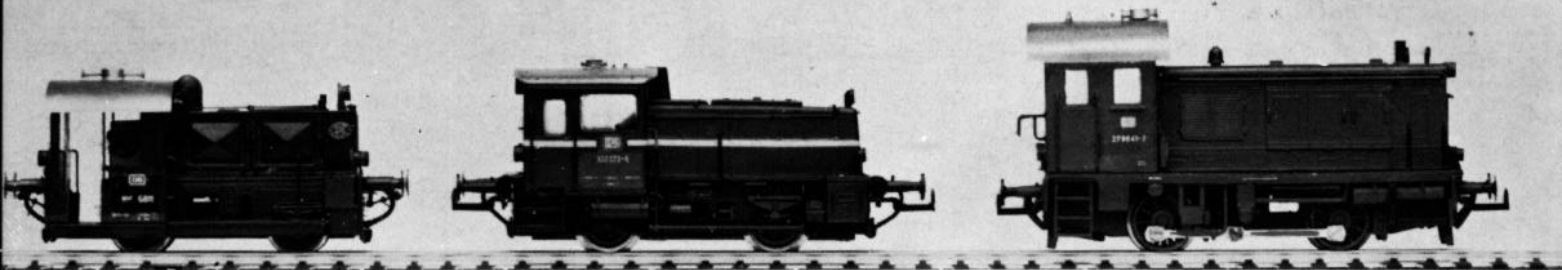
lung bereits jetzt erkennen, wieviel Möglichkeiten diese kleine Anlage bietet. Es müssen ja nicht immer überlange Fern-D-Züge sein, deren ebenfalls überlange D-Zug-Wagen sowieso keinen vernünftigen Radius befahren können.

R. Barkhoff

Eine Abbildung von drei verschiedenen, im Text beschriebenen Kleindiesellokomotivmodellen, finden Sie auf der nächsten Seite.



Gleisentwicklung im Grubengelände



Die Köf II (Günther-Modell) eignet sich ebenso gut für ein Zechengelände, wie die M+F-Köf III und V 20. Gerade diese Kleindiesel-Lokomotiven verleihen dem Zechenbetrieb das richtige Flair. Bild: Foto Paur, FFB.



## Dampfbaahn-Club Deutschland Gartenbahn - und Dampfmodellbahn

### Die preußische T3 und ihre Steuerung

Wer hat nicht schon auf zugigen Bahnsteigen gestanden und voller Ungeduld auf den Anschlußzug gewartet, selbst wenn er nur 20 Minuten vergeudet. Was muß schon geschehen, wenn man mehr als eine Stunde warten muß, hingerissen von einem Schauspiel und bedauert, daß der Anschlußzug leider schon angekündigt wurde: Eine Freundin – oder unsere Rosi mit der Goldmedaille? Nein, nur eine preußische T 3. So geschehen in den Jahren 1925 bis 1930, wenn ich nach den Semesterferien jeweils diese besagte langweilige, windige Stunde in Mainz verbringen mußte, um auf den Anschlußzug zu warten.

Da war aber die T 3 im unermüdlichen Verschiebedienst. Völlig planlos, wie mir schien, befuhr sie alle erreichbaren Gleise, hackte einen Zug in 3 oder mehr Teile, holte Packwagen von vorn nach hinten. War ein Zug nun endlich wieder beieinander, fing das Zerhacken wieder von neuem an. Manchmal schaute ein strenges Gesicht aus dem Stellwerk, wenn die übermütige T 3 versuchte, eine Weiche zu schlitzen. Kurz und gut, mir kam es so vor, als wenn sie nur zu ihrem eigenen Vergnügen fuhr und um ihre flinken, schmalen Glieder, vor allem aber, das Spiel ihrer Exzenter zu zeigen. Manchmal faßte sie sogar einen halben Zug an. Dann trompetete sie aus ihrem langen Schlot heraus, daß die Reisenden davonsoben. Kam sie nach wenigen Minuten leer zurück, hatte der Lokführer schon längst den Regulator geschlossen, und sie klappte derart mit ihren Flachschiebern, als wenn sie das Reisevolk auslachen wollte. Ja, lieber Leser, solche Erinnerungen kamen mir, als man im letzten M+F-Journal sofort 9 Stück von dieser lustigen Sorte sah – ich meine ernsthaft natürlich die Baureihe 89 oder T 3. Es hat mir keine Ruhe gelassen, ich habe im Archiv gewühlt, aber nur 3 Fotos

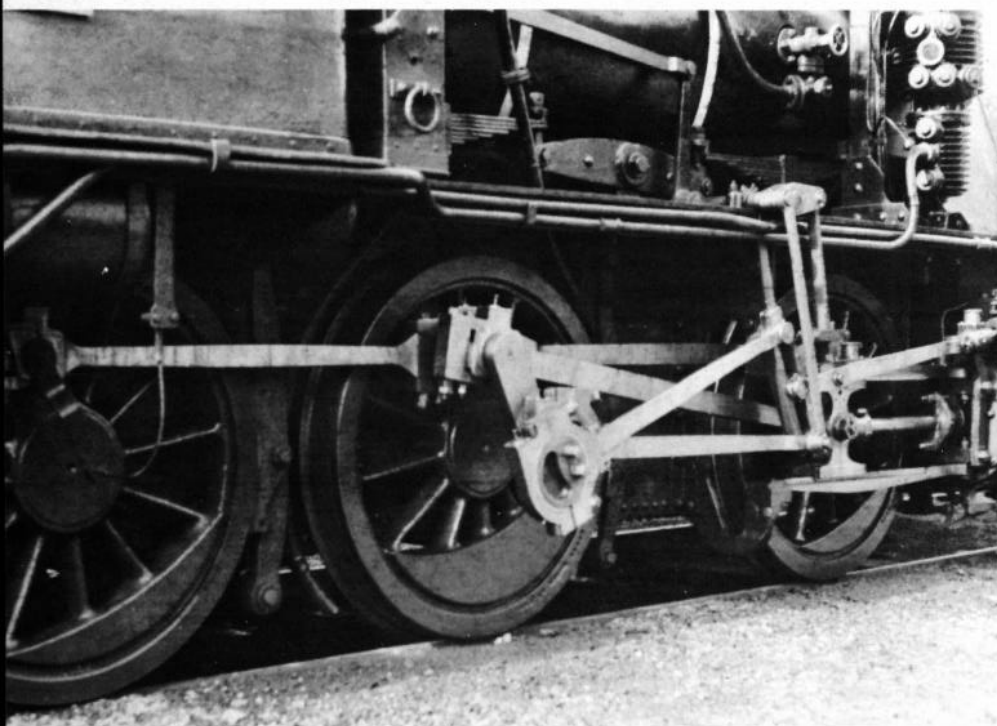
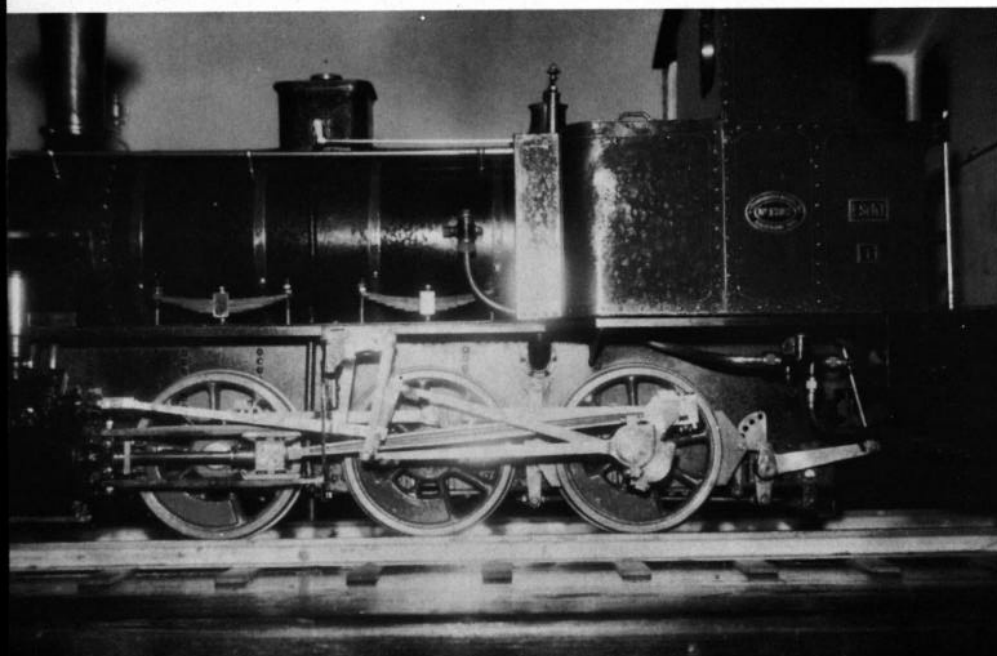


Bild 1: Lok Nr. 28 BADENIA. Die letzte betriebsfähige Dampflok der SWEG. Foto: H. Hoever

Bild 2: Modell der Schmalspur-Lok BR 99, Fabrik-Nr. 1202, gebaut von Krauss & Comp. München. Foto: F.G.H.





gefunden, dafür aber auch eine Maßzeichnung ihrer Gliedmaßen. Nur die »Badenia« (Bild 1), 1900 von Borsig gebaut, ist im Original zu sehen. Die beiden anderen (Bild 2 und 3) sind hervorragend gebaute Modelle in 2½ Zoll (64 mm) und 3½ Zoll (89 mm) Spur.

Im Modellbau sieht man diese T 3 mit der Allan-Steuerung sehr selten; die meisten weisen die Heusinger-Steuerung auf. Unsere Modellbauer erzählen mir, die Allan-Steuerung sei schwierig zu bauen, hängen doch an der Gegenkurbel noch die beiden Exzenter (offiziell heißen diese Dinger »Hubscheiben«) daran, dazu noch die beiden Hängeeisen mit gegenläufiger Bewegung. Der Durchmesser dieser Exzenter ist im Original 280 mm und schrumpft selbst bei großen Modellloks, 3½ Zoll Spur (Modellmaßstab 1:16) auf Einpfenniggröße, nämlich 17,5 mm zusammen. Bei HO-Spur hätten die Exzenter nur noch einen Durchmesser von 3,2 mm, sicher kein Herstellungsproblem für unseren Clubfreund Heinz Kaiser, trotz seiner Bremerhavener Seemannsfäuste. Bei HO und Spur 1 sollte man die Exzenter ohne Skrupel etwas größer anfertigen, als dem Modellmaßstab entspricht, wie dies offenbar sogar bei dem 2½ Zoll Modell der Fall ist. Versuchen wir doch einmal, aus Einpfennigstücken 2 Exzenter herzustellen, wobei Zweipfennigstücke sogar als Deckscheiben erhalten müssen. Sie werden sehen, wie einfach das ist, einschließlich der ungeteilten Hubscheibenringe (Bild 4). Wenn Sie sich auf Bild 1 und der Zeichnung Nr. 5 die Schwinge ansehen, werden Sie feststellen, daß diese, im Gegensatz zur gekrümmten Schwinge der Heusinger-Steuerung, einen geraden Schlitz zur Aufnahme des Gleitstücks aufweist, also einfach herzustellen ist. In der Zeichnung sind alle Originalmaße einer Allan-Steuerung eingetragen, so daß es anhand der Fotos nicht schwerfallen dürfte, sie selbst bei HO funktionsfähig und nicht als Attrappe nachzubauen.

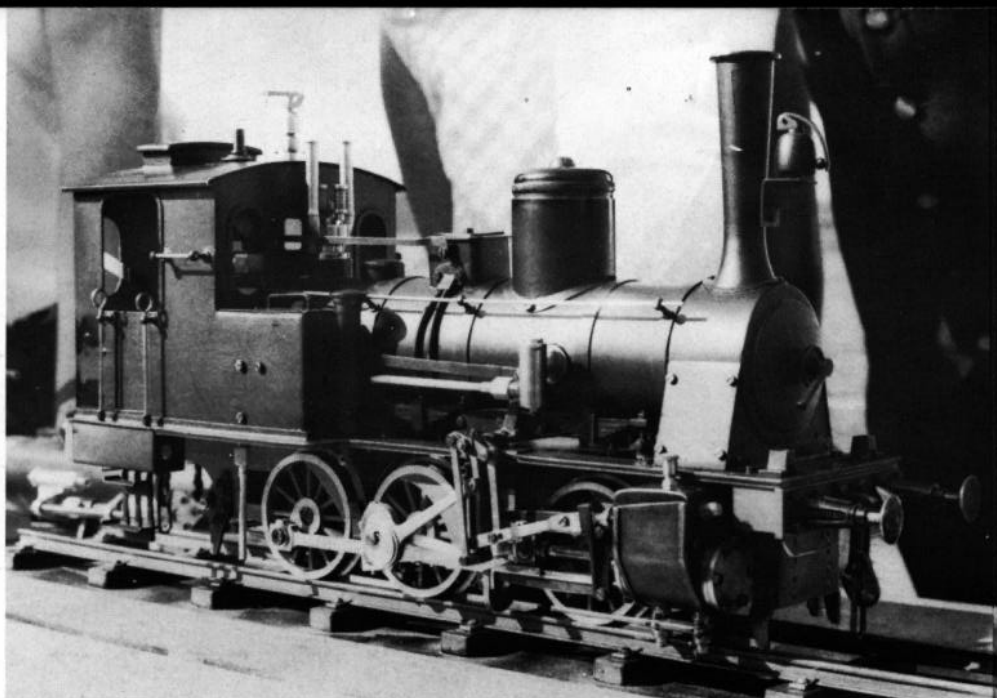
In den nächsten Heften soll die »Badenia«, eine echte preußische T 3, die heute noch als Museumslok im Achertal im Dienst der Südwestdeutschen Eisenbahn AG und der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. steht, mit genauen Maßzeichnungen und allen Details dargestellt werden.

F. Große-Holtfort

#### Nachtrag der Redaktion:

Herr Kuschy G., Gouwestraat 16, NL-7802 Enschede/Niederlande, übersandte uns ein Bild mit beiliegendem Text wie folgt: Beiliegend sende ich Ihnen ein Bild einer weiteren Version der preußischen T 3 in einer Ausführung, wie sie jetzt momentan bei unserer Museumsbahn der M.B.S. zwischen Haaksbergen und Boekelo (bei Enschede) in den Niederlanden in Betrieb ist. Es wäre doch sicher interessant, wenn der bei dieser Lok abweichende Dom von M+F zusätzlich gefertigt werden könnte. Die Lokomotive wird bei uns im Laufe der Zeit wieder ihren alten preußischen Anstrich und die entsprechende, dazu passende Beschriftung bekommen ... Soweit aus diesem Brief.

HM

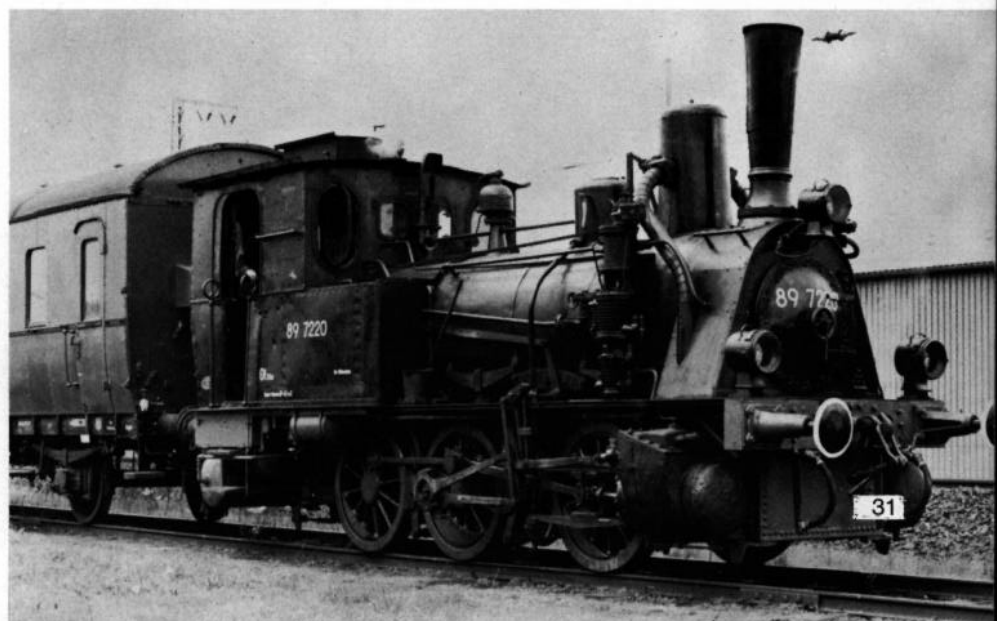
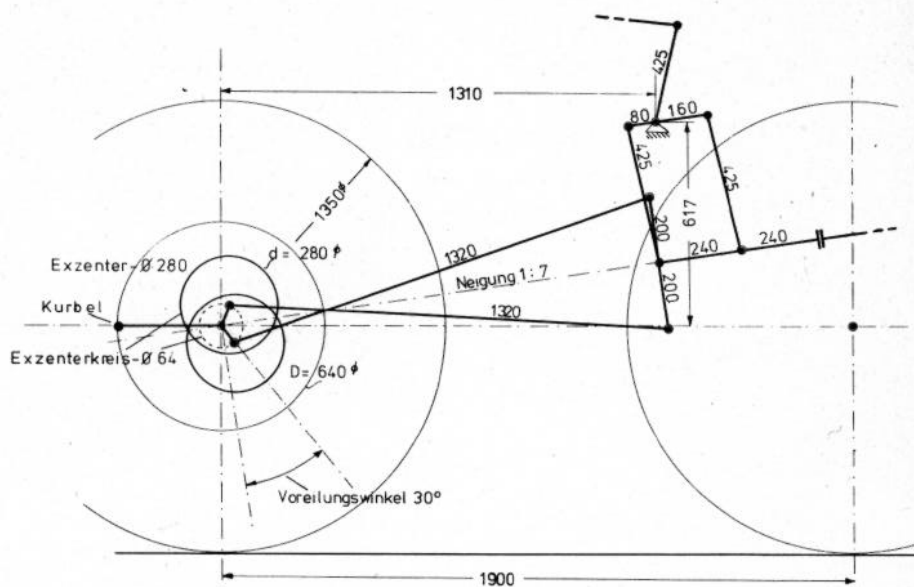
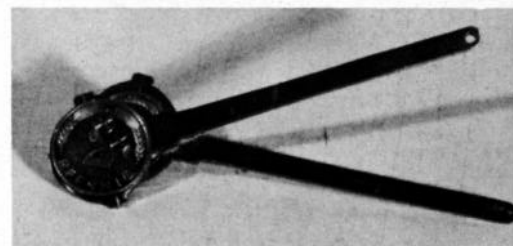


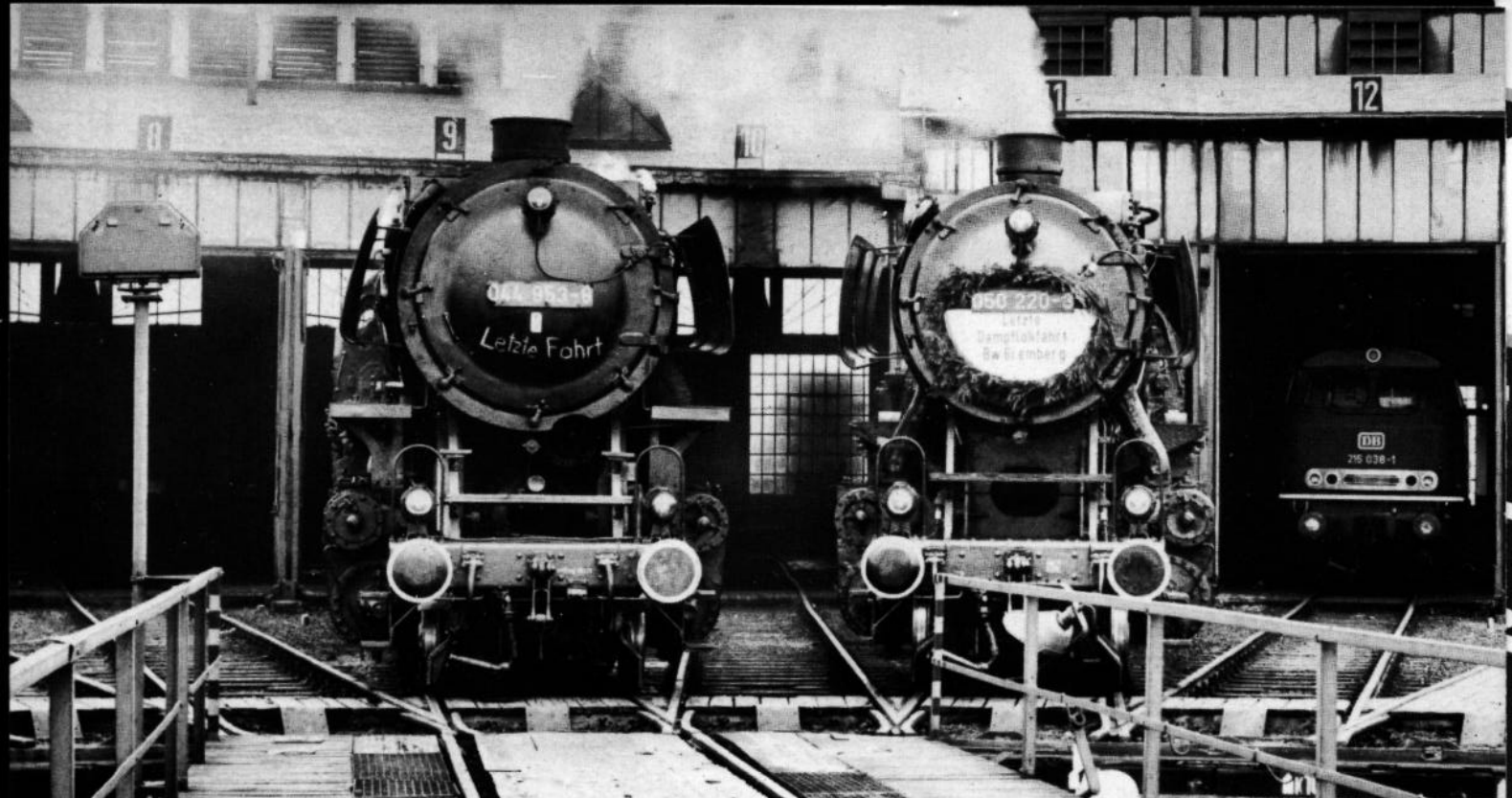
**Bild 3:** Preußische T 3, ein hervorragend detailliertes, betriebsfähiges Modell in Spur 64 mm, gebaut von E.u.O. Ludwig, Völklingen. Foto: E. Uden.

