



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0171-3671

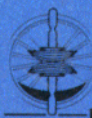
3/1980

Juni

DM	6,50
sfr	6,80
öS	55,—
hfl	8,30
bfr	120,—
Lire	3500,—

Modellbahn + **F**achzeitschrift • aktuell • informativ





**Eisenbahn
JOURNAL**

Modellbahn + Fachzeitschrift • aktuell • informativ

3/80

ISSN 0171-3671

6. Jahrgang

Einzelheft	DM	6,50
	sfr	6,80
	öS	55,—
	hfl	8,30
	bfr	120,—
	Lire	3500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb:
H. Merker

Redaktion: Hermann Merker

Ständige Mitarbeiter:

Horst Obermayer

R. Barkhoff

C. Asmus

Peter Schiebel

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

Atelier Paur

Ing. Horst Obermayer

Bernd Schmid

Peter Schiebel

Druck: Printed in Italy

by Nuova Grafica Moderna S.p.A. - Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1980 6x.

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

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 39,— ohne Portokosten

Einzelheft: 6,50 + 1,— DM Porto

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

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 3 vom
1. Januar 1980.

Gerichtsstand ist Fürstentum.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Neue Auflagenhöhe 23.000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstentum, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Mitteilungen	2
Inhaltsverzeichnis	3
Deutsche Kleindiesellokomotiven	4
Die preußische T 3	6
Vierachsiger offener Seitenentladewagen	11
Bw-Skizzen	12
Die Lokomotiven der Gattungen T 14 und T 14 ¹	14
Die BR 93 ⁵ in Wechselstrom	16
Die V 65	18
Die BR 03 bei der DR	20
Leipziger Frühjahrsmesse 1980	33
Poster	36
Verlagsbestellkarte	41-42
T 3 als Spur-O-Kit	44
Heeresfeldbahn-Diesellokomotiven	46
75 Jahre elektrische Eisenbahn	48
Regentalbahn AG	53
BR 03 ¹⁰ nach 1945	56
Verwandlung eines Industriemodells	59
Minimarkt	63
DBC-D - Dampfbahn-Club Deutschland	68
Perfekter Modellbau	70
Neuheiten-Journal	71
Die BR 99 ⁷³	74

**Bitte beachten Sie die Werbebeilage der Firma M+F
(Bestelliste) in Journal Mitte!**

Zu unserem Titelbild:

Die 99 7222 fährt am 18.2.1978 mit ihrem Güterzug in den Bahnhof Wernigerode-Steintor ein.

Zu unserem Poster, Seite 36:

Bei einer Sonderfahrt in der Eifel wurde die 38 2383 im Bahnhof Monreal fotografiert.

Titel- und Posterfoto:
Dieter Kempf



Bild 1: Es waren schon winzige Maschinen, die Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I.

Deutsche Kleinlokomotiven

Als wir uns im vergangenen Jahr dazu entschlossen hatten, eine Artikelserie über die deutschen Kleinlokomotiven zu starten, waren wir wirklich gespannt, wie sich unsere Leser zu diesem Thema stellen würden. Bislang waren doch vor allem nur die Dampflokomotiven gefragt, gelegentlich auch einmal eine alte Ellok und ganz selten

Triebwagen und Diesellokomotiven.

Nun wollten wir versuchen, die Erinnerung an eine Triebfahrzeugart wachzuhalten, die bis auf eine Bauart von der Öffentlichkeit kaum beachtet in den letzten Jahren aus dem Dienst schied. Nach den Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe I, die heute nicht mehr im Einsatzbestand sind,

schrumpft nun auch die Zahl der Maschinen, die in der Leistungsgruppe II zusammengefaßt waren.

Jetzt, nachdem zwei Folgen unserer Serie erschienen sind, dürfen wir feststellen, daß das Thema bei den Lesern ankommt. Immer wieder erreichen uns Fotos, schwarzweiße und farbige,

Bild 2: Blitzblank und munter rangiert die 311 263 im Jahre 1972 im Bahnhof Eutingen.





Bild 3: Etwas Ähnlichkeit mit einer Köf II hat sie schon, die Lok Nr. 3 des Städtischen Gaswerks Nürnberg.

gute und weniger gute Aufnahmen, meist jedoch recht interessante Abbildungen. Einige der Dias haben wir ausgewählt, weil sie uns sehr gut gefallen und weil sie unsere Leser animieren sollen, ihre Archive nach dort schlummernden Raritäten zu durchforschen.

Zwei der ausgesuchten Fotos zeigen eine Kö I mit der Betriebsnummer 311 263 beim Verschiebedienst im Bahnhof Eutingen, aufgenommen am 20.7.1972. Bemerkenswert ist nicht nur der Größenvergleich mit dem gedeckten Güterwagen, sondern auch die Lackierung der Lokomotive. Hier sind der ganze Rahmen und die beiden Pufferbohlen rot lackiert, der Motorvorbau das Führerhaus und das Dach sind schwarz. Andere Maschinen hatten nur rote Pufferbohlen, alles andere war schwarz und das Dach silbern lackiert.

Die im letzten JOURNAL abgebildete Lok 311 238, im Jahr 1974 ebenfalls in Eutingen aufgenommen, hatte einen schwarzen Rahmen und einen weinroten Aufbau nach RAL 3004 mit einem silberfarbenen Dach. Leider existiert hiervon kein Farbfoto in unserem Archiv.

Doch nun zurück zur 311 263 aus dem Jahr 1972,

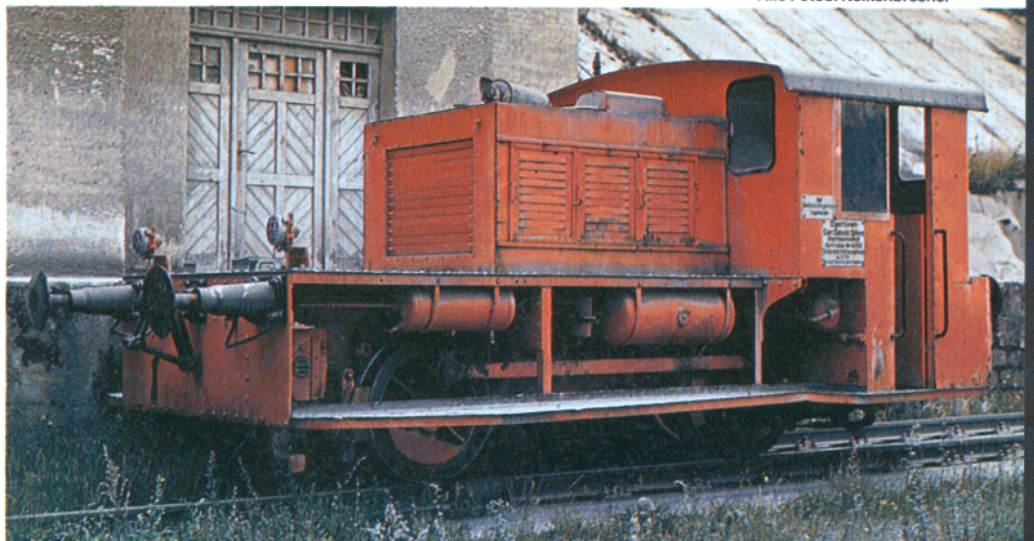
aus deren Vorbau ein langes Rohr herausragt. Hierbei dürfte es sich um eine Verlängerung des Auspuffs bis über die Dachkante handeln, um das Personal nicht den Abgasen auszusetzen. Auf den beiden anderen Fotos sind Fahrzeuge festgehalten, die mehr zu den Raritäten als zu den Kleinlokomotiven zu zählen sind. Die grüne

Lok fuhr mit der Nr. 3 im Gaswerk von Nürnberg und entspricht in ihren Abmessungen ungefähr den Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe II. Gar nicht eingruppiert lässt sich das rote Vehikel mit Kuppelstange, das am 5.8.1972 im Zementwerk von Carl Seebald Söhne in Hartmannshof aufgenommen wurde.

HO

Bild 4: Dies ist zwar ein Unikum, doch im weitesten Sinn ist diese Maschine eines Zementwerkes auch eine Kleinlok.

Alle Fotos: Nelkenbrecher



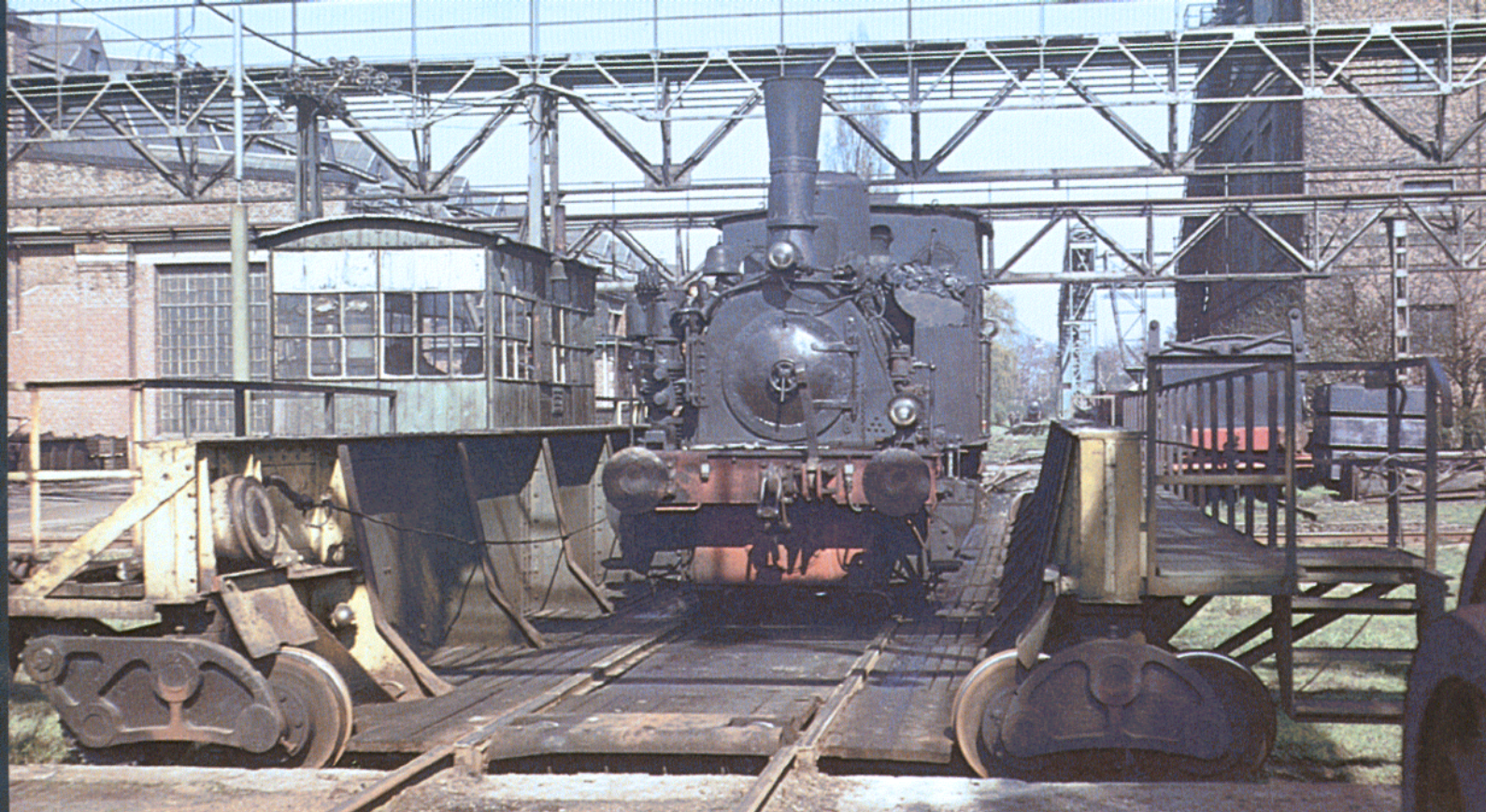


Bild 1: T3-Werkslok AW Schwerte am 17.4.67.

Foto: Vorsteher

Die preußische T 3

Kaum eine andere deutsche Lokomotive, sieht man von der schon legendären preußischen P 8 einmal ab, erreichte eine mit der T 3 vergleichbare Popularität. Bereits im Jahr 1882 lieferte die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Kassel die erste T 3 mit der Fabrik-Nr. 1423 an die Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung für den Einsatz bei der KED Hannover. Jene Maschine war zugleich die erste dreifach gekuppelte Tenderlokomotive, die nach den «Preussischen Normen» entstand.

Konzipiert war die Gattung T 3 für den Einsatz im Verschiebedienst und für den gemischten Verkehr auf Neben- und Lokalbahnen auf dem schon recht weit verzweigten Netz der Preussischen Staatsbahnen. Zu jener Zeit waren die Maschinen mit einer Leistung von 290 PS und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h den Anforderungen ihres Dienstes durchaus gewachsen. Die erste Bauform der T 3 war dadurch gekennzeichnet, daß die Rückwand des Führerhauses in ihrem unteren Bereich abgeschrägt

war. Ein weiteres bauliches Merkmal war die Reglerbüchse anstelle eines Dampfdoms. Durch die Anordnung der Reglerbüchse auf dem ersten Kesselschuß wurde vor allem im Verschiebedienst häufig Wasser übergerissen. Um dieses

Übel zu beseitigen, wurde ab dem Baujahr 1898 die Reglerbüchse durch einen Dampfdom ersetzt. Trotzdem schlug auch noch in der Folgezeit das Wasser in die noch außen am Kessel verlegten Einströmröhre. Eine wirksame Abhilfe

Bild 3: Werkslok AW Schwerte am 17.4.67.

Foto: Vorsteher ▶

Bild 2: Der mustergültige Führerstand der Moll'schen T 3

Foto: J. Weiß ▼

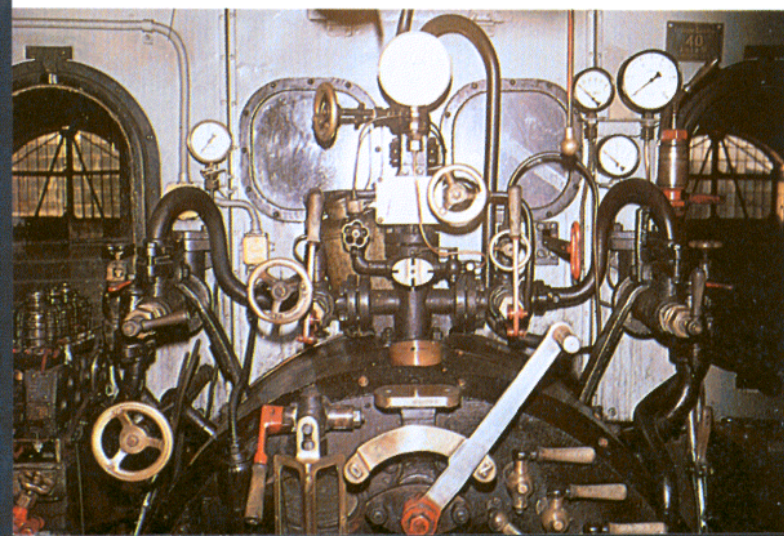




Bild 4: Bei der Veranstaltung «125 Jahre Eisenbahn Bad Cannstatt-Untertürkheim» fuhr die T 3 der Eurovapor mit der Nr. 30 in ihrer alten Länderbahnlackierung. Das Foto stammt vom 24.10.1970. Foto HJO

war schließlich das Zurückverlegen des Dampfdoms auf den zweiten Kesselschuß.

Die ersten Maschinen hatten noch einen kleinen Sanddom auf dem hinteren Kesselschuß, von dem auf jeder Seite ein Fallrohr zwischen die erste Kuppelachse und die Treibachse führte. Später erhielten die Lokomotiven einen quadratischen Sandkasten mit zwei Fallrohren auf beiden Seiten, die vor und hinter der Treibachse mündeten. Das Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom hatte seinen Platz von Anbeginn an stets vor dem Führerhaus auf dem Scheitel des Stehkessels.

Ab 1903 wurden dann der verhältnismäßig kleine und doch sehr leistungsfähige Kessel um 90 mm höhergelegt und die Feuerbüchse vergrößert. Im

Laufe der langen Beschaffungszeit bis 1910 ergaben sich verschiedene kleinere Änderungen in der Bauausführung, vor allem bei der Platzierung des Dampfplätewerks. Bei den ersten Maschinen war das Lätewerk noch auf dem Dach angeordnet, später war es dann meist auf einer Konsole am Schornstein montiert, gelegentlich auch auf dem Kessel zwischen Schlot und Dampfdom.

Recht unterschiedlich war auch die Ausführung der Bremse. Zunächst fuhren die Lokomotiven nur mit einer Handbremse, danach mit einer Bremse der Bauart Heberlein und schließlich mit einer Knorr-Druckluftbremse. Mit dieser Entwicklung stieg allmählich auch das Dienstgewicht bis auf 35,9 t an.

Unverändert blieb dagegen die Ausführung der Vorratsbehälter. Vor dem Führerhaus befanden sich im Bereich des Stehkessels rechts und links die Kohlenbehälter. Davor waren als weiteres charakteristisches Merkmal die hohen Einfülltrichter für das Kesselspeisewasser angeordnet. Der Wasservorrat wurde im Rahmen mitgeführt, der in seiner Ausführung der Bauart Krauss entsprach. Ohne Änderungen blieben auch das Triebwerk und die Allan-Steuerung mit der zweischienigen Kreuzkopfführung. Nur eine Lok, die 1906 in Mailand ausgestellt war, hatte eine Lentz-Ventilsteuerung erhalten. Bei einer anderen Schau, bei der Weltausstellung von 1893 in Chicago, errang Henschel mit einer T 3 einen Preis.



Bild 5: Die 89 6009 der DR, mit Schlepptender.

Foto: Kempf

Von der Strecken- zur Verschiebelok

Als im Jahr 1904 die Höchstgeschwindigkeit auf Nebenbahnstrecken auf 50 km/h angehoben wurde, verschwand die T 3 aus dem Streckendienst, behauptete sich aber noch viele Jahre als beliebte Verschiebelokomotive auf großen Bahnhöfen.

Welcher Beliebtheit sich die Gattung T 3 erfreute, ist schon daraus ersichtlich, daß allein Preußen bis zum Jahr 1906 insgesamt 1345 Lokomotiven in Dienst stellte. Weitere 68 Exemplare beschaffte die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Bahn in

der Zeit von 1898 bis 1906. An die Großherzogliche Staatsbahn in Oldenburg gingen von 1898 bis 1909 insgesamt 15 Maschinen. Ungefähr 100 Lokomotiven waren an 20 verschiedene Bahngesellschaften außerhalb Preußens geliefert worden. Man wird also davon ausgehen dürfen, daß von der T 3 insgesamt etwa 1550 Lokomotiven gebaut wurden. Die letzten Maschinen erwarb die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft im Jahr 1910.

Eine große Zahl der bis 1910 in Dienst gestellten Lokomotiven war bis 1920 an zahlreiche Privat- und Industriebahnen verkauft worden. In den Bestand der früheren Deutschen Reichsbahn gelangten aber immerhin noch 511 Maschinen; ihre

Betriebsnummern lauteten 89 7001 bis 7511. Zehn Lokomotiven mit den Nummern 89 7512 bis 7521 wurden von der Bremer Hafenbahn übernommen; 11 Stück von der Braunschweigischen Landesbahn erhielten die Nummern 89 7531 bis 7541, und die aus Mecklenburg übernommenen Maschinen trugen die Betriebsnummern 89 8001 bis 8022 und 89 8051 bis 8068. Bis zum Beginn der dreißiger Jahre war der Einsatzbestand bei der DRG dann aber schon auf die Hälfte geschrumpft. Bei den Privatbahnen liefen die Lokomotiven jedoch immer noch in sehr großer Stückzahl.

Nur einige wenige Exemplare verblieben den beiden deutschen Bahnverwaltungen nach 1945.



Bild 6: Bei einer Fahrzeugausstellung im Jahr 1970 präsentierte sich die T 3 der EUROVAPOR mit der Nr. 30 in einem ganz hervorragenden Zustand im AW Stuttgart-Bad Cannstatt.

Der Bestand der DR erhöhte sich allerdings im Jahr 1949 wieder um ungefähr 20 Maschinen, die von Privatbahnen übernommen wurden. Darunter befanden sich auch jene Maschinen die später mit zwei- bzw. dreiachsigen Schlepptendern ausgerüstet wurden und die Betriebsnummern 89 6222 bis 6225 erhielten. Diese Maschinen fuhren mit geändertem Führerhaus und mit einem nach hinten verlängerten Dach.

Eine T 3 mit Schlepptender blieb erhalten und befindet sich mit der Betriebsnummer 89 6009 in der Fahrzeugsammlung des Verkehrsmuseums in Dresden. Bei der Deutschen Bundesbahn wurden 1961 die beiden letzten Maschinen mit den Betriebsnummern 89 7296 in Kassel und die 89 7377 in Duisburg-Wedau ausgemustert.

Wesentlich länger hielt sich die T 3 bei den nicht-bundeseigenen Bahnen. So fuhren am Ende der sechziger Jahre noch die Lokomotiven Nr. 14 und Nr. 28 der SWEG, letztere mit abgeschrägtem Führerhaus und mit außenliegenden Einstromrohren.

Mit diesen Lokomotiven führte die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Karlsruhe e.V., zahlreiche Sonderfahrten auf den Strecken der SWEG durch, die stets sehr gut besucht waren. Die Lokomotive Nr. 14 war 1912 von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe gebaut worden. Älter und eine echte Preußin ist die im Jahr 1900 bei Borsig mit der Fabrik-Nr. 4788 entstandene Lok Nr. 28, die als «Badenia» für die DBC-D-Bauzeichnung in unserem JOURNAL als Vorbild dient.

Das schönste Exemplar einer T 3, das erhalten blieb und heute in der Obhut der DGEG ist, verdanken wir dem Einsatz von Hauptlokfürer Gerhard Moll, der diese Lok vor dem Schneidbrenner

bewahrte. Zusammen mit einigen unermüdlichen Helfern brachte er die Lok wieder in einen tadellosen und betriebsfähigen Zustand. Als 89 7159 war die von Henschel & Sohn im Jahr 1910 mit der Fabrik-Nr. 10 037 gebaute Maschine schon

bei vielen Veranstaltungen im Einsatz. Das wenig sinnvolle absolute Fahrverbot für Dampflokomotiven auf Strecken der Deutschen Bundesbahn unterband leider alle weiteren Aktivitäten.

HO

Bild 7: Anlässlich dieser Veranstaltung war die Nr. 30 mit einem Pendelzug unterwegs.



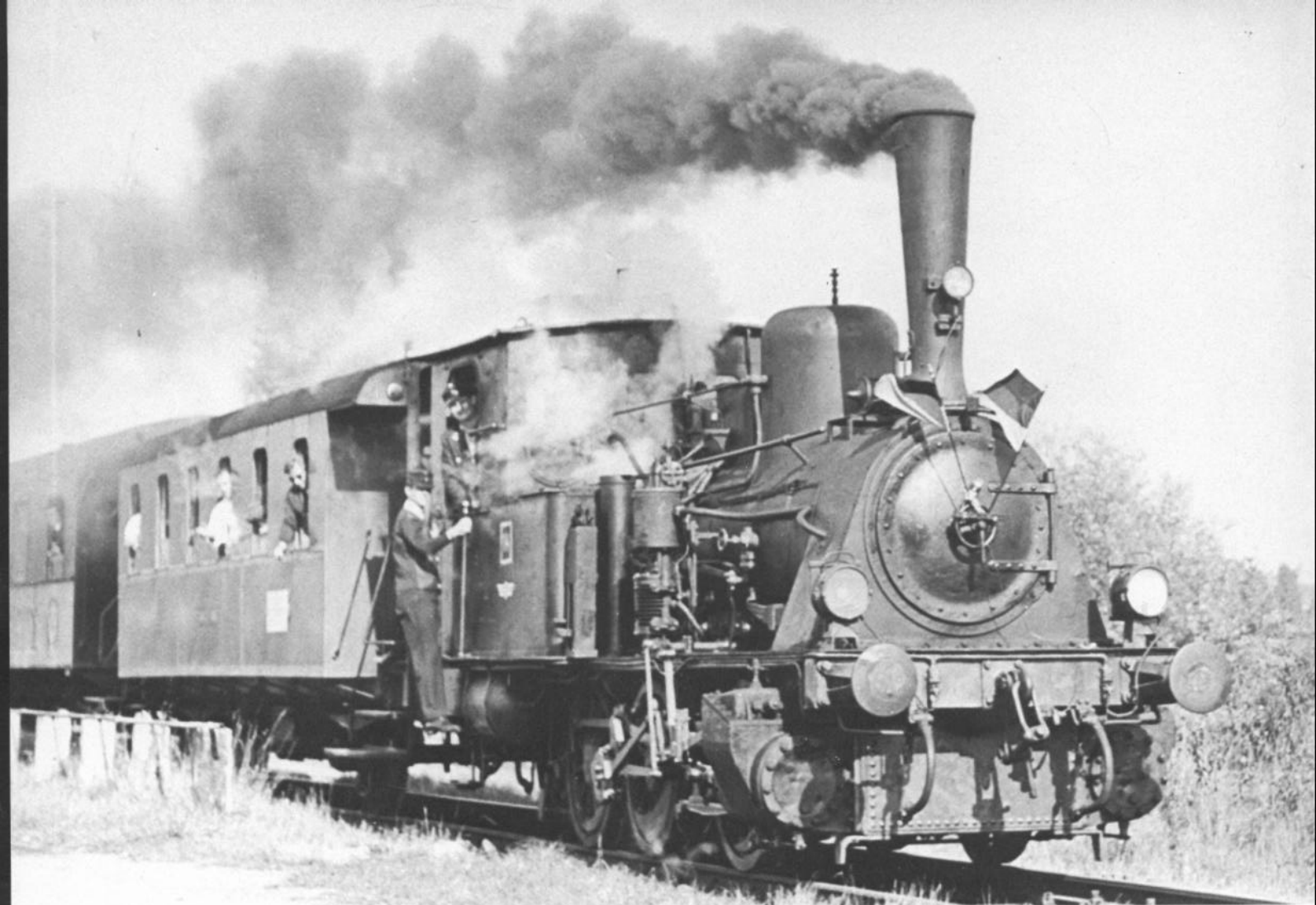
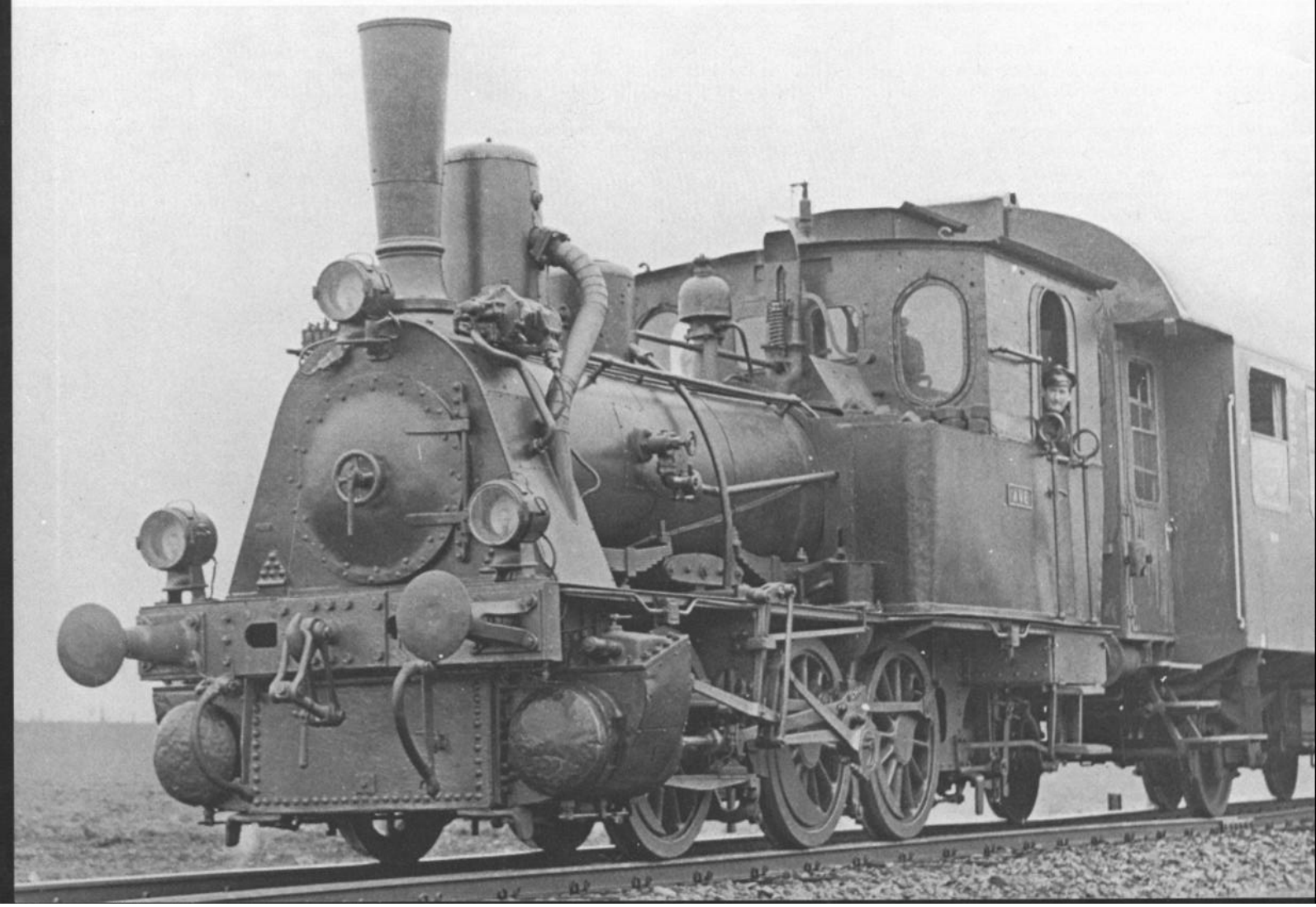


Bild 8: Lok Nr. 14 der SWEG bei einer Sonderfahrt der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.

Foto

Bild 9: Als «Aue» fuhr diese T 3 auf einer Kleinbahn bei Hannover, danach war sie beim Eisenbahn-Kurier und schließlich kam sie als 89 7220 zu einer holländischen Museumsbahn.

Fotos 6-9: HJO



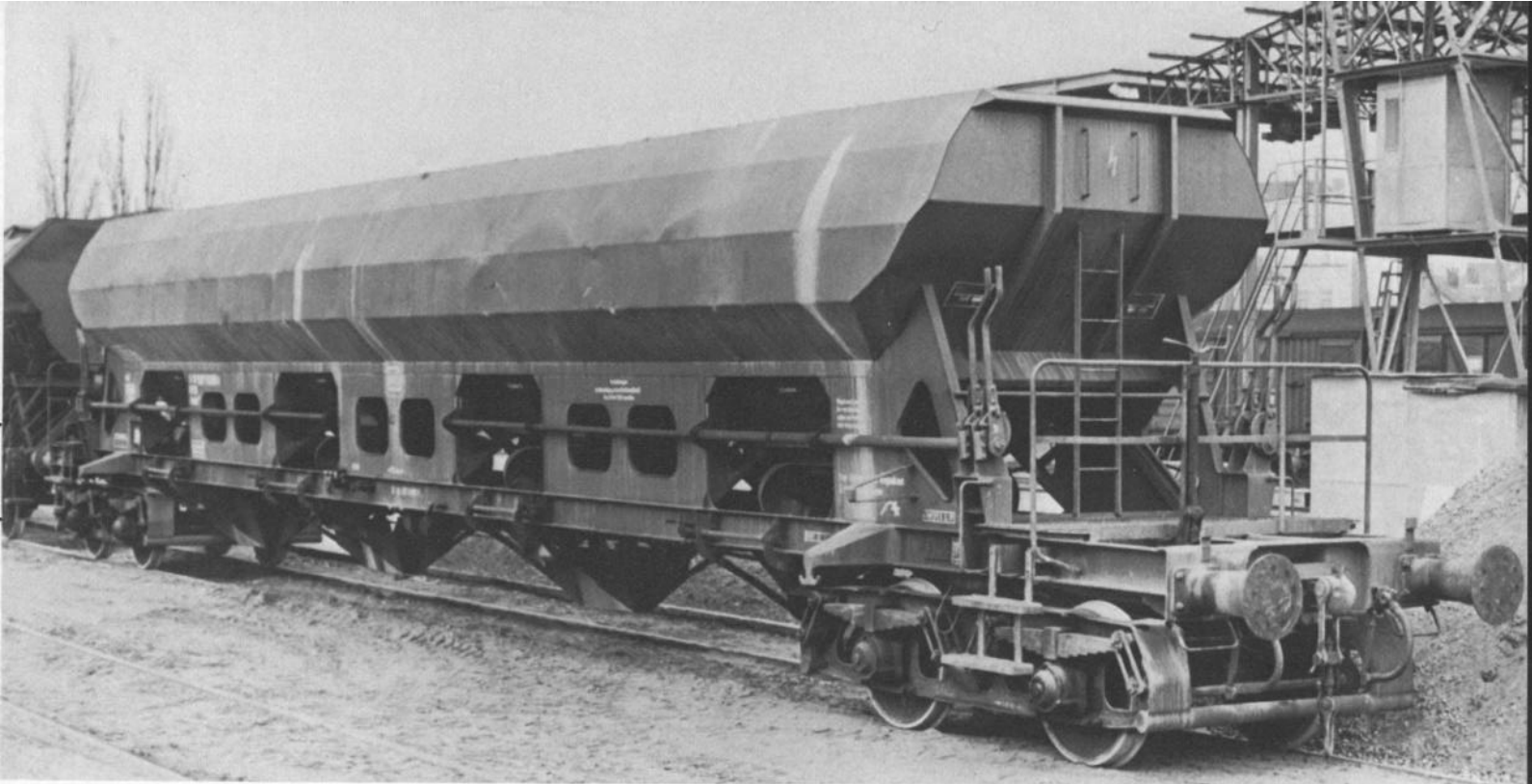


Bild 1: Der Großraumwagen Eads 105 für den Transport von nicht nässeempfindlichen Schüttgütern blieb ein Einzelstück.

Fotos 1-3: H0

Vierachsiger offener Seitenentladewagen der DB

Eine geradezu stürmische Entwicklung der Bautätigkeit im privaten und öffentlichen Bereich verlangte zu Beginn der siebziger Jahre den Einsatz großer Mengen von Sand und Kies. Gewonnen werden diese Rohstoffe vor allem an und in unseren großen Flüssen. Besonders große Lagerstätten finden sich entlang des Ober- und Mittelrheins. Von dort wurde das »Rheingold« unser Tage in unzähligen Lastzügen zu den Lagerstätten und Aufbereitungsanlagen der großen Bauunternehmen transportiert.

Diese »Kiesbomber« wurden bald zum Schrecken auf den Autobahnen im Südwesten der Bundesrepublik. Mit dem Bau moderner Verladeanlagen gelang es dann aber allmählich, den Transport von Kies und Sand auf der Schiene durchzuführen. Für die Beförderung dieser Stoffe unterhält die Deutsche Bundesbahn eine große Zahl geeigneter Spezialwagen, die meist in Ganzzügen verkehren. In erster Linie sind hier die zweiachsigen Muldenkippwagen der Gattung **F-z 120** und die zweiachsigen offenen Rundschieber-Seitenentladewagen der Gattungen **Ed 084-090** zu nennen.

Im Bestreben, die Transporte rasch und wirtschaftlich durchzuführen, kam es bei der DB zu der Überlegung, für diesen Einsatz neue Großraumwagen zu beschaffen. In Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt Minden ging man bei der Waggonfabrik Talbot in Aachen an die Entwicklung und an den Bau eines solchen Fahrzeugs, das im Jahr 1972 mit der Fabrik-Nr. 128961 geliefert wurde. Bei der Deutschen Bundesbahn wird dieser Wagen als **Fads 105** mit der Wagennummer 597 0 000 geführt.

Das Fahrzeug ist ein vierachsiger offener Selbstentladewagen mit vier exzentrisch angeordneten Rundschiebern in jeder Seitenwand. Jeder Schieber wird durch einen besonderen Handhe-

bel von den beiden Bühnen aus geöffnet und geschlossen. Durch eine Klinkensperre können Schieberöffnungen bis zu 200 mm in Abstufungen von etwa 20 mm und außerdem die volle Schieberöffnung von 500 mm eingestellt werden. Der Wagen eignet sich für die Beförderung von Schüttgütern aller Art, die nicht nässeempfindlich sind. Die Entladung kann beliebig nach der einen oder anderen Wagenseite oder gleichzeitig nach beiden Seiten erfolgen. Über die festen Auslaufrutschen kann das Ladegut direkt auf Förderbänder entladen werden.

Die Unterkante der festen Auslaufrutschen liegt 720 mm über der Schienenoberkante, gemessen bei leerem Fahrzeug. Zusätzlich sind auch noch bewegliche Auslaufrutschen vorhanden, die eine Entladung in seitlich neben dem Gleis liegende Bunkeranlagen ermöglichen. Die Unterkante der schwenkbaren Auslaufrutschen liegt bei leerem Wagen 385 mm über der Schienenoberkante.

Der Wagenkasten ist eine vollständige Schweißkonstruktion und hat einen Laderaum von 80,0 m³. Als Werkstoff wurde 3 mm dickes Stahlblech mit Kupferzusatz verwendet. Die Seitenwände sind 43°, die Sattel- und Stirnwände 48° zur Waagrechten geneigt. Das Untergestell mit kräftigen Mitten- und Außenlangträgern ist ebenfalls ganz geschweißt. Der Wagen hat eine Länge über Puffer von 21 640 mm und einen Drehzapfenabstand von 16 600 mm. Die beiden zweiachsigen Drehgestelle entsprechen der Bauart 661. Es blieb bei dem einzigen Fahrzeug dieser Bauart, das heute noch im Wagenbestand der DB vorhanden ist. Als am Wagen angeschriebener Heimatbahnhof wird Wörth/Pfalz genannt.

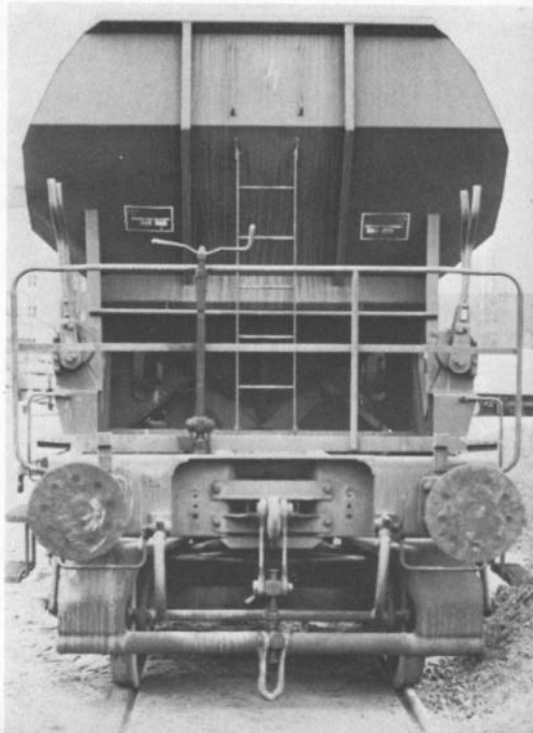
Im Rahmen der ab 1.1.1980 gültigen neuen einheitlichen Kennzeichnung von Güterwagen wird das Fahrzeug die Bezeichnung **Facs 105** und die neue Wagennummer 694 0 000 erhalten.

HO



Bild 2: Mit der Fabriknummer 12 8961 entstand der Eads 105 im Jahre 1972 bei Talbot.

Bild 3: Dieses Bild zeigt das Handbremsende des Wagens mit der Bühne und den Hebeln für die seitlichen Rundschieber.





Immer noch geistert die Meinung durch unsere Fachzeitschriften, zu einer großen Bahnhofsanlage gehöre unbedingt die «große Stadt». Zweifelsohne stellt die konsequente Durchgestaltung eines Großstadtbahnhofs im Modell ein interessantes Projekt mit besonderem Flair dar. Aber kann und will sich der Modelleisenbahner neben all der anderen modellbauerischen Gestaltungstätigkeit hier noch schwerpunktmäßig mit dem Gebäudemodellbau befassen?

Wenngleich mehr und mehr Hobbyeisenbahner, die ein solches Projekt planen, sich damit aus der Affäre zu ziehen versuchen, indem sie durch geschickte Anordnung von Gebäudeereliefs und Hintergrundkulissen Stadtatmosphäre in Szene setzen, so steht oder fällt diese Aktion unbedingt mit dem persönlichen Können des jeweiligen Künstlers. Es gehört schon eine Menge Mut und Erfahrung dazu, hier genau ins Schwarze zu treffen. Damit sind wir wieder beim Gebäudemodellbau, und der benötigt viel Platz, den die meisten nicht zur Verfügung haben.

Nun, dem Modelleisenbahner eröffnen sich auch

bessere und billigere Möglichkeiten, auf die m.E. in der Fachpresse noch nicht genügend hingewiesen wurde. Dort nämlich, wo sich wichtige Magistralen des Eisenbahnverkehrs nähern oder kreuzen, finden sich z.T. Ortschaften dörflichen Charakters, deren Menschen und Lebensrhythmus allein die Präsenz der großen Eisenbahn prägt. Altenbeken, Bebra, Kreiensen und Ottbergen sind vier dieser für Hobbyeisenbahner so klangvollen Ortsnamen.

Hier wird fleißig umgestiegen, umgeladen, werden Güterzüge zerlegt und zusammengestellt, Kurswagen umgesetzt und oftmals auch Lokomotivwechsel durchgeführt, Vorspann- und Schiebedienste geleistet. Und damit wären wir beim Thema. Auch die Rangierarbeit auf den ausgedehnten Gleisfeldern ist ungeheuerlich. In solchen Bahnknoten finden wir z.T. große Betriebswerke, manchmal sogar in Abseitslage vom eigentlichen Bahngelände. Damit aber bietet sich das Bw dem interessierten Hobbyeisenbahner zur Nachgestaltung im Modell doch geradezu an, das «Bahnbetriebswerk als Hauptthema einer Modelleisenbahnanlage» also. Umgekehrterweise ist es ohne weiteres vertretbar, einen größeren Personenbahnhof mit längeren Bahnsteiggleisen und großzügigem Empfangsgebäude in unmittelbare Nachbarschaft eines Dorfes zu setzen. Der Modelleisenbahner muß allerdings dafür Sorge tragen, daß durch entsprechende Maßnahmen (z.B. durch diverse unterirdische Abstellmöglichkeiten für die zahlreichen Zuggarnituren) ein glaubhafter und betriebsmäßig echter Fahretrieb abgewickelt werden kann. Es ist ferner wichtig, bei der Nachgestaltung der dörflichen Gebäude auf Gemeinsamkeiten zwischen Landschaft und Baustil zu achten. So gibt es z.B.

Gegenden, in denen auch heute noch Fachwerkbauten dominieren (Westharz, Südniedersachsen).

Im Modell verwirklicht

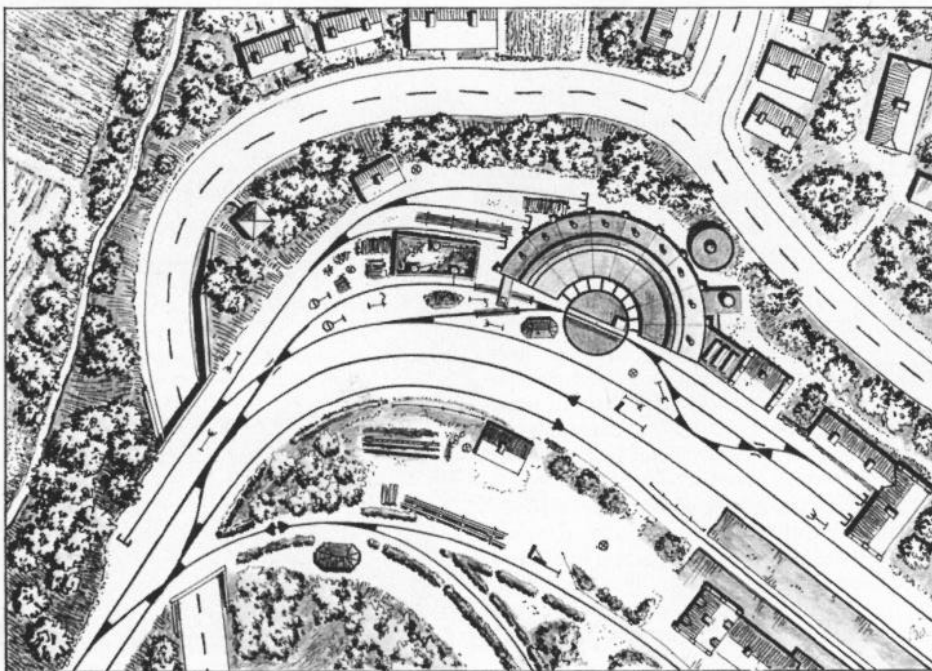
Das heute vorgestellte Bw-Motiv entspricht unseren vorausgegangenen Überlegungen. Zweiseitig angeschlossen, steht unser Betriebswerk etwas abseits des großen Gleisfelds. Die Anlagen stehen auf einer Art Hochplateau, oberhalb der um den großen Ringschuppen führenden Straße. Daraus ergeben sich Vorteile für die Geländegestaltung, so z.B. die Möglichkeit zum Einbau der Straßenunterführung oder der in den Hang gesetzten Trafostation. Links am Ortseingang stehen zwei ältere Häuser mit Dienstwohnungen für die Eisenbahner. Dahinter wurde bereits ein Neubau errichtet.

Unser Bw beherbergt schwere Dampfloks der Reihen 44, 50, 51. Steile Rampen in der näheren Umgebung erfordern ihren Einsatz. Dem Ringschuppen baulich angegliedert sind die Lokdienstleitung, eine Werkstatt, das Stofflager, das Sozialgebäude und eine Bahnmeisterei mit Rotenkraftfahrzeug, das gerade vom Einsatzort zurückkehrt. Der auf der Zeichnung rechts unten sichtbare Gleisstunnel ist natürlich etwas zu kurz geraten, aber ich wollte unbedingt noch den Prellbock andeuten. Über allem wacht die etwas ungewöhnliche Silhouette des Wasserturms. Unmittelbar an der Scheibenzu- bzw. -abfahrt ist beidseitig je eine Weiche installiert, bestimmt eine seltene Anordnung. Der Besandungsturm lehnt brückenartig gegen die Seitenmauer des Ringschuppens. Zu beiden Seiten des Turms können Lokomotiven besandet werden und auch Wasser nehmen. Beide Gleise verfügen auch über je eine Löschrube. An den Bekohlungskranen können jeweils zwei schwere Loks gleichzeitig Kohlen fassen.

Ein eigenes kleines Stellwerk regelt den Fahrtrieb im Bw-Gelände. Allein die Lage dieses Gebäudes neben den beiden sich hier vereinigen den kurzen Gleissträngen zur Drehscheibenzufahrt, zusammen mit der Besandungsanlage an der Schuppenwand, bringt eine Menge Eisenbahnatmosphäre in Szene. Interessante Fahrmöglichkeiten ergeben sich auch im hinter der Drehscheibe liegenden kleinen Gleisfeld. Hier können weitere Loks und Bw-Fahrzeuge abgestellt und gewartet werden. Ferner bietet sich an, hier ein weiteres Gleis mit einer Grube für Arbeiten am Lokomotivbetrieb auszustatten.

Auf einer kleineren Übersicht ist die weitere Gleisführung der Bahnhofszufahrt ersichtlich. Der scharfe Gleisbogen am unteren Bildrand soll zu einem angenommenen Güterbahnhof weiterführen. Gerade hat ein langer Kesselwagenzug mit schwerer Lokbespannung die Hauptstrecke verlassen und strebt diesem Ziele zu. Zwischen den Gleisfeldern lagert übrigens gleis- und signaltechnisches Gerät, das auf Aussonderung bzw. Überarbeitung wartet.

R. Barkhoff



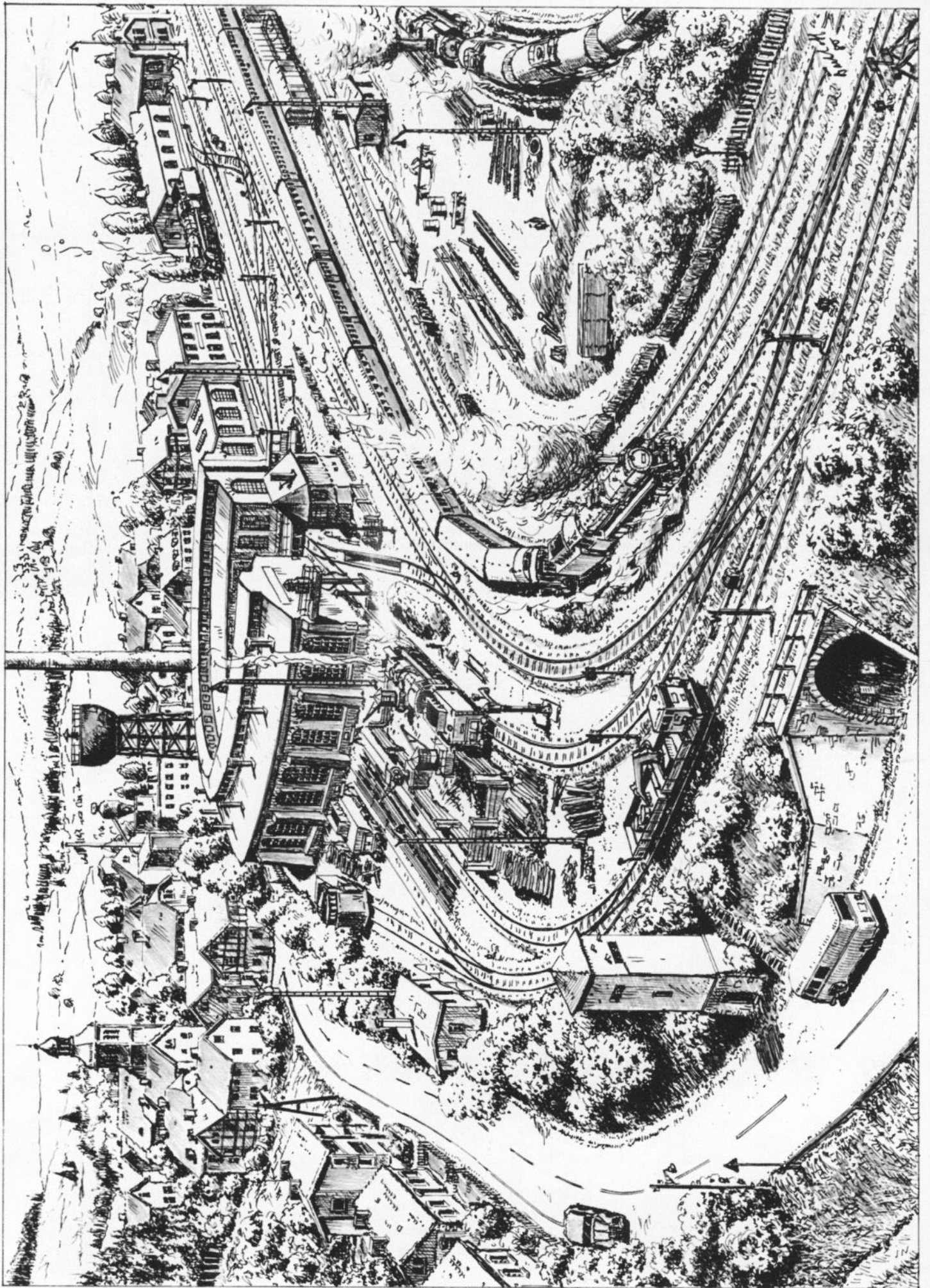
Wichtig!!!

EISENBAHN-JOURNAL sucht freie Mitarbeiter. Interessenten senden bitte eine Themen-Vorschlagsliste an den Verlag ein. Die Artikel sollen unbedingt Fotomaterial enthalten. Für Farbe: Dia; für SW: Hochglanz-Papier-Bilder.

**Anschrift: H. Merker-Verlag „Redaktion EISENBAHN-JOURNAL“
8080 Fürstenfeldbruck, Postfach 160**

ACHTUNG!

Redaktionsschluß für
Ausgabe 4/80 ist der
16.7.1980



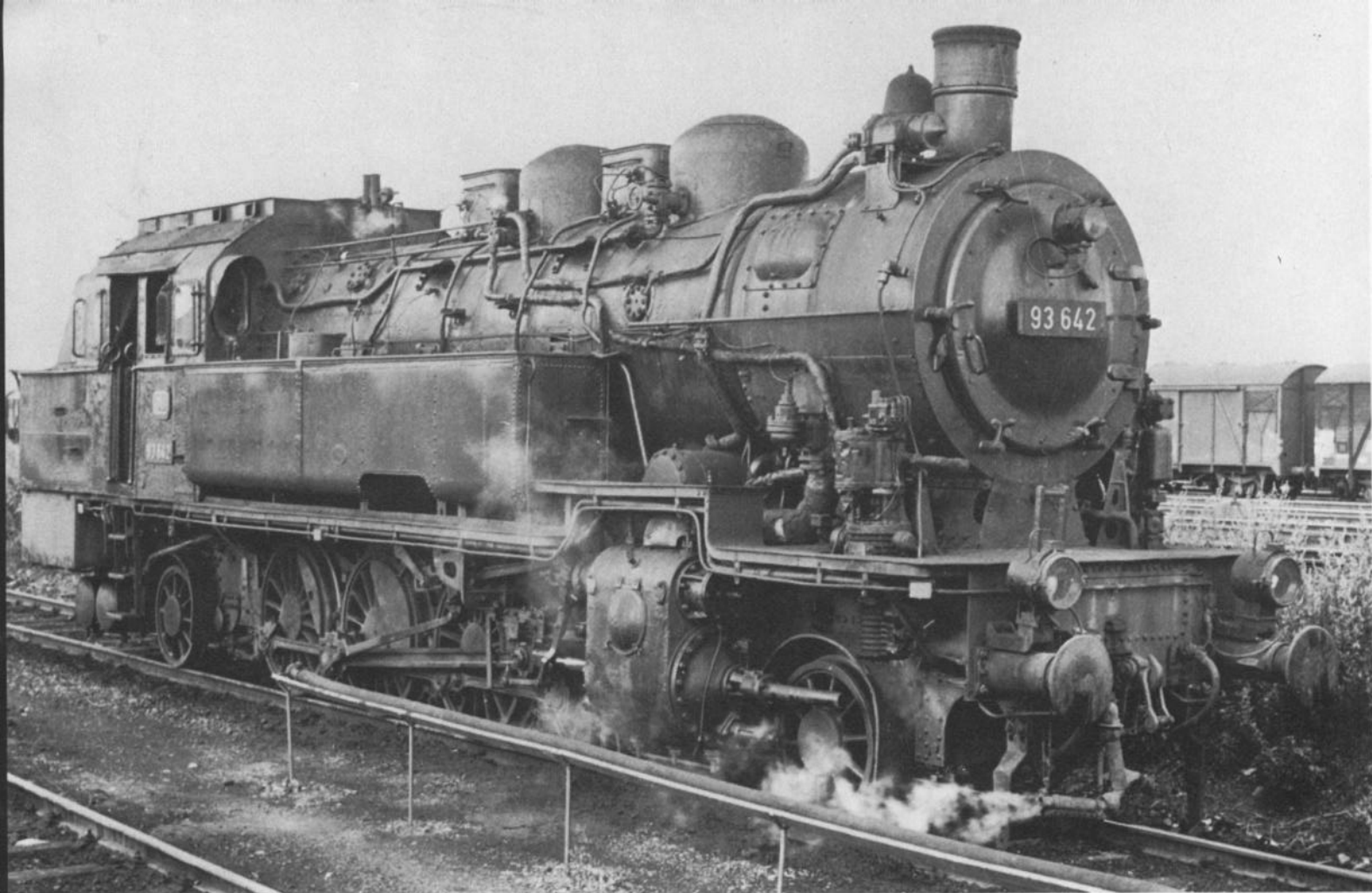


Bild 1: Man schrieb das Jahr 1966, als diese T 14¹ noch in Osnabrück dampfte.

Die Lokomotiven der Gattungen T 14 und T 14¹

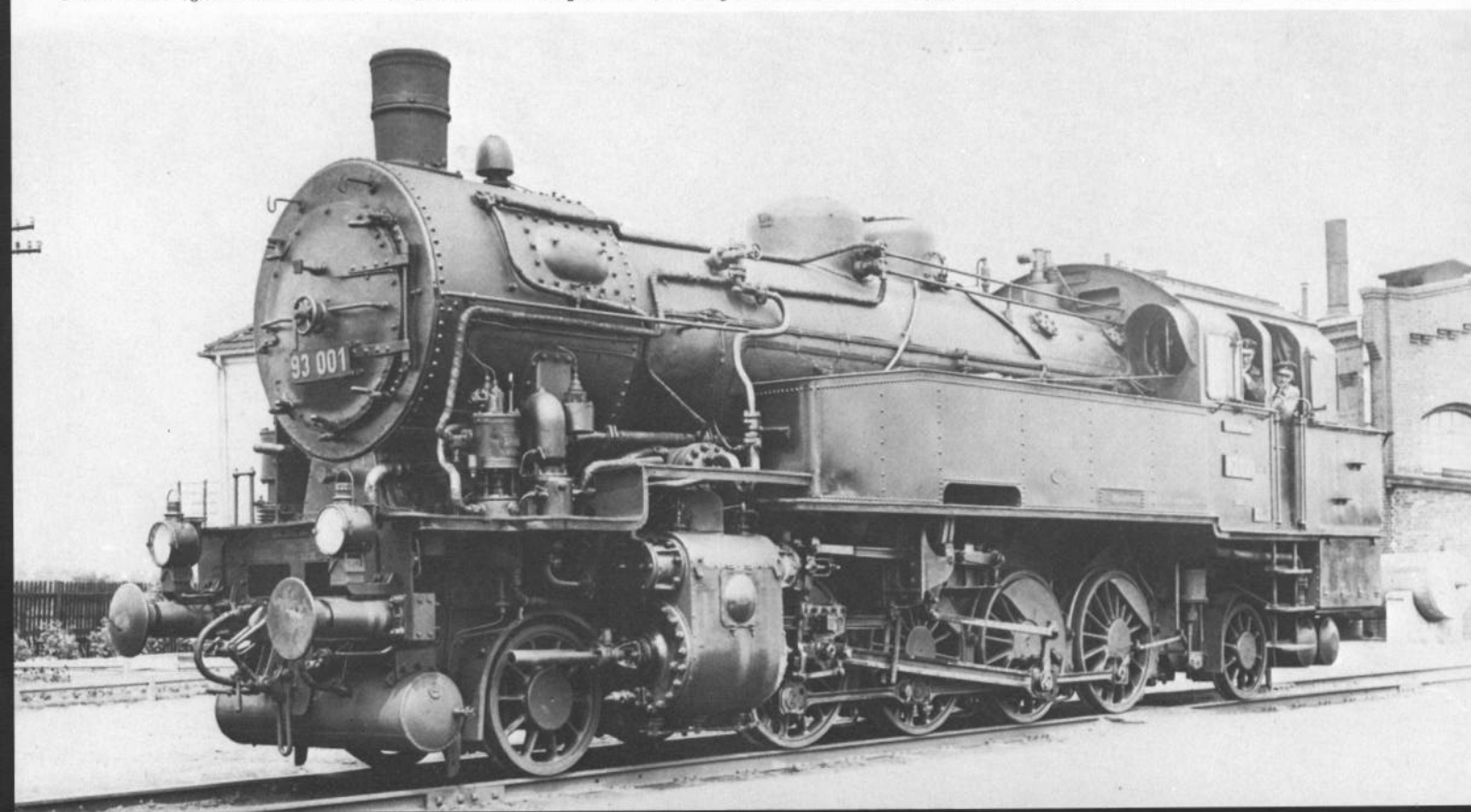
In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg bestand in Preußen ein großer Bedarf an leistungsfähigen Lokomotiven für den gemischten Dienst auf kurzen Haupt- und wichtigen Nebenbahnstrecken,

die meist keine Wendemöglichkeit an den Endpunkten hatten. Um jene Zeit verlangte man auch bei der Berliner Stadt- und Ringbahn nach stärkeren Maschinen, um den stark ange-

wachsenen Verkehr bewältigen zu können. Im Jahr 1914 kam es dann zur Lieferung der ersten Lokomotiven der Gattung T 14, einer Entwicklung der Firma Union in Königsberg. Die

Bild 2: Die 93 001, genau nach diesem Vorbild wurde das Modell der T 14 hergestellt. Von dieser Lok gibt es beim Lokbildarchiv Bellingrodt ausreichendes Bildmaterial von allen Seiten.

Foto: Bellingrodt



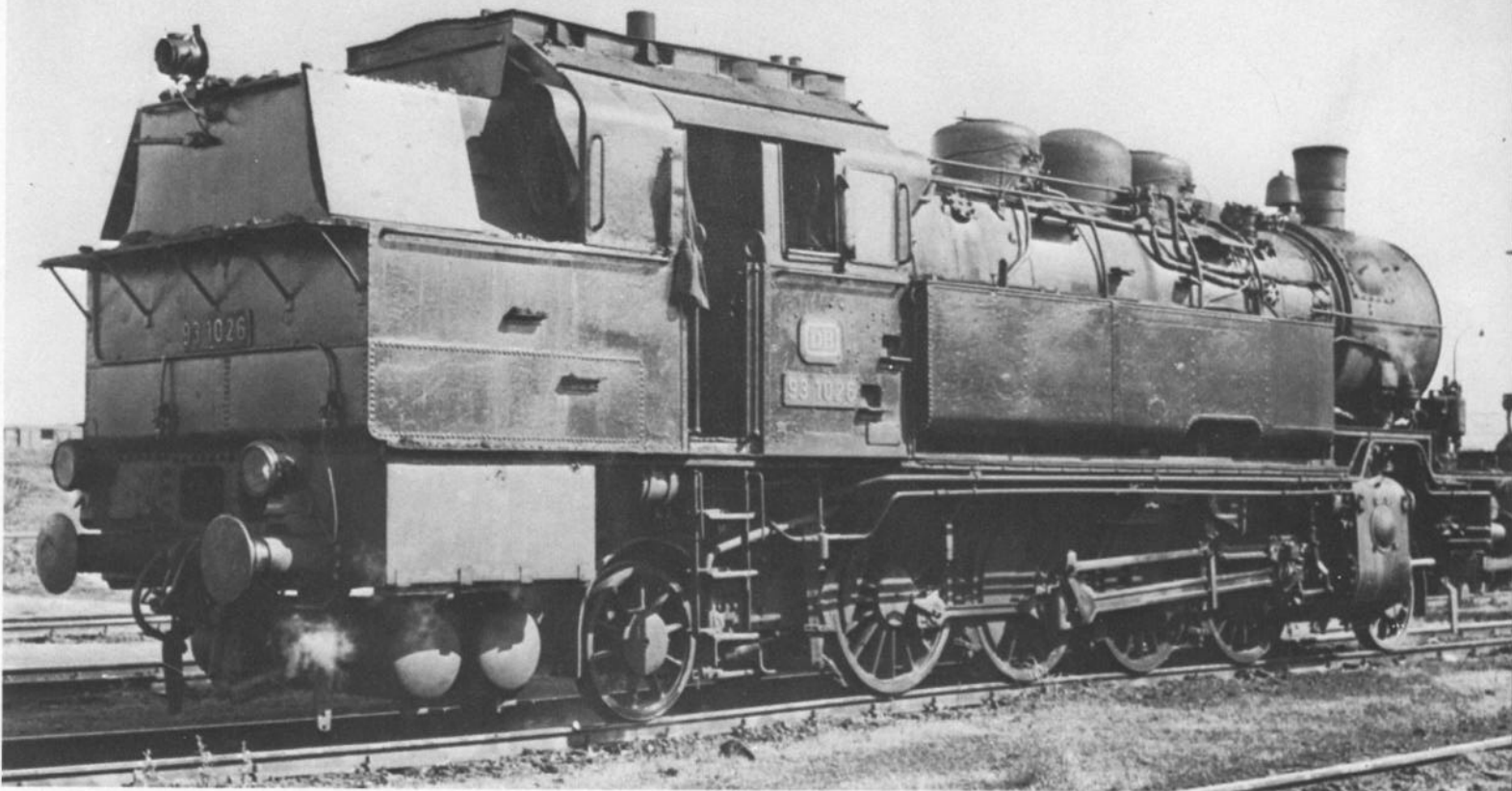


Bild 3: Ebenfalls in Osnabrück und auch im Jahr 1966 lief diese 93 1026 mit anderer Domanordnung ins Bild.

Maschinen hatten ein Zweizylinder-Heißdampftriebwerk und zwei Laufachsen, die als Adamsachsen ausgeführt waren. Mit der Leistung der Lokomotiven war man zwar einigermaßen zufrieden, nicht jedoch mit der Lastverteilung und mit dem Laufwerk. Für den Einsatz im Verschiebedienst waren die Fahrzeuge denkbar ungeeignet, da beim Befahren der Ablaufberge die Endachsen abhoben. Mit einer Achslast von 17,3 t war die vordere Laufachse stärker belastet als die Treib- und Kuppelachsen.

Trotz dieser Mängel erwarb allein die Preußische Staatsbahn bis 1918 insgesamt 547 Maschinen der Gattung T 14, die zum überwiegenden Teil von der Union-Gießerei in Königsberg geliefert wurden. Einige Maschinen kamen aber auch von der Hanomag, von Henschel und von Hohenzollern. 40 Lokomotiven erwarben auch die Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen.

Zur Deutschen Reichsbahn gelangten noch 406 preußische Maschinen; sie erhielten die Betriebsnummern 93 001 bis 93 406. Weitere 53 Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 93 407 bis 93 459 stammten von anderen Bahnverwaltungen. Den Zweiten Weltkrieg überlebten 303 Lokomotiven. Davon verblieben 159 Maschinen in der DDR; die anderen gelangten in den Bestand der Deutschen Bundesbahn, die sie aber bis zum Jahr 1953 fast alle ausmusterete. Letzte Lok war die 93 026 vom Bw Frankfurt/M-Ost, deren Ausmusterung am 30.9.1960 vollzogen wurde.

Etwas länger waren die Maschinen bei der DR im Einsatz. Dort wurde zumindest auch ein Exemplar der Nachwelt erhalten. Im Jahr 1979 war eine verhältnismäßig gut erhaltene Lokomotive im Bw Nossen abgestellt. Es dürfte sich hierbei um die Lok 93 320 gehandelt haben.

vergrößert werden. Nach diesen Änderungen lieferte Union in Königsberg 1919 die erste Maschine einer neuen Serie, die nun als Gattung T 14¹ bezeichnet wurde. Mit einer Vergrößerung der hinter dem Führerhaus liegenden Vorratsbehälter glaubte man, eine bessere Achslastverteilung erzielen und die vordere Laufachse entlasten zu können.

Eine Überprüfung der gebauten Maschinen ergab dann, daß die vordere Achse tatsächlich entlastet war; doch nun wies die hintere Laufachse eine Achslast von 19,1 t auf. Damit war die T 14¹

Bild 4: Noch einmal die 93 1026 im Bw Osnabrück, diesmal auf der Schiebebühne.



Die Gattung T 14¹

Bei einer für notwendig erachteten Überarbeitung der Konstruktion der T 14 sollten die genannten Mängel beseitigt und die Vorratsbehälter



Bild 5: Das war das Ende einer württembergischen T 14¹ im Jahr 1965 auf dem Schrottplatz Immendingen.

Fotos 1,3,4,5: HJO

auf vielen Strecken gar nicht einsetzbar. Erst nachdem die Betriebswerkstätten dazu übergegangen waren, den hinteren Wasserkasten mit Blindflanschen zu versehen, reduzierte sich die Achslast der hinteren Laufachse auf den vertretbaren Wert von 17,4 t. Allerdings wurde dadurch der Aktionsradius der Lokomotive wieder beschnitten.

Trotz der Kritik, die von manchen Fachleuten an der Konstruktion der T 14 und T 14¹ geübt wurde, kam es zum Bau einer großen Stückzahl. An Preußen und an die Deutsche Reichsbahn waren bis 1924 insgesamt 729 Maschinen geliefert worden. Weitere 34 Lokomotiven dieser Bauart hatte die Württembergische Staatsbahn bestellt, die in den Jahren 1921 und 1922 von der Maschinenfabrik Esslingen in zwei Serien von 20 und 14 Exemplaren noch mit württembergischen Nummern 1441 bis 1460 für die ersten 20 Maschinen geliefert wurden.

Nach der Umzeichnung trugen die Lokomotiven die Betriebsnummern 93 501 bis 93 1261. Eine große Anzahl der Maschinen war auch noch nach 1945 im Einsatz. Insgesamt 444 Lokomotiven waren der Deutschen Bundesbahn verblieben,

und 172 Fahrzeuge kamen zur Deutschen Reichsbahn in der DDR. Bei der DB kamen die Maschinen vor allem im Nahverkehr vor Güter- und Personenzügen zum Einsatz. Die BD Stuttgart setzte die T 14¹ auf vielen Strecken des nicht elektrifizierten Vorortnetzes vor Zügen des Berufsverkehrs ein. Erst nach dem Erscheinen der Diesellokomotiven der Baureihe V 100 – heute als Reihe 211 und 212 bezeichnet – schrumpfte der Einsatzbestand ziemlich rasch. Bei der DB fuhren die letzten Maschinen im Raum Aachen, Hannover und Osnabrück bis zum Jahr 1969. Rund 10 Jahre länger hielten sich die letzten Exemplare bei der Deutschen Reichsbahn.

Zu den besonderen baulichen Merkmalen der T 14¹, die in ihrem äußeren Bild harmonischer als die T 14 wirkte, zählen die im Durchmesser recht große Rauchkammer, das geräumige Führerhaus mit dem langen Lüftungsaufsatz und der große Kohlenbehälter hinter dem Führerhaus. Ein Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr war quer auf dem Rahmen liegend zwischen den Zylindern angeordnet. Die beiden Hauptluftbehälter hatten ihren Platz unter dem hinteren Was-

serkasten.

Der Antrieb erfolgte auf die dritte Achse. Gesan- det wurden die Treib- und die hintere Kuppel- achse von hinten und die beiden ersten Kuppel- achsen von vorn. Unterschiede zeigten sich bei der Anordnung der Kesselaufbauten. Die meisten Lokomotiven hatten auf dem ersten Kesselschuß einen Speisedom und einen eckigen Sandkasten; es folgten auf dem zweiten Kesselschuß der Dampfdom mit Ventilregler der Bauart Schmidt und Wagner und ein zweiter eckiger Sandkasten. Auf der Rauchkammer, hinter dem Schornstein, war das Läutewerk platziert, auf dem Stehkessel direkt vor der Führerhauswand das Sicherheits- ventil der Bauart Ramsbottom.

Bei einigen Lokomotiven fehlte der vordere Dom, und die Sandbehälter waren rund ausgeführt. Runde Sandbehälter hatten auch die württembergischen Lokomotiven, die auch nur einen Dampfdom direkt hinter dem ersten Sandbehälter hatten. Im Nummernplan der früheren Deutschen Reichsbahn hatten die Esslinger Maschinen die Betriebsnummern 93 795 bis 814 und 93 832 bis 850 erhalten.

HO

Die BR 93⁵ in Wechselstrom

Das ausgezeichnet gelungene HO-Modell der Baureihe 93⁵ (preuß. T 14¹) haben wir schon im Eisenbahn-Journal Nr. 1/80 in der Neuheitenvorschau auf die Nürnberger Messe im Bild vorgestellt. Dieses Modell wird, sicher zur Freude zahlreicher Anhänger des Märklin-Systems, auch in Wechselstromausführung geliefert.

Wie die Fotos zeigen, wirkt es auch in dieser

Ausführung sehr gut. Obwohl die Radsätze wegen der leider notwendigen höheren Spurkränze nicht so filigran aussehen wie die Rp 25-Räder der Gleichstrom-Version, bleibt doch der feine detaillierte Eindruck des Fahrwerks weitgehend erhalten.

Ich möchte anhand dieser Lok einen kurzen Einblick in das Innenleben eines Kleinserien-

Wechselstrommodells bieten und gleichzeitig einige Anmerkungen zum Zusammenbau machen. Der Zusammenbau des Fahrwerks unterscheidet sich in den meisten Punkten nicht von dem der Baureihe 93⁰, den ich im Journal Nr. 1/80 ausführlich beschrieben habe. Ich kann mich hier also kurz fassen.

Unterschiede bestehen bei der Gleichstromver-

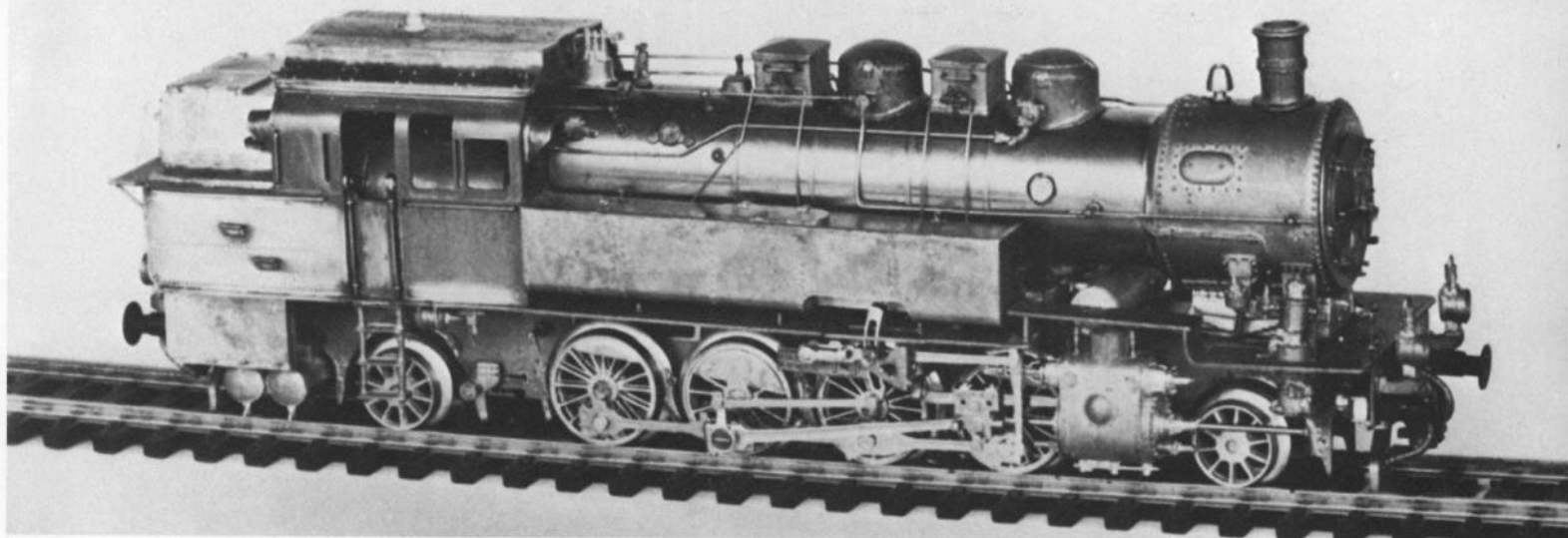


Bild 1: Totale Seitenansicht der BR 93^e (Lokführerseite).

Alle Fotos: Schiebel

sion lediglich im Bereich der vorderen Pufferbohle und des hinteren Rahmenabschlusses, da die BR 93^e eine größere Länge über Puffer aufweist. Bei der Wechselstrom-Ausführung kommt noch der Einbau des Umschaltrelais hinzu, das im Rahmen vor dem Motor bequem Platz findet. Dazu ist an der linken Rahmenwange ein Halteblech anzulöten, an dem das Relais befestigt wird. Weiterhin ist der Skischleifer unter der Bodenplatte zu befestigen. Der Schleifer sitzt vollkommen unauffällig zwischen den Kuppelrädern.

Im Gegensatz zur 93^o, die ein Hartzinngehäuse besitzt, besteht das der BR 93^e bis auf die Wasserkästen und den Kohlebunkeraufsatz aus Messing. Der Kessel ist aus Messingrohr gedreht; die Wände des Führerhauses und die Umlaufbleche sind Ätzteile. Die Rauchkammer ist wieder wie bei der 93^o aus Messing gegossen.

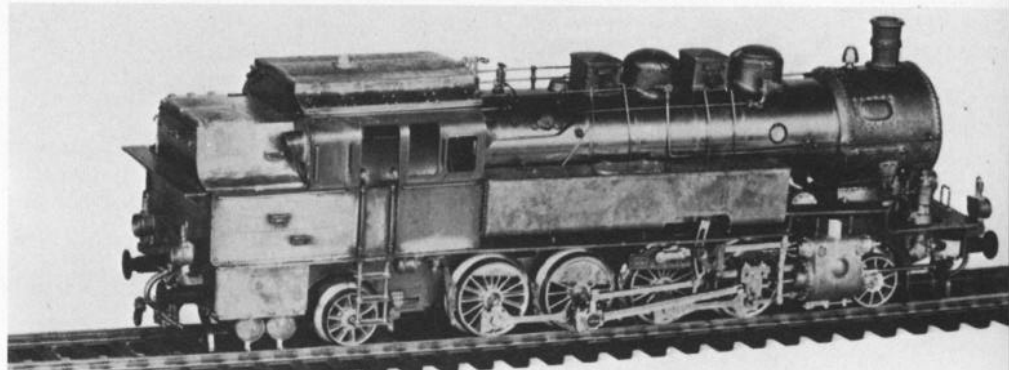
Mehr Lötarbeit, längere Montage

Entsprechend unterscheidet sich natürlich auch der Zusammenbau des Gehäuses. Es sind mehr Lötarbeiten erforderlich, und es wird insgesamt mehr Zeit für die Montage benötigt. Der Schwierigkeitsgrad ist jedoch nicht wesentlich höher als bei der 93^o.

Ein wichtiger Punkt, der erheblichen Einfluß auf den späteren Gesamteindruck des Modells hat, ist die einwandfrei winklige Montage der Rauchkammer. Da diese durch das Gußverfahren größere Toleranzen aufweist als der gedrehte Langkessel, kann hier ein Spiel auftreten, das leicht dazu führt, daß die Rauchkammer später schief am Langkessel sitzt. Es ist also äußerst genau zu arbeiten, und es empfiehlt sich, einen Zweikomponentenkleber zu verwenden, der eine etwas längere Abbindezeit hat und noch Korrekturen ermöglicht (z.B. Stabilix Express).

Der einzige Unterschied zwischen Gleichstrom- und Wechselstrom-Ausführung besteht in der Ausfräsung im Langkessel zur Aufnahme des Umschaltrelais. Die weiteren Arbeiten am Gehäuse, das Anbringen der Anbauteile und Leitun-

Bild 2: BR 93^e (T 14¹) in Wechselstromausführung mit Radsätzen nach Märklin-Norm in Superausführung.



gen, geschieht auf die bekannte Weise entweder durch Löten oder durch Kleben mit Cyanolit. Die Fahreigenschaften und die Zugkraft des Modells sind ausgezeichnet, allerdings nur, wenn die Steuerung exakt zusammengebaut und ausgerichtet ist. Dies gilt übrigens für fast alle M+F-

Modelle. Schlechte Laufeigenschaften beruhen fast immer auf einer nicht genau montierten Steuerung. Hier genügt eine geringfügige Nachjustierung der Steuerung, um eventuelle Mängel im Fahrverhalten zu beheben.

Peter Schiebel

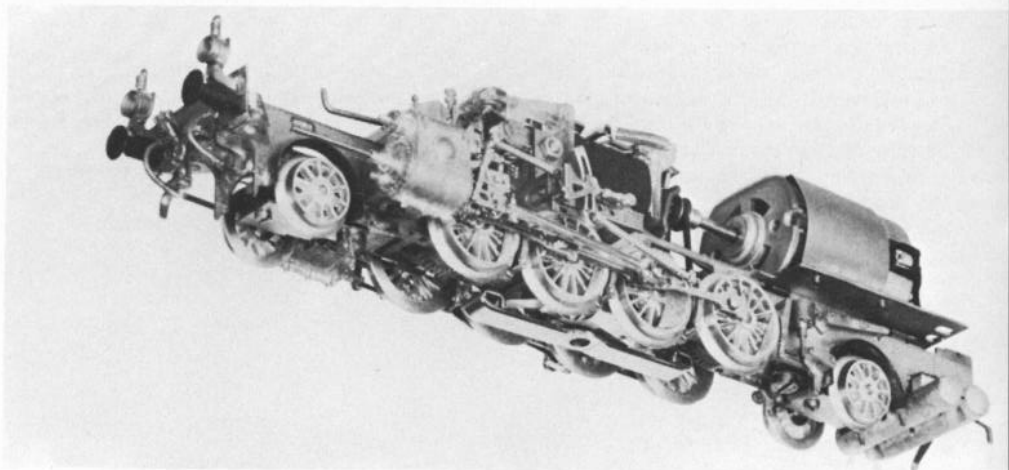


Bild 3: Der Skischleifer sitzt unauffällig zwischen den Treib- und Kuppelrädern.

Bild 4: Ansicht des Wechselstromfahrwerks mit dem zusätzlich eingebauten Umschaltrelais.

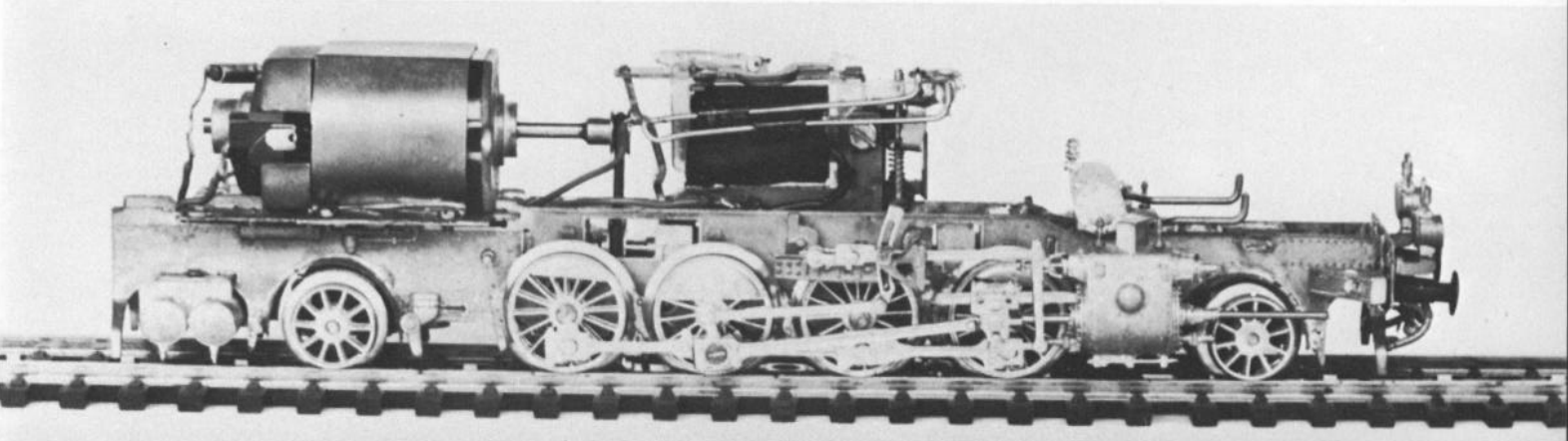




Bild 1: Die MaK V 65 im Juni '58 in Marburg aufgenommen.

Die Baureihe V 65

Nach dem Zweiten Weltkrieg, als sich für die deutsche Lokindustrie das Ende der Dampfära abzeichnete, entwickelten alle größeren Lokbauanstalten firmeneigene Diesellokomotive aller Leistungsklassen für Privat- und Industriebahnen in interner Standardbauart.

Der Firma MaK, aus den Deutschen Werken Kiel hervorgegangen, gelang in der mittleren Leistungsklasse von 600-1200 PS ein glücklicher Entwurf. Von der Bauart D gelang es der MaK, in dem Produktionszeitraum von 1953-1966 268 Lokomotiven im In- und Ausland zu verkaufen. Diese Verkaufszahlen sind für eine Firmenbauart für europäische Verhältnisse sehr hoch.

In dem ersten Dieselbeschaffungsprogramm der DB für den Nebenbahnbetrieb war eine Diesellok mit einer Leistung bis 650 PS vorgesehen. Sie

sollte die hier noch vorwiegend auf Zweigbahnen eingesetzten mittleren Tenderlokomotiven ersetzen.

Der Einfachheit halber, aber auch um aufwendige Entwicklungsarbeiten zu sparen, bestellte die DB 1956 unter den Betr.-Nr. 600004-018 zunächst 15 Lokomotiven der Standard-Baureihe 650 D bei der MaK/Kiel und reichte die Maschinen in ihr Nummernschema als V 65 001-V 65 015 ein.

Die als sehr robust geltende Baureihe ist mit einem werkseigenen 6-Zylinder-MaK-Schiffsdieselmotor, Typ MaK MS 301, ausgerüstet. Bei nur 750 U/min leistet dieser Motor 650 PS.

Typisch für die V 65 ist die Zusammenfassung der beiden jeweiligen Triebachsen durch sogenannte Baldwin-Beugniot-Lenkgestelle.

Hierdurch wurde es möglich, Radien bis zu einem Halbmesser von 50 m einwandfrei zu durchfahren. Um die hieraus resultierende Abnutzung von Rad und Schiene in Grenzen zu halten, wurden alle Loks mit Radsatzachseneinrichtung ausgerüstet. Auffallend an der Karosserie und deren Durchgestaltung ist der für damalige Zeit schon klare und große Fensteranteil, der dem Personal eine ausgezeichnete Rundumsicht ermöglicht.

Alle Maschinen wurden im August 1956 dem Bw Marburg zugeteilt und in den Laufplänen der Dampflokbaureihen 86 und 93 zu Vergleichszwecken eingesetzt. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, die durch gründlichere Personalschulung ausgeräumt wurden, bewährten sich die Lokomotiven bei den ihnen zugeordneten Aufgaben. Bis 1963 konnte man diese Lokomotive auf allen Nebenbahnen im Bezirk Marburg (ja sogar bis hinauf nach Brilon-Wald) vor Güter- und Personenzügen erleben.

Infolge der weiteren technischen Entwicklung der Drehgestellbauarten und dank deren Zuverlässigkeit beschaffte die Bundesbahn Ende der fünfziger Jahre für den Nebenbahndienst die ebenfalls von der MaK entwickelte V 100. Die nun als Splittergattung bezeichnete V 65 "wanderte" aus wartungstechnischen Gründen im Jahre 1963 nach Norden zur BD Hamburg; alle 15 Lokomotiven kamen zum Bw Hamburg-Altona.

Das Betriebsprogramm sah den Einsatz der Loks für den schweren Verschiebedienst zum Reisezugwagendepot Langenfelde vor. Später kam noch hinzu, daß für die Altonaer Hafenbahn mit ihrem extremen Steilstreckenbetrieb, einschließlich feuchter Tunnelstrecke, ein neues Wirkungsfeld für diese Baureihe gefunden wurde. Trotz Beanspruchung der Maschinen bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit hat sich diese Baurei-



Bild 2: Die V 82 der Hohenzollerschen Landesbahn nach Indienststellung in Hechingen am 12.3.59 aufgenommen.