**Bild 4:** Auch Kupfermünzen haben noch ihren Wert: Hubscheiben für die Allansteuerung.

**Abbildung 5:** Maßzeichnung der Allansteuerung der BR 8976, preuß. T 7, gebaut von Hanomag.

**Bild 6:** Dieses Bild wurde uns von Herrn Kuschy zur Verfügung gestellt. Fotoarchiv: Museum-Buurt-Spoorweg, Gouwestraat 16, Enschede/Niederlande.





**Bild 1:** Bw Greinberg am 27. 9. 75. Die 044 953-8 bereit zur letzten Fahrt nach Betzdorf. Alle Fotos Clemens Rennebaum.

**Bild 2:** 044 953. 3 Tage vor Einstellung mit N 6588 in Betzdorf. Dieser Zug wurde aus Siegen eintreffend am 24. 9. auf den Film gebannt.



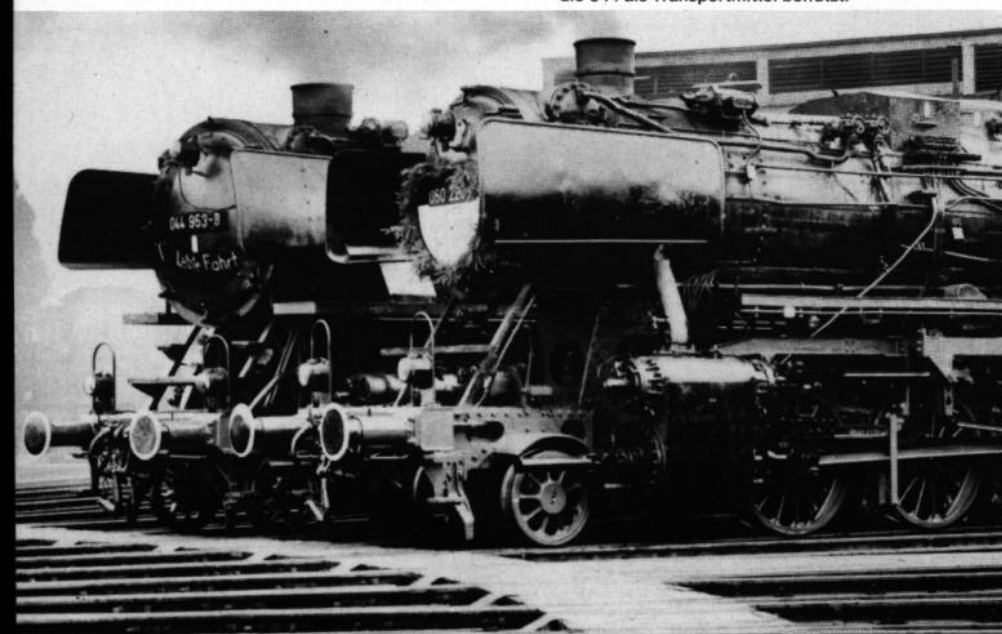
**Bild 3:** 044 953 und 050 220 im Bw Greinberg, für die Eisenbahnfreunde nebeneinander aufgestellt.

**Bild 4:** Um die für die nächste Nacht präparierten Schlußleuchten von der Lampenwerkstatt zum Südausgang des Rbf Greinberg zu bekommen, hat der Lampenwärter die 044 als Transportmittel benutzt.

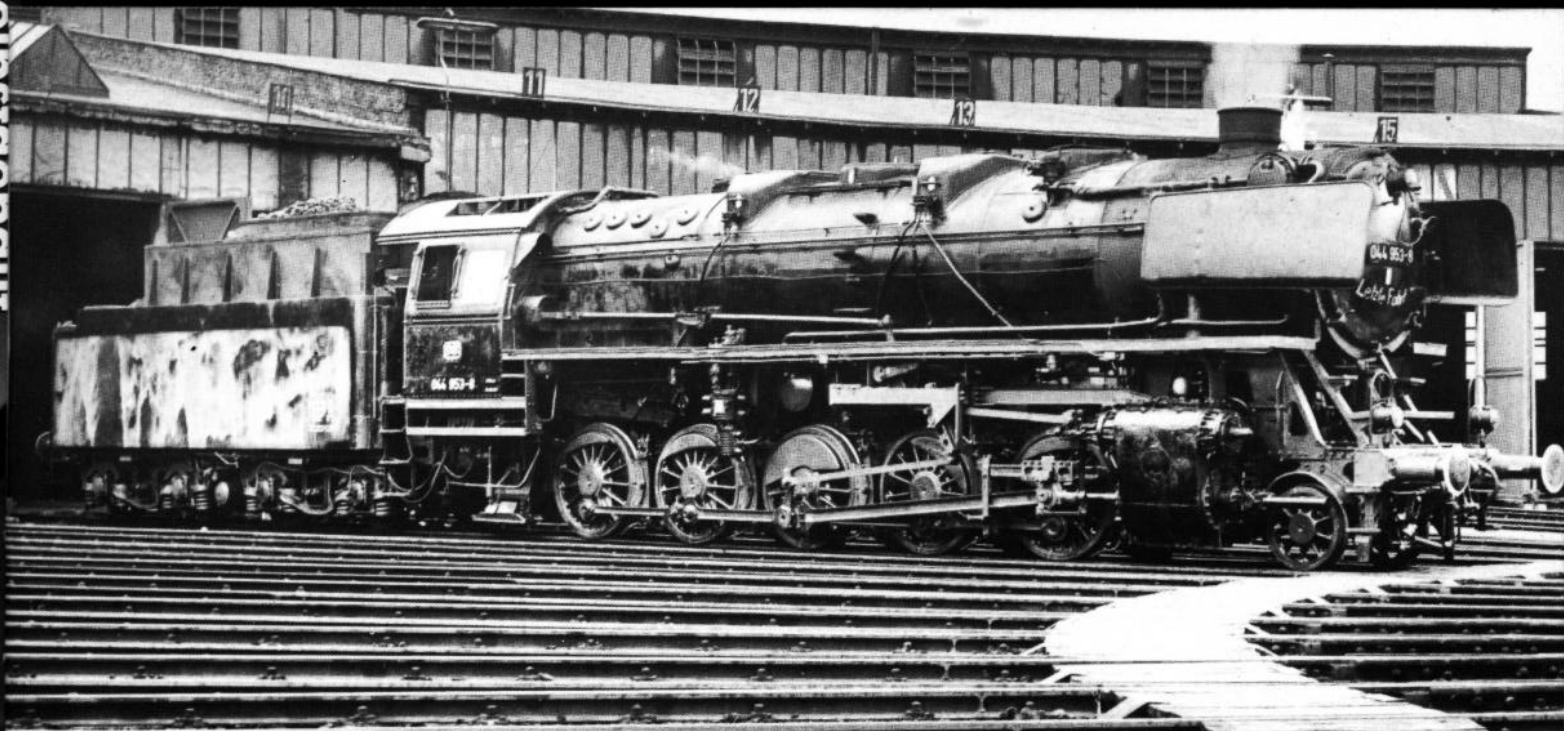
## Letzter Plandienst einer Dampflok auf der Siegtalbahn Köln-Siegen

Als letzter, planmäßig mit einer Dampflok der Baureihe 044 bespannter Güterzug fuhr am 27. 9. 1975 der 53067 über die Siegtalstrecke von Köln-Greinberg nach Betzdorf.

Mehrere Eisenbahnfreunde hatten sich schon 2-3 Stunden vor Abfahrt des Güterzuges im Bahnbetriebswerk Greinberg eingefunden, um die in einem äußerlich guten Zustand befindliche 044 953-8 des Bahnbetriebswerkes Betzdorf mit der Aufschrift »Letzte Fahrt« zu versehen. Durch das sehr verständnisvolle Lok- und Bw-Personal war







ausgiebig Gelegenheit geboten, das »Ereignis« zu fotografieren.

Da auch an diesem Tag die Dampflokk-Zugförderung des Bahnbetriebswerkes Gremberg eingestellt wurde, hatte man die unter Dampf stehende 050 220 neu lackiert und als Fotografierobjekt bereitgestellt. Leider spielte das Wetter nicht so ganz mit. Dunkle Wolken zogen auf, und bei Abfahrt des Zuges um 15<sup>00</sup> Uhr begann es zu regnen. Die 044 953-8 bekam nur 800 t, (1000 t unter Last) an den Haken. Das Lokpersonal sorgte trotzdem für eine für Aug' und Ohr interessante Bilderbuch-Ausfahrt. Das Kapitel dampfbespannter Züge auf der Siegtalbahn ging zu Ende. Seit vielen, vielen Jahren besorgten die 44er des Bw. Betzdorf den schweren Güterzugdienst auf der landschaftlich reizvollen und auch steigungsreichen Strecke. Von Gremberg bis Troisdorf elektrifiziert, war der Anfahrpunkt immer der Güterbahnhof Gremberg, Endpunkt Siegen-Kreuztal oder Würgendorf.

Der Verkehr war in letzter Zeit auf 2-3 Durchgangsgüterzüge pro Tag mit Dampflokkbespannung zusammengeschmolzen.

Die benötigten Lokomotiven kamen oft als Leerzug von Betzdorf nach Gremberg, da das Frachtaufkommen in der Hauptsache in Nord-Süd-Richtung zu befördern war. Ab 29. 9. 1975 haben Diesellokomotiven der Baureihe 215 aus Köln-Nippes die Zugförderung vollends übernommen. Die Grenzlast mußte allerdings auf 1500 t reduziert werden.

Das Bahnbetriebswerk Betzdorf wird einen Teil seiner 44er von der Ausbesserung zurückstellen, ein anderer Teil wird ins Ruhrgebiet (BwGls-Bismarck) abgegeben werden, darunter auch die 044 953-8. Die Lok war 1943 unter der Fabriknummer 4302 von Anciens Etablissement Denain, Frankreich, gebaut worden. Sie hatte die Betriebsnummer 44 953 ÜK erhalten.

Bw Betzdorf wird noch einige Lokomotiven der Baureihe 50 für den Nahgüterzugdienst auf den rund um Betzdorf liegenden Nebensrecken behalten. Zwei Maschinen werden täglich unter Dampf gehalten. Eine völlige Einstellung des Dampflokkbetriebes ist abzusehen.

Clemens Rennebaum

**Bild 5:** Die 044 für die Eisenbahnfreunde extra aus dem Schuppen geholt und fotogerecht aufgestellt im Bw Gremberg.

**Bild 6:** Anfahrt 53067 in strömendem Regen, zum letztenmal mit einer Dampflokk bespannt.





Bild 1: Jetzt werden nicht, wie abgebildet 3, sondern 4 Spannzangen geliefert.

## M+F Bohrzweig mit Riesenkraft

Unter dieser Schlagzeile haben Sie bestimmt schon in letzter Zeit Anzeigen über unseren neuen Bohrzweig gesehen. Wir hatten bereits im Journal 3/75 das Erscheinen des neuen Gerätes angekündigt und eine Vorbeschreibung gebracht. Heute möchten wir nochmals näher auf dieses Gerät eingehen und noch weitere Hinweise auf mittlerweile vorgenommene Änderungen geben. Die Nachfrage für dieses Gerät war so enorm, daß dadurch bedauerlicherweise immer wieder Lieferverzögerungen aufgetreten sind. Da wir mit einer solchen Resonanz nicht gerechnet haben, wurde auch nur für entsprechende Stückzahlen bei Fertigung der Einzelteile vorgesorgt. Inzwischen sind aber diese Anfangsschwierigkeiten überwunden, so daß nun

das Gerät laufend ausgeliefert werden kann.

Vereinzelte haben wir Reklamationen von Kunden erhalten, die darüber klagten, daß nach Zusammenbau des Bohrzweigs die Maschine nicht hundertprozentig arbeitsfähig wäre, daß Trennscheiben, Sägeblätter, ja selbst Fräser zu schnell kaputt gingen. Bei Nachprüfung dieser zwei bis drei Fälle haben wir folgendes festgestellt: Wie so oft haben diese Bastler es nicht für notwendig erachtet, beim Zusammenbau des Gerätes die Bauanleitung genau zu studieren. Aus dieser geht eindeutig hervor, daß bei Aufsetzen des Spannfutters auf die Motorwelle zuerst eine beiliegende Kunststoffscheibe auf die Motorwelle geschoben wird, die Motorwelle vom Motorrückteil her mittels

Bild 2: So sieht der komplette Bausatz aus.



Daumen möglichst weit nach vorne gedrückt werden soll und von vorne her bei Festschrauben des Futters dieses ebenfalls angedrückt wird. Dadurch wird verhindert, daß die Motorwelle Spiel – vor und zurück – hat, das sich bei dieser kräftigen Maschine sonst tatsächlich werkzeugzerstörend auswirken kann. Diese Scheibe bringt auch zusätzlich einen Schmiereffekt mit sich, der die Lebensdauer der Maschine enorm verlängert.

### Spannzangen

Öfters wurde auch Klage geführt, daß keine Spannzange für kleine Bohrer (0,5 mm) mitgeliefert wird. Wir haben aber immer ausdrücklich darauf hingewiesen, daß für den Bohrzweig nur Schaftbohrer verwendet werden dürfen, und diese gibt es ab einem Bohrdurchmesser von 0,5 mm. Entgegengehalten wurde uns diesbezüglich, daß beim alten Bohrzweig eine Spannzange jeweils beilag, die auch 0,5- und kleinere Bohrer aufnehmen konnte. Dies stimmt, aber speziell diese Spannzange hat Veranlassung zu enormen Reklamationen gegeben, da benannte Zange nie mit hundertprozentigem Rundlauf erhältlich war und durch Schlagen die feinen Bohrer im Nu abgebrochen sind. Das lag hauptsächlich daran, daß die für die Spannzangen notwendigen Kreuzschlitze – bei so kleinen Zangen – nie hundertprozentig mittig sitzen. Es gibt keine Fertigungsmaschinen, die wenigstens einigermaßen preiswert solche Spannzangen ausstoßen könnten. Bei den Spannzangen mit größeren Bohrungen für dickere Werkzeuge spielen nicht ganz mittig sitzende Schlitze keine Rolle, da diese Zangen vor dem Schlitzzen zuerst im entsprechenden Durchmesser (in unserem Falle 1,5, 2,0 und 2,35 mm) aufgebohrt werden. Diese Bohrungen befinden sich immer mittig. Sie werden natürlich mit Recht sagen, wir könnten ja nun die kleine Zange eventuell auch vorher aufbohren, z. B. mit 0,5 mm Durchmesser und dann erst schlitzzen. Dann wäre für kleine Bohrer eine Führung bereits vorgegeben. Dies stimmt im Prinzip. Wenn Sie aber bedenken, daß die Fräsblätter, die zum Schlitzzen der Zange erforderlich sind, ebenfalls 5/10 Stärke aufweisen, wird Ihnen sicher einleuchten, daß dadurch dann die Bohrung desselben Durchmessers wieder verloren geht.

Es ist uns nun aber mittlerweile gelungen, diamantbeschichtete Schlitzwerkzeuge aus dem optischen Bereich zu erhalten, mit welchen wir nun im Stande sind, kleinere Schlitze (0,25 mm) vorzunehmen. Dadurch bleibt wenigstens ein kleiner Teil der ursprünglichen Zangenbohrung erhalten, und es ist nun auch möglich, eine **Präzisionszange** für kleine Bohrer herzustellen. Ab der neuen Bohrzweigserie liegen deshalb anstatt 3, 4 Spannzangen bei (zum selben Preis). Mit der vierten können auch nun 0,3- bis 0,6-mm-Bohrer gefaßt werden. Die Zange ist an und für sich im Original für 0,5-mm-Bohrer ausgelegt. Wenn kleinere Bohrer eingespannt werden, müssen Sie unter Umständen zwei- bis dreimal spannen, bevor der Bohrer hundertprozentig rundläuft, da die kleineren Bohrer nur noch ganz vorne, an der Zangenspitze, fassen



und dadurch eventuell in der Zange etwas kippen können.

Damit die Bezieher der ersten Bohrzergserie nicht benachteiligt werden, erhalten diese die kleine Spannzange von uns kostenlos nachgeliefert. Da »kostenlos« von vielen Leuten zu wörtlich genommen wird, müßten wir anstatt 2000 Spannzangen sicher mehr als 5000 nachliefern. Um dem jedoch zu entgegen, machen wir folgende Auflage: Jedem unserer Bohrzerg (ob Fertig- oder Bausatzgerät) liegt ein Haftetikett bei. Gegen Einsendung dieses goldfarbenen Etiketts mit der Aufschrift M+F-Bohrzerg usw. erhalten Sie die vierte Spannzange von uns postwendend zugesandt. Vergessen Sie aber nicht, Ihre komplette Anschrift anzugeben. Bei der jetzigen Ausführung, bei der schon vier Spannzangen beiliegen, kann das Etikett nicht mehr eingesandt werden. Dieses unterscheidet sich auch von der ersten Ausführung im Druck. Beim ersten Etikett ist unter M+F-Bohrzerg die Aufschrift »Made in Germany« angebracht, während bei der zweiten Ausführung »Made in W.-Germany« aufgedruckt ist. Es gelten also nur die Etiketten ohne W. Über die eigentlichen Vorteile des neuen Gerätes brauchen wir wohl nicht mehr viel zu schreiben. Es ist mittlerweile allgemein bekannt, daß die Maschine gegenüber früheren Ausführungen vollkommen zerlegbar ist, der Motor leicht ausgetauscht werden kann (für Motor-Ersatzlieferungen verpflichten wir uns) sowie Spannzangen, Futter und sonstiges Zubehör auch einzeln bestellt werden kann.

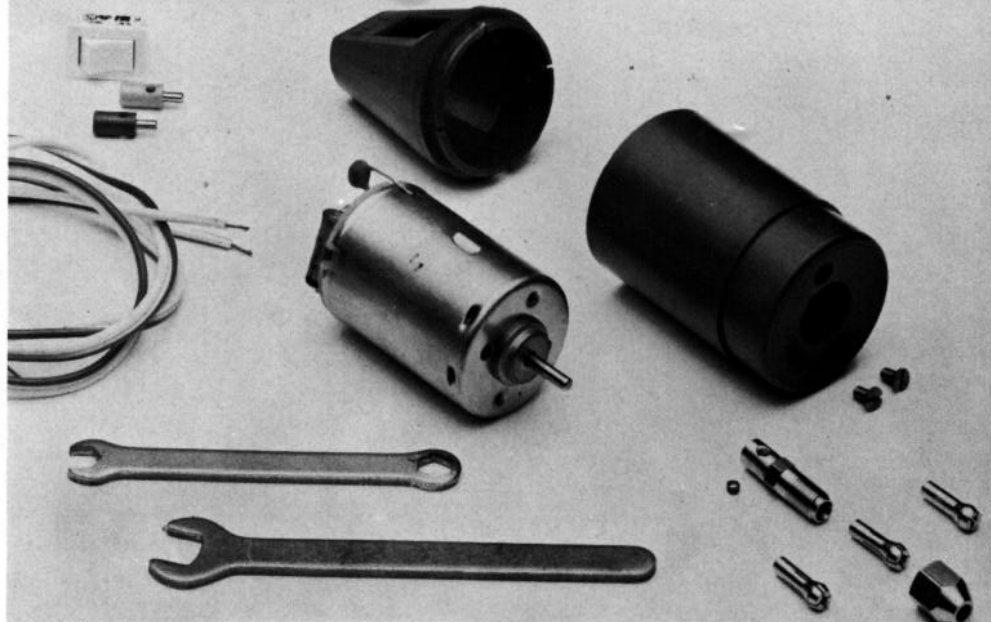


Bild 3: Mit den neuen Gabelschlüsseln ist das Festspannen der Werkzeuge kein Problem mehr.

Alles Nähere können Sie unserem M+F-Bohrzergprospekt (gegen Voreinsendung von 2 x 50-Pfg.-Briefmarken) entnehmen. Das Hauptplus der Maschine ist die enorme Kraft (in etwa dreimal so stark wie früher) und der ruhige, präzise Lauf. Auch ist das Gerät nun endgültig rundfunkentstört. Wir möchten noch darauf hinweisen, daß teilweise noch Geräte nach der Ausführung, wie wir sie früher vertrieben haben, angeboten werden. Diese sind nicht funkentstört, und Sie können dadurch ganz erhebliche Schwierigkeiten mit der Post und Ihren Nachbarn bekommen. Ferner fällt uns immer wieder auf, daß (vor allem auch in

der Schweiz) ein Gerät mit dem Namen Bohrzerg angeboten wird. Dieses hat jedoch nichts mit unserem Qualitätsprodukt zu tun. Hierfür übernehmen wir keinerlei Garantie und Haftung, denn es gibt nur einen **M+F-Bohrzerg**. Von diesen Anbietern wird absichtlich der von uns kreierte Name verwendet.

Ab Mitte bis Ende dieses Jahres wird auch eine neue biegsame Welle (verbesserte Konstruktion) wieder zur Auslieferung gelangen. Bitte haben Sie noch etwas Geduld. Ein neu konstruierter Bohrstand wird voraussichtlich Ende dieses - Anfang nächsten Jahres zur Auslieferung gelangen.