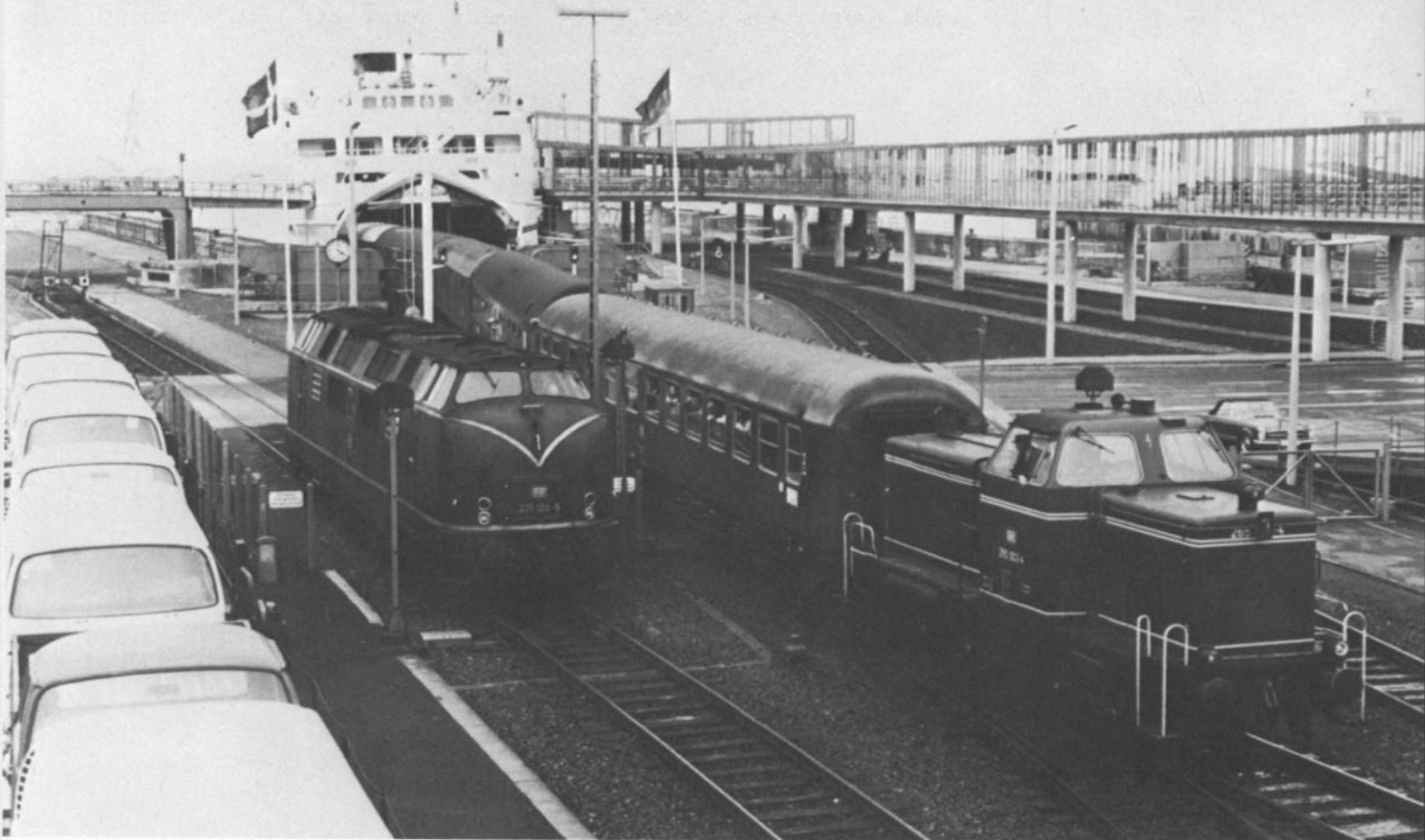


Bild 3: Die 265 003 rangiert in Puttgarden im August 1970.

he hier aufgrund ihrer soliden Ausführung sehr bewährt (siehe auch: Günther Kästner: "Die Altonaer Hafenbahn und ihre Lokomotiven").

Nach Eröffnung der Vogelfluglinie wurden Anfang 1964 die Loks V 65 001-004 zum neugeschaffenen Bw Puttgarden überstellt. Sie verrichteten dort umfangreiche Rangierarbeiten (z.B. Herausziehen der Züge aus den Fährschiffen, Beistellen von D-Zugwagen etc.). Darüber hinaus bedienten sie, ihrer ursprünglichen Aufgabe entsprechend, die Nebenbahnen auf der Insel Fehmarn und versahen Übergabefahrten bis hin zum Bahnhof Heiligenhafen (Ostsee).

Von Ende 1966 bis zum 30.9.1972 wurden diese vier Lokomotiven intern dem Bw Lübeck zugeordnet, verblieben aber in ihrem Einsatzgebiet, da das Bw Puttgarden aufgelöst wurde. Am 1.10.1972 waren wieder alle 15 Lokomotiven im Bw Hamburg-Altona stationiert.

Heute, nach über 20jährigem Betriebseinsatz, sind die Loks beträchtlich abgewirtschaftet. Fünf Lokomotiven stehen im AW Bremen und werden zum Teil als Ersatzteilsender benutzt. Zur Zeit sind Verhandlungen im Gange, einige Maschinen an Privatbahnen bzw. Industriebetriebe zu veräußern. Als letzte Lok ist die 265 004 noch zur Zeit in AW Hamburg-Harburg eingesetzt. Abschließend sei bemerkt, daß diese Baureihe in ihrer Konzeption als "Mädchen für alles" bei deutschen und ausländischen Privatbahnen eingesetzt ist und dort auch noch über Jahre ihren Dienst versehen wird.

Lennartz

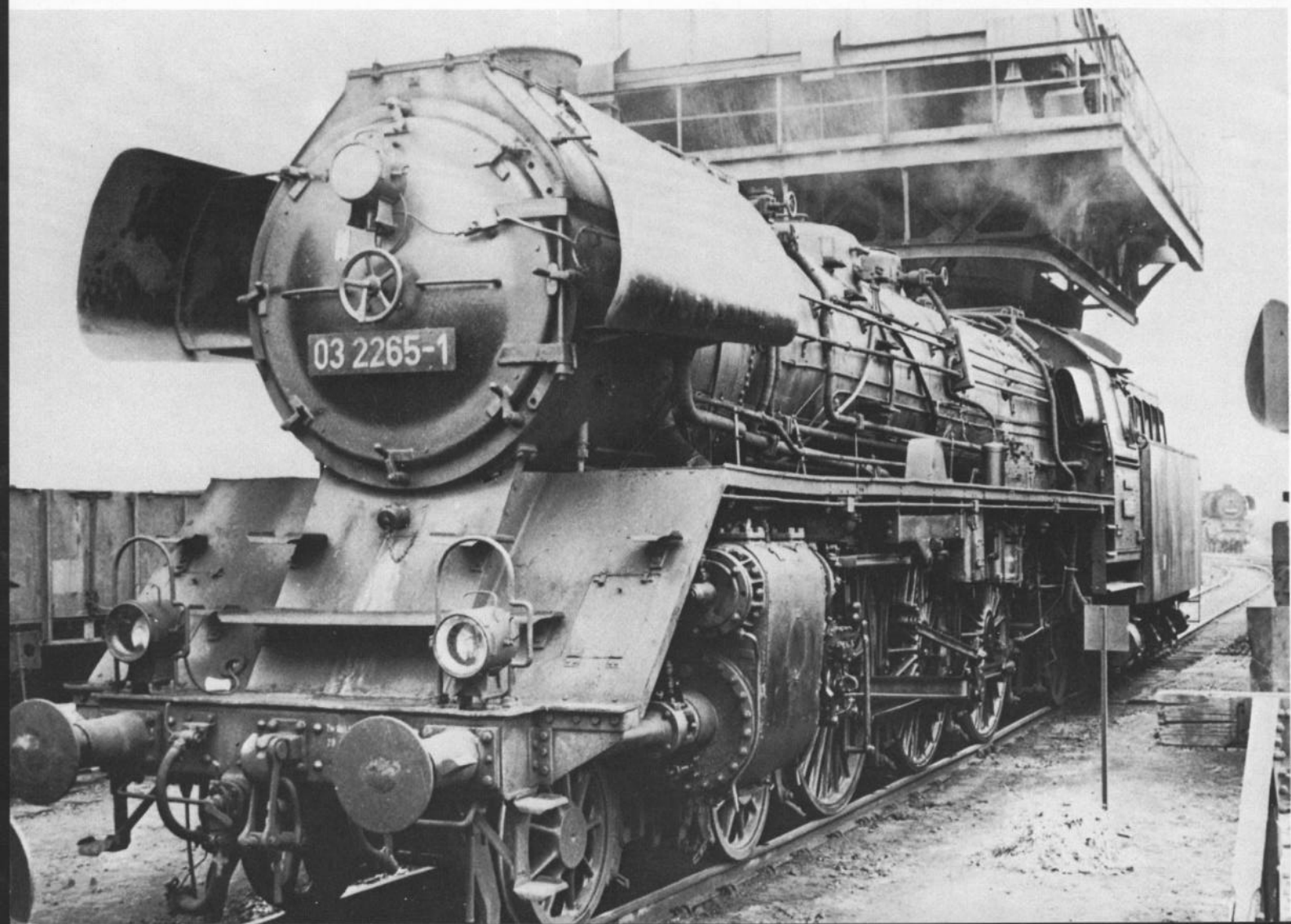
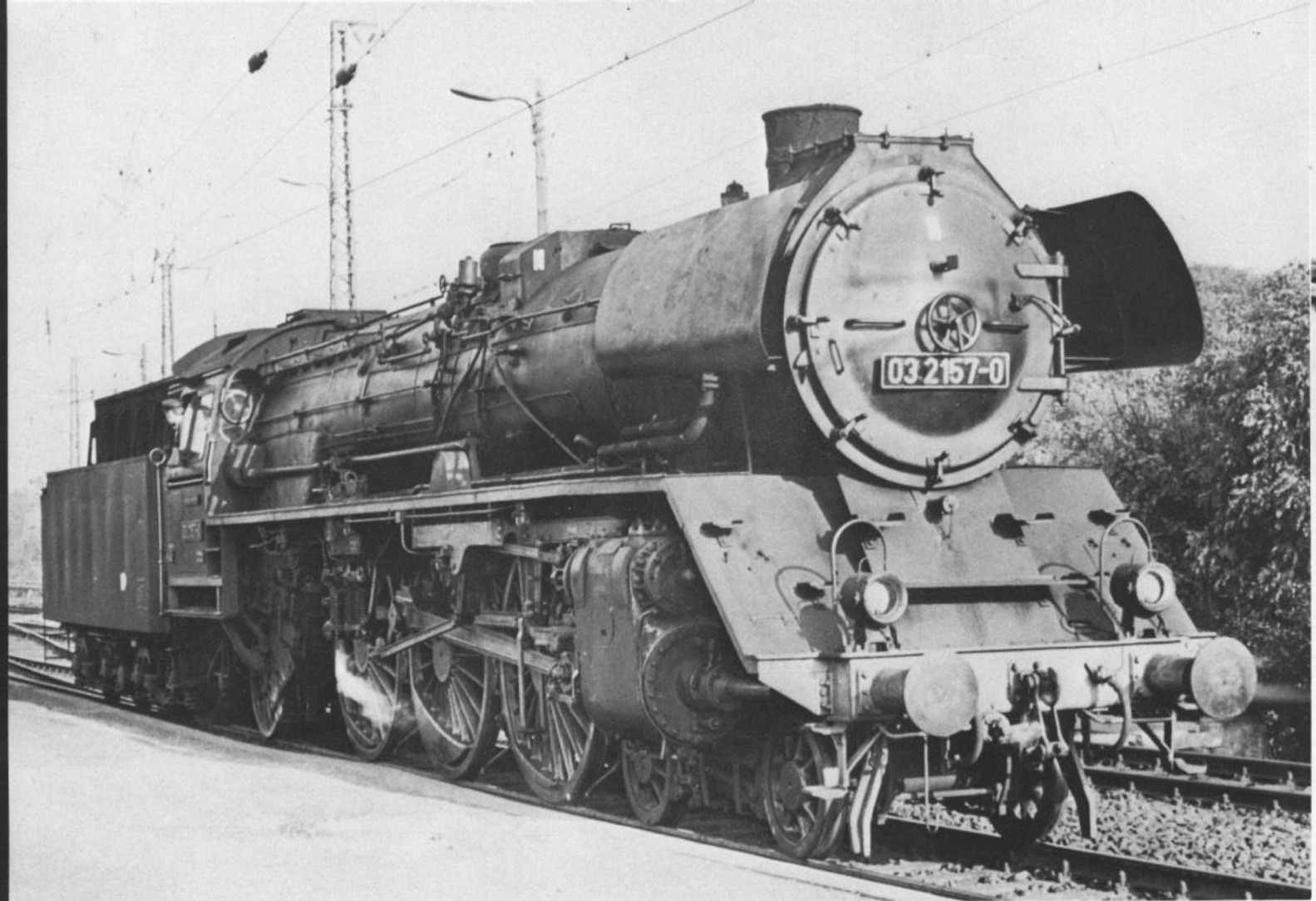


Bild 4: Die V 65 007 diesmal leicht schräg von hinten aufgenommen.

Bild 5: Die V 65 als Eurotrain-Modell in Spur O. In Spur I haben wir die Lok im Messebericht (EJ 2/80) vorgestellt.

Alle Fotos: Sammlung Lennartz





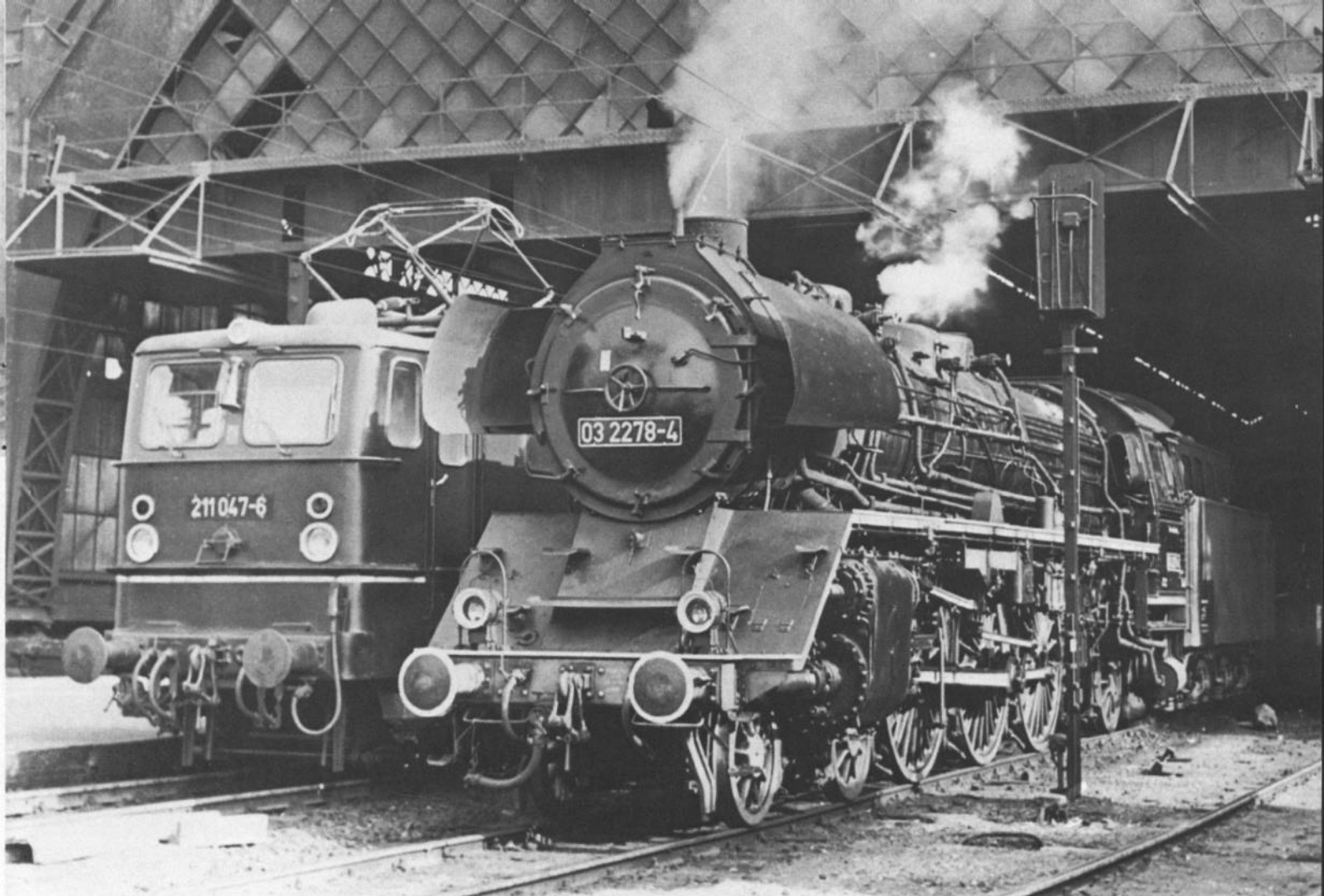


Bild 3: Eines der Görlitzer Paradeperle war lange Zeit die 03 2278-4, hier im Dresdener Hbf auf ihren Zug wartend. die Aufnahme entstand im Oktober 1971. Daneben schon die moderne Traktionsart in Form der 1971 noch recht jungen 211 047.

◀ **Bild 1:** Als in der DDR Regierungszüge noch mit Dampflokomotiven bespannt wurden, stand die 03 157 für diesen Sonderdienst als Regierungslok zur Verfügung. Diese Lok, Computer-Nr. 2157-0 wurde im August 1970 neu bekesselt und bekam den Verbrennungskammerkessel der BR 22 (von der 027). Die abgebildete Aufnahme entstand im Jahr 1971 in Erfurt, als die 03 2157-0 schon wieder im normalen Plandienst eingesetzt war.

◀ **Bild 2:** Görlitz war bis zuletzt ein Bw, das 03-Lokomotiven im Bestand hatte. Die 03 2265-1 mit Altbau-Langkessel an der Bekohlungsanlage des Bw Görlitz, 1973.

Die Baureihe 03 bei der Deutschen Reichsbahn

Nach 1945 waren auf dem Gebiet der heutigen DDR 86 03-Lokomotiven verblieben und 65 betriebsfähige bzw. reparaturbedürftige 01-Lokomotiven. Fünf der insgesamt 70 01-Loks mußten wegen kriegsbedingter Schäden ausgemustert werden. Die 01¹⁰-Lokomotiven mit Dreizylindertriebwerk waren alle zur DB gekommen. So sah sich die Deutsche Reichsbahn vor die Aufgabe gestellt, den Schnellzugdienst mit den verbliebenen 01- und den leistungsschwächeren 03-Lokomotiven zu bestreiten. Beide Baureihen waren oft in einem Bahnbetriebswerk stationiert und liefen in gleichen Dienstplänen. So hatte die Fahrplangestaltung auf die schwächere 03 Rücksicht zu nehmen.

Überlegungen zur Rekonstruktion

Daher war es verständlich, wenn der DR-Lokomotivausschuß bei der Behandlung des Rekonstruktionsprogrammes auch einen Nachbau der Baureihe 03 in Erwägung zog. Die technischen Voraussetzungen waren mit dem für die Baureihen 22/03¹⁰/41 entwickelten Verbrennungskammer-Ersatzkessel gegeben. Eine Rekonstruktion der Baureihe 03 mußte jedoch vorerst unterbleiben, weil die Mittel und die Fertigungskapazitäten für die vordringlicheren Rekonstruktionen und die sogenannten Zwangsrekonstruktionen eingesetzt werden mußten.

Zwangsrekonstruktionen waren der schnelle Ersatz der gefährdeten Kessel aus nicht alterungsbeständigem und schweißbrüchigem Stahl St 47 K bei den Baureihen 41 und 50.

Eine Zwischenlösung

So beschränkte sich die DR bei der Baureihe 03 auf den Einbau neuer Hinterkessel in Schweißausführung, den Einbau von Mischvorwärmanlagen und die Ausrüstung mit neuen Aschkästen. Diese Umbauten erfolgten im Rahmen einer Hauptuntersuchung (Schadgruppe L 4) und betrafen vor allem die verbrennungstechnische und wärmewirtschaftliche Seite. Eine Leistungssteigerung war mit diesen Maßnahmen nicht beabsichtigt und auch nicht erzielbar.

Die neuen Hinterkessel mit einer größeren Anzahl von Waschlukken erhöhten das Stehvermögen der Kessel. Die Mischvorwärmanlagen Bauart IfS/DR (IfS = Institut für Schienenfahrzeuge, Berlin-Adlershof) waren in der Rauchkammer untergebracht und ersetzten die bisherigen Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr. Die MV-Anlagen bedingten auch den Einbau neuer Speisepumpen. Die Kolbenverbund-Mischpumpe Bauart BBW (= Berliner Bremsenwerk), Typ 15-20, fand ihren Platz in Fahrzeugmitte an einem besonderen Pumpenträger. Der Aschkasten, ebenfalls in Schweißausfüh-

rung, entsprach der Bauart Stühren. Bei dieser Umbauaktion entfernte man auch die großen Windleitbleche und ersetzte sie gegen die kleineren der Bauart Witte. Lediglich die 03 098, 121 und 153 liefen noch eine Zeitlang mit großen Windleitblechen und Mischvorwärmanlage.

Das frühe Ende der BR 22

Von 1958 bis 1962 hatte das Raw Meiningen 85 preußische P 10 (BR 39) zur Baureihe 22 rekonstruiert. Die Maschinen waren vor allem im schweren Reisezugdienst im sächsischen und thüringischen Hügelland eingesetzt. Die schneller als voraussehbar vonstatten gehende Traktionsumstellung durch Lieferung sowjetischer Diesellokomotiven und durch die Elektrifizierung des sächsischen Raumes («sächsisches Dreieck») machten die Baureihe 22 entbehrlich. Als Dreizylinderlokomotive war die 22er in Wartung und Erhaltung aufwendiger und kostspieliger als eine Zwillingmaschine, so daß ihre Ausmusterung beschlossen wurde.

Vom Standpunkt des Eisenbahnfreundes war das sicherlich ein bedauernder Entschluß, mußte damit doch eine elegante und leistungsfähige Lokomotive nach nur ca. 10 Dienstjahren abgestellt werden. Dieses Schicksal erlitten jedoch auch bei anderen Bahnverwaltungen moderne Dampflokomotivkonstruktionen. Die



Bild 4: 03 2243-8, Leipzig Hbf im Oktober 1978. Die 03 ist bereits nicht mehr im Schnellzugdienst (der wurde mit Planwechsel an die Dieseltraktion abgegeben), sondern brachte einen Personenzug aus Bitterfeld.

Bild 5: 03 2123-2, Zwischenhalt in Greifswald auf der Strecke Berlin-Stralsund. Es ist jedoch kein Schnellzug, den die blitzsaubere Maschine zu ziehen hat, sondern ein Postzug. Deshalb kann der Heizer auch in Ruhe Öl nachfüllen.

Bild 6: Diese Tenderansicht der 03 2180-2 vom Bw Oebisfelde entstand 1972 im Bw Berlin-Karlshorst. Es ist noch ein klassischer Nietentender 2'2'T 32 mit Wassereinlauf hinter dem Kohlekasten. Nicht reizlos ist auch die Bestückung mit Signallaternen.

neuen Verbrennungskammerkessel der Baureihe 22 sind aber nicht verschrottet worden, denn sie waren noch über Jahre betriebsfähig. Einige der 22er sind zu Dampfspendern umgebaut worden, und behielten ihren Kessel. Die anderen Kessel sind im Laufe der Jahre, beginnend ab Januar 1969, in die Baureihe 03 eingebaut worden.

03 — letzte Rekolok der DR

So ist kurioserweise durch den Traktionswechsel das Rekonstruktionsprogramm nochmals erweitert und auf die Baureihe 03 ausgedehnt worden. Die 03 mit 22er Kessel ist damit die letzte Rekolok der DR geworden.

In den Jahren 1969 bis 1975 erhielten 52 Lokomotiven der Baureihe 03 den Verbrennungskammerkessel, äußerlich erkennbar an nur zwei Kesselaufbauten. Der Speisedom war durch die innere Speisewasseraufbereitung entbehrlich geworden. Kolbenverbundspeisepumpe und Dampfstrahlpumpe speisten direkt über Kessel-speiseventile in den Kessel.

Die Lokomotiven der Baureihe 03 erhielten die 22er Kessel im Rahmen einer Hauptuntersuchung (Schadgruppe L 4, Instandhaltungsstufe L 7). Dank der straffen Typisierung der Ersatzkessel waren nur geringe Anpassungsarbeiten erforderlich. Der breitere Hinterkessel erforderte eine neue Führerhausvorderwand mit schmalere Stirnfenstern, die Klarsichtapparate erhielten. In das Führerhausdach wurde ein verglastes Dach-schiebefenster eingebaut.

Die Zylinder bekamen Druckausgleichkolben-schieber Bauart Trofimoff und druckluftbetätigte

Zylinder-Entwässerungsventile. Die Stehkessel-auflage am Rahmen mußte an den breiteren Hin-terkessel angepaßt werden. Der Steuerbock war nicht mehr am Stehkessel, sondern am Rahmen befestigt, die Steuerstange wegen des breiteren Hinterkessels in der Mitte geteilt und über Pen-delaufhängung seitlich gegeneinander versetzt. Nicht alle der 52 Lokomotiven der Baureihe 03, die Rekokessel erhielten, bekamen ihn jedoch von der Baureihe 22. Die 48. umgebaute Lok, die 03 126, erhielt im Mai 1975 den Kessel der 03 1057, die 50. Lok, die 03 121, den Kessel der 41 103. Der sogenannte 22er Kessel war also relativ freizügig tauschbar unter den Baureihen 03, 03¹⁰, 22 und 41; überdies waren auch die 18 201 und die 18 314 der VES-M Halle mit diesem Kessel-typ ausgestattet.

Die 52 umgebauten 03-Lokomotiven lassen sich in 2 Betriebsgattungen und 3 Kategorien untertei-len:

1. Betriebsgattung S 36.17 u. 850 mm Laufrad-durchmesser

03 002	03 096
03 019	03 098
03 025	03 105
03 050	03 117
03 058	03 118
03 060	03 119
03 081	03 121
03 095	

= 15 Lokomotiven

2. Betriebsgattung S 36.18 u. 850 mm Laufrad-durchmesser

03 123	03 151
03 126	03 153
03 135	03 154
03 143	03 157
03 150	03 162

= 10 Lokomotiven

3. Betriebsgattung S 36.18 u. 1000 mm Laufrad-durchmesser

03 176	03 242
03 177	03 250
03 180	03 254
03 186	03 256
03 195	03 257
03 203	03 265
03 205	03 269
03 207	03 270
03 212	03 286
03 214	03 295
03 235	03 297
03 236	03 298
03 237	

= 25 Lokomotiven

Für den Lokomotivstatistiker mögen noch die Um-baumaonate und die 22er interessant sein, deren Kessel in 03-Lokomotiven eingebaut wurden:

1.	03 151	Jan.	1969	Kessel von 22 035
2.	03 081	Jan.	1969	Kessel von 22 036
3.	03 154	März	1969	Kessel von 22 009
4.	03 235	April	1969	Kessel von 22 004
5.	03 117	Juli	1969	Kessel von 22 076
6.	03 096	Aug.	1969	Kessel von 22 071
7.	03 133	Sept.	1969	Kessel von 22 069
8.	03 105	Okt.	1969	Kessel von 22 072
9.	03 257	Jan.	1970	Kessel von 22 045
10.	03 203	Febr.	1970	Kessel von 22 074
11.	03 143	März	1970	Kessel von 22 013
12.	03 270	März	1970	Kessel von 22 002
13.	03 207	April	1970	Kessel von 22 010
14.	03 205	Mai	1970	Kessel von 22 063
15.	03 242	Juni	1970	Kessel von 22 059
16.	03 157	Aug.	1970	Kessel von 22 027
17.	03 212	Sept.	1970	Kessel von 22 079
18.	03 297	Nov.	1970	Kessel von 22 015
19.	03 180	Nov.	1970	Kessel von 22 020
20.	03 098	Jan.	1971	Kessel von 22 016
21.	03 256	Jan.	1971	Kessel von 22 008
22.	03 286	März	1971	Kessel von 22 084

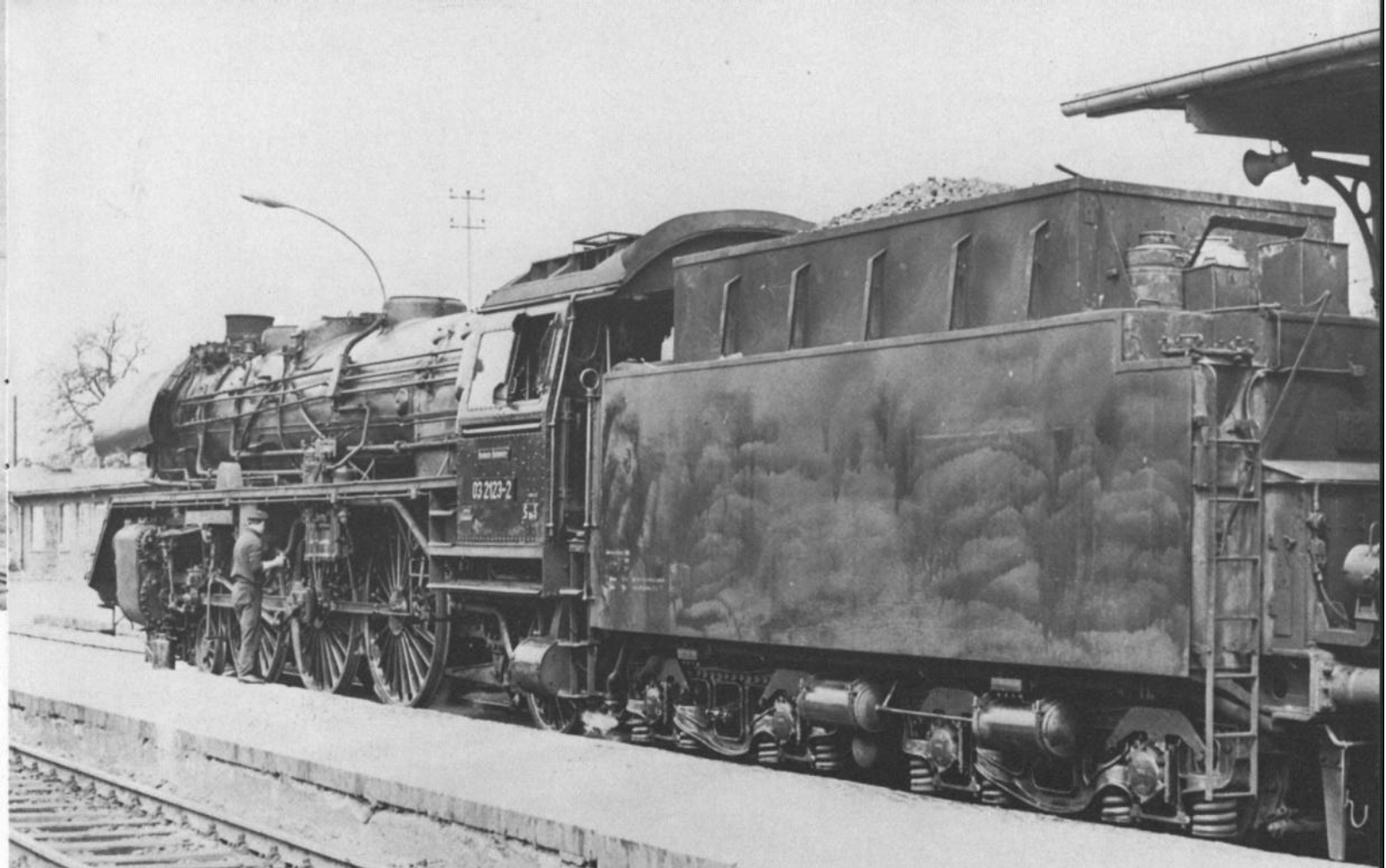




Bild 7: Die 03 2117-4 war auch 1978 schon eine begehrte Sonderzugmaschine. Ein Schweizer Reisebüro hat sie für ein Teilstück seiner DDR-Rundfahrt angemietet. Hier die Einfahrt in Rathenow.

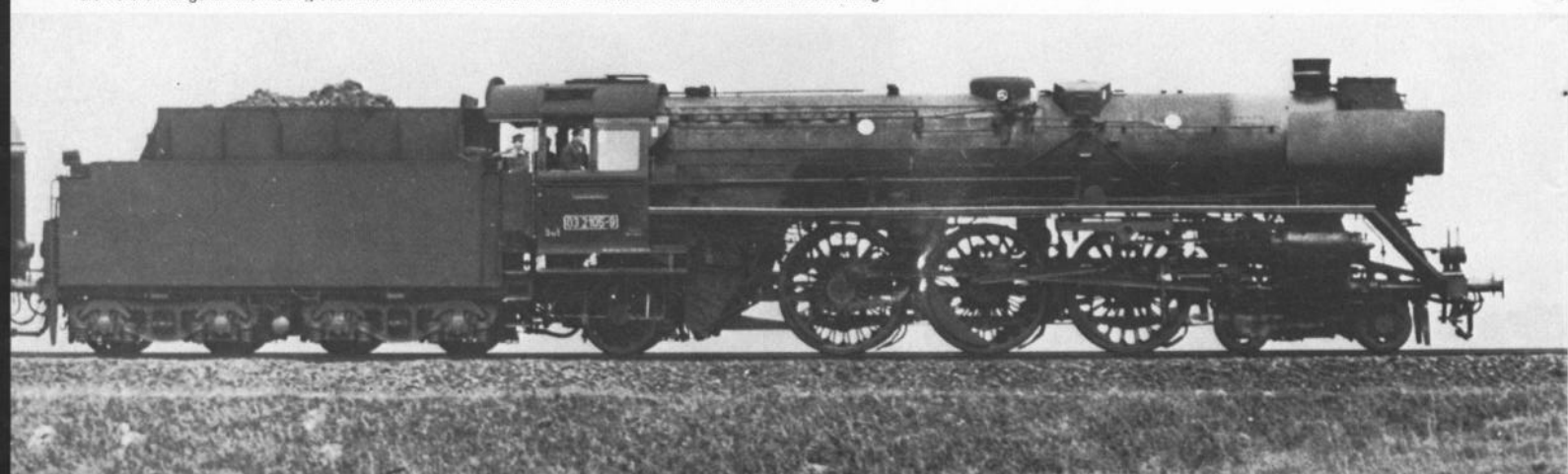
Bild 10: Das ist die klassische Reko-03 der Deutschen Reichsbahn mit Kessel der BR 22 und Tender 2'2' T 34. Die 03 2180-2 gehörte lange Zeit dem Bw Oebisfelde.

Fotos 1-10: M. Weisbrod, Leipzig ►

Bild 8: 03 2083-8 - Silhouette einer 03 mit Altbau-Langkessel und neuem Hinterkessel. Vor dem Schornstein ist der Mischkasten sichtbar. Das ist der Bauzustand der DR 03 ab 1960. Den neuen Hinterkessel erkennt man an der größeren Zahl Waschluken. Die Aufnahme entstand auf der Muldebrücke bei Bitterfeld im Juli 1976.



Bild 9: 03 2105-9 - das Gegenstück: die Silhouette einer 03 mit 22er Kessel. Der Speisedom fehlt; Dampfdom und Sandkasten sind zueinander gerückt; die Zahl der Waschluken am Hinterkessel ist durch die Verbrennungskammer noch größer. Die Aufnahme entstand im Mai 1978 auf der Strecke Rathenow-Brandenburg.



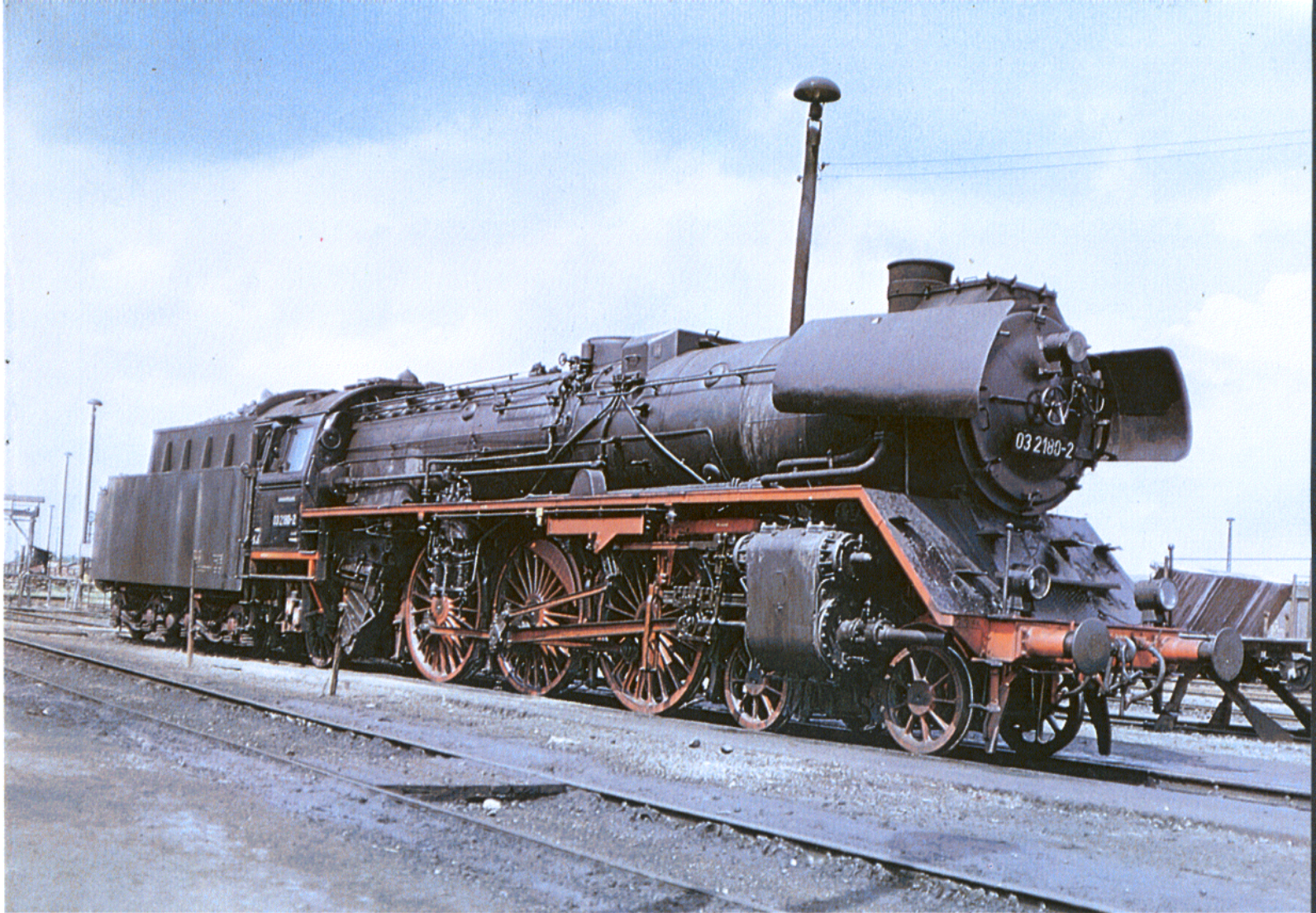


Bild 11: 03 009-0 mit D 316 Berlin-Stralsund-Rügen bei der Ausfahrt aus Berlin-Ostbahnhof am 19.5.78.

Foto: Kempf









Bild 14: 03 2235-4, Aufnahme Pozzato

Bild 12: Seite 26: 03 2237-0 mit P 3807 bei Pommritz, Strecke Dresden-Görlitz, am 31.10.77.

Foto: Nelkenbrecher

Bild 13: Seite 27: 03 001 auf einer Fahrzeugschau in Radebeul-Ost. Anlässlich einer Fahrzeugschau zum 25-jährigen Bestehen des Dresdener Verkehrsmuseum. Aufgenommen am 16.9.77.

Foto: Kempf

Bild 15: 03 268 am 27.4.69 im Bw 2 in Frankfurt/Main.

Foto: Kempf ►

Bild 16: Im Frühjahr 1971 waren die Ulmer 03 noch regelmäßig in Backnang anzutreffen. Die 003 248 kam mittags mit dem N 2712 aus Crailsheim an und wird auf der Drehscheibe gerade gewendet.

Foto: Nawrocki ►

23.	03 019	Juli	1971	Kessel von 22 030
24.	03 236	Sept.	1971	Kessel von 22 083
25.	03 162	Nov.	1971	Kessel von 22 058
26.	03 123	Dez.	1971	Kessel von 22 033
27.	03 153	Jan.	1972	Kessel von 22 051
28.	03 050	April	1972	Kessel von 22 024
29.	03 254	Mai	1972	Kessel von 22 061
30.	03 150	Juni	1972	Kessel von 22 040
31.	03 118	Aug.	1972	Kessel von 22 001
32.	03 243	Nov.	1972	Kessel von 22 067
33.	03 176	Nov.	1972	Kessel von 22 053
34.	03 002	Dez.	1972	Kessel von 22 062
35.	03 135	Febr.	1973	Kessel von 22 055

36.	03 177	März	1973	Kessel von 22 052
37.	03 269	April	1973	Kessel von 22 041
38.	03 214	Juni	1973	Kessel von 22 049
39.	03 100	Juli	1973	Kessel von 22 031
40.	03 278	Sept.	1973	Kessel von 22 005
41.	03 119	Okt.	1973	Kessel von 22 043
42.	03 186	Nov.	1973	Kessel von 22 014
43.	03 295	März	1974	Kessel von 22 048
44.	03 250	Okt.	1974	Kessel von 22 034
45.	03 095	Nov.	1974	Kessel von 22 050
46.	03 237	Febr.	1975	Kessel von 22 046
47.	03 298	März	1975	Kessel von 22 037
48.	03 126	Mai	1975	Kessel von 03 1057

49.	03 060	Juli	1975	Kessel von 03 096, vorher auf 22 071
50.	03 121	Aug.	1975	Kessel von 41 103
51.	03 155	Sept.	1975	Kessel von 22 007
52.	03 058	Okt.	1975	Kessel von 22 012

Somit sind in den einzelnen Jahren folgende Stückzahlen der Baureihe 03 mit Verbrennungskammerkessel ausgerüstet worden:

1969	8 Lokomotiven
1970	11 Lokomotiven
1971	7 Lokomotiven
1972	8 Lokomotiven





Bild 17: 03 008 mit P 3325 in Aulendorf.

Foto: Nelkenbrecher

1973	8 Lokomotiven
1974	3 Lokomotiven
1975	7 Lokomotiven
1969-75	52 Lokomotiven

Das Rekonstruktionsprogramm sollte ursprünglich 1974 beendet sein und nur 45 Lokomotiven umfassen. Die 7 Loks des Umbaujahres 1975 sind zusätzlich in das Rekonstruktionsprogramm aufgenommen worden. Noch ein Kuriosum sei erwähnt: Bekanntlich wird die Betriebsnummer einer Lokomotive vom Fahrwerk bestimmt, weil der Kessel ein freizügiges Tauschteil ist. Die im August 1975 mit dem Kessel der 41 103 ausgerüstete 03 121 war eigentlich nicht die 03 121. Die

Originallok 03 121 verunglückte 1973 in Leipzig - Leutzsch. Sie ist im November 1973 jedoch wieder als 03 121 aufgebaut worden mit dem Fahrwerk der 03 070 und hätte exakterweise die Betriebsnummer 03 070 erhalten müssen. Die Treibachse der Original 03 070 erhielt die 03 186, die in Halle P z stand und wieder betriebsfähig gemacht wurde. Die 03 070, von der effektiv nichts mehr übrig geblieben war, verfiel der Ausmusterung.

Zum Schluß noch ein Wort zu den Dampfleistungen der 03-Kessel. Die stündliche Dampfleistung errechnet sich aus der Verdampfungsheizfläche $\times$ spezifischer Heizflächenbelastung (Kessellgrenze).

03-Einheitslokomotive (03 162-03 298)
Verdampfungsheizfläche 203,65 m²

spezifische Heizflächenbelastung 57 kg/m²h

Leistung: 11,6 t/h Dampf

01-Einheitslokomotive (01 150-01 237)

Verdampfungsheizfläche 247,15 m²

spezifische Heizflächenbelastung 57 kg/m²h

Leistung: 14,08 t/h Dampf

03-Rekolokomotive mit 22er Verbrennungskammerkessel (03 002-03 298 m.L.)

Verdampfungsheizfläche 206,3 m²

spezifische Heizflächenbelastung 70 kg/m²h

Leistung: 14,44 t/h Dampf

In der Kesselleistung war die Reko-03 damit in den Bereich der 01-Einheitslokomotive mit Langrohrkessel (6800 mm Rohrlänge) gerückt.

Damit ist die Baureihe 03, aber auch nur bei der Deutschen Reichsbahn, erst in ihren letzten Dienstjahren durch die Rekonstruktion zu einem



Bild 18: Dieselbe Lok wie Bild 17, jedoch mit Computer-Nr., hier mit P 3325 von Ulm in Richtung Freidrichshafen am 23.3.72.

Leistungsvermögen gekommen, das ihr durch die zu geringe spezifische Heizflächenbelastbarkeit des Wagnerischen Einheitskessels verschlossen blieb.

M. Weisbrod, Leipzig

Nachtrag

Es ist nicht immer sofort, wenn ein Artikel verfaßt wird, auch das dazu notwendige Farbbildmaterial vorhanden. Ja selbst an Schwarz-Weiß-Bildmaterial kann es manchmal mangeln. So ging es

uns zumindest bei der Artikelfortsetzungsreihe über die Baureihe 03.

Bei der Vorplanung des Artikels stand auch noch nicht fest, daß das Journal so umfangreich mit Farbbildern versehen wird. Als dann das erste Farbjournal akut wurde, hatten wir leider außer dem Poster und dem Titelbild keine Farbaufnahmen der 03 (DB) zur Verfügung, so daß wir teilweise auf DR-Bildmaterial aus der DDR zurückgreifen mußten.

Dies war aber nicht weiter schlimm, da die damals veröffentlichten Aufnahmen der 03 001 in etwa den Urzustand der 03 zeigen, wie diese vor 50 Jahren ausgeliefert wurden. Da es zur Reichsbahnzeit, über die unsere zweite Fortsetzung be-

richtet, zwangsweise noch keine Eisenbahnfreunde gab, die Farbfotos fertigten, und das Schwarz-Weiß-Bildmaterial aus dem Archiv Beltingrodt hinreichend bekannt sein dürfte, haben wir auch in dieser weitgehend auf unbekanntes Bildmaterial aus der DDR zurückgegriffen. Bei dem jetzigen Bericht der Folge 3, die sich hauptsächlich mit der DR befaßt, können wir Ihnen nun noch ein paar schöne Farbaufnahmen der 03 der DB nachreichen. Zwischenzeitlich haben wir noch einiges an gutem Farbbildmaterial über diese Baureihe erhalten, von dem wir noch eine kleine Auswahl hier vorstellen wollten.

Die Redaktion

Typenvielfalt durch

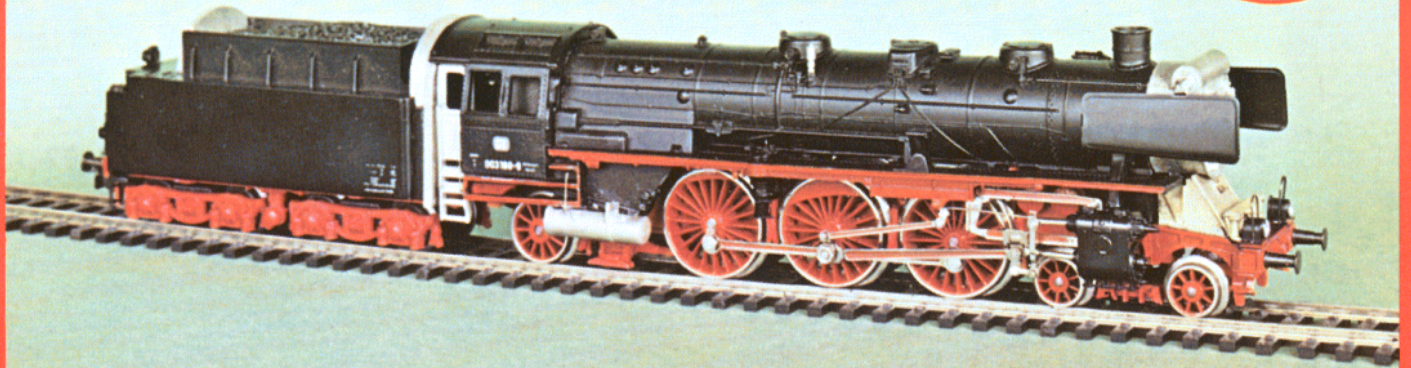


Bild oben:

Eine nicht angekündigte Neuheit:

Die 03¹⁰ mit Altbaukessel in der DB-Anfangs-Version (bis Anfang der 50-er-Jahre).

Umbausatz für Märklin 03¹⁰ Altbauk.

098 12 DM 89,—
12 018 Abziehb.-
Großsatz DM 18,90

Umbausatz Märklin 03 in eine 03¹⁰ Neubaukessel (nicht abgebildet)

098 Umbausatz
DM 298,—
098 10 dazu
Superzurüstsatz
DM 98,80
12 018 Abziehb.-
Großsatz DM 18,90

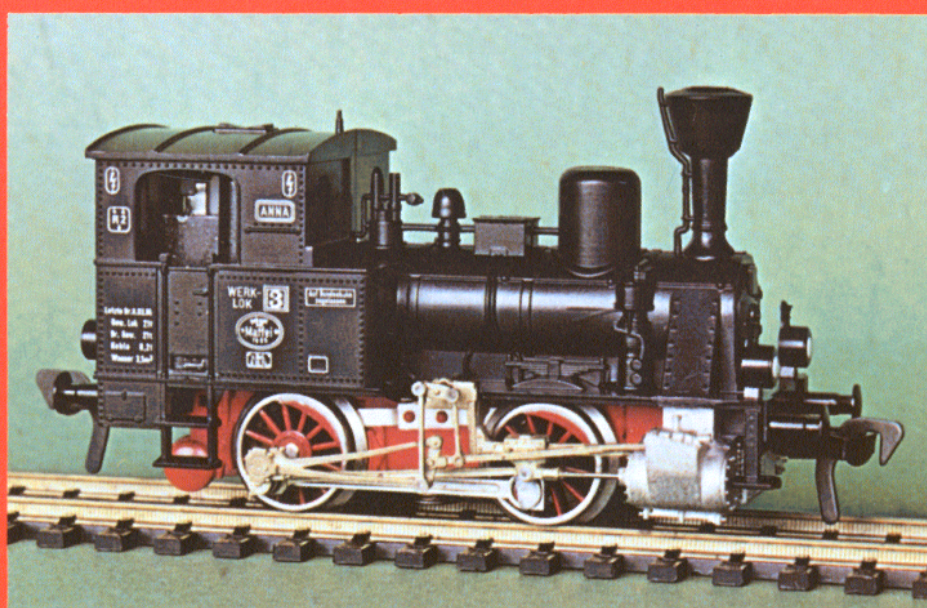


Bild Mitte:

Komplette Steuerung mit Zylinderblock für Fleischmann «Schwarze Anna»

097 68 Steuerung ungenietet DM 49,—

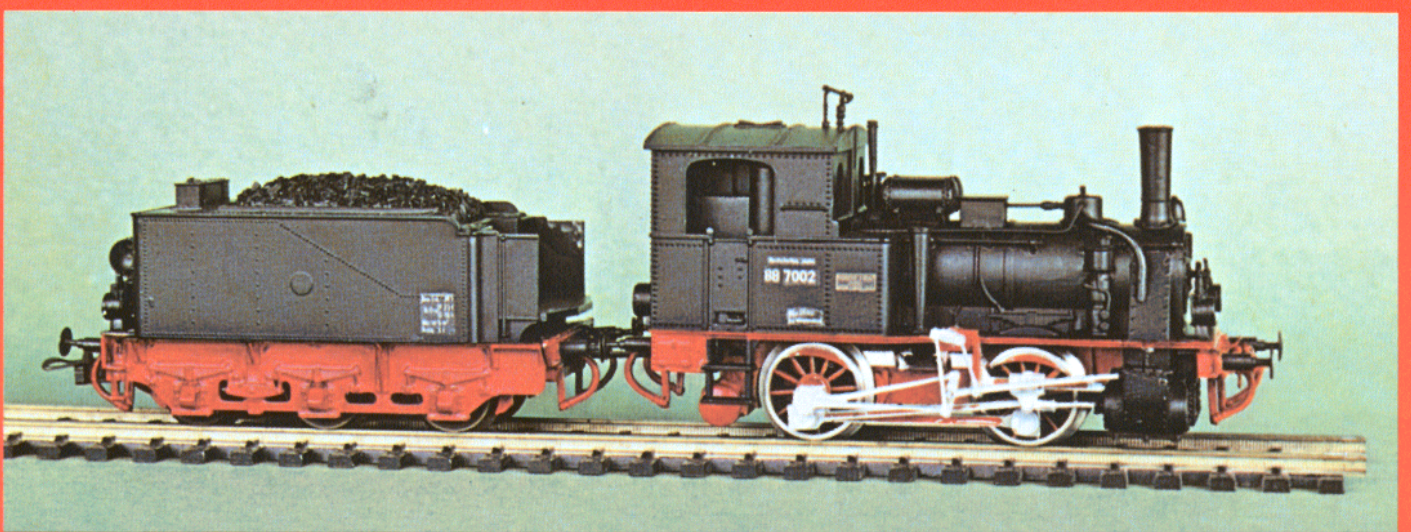


Bild unten:

Lokumbausatz für «Schwarze Anna» in eine 88 7002, in normal (ohne Lok und ohne Steuerung).

097 Umbausatz Lok DM 69,— - 097 31 Tenderbausatz 3 T 10,5 DM 79,90 - 12 119 Abziehbilder, Preis noch nicht vorh.

Merker + Fischer - Modellbaugesellschaft m.b.H.
Röntgenstr. 6 - 8080 Fürstenfeldbruck - Tel. 08141/1838



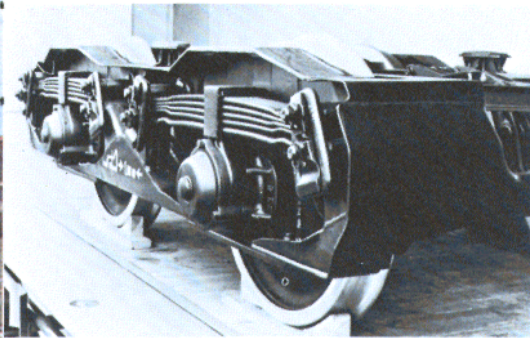


Bild 1+2



Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1980

Farbenfrohe Vielfalt bei den Exponaten, Internationalität bei den Ausstellern und gute Geschäfte — das war, kurz umrissen, das Bild der Leipziger Frühjahrsmesse für den Ausstellungskomplex der Schienenfahrzeuge. Bei den Triebfahrzeugen wurde die Tendenz zum Leichtbau und zum Energie sparenden Betrieb deutlich, bei den Güterwagen setzte sich der seit Jahren zu beobachtende Trend zum Spezialfahrzeug fort. Die

DDR-Schienenfahrzeugindustrie als einer der Welt größten Exporteure von Reisezug- und Kühlwagen zeigte traditionell die neuesten Weitstreckenwagen für die SZD, aber auch einen komfortablen neuen Schlafwagen in sehr gefälliger braun-gelber Lackierung, der für 200 km/h zugelassen ist. Spitzenerzeugnis der DDR-Fahrzeugindustrie, dem größten Aussteller, war der neue Berliner S-Bahn-Zug der Baureihe 270,

der auch mit Messgold dekoriert wurde. Stark vertreten war wieder Frankreich — wie immer mit Spezialgüterwagen. Das rief wohl auch die Bundesrepublik auf den Plan, die durch die Waggon-Union vertreten war. Und eine Schienenfahrzeugmesse wäre keine Messe, wenn nicht Plasser & Theurer aus Österreich mit dem Neuesten vertreten wären.

Bild 1+2

Von der Waggon Union GmbH stammte das zweiachsige Güterwagendrehgestell, Bauart 665, für 22 t Radlast. Der Aussteller hob die hervorragenden Laufeigenschaften und die niedrigen Laufgeräusche hervor. Die robuste Bauart gestattet 22 t Achslast bei 120 km/h. Von diesen Drehgestellen rollen bereits ca. 5.000 Stück auf den Schienen verschiedener europäischer Bahnverwaltungen.

Bild 3

Halbzug eines Berliner S-Bahn-Nahverkehrszuges der Deutschen Reichsbahn, Baureihe 270, Spurweite 1435 mm. Ca. 7% Energie werden durch Aluminium anstelle der üblichen Stahlwagenkästen gespart, ca. 25% Energie durch Nutzbremmung. Der Halbzug mit der Achsfolge Bo'Bo'+2'2'+2'2'+Bo'Bo' hat eine Stundenleistung von 8 x 150 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.

Bild 4

Die Firma SPENO INTERNATIONAL S.A. aus Genf stellte mit der Schienenoberflächen-Meßdraisine SPENO SM 775 ein interessantes

Fahrzeug vor. Es mißt, registriert und analysiert Riffeln und Wellen in der Schienenoberfläche. Mit den gewonnenen Resultaten werden u.a. die SPENO-Schienenschleifzüge programmiert. Die SM 775 kann in zwei Wellenlängenbereichen arbeiten: 3...30 cm und 30...300 cm. Die Meßgeschwindigkeit kann zwischen 20...80 km/h liegen.

Bild 5

Vom VEB «S.M Kirow» Leipzig stammte der EDK 300 für Arbeiten unter Fahrleitungen und für Arbeiten in Weichenstraßen.

Bild 6

Olympia-Vorwerbung auch am sowjetischen Weitstreckenwagen. Die Hauptlast zur Bewältigung der Verkehrsströme nach und von Moskau zur Olympiade 1980 wird den Sowjetischen Staatsbahnen obliegen.

Bild 7

150 dieser vierachsigen Behälterwagen zum Transport von Granulaten und feinkörnigen chemischen Produkten hat die Deutsche Reichs-

bahn bei G.I.E. Norfer in Frankreich bestellt. Der mit Y 25 Cs-Drehgestellen ausgerüstete Wagen hat 90 m³ Behälterinhalt.

Bild 8

Der Schlafwagen WL 26,4 mm (mit DR-Beschriftung) zeigte eine für DR-Wagen bisher unbekannte, aber sehr ansprechende Farbgebung. Er verfügt über 11 Fahrgastabteile mit je 3 Betten, 1 Dienstabteil, 1 Duschraum, 2 Toiletten und 1 Vorratsraum. Da für 200 km/h zugelassen, sind Scheibenklotzbremse und Magnetschienenbremse erforderlich.

Bild 9

SBM 100 von Plasser & Theurer, Österreich.

Bild 10

Ausstellungs-Diorama in Spurweite HO, ausgestellt mit VERO-Gebäuden und rollendem Material von PIKO. Der neue Schüttgüterwagen (siehe Neuheiten-Journal) sowie die neue BR 41 wurden darauf präsentiert.

Alle Fotos: M. Weisbrod, Leipzig



Bild 3



Bild 6



Bild 10



Bild 9





Bild 4



Bild 5



Bild 7



Bild 8





M + F - Ausverkaufsliste (3/80)

Merker + Fischer Modellbau GmbH · Röntgenstraße 6 · 8080 Fürstenfeldbruck

Verkauf solange der Vorrat reicht! Zwischenverkauf vorbehalten! Bei Erscheinen dieser Bestellsliste sind alle vorhergehenden Journal-Bestellslisten ungültig.

Achtung — Wichtig!

M + F-Aufträge können nur unter Angabe von Artikelnummern bearbeitet werden.

Bitte beachten Sie unsere Geschäftszeiten!

Montag bis Donnerstag: 7.30—12.00 Uhr und 13.15—17.00 Uhr
Freitag: 7.30—12.30 Uhr.

Telefonate oder Besuche außerhalb dieser Geschäftszeiten sind zwecklos.

Absender:

Name: _____
Straße: _____
PLZ, Ort: _____

Betr. Verlag
Bezahlung sämtlicher Druckerzeugnisse nur an den H. Merker Verlag,
Röntgenstraße 2, 8080 Fürstenfeldbruck, möglich
(Postscheckkonto Nr. 57 199-802 beim Postscheckamt München).

Ich bestelle bei Ihnen nachfolgende Artikel:

Best.	Stückz.	Art.-Nr.	Bezeichnung	DM/Preis
-------	---------	----------	-------------	----------

Sofort lieferbar H0

☐	014	Zurüstsatz normal für BR 18⁴, Märklin S 3/6	129,—
☐	014 10	Ergänzungs-Zurüstsatz f. Reichsbahn-bzw. DB-Ausführung	189,—
☐	014 11	Ergänzungs-Zurüstsatz für Länderbahn-Ausführung	175,—
☐	12012	Abziehbilder	11,90
☐	12021	Abziehbilder-Großsatz	19,90
☐	015	Umbausatz für Fleischmann-BR 01 (normal) in eine 011 od. 012	69,—
☐	015 10	großer Umbausatz	219,—
☐	022	Frontumbausatz für Märklin-BR 44 in eine BR 043 Öl	98,—
☐	022 10	Superzurüstsatz	125,—
☐	022 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	022 69	Steuerung genietet	119,—
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	12058	Abziehbilder-Großsatz	19,90
☐	023 10	Superzurüstsatz für Märklin-BR 23	285,—
☐	023 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	023 69	Steuerung genietet	119,—
☐	12035	Abziehbilder	9,80
☐	024	Umbausatz für eine Fleischmann-BR 50 in eine BR 44	385,—
☐	024 10	Superzurüstsatz	79,90
☐	024 69	Steuerung genietet	119,—
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	033 30	Bausatz mot. Tender (3 T 16,5)	289,—
☐	033 35	Tender-Superzurüstsatz	35,90
☐	033 68	Steuerung ungenietet preuß. G 10 (BR57 10-35)	89,90
☐	033 69	Steuerung genietet	115,—
☐	12049	Abziehbilder-Großsatz	19,90
☐	034 03	Bausatz preußische G 3 (BR 53) ohne mot. Tender	239,—
☐	034 10	Superzurüstsatz	89,90
☐	034 30	Tenderbausatz motorisiert (preuß. 3 T 12)	249,—
☐	034 35	Tender-Superzurüstsatz	59,90
☐	12050	Abziehbilder-Großsatz	19,95
☐	041	Bausatz BR 82 (Einheitslok)	698,—
☐	041 10	Superzurüstsatz	115,—
☐	041 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	041 69	Steuerung genietet	115,—
☐	12059	Abziehbilder-Großsatz	16,90
☐	044 03	Bausatz Mallet Lok Gt 2 x 4/4, Dreileiter-Wechselstrom-Ausfg. Ausführung 1913	798,—
☐	044 10	Superzurüstsatz für alle Ausführungen	115,—
☐	044 68	Steuerung ungenietet für alle Ausführungen	139,—
☐	044 69	Steuerung genietet für alle Ausführungen	209,—
☐	12057	Abziehbilder	8,90

☐	048	Bausatz T 3 (DB-Ausführung) Kunststoff-Ausführung	189,—
☐	12080	Abziehbilder (werden unbedingt benötigt)	8,90
☐	053 01	Bausatz BR 42 (Einheitskriegslok)	698,—
☐	053 10	Superzurüstsatz	89,90
☐	026 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	026 69	Steuerung genietet	129,—
☐	12073	Abziehbilder-Großsatz	12,80
☐	054	Bausatz BR 59° (Württ. K) -Lok	579,—
☐	054 10	Superzurüstsatz (enthält alle Teile für Version 2)	189,—
☐	054 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	054 69	Steuerung genietet	115,—
☐	12074	Abziehbilder-Großsatz	14,90
☐	078 10	Umbausatz für Märklin-BR 50 m. Wannentender (Tender von Märklin- P8 wird nicht mitgeliefert)	135,—
☐	12045	Abziehbilder-Großsatz	25,90
☐	079 10	Umbau- und Superzurüstsatz für Märklin-BR 03 - Weitere Umbaumöglichkeit siehe auch Art. 098 10 für eine 03 ¹⁰ -	159,—
☐	12118	Abziehbilder	11,90
☐	211	Bausatz ET 85 und ET 90	379,—
☐	211 02	dto. Dreileiter-Wechselstrom-Ausführung	429,—
☐	211 10	Superzurüstsatz	98,90
☐	12098/1-4	Abziehbilder	28,90
☐	213 70	Fertigmodell normal ET 184,1 LAG Triebwagen (Kunststoff)	225,—

H0e

☐	406	Bausatz BR 99⁴⁶⁰ (Metall) incl. Allan-Steuerungsteile	189,—
☐	406 71	Fertigmodell (Metall)	298,—
☐	12113	Abziehbilder (Preis steht noch nicht fest)	
☐	500 71	Fertigmodell Wismar-Schienenbus Beiwagen , einfarbig grün	54,—
☐	500 72	Fertigmodell grün/gelb, Wismar-Schienenbus Beiwagen	69,—
☐	* 600 02	Umbausatz für Minitrix T 3 mit Tender 3 T 12	312,—
☐	617 30	Tenderbausatz 3 T 12	98,90
☐	12502	Beschriftungssatz	7,90
☐	* 605	Bausatz BR 75 (Württ. T 5) m. Steuerung	398,—
☐	605 10	Superzurüstsatz	35,—
☐	12508	Beschriftungssatz	13,90
☐	* 606	Umbausatz Franco-Crosti BR 50⁴⁰	229,—
☐	606 10	Superzurüstsatz	35,—
☐	12501	Beschriftungssatz	5,90
☐	* 607	Umbausatz BR 85	275,—
☐	607 10	Superzurüstsatz	39,90
☐	12509	Beschriftungssatz	7,90
☐	* 611	Bausatz BR 78¹⁰ mit Lok	298,—
☐	611 10	Superzurüstsatz für Lok und Tender	69,90
☐	611 75	Fertigmodell super	569,—
☐	12513/14	Beschriftungssatz	11,90
☐	* 615 75	Fertigmodell super BR 41 (Ölausführung 042)	575,—
☐	12530	Beschriftungssatz	9,90
☐	* 616	Umbausatz für BR 03¹⁰ (Altbau) auf Arnold-01-Basis	59,90
☐	12531	Beschriftungssatz	11,90
☐	* 702	Bausatz Privatbahn-Diesellok mit Märklin-Z-Fahrwerk	98,—
☐	12504	Beschriftungssatz	7,90
☐	* 750	Bausatz E 91 (überarbeitetes verbessertes Fahrwerk)	359,—
☐	750 10	Superzurüstsatz	29,90
☐	12520	Beschriftungssatz	8,90
☐	* 759	Bausatz Schweizer Krokodil komplett mit Fahrwerk	280,—
☐	759 10	Superzurüstsatz	25,—
☐	759 70	Fertigmodell normal	498,—
☐	759 75	Fertigmodell super	529,—
☐	12529	Beschriftungssatz	7,90

* = nur noch minimale Stückzahl bei Drucklegung der Liste vorhanden.

Es kann bei Auslieferung des Journals der Bestand bereits abverkauft sein!

Fertigung bis Juli 80 aus Restbeständen

H0

☐	003	Bausatz Herkules	259,—
☐	003 68	Steuerung ungenietet	59,90
☐	003 69	Steuerung genietet	89,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	18,90

☐	004	Bausatz Donaustauf	315,—
☐	004 68	Steuerung ungenietet	68,90
☐	004 69	Steuerung genietet	98,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	005	Bausatz Berg	375,—
☐	004 68	Steuerung ungenietet	68,90
☐	004 69	Steuerung genietet	98,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	006	Bausatz flinke Liesel	349,—
☐	003 68	Steuerung ungenietet	59,90
☐	003 69	Steuerung genietet	89,90
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	007	Bausatz Glaskasten	329,—
☐	007 10	Superzurüstsatz	79,90
☐	007 68	Steuerung ungenietet	59,90
☐	007 69	Steuerung genietet	89,90
☐	007 75	Fertigmodell super	739,—
☐	12039	Abziehbilder	10,90
☐	008	Bausatz Mallet (BR 98⁷)	439,—
☐	008 10	Superzurüstsatz	69,90
☐	008 68	Steuerung ungenietet	115,—
☐	008 69	Steuerung genietet	168,—
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	009	Bausatz GtL 4/4 (BR 98⁸⁻⁹)	379,—
☐	009 10	Superzurüstsatz	69,90
☐	009 68	Steuerung ungenietet	69,90
☐	009 69	Steuerung genietet	92,90
☐	12066	Abziehbilder-Großsatz	19,80
☐	12011	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	010	Bausatz sächsische III bT (BR 98⁷²)	329,—
☐	010 10	Superzurüstsatz	109,—
☐	12004	Abziehbilder	7,90
☐	011	Bausatz Kittel-Dampftriebwagen weinrot	195,—
☐	011 01	dto. Dreileiter-Wechselstrom-Ausführung grün und weinrot	239,—
☐	12044	Abziehbilder	9,80
☐	012	Bausatz preußische T 14 (BR 93¹⁰⁻¹¹)	589,—
☐	012 10	Superzurüstsatz	159,—
☐	012 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	012 69	Steuerung genietet	119,—
☐	12008	Abziehbilder	6,90
☐	12084/1-2	Abziehbilder-Großsatz	19,80
☐	026 01	Bausatz BR 42⁹⁰ Franco-Crosti mit Tender u. mot. M+F-Lokfahwerk	769,—
☐	026 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	026 69	Steuerung genietet	125,—
☐	12005	Abziehbilder	7,90
☐	031	Bausatz preußische T 16¹ (BR 94⁵⁻¹⁷)	698,—
☐	031 10	Superzurüstsatz	179,—
☐	031 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	031 69	Steuerung genietet	114,—
☐	12048	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	038 10	Superzurüstsatz für Liliput BR 38	275,—
☐	038 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	038 69	Steuerung genietet	115,—
☐	12062	Abziehbilder-Großsatz	19,90
☐	070	Bausatz preuß. T 14¹ (BR 93⁸⁻¹²)	698,—
☐	070 02	Bausatz Dreileiter Wechselstrom	749,—
☐	070 10	Superzurüstsatz	159,—
☐	012 68	Steuerung ungenietet	89,90
☐	012 69	Steuerung genietet	115,—
☐	12084	Abziehbilder-Großsatz	19,80
☐	093 10	Zurüstsatz für Märklin BR 41 mit Wagner-Blechen	189,—
☐	2949/50	Witte-Windleitbleche für diese Lok	15,90
☐	12054	Abziehbilder-Großsatz	22,90
☐	094	Umbausatz für Märklin BR 41 in eine BR 041 oder 042 mit Neubaukessel	298,—
☐	094 10	Superzurüstsatz für BR 41 (BR 042 Neubaukessel)	89,90
☐	043 35	Öltender-Umbau- und Superzurüstsatz f. Märklin-41-Kohletender	105,—
☐	12054	Abziehbilder-Großsatz	22,90
☐	151	Bausatz Köf III	219,—
☐	151 75	Fertigmodell super	345,—
☐	12009	Abziehbilder	5,90
☐	208	Bausatz BLS-Triebwagen	429,—
☐	208 02	Bausatz Dreileiter-Wechselstrom-Ausführung	489,—
☐	208 05	Bausatz BLS-Triebwagen (Gehäuse komplett m. Boden u. Fenster) ohne Fahrwerkteile	115,—
☐	208 10	Superzurüstsatz	169,—
☐	12056	Abziehbilder-Großsatz	16,90
☐	281	Bausatz Steuerwagen zu ET 85 und 90	279,—
☐	281 10	Superzurüstsatz	59,90
☐	281 02	Bausatz Steuerwagen Dreileiter-Wechselstrom-Ausführung	329,—

H0e

☐	403 00	Gehäusebausatz der württ. Schmalspurloks BR 99⁶⁷⁻⁷¹ (Metall für Trix-Fahrwerk der BR 85). Zurüstung nicht erforderlich. Alle Teile sind im Bausatz enthalten.	99,80
☐	403	Bausatz der württ. Schmalspurloks BR 99 ⁶⁷⁻⁷¹ (Metall) mit motorisiertem und vorgefertigtem M+F-Fahrwerk incl. ungenieteteter Steuerung	289,—
☐	403 10	Superzurüstung für die Ausführung 403	35,—
☐	403 71	Fertigmodell normal mit M+F-Fahrwerk	449,—
☐	403 75	dto. jedoch Superausführung	498,—
☐	12097	Abziehbilder (gelten auch für die H0m-Ausführung)	20,90
☐	407	Bausatz Helene der DGEG (Metall)	195,—
☐	407 10	Superzurüstung mit Steuerungsteilen	59,—
☐	407 71	Fertigmodell normal	298,—
☐	407 76	Fertigmodell super	349,—
☐	407 77	Fertigmodell grün, super	398,—
☐	12096	Abziehbilder	6,90
☐	409 00	Gehäusebausatz BR 99⁷³⁻⁷⁶ für Trix-Fahrwerk der BR 85 (Metall)	175,—
☐	409	Bausatz BR 99 ⁷³⁻⁷⁶ mit mot. Fahrwerk	398,—
☐	409 10	Superzurüstung	59,90
☐	409 68	Steuerung ungenietet	59,90
☐	409 69	Steuerung genietet	75,—
☐	12114	Abziehbilder	9,90
☐	412	Bausatz Heeresfeldbahn-Diesellok (siehe auch Art.-Nr. 158 in H0)	169,—
☐	412 70	Fertigmodell normal	285,—
☐	12120	Abziehbilder	7,90

Neuheiten-Fertigung 1980 H0

☐	082	Bausatz Ur-Glaskasten PTL 2/2	ca. 329,—
☐	082 10	Superzurüstung	ca. 59,90
☐	12039	Abziehbilder	10,90

VERLAGSBESTELLISTE III/1980

Bücher:

	Preis	Porto	Lieferzeit
— „BR 01“ ca. 300 Seiten mit Schwarzweiß-Fotos und Farbbildern sowie großen Ausfallplänen (bei Vorauszahlung, entfällt das Porto)	56,—	3,40	sofort
— Poster 01 + 01⁵	6,50	3,50	sofort
— „Die Regentalbahn“ ca. 250 Seiten und ebenso viele Abbildungen (bei Vorauszahlung, entfällt das Porto)	49,—	2,30	sofort
— „Dampfloks im Allgäu“ Erstauflage ausverkauft, Zweite Auflage Febr. 1980	65,—	2,30	sofort
— Journal-Poster (6 Stück nach freier Wahl)	12,—	2,30	sofort

Journale:

	Preis	Porto	Lieferzeit
— Einzel-Ausgabe Nr. 6/76	5,50	1,—	sofort
— Jahrgang 1977	35,—	entfällt	sofort
— Einzelausgabe Nr.	je 5,90	1,—	sofort
— Jahrgang 1978	35,—	entfällt	sofort
— Einzel-Ausgabe Nr.	je 5,90	1,—	sofort
— Jahrgang 1979	36,—	entfällt	sofort
— Einzel-Ausgabe 1-3/79	je 5,90	1,—	sofort
— Einzel-Ausgabe 4-6/79	je 6,50	1,—	sofort
— Journal Abo 1980	39,—	entfällt	

Merker+Fischer Druckerzeugnisse:

	Preis	Porto	Lieferzeit
— H0, H0e-Modellkatalog mit erweitertem Farbteil	18,90	2,30	sofort
— N-Katalog	4,90	1,—	ausverkauft
— Multi-Micro-Train-Katalog (MMT)	1,50	—,60	sofort
— Feuerwehrezubehör Prospekt	1,50	—,60	sofort
— Farbiger Messeneuheiten-Prospekt '80	1,90	—,60	sofort
— Bauteilegruppe 1 (Kesselarmaturen)	4,50	1,—	sofort
— Bauteilegruppe 2 (Fahrwerksteile)	4,—	1,—	ausverkauft
— Bauteilegruppe 3 (Bremsbacken)	2,50	1,—	sofort
— Bauteilegruppe 12 (Beschriftungssätze)	3,90	1,—	sofort
— Bauteilegruppe 16 (Bauanleitungen)	5,90	1,—	sofort

Kalender-Sonderpreise:

— Format 42 x 36 cm (aus den herrlichen farbigen Journal-Posterabbildungen wird dieser Kalender gestaltet)	12,50	sofort
— Format 21 x 29,7 cm (die bisher veröffentlichten farbigen Journal-Titelfotos werden zu einem Kalender im A4-Format zusammengefaßt)	6,50	sofort

☐	096	Bausatz BR 13⁵ (preuß. S4) ohne Steuerung , ohne Superzurüstsatz ohne mot. Tender	ca. 399,—
☐	096 10	Superzurüstsatz für Lok und Tender (BR 13 ⁵)	ca. 149,—
☐	096 68	Steuerung ungenietet	ca. 89,90
☐	096 69	Steuerung genietet	ca. 115,—
		Für diese Lok können zwei verschiedene Tender geliefert werden.	
☐	073 30	Bausatz preuß. Tender 2'2 T 16 motorisiert	ca. 329,—
☐	034 30	Bausatz preuß. Tender 3 T 12 motorisiert	249,—
☐	12122	Abziehbilder (Preis steht noch nicht fest)	
☐	097	Lokumbausatz für «Schwarze Anna» (Fleischmann) BR 88 7002 ohne Fleischmann-Lok	69,—
☐	097 31	Tenderbausatz unmotorisiert (3 T 10,5), passend zur BR 88 7002 und LBE 105	79,—
☐	097 68	Steuerung Messingguss mit neuen Zylinderbl.	49,—
☐	12119	Abziehbilder (Preis steht noch nicht fest)	
☐	098	Umbausatz für Märklin 03 in eine 03¹⁰	298,—
☐	098 10	Superzurüstsatz zu Art.-Nr. 098	79,90
☐	098 12	Umbausatz für Märklin 03 in eine 03 ¹⁰	89,—
☐	12018	Abziehbilder-Großsatz	18,90
☐	158	Bausatz Heeresfeldbahn-Diesellok	215,—
☐	158 01	Bausatz super OHE-Köf-Ausfg. (Preis steht noch nicht fest)	
☐	12120	Abziehbilder	7,90
☐	12127	Abziehbilder für Köf-Ausfg. (Preis steht noch nicht fest)	

Bei Erscheinen dieser Bestell-Liste sind alle vorhergehenden Bestell-Listen ungültig!

(Datum)

(Unterschrift)

Merker + Fischer GmbH · Röntgenstraße 6 · 8080 Fürstenfeldbruck · Telefon (08141) 1838

DM

wurden überwiesen auf:

- ☐ Postscheckkonto München, Nr. 57 199-802
☐ Volksbank Fürstenfeldbruck, Nr. 21 300
☐ Dresdner Bank, Fürstenfeldbruck, Nr. 6959 180

Zutreffendes bitte ankreuzen!

Auslandszahlungen bitte **nur** auf Postscheckkonto!

Artikelbewertung: EISENBAHN-JOURNAL

Artikelbewertung: EISENBAHN-JOURNAL 3/80

(Datum)

(Unterschrift)

Absender:

Name: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Alter: _____ Beruf: _____

Wo beziehen Sie Ihr Journal: _____

Bitte ausschneiden und im frankierten Umschlag einsenden an:

	sehr gut	gut	mittel	schlecht
Mitteilungen	☐	☐	☐	☐
Inhaltsverzeichnis	☐	☐	☐	☐
Deutsche Kleindiesellokomotiven	☐	☐	☐	☐
Die preußische T 3	☐	☐	☐	☐
Vierachsiger offener Seitenentladewagen	☐	☐	☐	☐
Bw-Skizzen	☐	☐	☐	☐
Die Lokomotiven der Gattungen T 14 und T 14 ¹	☐	☐	☐	☐
Die BR 93 ⁵ in Wechselstrom	☐	☐	☐	☐
Die V 65	☐	☐	☐	☐
Die BR 03 bei der DR	☐	☐	☐	☐
Leipziger Frühjahrsmesse 1980	☐	☐	☐	☐
Poster	☐	☐	☐	☐
Verlagsbestellkarte	☐	☐	☐	☐
T 3 als Spur-O-Kit	☐	☐	☐	☐
Heeresfeldbahn-Diesellokomotiven	☐	☐	☐	☐
75 Jahre elektrische Eisenbahn	☐	☐	☐	☐
Regentalbahn AG	☐	☐	☐	☐
BR 03 ¹⁰ nach 1945	☐	☐	☐	☐
Verwandlung eines Industriemodells	☐	☐	☐	☐
Minimarkt	☐	☐	☐	☐
DBC-D - Dampfbahn-Club Deutschland	☐	☐	☐	☐
Perfekter Modellbau	☐	☐	☐	☐
Neuheiten-Journal	☐	☐	☐	☐
Die BR 99 ⁷³	☐	☐	☐	☐

H. Merker Verlag

Röntgenstraße 2 · 8080 Fürstenfeldbruck

Telefon (08141) 2437

Das schönste Farb-Bild
(nur ein Bild angeben)

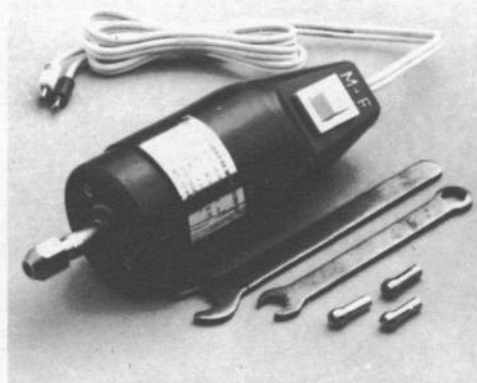
Seite: Bild:

Die lange nicht lieferbaren Bauteile-Gruppen können in ergänzter Form für den Lager-Restverkauf als Fotokopien angefordert werden.

Preis pro Blatt — ,50 DM netto

Angefordert werden können:

	Bauteile-Gruppe	Bezeichnung	ca. Anzahl der Seiten
☐	2	Pufferbohlen, Geländer, Schienenräumer, Puffer, Kupplungen, Werkzeugkästen, Leitern, Tritte, Griffstangen, Zylinderblöcke, Lokgehäuseteile, Windleitbleche	20
☐	4	Dachaufbauten, Indusi, Schlammabscheider, Ellöks-Lüfterschlangen, Dachlüfter für Wagen und Loks usw.	5
☐	5	Sämtliche Laternen, Halter Leuchteinsätze, Triebwerksleuchten usw.	5
☐	6	Steuerungsteile, Kreuzköpfe, Steuerungsnieten usw.	18
☐	7	Pilzkontakte, Räder, Kurbezapfen, Rad-Isolierbuchsen, Haftreifen	10
☐	9	Zahnräder u. Achsen, Mini-Kugellager, Einzelgetriebe	15
☐	10	Schrauben u. Muttern M1/M 1,4/M 1,7/M 2/ alle Ausführungen und Größen	8
☐	11	Anlagen-Ausschmückungsteile, Fernsprecher, Zuglaufschilder, Grenzzeichen, Seilzugführung für Weichen und Signale.	2



Der Kleine mit der Riesen-Kraft

M+F - Bohrzwerg

Bausatz: Best.-Nr. 15053 DM 59,90

Fertigmodell: Best.-Nr. 15054 DM 85,—



**DIE UNIVERSELLE KLEINMASCHINE
UNENTBEHRLICH FÜR DEN BASTLER
UNBESCHRÄNKT IN DEN ANWENDUNGSMÖGLICHKEITEN:
ER NIMMT IHNEN VIEL ARBEIT AB,
DENN ER KANN
BOHREN, SCHNEIDEN, SÄGEN, SCHLEIFEN, GRAVIEREN,
REINIGEN, POLIEREN UND VERSÄÜBERN.**

DAS GERÄT IST FÜR 12 V GLEICHSTROM (TRANSFORMATOR-) BETRIEB AUSGELEGT.

Merker + Fischer · Röntgenstraße 6 · 8080 Fürstenfeldbruck



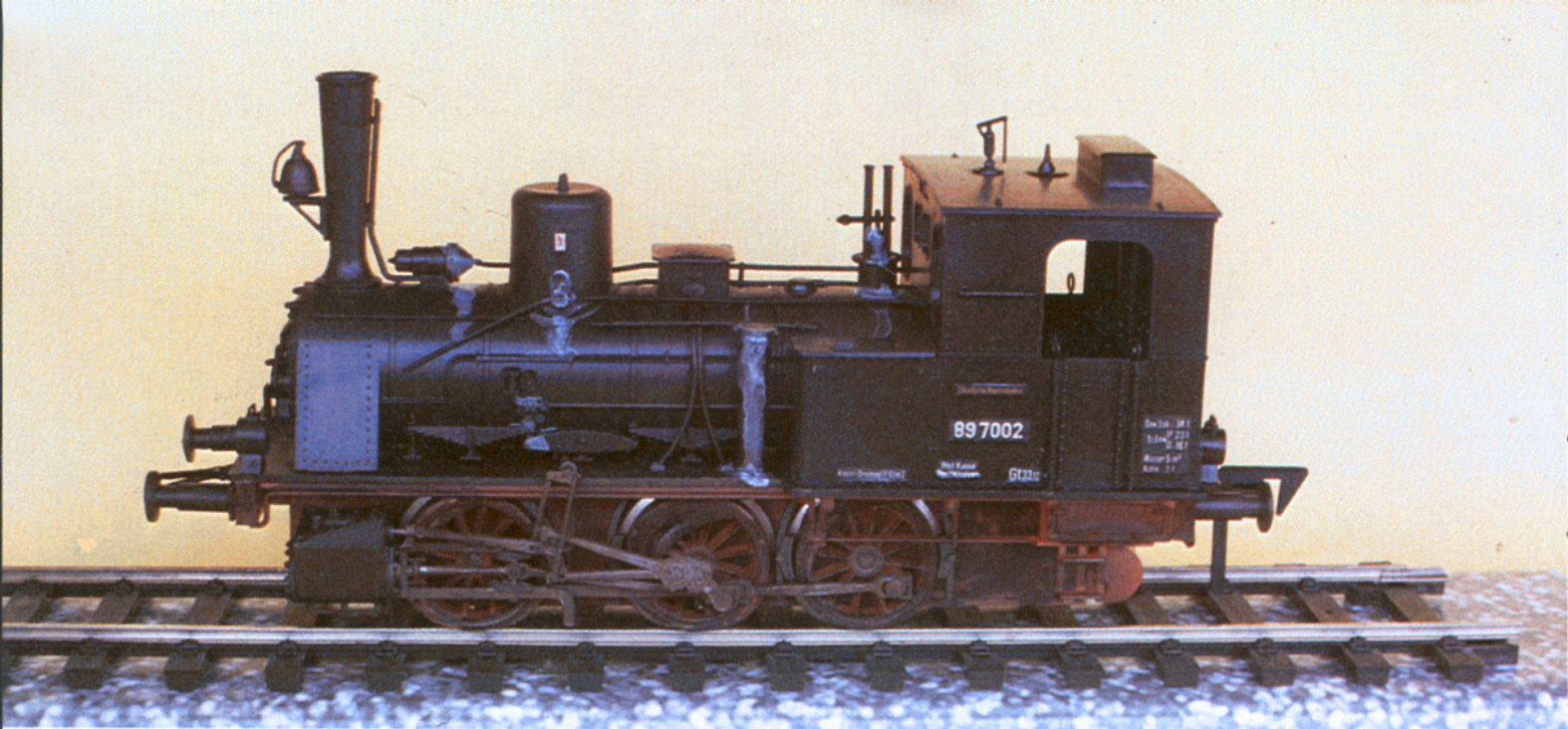


Bild 1: Die Bausatz T3 wurde mit Alterungsspuren versehen und macht so einen recht gammeligen aber trotzdem recht hübschen Eindruck.

Bild 2: Dieselbe T3 aber in der optisch sehr gut wirkenden preußischen grünen Farbgebung.