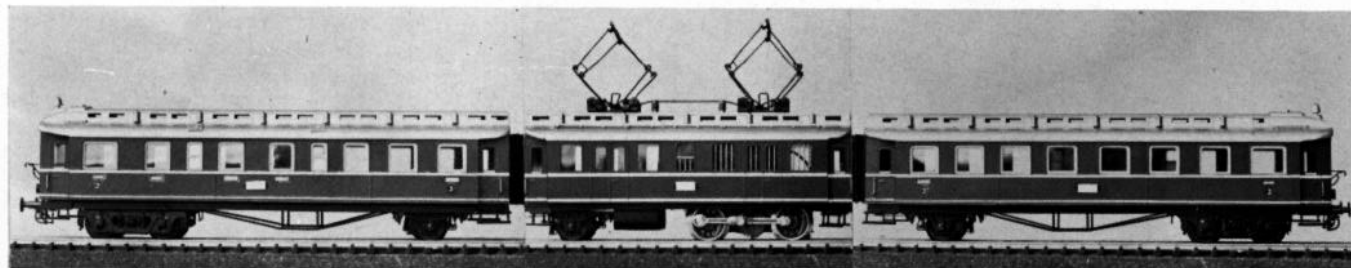
HM

# INTERMODEL - KLAUS BACHMANN

404 Mönchengladbach, Schonskanterweg 7, Tel. 02161/603754

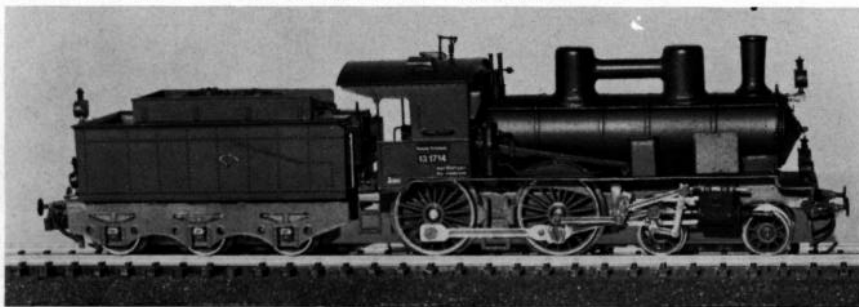
Konstruktionsbüro Tel. 02 41/72006 · Einzelanfertigungen und kleinste Serien

Bildseite gegen zwei internationale Antwortscheine



ET 87, Fertigmodell DM 790,—, Bausatz DM 390,—

Württ. ADh, BR 13<sup>17</sup>, Fertigmodell DM 645,—



Trambahnlok HOe/9, Fertigmodell DM 140,— Bausatz DM 68,—



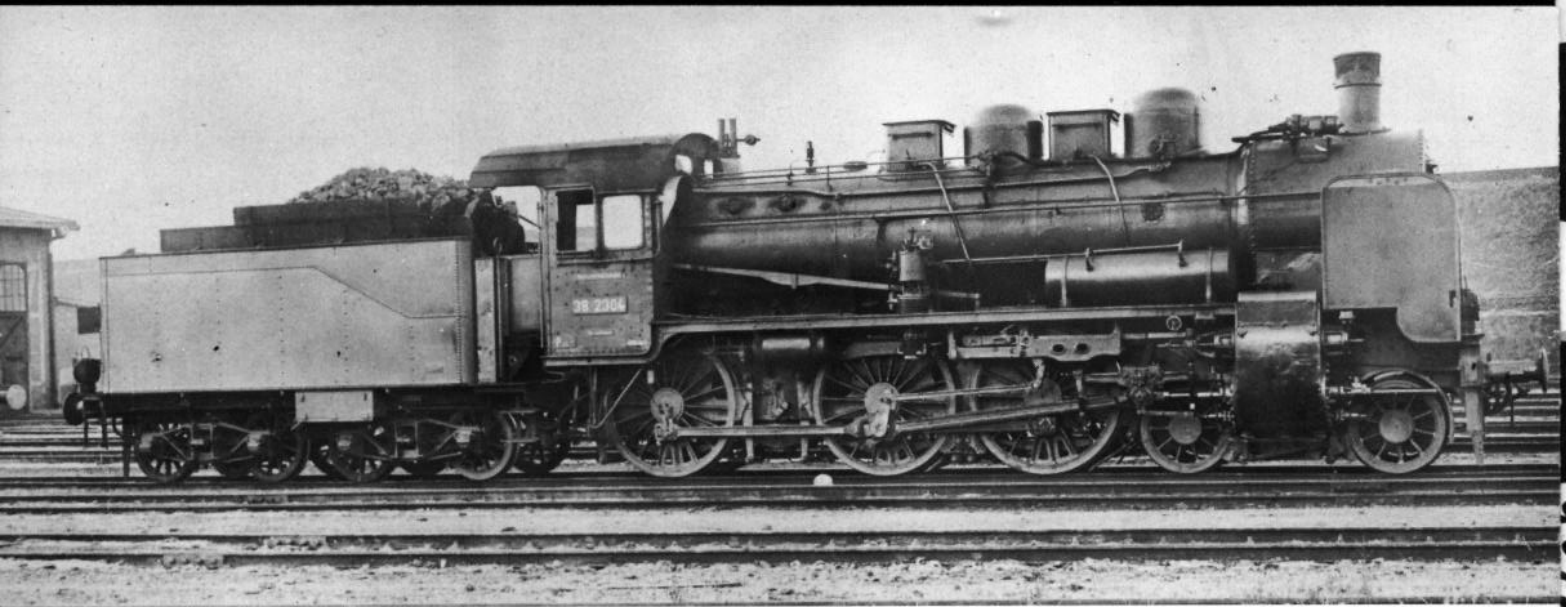


Bild 1: BR 38 2304 in der Vierdomausführung

# Weitere P8 Varianten

Im Journal 5 und 6 sind wir bereits ausführlich auf die diversen Unterschiede, die bei der Vorbild-P8 anzutreffen waren, eingegangen. Heute möchten wir Ihnen abschließend nochmals zusätzliche markante Varianten vorstellen. Diese können in erster Linie auf der alten Liliput P8 Art.-Nr. 10200 aufgebaut werden. Da es die Märklin-Lokomotive leider nur mit Wannentender und Witte-Windleitblechen gibt, ist aus diesem Modell zumindest die Vierdom-Ausführung, Vorbild-Foto 1, nicht zu gestalten. Dagegen die auf Bild 2 gezeigte Version mit 2 Sandkästen läßt sich – wenigstens in der DB-Ver-

sion – nachbauen. Sehen Sie hierzu auch unseren Bericht im Journal 6/75, Seite 14, Bild 5, das eine DB-Lokomotive dieser Domordnung mit Witte-Windleitblechen und Wannentender zeigt. Bei den beiden Lokomotiven mit 2 Sandkästen hatte jeder Sandkasten für die linke bzw. rechte Seite nur ein einfaches Sandstreuventil. Jeder Sanddom bediente also nur jeweils eine Treibachse. Der Vorteil lag darin, daß mehr Sandvorrat mitgeführt werden konnte. Wahrscheinlich waren ursprünglich diese Lokomotiven für den Einsatz auf steigungsreichen Strecken vorgesehen. Den Einzel-

sanddom (Art.-Nr. 1180) mit angebrachtem Einzelsandstreuventil können Sie in nächster Zeit geliefert bekommen. Die Doppelsandstreuventile (Art.-Nr. 1206) sind ja bereits seit geraumer Zeit einzeln erhältlich. Nun zu den Windleitblechen. Die verschiedenen Ausführungen der BR 38 auch noch mit den unterschiedlichen Windleitblechen, Kesseln und Tendern darzustellen, ginge ins Uferlose und würde ein kleines Buch ergeben. Eine Pionierarbeit in puncto P8 leistete die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier e.V., Solingen. Dieser Verein hat neben anderen, äußerst interessanten Lokbeschreibungen auch eine ausführliche Publikation über die P 8 veröffentlicht. Fans dieser interessanten Lokomotive empfehlen wir, sich genanntes Druckwerk dort zu besorgen. Um dieses Thema aber wenigstens textlich zu streifen, möchten wir darauf hinweisen, daß es auch P 8 mit Wannentender und großen Windleitblechen gab. Damit Sie als Modelleisenbahner nach Herzenslust dieses Thema ausschöpfen können, werden wir bemüht sein, im Laufe dieses Jahres sowohl für die Märklin als auch für die Liliput P 8 zierliche, geätzte große Windleitbleche zu fertigen. Im Zuge dessen werden auch die Witte-Windleitbleche für die Märklin P 8 mit berücksichtigt, damit von Ihnen auch an dieser Lokomotive – mit Detaillierung versehen – Bleche angebracht werden können. Während die P 8 mit einem

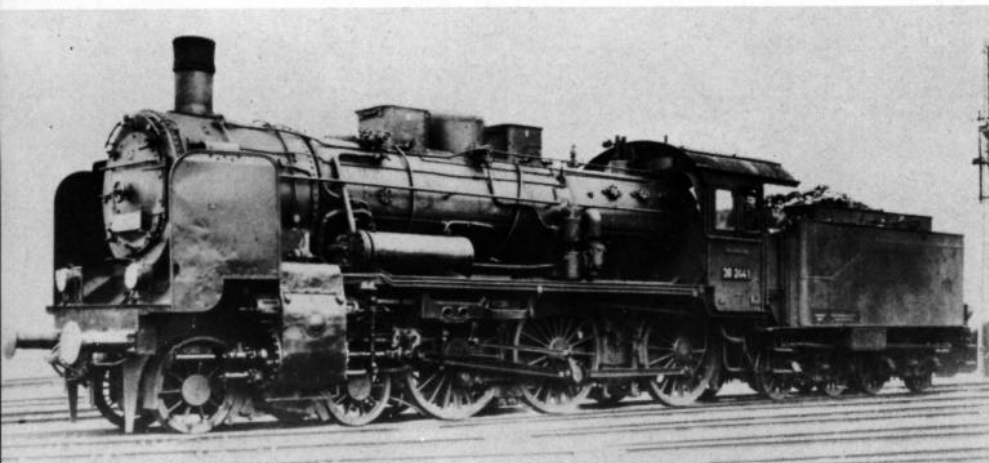
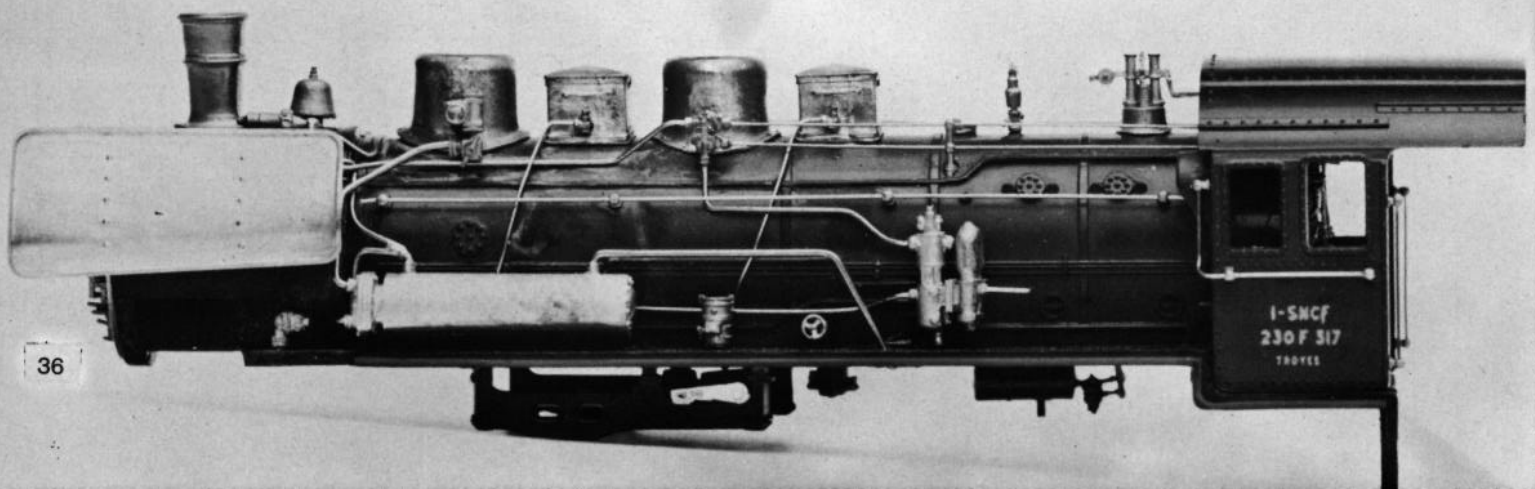
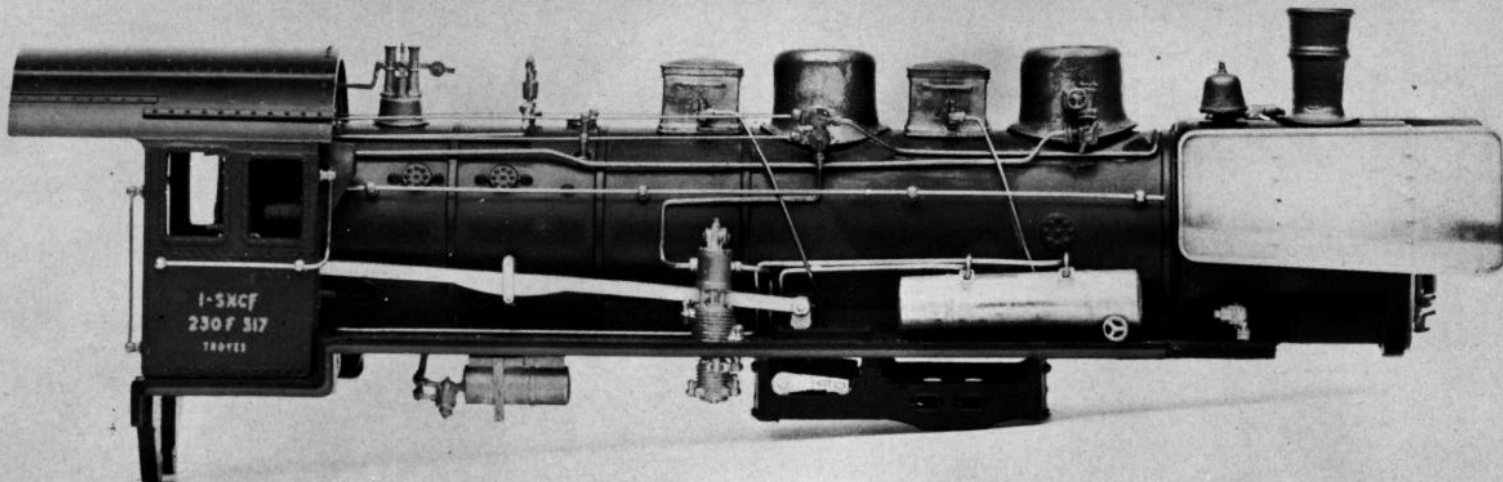


Bild 2: BR 38 2441 in der Dreidomausführung und mit Kesselspeiseventilen.

Bild 3: Liliput BR 38-Gehäuse mit M+F-Teilen in die Vierdomausführung umgebaut. Das Modell kann auch (wie in unserem Falle mit Witteblechen) ausgerüstet werden. Da gerade kein anderes Liliput-Gehäuse greifbar war, verwendeten wir das der SNCF-Ausführung. Nach dem Lackieren muß das Modell sowieso neu beschriftet werden.







**Bild 4:** Gegenüberliegende Lokseite; der erste Kesselspeisedom mit Kesselspeiseventilen sitzt hier versehentlich nicht richtig auf, da dieser abnehmbar ist, damit nachträglich die Gehäusebefestigungsschraube zugänglich bleibt.

Regler und 2 Sanddomen noch relativ häufig anzutreffen war, handelt es sich jedoch bei der Vierdomausführung mehr um einen Außenseiter. Man schätzt, daß zumindest bei der DB nicht mehr als 10 Lokomotiven mit dieser Kesselbestückung vorhanden waren. In erster Linie kam es zu diesem Kuriosum dadurch, daß die Kessel der BR 57 und BR 38 fast identisch waren. Bei Lokomotivrevisionen war es daher jederzeit möglich, daß Kessel zwischen der P 8 und G 10 ausgetauscht werden konnten bzw., daß auf das zurückgegriffen wurde, was momentan gerade vorfabriziert vorhanden war. Gerade diese Kesselgleichheit spornt uns natürlich an, aus vorhandenen Teilen der BR 57 auch einmal in nächster Zeit (1-2 Jahren) eine Super-BR 38 zu erstellen. Um Ihnen einen einfachen Nachbau der weiteren P8-Varianten ermöglichen zu können, haben wir zur besseren Übersicht auch für diese Typen linke und rechte Seitenansichts-Zeichnungen erstellen lassen. Zusätzlich hat **Herr Zöllner** aus Nürnberg – vielen Lesern bereits durch die Prämierung seiner E 152 bekannt – in unserem Auftrag beide Varianten im Modell nachgebaut. Aufgrund der Zeichnungen und des Bildanschauungsmaterials kann die Anbringung der Teile gut ersehen werden. Zusätzlich haben wir erstmalig alle diese neuen Einzelteile mit Artikelnummern versehen, so daß aufgrund dieser Sie in der Lage sind, jene auch einzeln, also außerhalb des Zurüstsatzes 038 10, von uns zu beziehen. Dies versetzt Sie in die Lage, die speziell von Ihnen gewünschten Details an den Lokomotiven anzubringen. Gerade für Modellbahner, die noch alte Liliput-P8-Lokomotiven besitzen, aber keinen Umbau planen, erbringt das jetzt den Vorteil, daß zumindest die neuen M+F-Bremsbacken angebracht werden können.

Herr Zöllner hat uns über seine Umbauten ein ausführliches Protokoll sowie eine Baubeschreibung zukommen lassen, die wir hier leider aus Platzmangel jedoch nicht komplett wiedergeben können. Wer daran Interesse hat, erhält von uns Fotokopien dieses 5seitigen Berichtes gegen einen Unkostenbeitrag von 2,- DM (in Briefmarken). Dazu empfiehlt sich aber auf alle Fälle, auch unsere ausführliche, gedruckte Bauanleitung (Bauanleitung 038 10) der ersten beiden Varianten (DM 2,00 in Briefmarken) mit ca. 16 Seiten dazu zu bestellen.

Bitte vermerken Sie auf Ihrer entsprechenden Bestellung folgendes:

**Ich wünsche das P8-Protokoll sowie die P8-Bauanleitung mit Steuerung, Art.Nr. 038 10 und 038 68.**

Wir erfüllen Ihren Wunsch dann schnellstens. Ein kleiner Auszug bzw. eine stark verkürzte Anregung des Herrn Zöllner folgt hier im Anschluß.

Übrigens, speziell für Modellbauer mit wenig Erfahrung enthält das Zöllner-Protokoll viele nützliche Anregungen.

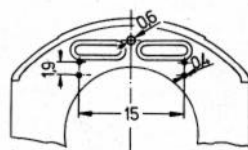
#### Herr Zöllner empfiehlt:

Zuerst werden entsprechend der sehr ausführlichen M+F-Umbauanleitung alle Teile an der Lok entfernt, die später durch M+F-Teile ersetzt werden. Die für die »Vierdom-Ausführung« benötigten Superzurüstteile können Sie sich zusätzlich zum Umbausatz 038 10 aus der in diesem Bericht veröffentlichten, entsprechenden Zeichnung anschauen. Schwierig kann es beim Entfernen des Liliput-Vorwärmers und -Luftkessels werden, da diese Teile mitunter sehr stark haftend festgeklebt sind. Hier hilft man sich am besten, indem man beide Teile längs – im Winkel von 45° – einsägt, die Hälften dann auseinanderdrückt und von der Stufe im Gehäuse abhebt. Die auf dem Kesselscheitel sitzenden und durch M+F-Artikel zu ersetzenden Teile werden nicht gleich

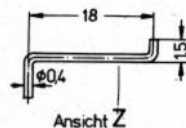
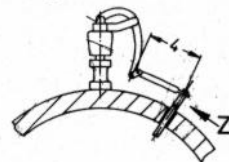
Textfortsetzung Seite 39

**Bild 5:** Schrägdraufsicht auf den Kessel zur Verdeutlichung des Leistungsverlaufes. Die Umbauarbeiten wurden für uns von Herrn Bernd Zöllner, Nürnberg, vorgenommen.

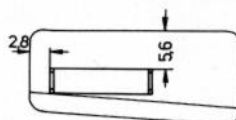
Herr Zöllner hat zusätzlich ein paar Zeichnungen gefertigt, die beim Bau eine wesentliche Erleichterung darstellen.



**Zeichnung 1** zeigt die Führerhausstirnwand mit den markierten Bohrungen für Reglerbedienungsstangen usw.

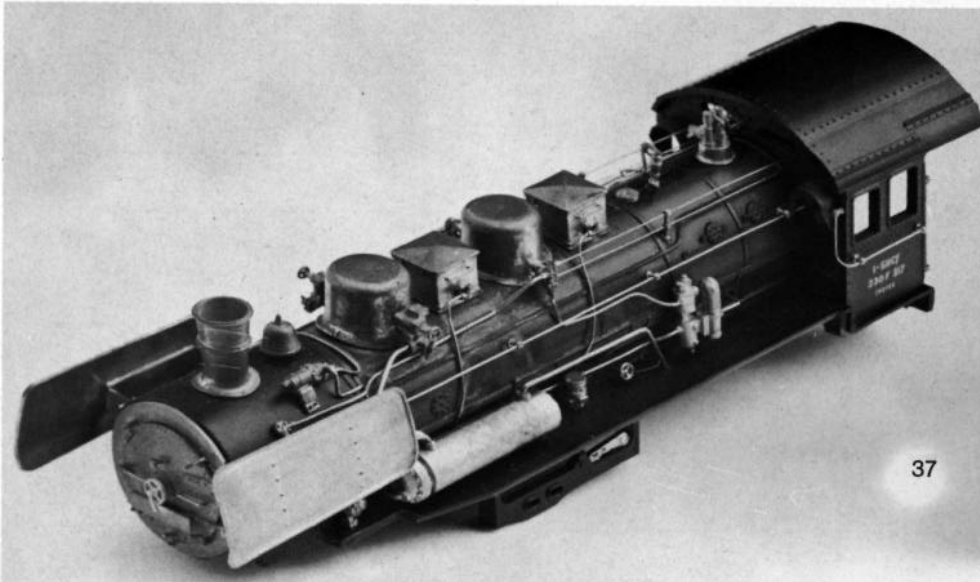


**Zeichnung 2** verdeutlicht die Anbringung des vorbildgerechten Pfeifenbedienungshebels.



Auf **Zeichnung 3** ist maßlich festgehalten, wie am besten an den Windleitblechen von rückwärts der Windleitblechhalter angelötet wird. Dadurch erhält das Windleitblech auch die dem Vorbild entsprechende Lage. Wir würden uns freuen, wenn unsere Vorschläge viele Modellbahner zu weiteren P8-Varianten und Umbauten anregen könnten.

HM



BR 38

# Artikel Nr. und Bestell- daten für neue Zurüst- und Bauteile

BR 38

BR 38

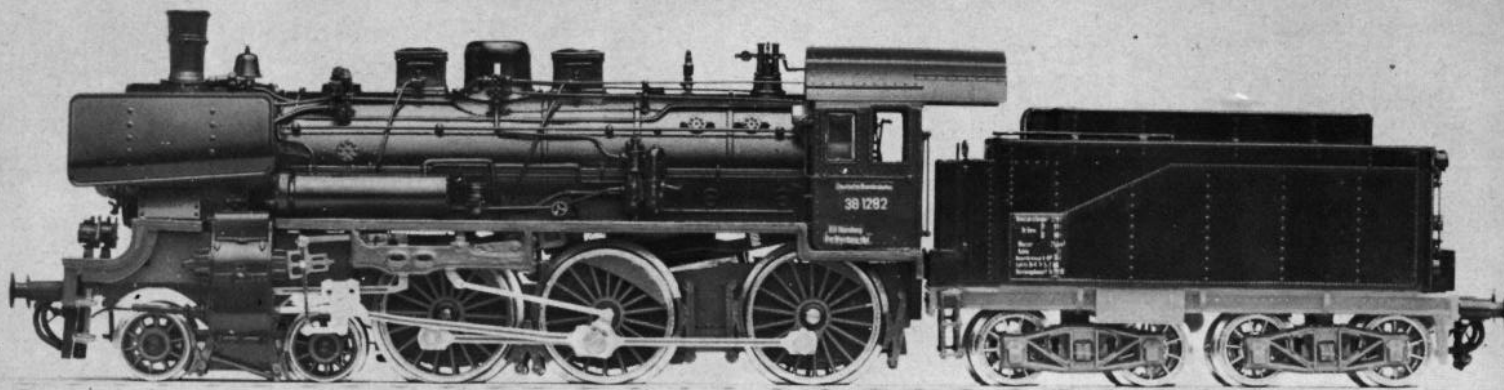
BR 38

Art.-Nr. Tüteninh.

1	1761	1	4,90
2	1723	1	3,90
3	1436	4	4,90
4	1180	1	4,90
5	1200	1 Paar	6,90
6	1206	4	4,90
7	1229	2	5,90
8	1787	2	3,50
9	1022	1	4,90
10	1210	2	3,50
11	3045	1	5,50
12	1104	1	15,50
13	1119		
14	1058	1	4,20
15	1059		
16	1458	1	4,50
17	1414	1	3,90
18	1301	2	5,90
19	3168	2 Paar	5,90
20	3164	2 Paar	5,90
21	3167	2 Paar	5,90
22	3166	2 Paar	5,90
23	3165	2 Paar	5,90
24	1186	1 Paar	4,90

Gegen Einsendung von  
zwei o. 50 Pf.-Brief-  
marken erhalten Sie  
eine ausführliche  
Artikel-Nr. Aufstellung  
mit Bezeichnung der  
oben aufgeführten  
Artikel, sowie die  
links stehenden Zeich-  
nungen in größerem  
Maßstab.





**Bild 6:** Baureihe 38 ohne Speisedom aber mit 2 Sandkästen und einem Reglerdom. Bilder 3, 4, 5 und 6: Paur

komplett entfernt, sondern erst kurz vor dem Angleichen der neuen Teile an der Kesselrundung. Solange der runde Querschnitt der alten Teile noch sichtbar ist, wird bereits das Loch für den Steckzapfen des neuen Teiles gebohrt. Erst jetzt werden die alten Teile restlos entfernt.

Da wegen des zusätzlichen zweiten Sanddomes die Sandleitungen nun anders liegen, werden auch diese entfernt. Außerdem noch die Dampfleitungen, die auf der Lokführerseite (rechte Seite) vom Führerhaus

zum Kesselventil führen. Für das Entfernen der Kesselleitungen habe ich leider kein Patentrezept. Ich jedoch verwende für solche Arbeiten ein scharfes Bastlermesser, einen Gravierstichel und feine Nadelfeilen. Mit diesen Werkzeugen soll jedoch vorsichtig umgegangen werden, da schnell Riefen im Kunststoff entstehen, die man im Nachhinein nicht mehr so leicht glätten kann. Den letzten Schliff erzielt man mit Polierschmirgel (Körnung 400) und einem Tuch, mit dem man die bearbeiteten Stellen des

Kunststoffgehäuses hinterher blank reibt. Oberstes Gebot bei dieser Arbeit (und nicht nur hier) ist Ruhe und Geduld. Nachdem auch die Öffnung für die neue Rauchkammertüre nach Bauanleitung eingearbeitet ist, kann mit dem Anbringen der Zurüstteile begonnen werden.

**Auf die ausführlichen Beschreibungen der nun folgenden Anbringungsarbeiten, wie Kesseltelle und Leitungen, müssen wir leider, wie bereits eingangs schon erklärt, verzichten.**  
Die Redaktion

# Neu von ROCO

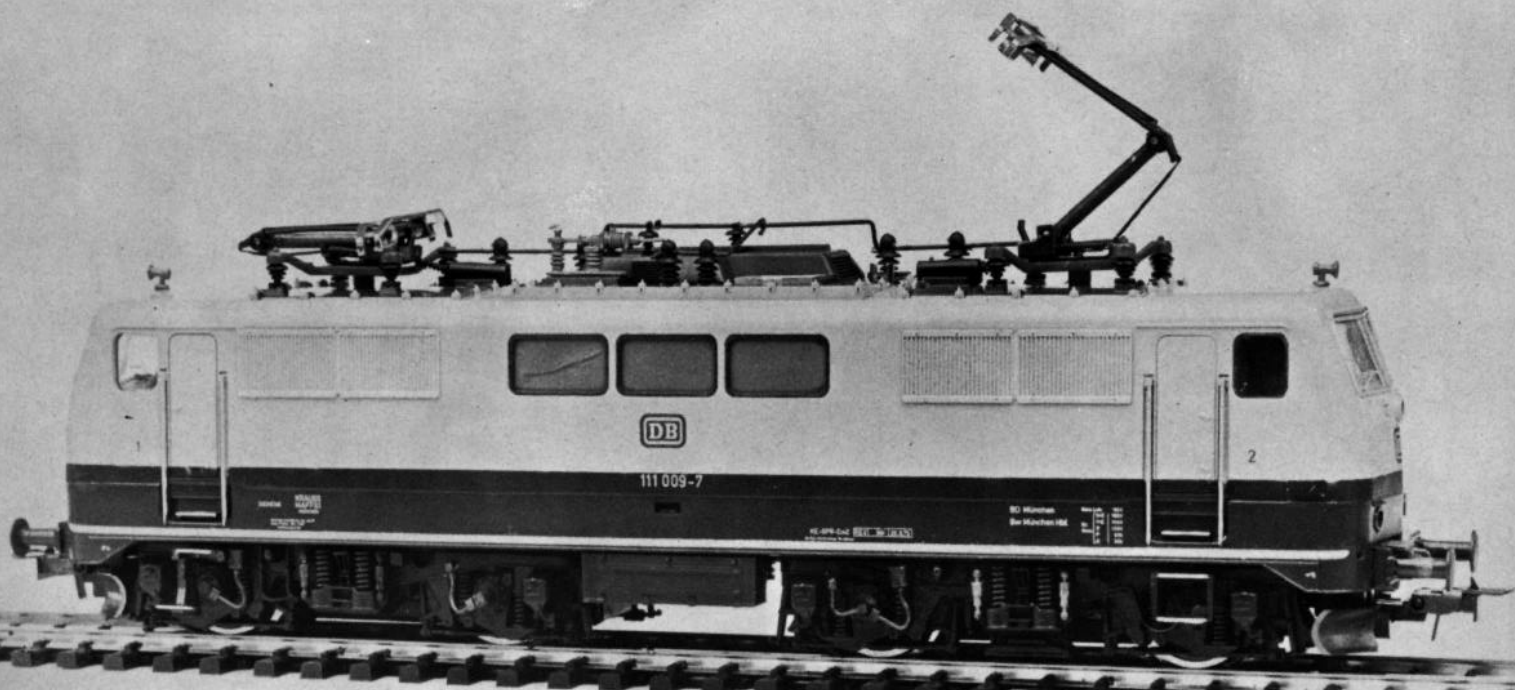
## Ellok der Baureihe 111

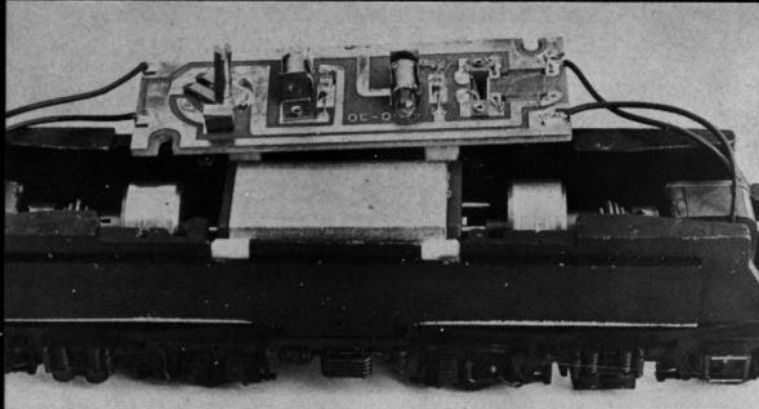
Eben erst war sie noch eine der Attraktionen unter den Neuheiten der Nürnberger Messe, jetzt ist sie schon im Fachhandel erhältlich, die Ellok der Baureihe 111. Das ist keine Wegwerflok, wie einige Zweifler noch während der Messe unkten, dies ist ein absolutes Spitzenmodell. Hier ist eine saubere technische Lösung mit einer famosen Leistung des Formenbaus gepaart. Das maßstäblich korrekte Modell weist eine unwahrscheinlich feine Detaillierung und ein absolut sauberes Finish auf. Diese Ausführung

hält man in Kunststoff bislang kaum noch für möglich. Lackierung und Beschriftung lassen sich kaum noch übertreffen. Beachtenswert ist die akkurate Trennung am Übergang vom beigen zum türkisfarbenen Teil. Mit der Ausführung der Drehgestellblenden hat ROCO einen neuen Maßstab gesetzt. Hier fehlt nicht das geringste Detail. Beide Führerstände der Lok haben eine Einrichtung erhalten, einer davon sogar einen Lokführer. Die Frontscheiben mit den metallisierten Rahmen und den Scheibenwischern sind paßgenau eingesetzt. Als Herz der Lok dient der kräftige fünfpolige

ROCO-Motor mit den beiden zusätzlichen Schwungmassen. Die Kraftübertragung erfolgt über Federkupplungen, über je ein Schnecken- und ein Stirnradgetriebe auf alle Achsen. Je ein Rad eines jeden Drehgestells ist mit Haftreifen bestückt. Sowohl die Zugkraft, als auch die Laufeigenschaften sind als außerordentlich gut zu bezeichnen. Bei Verwendung eines der elektronischen Fahrpulte läuft die Maschine lautlos und überaus langsam an, um schließlich leise schnurrend eine vernünftige Höchstgeschwindigkeit zu erreichen. Das Modell hat den bekannten und geschützten

**Bild 1:** Das ist sie, die neue (schon lieferbare) E 111 von Roco in Superdetaillierung. In Technik und Detaillierung kann dieses ausgezeichnete HO-Modell kaum noch übertroffen werden.





**Bild 2:** Das Innenleben der 111. Unter der gedruckten Schaltplatine (für Entstörnetz, Beleuchtung und Ober-Unterleitung-Umschaltung) ist der große 5-polige Motor mit den beiden **ausgewuchteten** Schwungmassen sichtbar.

**Bild 3:** Hervorragend ist die Dachdetaillierung der E 111.



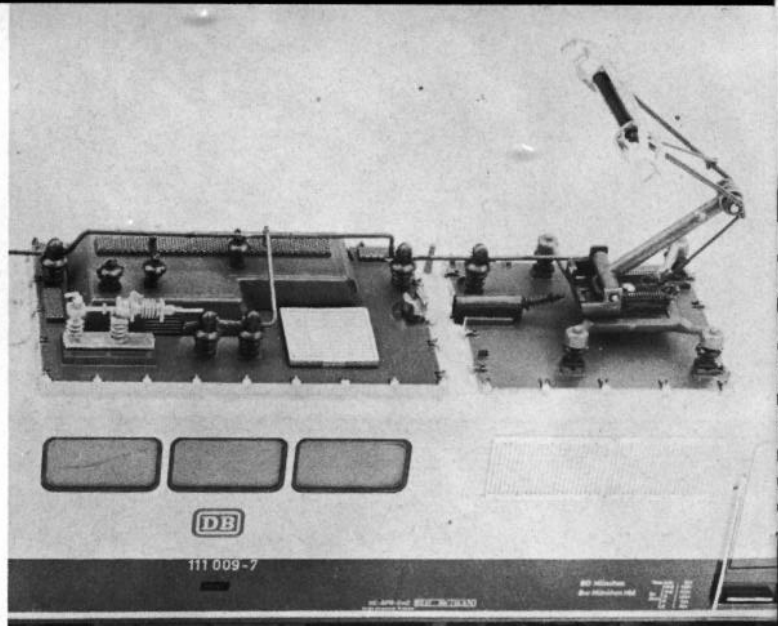
**Bild 4:** Das Drehgestell mit allen Einzelheiten, hier hat Roco einen neuen Maßstab gesetzt. Die Beschriftung ist lupenrein.



rot-weißen Lichtwechsel. Jeder Verkaufs-  
packung liegen einsteckbare Brems- und  
Heizkupplungen bei. Geliefert wird die Lok  
mit märklinähnlichen Kupplungen, die sich  
gegen solche für das Fleischmannsystem

tauschen lassen. Auf dem Dach befindet  
sich der Umschalter für Ober- oder Unter-  
leitung. Das Kunststoff-Gehäuse wird nur  
von oben auf den Rahmen gestülpt und  
von zwei Nasen gehalten. Die Aussparun-

**Bild 5:** Die Roco 151 (vormals Röwa) in überarbeiteter und vor allem wesentlich preiswerterer Ausführung.



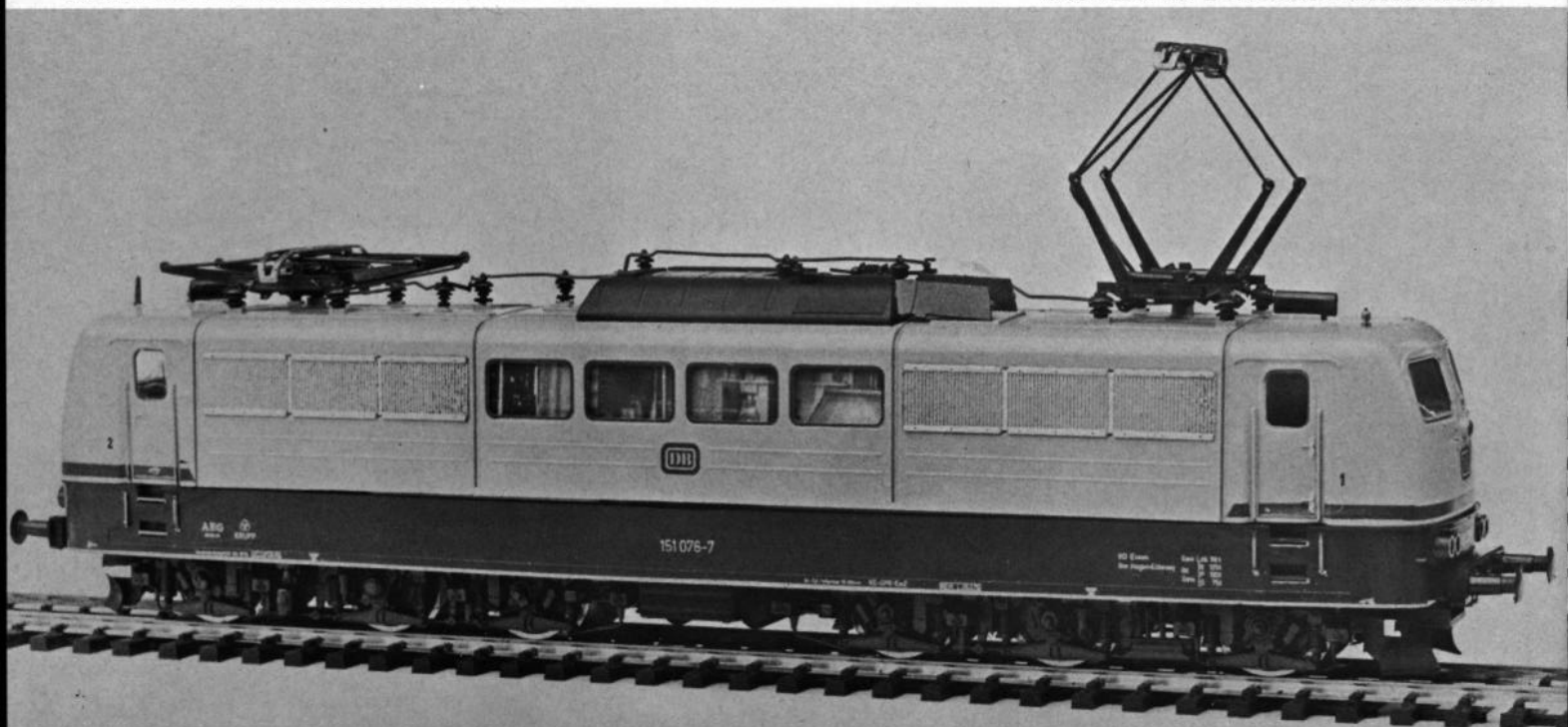
gen dafür im Gehäuse sind inzwischen so  
klein geworden, daß sie nicht mehr stören.  
Trotz der feinen Ausführung ist das Modell  
so robust, daß es eine Mißhandlung des  
Postpakets an mich unverseht überstan-  
den hat. Abschließend sei noch auf eine  
weitere erfreuliche Tatsache hingewiesen,  
auf den **Preis von 75,- DM.**

### Ellok der Baureihe 151

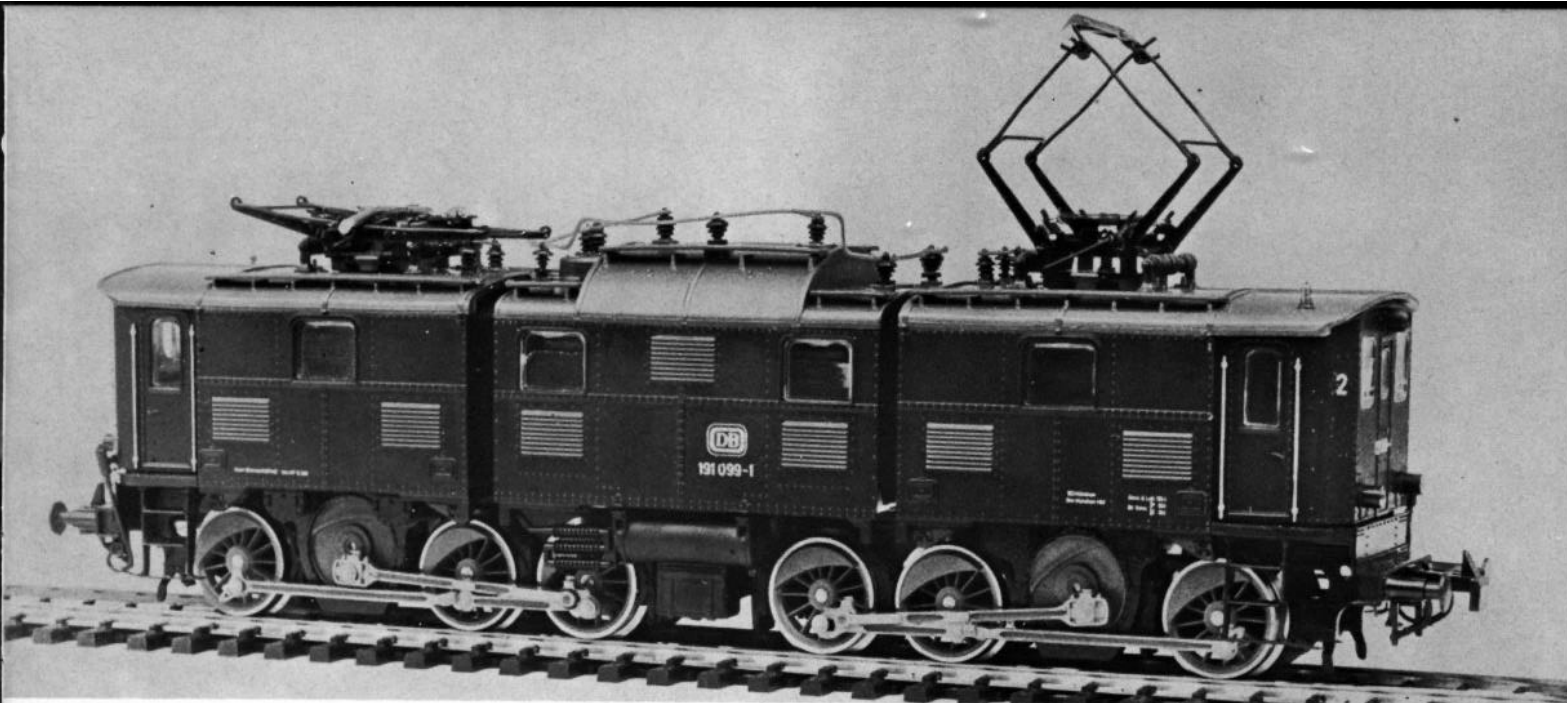
Bereits seit einigen Wochen ist auch die  
aus dem RÖWA-Konkurs übernommene  
Ellok der Baureihe 151 in den Farben türkis/  
beige im Fachhandel erhältlich. Auch dieses  
Modell hat ROCO mit einem neuen Motor  
und dem rot/weißen Lichtwechsel ver-  
sehen. Bei einem empfohlenen Verkaufs-  
preis von 98,- DM ist die Lok wirklich als  
recht preiswert zu bezeichnen. Angetrieben  
werden alle sechs Achsen. Je eine Achse  
eines jeden Drehgestells hat Haftreifen er-  
halten.

### Ellok der Baureihe 191

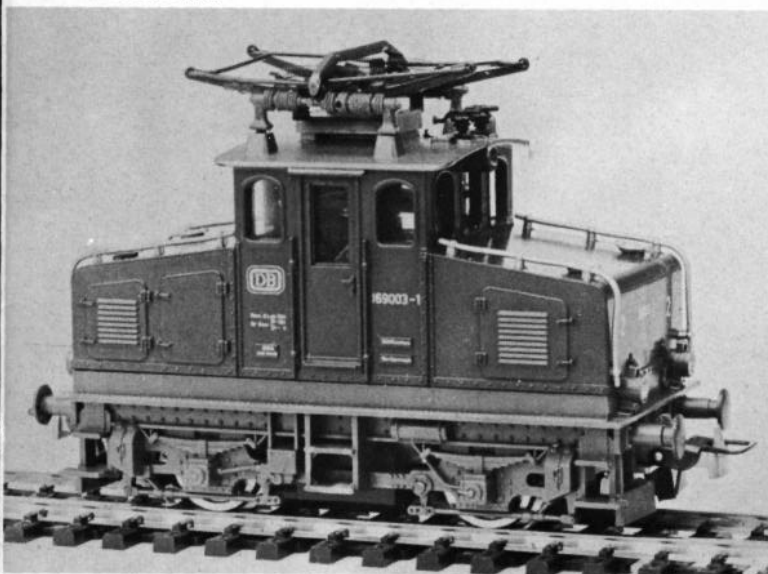
Auch mit einer weiteren Lok aus dem  
früheren RÖWA-Sortiment wird ROCO neue  
Freunde gewinnen. Rasch hat man in Salz-  
burg gehandelt und, soweit dies möglich  
war, den Oldtimer der Baureihe 191 überar-  
beitet. Dieses Modell erhielt ebenfalls den  
kräftigen fünfpoligen Motor und die zum  
Schutz angemeldete Federkupplung. Den  
leisen Lauf der E 111 erreicht dieses Modell





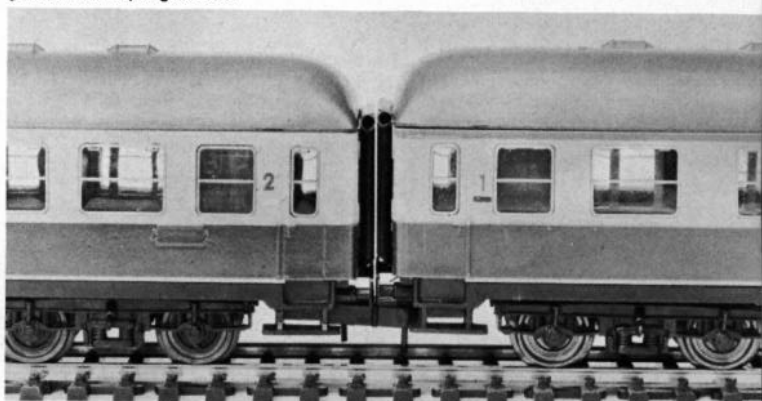


**Bild 7:** Die E 69 gegenüber dem Journal 1/76 jetzt in fertiger Ausführung und mit seitenrichtig aufgesetztem Gehäuse. Ist dies nicht ein ganz entzückendes Modell im Maßstab 1:87?