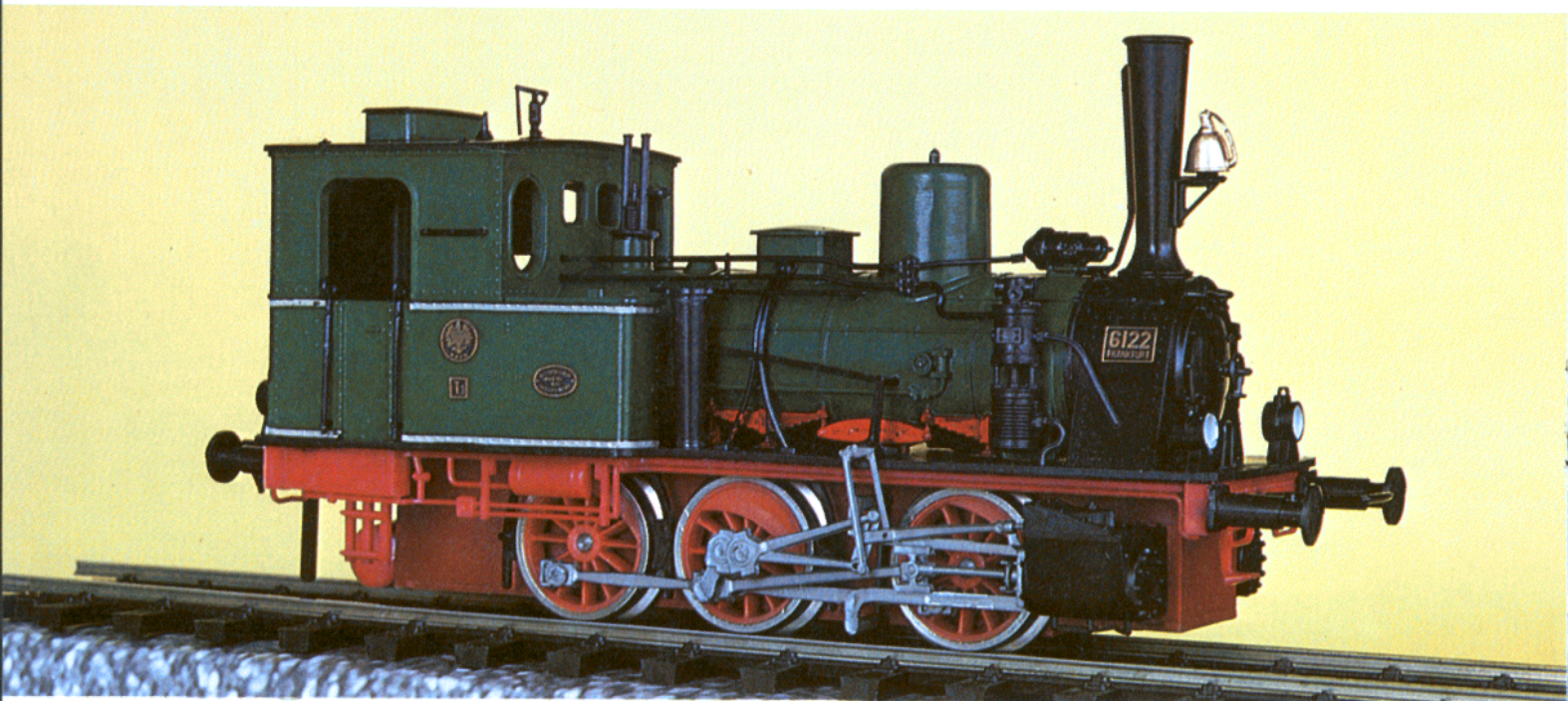
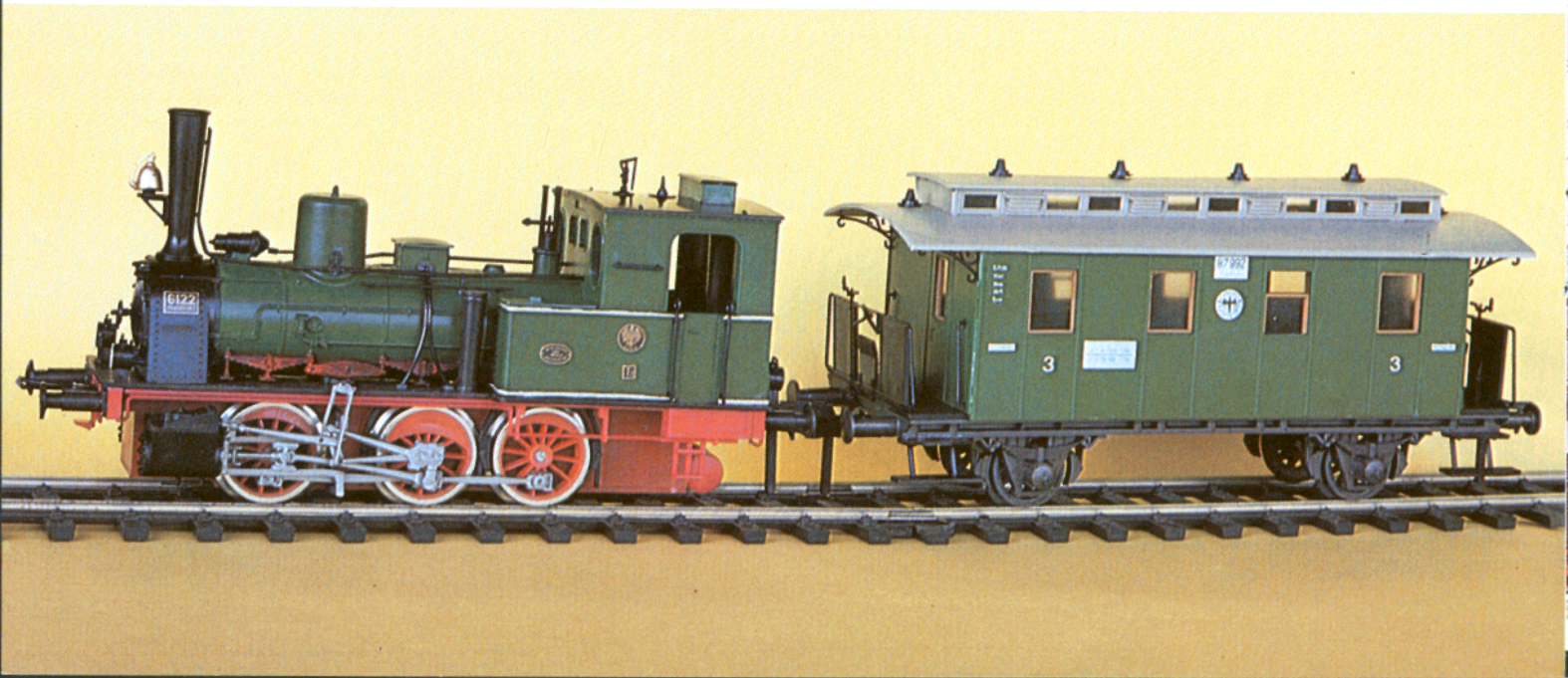


Bild 3: Dieselbe Lok (Länderbahn-Lackierung) von der Heizerseite mit den mittlerweile lieferbaren Personenwaggons.



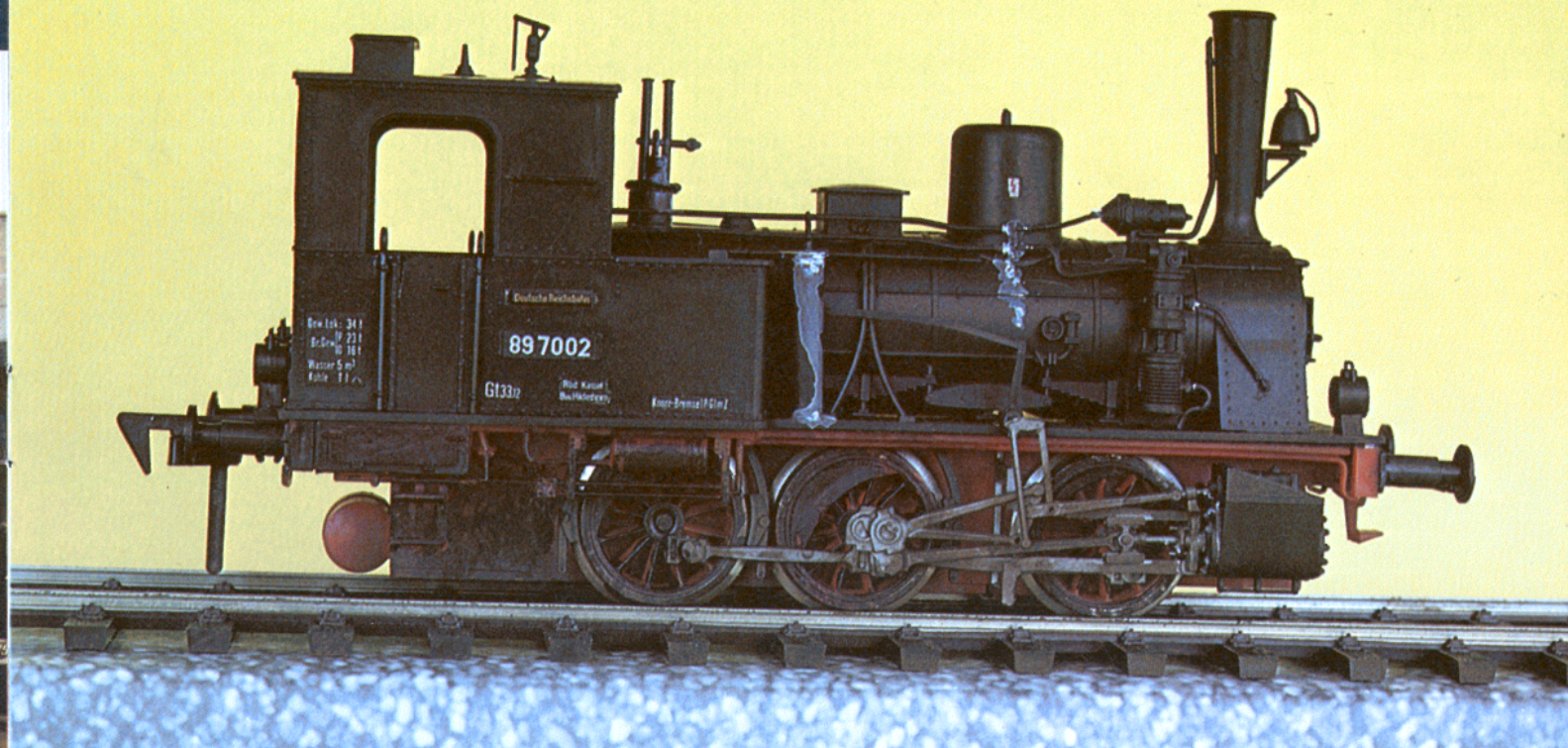


Bild 4: Das gealterte bzw. mit Betriebsschutz versehene T 3-Modell in Spur 0.

Die preußische T 3 als Spur-O-Kit

Mit der preußischen T 3 (Baureihe 8970-75), einer der meistgebauten und am weitesten verbreiteten Länderbahn-Dampflokomotiven, hat sich Horst Obermayer auf den Seiten 6 bis 10 dieses Journals ausführlich befaßt. Ich möchte hier noch einmal auf den Kunststoff-Bausatz der T 3 in Spur O eingehen, der von der Firma Rai-Mo angeboten wird.

Wie ich bereits im Journal 2/1980 feststellte, ist der Bausatz unmotorisiert, läßt sich aber sicher von Bastlern mittels handelsüblicher Teile in ein fahrfertiges Modell verwandeln. Ein großer Pluspunkt dürfte in jedem Fall der Preis des Bausatzes sein, ist man doch sonst in Spur 0 einiges mehr gewöhnt.

Die Spritzteile aus Kunststoff sind sauber detailiert und paßgenau ausgeführt. Der Zusammenbau ist daher keinesfalls schwierig. Wer je einen Gebäudebausatz oder ein Plastikmodell sonstiger Art zusammengebaut hat, dürfte keinerlei Probleme haben. Als Kleber ist jeder handelsübliche Kunststoff-Kleber zu verwenden; wegen der Sauberkeit des fertigen Modells empfehle ich allerdings, einen möglichst dünnflüssigen zu wählen. Gute Erfahrungen habe ich mit dem Plastiklöser von Faller gemacht.

Ein Abziehbildersatz zur Beschriftung des Modells liegt dem Bausatz bei. Insgesamt muß man mit einer Bauzeit von ungefähr 2 Stunden rechnen; dann hat man ein fertiges Vitrinenmodell. Etwas Sorgfalt erfordert das Ausrichten der Räder auf den Achsen, so daß die Kurbelzapfen genau um 90° versetzt sind. Nur so ist gewährleistet, daß sich die Achsen auch nach dem Anbringen der Steuerungsnachbildung noch drehen lassen.

Als «gealterte» Version...

Normalerweise benötigt das Modell keine farbliche Nachbehandlung; die Fahrwerksteile sind bereits aus rotem, die Gehäuseteile aus schwarzem Kunststoff gespritzt. Es reizte mich jedoch, zu probieren, wie sich das Modell in gealterter Ausführung bzw. als preußische Länderbahnlok ausnimmt. Für die Farbgebung können die üblichen Plastikfarben von Humbrol oder Revell, aber auch die M+F-Farben benutzt werden. Ich verwendete die letzteren, da sie sich optimal mit der Feinspritzpistole aufbringen lassen.

Wenn das fertige Modell später größeren mechanischen Beanspruchungen ausgesetzt wird, ist es ratsam, vorher den speziellen Kunststoff-Haftgrund aufzubringen. Bei der Alterung entfällt das allerdings; hier muß ja die schwarze Grundfarbe noch sichtbar bleiben. Als erstes sprühte ich mit der feinsten Düse eine stark verdünnte Mischung aus Schwarz (Art. Nr. 13011) und Rostfarbe (13023) auf, am Gehäuse nur als ganz feinen Hauch, im Fahrwerksbereich etwas stärker. Danach wurden, selbstverständlich erst nach dem Trocknen, mit einem feinen Pinsel und ebenfalls stark verdünnter schmutzig-grauer Farbe Kalk- und Schmutzspuren an den entsprechenden Stellen des Gehäuses angebracht. Einige Ölschmuren durch ganz fein aufgetupften Plastikkleber vervollständigen die Alterung bereits.

... und in Länderbahn-Farben

Wesentlich mehr Arbeit bereitet die zweifarbige Länderbahn-Lackierung. Hier ist es notwendig,

die Teile bereits vor dem Zusammenbau zu lackieren. Als erstes wird der Lokkessel vorgenommen. Nach gründlicher Reinigung mit Wundbenzin wird die Rauchkammer säuberlich mit Tesakrepp abgeklebt. Danach wird der Langkessel zuerst grundiert (Art. Nr. 13038) und anschließend mit preuß. Länderbahn-Grün (13039) lackiert.

Ebenso verfährt man mit dem Führerhaus, bei dem das Dach vorher abzudecken ist. Am Kessel sind nach dem Durchtrocknen des Anstrichs die Federpakete und Ausgleichshebel mit dem Pinsel rot (13030) zu lackieren. Die gelben Zierleisten werden mit einer Ziehfeder eines Reißzeugs und einem Lineal gezogen. Dies erfordert einige Übung und sollte unbedingt vorher probiert werden, evtl. am unlackierten Modell.

Die M+F-Farben haben den Vorteil, daß sie bei einem mißlungenen Anstrich jederzeit mit Spiritus wieder entfernt werden können, ohne den Kunststoff anzugreifen.

Nachdem die Länderbahn-Beschriftung, die ebenfalls auf dem beiliegenden Abziehbildersatz enthalten ist, aufgebracht ist, sollte die Lok noch mit farblosem Mattlack überzogen werden, damit die Abziehbilder nicht mehr unnatürlich glänzen. Das gleiche gilt auch für die gealterte Ausführung.

Das Ergebnis der Arbeit ist ein Vitrinen-Schaustück, das sehr hübsch wirkt und die Mühe mit Sicherheit gelohnt hat. Vielleicht ein Anreiz auch für Modellfreunde, die bisher noch keine Beziehung zur Eisenbahn hatten!

Peter Schiebel



Bild 1: Kof 99 502 der Wangerooer Inselbahn mit einem gemischten Personen- und Güterzug im Bahnhof Wangerooe im August 67.

Weitere Heeresfeldbahn-Varianten

Noch einmal möchten wir an dieser Stelle auf Abkömmlinge der inzwischen wohl bekannten Heeresfeldbahn-Diesellokomotive eingehen. Stellvertretend für die vielen Abarten, von denen wir eine kleine Auswahl bereits im Journal Nr. 5/1979 zeigen konnten, sollen hier Maschinen in Normalspur, Meterspur und 750-mm-Spurweite vorgestellt werden, die einige Besonderheiten gegenüber den übrigen Loks aufweisen. Als erstes sind die Lokomotiven vom Typ Kof 99 501 bis 99 503 der Wangerooer Inselbahn zu nennen, der einzigen Bahnlinie der Ostfriesischen Inseln übrigens, die zur Deutschen Bundesbahn gehört. Die meterspurige Kleinbahn war ursprünglich Bestandteil der Großherzoglich Ol-

denburgischen Eisenbahn und kam daher mit zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Alle anderen Inselbahnen dagegen waren von Anfang an in Privatbesitz und sind es noch heute. Die genannten Diesellokomotiven wurden in den Jahren 1952 (Kof 99 501) bzw. 1957 (Kof 99 502 und 503) von der Firma Gmeinder & Co. gebaut, wahrscheinlich auf der Grundlage der Heeresfeldbahn-Pläne. Äußerlich bestehen erhebliche Unterschiede zwischen der zuerst und den später gebauten Loks. So hat die 99 501 ein schmaleres Führerhaus und einen eckigen Motorvorbau mit quadratischen Zugangsklappen zum Motor. Die 502 und 503 dagegen verfügen über ein geräumiges Führerhaus mit größeren

Fenstern und einen glatten, an den Kanten abgerundeten Vorbau. Allen gemeinsam ist die recht massive Treibstange von der Blindwelle zur mittleren Kuppelachse. Wie Bild 1 zeigt, hatten die Maschinen zeitweise ganz erhebliche Zugleistungen zu erbringen, wohl zur Hauptsache in der Urlaubssaison.

Auch in Österreich

Die nächste Lok, die 2092 02 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), haben wir bereits im Journal 5/79 in einem Bild gezeigt. Inzwischen ging uns nun das vorliegende Foto zu, das mehr Einzelheiten dieser interessanten Variante einer

Bild 2: Kof 99 501 der DB im Bw Wangerooe (August 67).

Foto 1-2: H.J. Vorsteher



Bild 3: Hier nochmals ein Bild einer österreichischen Heeresfeldbahnlok, die wir bereits im Journal 5/79 abgebildet haben. (ÖBB 2092 04). Die hier abgebildete Lok ist fast baugleich und zeigt die gegenüberliegende Seite.



Bild 4: Dieses Foto der Köf 0607 der OHE zeigt noch einmal deutlich den Kompressor auf dem Umlauf und die anderen Armaturen.

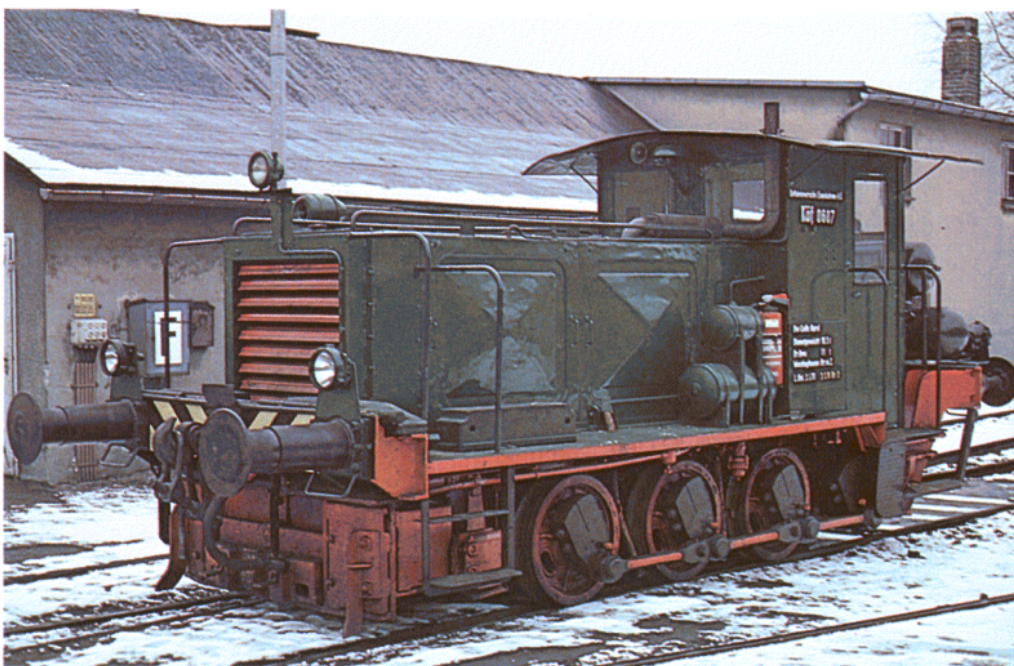
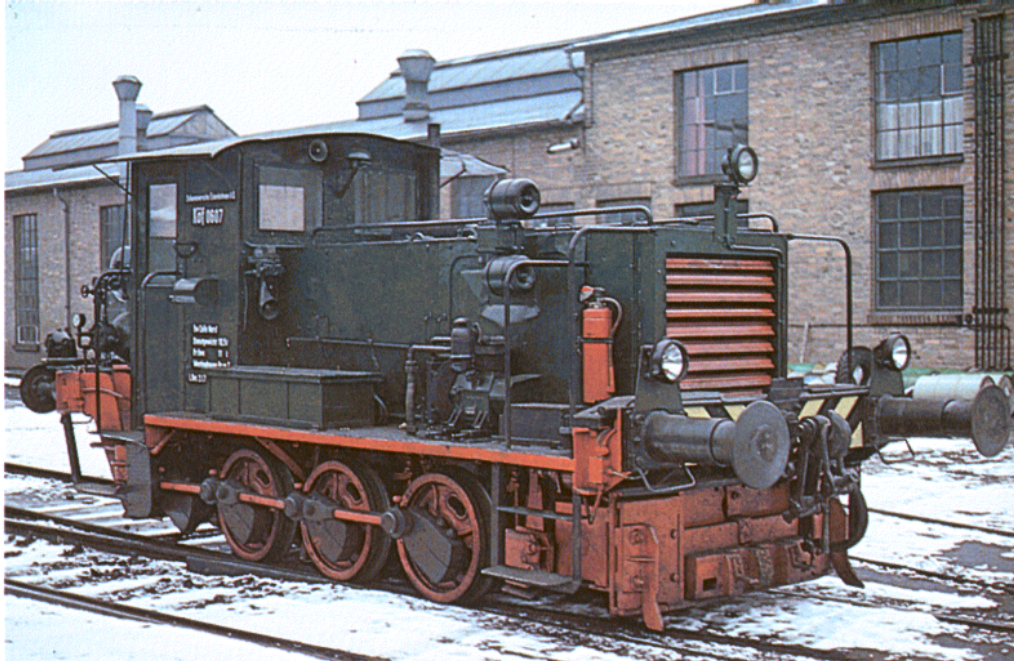
Heeresfeldbahn-Diesellok zeigt. Leider liegen uns keine Informationen über Herkunft und Einsatzort der Maschine vor. Es scheint, daß das Fahrwerk unverändert von der Ursprungsausführung übernommen wurde, während der Aufbau etliche Veränderungen durchgemacht hat. Als letztes sei noch einmal auf die Köf 0607 der Osthannoverschen Eisenbahn AG (OHE) eingegangen. Zu dieser Maschine haben wir inzwischen einige Angaben erhalten, die wir den Interessierten nicht vorenthalten wollen. Die Lok wurde 1944 unter der Fabriknummer 4196 ebenfalls von Gmeinder & Co. gebaut. Nach dem Krieg wurde sie auf Normalspur umgespurt und war bei der Deutschen Erdöl AG (DEA) im Werk Wietzen/Kreis Celle im Einsatz. Im Jahre 1963 wurde sie von der OHE übernommen, und seither ist sie im Bw Celle-Nord dieser mit einer Streckenlänge von 326,2 km größten deutschen Privatbahn stationiert. Die Lok ist mit einem Deutz-Dieselmotor vom Typ D 514 und einem Getriebe Voith L 22 ausgestattet und leistet 120 PS bei einem Dienstgewicht von 18 Mp. Für diese Informationen danken wir den Herren Volker Schäfer, Pölitz, und Thomas Holletschke, Krefeld. Herrn Schäfer verdanken wir auch sämtliche veröffentlichte Aufnahmen der Köf 0607. Mit diesem Beitrag soll das Kapitel über die Heeresfeldbahn-Diesellokomotiven abgeschlossen sein. Es sollte einige interessante Informationen bringen über den zivilen Einsatz, die vielen Änderungen und Umbauten eines Lokomotiv-Typs, der ursprünglich für einen weitaus weniger friedlichen Zweck geplant und gebaut wurde.

Peter Schiebel

Literatur: Gerd Wolf, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Teil 2, Niedersachsen, Verlag Wolfgang Zeunert, Gifhorn.

Bild 5: Nochmals die Köf 0607 von links vorn.

Fotos 4-5: V. Schäfer



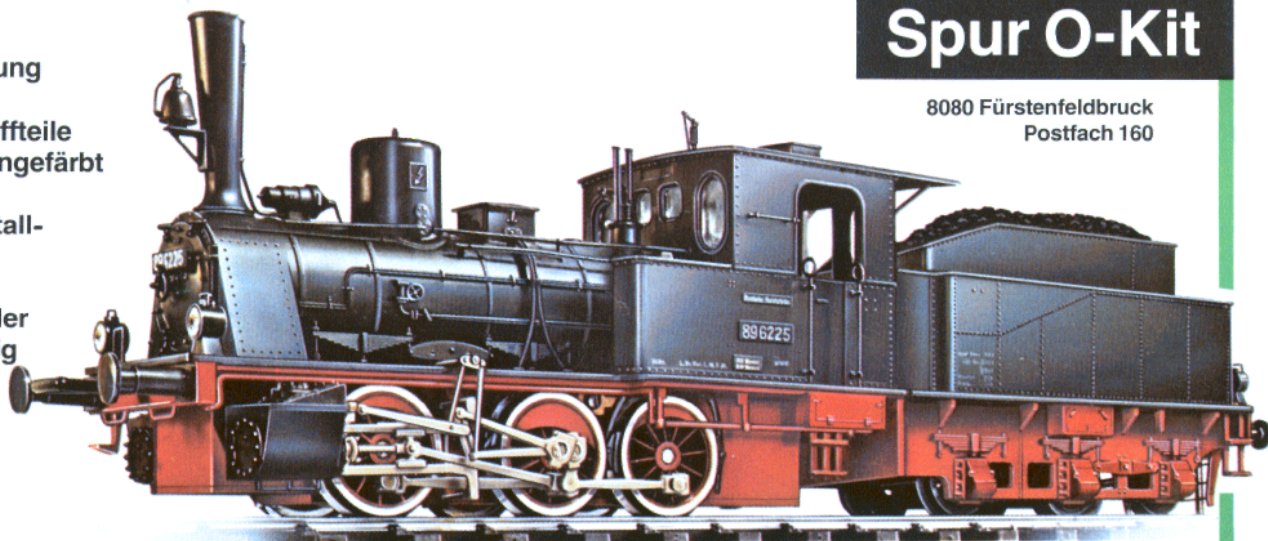
Preuß. T 3 mit Tender Art. Nr. 100 002 PREIS: 99,— DM

**Preiswerte
Kunststoff-
Bausatzpackung**

**Alle Kunststoffteile
sind schon eingefärbt**

**Räder mit Metall-
reifen**

**Ihr Fachhändler
hat sie vorrätig**



Rai-Mo

Spur O-Kit

8080 Fürstenfeldbruck
Postfach 160



Bild 1: Begegnung zweier Generationen, des ET 403 und der E 69 05 im Bahnhof Bad Kohlgrub.

Foto: Auburger

75 Jahre elektrische Eisenbahn

Am 1. Januar 1905 befuhr erstmals ein Zug die mit Einphasen-Wechselstrom der geringen Frequenz von 16 Hertz elektrifizierte Strecke Murnau-Oberammergau. Bei dieser Art der Elektrifizierung wurde durch die private Lokalbahn-AG in München in Zusammenarbeit mit Siemens in Berlin eine grundlegende und wegweisende Pionierarbeit geleistet.

Auch heute noch betreibt die Deutsche Bundesbahn ihre elektrischen Strecken mit Einphasen-Wechselstrom. Des gleichen Systems bedienen sich unsere Nachbarländer Österreich und die Schweiz sowie außerdem Schweden und Norwegen.

Die 75. Wiederkehr des historischen Ereignisses veranlaßte die Deutsche Bundesbahn, auf der Strecke Murnau-Oberammergau am Oster-sonntag, dem 6. April 1980, Jubiläumsfahrten zu veranstalten. An diesen Sonderfahrten waren zum einen der elektrische Schnelltriebwagen ET 403, zum anderen ein historischer Zug, bespannt mit den Elektrolokomotiven E 69 002 und E 69 005, beteiligt. Die Wagengarnitur wurde vom Bayerischen Lokalbahnverein in Tegernsee ausgeliehen, da die Deutsche Bundesbahn selbst über historisches Wagenmaterial nicht mehr verfügt.

Verbunden mit diesen Sonderfahrten war eine große Fahrzeugschau an elektrischen Lokomotiven im Bahnhof Murnau. Im einzelnen handelte es sich hierbei um folgende E-Loks: 111 071, 120 004, E 16 09, E 19 12, E 41 018, E 44 002, E 52 034 (wieder aufgearbeitet als bayerische EP 5) und E 69 03.

Ein Teil dieser gezeigten Maschinen stammt aus dem Museumsbestand an Elektromotiven der Deutschen Bundesbahn.

Geschichte der Lokalbahn Murnau-Oberammergau

Die ersten Anregungen zum Bau der Strecke stammen aus dem Jahre 1892. Die Initiatoren des Bahnbaues wünschten, die Strecke solle als staatliche Lokalbahn errichtet werden. Dabei wurde davon ausgegangen, daß der kleine Ort Altenau die Endstation dieser Eisenbahnstrecke darstellt.

Nachdem jedoch die staatlichen Stellen für dieses Projekt nicht zu gewinnen waren, verlegten sich die Initiatoren darauf, für die Errichtung der Eisenbahn eine private Gesellschaft zu gewinnen, wobei bereits von einer Verlängerung der Bahnstrecke bis Oberammergau ausgegangen wurde.

In der Firma Elektrizitätswerke AG., vormals O.L. Kummer & Co., in Dresden fand sich ein Interessent für das geplante Vorhaben. Hierbei wurde bereits zugrundegelegt, daß die neu zu erbauende Strecke von Anfang an elektrifiziert werde.

Mit der Urkunde vom 24. Januar 1897 genehmigte Prinzregent Luitpold den Bau der Strecke Murnau-Oberammergau. Im September und Oktober desselben Jahres wurde mit dem Bahnbau an mehreren verschiedenen Stellen begonnen. der Bau der Eisenbahn verlief nicht wie gewünscht, da sich im Laufe der Arbeiten erhebliche Schwierigkeiten aufgrund der Geländebeschaffenheit ergaben. Am 13. November 1889 wurde auf dem Abschnitt Murnau-Bad Kohlgrub der erste Zug, besetzt mit den Honoratioren der beiden Orte und der angrenzenden Gemeinden,

auf die Reise geschickt. Allerdings wurde dieser Zug von einer Dampflokomotive gezogen.

Die Weiterführung der Strecke nach Oberammergau ließ auf sich warten. Erst am 13. Januar 1900 traf der erste inoffizielle Zug in Oberammergau ein. Es sollte noch bis zum 5. April desselben Jahres dauern, bis die Eröffnungsfeier der Lokalbahn Murnau-Oberammergau erfolgen konnte.

Zunächst Dampfbetrieb

Der Eröffnungszug bestand aus 2 Lokomotiven und 5 Wagen. Bereits damals wird in der lokalen Presse von einem künftigen gemischten Dampf- und elektrischen Betrieb gesprochen. Speziell der Betrieb mit Dampflokomotiven wird damit begründet, daß für die bevorstehenden Passions-spiele in Oberammergau die zur Verfügung stehenden Elektrolokomotiven zur Beförderung der verstärkt anfallenden Züge nicht ausreichen. Die Elektroloks sollten allein zum Betrieb des Lokal- und Güterverkehrs herangezogen werden.

Zum Zeitpunkt der Bahneröffnung waren auch die elektrischen Einrichtungen noch nicht fertiggestellt, so daß notgedrungen in der Anfangszeit auf Dampflokomotiven zurückgegriffen werden mußte.

Ihre erste große Bewährung bestand die Lokalbahn in der Zeit vom 1. Mai - 30. September 1900, als in Oberammergau die weltbekannten Passionsspiele stattfanden. Insgesamt wurden in dem vorgenannten Zeitraum mehr als 300.000 Personen befördert.

Wie bereits erwähnt, wurden die Züge aus-



Bild 2: Alt und neu, die 120 004-7, die neueste Ellok der DB, und die E 16 09, noch aus der Zeit der Bayer. Staatsbahn, im Bahnhof Murnau.

Foto: C. Asmus

schließlich von Dampflokomotiven befördert. Insgesamt waren 16 Lokomotiven eingesetzt. Von diesen 16 Maschinen wurden 11 von der Erbauerin der Strecke selbst für den alltäglichen Verkehr beschafft.

Die ersten beiden Lokomotiven stammten, wie die nachfolgenden, von der Lokomotivfabrik Krauss & Co., München. Sie waren unter der Fabrik-Nr. 3930 und 3931 im Jahre 1899 erbaut worden und waren C 1-Zweizylinder-Naßdampf-Tenderlokomotiven mit der Gattungsbezeichnung D XI. (Bei der späteren LAG hatten sie die

Betriebsnummern 62 und 63, bei der Deutschen Reichsbahn die Betriebsnummern 98 561 und 562.)

Die restlichen Maschinen wurden ebenfalls von Krauss in München angeliefert und trugen die Fabrik-Nr. 4129-4131 sowie 4260-4265. Auch diese Maschinen wurden von der Deutschen Reichsbahn übernommen, wobei sie die Betriebsnummern 98 563 und 98 482-489 erhielten. Im Jahre 1901 wurde mehrmals die Aufnahme des elektrischen Betriebes angekündigt; doch sollte sich die Eröffnung des elektrischen Betrie-

bes noch länger hinziehen.

Der Grund hierfür war, daß die bisherige Betreiberin der Strecke Murnau-Oberammergau in finanzielle Schwierigkeiten geriet, so daß im Jahre 1904 die gesamte Strecke von der Lokalbahn-AG München (L.A.G.) übernommen wurde. Erst ab diesem Zeitpunkt wurde an der Elektrifizierung der Strecke wieder mit Nachdruck gearbeitet.

Elektrifizierung

Wie bereits erwähnt, sollte die Lokalbahn

Bild 3: Der gesamte Ellokozug auf dem Weg nach Murnau bei Oberhausen.

Foto: C. Asmus









Bild 6: 169 005 vor N 6614 Oberammergau-Murnau in Unterammergau am 24.9.76.

Foto: Kempf

Bild 4: Seite 50: 169 002 bei Grafenach am 18.11.78.

Foto: Wolfgang Matussek

Bild 5: Seite 51: 169 003 u. 169 005 mit Rheingold-Sonderzug in Oberammergau am 29.9.79. Es beweist, daß sich auf der Strecke Murnau-Oberammergau in letzter Zeit in puncto Sonderfahrten einiges ereignete. Für den Modellbahner ist die Nachbildung dieser Garnitur mittels der E 69 von Roco und Piko und des Rheingold-Zuges von Liliput ohne weiteres möglich.

Foto: Kempf

Murnau-Oberammergau von Anfang an als elektrische Bahn betrieben werden. Aus diesem Grunde war in der Nähe von Altenau das Kraftwerk «Kammerl» errichtet worden, das ab dem Jahre 1899 betriebsbereit war.

Ursprünglich war geplant, die Bahn mit Drehstrom zu betreiben, und zwar mit einer Spannung von 800 Volt und 40 Hertz. Hierzu wäre jedoch auf der gesamten Strecke eine zweipolige, hochkomplizierte Fahrleitung zu installieren gewesen. Besondere Probleme bereitete diese zweipolige Fahrleitung bei der Installation über den Weichen. Man vermutet sogar, daß auf gewissen Streckenabschnitten der Probetrieb in dieser Form aufgenommen wurde.

Aufgrund der inzwischen fortgeschrittenen technischen Entwicklung wurden von der neuen Besitzerin, der L.A.G., wirtschaftliche Berechnungen und Vergleiche zwischen den Stromsystemen Gleichstrom, Drehstrom und Einphasen-Wechselstrom vorgenommen. Hierbei zeigte es sich, daß der Einphasen-Wechselstrom die finanziell günstigste Betriebsabwicklung erlaubte.

Mit ausschlaggebend waren die eingehenden positiven Versuche im Jahre 1903 auf der nahe Berlin gelegenen 4,1 km langen Strecke Niederschöneweide-Spindlersfeld.

Um- und Ausbauarbeiten

Nachdem bereits teilweise die Drehstrom-Installation vorgenommen worden war, waren nunmehr erhebliche Investition nötig, um den elektrischen Betrieb mit Einphasen-Wechselstrom zu betreiben. Der Um- und Ausbau der elektrischen Einrichtung sowie die Ausrüstung der elektrischen Traktionsmittel wurden Anfang 1904 den Siemens-Schuckert-Werken in Berlin übertragen. Schon zum Ende desselben Jahres fanden die ersten Probefahrten statt, und ab 1. Januar 1905 konnte der regelmäßige Betrieb aufgenommen werden.

Im Kraftwerk «Kammerl» wurden die bereits installierten Drehstromgeneratoren durch Einphasen-Generatoren von 280 kW für den Bahnbetrieb und einen Drehstromgenerator von 150 kW für den Licht- und Kraftbetrieb ersetzt. Die Spannung des Einphasen-Systems wurde mit 5500 Volt, die Frequenz mit 16 Hertz festgelegt.

Im September 1904 trafen in Murnau für den elektrischen Betrieb 4 Motorwagen ein, die von

der Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg AG. (MAN) gebaut wurden und von den Siemens-Schuckert-Werken elektrisch ausgerüstet waren. Hierbei handelte es sich um zweierlei Wagenarten.

Die beiden Wagen LAG 674 und 675 waren für den Sommer bestimmt und enthielten 30 Sitzplätze 3. Klasse und 16 Plätze 2. Klasse. Die Wagen 676 u. 677 waren für den Wintereinsatz vorgesehen und verfügten über 20 Sitzplätze 3. und 8 Sitzplätze 2. Klasse. Zudem war ein eigener Raum für Postgepäck und Stückgut vorhanden.

Nach wie vor wurde der Güterverkehr mit 3 Dampflokomotiven abgewickelt. Doch im Jahre 1905 bestellte die L.A.G. die erste E-Lok. Auf deren Entwicklung und technische Besonderheiten soll im nächsten Journal eingegangen werden.

Abschließend sei noch erwähnt, daß heute die nahezu 11.000 km elektrifizierten Strecken der Deutschen Bundesbahn mit 15.000 Volt und 16 2/3 Hertz betrieben werden.

C. Asmus



Bild 1: Lok «Deggendorf» in Metten im Juli 1970.

Regentalbahn AG

Eine der letzten bayerischen Privatbahnen, die sowohl Personen als auch Güter befördert, liegt in einer der schönsten Landschaften Deutschlands, im Bayerischen Wald, abseits der großen Verkehrsströme. Die Strecken der Regental-

bahn AG führen zu großen Teilen durch wenig erschlossene Wald- und Wiesengebiete dieses urwüchsigen Mittelgebirges entlang des Weißen und Schwarzen Regen.

Die Regentalbahn AG umfaßt drei voneinander



Bild 2: Lok «Deggendorf» mit 15 450 vor Metten (Juli 1970).







Bild 5: Bahneröffnung Viechtach-Blaibach. Abt. Willibald Adam vom Kloster Metten vollzieht die kirchliche Weihe am 5. März 1928.

◀ **Bild 3:** Lok «Deggendorf» mit 15 452 in Deggendorf, bereit zur Abfahrt nach Metten (Juli 1970).

◀ **Bild 4:** Lok «Osser» der RAG mit Personenzug in Deggendorf (Sommer 1968). **Foto 1-4: Nelkenbrecher**

getrennte Strecken, die ursprünglich selbständige Lokalbahnen waren. Dies waren die Lokalbahn Gotteszell - Viechtach, die 1890 eröffnet wurde und die älteste Strecke darstellt, weiterhin die Lokalbahn Deggendorf - Metten, 1891 eröffnet, sowie die Lokalbahn Lam - Kötzing, 1892 bzw. 1893 eröffnet.

Die Lokalbahnen Gotteszell - Viechtach und Deggendorf - Metten schlossen sich 1928 zur Regentalbahn AG zusammen. Zugleich wurde auch die Verlängerung der Strecke Gotteszell - Viechtach bis Blaibach und damit der Anschluß an die Reichsbahnstrecke Cham - Miltach - Kötzing eröffnet. Die Fusion mit der Lokalbahn Lam - Kötzing zur heutigen Form der Regentalbahn AG erfolgte dann erst im Jahre 1973.

Vielfältiger Fahrzeugpark

Bedingt durch diese Entstehungsgeschichte war auf den Strecken der RAG eine Vielfalt von Fahrzeugen, sowohl von Lokomotiven als auch von Waggons, im Einsatz. Bei den Dampflokomotiven reichten die Typen von den leichten zweiachsigen Tenderloks der Lokalbahn Deggendorf - Metten über verschiedene C-gekuppelte Maschinen bis zu verhältnismäßig schweren D-gekuppelten Tenderloks.

Heute ist davon leider keine mehr im planmäßigen Einsatz; der Verkehr wird von Dieselloks und Verbrennungstriebwagen bestritten. Es existierten 1977 noch vier Dampfloks, und es bestand die Absicht, wenigstens eine davon zu erhalten und für Sonderfahrten einzusetzen.

Der Personenverkehr wird heute ausschließlich mit Triebwagen abgewickelt. Diese Verkehrsart hat bei der Regentalbahn übrigens Tradition. Schon 1903 wurde auf der Strecke Gotteszell - Viechtach ein sog. «Motorwagen» eingesetzt, dem 1908 ein zweiter folgte. Beide waren im Einsatz, bis sie 1917 von der Heeresverwaltung beschlagnahmt wurden.

Die Regentalbahn AG bemüht sich ständig um die Modernisierung ihrer Einrichtungen, um ihre Ertragslage zu verbessern. Trotz aller wirtschaftlichen Schwierigkeiten ist nicht an eine Einstellung des Verkehrs gedacht. Im Gegenteil, es waren Ende der 70er Jahre im Zusammenhang mit den Plänen der Bundesbahn zur Stilllegung von Strecken im Bayerischen Wald Überlegungen im Gange, einen Teil dieser Strecken zu übernehmen. Auch wenn sich das als undurchführbar

erweisen sollte, bleibt dennoch zu hoffen, daß diese traditionsreiche Privatbahn noch lange Zeit ihre Aufgaben erfüllen kann.

Äußerst interessantes Buch

Wohl die ausführlichste und gründlichste Darstellung der Regentalbahn, ihrer Geschichte, der Strecken und der in Vergangenheit und Gegenwart eingesetzten Fahrzeuge enthält meiner Meinung nach das Buch «Die Regentalbahn» von Dr. Ing. H. Bürnheim, 1979 im Hermann Merker-Verlag erschienen.

Sowohl vom Text als auch von den Bildern her wird dem Leser ein umfassender Einblick in diese Privatbahn und in die landschaftlichen Besonderheiten des Bayerischen Waldes vermittelt.

Eine Vielzahl von Originaldokumenten belegt die Entstehung der Bahnen ebenso wie Foto-Raritäten aus der Anfangszeit. Leider sind die in diesem Artikel veröffentlichten Bilder nicht im Buch enthalten, da sie, wie das so oft der Fall ist, erst nach Erscheinen bei uns eingingen. Den-

Bild 7: Lok «Teisnach» mit zwei Personenwagen auf dem Weg zum Schneidbrenner im Juni 1973. An der Bremse Herr Fritz Schosser, der uns freundlicherweise die Schwarz/weiß-Fotos dieses Beitrags überließ.