**Bild 6:** Auch die E 91 (ein Sammlerstück zum vernünftigen Preis von DM 119,-) wurde überarbeitet und in der Montage wesentlich vereinfacht, aber die Detaillierung hat darunter keinesfalls gelitten. Leider wurde die Lok bei der Post mit einer Dampfwalze oder ähnlichem behandelt. Siehe auch die verbogenen E-Leitungen der Isolatoren.

**Bild 8:** Ehemalige Röwa-Waggons in neuem Finish mit der neuen Roco-Patent-kurzkupplung. Der enge Kuppelabstand vermittelt ein völlig neues Fahrgefühl. Roco liefert diese Fahrzeuge in einer sagenhaft guten Lackierung (beige/türkis). Selbst am unteren Wagenkastenende ist noch der beigefarbene Zierstreifen (gegenüber früher) angebracht.



allerdings nicht ganz. Dies kann aber ohne weiteres daran liegen, daß die Post mit diesem Paket recht unsanft umgegangen ist. Recht gut ist auf alle Fälle die Zugkraft der allradgetriebenen Lok, die über zwei mit Haftreifen bestückten Achsen verfügt.

## Ellok der Baureihe 169

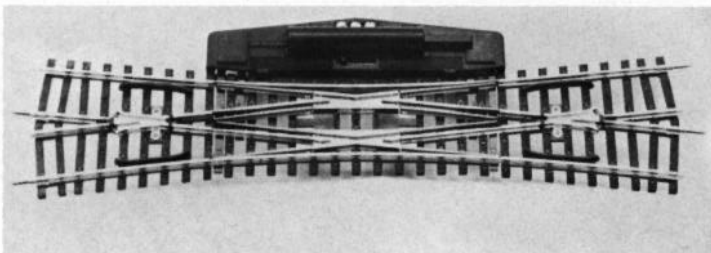
Bereits im JOURNAL 1/1967 konnten wir dank des Entgegenkommens von ROCO eines der ersten Modelle der BR 169 vorstellen. Die Lok entstammte noch der Nullserie und hatte weder Fenster noch eine elektrische Verbindung zum Dachstromabnehmer. Ansonsten zeigte sie aber schon die saubere Ausführung der heutigen Serienmodelle, die bereits zu den Bestsellern zählen. Bei einem Preis von nur 33,- DM ist dies auch verständlich. Beim Zusammenbau nach den Detailaufnahmen der 169 003 ist leider ein Malheur passiert. Aus Unachtsamkeit wurde das Gehäuse um 180° verdreht montiert. Dadurch entstand bei einigen Lesern der Eindruck, ROCO hätte die Seiten verwechselt. Dem ist nicht so, der Fehler liegt einzig und allein bei uns. Wir bitten das Versehen bei der Montage zu

entschuldigen. Wie im J. 1/76 in diesem auch erwähnt, stimmt die Anordnung der Griffstangen beim Modell der 169 003 nicht mit dem Vorbild überein, es fehlt auch der untere gelbe Zierstreifen.

## D-Zug-Wagen zur E 111

Zusammen mit der E 111 lieferte ROCO auch die erste Garnitur von D-Zug-Wagen in beige/türkisfarbener Lackierung aus dem ehemaligen RÖWA-Programm. Es handelt sich um die Fahrzeuge der Gattungen A üm, B üm, AB üm, BD üm und D üm mit den Katalog-Nr. 4257, 4256, 4288, 4258 und 4287. Die Wagen bestechen durch die absolut saubere Lackierung, es fehlt nicht einmal der schmale helle Zierstreifen über dem Langträger. Vier der Wagen kosten je 15,90 DM, der AB üm 16,50 DM. Lieferbar sind inzwischen auch die beiden Modelle MD 4ie und MPw 4, die ebenfalls gut und sorgfältig gefertigt sind. Der Beihilfspackwagen MD 4ie wird für 15,90 DM

**Bild 9:** Mittlerweile auch im Handel. Die Kreuzungsweiche von Roco mit gefrästen Weichenzungen. Die DKW ist sauber gefertigt.



angeboten, der Expreßgut-Gepäckwagen MPw 4 mit dem Faltenbalg-Übergang kostet 18,- DM.

Alle diese vorstehend aufgeführten Wagen lassen sich mit der neuen Kurzkupplung von ROCO ausrüsten. Zwei Exemplare für ausgedehnte Fahrtests sind uns zugegangen. Leider haben gerade diese Wagen auf dem Postweg ziemlich gelitten. Wir müssen deshalb im nächsten Heft darauf zurückkommen.

## Die DKW von ROCO

Eine wesentliche Bereicherung erfuhr das Gleis- und Weichensortiment von ROCO durch das Erscheinen der doppelten Kreuzungsweiche, die mit gefrästen Zungen geliefert wird. Der elektromagnetische Weichenantrieb verfügt über eine Endabschaltung. In der Ausführung mit Neusilber-Profilen kostet die DKW mit Elektroantrieb 20,80 DM.

HO



**Bild 1:** Mit Volldampf voraus. Kittellok KL 2 der Dampfeisenbahn Weserbergland e.V. auf einer Sonderfahrt auf der Wittlager Kreisbahn in Schwegermoor. (Die KL 2 ist das Vorbild des M+F Modells 002). Foto: Bernd Beckmann

# 25 Jahre Museumseisenbahnen

## In Großbritannien ging es an

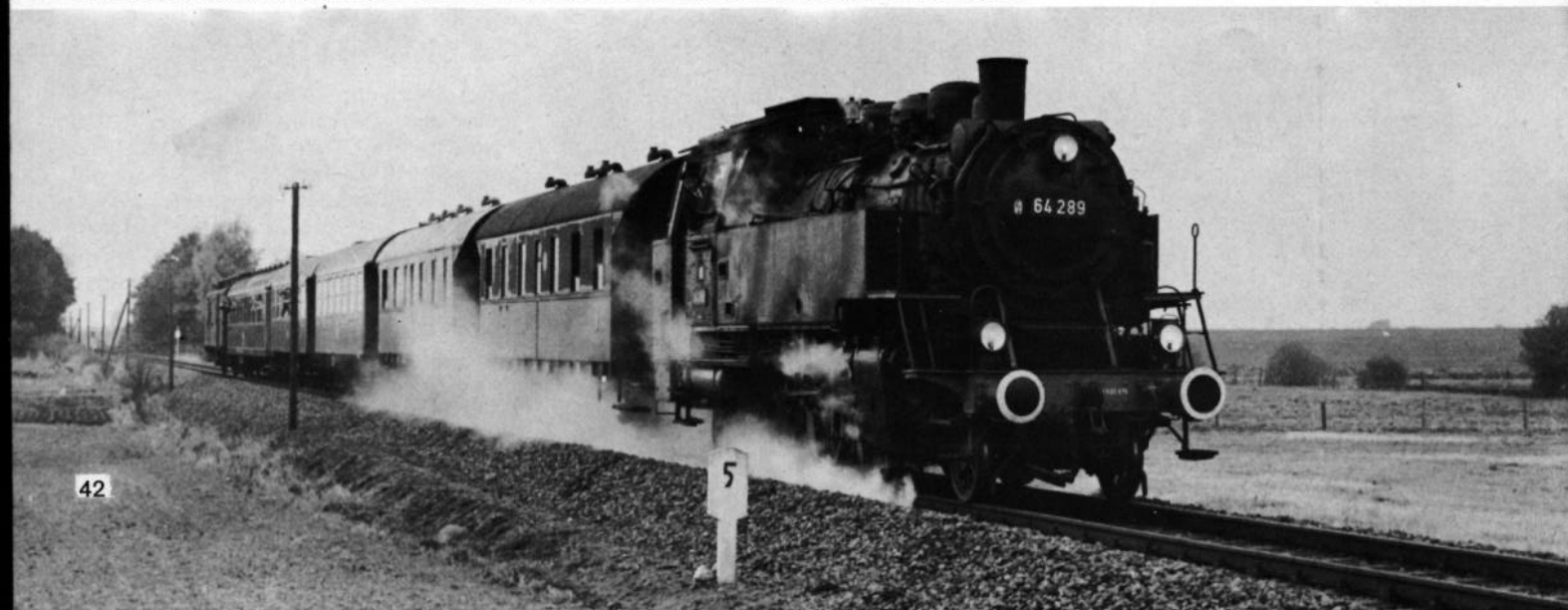
Konnte man im Herbst des vergangenen Jahres in Großbritannien das 150jährige Jubiläum des öffentlichen Schienenverkehrs begehen, so ist das Jahr 1976 das Jahr eines weiteren eisenbahngeschichtlichen Jubiläums. Am Pfingstmontag 1951

eröffnete die schmalspurige Talylyn Railway in Mittelwales ihren Betrieb als Museumseisenbahn. Die durch den Tod ihres Eigentümers zur Stilllegung verurteilte Bahn konnte jedoch durch Bahnliebhaber in eigener Regie übernommen werden. Dieses Ereignis leitete eine Entwicklung ein, die sich in der ganzen Welt von da ab ausbreitete und vielerorts zur Entstehung von Samm-

lungen historischen Eisenbahnmaterials führte.

Während die Entwicklung in anderen Ländern relativ ruhig verlief, erlebte Großbritannien in den sechziger Jahren einen regelrechten Museumseisenbahnboom, der noch heute anhält. Ende 1974 verzeichneten die in der Statistik aufgeführten Dampfbahnen und der Öffentlichkeit zugänglichen

**Bild 2:** Die 64 289 des Eisenbahn-Kuriers e.V. auf ihrer ersten Sonderfahrt im niedersächsischen Zonenrandgebiet.





Fahrzeugsammlungen 476 Dampfloks, 154 Dieselloks und 625 Personenwagen. Ein Teil davon ist natürlich weit vom betriebsfähigen Zustand entfernt. Trotzdem ist das Ergebnis beachtlich, zumal der reguläre Dampfbetrieb der Britischen Eisenbahnen mit Ausnahme auf der schmalspurigen Vale of Rheidol Railway Ende der sechziger Jahre eingestellt worden ist.

Der große Enthusiasmus der Eisenbahnfreunde, die Unterstützung der Gemeinden, Kreise und einiger Industriefirmen sowie eine fremdenverkehrsmäßig günstige Lage der meisten Bahnen trugen wesentlich zum Erfolg bei. Um Zahlen zu nennen: Die Festiniog Railway (Porthmadog-Dduallt) in Nordwales befördert jährlich etwa 400 000 Fahrgäste, und die Festiniog Railway Society zählt 6500 Mitglieder, etwa halb soviel, wie die Mitgliederzahl aller dem Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. angeschlossenen Vereinigungen. Es sei aber darauf hingewiesen, daß der Mitgliedsbeitrag einer englischen Vereinigung bei ähnlichen Leistungen für die Mitglieder wie bei deutschen Vereinigungen nicht unerheblich geringer ist.

## Spät; aber doch noch

Die Entwicklung der Museumseisenbahnen in Deutschland setzte erst ein Jahrzehnt später ein und verlief unter größeren Schwierigkeiten. Sie war daher weitaus weniger stürmisch. Bekanntlich richtete der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. am 2. Juli 1966 den ersten regelmäßigen Betrieb mit historischem Material auf der Schmalspurbahn von Bruchhausen-Vilsen nach Heili-



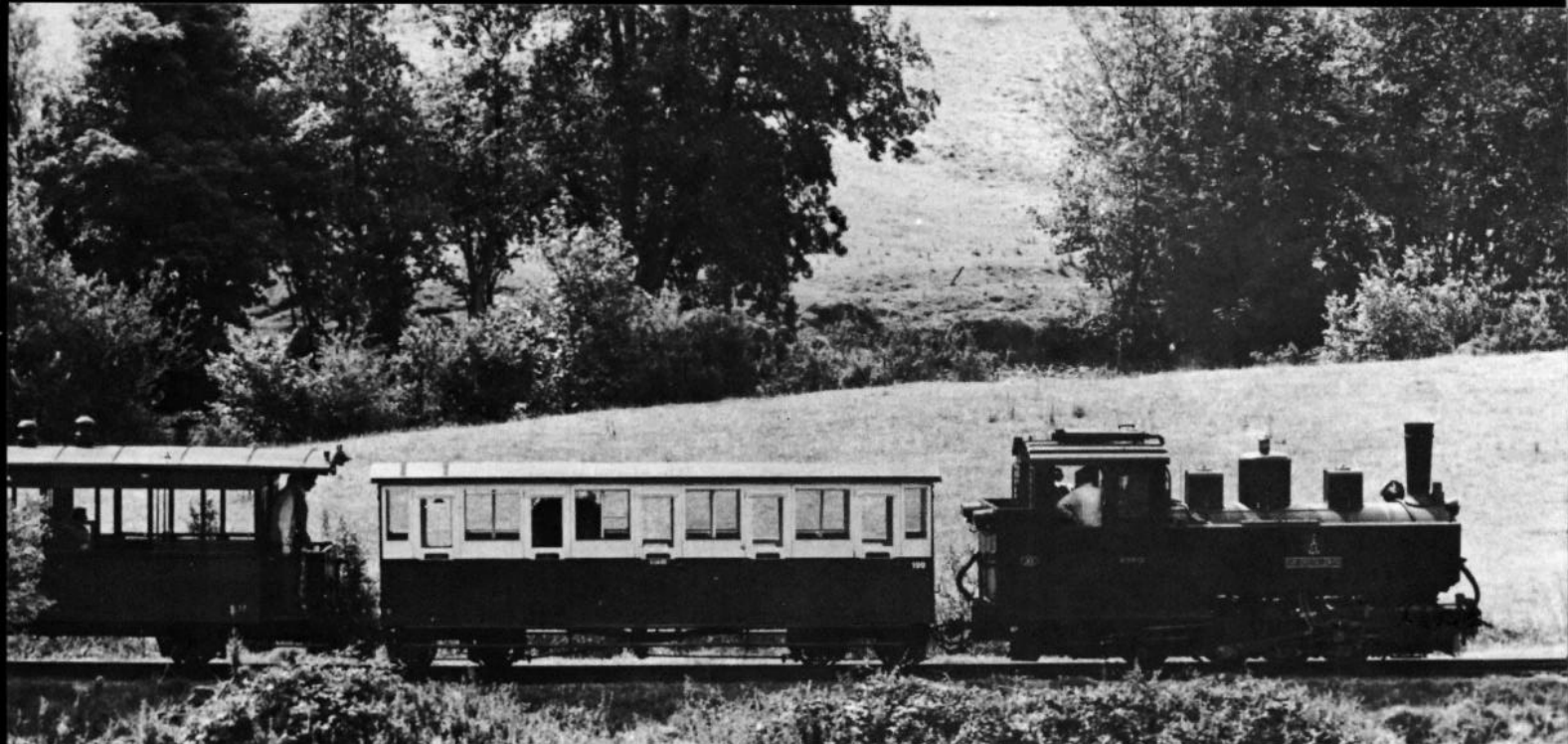
**Bild 3:** Museumsbahnromantik in Norddeutschland. Die Lokomotive „Spreewald“ der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen-Asendorf verläßt mit einem Personenzug den Haltepunkt Vilser Holz (Foto: Bernd Beckmann)

genberg – 1000 mm Spurweite – (und später Asendorf) ein, nachdem erste Versuche zur Schaffung einer Museumseisenbahn in Hamburg fehlgeschlagen waren. Nach diesem erfolgreichen Anfang machte das Museumseisenbahnwesen zunehmend Fortschritte, jedoch wurde die Entwicklung in jüngster Zeit wieder gedämpft. Während zum Beispiel auf der einen Seite das Eisenbahnmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg sich im Aufbau befindet und der Eisenbahn-Kurier e.V. seinen Fuhrpark um eine 24er und eine

64er erweitern konnte, wurden auf der anderen Seite der Feldbahnbetrieb im Feldbahnmuseum Holm-Seppensen endgültig und der Dampfbetrieb auf der Tegernseebahn vorläufig eingestellt. Dies zeigt, daß den Museumsbahnen von staatlicher und privater Seite noch nicht die Unterstützung gewährt wird, die ihnen aufgrund ihres kulturellen Wertes und des Freizeitwertes zusteht. Hochachtung vor dem Idealismus, mit dem sich die Eisenbahnfreunde teilweise für die Erhaltung historischer Eisen-

**Bild 4:** Auf dem Weg von Tywyn nach Abergynolwyn faßt die kleine Lokomotive „Douglas“ der Talyllyn Railway Wasser im Haltepunkt Dolgoch Falls (Foto: Bernd Beckmann)





**Bild 5:** Ein Dampfzug mit österreichischen Fahrzeugen auf einer walisischen Museumsbahn: Lokomotive „Sir Drefaldwyn“ der Welshpool & Llanfair Light Railway (ex StLB 699.01) mit einem englischen Militärbahnpersonenwagen und dahinter einem Zillertalbahnenwagen auf der Fahrt durch Heniarth (Foto: Bernd Beckmann)



**Bild 6:** Kleinbahnromantik in Holland: Lok 22 der Stoomtram Hoorn-Medemblik faßt Wasser aus einem Wasserwagen in Medemblik (Foto: Bernd Beckmann)

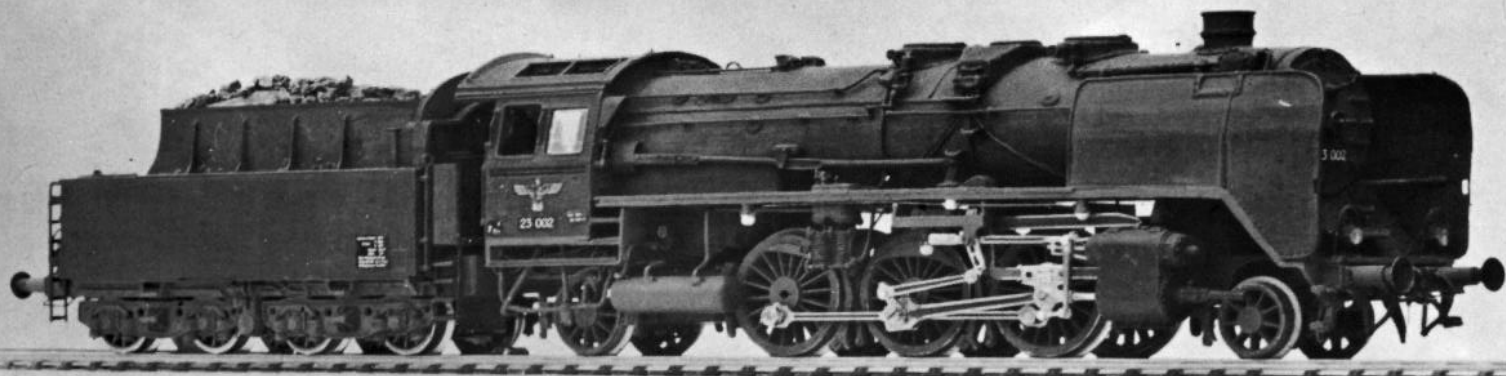
bahnen einsetzen. Sie opfern nicht nur Geld, Zeit und Arbeitskraft für dieses anerkennenswerte Werk und hätten damit sicherlich eine öffentliche Förderung verdient. B. Beckmann

**Die Artikelserie wird im nächsten Journal mit einem Bericht über die DGEG und SWEG fortgesetzt.**

**Bild 7:** Zeigt ein herrliches Schmalspurmotiv der DGEG aufgenommen bei der SWEG und verdeutlicht so richtig die Schmalspurromantik. Mehr hierüber im nächsten Journal. Foto: Wollny







**Bild 1:** Das Modell der Vorkriegs BR 23, gebaut von Herrn Best. Der Gesamtein-  
druck der Lokomotive ist sehr gut.

**Bild 2:** Dieselbe Lok von der Heizerseite. Gut erkennbar der freie Rahmendurch-  
blick sowie der in der Höhe etwas abgeänderte Tender.



## Prämierung gleich 2x

Diesmal haben uns gleich 2 ausgezeichnete Arbeiten von Lesern erreicht, die einer Prämierung würdig sind.

Als erstes möchten wir Ihnen den Umbau einer BR 23 unseres Lesers, **Hans Georg Best, Lange Straße 31, 6370 Oberursel/Ts.**, vorstellen.

Herr Best schreibt folgendes selbst hierzu: Angefangen hat es mit einer Übersichtszeichnung in der Zeitschrift »Moderne Eisenbahn« und dem Wunsch, einmal etwas aus eigener Kraft auf die Räder zu stellen. Einige M+F-Bausätze hatten die Lust zwischenzeitlich dazu geweckt. Ein Fahrge-  
stell der Märklin BR 23 aus meiner Jugendzeit fiel mir in die Finger, da dachte ich mir, das ist der Grundstock für einen solchen Selbstbau. Ich begann, den Tender 2'2'T 26 aus Messingblech herzustellen und versuchte, ein Gehäuse der BR 01, ca. auf das richtige Maß gekürzt, auf das Fahrge-  
stell der BR 23 aufzupassen. Aber zusammengestellt sah das Ganze dann nicht harmonisch aus. Also wurde die Sache abgeblasen. Später fiel mir dann beim Lesen von Fachbüchern auf, daß Kessel, Führerhaus und Tender mit dem der BR 50 weitgehend übereinstimmen. Nach einigem Hin- und Hermessen und Überlegen kam dann mein Modell zustande. Der Lokbarren-  
rahmen wurde aus 1 mm Ms-Blech ausge-  
sägt und als Achslager „Messingröhrchen“ angelötet. Die Räder stammen von der Firma Heller. Der Kessel besteht aus einem Stück Messing-Angelstockhülse, die leicht abgedreht wurde, so daß die Kesselringe hervortreten. Alle Teile auf und am Kessel, wie Dome, Ventile, Waschlukn, Pumpen

usw., sind von M+F. Die Vor- und Nachläufer sowie Scherenbremsbacken stammen aus dem M+F-Bausatz der BR 23. Das Umlaufblech, Führerhaus sowie der Triebtender sind von Fleischmann. Bei dem Originaltender sitzen die Laternen auf der Pufferbohle, was beim Fleischmannmodell nicht der Fall ist, also habe ich die Tenderrückwand abgesägt, das Gehäuse etwas gekürzt und die Rückwand wieder eingepaßt. Einige Anpassungsarbeiten am Tenderrahmen und die Günther-Drehgestellblenden haben meiner Ansicht nach einen 98%igen Tender ergeben. Treibstangen, Schieberschubstangen und Schwingenstangen sind aus Neusilberblech zusammengelötet und auf das richtige Maß gefeilt.

Die Wagner-Windleitbleche wurden aus 0,3 Ms-Blech ausgeschnitten und die Nietimitation mit einer Reißnadel von hinten angedrückt. Als Randverstärkung wurde  
**Bild 3:** Die bayerische D XII von Herrn Dr. Otto. Beachten Sie die für eine Handarbeit ausgezeichnete Gehäuse-

dann nur 0,4 mm Draht aufgelötet und abschließend etwas plangefeilt. Das Modell ist von Hand lackiert, und die Beschriftung stammt von der Firma Hohmann.

Soweit mein Bericht zum Bau meiner BR 23. Ich hoffe, daß den Journal-Lesern mein Modell gefällt und evtl. zum Selbstbau Anregung gibt. Ursprünglich war ich der Meinung, daß der Kauf von vorbereiteten Bausätzen einem bestimmten Phlegmismus Vorschub leistet und man zum Selbstbau nie mehr Lust verspürt. Ich empfinde aber gerade das Gegenteil. Besonders durch Bausätze kann man dazu angeregt werden, selbst einmal die Sache zu versuchen. Aufgrund der vielen Bauteile, die man mittlerweile kaufen kann, ist, ausgenommen vom Zeitaufwand, die Sache nicht mehr allzu schwierig.

Hans Georg Best  
Das zweite Modell, das wir heute prämiieren wollen, stammt von Dr. Alfred Otto, der den Journal-Lesern durch Vorstellung seiner Großanlage »im Königreich Bayern« bereits bekannt sein dürfte. Herr Dr. Otto hat sich speziell zu seinem Anlagenthema,





**Bild 4:** Dieses Bild läßt den großen Überhang des Führerhauses nach den Treibachsen erkennen. Dieser birgt enorme Schwierigkeiten für einen Modellbau, da dadurch das Modell zum Wippen neigen kann.

die bayerische D XII, spätere Baureihe 73, für den teilweisen Selbstbau ausgesucht. Wir fanden das Modell nicht nur der sehr guten Ausführung wegen prämiierungsfähig, sondern auch deswegen, weil gerade in letzter Zeit sich für dieses Modell die Nachfrage bei uns häuft. Wir haben eigentlich schon seit Jahren den Gedanken, diese Lokomotive als Bausatzmodell zu fertigen, bisher aber davon immer wieder Abstand genommen, da die Gewichtsverteilung und die Stromabnahme durch nur 2 vorhandene Treibachsen nicht ganz unproblematisch ist. Aber lassen wir Herrn Dr. Otto nun über seinen Selbstbau berichten:

Die Liebe zur D XII wurde bei mir durch das Buch »Unvergessene Dampflokomotiven« von Maedel (Franckh-Verlag) geweckt. Das in diesem Buch auf Seite 55 abgebildete Vorbild hat mich aufgrund ihrer

eigenartigen Eleganz infiziert. Als ich dann noch im Nürnberger Verkehrsmuseum das Modell dieses Typs im Maßstab 1:10 sah, stand für mich fest, einmal einen Selbstbauversuch in dieser Richtung zu planen. Das Vorbild wurde von 1897 bis 1907 mit insgesamt 106 Lokomotiven von der bayerischen Staatsbahn und mit 31 Lokomotiven von der pfälzischen Eisenbahn beschafft. Bei dieser Lokomotive kann man also nicht von einer Splittergattung sprechen, sondern das Vorbild war recht häufig zum damaligen Zeitpunkt, speziell im Raume München, als Vorortlokomotive anzutreffen. Ein Modell eignet sich also bestens für meine Modellbahnanlage, der das Thema königlich bayerische Staatsbahn mit Anschluß nach Sachsen damals zugrunde lag. Nachdem ich vom Verkehrsmuseum Nürnberg Vorbildfotos und einen entsprechenden Bau-

plan von Horst Obermayer erhalten habe, konnte an und für sich mit dem Selbstbau begonnen werden. Offen gestanden habe ich aber, wie wahrscheinlich auch so viele andere, eine Heidenangst, Fahrwerke selbst zu bauen. Ich suchte deshalb nach einem entsprechenden Industriefahrwerk, das – auf das Modell der D XII zugeschnitten – abgewandelt werden kann und fand hierbei die Liliput BR 78. Die Abänderungen waren nicht allzu schwierig, die Laufeigenschaften sind befriedigend und entsprechen der Liliput BR 78. Sollte von Liliput ein – wie man munkeln hört – verbessertes Fahrwerk auf den Markt kommen, werde ich dieses sofort für meine Lokomotive verwenden. Für den gesamten Umbau benötigte ich ca. 60 Stunden. Hierbei sind allerdings nicht die Konstruktions- und Ätzzeichnungen mitgerechnet. Für das Gehäuse fertigte ich eine Ätzzeichnung, um somit die gewünschte Detaillierung (Nieten usw.) zu erhalten. Ich hatte das Glück, denn durch einen »heißen Draht« zur fränkischen Landeszeitung konnte ich dort meine Gehäuseteile auf 5/10tel starke Zinkplatten ätzen lassen. Eine solche Ätzung erleichtert natürlich den Modellbau erheblich. Es sei noch anzumerken, daß ich den Schlot, die Dome und den Kessel auf meiner Unimat-Drehbank hergestellt habe und die übrigen Detaillierungsteile, wie Laternen, Ventile, Pumpen usw., ebenso die Steuerungsteile, von der Firma M+F bezogen habe.

Wie gefällt Ihnen das Modell der D XII?  
Dr. Alfred Otto

# Leipziger Frühjahrsmesse 1976

Am Sonntag, dem 26. März 76, schlossen die Tore der Leipziger Frühjahrsmesse. Wir haben für Sie die Messe besucht, um Ihnen über eventuelle Neuheiten berichten zu können.

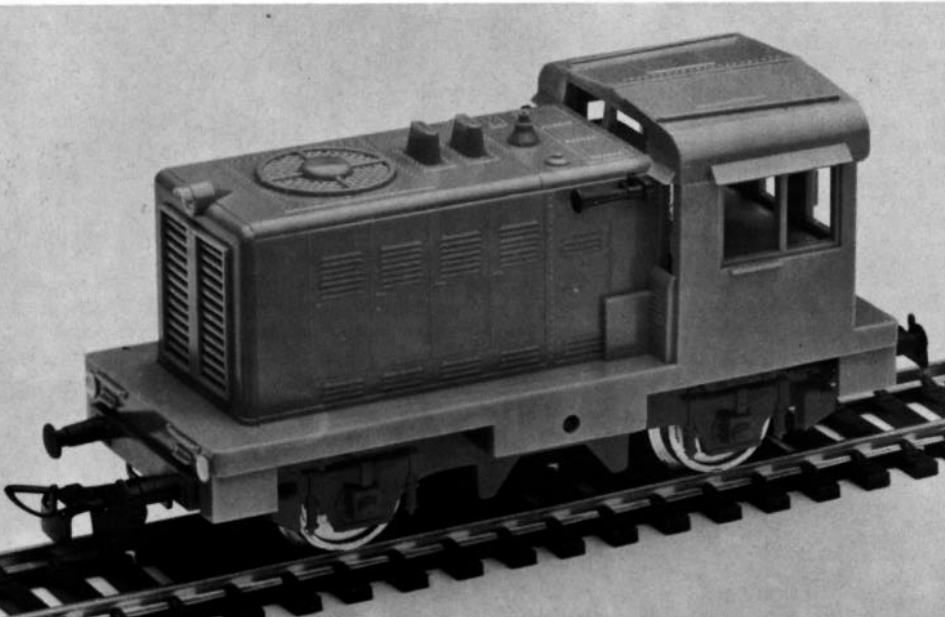
Wie man bereits auf dem **DDR-Stand** der Nürnberger Messe in Erfahrung bringen konnte, ist speziell auf dem Modelleisenbahnsektor – zumindest bei rollendem Material – im Augenblick mit keinen großen Neuheiten zu rechnen. Da das **VEB-Kombi-**

**nat PIKO**, Sonneberg, sich nicht nur auf den westdeutschen Markt konzentrieren kann, wird voraussichtlich erst zur Herbstmesse mit einer Messeneinheit gerechnet werden können, die auch für unsere hiesigen Modelleisenbahner bestimmt von großem Interesse ist. Näheres hierüber werden wir aber erst nach der Leipziger Herbstmesse erfahren können. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden wir auch im Journal 3 über eine kleine unerwartete Geste für unsere

Modelleisenbahner berichten können. Lieferbar sind mittlerweile auch ein paar ganz entzückende Gehäusebausätze, die wir aber aus Platzgründen leider ebenfalls erst im Journal 3 vorstellen können. **PIKO** hat diesmal in erster Linie an Modellbahner-Väter gedacht, deren noch unreife Sprößlinge demselben väterlichen Drang gerne fröhnen möchten. Da die vielen, heutzutage angebotenen Supermodelle für Kinderhände viel zu schade und zu fein detailliert sind, bringt **VEB PIKO** eine komplette Junior-Serie, die laufend erweitert wird. Dieses Programm wird bei uns hauptsächlich über den **Ottoversand** und **Quelle** angeboten und ist als „Piko-Junior“ bezeichnet. Aus dieser Preiswert-Anfangsgarnitur-Packung möchten wir Ihnen heute nur eine kleine Diesellokomotive vorstellen, die nach unserer Meinung (nicht nur) für Kinder schon recht ordentlich detailliert ist.

Die Sparte Spielwaren nimmt auf der Leipziger Messe jedoch nur einen relativ geringen Anteil für sich in Anspruch. Das Hauptkontingent wird außerhalb der Stadt – auf dem eigentlichen Messegelände – von der Großindustrie beansprucht. Dort werden die Millionen- und teilweise auch die Milliarden-Geschäfte abgewickelt. Die große Fahrzeugschau darf dabei natürlich nicht fehlen. Auch auf dieser Fahrzeug-

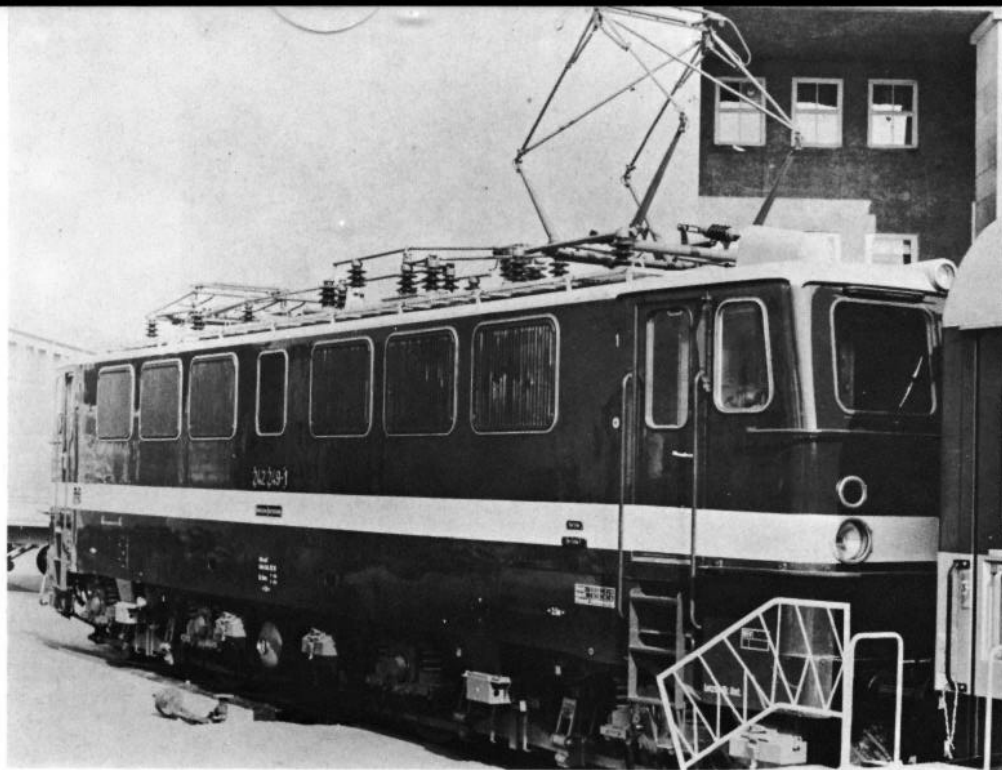
**Bild 1:** Diese kleine **Billig**-Diesellokomotive aus der Piko-Junior-Packung. Trotzdem die Lok als reines Kinderspielzeug gedacht ist, ist das Gehäuse recht ordentlich detailliert. Foto: Paur





schau haben wir die interessantesten Sachen für Sie fotografiert. Wir stellen Ihnen aber heute nur eine Kostprobe, und zwar die E 42 (Computer-Nr. 242) vor. Eine ausführlichere Berichterstattung bzw. Bildbericht werden wir ebenfalls im Journal 3 veröffentlichen. Wir hoffen, dann zusätzlich bereits über die Hannover-Messe, auf der sicher auch einiges an interessanten Schienenfahrzeugen geboten sein wird, berichten zu können. Am Rande sei noch vermerkt, daß es bedauerlich war, daß es gleich zu Anfang der Messe zu ein paar, nicht gerade ermunternden politischen Begebenheiten kam. Die allgemeine Atmosphäre wirkte etwas gedrückter als man es sonst von früheren dortigen Messen gewohnt war oder ist. Nach Beobachtungen dürfte zwar der Messebesucherstrom auf der BRD unvermindert gewesen sein. Hierbei handelte es sich jedoch hauptsächlich um Privatpersonen, die die Leipziger Messe für einen kurzen Besuch in der DDR benützen wollten. Die Reiselust der wirklich kaufenden Messeinteressenten und Handelspartner der DDR wirkte jedoch eher gedämpft. Dies ist schade, zumal speziell die Industrie der DDR heute keinesfalls mehr einen Leistungsvergleich zu scheuen braucht. Leistung und Qualität sind inzwischen mit westlichen Maßstäben vergleichbar.

HM



**Bild 2:** 242 249-1 (E 42) der deutschen Reichsbahn in sehr ansprechender weinrot-weißbeiger Farbgebung. Hersteller LEW-Hennigsdorf, Fabrik-Nr. 14 981. Für Mittelpuffer-Kupplung vorbereitet. Bisher wurden mehr als 300 Einheiten der BR 211/242 geliefert. Die Abbildung verdeutlicht, daß man auch in der DDR auf Elloks mit elegantem Äußeren Wert legt. Foto: Merker

# Das Paradies ist nicht für Kinder

## Besuch der Spielwarenmesse

Alljährlich macht die Spielwarenmesse Schlagzeilen. In jedem Jahr zieht sie tausende von Besuchern an. Eine ganze Woche lang werden dort Dinge ausgestellt, von denen Kinderherzen träumen und die Begeisterung Erwachsener geweckt wird. In großen Hallen, nach Sachgebieten wohlgeordnet und getrennt, finden sich alle Herrlichkeiten für Spiel und Hobby. Fachhändler und Einkäufer aus aller Welt finden sich zur Nürnberger Spielwarenmesse ein, um Informationen zu sammeln und um Aufträge zu ordern. International ist auch das Aufgebot der Aussteller. Das eigentliche Kaufpublikum aber bleibt ausgeschlossen, Kinder haben überhaupt keine Chance dieses Paradies zu betreten. So bleibt man unter sich und kann von der Öffentlichkeit unbeobachtet über Preise und Liefertermine reden. Einer ganz bestimmten Kategorie von Mitmenschen gelingt es jedoch immer wieder, sich auf mehr oder weniger legalem Weg den Zutritt zu den Hallen zu verschaffen. Ihr großes und einziges Ziel ist die Halle D, die Halle der Modelleisenbahn und des technischen Spielzeugs. Dorthin zieht es die Modellbahner, denen es gelungen ist, die Eingänge zum Gelände zu passieren. Vorbei an Ständen mit Puppen, Spielen, Zinnsoldaten und Weihnachtsdekorationen hasten sie zum großen und zentral gelegenen Stand von MÄRKLIN, in das »Cafe FLEISCH-MANN« oder zu den großen Schauanlagen

**Bild 1:** Das M+F-Bergwerk im Schaukasten unseres Standes. Der untere kleine Bildausschnitt zeigt den Untertage-Ausschnitt. Dieser veranlaßte die Messebesucher immer wieder, vor unserem Stand in die Knie zu gehen.





**Bild 2:** Teilansicht unseres Messestandes, der wie immer dicht umlagert war.

Bilder 1 und 2: Bernd Schmid von TRIX und ARNOLD. Vielleicht zieht es sie auch zuerst zu den Kleinserien-Herstellern oder an die Stände mit dem immer größer werdenden Angebot von Zubehör für Modellbahnen. Überall herrscht emsiges Treiben und große Geschäftigkeit. Die großen und die kleineren Firmen haben alle ihre Vertreter und Außendienstmitarbeiter nach Nürnberg beordert, Umsatz heißt jetzt die Parole. Nicht selten greifen selbst die hohen Firmenchefs in das Geschehen ein. Hier gilt es einen Kunden zu überzeugen, dort einem der Journalisten Rede und Antwort zu stehen. Halbtot vom langen Marsch durch heiße

Gänge trifft man dann irgendwo auch den heimischen Spielwarenhändler. An anderen Plätzen der Halle D sind die Fotografen und Redakteure der verschiedenen Modellbahnzeitschriften emsig an der Arbeit. Die einen schwitzen im Licht der Scheinwerfer, die anderen sammeln Unterlagen und notieren Aktuelles.

Als Besucher und Messebeobachter tut man sich leichter. Nach einer kurzen Stärkung (Schaschlik – klein, dafür zäh und teuer) stürzt man sich auf müden Beinen wieder in das Getümmel.

Am Fleischmann-Stand staut sich schon wieder das Volk. Man hat eine neue, große und sehr interessante Schauanlage ge-

schaffen, »die fantastische Welt der Fleischmann-Bahn«.

Auch bei Märklin muß man natürlich noch einmal vorbei, dort gibt es ebenfalls eine große Schau. Zwischen den Gleisen der großen Brocken der Spur I fahren die Winzlinge der Baugröße Z unter den Großen hindurch. An anderer Stelle drehen Züge der großen Spur ihre Runden. Durch ihre geöffneten Fenster fährt die Märklin miniclub auf einer eigenen Rundbahn. Gerne kommt man natürlich auch an den Stand von Faller mit den im besten Licht stehenden Neuheiten und mit den hübschen Hostessen. Freundliche Gesprächspartner findet man natürlich auch noch an vielen anderen Ständen, bei Trix, Kibri, Preiser Vollmer usw., bei Pola gibts für Eingeführte sogar ein kühles Pils vom Faß, M+F hält den dazu passenden Korn vorrätig. Bei Roco ist kaum reinkommen, dutzende von Neuheiten haben Fachhändler und eingeschleuste Modellbahner in großer Zahl angelockt. In das nächste große Gedränge gerät man bei M+F, Kunden aus aller Welt geben sich hier ein Stelldichein.

Abschlüsse werden getätigt und tiefschürfende Fachgespräche geführt. Die meisterhaft ausgeführten Fahrzeuge der Grubenbahn, die Kohlenzeche und der Untertagebetrieb zählen zu den Attraktionen der Messe. Am Stand von M+F ist es eng geworden, fast ein wenig zu eng. Nichts gegen die sachkundigen Modellbahner, längere Diskussionen am Messestand bringen aber doch unnötige Erschwernisse.

Recht müde, aber voller neuer Eindrücke, wohlversorgt mit Neuheitenlisten verläßt man am späten Nachmittag die Messe. Ein Tag, auf den man sich schon Wochen vorher freute, ist nun zu Ende gegangen. Für die Heimfahrt bleibt jetzt noch die kurzweilige Lektüre der eifrig gesammelten Prospekte.

S.v.E.

## Verlagsprogramm Frühjahr 1976



Dürener Eisenbahn A.-G.

**NEU** Bahnhöfe nordwestdeutscher Kleinbahnen. Von Gerd Wolff, 80 S., 109 Fotos, 24 Bahnhofspläne, DM 18,50. Unglaublich, was auf den kleinen Bahnhöfen vieler kleiner Bahnen für ein Verkehr abgewickelt wurde. Eine Fundgrube vor allem auch für Modellbahnfreunde.

**NEU** Dürener Eisenbahn A.-G. Von Ronald Copson. 32 S., 53 Fotos, 1 Streckenskizze mit Bahnhofsgleisplänen, DM 10,00. Ein Denkmal für eine der lebenswertesten elektrischen Schmalspurbahnen, die es je gegeben hat.

### WEITERE BÜCHER AUS UNSEREM PROGRAMM:

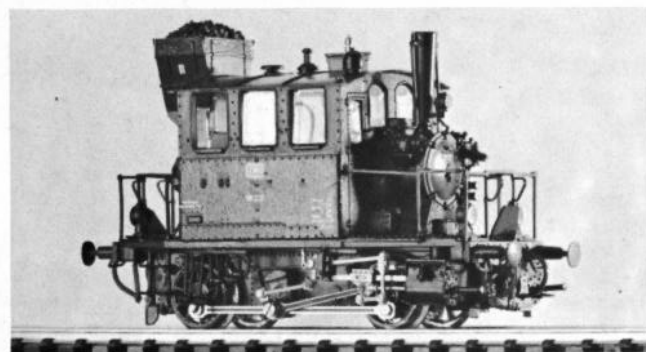
Deutsche Klein- und Privatbahnen (Teil 1: Schleswig-Holstein/Hamburg), 132 S., 189 Fotos, 24 Streckenskizzen, DM 29,80. Deutsche Klein- und Privatbahnen (Teil 2: Niedersachsen), 324 S., 474 Fotos, DM 49,50. Deutsche Klein- und Privatbahnen (Teil 3: Nordrhein-Westfalen), 326 S., 509 Fotos, DM 55,00. Deutsche Klein- und Privatbahnen (Teil 4: Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar), 252 S., 340 Fotos, DM 53,00. Butzbach-Licher Eisenbahn A.-G., 20 S., 27 Fotos, DM 5,50. Inselbahn und Bäderseefahrt Wangerooge, 48 S., 79 Fotos, DM 11,80. Braunschweigs Eisen- und Straßenbahnen, 60 S., 105 Fotos, DM 12,80. Dampflokshuppen (42 Dampflok auf Kleinbahngleisen), 96 S., 47 Fotos, 42 Maßskizzen, DM 10,80. Diesellok auf Kleinbahngleisen, 32 S., 13 Fotos, 12 Maßskizzen, DM 8,80. Triebwagen auf Kleinbahngleisen, 36 S., 21 Fotos, 12 Maßskizzen, DM 9,80. Fahrzeuge elektrifizierter Privatbahnen, 47 S., 19 Fotos, 19 Maßskizzen, DM 10,00. Slegener Kreisbahn (Teil 1: Die Straßenbahn), 58 S., 39 Fotos, DM 10,00. Köln-Bonner Eisenbahnen A.-G., 64 S., 71 Fotos, DM 12,80. Rhein-Haardtbahn GmbH., 12 S., 18 Fotos, DM 4,00. Die Kieler Lenz-Eisenbahnen, 32 S., 35 Fotos, DM 7,00. Kahlgrund-Verkehrs GmbH., 40 S., 29 Fotos, 11 Bahnhofspläne, DM 9,00.