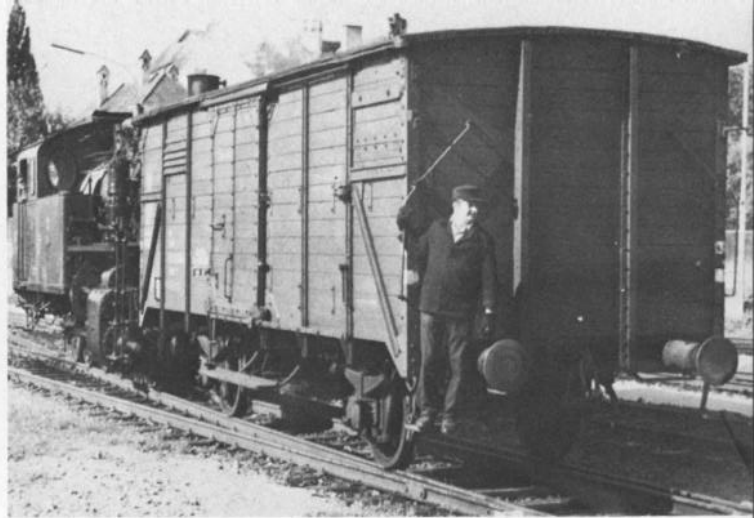


Bild 6: Lok «Teisnach» rangiert im Bahnhof Metten (Juli 1966).

noch spricht das Buch den Eisenbahnfreund auch in der vorliegenden Form ungemein gut an.

Peter Schiebel

«Die Regentalbahn», von Dr. Ing. H. Bürnheim, 307 Seiten mit ca. 340 Fotos, z.T. in Farbe, Übersichtszeichnungen aller eingesetzten Dampfloks und etlichen Graphiken, Hermann-Merker-Verlag, 1979, Preis DM 49,—.

Bild 8: Tafel hinter der Weiche 19 des Bf. Gotteszell (Bm Gotteszell 1.1.67 aufgelöst).

Foto 5-8: Sammlung Schosser



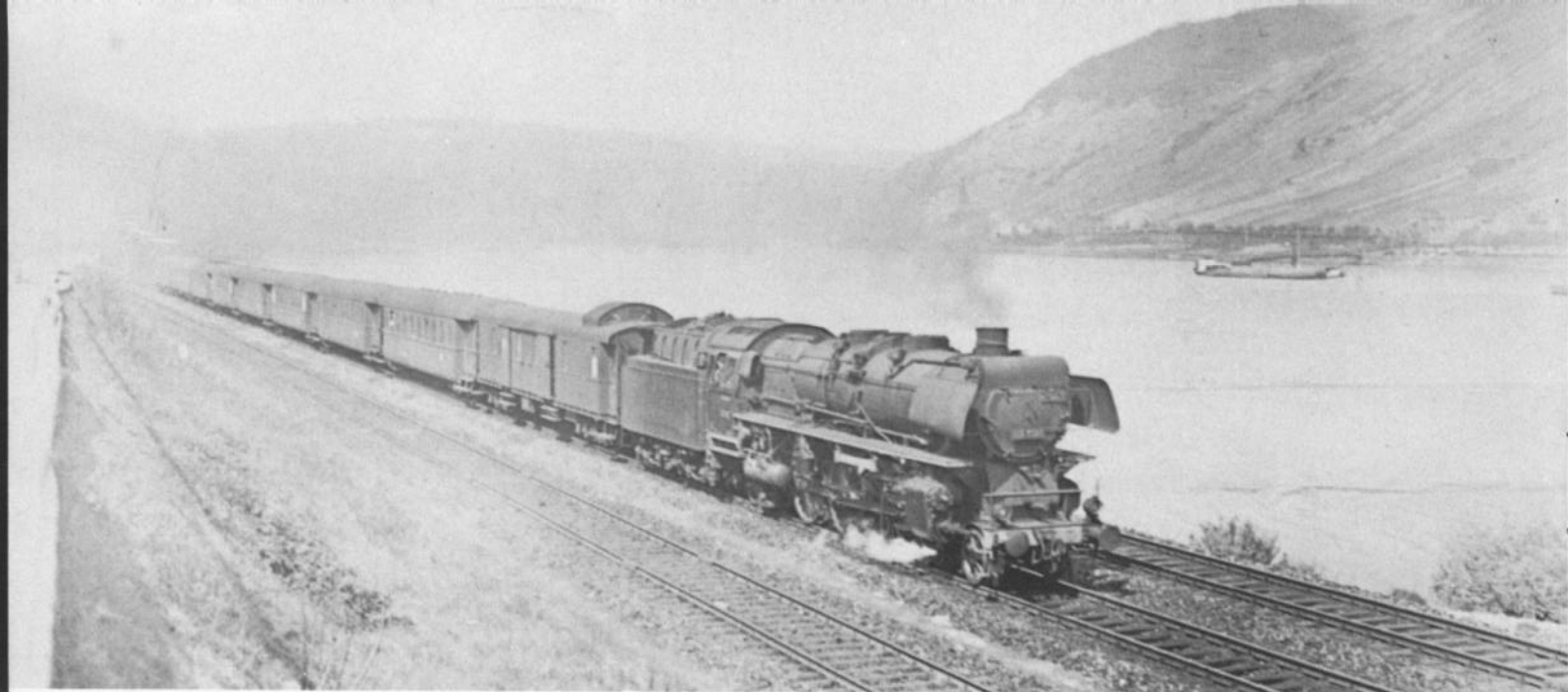


Bild 1: Bei Niederheimbach am Rhein entstand diese Aufnahme im Jahr 1953.

Die Baureihe 03¹⁰ nach 1945 Maschinen der DB

Erst verhältnismäßig spät begann die frühere Deutsche Reichsbahn mit der Beschaffung der Stromlinienlokomotiven der Baureihe 03¹⁰. Ursprünglich sollte der gesamte Lieferumfang 140 Maschinen dieser Bauart betragen. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges machte die Planung zunichte, und so kam es in der Zeit von Dezember 1939 bis Dezember 1941 zur Indienststellung von nur 60 Lokomotiven, die von Borsig, Krupp und Krauss-Maffei gefertigt worden wa-

ren. Die Maschinen waren in Ost, Süd, West und Nord des Reiches im Einsatz.

Die Kriegsergebnisse blieben nicht ohne Einfluß auf den Einsatz und auf die Umlaufpläne der Lokomotiven. Am Ende des Jahres 1944 wurden bereits die ersten Fahrzeuge dieser Baureihe aus dem Betrieb gezogen, um sie schließlich nach dem Westen abzufahren. Insgesamt 25 Lokomotiven gelangten so in den Bereich der späteren Deutschen Bundesbahn. Die meisten davon

standen in mehr oder weniger desolatem Zustand kalt abgestellt in mehreren Bahnbetriebswerken. Viele der Maschinen hatten verbeulte Stromlinienschalen; bei anderen war die Verkleidung bereits zum Teil abgebaut.

Aufgrund einer Verfügung der Hauptverwaltung ging man dann in der Zeit von 1949 bis 1950 an die Aufarbeitung der Lokomotiven, die bei Henschel & Sohn in Kassel vorgenommen wurde. Im Rahmen dieser Arbeiten wurde nicht nur die gan-

Bild 2: Der blaue F 10 bei Boppard, hier allerdings mit einer noch nicht aufgearbeiteten Lok.



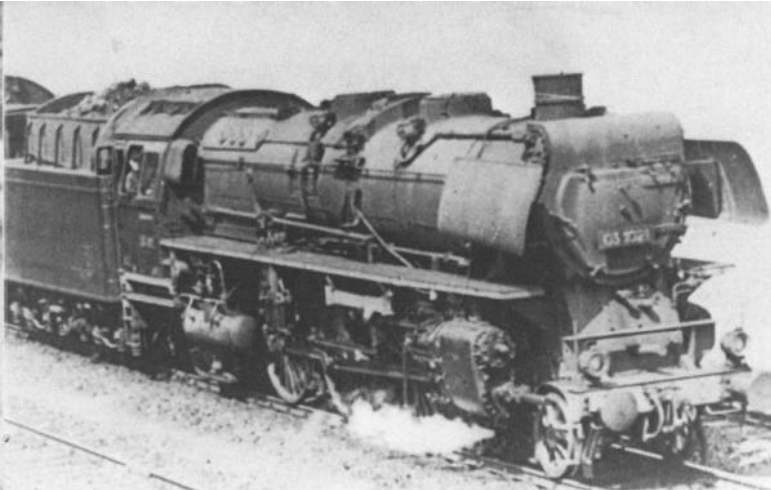


Bild 3: Die anderen Maschinen der Baureihe 03¹⁰ fuhren bis 1956 noch in diesem Zustand mit der abgeflachten Rauchkammertür.

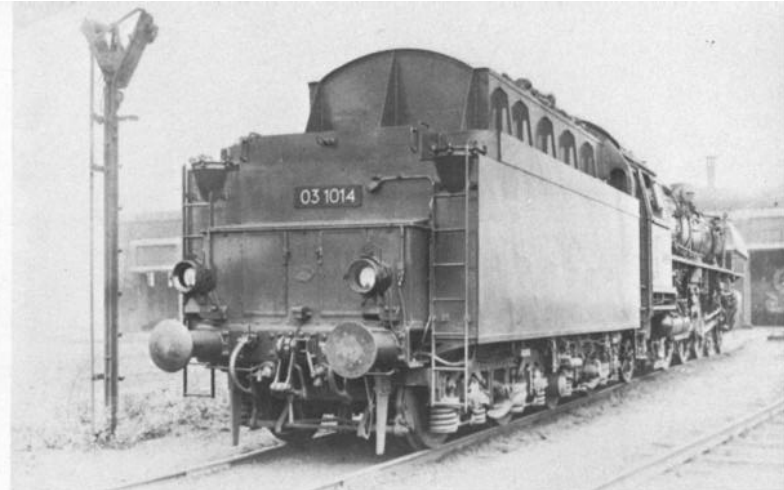


Bild 4: Rückansicht des inzwischen «entstromten» Tenders der 03 1014.

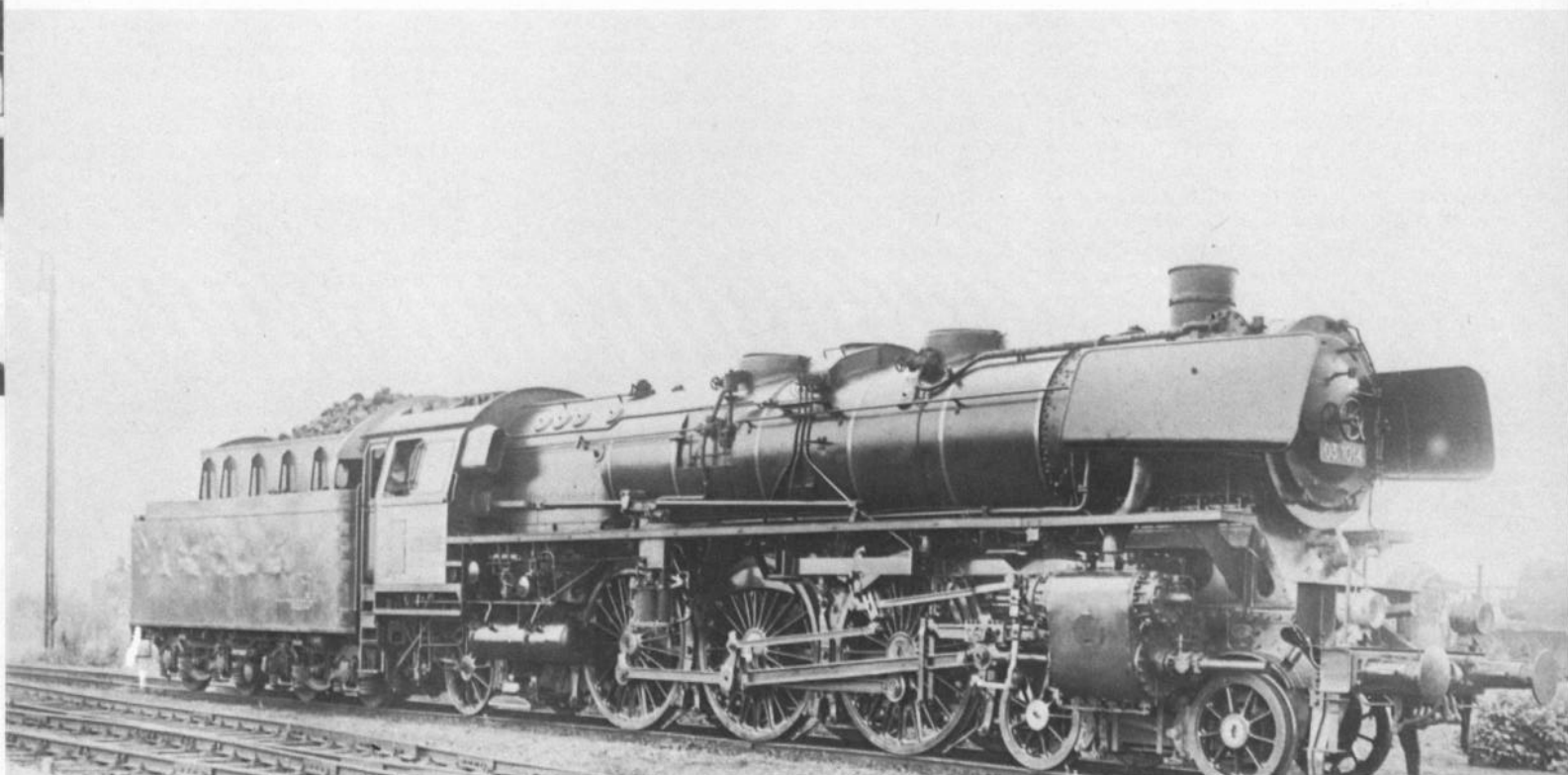


Bild 5: Eine der ersten aufgearbeiteten Maschinen war die 03 1014, noch mit altem Kessel, aber in stahlblauer Lackierung.

Bild 6: Hier die Heizerseite der schmucken 03 1014.

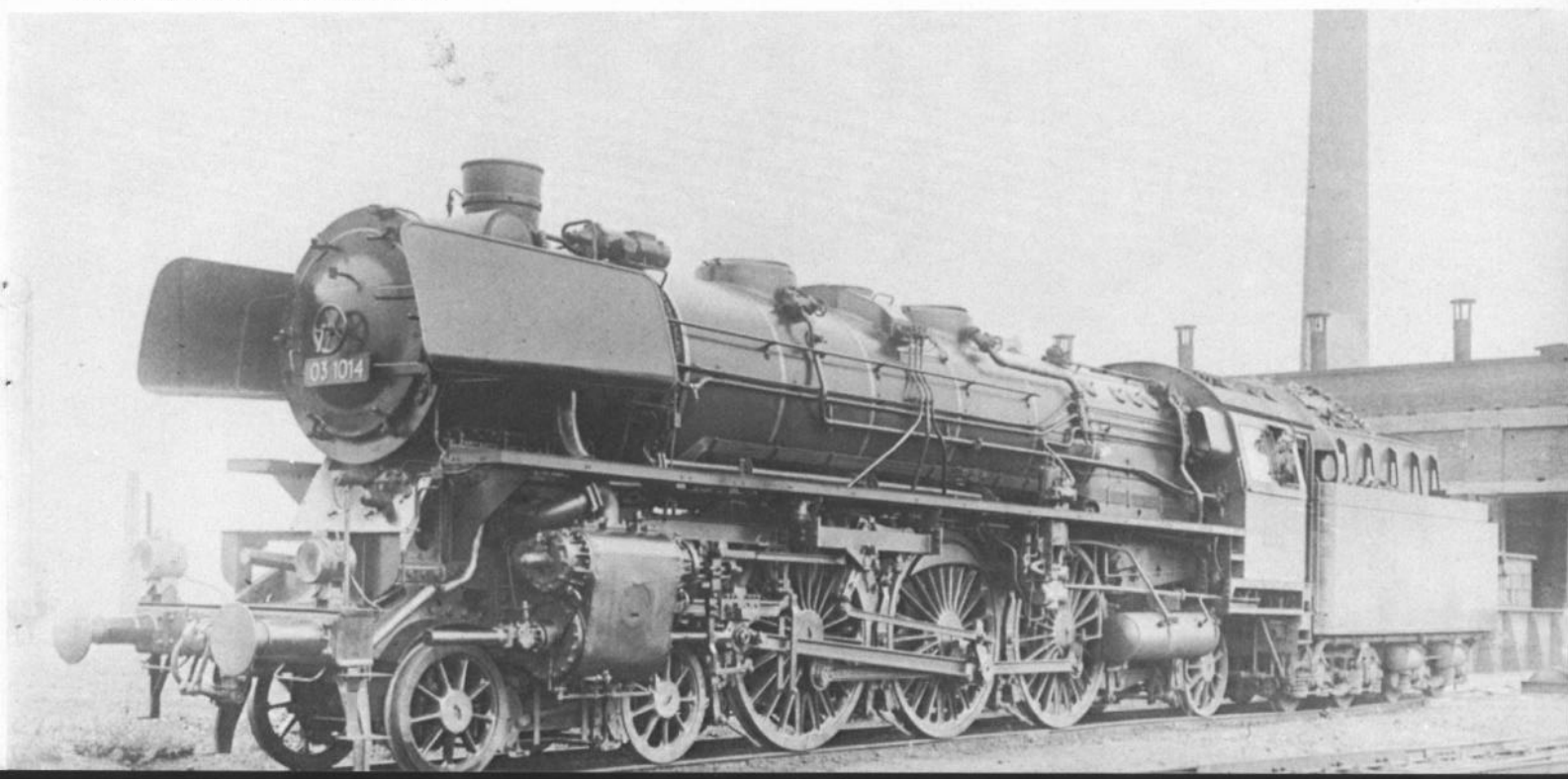




Bild 7: Einige der neubekesselten Maschinen hatten zunächst einen Kranzschornstein erhalten.

ze Stromlinienverkleidung, sondern auch die Kesselbekleidung entfernt. Änderungen gab es auch an der Schürze unterhalb der Rauchkammer.

Unverändert blieben aber zunächst die Anordnung und Ausführung des Vorwärmers über der im oberen Bereich abgeflachten Rauchkammertür. Eine runde Rauchkammertür üblicher Größe wäre unter der ursprünglichen Verkleidung gar nicht zu öffnen gewesen. Sämtliche Maschinen fuhren noch bis zum Jahr 1953 mit den abgeflachten Rauchkammertüren; danach wurden dann doch noch runde Türen eingebaut.

Die aufgearbeiteten Lokomotiven kamen ab 1950 in den Betriebswerken Dortmund, Ludwigs- hafen und Offenburg zum Einsatz. Anlässlich des Umbaus waren die drei Lokomotiven 03 1014, 1022 und 1043 für den Verkehr im Fern- schnellzugdienst stahlblau lackiert worden. So bildeten sie mit den ebenfalls blau lackierten Schürzenwagen eine recht attraktive Zuggar- nitur.

In lauftechnischer Hinsicht war man mit den ent- stromten Maschinen außerordentlich zufrieden. Bald zeigten sich aber in verstärktem Ausmaß beträchtliche Schwierigkeiten mit den Kesseln, die aus dem schweißempfindlichen Stahl St 47 K gefertigt waren.

Im Jahr 1953 war zunächst erwogen worden, die schadhafte Kessel zu reparieren und an den gefährdeten Stellen zu verstärken. Im September

1955 empfahl dann aber das BZA Minden die Beschaffung neuer vollständig geschweißter Er- satzkessel, deren Bau ein Jahr später von der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn verfügt wurde. Von 1957 bis 1959 lieferte die Firma Krupp in Essen die bestellten Neubaukes- sel, die baugleich mit den von der Maschinenfabrik Esslingen gefertigten Kessel für die Baureihe 41 und mit jenen tauschbar waren. Den Einbau der neuen Kessel nahm das AW Braunschweig vor.

Im Rahmen dieses größeren Umbaus wurden die Treib- und Kuppelstangen, außerdem die Ten- derachsen mit Rollenlagern ausgerüstet. In die Tender wurde eine Kohlennachschubeinrichtung eingebaut; darüber hinaus erhielten sie eine zweischalige Abdeckung des Kohlenkastens. Dadurch sollte ein Austrocknen und Verwittern der Kohle verhindert werden. Die Klappen dien- ten aber auch zugleich als Schutz, um die Ver- schmutzung der hinter der Lokomotive laufenden Wagen auf ein Minimum zu reduzieren.

Anzumerken ist noch, daß einige der neubekes- selten Lokomotiven zunächst noch mit einem verhältnismäßig hohen Schornsteinaufsatz fu- hren, der an seinem oberen Rand eine breite Krempe nach bayerischem Muster aufwies. Be- kannt sind die Maschinen mit den Betriebsnum- mern 03 1016 und 03 1045. Später wurden diese Aufsätze entfernt, und die Lokomotiven fuhren mit einem sehr niederen Schlot mit großem Durchmesser.

Ende 1958 zählten noch alle 26 Fahrzeuge zum Einsatzbestand der Deutschen Bundesbahn. Inzwischen waren die Lokomotiven zum Bw Hagen-Eckesey gekommen, das dann auch ihre letzte Heimat werden sollte. Dort fuhren sie bis zum Jahr 1965 planmäßige Eil- und Schnellzüge. Als sich dann im Westen auch der Strukturwan- del in der Zugförderung abzuzeichnen begann, sollten die Maschinen an andere Dienststellen ab- gegeben werden.

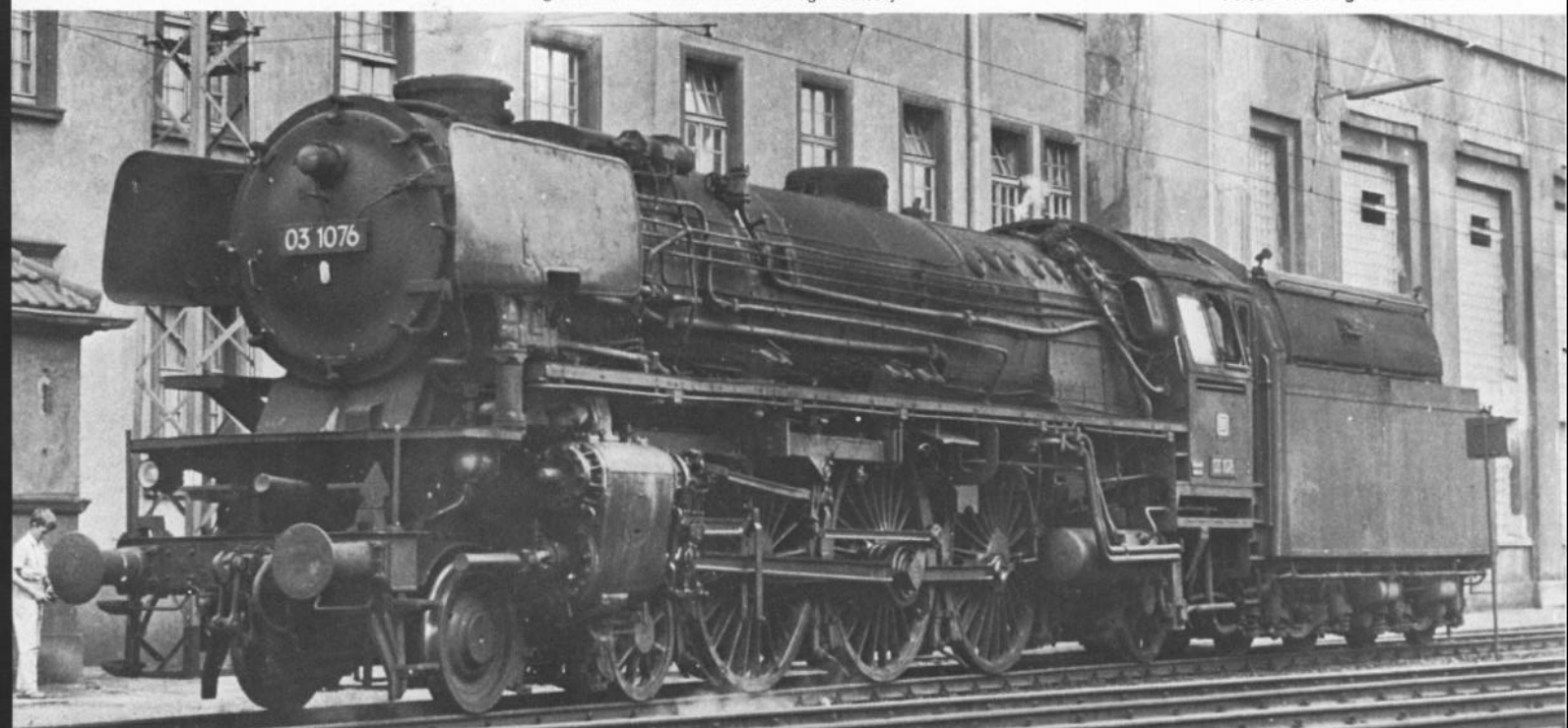
Mit dem Hinweis auf die Störanfälligkeit und die aufwendige Wartung des innenliegenden Zylind- ers und dessen Steuerung lehnten alle der vor- gesehenen Bahnbetriebswerke und Maschinen- ämter ab. So blieben die Lokomotiven noch bis zum Jahr 1966 im Einsatzbestand, wurden dann aber ziemlich rasch ausgemustert und bereits ein Jahr später in den Ausbesserungswerken Bre- men, Lingen und Schwerte verschrottet. Die letzten Exemplare, die noch bis zum September 1966 fuhren, waren die Maschinen mit den Be- triebsnummern 03 1011, 1050 und 1076. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten alle Lokomotiven der Baureihe 03¹⁰ Laufleistungen über 2 Millionen Kilometer, manche sogar fast 3 Millionen Kilome- ter erreicht.

Allen Lesern, die sich noch eingehender mit die- ser Bauart beschäftigen wollen, sei das im Verlag Eisenbahn-Kurier erschienene Werk über die Baureihe 03¹⁰ wärmstens empfohlen.

HO

Bild 8: Dies war eine der letzten Lokomotiven der Baureihe 03¹⁰ aufgenommen im Sommer 1966 im Bw Hagen-Eckesey.

Fotos 1-7: Bellingrodt - Foto 8: HJO



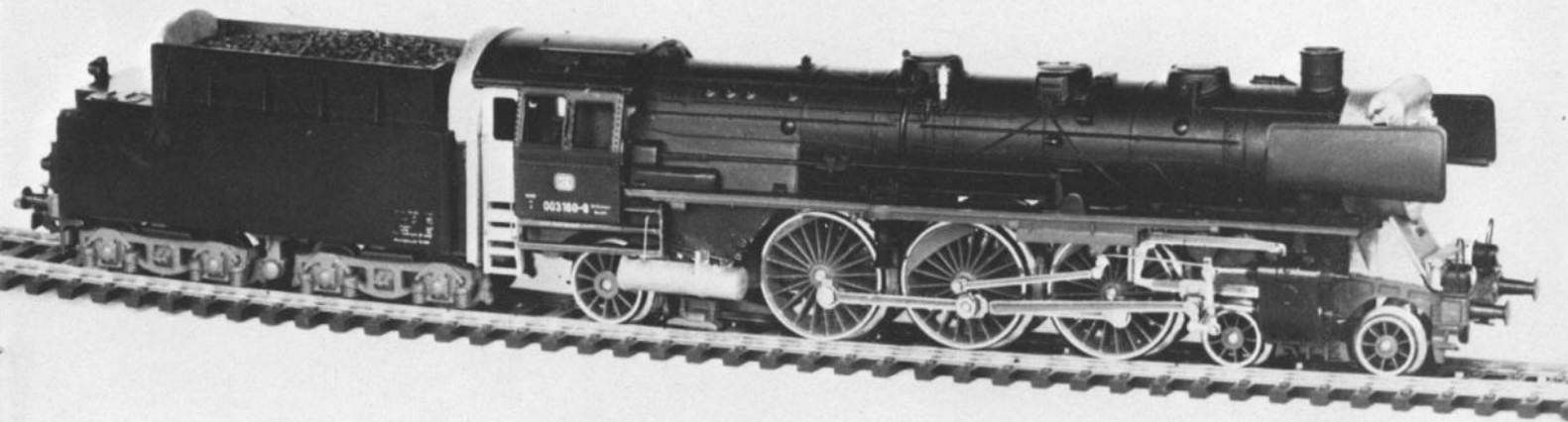


Bild 1: Der neue einfache Umbausatz für die 03¹⁰ in der ersten «entstromten» Ausführung, von der Lokführerseite. Es läßt sich gut erkennen, wie die Märklin 03 an der Front abgeändert wurde.

BR 03¹⁰ – Variationen eines Industrie-modells

So wie beim Vorbild erschien auch im Modell als erste die stromlinienverkleidete Ausführung der Baureihe 03¹⁰. Dieses Modell, schon vor etlichen Jahren von Märklin herausgebracht, überzeugt noch heute in bezug auf Gehäusedetaillierung und -maßstäblichkeit.

Leider stimmt aber am Fahrwerk weder der Achsstand noch der Raddurchmesser, da es sich um das gleiche Fahrwerk handelt wie bei der bayerischen S 3/6, BR 18⁴. Man müßte einmal untersuchen, ob sich nicht das maßstäbliche Fahrwerk der BR 03 von Märklin in das Gehäuse einpassen läßt. Damit könnte man ein vorbildliches Modell gestalten.

Ebenfalls schon eine Reihe von Jahren ist es her, daß M+F einen Umbausatz für die Fleischmann-BR 01 in eine 03¹⁰ mit Neubaukessel herausbrachte. Dieser Umbausatz ermöglichte den Bau eines weitgehend detaillierten Modells der 03¹⁰, das allerdings aufgrund des zu großen Maßstabs der Fleischmann-Lok nicht in allen Punkten maßstäblich sein konnte.

Das Erscheinen der in allen wesentlichen Abmessungen genau maßstäblichen Altbau-03 von Märklin bot nun die Möglichkeit, auch ein maßgenaues Modell der 03¹⁰ daraus abzuleiten. So erschien zur Nürnberger Messe 1980 das Handmuster einer 03¹⁰ mit Neubaukessel auf dem Märklin-Fahrwerk. Dieses Modell wurde bereits im Journal Nr. 6/79 vorgestellt. Inzwischen ist der Umbausatz vervollständigt worden: es

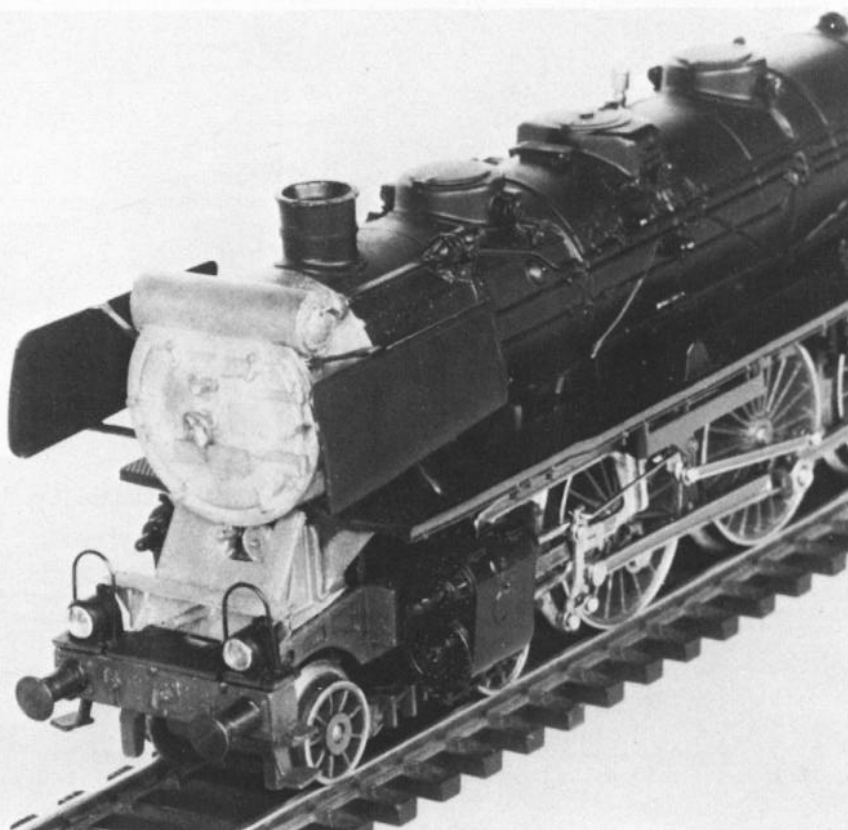


Bild 2: Die neue Rauchkammer mit dem weit vorgesetzten Oberflächenwärmer sowie der neue Rauchkammerfuß mit Schürze verleihen der 03 ein vollkommen anderes Aussehen.

Bild 3: Das gleiche Modell, diesmal von der Heizerseite, schräg von hinten aufgenommen. Gut erkennbar sind die neue Kohlebunker-rückwand und die Führerhausabschlußteile. Der Stehkessel erhielt links und rechts außerdem Druckluftkessel.



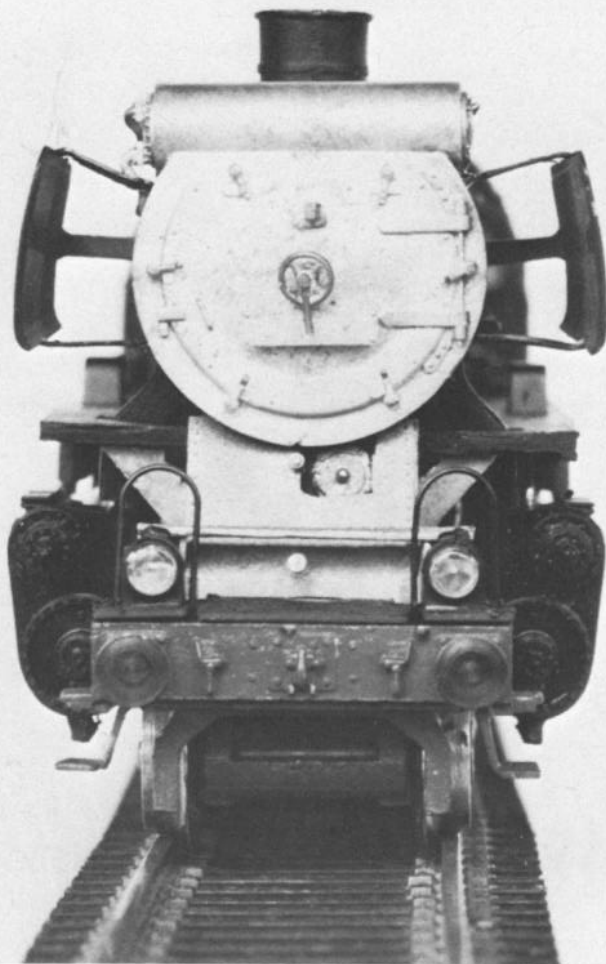


Bild 4: Das neue Rauchkammervorderteil mit der angeschnittenen Rauchkammertüre und die neue Schürze der 03¹⁰ mit drittem Zylinder und direkt rechts unter der Rauchkammer befindlichem dazu gehörendem Ventilzylinder.

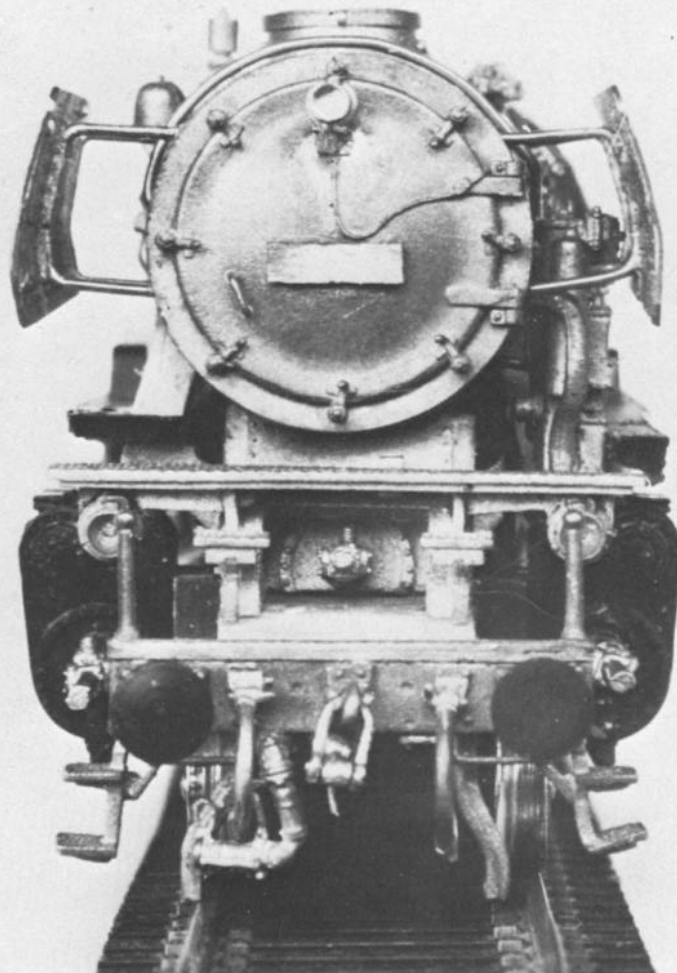


Bild 5: Zur Gegenüberstellung hier die 03¹⁰ mit dem späteren Neubaukessel und der veränderten Schürze. Hier ist der 3. Zylinder voll sichtbar, während der Ventilzylinder vollkommen verkleidet war.

wurden ein neuer Rauchkammerfuß mit drittem Zylinder sowie eine neue, vorbildliche Frontschürze geschaffen.

Außerdem enthält der Bausatz nun, im Gegensatz zum Handmuster, die großen Sandbehälter auf dem Umlauf, die ein Großteil der neubekeselten 03¹⁰ hatte. (Siehe auch Bild 7 des vorstehenden Vorbildberichts.) Die auf den Modellfotos gezeigten Sandbehälter sind übrigens noch nicht die endgültigen; sie sind zu schmal. Ebenso erhält das Modell noch die großen Fensterschürzen am Führerhaus.

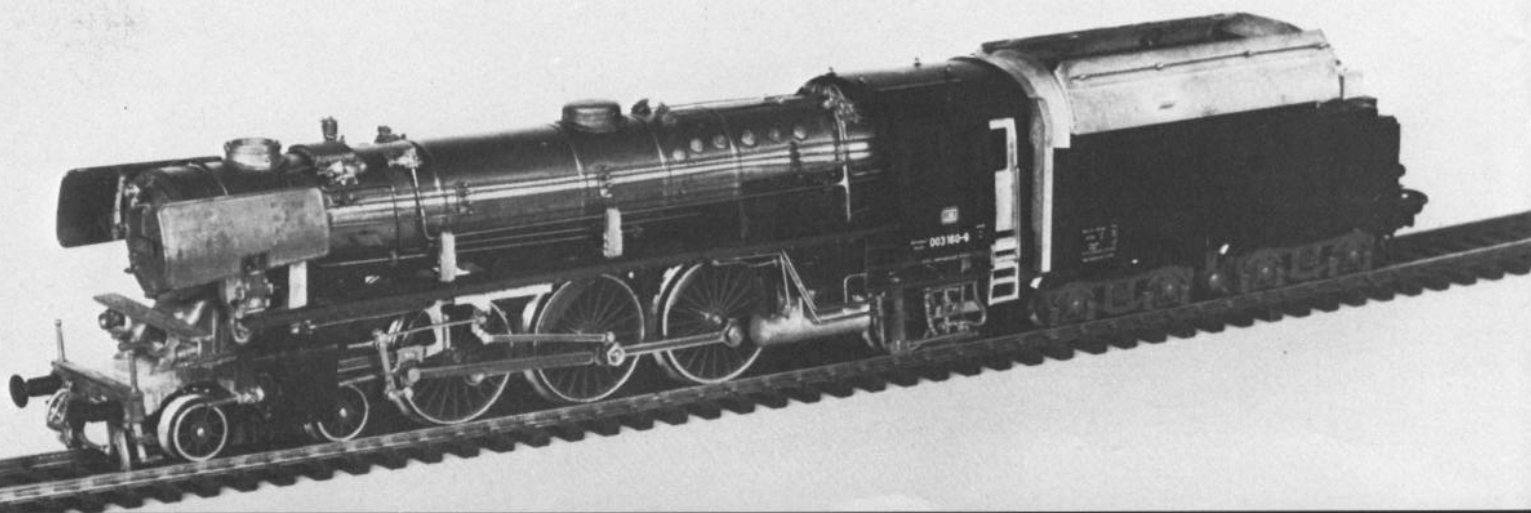
Etwas schwierig: Kessel absägen

Der Umbau selbst erfordert einiges an Zeit, daneben auch ein gewisses Maß an Sorgfalt und Genauigkeit. Als erstes ist die Märklin-Lok vollständig zu zerlegen, d.h. nicht nur das Gehäuse vom Fahrwerk abzunehmen, sondern auch das Führerhaus vom Kessel zu trennen. Hierbei muß vorsichtig zu Werke gegangen werden, da das Führerhaus verklebt ist und bei Gewaltanwendung brechen kann.

Danach kommt der schwierigste Teil der Arbeit, nämlich das Absägen des Kessels im Bereich des Stehkessels. Je genauer dieser Sägeschnitt ausgeführt wird, desto leichter ist die Montage des neuen Kessels. Zwar lassen sich Ungenauigkeiten anschließend noch mit Stabilität oder ähnlichem ausgleichen, doch bedeutet das zusätzliche Arbeit. Alles weitere ist dann kein Problem mehr.

Es sind nur noch die entsprechenden Anbauteile an Lok und Tender anzubringen. Die Teile sind auf den Fotos deutlich zu erkennen; es erübrigt sich hier eine weitere Beschreibung. Das Ergeb-

Bild 6: Die Heizerseite der 03¹⁰. Leider sind die hier auf dem Umlauf angebrachten Sandkästen noch zu klein geraten. Bei der endgültigen Umbausatzausführung sind natürlich richtig dimensionierte Sandkästen beinhaltet.



nis ist jedenfalls ein völlig neues Modell einer Schnellzuglok aus der letzten Phase der Dampftraktion.

Eine weitere Variante der 03¹⁰ wird nun überraschend und ohne vorherige Ankündigung vorgestellt. Dabei handelt es sich um die "entstromte" Version der Jahre 1949 und 1950, noch mit der abgeflachten Rauchkammertür. Dieser Umbausatz beinhaltet nur wenige Teile und wird daher recht preiswert angeboten.

Im einzelnen handelt es sich um ein neues Rauchkammer-Vorderteil, neuen Rauchkammerfuß mit Schürze, Druckluftkessel, Führerhaustüren, Fensterschürzen sowie, für den Tender, um eine gewölbte Rückwand und die Übergangsteile zum Führerhaus.

Der Umbau ist entsprechend einfach und schnell zu vollziehen. Einzige Schwierigkeit dürfte auch hier das Absägen des ursprünglichen Rauchkammer-Vorderteils sein. Die neuen Teile sind paßgenau, so daß es keinerlei Probleme beim Anbringen gibt. Die Lok erhält durch die Anbauteile ein weitgehend anderes Aussehen und ergibt eine typische Vertreterin der frühen fünfziger Jahre. Besonders gut macht sie sich als Zuglok vor einer Garnitur der bekannten Schürzenwagen von Liliput.

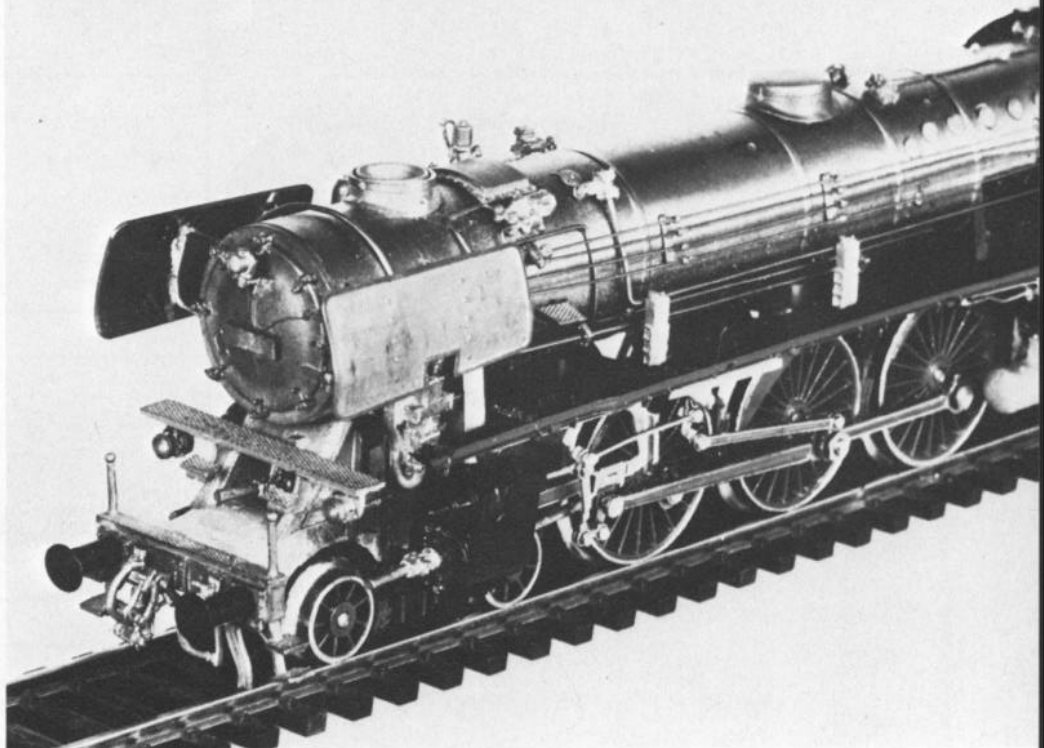


Bild 7: Dieses Bild verdeutlicht am besten den Detailreichtum des neuen Umbausatzes.