### UNSERE ZEITSCHRIFTEN

Die KLEINBAHN (im 14. Jahr). Zweimonatlich, 40 S., viele Fotos, DM 7,50. Die INDUSTRIEBAHN. Fachblatt für Industrie- und Feldbahnen. Vierteljährlich, 40 S., viele Fotos, DM 7,50. Die STRASSENBAHN. Fachblatt für Straßen-, S- und U-Bahnen sowie Modellstraßenbahnen. Zweimonatlich, 40 S., viele Fotos, DM 7,50. SECUNDAIRBAHN-KURIER. Nachdruck der berühmten Kleinbahn-Mitteilungen aus den Jahren 1963–65. Heft 1–4, 5–8, 9–12, 13–16 und 17–19 je DM 12,00.

Zu beziehen durch Vorauskasse auf Postscheckkonto Hannover 428 25-302.

**Verlag Wolfgang Zeunert** Hauptstraße 43, 3170 Gifhorn



## Machen Sie eine Reise in die Vergangenheit!

Wir bieten Ihnen eine lebenswerte Messeneuheit im Maßstab 1:32 (Nem). Eine Glaskutsche (Glaskasten) und die dazu passenden romantischen Personenwagen werden Ihnen ein Verleben in diese Garnitur leicht machen. Jede Serie ist nummeriert und Sie erhalten für Ihre Garnitur eine persönliche Expertise.

Der Glaskasten ist mit Dampfentwickler ausgestattet, die beiden holzverschalteten Oldtimer-Personenwagen sind mit holzgemusterten Sitzbänken und kompletter Inneneinrichtung ausgestattet.

Fordern Sie gegen Voreinsendung von DM 2,- incl. Porto unsere Information an.

### Markscheffel & Lennartz

Fachgeschäft für Eisenbahnfreunde, Esplanade 23 (Ecke Colonnaden) • 2000 Hamburg 36 • Telefon 040/343561



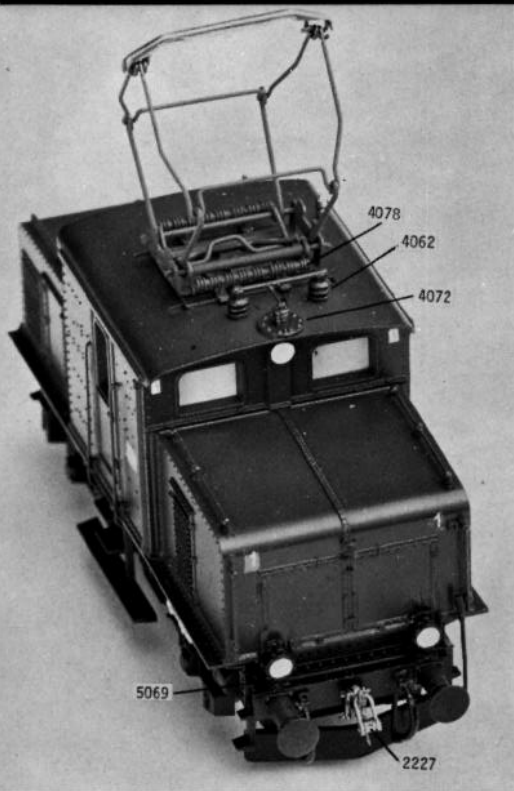


Bild 1: Frontansicht der gesuperten PIKO-E 69.

## Umbau E 6905 von Piko

Durch das Erscheinen der E 69 02 und E 69 03 von **Roco** wurde ich angeregt, die E 6905 von **Piko** zu supern. Die Lok ist zwar etwas überdimensioniert, was aber nicht besonders stört, da das Original auch wesentlich wuchtiger wirkt als die beiden Artgenossen. Zuerst zerlegte ich die Lok in einzelne Baugruppen (Gehäuse, Antrieb und Fahrgestellrahmen). Am Fahrgestellrahmen nahm ich folgende Arbeiten vor: Absägen der Puffer, Ausfeilen der Rahmenausparungen, Entfernen der Kühlschlange und des längeren Luftkessels mittels Nutsstichel (M+F-Art. Nr. 150 33). Anschließend wurden Bohrungen für Puffer, Bremskupplung, Originalkupplung, elektrische Heizkupplung und Laternen angebracht. Der Luftkessel und die Kühlschlange wurden aus M+F-Teilen angepaßt. Die Kühlschlange mußte um ein Stück gekürzt werden. An der Achslager-Halteplatte wurde das Mittelteil herausgesägt, was einem besseren Durchblick zugute kommt. Da man – deswegen – diese nun nicht mehr mit dem Fahrgestellrahmen ans Fahrwerk schrauben kann, wird sie bei der Endmontage angeklebt. Im Anschluß daran können nun alle neuen Teile an den Fahrgestellrahmen angeklebt werden.

Am Gehäuse entfernte ich alle angespritzten Griffstangen (wieder mit Nutsstichel) und ersetzte diese dann durch »freistehende« mittels Griffstangenhalter und Draht. Den Pantographen tauschte ich gegen einen neuen (Sommerfeldt) aus. Für diesen muß zwischen den beiden alten Befestigungsbohrungen eine neue angebracht werden. Zusätzlich erhielt das Dach noch die auf dem Foto ersichtlichen Isolatoren und die Pfeife. Zum Schluß wurde alles neu lackiert: Der Rahmen schwarz, das Gehäuse weinrot

(bei Reichsbahnausführung grün), das Dach schmutzgrau, die Isolatoren rot und die Kühlschlange silber. Was noch fehlt, ist die Beschriftung, die aber – so konnte ich bei M+F erfahren – in nächster Zeit (auch für Roco E 69) gefertigt wird.

Somit habe ich nun eine weitere schöne Bereicherung meiner Sammlung, und der Umbau dürfte auch für einen Nichtfachmann in der Durchführung nicht allzu schwierig sein.

Hans Köttgen

### M+F-Anmerkung

Nachfolgend führen wir die einzelnen Teile mit Art.-Nr. auf, die von Herrn Köttgen für den zuvor beschriebenen Umbau verwendet wurden.

Hierbei sind sowohl alte als auch neue Art.-Nr. angegeben. Die neuen Art.-Nr. beziehen sich bereits auf das in ca. ½ Jahr erscheinende Ersatzteibuch. Bei Artikeln mit einer neuen Nummer nur diese auf einer

evtl. Bestellung aufführen.

Bei Bauteilen, die eine alte und neue Nummer in der Aufstellung aufweisen, bitte vorerst nur die alte Artikel-Nummer angeben.

### Benötigte M+F-Teile

Verp.-Einheit	alte Nr.	neue Nr.
1 Pfeife	1356	1728
1 elektr. Heizkuppl.	4400	1468
1 Federpuffer	2203	
1 Bremskupplung	1276	
1 Originalkupplung	2227	
3 Griffstangenhalter	2346	1567
1 Kühlschlange		4403
1 Luftkessel		3027
1 Schlußscheibenhalter	5048	
Laternen		5069
1 Isolator		4062
1 Isolator		4072
1 Isolator		4078
Abziehbilder		12065
Draht 0,4 mm Ø		

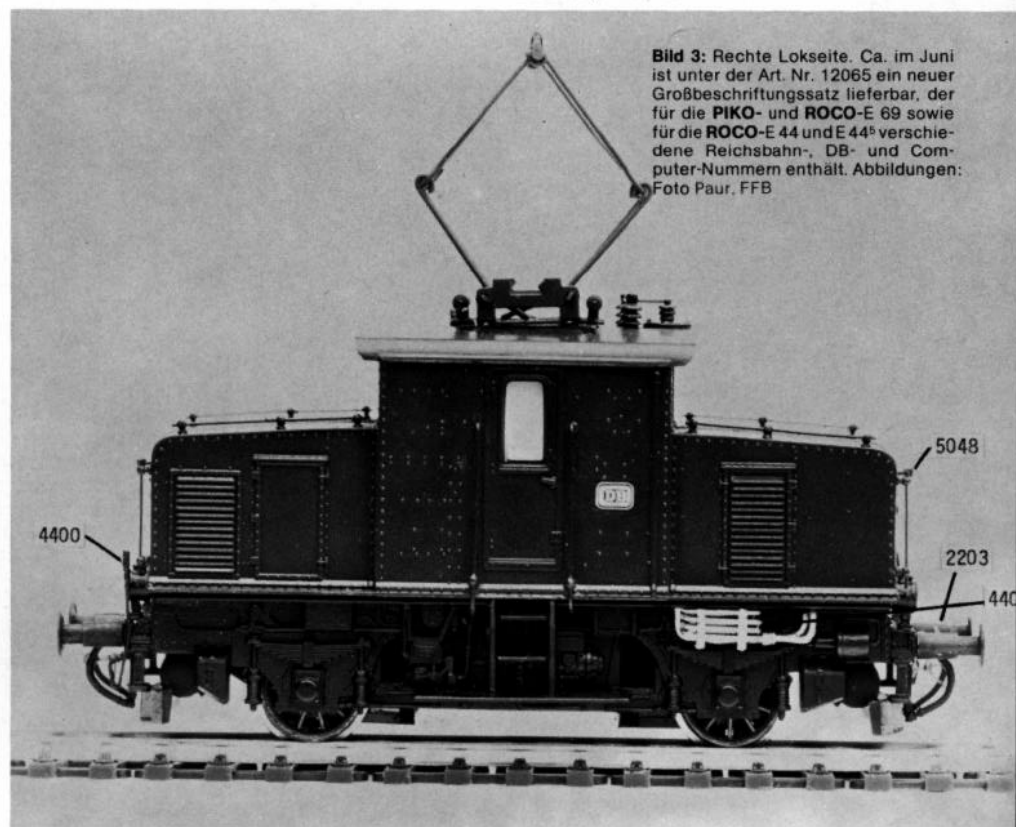


Bild 3: Rechte Lokseite. Ca. im Juni ist unter der Art. Nr. 12065 ein neuer Großbeschriftungssatz lieferbar, der für die **PIKO-** und **ROCO-E 69** sowie für die **ROCO-E 44** und **E 44<sup>s</sup>** verschiedene Reichsbahn-, DB- und Computer-Nummern enthält. Abbildungen: Foto Paur, FFB

Bild 2: Linke Lokseite. Die zusätzlich angebrachten Details sind auf allen Bildern mit Artikelnummern versehen.

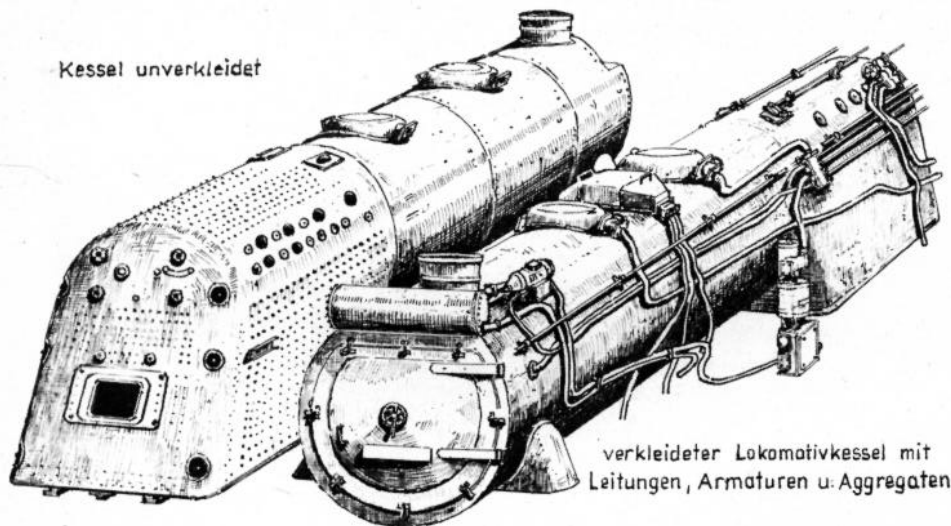


## Der Lokomotivkessel

Beim Betrachten der Kesselansichten dürfen wir feststellen, schon recht gut in der Dampfloktechnik Bescheid zu wissen. Wir erkennen das Kesselventil, die Zuleitung zum Dampfentnahmestutzen mit den verschiedenen Anstellventilen für Speise-

pumpe und die anderen Hilfsaggregate. Da sind ferner die Druckleitungen vom Injektor zum Kesselspeiseventil, von der Kolbenspeisepumpe zum Oberflächenvorwärmer, dessen Funktion wir ebenfalls schon kennen. In den nächsten Fortsetzungen werden wir uns intensiv mit einem besonders wichti-

Kessel unverkleidet



Kesselansichten einer 2'C1'h3 Schnellzuglok der Baureihe 01<sup>10</sup>

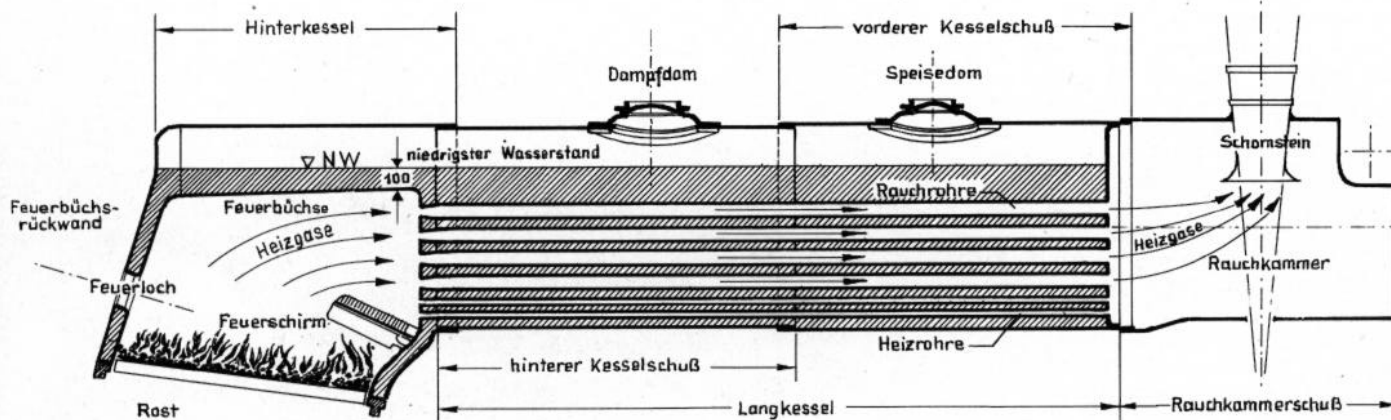
gen Teil der Dampflokomotive, dem Kessel, näher befassen. Dazu ist es erforderlich, sich zunächst mit grundsätzlichen Fragen des Dampfkesselbaues vertraut zu machen. Unser Schnitt zeigt, wie sich der Gesamtkessel aus mehreren telekopartig ineinandergeschobenen Baugruppen zusammensetzt, dem Hinterkessel mit Feuerbüchse und Rost, dem Langkessel, aus vorderem und hinterem »Schuß« bestehend. Er wird von zahlreichen Rauchrohren durchzogen. Speise- und Dampfdom dienen der Speisewasserzuführung bzw. Dampfentnahme. Den vorderen Abschluß bildet die Rauchkammer mit Schornstein und Blasrohrsystem.

Die Verbrennung der Heizmaterialien erfolgt auf dem Rost. Zur fortlaufenden Beschickung des Feuers dient das Feuerloch in der Feuerbüchrückwand. Die heißen Rauchgase durchziehen anschließend die Rauchrohre, die ebenso wie die Feuerbüchse vollständig vom Wasser umspült sind, und erreichen schließlich die Rauchkammer. Auf dem Wege dorthin erfolgt der Wärmeaustausch an das Kesselwasser, das sich zu Dampf verwandelt. Jetzt erst entweichen die Rauchgase, schon weitgehend abgekühlt, durch den Schornstein ins Freie.

Die Anforderungen, die der Konstrukteur an die Kesselbaustoffe stellt, sind außergewöhnlich hoch. Das ist einleuchtend, da sie rasch aufeinanderfolgenden, unterschiedlichen Betriebsbedingungen und starken mechanischen Beanspruchungen unterliegen. Das Kesselgewicht muß bei größtmöglicher Betriebssicherheit mit Rücksicht auf das Strecken- und Gleismaterial gering gehalten werden. Es gilt, einen bestimmten Achsdruck nicht zu überschreiten. Ferner darf der Lokomotivkessel in seinen Ausmaßen nicht über die Fahrzeugumgrenzungslinien hinausragen.

Aus diesen Überlegungen heraus erkennen wir, daß das Kesselgewicht, die Kesselleistung, Bauform und Baustoff in einem wohlproportioniertem Verhältnis zueinander stehen müssen. Diese allgemeinen Betrachtungen des Kesselbaues sollen zunächst ausreichen. In den nächsten Journalen werden die einzelnen Kesselteile eingehend besprochen werden. Begonnen wird hierbei mit der Feuerbüchse. Als Demonstrationsobjekt dient uns der Dampfkessel einer 2'C1'h3 Schnellzuglok der BR 01<sup>12</sup>.

R. Barkhoff



Grundsätzlicher Aufbau des Lokkessels





**Bild 1:** Am 4. Oktober weilte die 01 173 der Ulmer Eisenbahnfreunde zu Besuch in Neuenmarkt. Die 'Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart' hatte eine Sonderfahrt für die Leser des „LOK-MAGAZIN“ veranstaltet. Foto: Obermayer

# Deutsches Dampflokomotiv-Museum

Augenblicklich entsteht in Neuenmarkt-Wirsberg, am Fuße der inzwischen weltberühmten »Schiefen Ebene«, das Deutsche Dampflokomotiv-Museum. Während man sich bei zahlreichen Vereinigungen mit der Instandhaltung von Dampflokomotiven herumschlägt, werden sich die Maschinen von Neuenmarkt-Wirsberg nicht mehr aus eigener Kraft bewegen. Die Fahrzeuge werden nach dem Eintreffen in Neuenmarkt-Wirsberg zunächst einmal vom Schmutz und Rost befreit und in mühevoller Arbeit hergerichtet. Bis jetzt beherbergt der Lokschuppen insgesamt 15 Dampflokomotiven. Im einzelnen handelt es sich um die Maschinen 01 111, 01 1061, 03 131, 18 612, 23 019, 38 2383, 44 276, 50 975, 52 5804, 64 295, 65 018, 78 246, 86 283, 89 7531 und die 94 1730.

Inzwischen sind nun auch die Aufträge zum Umbau des Ringlokschuppens erteilt worden. Für die erforderlichen Baumaßnahmen steht eine halbe Million Mark zur Verfügung. Der größte Anteil von 350 000 Mark ist eine

Zuwendung der **bayerischen Staatsregierung**, der Rest stammt von der Oberfrankenstiftung, vom Landkreis und von der Gemeinde.

Am 4. Oktober 1975 konstituierte sich der »Verein der Freunde des deutschen Dampflokomotivmuseums Neuenmarkt e.V.«. Geschäftsführer des Vereins sind die Her-

**Bild 2:** In diesem alten Ringlokschuppen in Neuenmarkt-Wirsberg entsteht derzeit das „Deutsche Dampflokomotiv-Museum“. Mit Hochdruck wird bereits an der Restaurierung des Lokschuppens gearbeitet. Foto: Obermayer



ren Günter Knaus und Oberregierungsrat Bernd Arnal. Als Vorsitzender fungiert Günter Knaus, der Eigentümer der in Neuenmarkt vorhandenen Lokomotiven. Noch sind die Pforten des Lokschuppens der Öffentlichkeit verschlossen. Derzeit würden Besucher die Arbeiten nur behindern. Man hofft jedoch, das Museum im Sommer dieses Jahres zur Besichtigung freigeben zu können. Ahlänglich einer Sonderfahrt für die Leser des »LOK-MAGAZIN« in Zusammenarbeit mit den **Ulmer Eisenbahnfreunden** war am 5. Oktober eine erste Besichtigung der Fahrzeugsammlung möglich. Wir werden das Geschehen in Neuenmarkt-Wirsberg verfolgen und in unserem JOURNAL darüber berichten. Auch Sie, verehrte Leser, können die Museumsleute von Neuenmarkt unterstützen. Für 36.-DM kann man die Mitgliedschaft der gemeinnützigen Vereinigung erlangen, Schüler und Studenten zahlen den halben Tarif.

H.O.

## Authentizität aus der Sprühdose.

Nie war originalgetreues, authentisches Spritzen von Eisenbahn-Modellen einfacher. Wir haben unser Sortiment der bewährten Original-RAL-Farben erneut erweitert.

Ihr Fachgeschäft sagt Ihnen mehr darüber; oder fordern Sie Übersicht über die lieferbaren RAL-Farbtöne gegen DM -,50 in Briefmarken bei uns an.

**Horst Günther — Modellbau**

Metzstr. 40, 7410 Reutlingen, Tel. 071 21/4 24 61 (296 61)

## M + F Händler im Ausland

ALLE BAUSÄTZE — ALLE ERSATZTEILE AB LAGER  
TOUS LES KIT — TOUTES LES PIÉCES DÉTACHÉES  
JETZT LIEFERBAR IN BELGIEN  
LIVRABLES DE STOCK EN BELGIQUE  
WIR FERTIGEN AUCH ALLE M + F-MODELLE IN  
NOUS NOUS CHARGEONS DE LA CONSTRUCTION DES  
UNSERER EIGENEN WERKSTATT. PREIS NACH ANFRAGE.  
MODELES. PRIX SUR DEMANDE.  
GENERAL-VERTRETUNG FÜR BELGIEN  
AGENT GENERAL POUR LA BELGIQUE

## M + F Belgien S.A. Ets. Vanderperre N.V.

KEIENBERGLAAN 28 — 1850 GRIMBERGEN/BELGIEN — TEL. 02/269.14.55



WEIT UND BREIT DIE  
ALLERGROSSTE AUSWAHL  
FÜR MODELLBAHN-FANS

8001 ZÜRICH MARKTGASSE 10 TEL 0134 33 78

EISENBAHN-CENTER



### Modelleisenbahnen

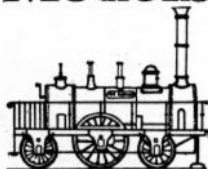
Berns grösste Auswahl

M+F, Roco, Rivarossi O+H0, Atlas N,  
Günther, Röwa, Piko, Trix Express,  
Minitrix, Lima N+H0+0.

R. Mani

Zeughausgasse 20 (1. Stock), 3011 Bern,  
Telephon (031) 22 75 85

## Modelbouw Centrum



Für BRD — BELGIE — HOLLAND:  
STUART TURNER DAMFMASCHINEN-  
Bausätze, Kessel, Armaturen und engli-  
sche MAP Bücher und Zeichnungen.

IN NEDERLAND: Alle goede europese merken spoor N-HO-O  
— M + F-CONRAD-SCHNEIDER-LGB NEMEC (profielen).

POSTVERSAND.

MODELBOUWCENTRUM — Krommepad 14 — LAREN (NH)  
(Autobahn Amsterdam — Amersfoort, bei Hilversum)  
RUF 02153-83096 — Montags Ruhetag —

### Wenn Sie nach Italien kommen, besuchen Sie unbedingt La Modeltecnica

Ein Besuch bei uns lohnt sich immer. Modeltecnica hat die  
**M+F Generalvertretung für Italien.**

Außerdem führen wir natürlich die kompletten Sortimente der  
italienischen Firmen **Rivarossi** und **Lima**, desweiteren viele  
amerikanische Firmen. Unsere Spezialität: Spur O, HO und N.  
(Übrigens, wir sprechen fließend deutsch.)

Den umfangreichen Lima- und Rivarossi-Gesamtkatalog erhalten  
Sie gegen Voreinsendung von DM 10,- incl. Versandkosten  
in deutscher Sprache. Wir versenden in die ganze Welt.

### La Modeltecnica

Via B. Buozzi 10, I-45 100 Rovigo — Telefon 252 12



# M + F Händler in West-Deutschland

## Plastikbausätze für N - HO und O



vorbildgetreu, feindetailliert, mit größter Paßgenauigkeit und richtigem Maßstab. Den HELIAN-Katalog 1975/76 (DIN A 4) erhalten Sie gegen Einzahlung von 1,50 DM + 0,70 DM Porto auf PSA 32710-674 Ludwigshafen oder auf Volksbank Mainz Kto. Nr. 11790011-BLZ 55190000.

Vertreter für BRD H. Kleinhanß, 65 Mainz 22, Postf., Tel. 06131/35223

- Lieferung, Zusammenbau, Lackierung, Metallbeschilderung usw. von M+F-Bau- und Zurüstsätzen – auch mit Lieferung dazu benötigter Industriemodelle.
- „Sonderbehandlung“ und Umbau von M+F-Modellen einschl. anderen Motoren und Radsätzen etc. für Märklin-Wechselstrom, Trix u. a., soweit technisch möglich. Alles mit 12 Monaten Garantie.
- Seit über 25 Jahren präzise Einzelanfertigung jedes gewünschten Lokmodells HO, O und I, Lokumbauten für alle Systeme untereinander, Metall-Lokschilder und Lokbeschilderungen HO, O und I.
- Laufend Kleinauflagen in HO-Modellen wie BR 18<sup>3</sup>, BR 06, E06, BR 85, BR 42 und anderen.
- Prospekte gerne gegen Briefrückporto.

MODELLBAU  
ING. ULRICH

**SCHNABEL**  
1948-1973 25 JAHRE

8591  
WIESAU

## Das Motronik C4-11

Das elektronische Fahrpult für den verwöhnten  
Modellbahner jetzt  
in Deutschland lieferbar.

Zusätzlich haben wir die alleinige  
Vertretung für das  
Ruco-Güterwagen-Sortiment in Deutschland.

**Walter Kraumendahl**

Teichstraße 74, 7850 Lörrach · Tel.: 07635/1921

MODELLBAHN-Spezialist  
Spezialversand in die Schweiz

**Spielwaren  
Lauterwasser**  
Singen  
Ekkehardstr.30  
Tel. 63236

## LANG & WAGNER

744 Nürtingen, Postfach 49

Fachgeschäft für  
Modelleisenbahnen und Zubehör  
Reparaturen - Ersatzteile  
Märklin Bausätze

Fordern Sie Preisliste.

KLAUS K. KUNIS



Für die Spuren Nm, N, TT,  
HOe, HO, O führen wir u.a.  
ROCO, Liliput, ADE, Peco,  
Rivarossi, Günther, Brawa,  
Herkat, Sommerfeldt und  
natürlich Merker + Fischer

4930 DETMOLD · Schülerstraße 18

Versand in alle Länder

Geöffnet: Mittwoch und Freitag 15-18 Uhr, Sonnabend 8.30-13 Uhr  
Postanschrift: 4930 Detmold 14 · Forstweg 24 · Tel. (05231) 48242

## HINRICH FAHRENKRUG

Große Modellbahn-Spezialabteilung  
mit ständig gut sortiertem Lager  
aller führenden in- und ausländischen  
Hersteller.

Versandabteilung/Ersatzteilservice.  
Noch gut sortiertes RÖWA-Lager.

Musterausstellung  
fertiger M+F-Modelle.

242 Eutin, Peterstr. 12 · Ruf 04521/3883

## Modellbau Koch K.G., Augsburg

Eisenbahn-Flug-Schiffsmodellbau

Neuhäuserstraße am Oberhauser Bahnhof

Tel. (0821) 411875

Wir führen: Fleischmann, Arnold, Märklin, Trix, Faller, Brawa, Kibri,  
Vollmer, Pola, Conrad, Herkat, Liliput, Rivarossi, M + F,  
Günther, Noch, LGB, DDR-Modelle, Jouef, Roco, Ortwein,  
Schneider, Preiser, Merten, Fachbücher, Zeitschriften.

Das Fachgeschäft mit der persönlichen fachkundigen Beratung

## Spezialgeschäft für Baugröße HO

Außer Merker+Fischer führe ich u. a. folgende Fabrikate:  
ABS-Mehrzugsystem, Brawa, Conrad, France Trains, Günther,  
Liliput, Metropolitan, Rivarossi, Roco N, Simutronic, Titan,  
Zuba, Eisenbahn- und Modellbahnliteratur.

Immer Sonderangebote. Fordern Sie kostenlos meine Preisliste.

Verkauf und Versand:

E. Rolf R. Hasenpflug, 563 Remscheid 1, Solinger Straße 34 a  
Telefon (0 21 91) 2 78 30

Tägl. von 16-18.30 Uhr, samstags von 8.30-14 Uhr.

## Modellbahnspezialitäten

M+F · Günther  
Liliput · Piko  
Rivarossi · Wiking  
u. v. ander Fabrikate  
bei

**Oskar Fr. Kraus**

87 Würzburg · Brücknerstraße 1

## Modellbahnkiste



Modelleisenbahn-Fachgeschäft - An- und Verkauf  
M. Wolter, Imstedt 31, 2000 Hamburg 78 Tel. 040/220438  
B. Vetter, Fuhlsbüttel Str. 286, 2000 Hamburg 60 040/6309430  
B. Meervelt, Hausweg 70, 2000 Hamburg 19 040/67310  
W. Ramm, Lange Reihe 45, 2000 Hamburg 1 040/244936

## Beckmann

Modelleisenbahnen

2800 Bremen 1 - Manteuffelstraße 34  
Spezialversand für HOe-Modellbahnen  
Liliput, Merker+Fischer, PECO, GEM,  
F.R.Co., Mike's Models, Langley u. a.  
Katalog unseres umfangreichen Ange-  
botes gegen 3,50 DM in Briefmarken.

## Keiner bietet mehr — in Köln —

An M + F- und Günther-Bauteilen  
und Bausätzen.  
Über 300 Artikel-Nummern  
ständig am Lager.

**Modellbahnlädchen**  
Köln 1, von Werth Straße 32

Bei uns finden Sie alle großen Marken des In- und Auslandes, ein reichhaltiges Lager in Zubehör, Einzel- und Ersatzteilen, eine fachkundige Beratung, speziell bei Reparaturen, Umbauten und Umstellung auf andere Systeme.

**W. Schüler & Co** das führende Fachgeschäft für Modelleisenbahnen

7000 Stuttgart S. Christophstr. 2 Tel.: (0711) 60 83 75

## Modellbahn Pietsch

Restposten Trix 3-Leiter, Bayerische S 3/6 grün, Katalog-Nr. 2206, für nur 95,- DM

1 Berlin 61, Friedrichstraße 237 und

1 Berlin 42, Mariendorfer Damm 12

Telefon (030) 251 17 90

### Ihr Modellbahnfachgeschäft HELMUT SIGMUND

bietet noch folgende M+F Bausätze an:

- 001 Industrie-Dampflokom
- 251 Tram-Niederbordwagen
- BA 14 TM 5-achsiger Öltender mot. normal
- BA 14 TS 5-achsiger Öltender oh. Motor. super
- BA 18 TN 5-achsiger Kohletender oh. Motor, normal
- 01630 5-achsiger Kohletender für BR 45

H. Sigmund, 85 Nürnberg, Schweiggerstraße 5, Tel. 464927

## Modellbahn HAAS

Modellbahnen des In- und Auslandes. Reichhaltiges Lager aller führenden Fabrikate von Bahnen und Zubehör

**Versand gegen Nachnahme oder Vorkasse**

Modellbahn Haas, 7921 Hdh.-Großkuchen, Ebnaterstraße 19 Tel. 07367/572

Modelleisenbahnen am Kurfürstendamm  
— Große internationale Auswahl —

**Eickelberg**

1 BERLIN 12

Joachimstaler Straße 7/8, Im Kranzler-Eck, Telefon 883 82 83

**STEIN**

Spezialgeschäft

**DÜSSELDORF**

Grabenstraße 7 · Tel. 369358

Für BR 85 = M + F — 027

2-Leiter-Fahrgestell basierend auf dem der Märklin BR 050 fertig montiert und bearbeitet für den M + F-Bausatz: DM 100,—

Für Wechselstromer: BR 64 und 80 als Bausatz und Fertigmodelle sowie Spezial-Mikro-Relais noch ab Lager lieferbar. Vorbestellungen für 85er Fahrgestell an:

Modelleisenbahnen

**Gerhard Rudert**

3171 Triangel  
Grüner Weg 2

Wir halten für Sie alle Fabrikate in allen Spurweiten bereit.

Umbauten auf Zweileiter-System und Reparaturen werden fachgerecht ausgeführt.

M+F-Lager bestens sortiert, Bauteile in großer Auswahl  
Das ELMOBA-Radsortiment ist ständig ab Lager lieferbar.

## Modellbau Fischer

Lindwurmstr. 9 Tel. 2658 16

8 München 2

ALLE bisher erschienenen HO - M+F - BAUSÄTZE bis auf wenige Ausnahmen noch LIEFERBAR

HO - ROCCO - N Programm AB LAGER

Liliput · Rivarossi · Günther · Sommerfeldt

DDR · Brawa · Pola · Heki

**P. GENTIL** MODELLBAHNEN-MODELLBAUSÄTZE

8750 Aschaffenburg, Lange Straße 24, Telefon 0 60 21 / 4 30 86  
Verkauf: Mo.-Fr. 16-18 Uhr, Sa. 9.00-13.00 Uhr Versand per NN



## MOREDI

Ihr Fachgeschäft im westlichen Ruhrgebiet (günstig für Niederrhein und Holland am Autobahnkreuz Oberhausen) führt ein ständiges Lager von M+F-Produkten und auch alle anderen namhaften Fabrikate.

Der Katalog ist z. Zt. vergriffen. Das Erscheinen eines neuen werden wir wieder rechtzeitig ankündigen.

MOREDI, H. Börgers, 42 Oberhausen 11, Weißensteinstraße 89, Tel. 02 08/66 73 37

## Ihre Supermodelle

versehen wir mit »Super-Treibgestellen« nach NEM.

### Fundgrube

An- und Verkauf von Modellbahnen

4100 Duisburg, Mülheimer Straße 87, Tel. 0203/33 53 40



Wir geben unseren Mitgliedern beim Kauf von kostspieligen M+F-Erzeugnissen großzügige Finanzierungshilfen. Leisten auch Sie sich ein schönes M+F-Modell und werden Sie Kunde bei der MODELLBAHN RING GMBH 6148 HEPPENHEIM-1 POSTFACH 463, fragen Sie an — Postkarte genügt!

### Spielzeug-Zentrale am Berliner Tor

Das Fachgeschäft

mit dem umfassenden Programm für Modellbahnen, Zubehör und Bauteile führender in- und ausländischer Fabrikate.

**Sören Sörensen**

2 Hamburg 1, Beim Strohhause 14, Telefon (040) 24 68 21

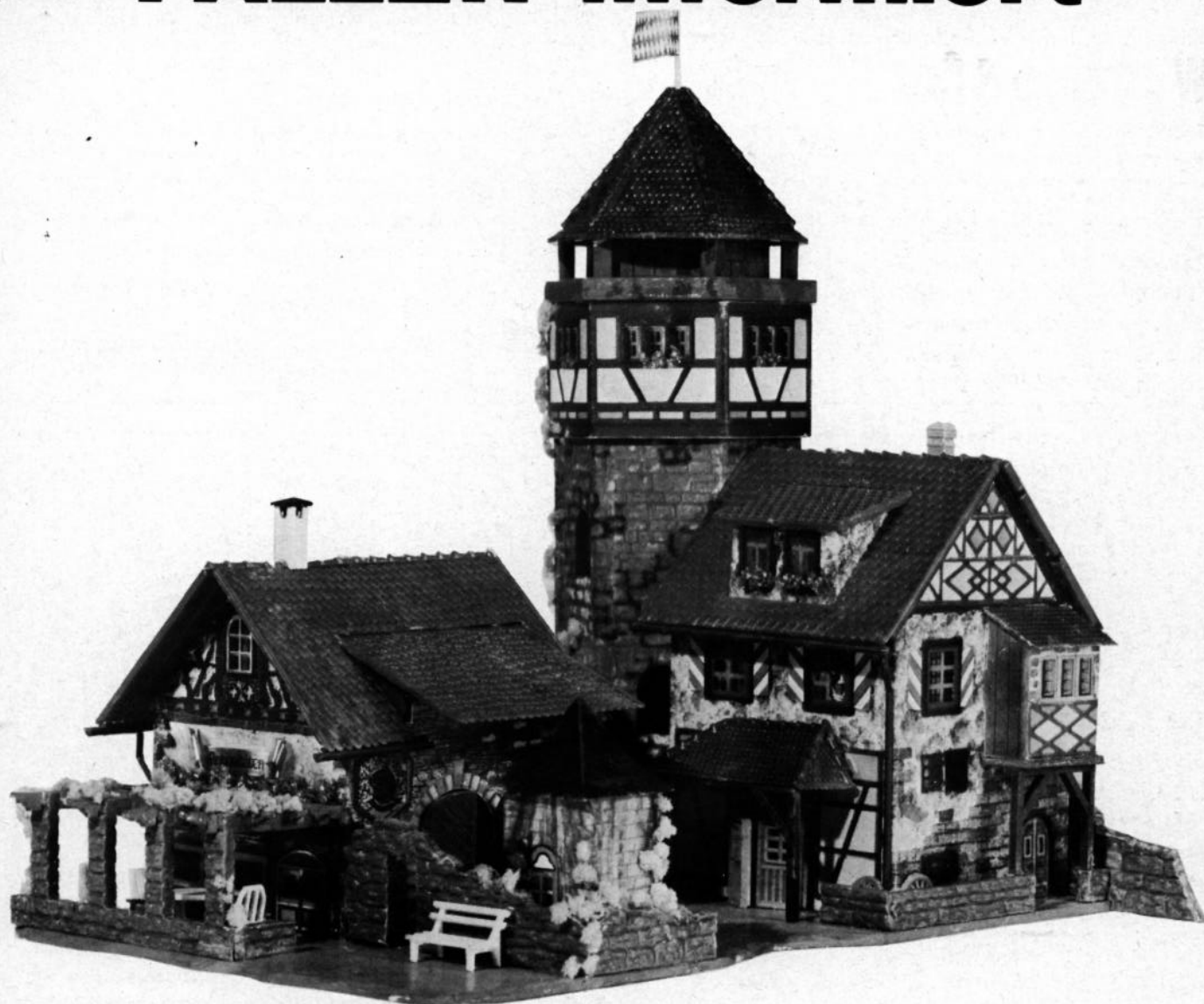
**HANNSHEINEN · 565 SOLINGEN · KÖNIGSMÜHLE 26**  
Telefon 81 03 69

Ihr Modellbahnfachgeschäft mit besonderem Sortiment mit besonderem Service

Spezialitäten aus aller Welt · M+F-Modelle und Bauteile  
Neuheiten · Bauteile · Ersatzteile · Fachliteratur  
Sonderangebote · Noch RÖWA-Lager · Ein Besuch lohnt sich (tägl. möglichst ab 14 Uhr oder nach Vereinbarung)



# FALLER informiert



***...so schön sind die neuen »Combi Kits«***

Dieses Modell ist die »Turmschmiede«, zwei alte Gebäude, die sich an den restaurierten Stadtturm anlehnen.

Die feinen Details und die gekonnte Farbgebung sind einmalig naturgetreu. Die Spuren der vielen Jahrzehnte, die diese Häuser überdauert haben, sind überall deutlich zu erkennen.

Und dies ist nur eines der Modelle aus der Serie der neuen »Combi Kits«. –

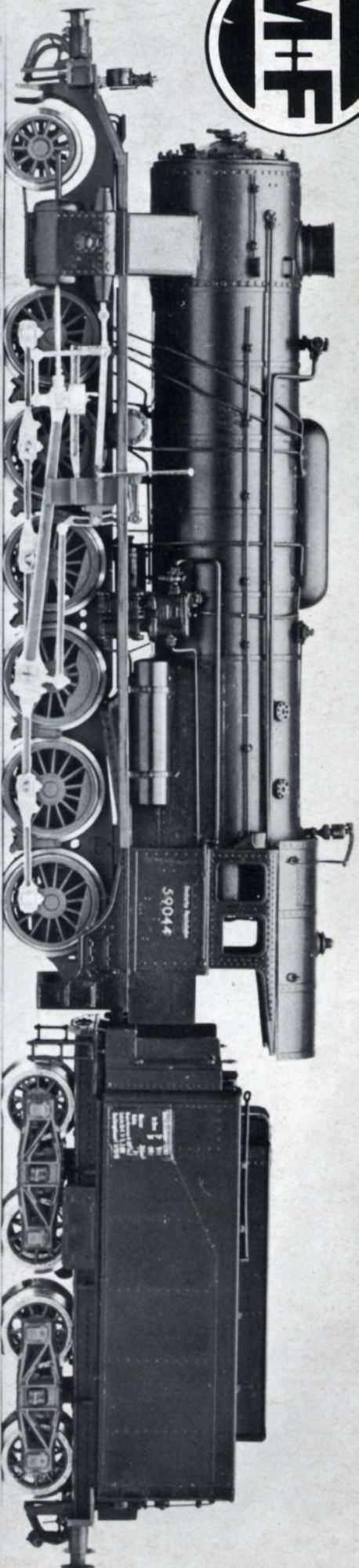
Planen Sie schon jetzt den Platz auf Ihrer Anlage dafür ein (im Herbst beim Handel).



**FALLER combi kit »Turmschmiede«, Artikel 1712**

**Empfohlener Preis DM 13,80**





## Das Superding — die württembergische K (BR 59)

Reservieren Sie sich dieses herrliche Lokmodell. Für Vorbestellungen garantieren wir nachfolgende Preise:

Art.-Nr.	Bausatz komplett mit mot. Tender	Bausatz Lok einzeln	054 10	dto. Superzurüstatz
054 01	595,—	399,—		
054			ca. 110,—	

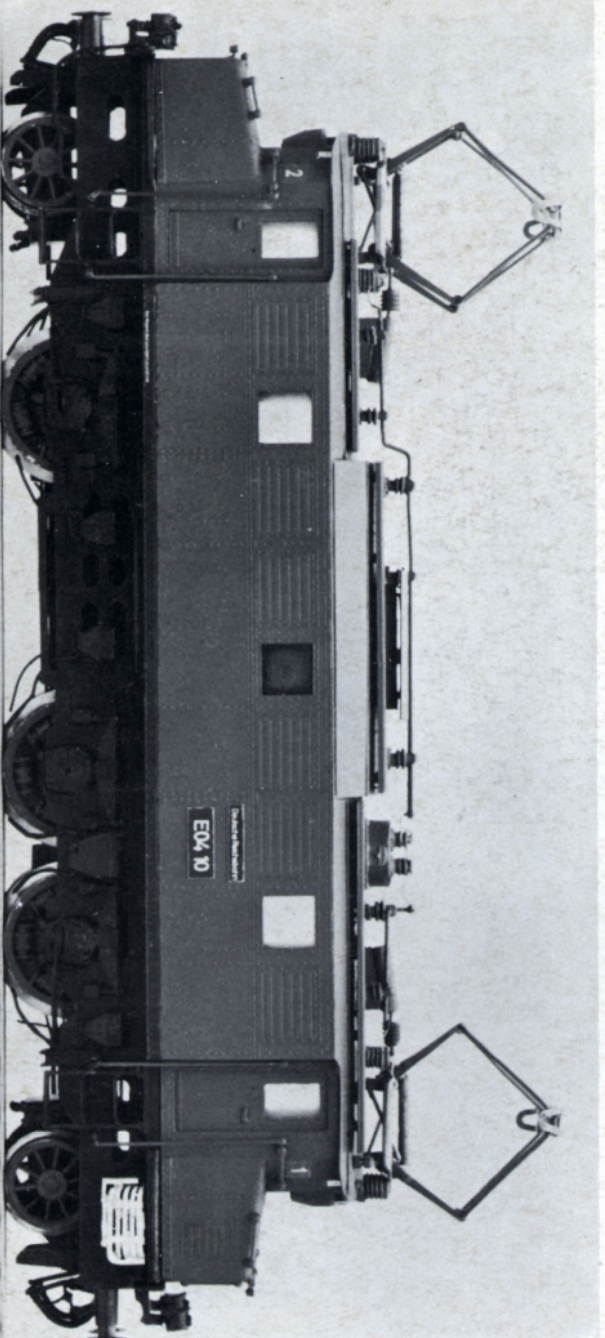
054 68	Steuerung ungenietet	55,—
054 69	Steuerung genietet	75,—
032 30	Bausatz mot. Tender (2'2 T 31,5)	219,—
032 35	dto. Superzurüstatz	ca. 30,—
12074	Abziehbilder	(Preis noch nicht vorhanden)

## Die E 04 - der Flachlandrenner der Reichsbahn

Das Modell der E 04 ist die erste M+F-E-Lokomotive, die ein Kunststoffgehäuse erhält. Dach und Gehäuse bestehen aus einem Kunststoffspritzling. Der Zusammenbau ist deshalb äußerst einfach. Die Achslagerblenden bestehen komplett aus Metall. Die Ausführung und Detaillierung ist hervorragend. Die Abbildung zeigt nur ein Voraismuster und entspricht noch nicht der endgültigen Ausführung

Art.-Nr.	Bausatz E 04	DM/Preis
207	Bausatz E 04	198,—
207 10	dto. Superzurüstatz	ca. 60,—
207 70	Fertigmodell E 04, DB-Ausführung	298,—
12052	Abziehbilder-Großatz	(Preis noch nicht vorhanden)

Greifen Sie zu, bei diesem günstigen Angebot. Die Lok wird ca. im September zur Auslieferung gelangen. Die E 04 wird auch in Dreileiter-Wechselstrom-System (für Märklinisten) gefertigt. Näheres hierüber finden Sie in den nächsten Journalen.



**Merker und Fischer GmbH**  
Roentgenstraße 6, 8080 Fürstentfeldbruck,  
Telefon 08141/1838