Zurüstsatz für höchste Ansprüche

Wer über diese Version hinaus größere Ansprüche an die Detaillierung seines Modells stellt, hat die Möglichkeit, mit dem Zurüstsatz für die Altbau-03 von Märklin ein echtes Supermodell zu schaffen, muß dann aber auch erheblich mehr Arbeit aufwenden.

Sollte jemand Bedenken wegen des Abtrennens der Rauchkammer haben, so ergibt sich auch die Möglichkeit einer vorbildgerechten 03¹⁰, nämlich der Ausführung ab etwa 1953, nunmehr mit runder Rauchkammertür. Hier ist nur der Rauchkammerfuß mit Schürze einzubauen und die alte Schürze entsprechend vom Umlauf abzuschneiden. Die weiteren Anbauteile bleiben die gleichen wie vorher.

Eine besonders attraktive Lokomotive ergibt sich, wenn man die zuletzt beschriebene Version stahlblau lackiert und mit silbernen Kesselringen versieht. Damit erhält man die passende Maschi-

ne für die Fernschnellzüge der fünfziger Jahre, z. B. den ersten Nachkriegs-Rheingold, der aus ebenfalls blauen Schürzenwagen gebildet wurde. Diese blauen Waggons sind bei Liliput im Sortiment, so daß es leicht möglich ist, einen solchen Fernschnellzug im Modell nachzubilden. Eine dieser blauen 03¹⁰ zeigen die Bilder 5 und 6 des Vorbildberichts von Horst Obermayer. Wie man sieht, sind damit eine ganze Reihe unterschiedlicher Modelle einer BR 03¹⁰ auf der Basis der Märklin-03 möglich, mit denen die ganze Zeitspanne vom Ende des Zweiten Weltkriegs bis zur endgültigen Ausmusterung dieser Baureihe abgedeckt werden kann. Auch die passenden Waggons für alle diese Varianten sind auf dem Markt erhältlich, so daß dem Epochen-Spezialisten keine Grenzen gesetzt sind, seine spezielle Zuggarnitur zusammenzustellen.

Peter Schiebel

Für Kenner und Sammler
Handarbeitsmodelle

M. 1:22,5 LGB

Supermodelle

Br. 99633 u. 99637

TSS 43 Serie

Länderbahnfarben
schwarz und golden

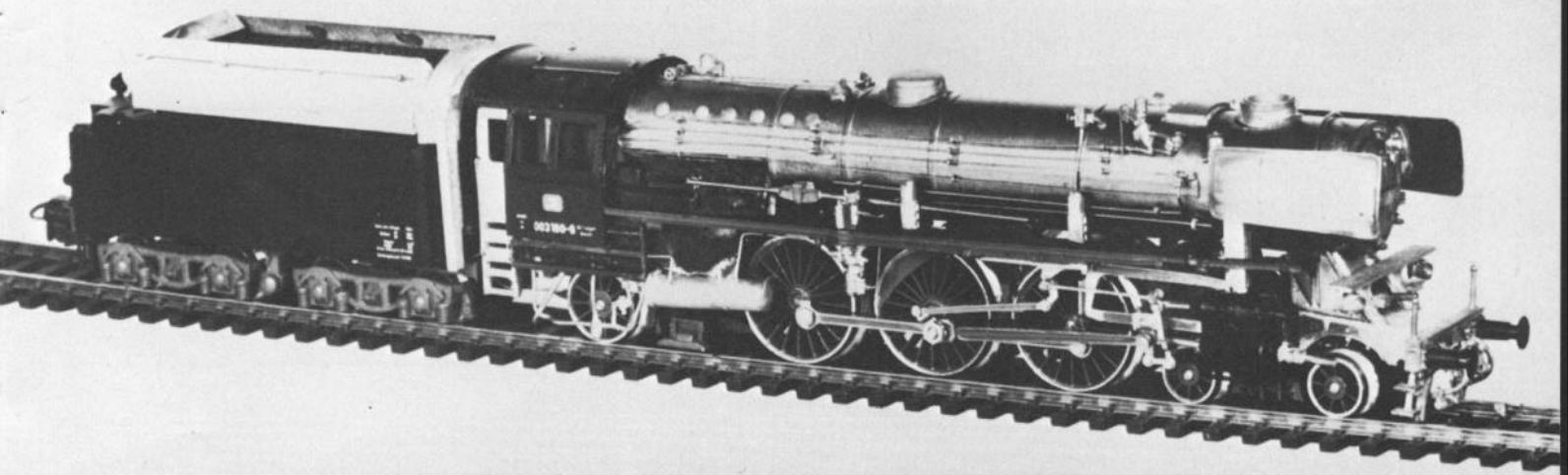
Div. LGB Lok und Wagen
Bauteile usw.

Informationen DM 1,50



Carl Mez Str. 67/69
Tel. 076 65 / 72 01
D-7800 Freiburg

Bild 8: Die Neubaukessel 03¹⁰ von der Lokführerseite. An den Stirnfenstern fehlen noch die neuen langen Fensterhutzen, die bei den Neubaukesselvarianten als Rauchabweisung zwecks besserer Sicht angebracht waren.



Neue Oldtimer von Roco in N + H0

N BR 191 der DB

Das exakt maßstäbliche Modell verfügt über echten Blindwellenantrieb. Alle Achsen angetrieben, fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Eine technische Spitzenleistung im Modellbahnbau.



Art. Nr. 2155 A
unverb. Richtpreis **DM 125,-**
ab Ende Juni im Fachhandel erhältlich



H0 Be 4/6 der SBB

Auf
vielfachen
Wunsch
der
Freunde des
Wechselstromsystems:

Be 4/6 in Wechselstrom

Art. Nr. 14191 A und B
unverb. Richtpreis **DM 165,-**
sofort lieferbar



aus Freude an der
Perfektion

Roco Modelleisenbahn

Über **DAMPF IN SAALFELD** wurde bereits viel geschrieben... Wir bieten Ihnen einmalige Hör szenen aus dieser Region auf einer **STEREO-Longspielplatte**.

NEU: Durch Kopfkopf-Aufnahmetechnik ein besonders eindrucksvolles, natürliches Klangbild!

Sie hören u. a. **erstmalig die BR 95** vor schweren Zügen.

Viele Fotos und Informationen im Begleitheft.

Evtl. längere Lieferzeiten, bestellen Sie deswegen bitte sofort. Postkarte genügt. Versand per Nachnahme. Preis: DM 24,- zuzügl. DM 3,80 Versandkosten.

Exkl.-Vertrieb: Tonstudio Jens Törring, Reeseberg 79, 2100 Hamburg 90



Roco u. Liliput aus Österreich, ab ÖS-Liste Vereinsrabatt, -15,25% MwSt.-Rückvergütung ab DM 150,-. Das Geschäft in Grenznähe Lindau a. B. nahe Arlberg. Auch Postversand!

Günter Juriatti
Modellbau, A-6700 Bludenz/
Österreich
Postfach 105

Neussner Modelleisenbahnen

Dominicusstraße 25
1000 Berlin 62

Ein großes Sortiment ausgefallener Fabrikate, speziell engl. u. amerikan. Versandliste gegen -60 DM in Briefmarken.

Für Sammler und Modellbahner

Modellbahnen, Dampfmaschinen und Bücher von gestern und heute; Feinwerkzeuge und Kleinstprofile.

W. Mikorey
Theresienstraße 51
8000 München 2

Das Fachgeschäft mit dem breiten Angebot

Modellbahnen

Reparaturen - Umbau - Modellbau

F. Findling - Mech.-Meister

Rottenburg, Königstr. 64, Tel. (07472) 33 20

Garantiedienst · Ersatzteillager

Kassels Spezialist von I bis Z



Keiner bietet mehr - in Köln -

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

Modellbahnlädchen
von Werth Straße 32, Köln 1



Eines der führenden Fachgeschäfte in Südwestdeutschland, auf ca. 80 m² nur Modelleisenbahnen lagernd.

Unsere Spezialitäten: Länderbahnloks, Tarnausführungen, Flakwagen, Farbvarianten, gealterte Modelle, Fotografieranstrich, die Goldenen.
Wir bauen, lackieren und liefern Ihnen die gewünschten Modelle.
Fordern Sie unsere vielseitigen Informationsschriften an!

Gerhard Cleemann, Wolfslochstraße 48 B, gegenüb. Pallmann, 6660 Zweibrücken-West (Bubenhausen), Tel. (06332) 71 21, Mittwochnachm. geschl.

ACHTUNG!

Anzeigenschluß für das
Kommende Journal ist der
16.7.80

MINI-MARKT MINI-MARKT

Verkaufe Märklin-Schienen mit durchgehendem Leiter billigst, Märklin-Kran (alt), Märklin-Metall-Brückenteile. Ruks, Postfach 3471, 6500 Mainz.

Suche M+F-Journal 1975+76, komplett ggf. Leihgebühr zum Kopieren.
Suche EK-Hefte 1-40. R. Schelter, An der Eger 1, 8671 Thierstein.

Verk. H0-Stiefrahmentender 4 T30-Messing handgearbeitet, unlackiert, mit Blenden o.P.-Bohle ohne/mit Antrieb 29/42 DM + Porto. R. Schelter, An der Eger 1, 8671 Thierstein.

Verk. div. H0 u. O Loks v. Wagenliste, gegen Freiumschlag. «Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart von 1911», Band 1+2 gegen Gebot. Chiffre-Nr. EJ 1004/3/80.

Fleischmann O Spur Uhrwerkslok 1 Packwagen, 1 Personenwg., geg. Gebot od. Tausch geg. Mä.-H0-Lok. Günther Schäfer, 8918 Riederau Bf.

Verkaufe N-Material Wert DM 1.100,— Preis DM 780,— nur Gesamtabnahme neu Org. VP UA Arn. Drehs. FC 614 Trix BR 85 Liste anfordern. Tel.: 0711/815262.

1 Dampfloklichtmaschine sowie 2 H0-Vitrinen aus Mass. Holz, 1300 x 710 mm, 7 Stellflächen zu verkaufen. Tel.: 02753/2477.

Suche M+F-Journal 1975+76 außer 2/75 und 6/76. Suche dringend N-Spur M+F Wismar Beiwagen u. andere N.-Art. F. Helmer, Bismarckstr. 6, 8 München 40.

Verk. neu sehr günstig: France Train Train bleu = 5 Wagen, Riv. E-Lok 1664 Pennsylv., Liliput E-Lok 11310 DM 79,— Roco 3 Teil. Amerik. Diesellok 3 Mot. Horst Nungesser, Burgweg 11, 6101 Rossdorf.

Verkaufe Eisenbahnkurier 34, 36, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 44, 45. Lokmagazin 60. Karl-Heinz Scharwat, Bingertstr. 11, 6689 Merchweiler, Tel.: 06825-3835.

Suchen Sie frühere Ausgaben vom M+F-Journal? Rufen Sie an. Tel.: 0711/531186.

Gesucht: TRIX Expreß Weichen mit Beleuchtung Angebot an: R. Lecke, 2034W Goldcrest Ave. Milwaukee Wis. 53221 USA.

Wo gibt es Beschriftungen F. P-Wage N Epoche DRG 1925-1945 in Spur N. Hinweise an H. Schlieper, Grossenbaumerallee 273, 4100 Duisburg 28.

Verkaufe Märklin BR 216 beige/türkis (Kat. Nr. 3074) und div. Schienenmaterial. W. Seeliger, Edelweißstr. 10, 4460 Nordhorn.

Unvergessene Dampflokomotiven von Maedel sucht in gutem Zustand: H.P. Haas, Esslingerstr. 104A, 7310 Plochingen.

Verkaufe: 5 Fleischmann-Trafos 6750 ungebraucht à DM 50,—.
Werner Kokoska, Castroper Str. 174, 46 Dortmund 15.

Verkaufe Umbauten für neues Trix-Expreß Gleis, Trix-Expreß, Roco zu günstigen Preisen, Liste geg. Freiumschlag. O. Radeck, Radolfzeller-Str. 23, 8 München 60.

Suche Tauschpartner für H0-Modelle in der nördl. DDR. Werner Leonhardt, Berliner Ring 10 G, 2351 Trappenkamp. Tel.: 04323/2357.

Suche Dias (auch Dupl., Farb- oder SW-Bilder) von Dampflokomotiven aller EBV-Zeichen vor 1975 - Peter Engel, H. Boecklerstr. 17, 511 Alsdorf.

Suche Trix int. VT 75, BR 18.6, BR 42 FLM. BR 41, 65, T 3, Mä. HAMO 8359, 8353, 8370 in neuw. Zustand. J. Gluch, Rauhe Hecke 3, 5 Köln 91.

Roco, Liliput, Piko u.a. preiswert abzugeben. Vitrinenmodelle, nur probegelaufen. Liste anfordern! - J. Ode, Caspar-Voght-Str. 73, 2 Hamburg 26.

Dampflokomotive Super 8, kaufe, verkaufe und tausche. Angebote bitte an: Peter Nissen, Flurstr. 6, 8501 Feucht.

Verk. Märklin-Minex 3450 neu gegen Gebot od. Tausch gegen Märklin H0-0 Dampflok, Horst Schelper, Am Bruchgraben 37, 3203 Sarstedt, Tel.: 05066/3336.

Spendenauftrag zur Aufarbeitung der 64 289. Abzugsfähige Spendenquittung wird ab DM 50,— zugesandt. Volksbank Bisingen, Konto-Nr. 71 526. Eisenbahnfreunde Zollernbahn, 7460 Balingen, Postfach 1168.

Verk. Flm. el. Weichen 6041 16 x v. 6 x l. 6043 1 P. je DM 5,— DKW 6064 2 x je DM 10,— Lima Weichen 4 P. el. je DM 3,—, 4 x v. Hand je DM 2,—, zus. DM. 150,— Tel.: 089/562952.

Märklin Spur O-Teile abzugeben. Liste geg. Freiumschlag. Suche SK 800, 3015 Dieter Entenmann, Remlerstr. 5, 69 Heidelberg, Tel.: 06221/49855.

Sind Sie an umfangreichen Informationen über H0-Automodelle interessiert? Dann schreiben Sie an Friedel Fiedler, Wingertstr. 10, D-6454 Bruchköbel.

Suche Märklin E40 oder Gehäuse, biete grüne 140, neu! Hans-Peter Haas, Esslingerstr. 104 A, 731 Plochingen.

Suche Dampflokfotos von der Strecke Wanne-Eickel-Borken sowie vergriffene Bücher von K.E. Maedel - Stefan Ponzlet, Charlottenstr. 52, 4390 Gladbeck.

Suche defekte 2-Leiter-Gleichstrom-Dampflokomotiven und Tender, evtl. auch nur Einzelteile. Modell-Eisenbahn Verein IT Dockumer Lokaetsje Jasmijn 24, 9103 RR Dokkum Niederlande.

Sammlerfreund! Suche H0-Automodelle, Wiking, Schuco Piccolo, Norev, Lego u.a. alt und neu! T. Lie-Andre Assen jr. 3170 SEM/Norwegen.

Märklin Spur I-Lok BR 38 Best.-Nr. 5797 zu kaufen gesucht. Angebote an Jürgen Rapp, Mennrather Str. 65, 4050 Mönchengladbach 5.

Verkaufe umständehalber 5 neue Märklin-Lichtsignale Nr. 7239, 25% unter Neupreis. - Roland Denndörfer, Plößberger Weg 16, 8672 Selb.

Verkaufe Miniatur-Elektronikrelais für Umbau auf Märklin-System ca. 24 x 24 x 12 mm aus Nachlaß für DM 57,—. Cäcilie Born, Am Buschkamp 13, 418 Goch 6.

M+F-Journal 1/75 - 6/79 nur komplett sowie Märklin-Wagensammlung gegen Gebot abzugeben. Suche Märklin 3007. Reichert, Bernadottestr. 156 B, 2 Hamburg 52.

Luxemburger Dampflok I Bildband 32 Seiten (15 x 21) DM 15,— erscheint Ende April. PSCK Luxembg. 16361-65 AMFL Walferdingen, Postfach 40 Luxembg.

Verkaufe Märklin F 800, TM 80 O, 3000, 3005, 3090, 3096, teilweise gealtert, sowie 2 weitere F 800 verändert. Olaf Lenke, Plantaz 25, CH-1260 Nyon.

Suche folgende M+F-Journale: Hefte 3 und 4/1975, Jahrgang 1976 komplett. Chiffre-Nr. EJ 1005/3/80.

Verk. Metropolitan BR 183, Fulgerex BR 96 (Bauj. 1977 Lok-Nr. 378) SBB-Dampflok B 3/4, C 4/5, SBB-Diesellok Bm 6/6. Einzelne Lok-Magazine. Tel.: 0041/53/58516.

Tausche div. Märklin und Trix, auch Raritäten. Senden Sie bitte Ihre Suchliste. Suche Märklin OO/H0 aller Baujahre. Chiffre-Nr. EJ 1006/3/80.

Verkaufe Märklin-Miniclub. Auch Tausch geg. LGB Artikel möglich. Angebote an: Alfred Neumeier, 8411 Etterzhäusern, Waldstr. 2.

Kopfbahnhof aus Nemec-Weichen montiert zu verkaufen (ca. 450 x 60, zerlegbar) Gleisplan gegen Rückporto. Friedemann Sonntag, Gartenstr. 10, 6101 Modautal 3.

Verkaufe Märklin Magazin 2772, 4172 2/73 bis 4/78 (25 Hefte) im Sammelordner für DM 90,—. Werner Willhaus, Hornissenweg 100, 7000 Stuttgart 40.

Suche Interessenten für Feldbahn (Diesellok-Loren-Gleismaterial). Volker Nowak, Montanusstr. 91, 5000 Köln 80.

Verkaufe H0 Lok- u. Wagensammlung, alle Firmen, Mä SK 800, E 18, E 63, Trix BR 18, 01, VT 75, Li BR 45, 12, usw. Mä I, BR 80, Bing Spur O, Chiffre-Nr. EJ 1007/3/-80.

Suche Fotos der BR 44 sowie der BR E 10/110/112. Suche/tausche «Ihr Zugbegleiter». Angebote an: Wolfgang Stock, Fleherstr. 61, 4000 Düsseldorf.

Suche Märklinalbroschüren aus der Zeit von 1949-1971 Angebote an Christian Meyer, Geschwister-Scholl-Allee 96, 2210 Itzehoe, gute Bezahlung!

Verkaufe Straßenbahn-Magazin 1-20 + 22, Straßenbahn-International 0/76-12/78. H.G. Bunse, Zwinglstr. 1, 5600 Wuppertal 2, Tel.: 0202/552795.

Suche Märklin-Auto 1829 und 1826 originalverpackt. Kauf od. Tausch. Gundolf Bauer, Immenhoferstr. 73, 7 Stuttgart 1, Tel.: 0711/642264.

BEMO-HOM, fabrikneu, günstig abzugeben. Liste gegen Rückporto. L. Müller, Neuköllner-Str. 12, 7250 Leonberg.

Verk. Märkl.-M-Gleise, Oberleitg. Signale, Brawa-Lichtsignale, guter Zustand zu 50% Liste geg. Rückporto. W. Laslop, 4100 Duisburg 18, Barbarastr. 29.

H0 Suche M+F-Bausätze, Gerard Fulgurex, Metrop. USA-Messingmodelle. Ohlschlager, Stein-Str. 36, 72 Tuttlingen.

Modellbahnfreunde! Suche für Sammlung Lokschilder aller Art. Beste Bezahlung. W.D. Wunsch, Schönbergstr. 49, 7 Stuttgart 70, Tel.: 0711/471647.

Zeitschrift «Die Lokomotive» mit Beiträgen über Kriegsloks, Dampftraktor etc. Hefte Sept. 1943 - März 1944 verkauft gegen Gebot: Werner Hörmann, Zwiebelstfelder Weg 17, 352 Hofgeismar.

Suche RIVAROSI-H0: Krauss-Maffei-Diesellok für USA ML 4000 C'C Wolfgang Küker, 3072 Marklohe 399.

Suche Märklin TT 800, 3021 V 200056 mit Schriftzug, 3051-1211, 3069 gr. Gußwg. 314, 331, 332. Angeb. an Gube, Brückenstr. 53, 563 Remscheid, Tel.: 02191/71975.

Suche Kleinbahn, tschechische Ellok E 499, DB-E 10 003 und ÖMV-Tankwagen auch einzelne Gehäuse. Tausche und verkaufe auch Fahrzeuge aller Art. - Götz-Rüdiger Otto, Schloss, 6303 Hungen.

Verkaufe M+F Bausatz BR 94 kompl. mit Zurüstsatz und Steuerung DM 760,—. Kornfeind A-1220 Wien, Murrstr. 2/73.

Suche Signal, Flügel u. Zug-Schlußlaternen. H0 Rollmaterial, 2 Leiter, und Märklin Signale. Suche Fleischmann Tender. Peter Liesenfeld, Theodor-Storm-Str. 61, 2800 HB-Neustadt.

ETA 177 (m+f) o. Beschrift. leicht beschädigt DM 180,— Liliput BR 184 noch nicht gefahren DM 200,— Liliput DB Reisewg. 30,4 cm à DM 15,—. Teil.: 05691/4658.

Suche M+F-Journal 76+77, komplett oder auch Einzelhefte in gutem Zustand. Angebote mit Preis an: Franz Helmer, Bismarckstr. 6, 8 München 40.

Verkaufe Märklin P 8 Spur I Nr. 5799 und Fertigmodell E 77 3 LW je DM 690,—. Nik. Fassbender, Rathausgasse 9, 5300 Bonn. 1.

Verkaufe Roco NS Triebwagen 4190+4219 ./. 20%. Nachnahme oder Vorauszahlung. Rolf Steinert, Nahestr. 34, 6553 Sobernheim.

Liliput 10506 Wechselstrom 230,— DM. Rivarossi 1130, einige Piko- u. Röwa-TFZ, Röwa-u. Trix-Wagen zu verkaufen. Liste auf Anfrage. Klaus Peter Hampf, Stettiner Str. 32, 6367 Karben 6.

Kursbücher gesucht. DB gesamt bis 1970, DR bis 1944, Tausch möglich. R. Staubach, Osterkirchstieg 25, 2 Hamburg 71.

MINI-MARKT MINI-MARKT

Suche 2L=Weichen auf 3 L=umgebaut. Wer kann betriebs-sichere, schlanke Weichen liefern oder Tip geben? Karlheinz Metzmacher, Auf der Höhe 53, 5024 Pulheim 3.

Dampflokwasserstandseinrichtung auf Edelholzbrett befestigt, bel. 220 V gegen Gebot anzugeben, Farbfoto gegen DM 1,50 in Briefmarken. Chiffre-Nr. EJ 1008/3/80.

Dampflok-Sammler sucht Fleischmann H0 BR 65 + Piko H0 BR 84 + BR 91 dringend zu kaufen. Angebote bitte unter Chiffre-Nr. EJ 1009/3/80.

Piko 01.5 Öltender Boxpokräder orig. verp. fabrikneu für DM 100,— zu verk. J. Schlurmann, 5630 Remscheid, Hohenbirke 10.

Die Baureihe 220/221 im Raum Hamburg 12 Aufnahmen s/w im Format 13 x 18-Handabzüge DM 15,— incl. Porto. Bildliste gegen DM 1,— in Briefmarken.

Herkat Elektroteile und LGB Teile zu verk. Liste geg. Rückporto. Dieter Koch, Neußer Str. 47, 4150 Krefeld.

Suche Bilder und Unterlagen aller Art von der DB-Kursbuchstrecke 548 (Wiesbaden-Bad Schwalbach-Limburg). Klein, Sandwiese 10, 6232 Bad Soden 2.

Verkaufe Spur O Stream Line Bahn mit viel Zubehör. Zuschrift an: Günter Winzenburg, Weserstr. 31, 6096 Raunheim.

Tausche Röwa E60-Gehäuse rot, alte DB-Beschriftung, neuwertig geg. gleichwertiges mit DB-UIC-Beschriftung. Tel.: 06144/1868.

Verkaufe Märklin Drehscheibe gegen Gebot, 14 Schup-pengleise, 7,5° Abgänge, gealtert, Rand und Bühne Bohlenbelag. Hans-Georg Best, Lange Str. 31, 6370 Oberursel 1.

Verk. geg. Gebot M+F-Baus. Königl. bayer. Waggon III III KL. Chiffre-Nr. EJ 1010/3/80.

Verk. Innenbogenweichen TT (BTTB). neu, DM 9,—/St. J. Roever, Feldstr. 35, 32 Hildesheim.

DA 800 (Fahrw. verbessert) für DM 100,— zu verk. Joachim Schröter, Püterstr. 27, 6 Frankfurt 90, Tel.: 0611/762554.

Märklin Kataloge 1968 DM 18,— 1969 und 1970 je DM 12,— incl. Porto, Bestzustand! Trix Kataloge 1968 DM 7,—, Stiehl, Postfach 501013, 6 Frankfurt/M-50.

Vorkriegsbahnen (Spur OO/O/I), Blechautos, Dampf-maschinen (auch defekt) kauft Sammler. Esslinger, Römerstraße 6, 7101 Flein, Tel.: 07131/570857.

Suche preiswert gebrauchtes rollendes Material von LGB. Hans-Hermann Ebeling, 2940 Wilhelmshaven, Stargarder Weg 7, Tel.: 04421/51763.

Verkaufe M+F-Baus. ET+ES 85 originalverp. Suche M+F Baus. ÖBB-Ellok 1072. R. Letzner, Kastellstr. 48, 7070 Schwab. Gmünd.

Verkaufe Röwa-Reisezugwagen, sowie E 151 in grün und türkis/beige. Liste gegen Freiumschlag. Günther Volz, Reuchlinstr. 28, 708 Aalen.

TT-Spur Verkäufe Piko E 42 neu DM 40,—. M+F-Journal 1/75 gegen Gebot, Plenker H. 4150 Krefeld 1, Hammersteinstr. 9, Tel.: 02151/397923.

Verk. Zeitschriften, teils antiquarisch, s/w, color-Negative, Liste Rückporto. Ulrich Schweers, Westwall 150, 4150 Krefeld 1.

Suche US-N-Spurartikel, Literatur, auch Defektes und Teile, auch europ. N-Spur-Chassis und Teile billigt. R. Spohr, Vollenberg 19, 5757 Wickede.

Verkaufe M+F 20775 EO4 Super FM 145 DM,— ETA 177 BS (21002), rot, 148,— DM, Dampftrieb. BS (011) m. Besch. DM 110,—, alles fabrikneu! Telefon 05231/20088.

HAG 231 (Re 4/4 I TEE) LG DM 199,—, HAG 201 (Re 6/6) 2 LG DM 199,—, HAG 151 (RBe 4/4) 2 LG DM 169,— alles fabrikneu! Dierßen, Liemer Weg 137, 492 Lemgo.

Modellbahnelektronik: 2 x 2-Zug «EMS» Steuer- u. Empfangsmodule H0, Miniat. Umschaltrelais um 2 L = Für 3 L=Syst. Friedrich-Wilhelm Wulfert, Kpt. v. Müller-Str. 5, 3 Hannover 1.

Verkaufe 2 L Gleichstrom-Märklin BR 81, DM 90,—, Eisenbahn-Magazin Jahrgänge 1972-1979 geschlos-sen DM 200,—, Buch Baureihe E 18 DM 20,—, Johan-nes Krauss, Hainstr. 25, 85 Nürnberg.

Info über den N-Bahn Club Deutschland (NBCD) gegen Freiumschlag und DM 1,20 in Briefmarken über J. Frie-drich, Nordmeyerstr. 16, 3100 Celle.

Suche ETA 177. Für Märklin (auch Bausatz), M+F BR 99⁴⁵⁰/Verkaufe Märklin-Kataloge 67/68/69 a DM 10,—, Brinkmann, 6095 Gustavsburg, Erzbergerstr. 10.

Erfahrener Modellbahner montiert und lackiert Ihre Bau-sätze z.B. M+F, Günther, Rai-Mo usw. J. Bohe, Schulte-str. 31a, 4650 Gelsenkirchen, Tel.: 0209/205183 ab 19.00 Uhr.

Verkaufe günstig: M+F ET 85, ES 85, SZS, LAG, Wismar H0, Kittel, Rai-Mo T3, T3 m. T. Fertig oder Bausatz! J. Bohe, Tel.: 0209/205183 ab 19.00 Uhr.

Verkaufe: Röwa BR 151, Allradantrieb, beige/t, neu, 130,—, Piko BR V180, beige/r., neu, 35,—, Glaus-Peter Vedder, Lange Str. 2, 3100 Celle.

Verkaufe kleine H0 Anlage, 2 Leiter aus Platzmangel. Preis nach Vereinbarung. Anlage mit Stelltisch. Günter Bäcker, Tel.: 05361/771017.

Verkaufe günstig neuwertige H0-2 LT Modellbahn-fahrzeuge. Liste gegen Rückporto von H. Feldmeier, Postfach 6248, 2300 Kiel 14.

N-Spur verkaufe komplette Züge mit Roco Kurzkup-plung größtenteils Neuware. Liste gegen Rückporto. R. Lehnert, Frankenstr. 15, 5413 Bendorf. Gesamtanbahn.

Betriebsbücher von Dampflok abzugeben! Volker Dau, Haderslebenerstr. 2, 4630 Bochum 1.

Lok Magazin verkauft Nr. 1-83 gegen Gebot. Tel.: 030/834 85 12.

Verkaufe neues M+F-Krokodil N-Spur OV gegen Ge-bot. Suche N-Modelle. Friedhelm Scho, Fröbelstr. 15, 4019 Monheim 2.

Verkaufe Märklin-Reste u.a. günstig Siku, Norev, Märklin-Autos gegen Gebot. Suche N-Bahn. Verkaufslis-ten 1,— DM. Scho, Fröbelstr. 15, 4019 Monheim 2.

Suche Schriftzug Deutsche Bundesbahn sowie alle übr-igen Schilder und Eisenbahndinge. Nur Preisangebote. P. Rahn, Schwetzingen 148, 6800 Mannheim 1.

Suche Geschichte der dtsch. Kriegs-Lokomotiven (Griebel/Wenzel) sowie Zeichnungen von entstromter 03.10. P. Übrerrhein, Neissestr. 10, 6140 Bensheim.

Suche Märklin H0 & Z Rollmaterial welches für Firmen zu Werbezwecken speziell beschriftet wurde. Rolf Humbel, Seestr. 1001, CH-8707 Uetikon am See.

Verkaufe Märklin-Anlage H0, komplett mit Zubehör, Neuwert ca. 3000,—. Loks bis zu 20 Jahre alt. Hilbert, Bielefeld. Tel.: 0521/87 25 79.



Der Kleine mit der Riesen-Kraft M+F - Bohrzwerg

Bausatz: Best.-Nr. 15053 DM 59,90

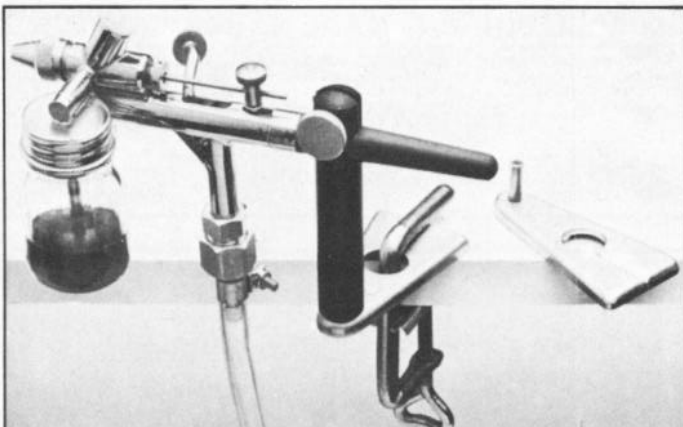
Fertigmodell: Best.-Nr. 15054 DM 85,—

**DIE UNIVERSELLE KLEINMASCHINE
UNENTBEHRICH FÜR DEN BASTLER
UNBESCHRÄNKT IN DEN ANWENDUNGSMÖGLICHKEITEN:
ER NIMMT IHNEN VIEL ARBEIT AB,
DENN ER KANN
BOHREN, SCHNEIDEN, SÄGEN, SCHLEIFEN, GRAVIEREN,
REINIGEN, POLIEREN UND VERSÄUBERN.**

DAS GERÄT IST FÜR 12 V GLEICHSTROM (TRANSFORMATOR-) BETRIEB AUSGELEGT.

Merker+Fischer · Röntgenstraße 6 · 8080 Fürstenfeldbruck





Von Feinmechanikern erdacht – für Heimmechaniker gemacht! Die M+F-Heimspritzanlage

Dieses universelle Spritzgerät ist für Bastler unentbehrlich. Es ist sehr vielseitig in der Anwendung und bringt durch ausgeklügelte Konstruktion viele Vorteile. Da das Farbglas schwenkbar angebracht ist, kann die Pistole auch in senkrechter Arbeitsstellung verwendet werden. Für größere Flächen sind verschiedene Düseneinsätze lieferbar (0,3, 0,4, 0,5, 0,6, 0,8 und 1,0). Ausgeliefert wird das Gerät mit der feinsten Düse (0,2). Griff und Farbglas gehören zur Grundausstattung.

Art.-Nr. 13200 Spritzpistole mit Griff 159,—
Art.-Nr. 13206 10 Leerfläschchen 9,70
Art.-Nr. 13218 kippbarer Spritzpistolenständer 22,80

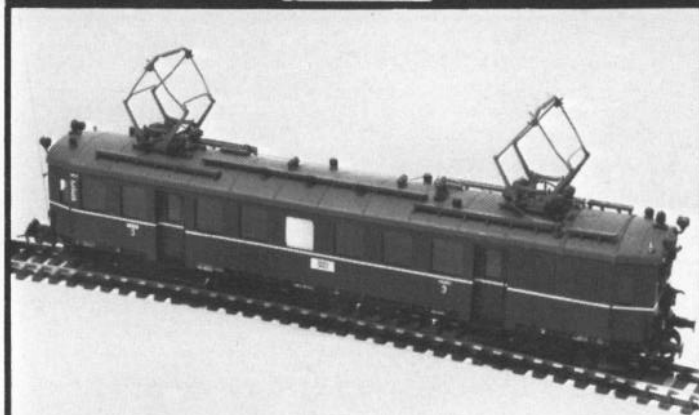
Zusätzlich führen wir zwei verschiedene Heimkompressoren (Flügelverdichter)

Art.-Nr. 13250 Kompressor, max. 1,0 atü 399,—
Art.-Nr. 13251 Kompressor, max. 1,2 atü 528,—

Ausführlichen Prospekt über das reichhaltige Zubehör und Farbprogramm erhalten Sie gegen Voreinsendung von DM 1,50 + DM –,70 in Briefmarken.

Merker + Fischer Modellbau GmbH
Röntgenstraße 6
8080 Fürstenfeldbruck

EUROTRAIN



Bestell-Nummer 2015

Elektrotriebwagen DB BR ET85, 2-teilig DM 4.950,—

Bestell-Nummer 2016

Elektrotriebwagen DB BR ET90, 1-teilig
(Auslieferung im Frühsommer 1980) DM 2.950,—

HAMBURG

TUTTLINGEN

JOSEF AN LISSY

Nachricht zu spät erhalten. Höre dass H. vom Süden zurück. Nun müssen wir halt wieder weiter warten. Ich rufe Dich an!

Wußten Sie schon...

Mit einer Anzeige
im EISENBAHN-JOURNAL
erreichen Sie über 20.000 engagierte
Modelleisenbahner

Ersatzteilprobleme?

Wir liefern prompt, überwiegend ab Lager.
Ersatzteile aller gängigen Fabrikate.
Bestellmerkblatt gegen adressierten
Rückumschlag.
MODELLBAHN-ERSATZTEILDienst
3520 HOFGEISMAR

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,
Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/82 65

**Echt
Dampf**

BECK

ANNA

Die preiswerte **echte Dampflok**,
passend für Lehmann-Bahnen (LGB).

Das Haus Beck liefert im Rahmen seiner Modellbahnsérie die Schmalspurlokomotive ANNA, Maßstab 1 : 22,5, Spurbreite 45 mm (H m), mit echtem Dampftrieb in hochwertiger, naturgetreuer Ausführung.

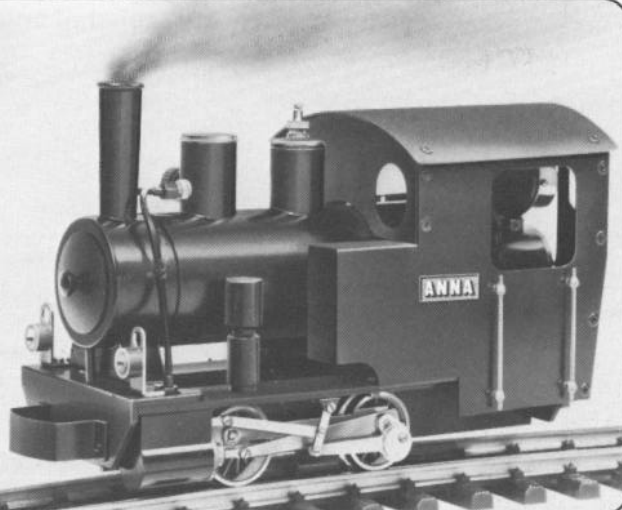
Sie eignet sich exakt für das LGB-System und wird zu einem besonders günstigen Preis angeboten.

Der Dampftrieb erfolgt über butangasbeheizten Kessel (Flammrohrprinzip) – dadurch sicherer Betrieb. Die Laufzeit der ANNA ohne Nachspeisung beträgt 20 Minuten. Die Handhabung ist völlig problemlos.

Auf Wunsch Umsteuerungshebel für Vor- und Rückwärtsbetrieb sowie isolierte Räder gegen Mehrpreis.
Verlangen Sie kostenlosen ANNA-Prospekt direkt vom Hersteller.
Gegen 2,- DM Schutzgebühr erhalten Sie auch unseren 6seitigen Farbprospekt DRACHE.
Lieferung nur über den Fachhandel.



Chr. Beck & Söhne GmbH & Co KG
Postfach 100480, D-3500 Kassel
Telefon 0561/14483-84





Ihr Modellbahn-Spezialist

Fachberatung + Service + vollständiges Sortiment ist bei uns die Norm.

Friedrich Seibert

Entenbachstraße 6 · 8000 München 90 · Telefon (089) 65 35 48

Modellbahn Pietsch

Sonderposten M+F-Bausätze:

Nr. 207 = E04 DM 198, —, Nr. 04201 = BR41 DM 539, —, Nr. 02601 = BR42⁹⁰ DM 498, —
Über 500 verschiedene Lok- und Triebwagenmodelle ständig zum Verkauf ausgestellt.

Hochleistungs-Lichtleitkabel 1 mm und 1,5 mm stark, pro Meter 3,90 und 4,95 DM zuzüglich 1,— DM Versandgebühr pro Sendung, gegen Vorkasse auf Postscheckkonto Berlin West 262 59-107

1000 Berlin 61, Friedrichstr. 237 und 1000 Berlin 42, Mariendorfer Damm 12
Telefon (030) 251 17 90

Spezialgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör - Werkstatt

Linden
Modellbahn Bw

Corneliusstr. 65 4 Düsseldorf Tel. 02 11/37 37 87

STEIN

Spezialgeschäft

DÜSSELDORF

Grabenstraße 7 · Tel. 36 93 58

HINRICH FAHRENKRUG

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

Versand in alle Welt/Ersatzteilservice/
Musterausstellung fertiger M+F-Modelle im Laden.

242 Eutin, Peterstr. 12 · Ruf 045 21/38 83



Modellbahnstation Neuware

An- + Verkauf 30—50 %
unter Neupreis.

5300 Bonn 1, Rosental 52, Tel. (02221) 63 74 20



Modellbahn-Center

TIEBE

Papenstieg 1 3300 Braunschweig Tel. 05 31/45 489

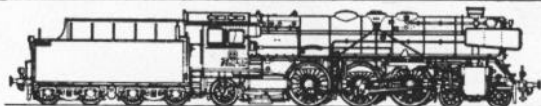
!ACHTUNG!

Abonnetten Sammler
Zum Archiv mit raschem Zugriff werden die hervorragenden Abbildungen und interessanten Beiträge in Ihrem wertvollen M+F-JOURNAL durch ein detailliertes Jahresinhaltsverzeichnis. Jg. 78 u. 79 je DM 5,—; zus. DM 9,—
Postscheckkonto Ffm. 1796 38-604
Botho Schröder, Dunant-Ring 69
6230 Frankfurt/Main 80
Auslieferung ab Februar 1980

MODELLBAHNEN - KARL RAUCHENECKER

Schwaigerstraße 30 (Nähe Auto Kübl), 8300 Landsht, Telefon 0871/65437
Geschäftszeiten: Mo. - Fr. 9 - 12, 14 - 18.30 Uhr, Sa. 9 - 14 Uhr, langer Samstag, durchgehend

FÜHRT FÜR SIE ALLE REKOMBIERTEN IN + AUSLÄNDISCHEN HERSTELLER, HANDARBEITSLOKOMOTIVEN
IN ALLEN SPURWEITEN, SPEZIELL AUS DEN USA, FEINMECHANISCHE WERKSTATT, BERATUNG VOM FACH-
MANN, VERSAND, BITTE BULLETIN ANFORDERN.



EISENBAHN-SHOP

Herbert Ampsler

Rotenbergstraße 125 7000 Stuttgart 1 Telefon 07 11/26 00 17
(Montags geschlossen!)

Fachgeschäft für Modellbahner



Modellbahn - BÖRGERS

Unsere Fachgeschäfte im westlichen Ruhrgebiet und am Niederrhein führen ein ständiges Lager von M+F-Produkten und auch alle anderen namhaften Fabrikate.

4200 Oberhausen 11, Weißensteinstraße 89

Telefon (0208) 66 73 37, täglich 9.00—12.30, 14.30—18.30 Uhr,
Samstag, 9.00—14.00 Uhr

4220 Dinslaken, Duisburger Straße 52

Telefon (02134) 5 38 68, täglich 9.00—12.30, 14.30—18.30 Uhr,
Samstag 9.00—14.00 Uhr

Modellbau Koch K.G.

Neuhäuserstr. am Oberhauser Bahnh., 8900 Augsburg · Tel. (0821) 41 18 75
Das Fachgeschäft mit der persönlichen, fachkundigen Beratung.

Wir führen:

Arnold, Atlas, Bemo, Brawa, Busch, Conrad, Electrotrain, Fallner, Fleischmann, Günther, Gützold, Herkat, Herpa, Hruska, Jouef, Kibri, LGB, Liliput, Marx, Märklin, Merten, M+F, Mössmer, Noch, Peco, Piko, Pola, Preiser, Quick, Rivarossi, Roco, Seuthe, Schicht, Schneider, Schreiber, Sommerfeldt, Trix, Vollmer, Wiking, Fachbücher, Zeitschriften.
Flugmodellbau, Schiffsmodellbau, Plastikmodellbau.

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



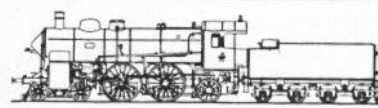
MODELLEISENBAHN-CENTER W. SCHÖLER

Christophstr. 2, 7000 Stuttgart 1
Ruf (0711) 60 83 75

Führendes Fachgeschäft für Modelleisenbahnen im Zentrum von Stuttgart

liefert Eisenbahnen und Zubehör in allen Spurweiten.
Eigene Reparaturwerkstatt.

Christophstr. 2, STUTTGART 1 beim Wilhelmsbau
Tel. 0711 / 60 83 75



Modellbahnkiste

Neuware:

An- + Verkauf 30—50 %
unter Neupreis

Ihr Vorteil: Günstige Reparaturen, Garantie, viele Sonderangebote.

2 HH 63, Wellingsbütteler Landstr. 1
Tel. (040) 2 20 64 28

2000 Norderstedt, Am Tarpener 6
Tel. (040) 5 27 04 94

2 HH 76, Imstedt 31
Tel. (040) 2 20 64 28

2300 Kiel 1, Schülperbaum 2
Tel. (0431) 9 49 71

**roland
modellbahnbörse**
Gröpelinger Heerstraße 256,
2800 Bremen 21,
Telefon (0421) 61 30 78
Ade, Bemo, Gerard, Günther,
Liliput, M+F, ROCO u. v. a.
Gebrauchtwaren, Fachliteratur

**Wir sind die schönsten
Modellbahnverkäufer**
*Stellvertretend für:
H. Gerwien Landschaftsbau
H. Hahn Fahrzeuge
H. Schulz Bahntechnik
B bonkowski
Breslauer Straße 35
318 Wolfsburg (05361) 322 03

Modellbahn Haas
Lange Straße 31
(direkt an der B 19)
7922 Herbrechtingen
Telefon (07324) 29 55
Ihr Spezialist von I bis Z
Sonderserienliste
gegen Rückporto.

Wir führen:
M+F, Günther, Piko,
Liliput, ROCO, Rivarossi,
Wiking u. a.
Neu: Sämtliche **BEMO**-Erzeug-
nisse, LGB-Gartenbahn
OSKAR FR. KRAUS
Brücknerstr. 1 - 8700 Würzburg

Fachhändler im Ausland



Das führende Schweizer Fachgeschäft
für Modelleisenbahnen
Größte Auswahl Basels und Umgebung

CH-4051 Basel Spalenvorstadt 22 (beim Spalentor), Telefon 25 13 28
Filiale: Dornacherstraße 5 (beim Bahnhof SBB), Telefon 23 65 45

Spezialist für alle
italienischen
Eisenbahnfabrikate
und alle wichtigen
ausländischen
Fabrikate.

Gabriele Ramazotti
Via Mazzini, 23
I-25015 DESENZANO del Garda (Bs)
Tel. (003930) 9 14 45 82 / 9 14 44 72

Wenn Sie nach Italien kommen

(vielleicht ein Wochenend-Garda-Besuch), dann kommen Sie doch zu
La-Modelltecnica in Verona. Es lohnt sich, denn wir führen die
kompletten Sortimente aller italienischen Firmen z. B. **Rivarossi** und
Lima, des weiteren viele amerikanische Firmen. Unsere Spezialität:
Spur 0, H0 und N.

La-Modelltecnica, Via Vescovo Milone 4-
I-37100 Verona, Telefon (045) 57 21 49

Neben Autobahnausfahrt Verona-Nord vom Brenner kommend.

Modelleisenbahnen



Berns größte Auswahl

Rivarossi N-H0-0, Ibertren N,
Lima N-H0-0, Jouef H0, Electrotren H0
zu sensationell günstigen Preisen.
Daneben alle anderen Fabrikate.
Zeughausgasse 20, CH-3011 Bern

M + F Belgien

- ALLE BAUSÄTZE
- ALLE ERSATZTEILE AB LAGER

General Vertretung:

S.A. ETS. VAN DER PERRE N.V.

Keienberglaan 28 · B-1850 Grimbergen

Wir vertreten auch:

ADE - BRAWA - FULGUREX -
GERARD - GÜNTHER - HAG -
SOMMERFELDT - SEUTHE - TITAN.

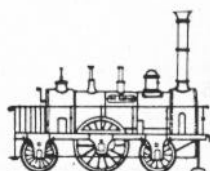
CHP CONTINENTAL HOBBY PRESS

VOOR VELE GOEDE HOBBY TIJDSCHRIFTEN
HOEFT U NIET TE ZOEKEN C.H.P. LEVERT DE
TIJDSCHRIFTEN VOOR UW HOBBY'S EN MODEL-
BOUW.

O.A.: SPOORWEGEN - MODELSPOOR - Vlieg-
tuigen - SCHEEPS - PLASTIK - TRAMWEGEN -
BUSSEN - EN VELE ANDERE TIJDSCHRIFTEN.
U ONTVANGT EEN GRATIS PRIJSLIJST ALS U
SCHRIJFT NAAR C.H.P.
POSTBUS 123, 5400 AC UDEN. TEVENS OOK HET
ADRES VOOR VELE HOBBY BOEKEN EN KALEN-
DERS, VRAAG VANDAAG NOG ONZE PRIJSLIJST.

*Continental Hobby Press: Benelux vertegenwoordiger en alleen
leverancier van belangrijke Duitstalige hobbytijdschriften.*

Modelbouw Centrum



Für BRD-BELGIE-NEDERLAND:
MODELLDAMPF: ARGUS BOOKS;
M. A. P. DRAWINGS;
Dampfmaschinen und Kessel-Bau-
sätze, Armaturen u.s.w. von
STUART-TURNER! Gußeisenteile für
Lokomotive, Lokomobile von
REEVES; und anderen.

IN NEDERLAND: Alle goede Europese MODELSPOORMERKEN +
toebehoren in spoor N-HO-O en IIm (LGB). SCHNEIDER lantaarns
in N-HO-O; electrisch materiaal voor o.a. sporenplanseintafels
SCHNEIDER; CONRAD.

POSTVERSAND.

NIEDRIGE PREISE.

MODELBOUWCENTRUM - Krommepad 14-LAREN (NH)
(Autobahn Amsterdam-Amersfoort; nördlich Hilversum)
RUF 02153-83096 - Montags Ruhetag.

ZETA

IMPORT - EXPORT

ALLEEN-IMPORTEUR

M + F voor NEDERLAND

Verzorgt: - Snelle levering van M+F Artikelen
- Abonnementen op M+F Journal

TEVENS EXCLUSIEF VOOR NEDERLAND:

- = **Liliput** Modellbahnen HO - HOe
- = **T. E. R.** Electronische Regelapp.
- = **BEMO** HOe und H0m
- = **Ade** H0 und Schienenmaterial

ADRES: VAN BROEKHUIZENSTRAAT 35, 4045 AMMERZODEN
TEL. 04199 - 1333



-D Dampfbaahn-Club Deutschland Gartenbahn – und Dampfmodellbau

Die preußische T 3 „BADENIA“ 16. Teil und Schluß:

Allgemeine Einrichtungen der Lok

Zum Abschluß der Baupläne wird hier nochmal der Gesamtplan der BADENIA gezeigt, der beim Vergleich mit der ersten Zeichnung im Journal 4/76 einige Änderungen aufweist, die aber nur für den Fachmann erkennbar sind. Der Kessel erhielt einen etwas größeren Durchmesser (DIN-Rohr), er mußte höher gelegt werden, um die Umsteuerung vernünftig unterbringen zu können. Außerdem mußte er zwecks besserer Dampferzeugung verlängert werden und ragt nun weit in das Führerhaus hinein. Für den Lokführer hat diese letztere Maßnahme den Vorteil, daß Feuerführung und Armaturenbedienung erleichtert werden.

Der Gesamtplan, Blatt 17, soll in erster Linie dazu dienen, die allgemeinen Einrichtungen zu erläutern. Es müssen aber auch noch einige Restarbeiten behandelt werden, die zeichnerisch nicht

besonders festgelegt wurden und deren Ausführung der Fantasie der Modellbauer überlassen wird. Hierfür einige Hinweise:

Wärmeschutz-Isolierung

Sie ist notwendig, um die Wärmeverluste klein zu halten und um bei Berührung des Kessels nicht sofort Verbrennungen zu erleiden. Sie besteht aus einem 3 mm dicken Wollfilz (keine Kunstfaser verwenden), der zweckmäßig in schmale Bahnen unter Berücksichtigung von Dom- und Armaturenausschnitten um den Kessel herumgelegt wird. Um den Bahnen Halt zu geben, umwickelt man diese mit Tesa-Kreppband. Der äußere Mantel besteht aus 0,5 mm dickem Messing- oder Stahlblech (ich empfehle Messingblech, obwohl teurer). Der Blechmantel besteht ebenfalls nicht aus einem Stück, sondern wird in einzelne Sektionen aufgeteilt, wie dies im Plan

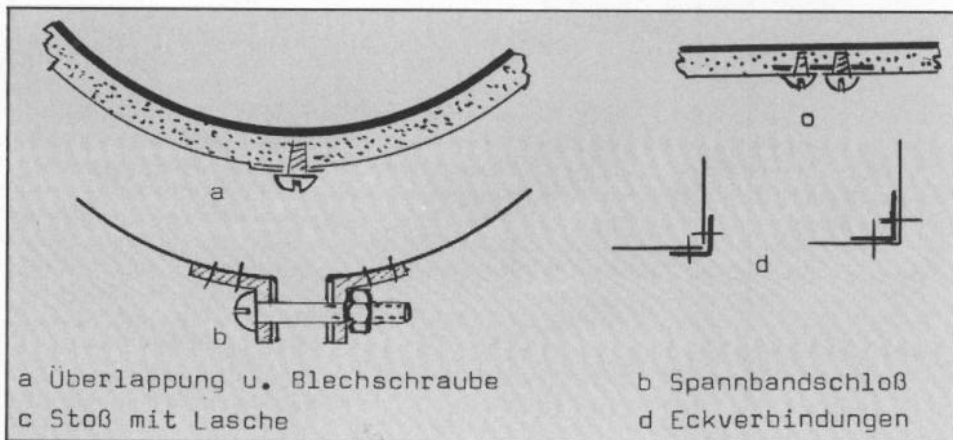
erkennbar ist. Die senkrechten Stoßkanten werden mit einem Spannband (10 x 0,3 mm, Edelstahl) abgedeckt. Die Blechsegmente sind unten überlappt und werden nach Anziehen der Spannschlösser mittels Blechschrauben (Graupner, 2,2 Ø x 6, auf 4 mm Länge abschleifen) verschraubt. Beim Übergang vom zylindrischen Kessel zum Hinterkessel wird der Stoß mit Laschen unterlegt, die Eckverbindungen im unteren Feuerkistenbereich werden durch Winkelprofile innen oder außen abgedeckt. Für Dom und Sandkasten, evtl. auch für die Verkleidung des Sicherheitsventils verwendet man passendes dünnwandiges Messingrohr. Die gewölbten Abdeckhauben werden aus Kupferblech, 1 mm dick, über eine Hartholzform gehämmert oder auf der Drehmaschine gedrückt. Installateure führen auch passende Kappen und Rosetten, die dafür geeignet sind.

Anstrich. Die pr. T 3 hatten die üblichen Reichsbahnfarben, nämlich rotes Gestell und schwarzer Aufbau. Die Badenia hat ebenfalls rotes Untergestell, aber grünen Aufbau. Die Wahl bleibt jedem überlassen. Vor dem Anstrich müssen alle Teile von Hand oder maschinell abgeschliffen und entfettet werden. Das damit verbundene Aufrauh der Flächen ist insbesondere bei blankgewalztem Messingblech wichtig, weil sonst die Haftung des Lacks unzureichend ist. Als Anstrich empfehle ich das Sortiment von Graupner, z.B. ALKYFIX-Emaillack mit zweimaligem Auftrag. Ich selbst bevorzuge, obwohl teurer, die Auto-Spray-Lacke auf Nitro-Basis, weil sie temperaturbeständig sind (Duplo-Color oder Auto-K-Lack). Es werden 2 Voranstriche, und zwar Haftgrund braun für Untergestell und Räder und Haftgrund grau für Kessel und Führerhaus, aufgespritzt. Es empfiehlt sich, 2 Deckanstriche, je nach Wahl grün oder schwarz, dünn aufzuspritzen. Wer schwarzen Aufbau wählt, kann „Rallye schwarz-matt“ von Duplo-Color verwenden.

Zu den **allgemeinen Einrichtungen** gehören nachstehend aufgeführte Bauteile:

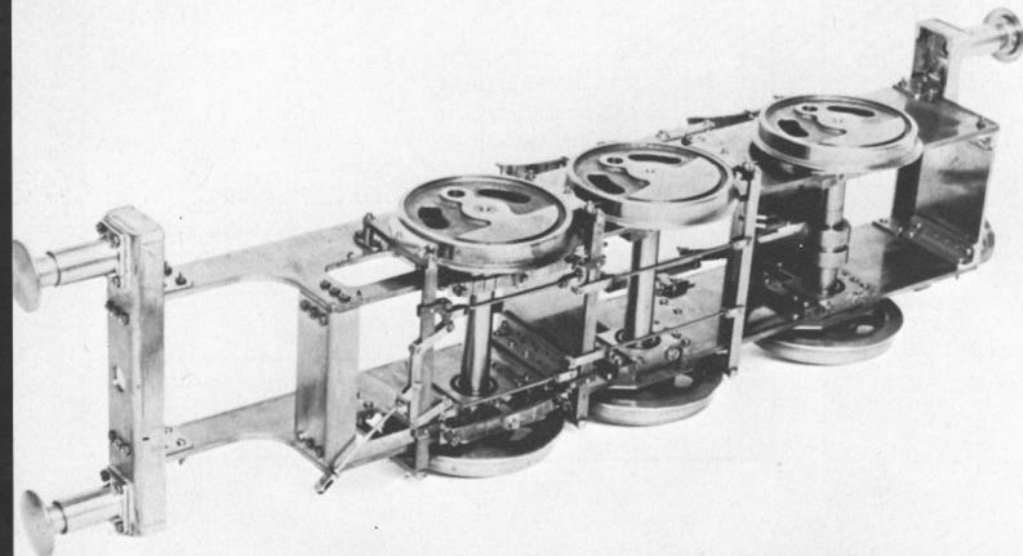
Laternen. Man verwende die obere Kappe einer einfachen Stabtaschenlampe, 25 - 27 mm Durchmesser, einschließlich Glas, Birnenfassung und Reflektor. Fuß, Bügel, Rückwand und Aufsatz werden aus Blech gefertigt und angelötet. Zur Stromversorgung brauchen wir jeweils nur ein einadriges Kabel zu ziehen, weil die Lok insgesamt die „Erdung“ darstellt. Batterie und Miniaturschalter können im Führerhaus oder an anderer geeigneter Stelle untergebracht werden. Nachstehende Teile sind nur Attrappen ohne Funktion:

Sandkasten, Wasserfülltrichter, Glocke, Luftpumpe, Turbogenerator rechts neben dem Schornstein, Pfeife auf dem Führerhausdach und Druckluftbehälter unter dem Führerstand. Die Anbringung des letzteren ist problematisch, weil er den Feuerrostausbau und das Entschlacken stark behindert. Man sollte ihn fortlassen.

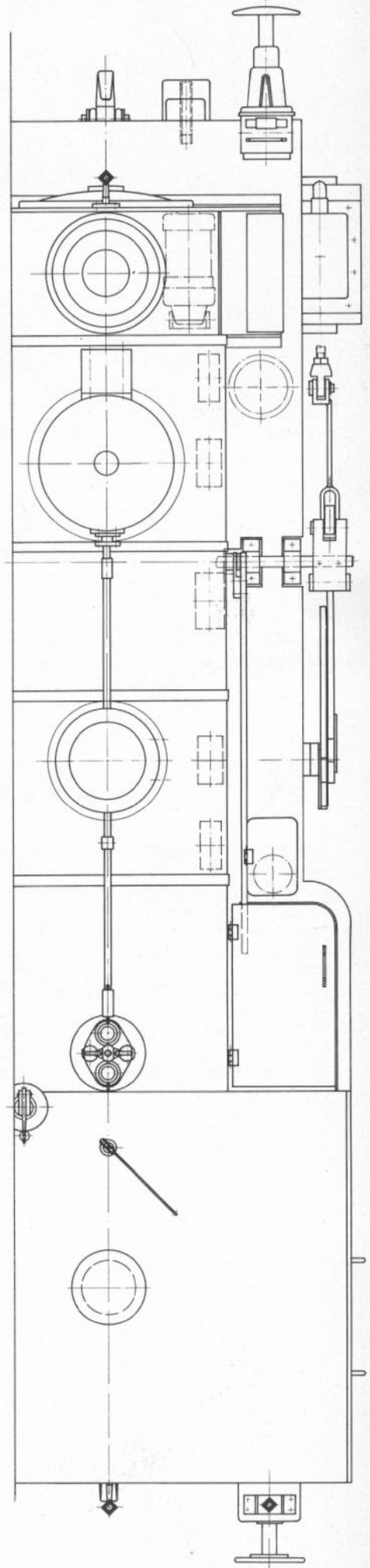
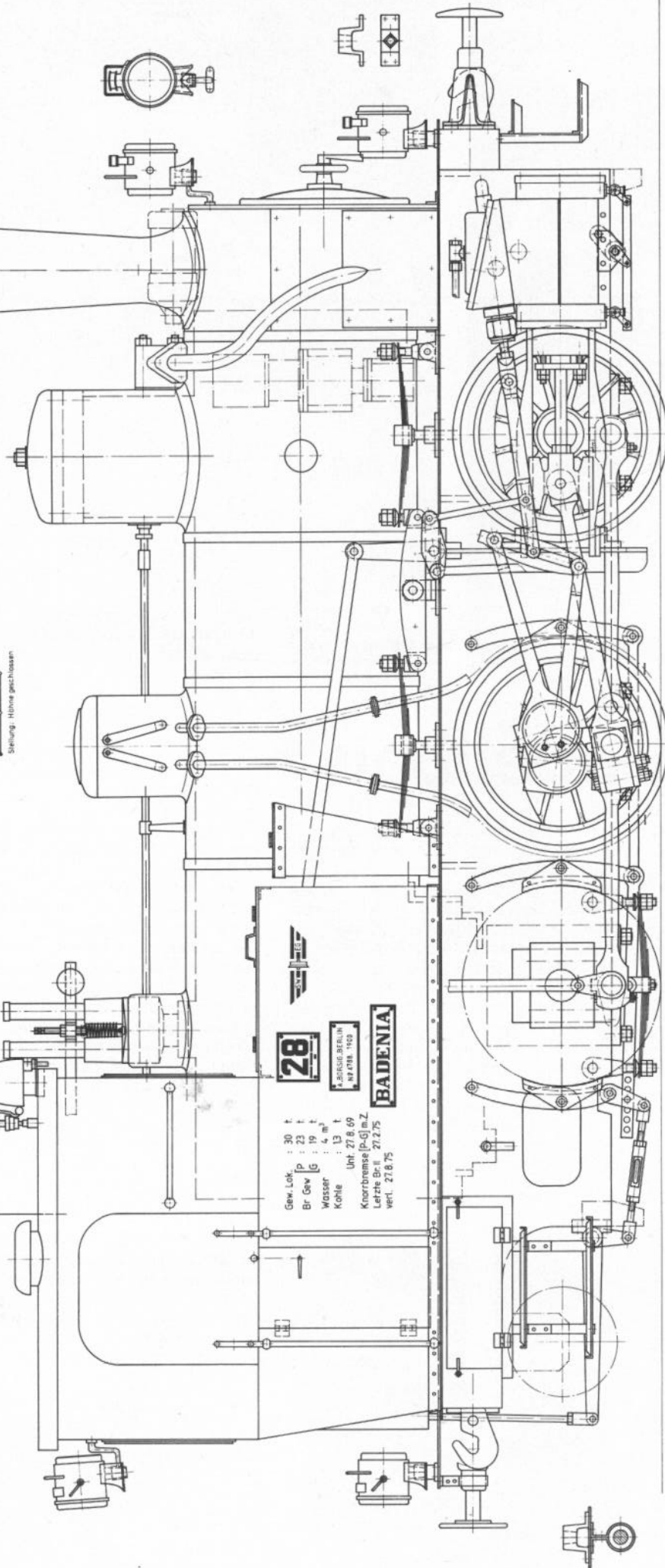
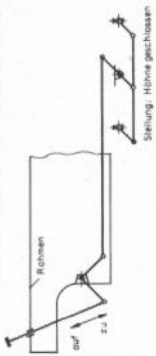


Untergestell einer T 3 in 3 1/2 Zoll, 89 mm Spur.

Foto: D. Busse, München



Prinzipskizze der Zylinder-Entwässerung



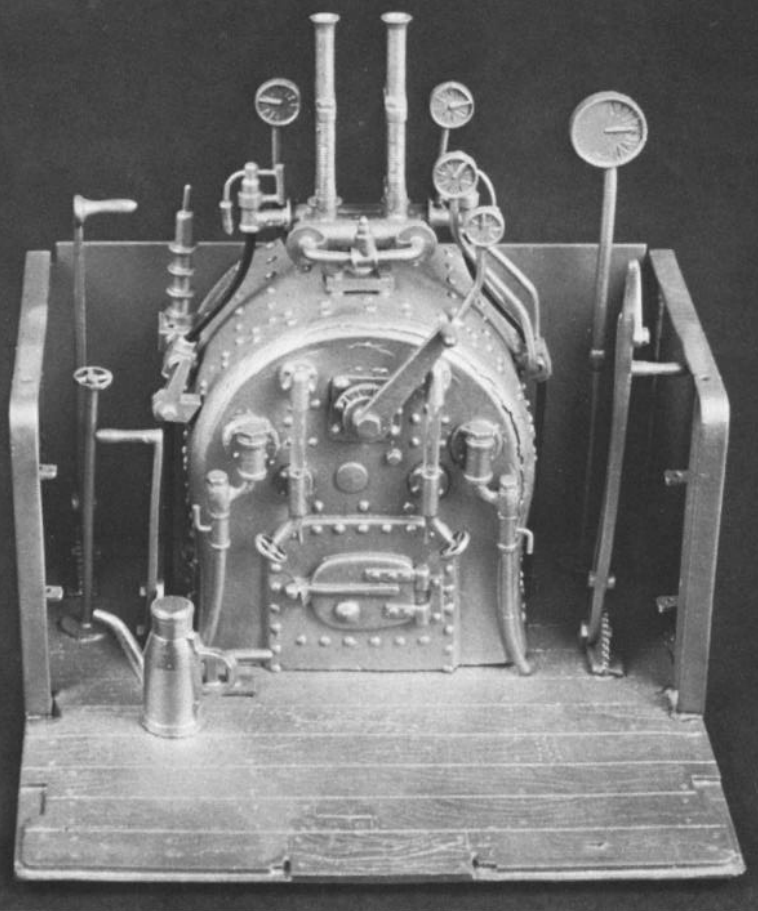


Bild 1: Stehkessel der Tssd von Heimu mit dem auf dem Stehkessel montierten Sicherheitsventil.

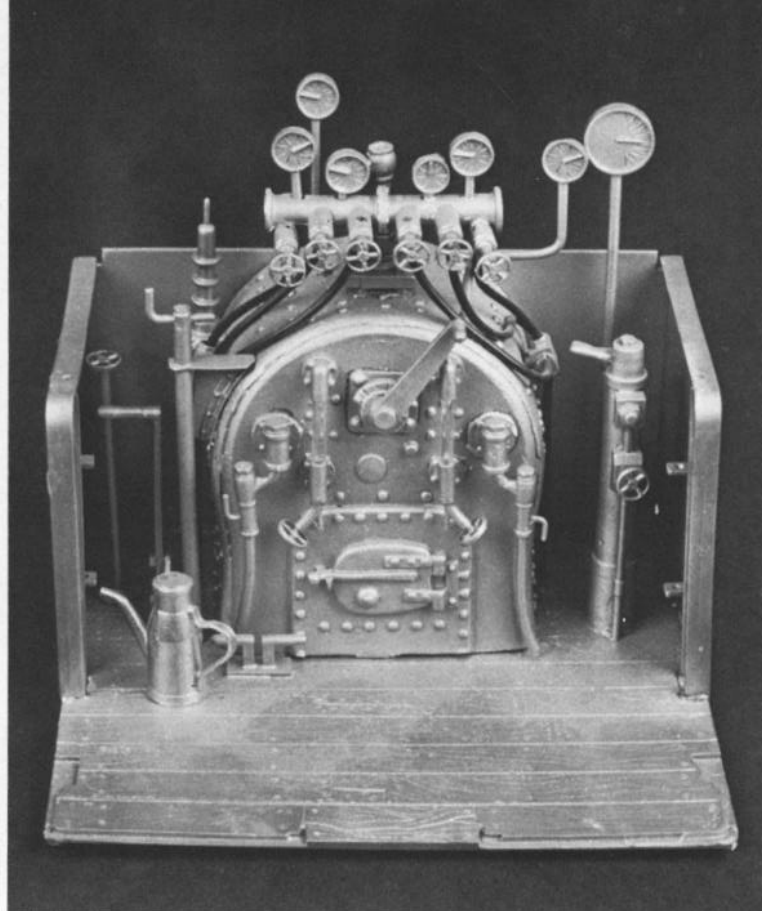


Bild 2: Eine ganz andere Anordnung der Armaturen zeigt der Stehkessel der 99 633 bzw. 99 637.

Perfekter Modellbau

In den beiden letzten Ausgaben vom Eisenbahn-JOURNAL hatten wir bereits ausführlich über die Heimu-Modelle im Maßstab 1:22,5 berichtet und die exzellent gemachten Lokomotiven nach den Vorbildern der württembergischen Tssd bzw. nach den Maschinen 99 633 und 99 637 vorgestellt.

Nach wie vor sind wir der Überzeugung, daß es sich bei diesen Fahrzeugen um hochkarätige Modelle handelt, die zu den besten in dieser Baugröße zählen.

Die vielen Messing-Feingußteile sind so tadellos gefertigt, daß wir uns entschlossen haben, einige davon im Bild zu zeigen. Präsentieren wollen wir aber auch die verschiedenen Stehkessel mit den zahlreichen Einzelteilen, die man sonst nur erkennt, wenn man einen Blick ins Führerhaus werfen kann. Fotografisch lassen sich die vielen Ar-

maturen nur vor dem Zusammenbau erfassen. Um unseren Lesern und den vielen Sammlern solcher Objekte einmal zu zeigen, wieviel Arbeit und welche Präzision in einem solchen Modell fast verborgen ist, haben wir uns die entsprechenden Teile besorgt.

Die Aufnahmen zeigen recht eindrucksvoll die große Zahl feiner Bauteile, die allein für den Stehkessel erforderlich waren, um diesen möglichst vorbildgetreu nachzubilden. Manch anderes Modell besitzt insgesamt nicht halb so viele Feingußteile. Sicherlich wäre es einfacher gewesen, einen Einheitsführerstand für alle Bauausführungen zu schaffen. Bei den Modellen von Heimu wurde bewußt darauf verzichtet, um wirklich authentische Nachbildungen anzubieten. Im Führerstand fehlt nicht einmal die Maserung in den Holzbohlen des Fußbodens. Auch die Repa-

raturstellen sind originalgetreu wiedergegeben. Eine solche Detailtreue bringt natürlich eine Menge Arbeit und verlangt zusätzliche Investitionen; sie steigert aber zweifellos den Wert eines solchen Modells und garantiert dem Sammler eine gute Kapitalanlage.

Beeindruckend sind die feine Detaillierung und die erstklassige Gußqualität aller Bauteile, die sicherlich auch einmal einzeln zu erwerben sind. Für die Luftpumpe, für den Generator und für eine Menge weiterer Teile gibt es bestimmt genügend Abnehmer. Meisterhaft gefertigt ist auch die aus einem Gußstück bestehende Pufferbohle mit vielen Hinterschnitten.

Zieht man all diese Fakten in Betracht, dann darf man ruhigen Gewissens behaupten, daß die Modelle der Tssd längst ihren Preis wert sind.

HO

Bild 3: Luftpumpe Bauart Westinghouse und Generator im Baumaßstab von 1:22,5.

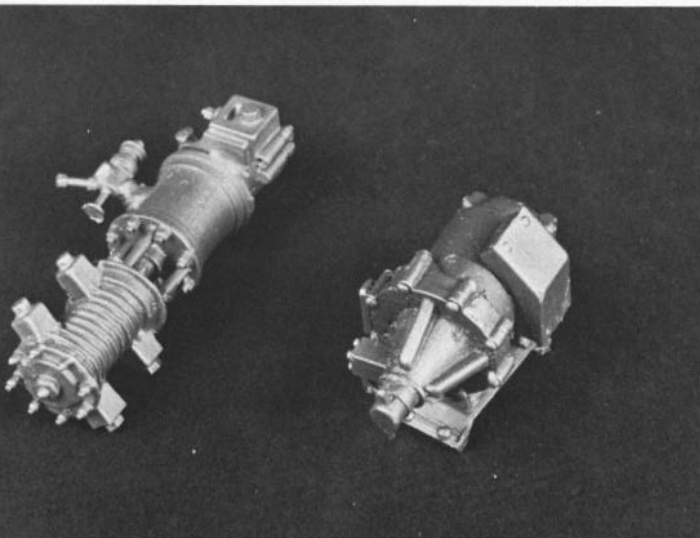
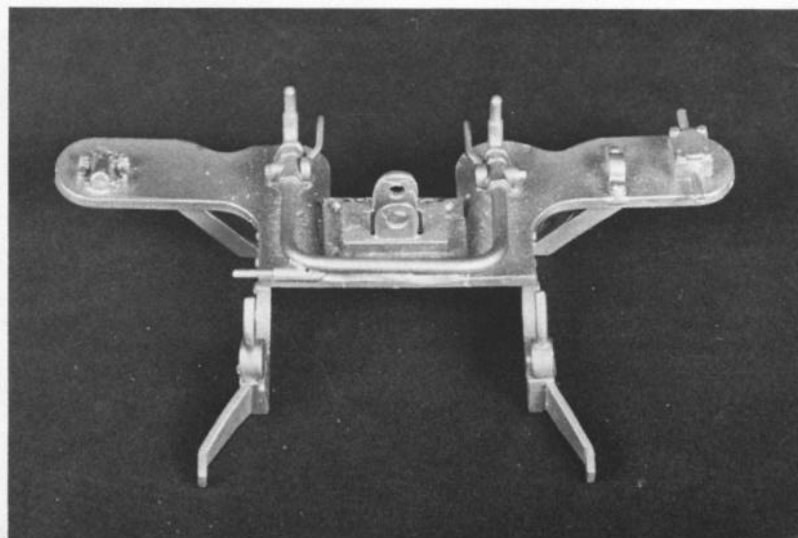


Bild 4: Aus einem Stück gegossen ist diese Pufferbohle für die Lokomotiven der Gattung Tssd von Heimu.

Alle Fotos: HJO



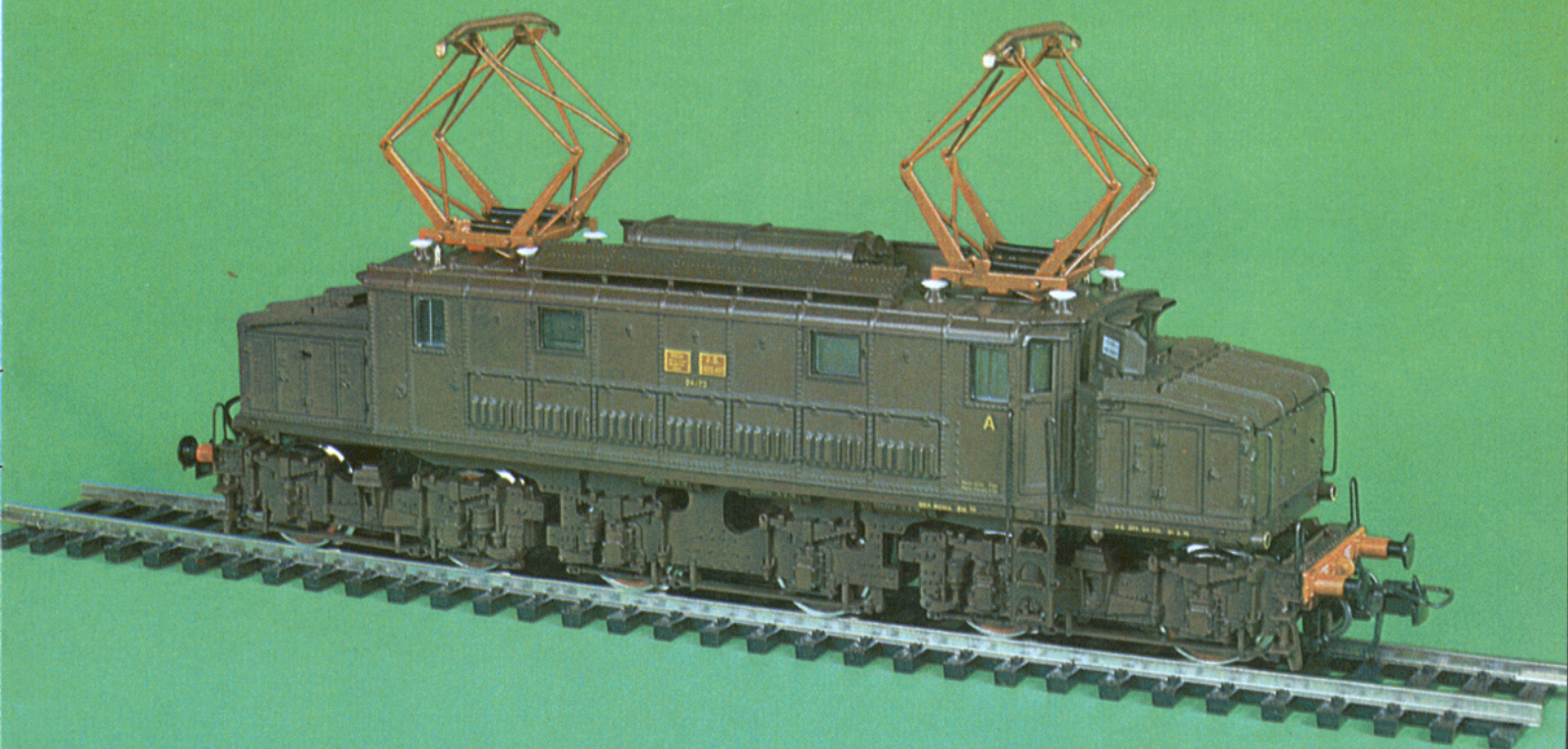


Bild 1: Roco-Modell der italienischen Ellok E 626 in der Baugröße H0.

• Neuheiten-Journal •

Verhältnismäßig früh begannen einige Hersteller in diesem Jahr mit der Auslieferung der ersten Messe-Neuheiten. Einige davon konnten wir bereits in der letzten Ausgabe des Journals vorstellen. Inzwischen erreichten uns weitere Modelle von Roco und von Trix, dazu eine kleine Diesellok von M+F nach einem Vorbild der Nassauischen Kleinbahnen.

Im HO-Maßstab erschien bei Roco das Modell der italienischen Elektrolokomotive Reihe E 626. Bei der Gestaltung des dreiteiligen Fahrwerks haben sich die Konstrukteure wieder einmal etwas Besonderes einfallen lassen. Fest im Rahmen des Fahrzeugs sind nur die beiden mittleren Achsen gelagert, die vom großen Standardmotor über Schnecken- und Stirnradgetriebe angetrieben werden. Zu Erhöhung der Zugkraft sind alle vier Räder mit Haftreifen bestückt.

Jeweils zwei Achsen des vorderen und hinteren Fahrwerks sind in einem Achsgestell gelagert,

das seitenverschieblich, pendelnd und zudem noch abgefedert ist. Diese nicht angetriebenen Achsen dienen der Stromaufnahme, die aber auch über die Dachstromabnehmer erfolgen kann.

Das neue Modell wird das Herz eines jeden Sammlers erfreuen, da es nicht nur hervorragend detailliert, sondern auch tadellos lackiert ist und über sehr gute Laufeigenschaften verfügt. Jeder Vorbau erhielt auch ein Schutzgitter mit einer Warntafel, die vor dem Berühren der Pantographen warnt. Erwähnen sollte man auch die sehr zierlichen und doch recht widerstandsfähigen Griffstangen, die jeder Lokpackung beigelegt sind. Beigefügt sind nun auch verschiedene Kupplungen; darunter befindet sich auch ein Paar der Roco-Kurzkupplung.

Die recht erfolgreiche Reihe der EUROFIMA-Wagen wird fortgesetzt mit dem Wagen 2. Klasse der SBB. Das schmucke blaulackierte Modell mit

weißem Zierstreifen hat bereits eine komplette Inneneinrichtung, eine umbragraue Schürze und ein silbergraues Dach. Auch bei diesem HO-Modell ist die vollständige und sehr saubere Beschriftung zu loben.

Bei Trix erschien bereits vor Jahren eine Serie von Kühlwagen der Bauart Ibhqs 407 der DB in der Baugröße HO mit verschiedenen Aufschriften. Diese Wagen werden von den Modellbahnern wegen ihrer guten Ausführung und wegen ihres attraktiven Äußeren recht gerne erworben. Soeben ist nun ein weiteres Modell mit der Aufschrift MELA im Handel erschienen. Dieser hübsche Wagen wird auch in der Baugröße N angeboten.

Weitere Neuheiten bzw. Farb- und Anschriftsvarianten sind ein weißer zweiachsiger gedeckter Güterwagen der Italienischen Staatsbahn mit der Aufschrift MARTINI und ein gelber vierachsiger Schwenkdachwagen der DB, der den Schriftzug

Bild 2: Ebenfalls in der Baugröße H0 entstand dieser Eurofima-Wagen der SBB von Roco.



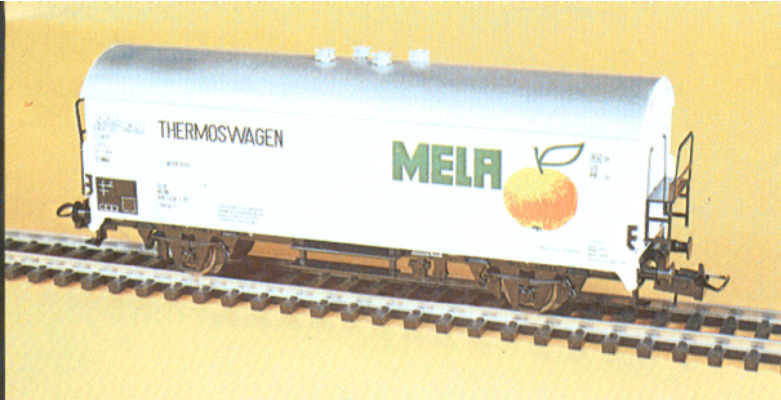


Bild 4: Und das ist wirklich ein kleines Schmuckstück, ebenfalls nach englischem Vorbild von Minitrix geschaffen.



▲ **Bild 3:** Ein «Neuer» in der Kühlwagenserie von Trix für die Baugrößen H0 und N.

◀ **Bild 8:** Die neue Front für die Märklin 03¹⁰. Siehe hierzu auch Seite 59-61.

Bild 9: Die abgeänderten Rückpartien (Lok und Tender) der 03.



Bild 7: Fein detailliert und vorbildlich sauber beschriftet, präsentiert sich der neue Feinschüttgut-Behälterwagen, den Piko zur Leipziger Frühjahrsmesse vorstellte.

MINITRIX trägt. Alle Fahrzeuge sind wiederum außerordentlich sauber ausgeführt. Sie werden aber noch übertroffen von zwei winzigen zweiachsigen Güterwagen nach englischem Vorbild, die zu den Juwelen der Baugröße N zählen. Allein schon die Beschriftung ist eine Wucht. Genauso exzellent gemacht und nicht weniger sorgfältig lackiert ist das Modell der englischen Weltrekord-Dampflokomotive "Mallard" mit der Achsfolge 2'C 1' und mit vierachsigen Tender. Die zweifarbig in Grün und Schwarz gehaltene Lok hat rote Kesselbänder und rote Zierstreifen. Die Griffstangen am Stromliniengehäuse mit dem charakteristischen Doppelschornstein sind extra angesetzt.

Weitere Neuheiten, die durch ihre hervorragende Ausführung und Technik bestechen, sind die Lichtsignale in der Baugröße, die wahlweise auf oder in der Grundplatte einer Modellbahnanlage montiert werden können. Die Besonderheit dieser Minisignale sind die Crofon-Lichtleiter, die vom Sockel mit den Glühlampen zum Signalschirm führen und dort die vorbildgetreuen Signalbegriffe zeigen. Sockelgehäuse und Signal-

◀ **Bild 10:** Das jetzt lieferbare Fertigmodell der V 17 der Nassauischen Kleinbahn (Heeresfeldbahn-Lokomotive).

Bild 6: So klein ist das neue Lichtvorsignal von Minitrix mit dem Lichtleiter.

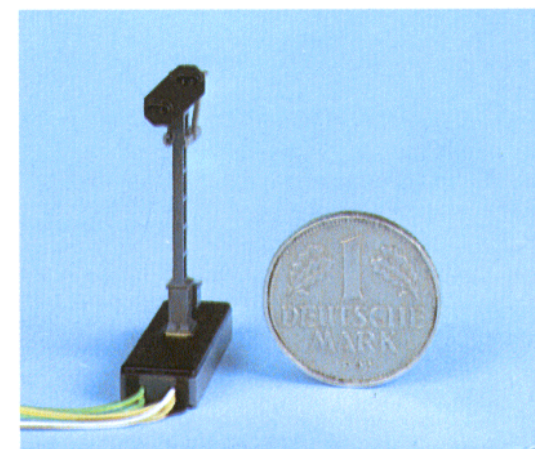




Bild 11: Im Größenvergleich die HOe V 22, die schon relativ klein ist; dagegen wirkt die V 17 wie ein Winzling.

Foto 1-7 + 12 HJO - Foto 8-11: Schiebel

mast bestehen aus Metalldruckguß und sind mittels einer Rastverbindung zusammengesteckt. Durch diese Konstruktion ist ein Abbrechen des Mastes praktisch unmöglich. Wer noch Signale anzuschaffen hat, sollte sich jene von Minitrix unbedingt ansehen.

Den Schluß in unserem Neuheitenreigen soll die kleine Diesellok V 17 der Nassauischen Kleinbahn bilden, die M+F im Maßstab 1:87, also in der Baugröße HOe, herausgebracht hat. Das dreiachsige Maschinchen hat einen Außenrahmen mit Hallischen Kurbeln und ist sehr sauber ausgeführt. Auch die Laufeigenschaften des Modells, bei dem alle drei Achsen über ein Stirnradgetriebe angetrieben werden, sind sehr gut.

HO

Bild 12: Dies ist die englische Weltrekordlok «Mallard», die Minitrix in der Baugröße N schuf.



Merker+Fischer hört endgültig auf!

Bereits im Eisenbahn-Journal 2/80 haben wir durch eine Beilage darauf hingewiesen, daß sämtliche Produktionszweige der Firma M+F stillgelegt werden. Die diesem Journal beiliegende Bestellliste beinhaltet deswegen die letzten noch lieferbaren Artikel. Verschiedene Bausätze und Fertigmodelle werden noch aus Lagerbeständen aufgearbeitet. Es handelt sich hierbei meist um kleinere Restbestände, die bei Erstellung der Lagerliste — 4 Wochen vor der Journal-Auslieferung — noch vorhanden waren. Es kann deshalb nicht garantiert werden, daß zum Zeitpunkt der Journal-Auslieferung alle angegebenen Artikel auch wirklich noch vorhanden sind. Der Bestellliste liegt auch ein Verzeichnis über Fotokopien unserer alten Bauteilelisten bei. Diese sind teilweise durch Neuheiten ergänzt und waren schon seit mehreren Jahren nicht mehr lieferbar, z. B. die Gruppen über Laternen, Dachaufbauten, Zahnräder, Steuerungsteile, Schrauben, Motoren usw. Ein Neudruck dieser Listen lohnt sich nicht mehr. Wir können Ihnen deshalb diese nur die relativ teuren Fotokopien anbieten.

Ausverkauft wird, angefangen von den Bauteilen über die Farben und Abziehbilder alles bis hin zur letzten Schraube. Wir empfehlen deshalb, wer sich noch eindecken will, die fotokopierten Bauteilegruppen zu bestellen.

Zur Messe wurden diverse HO, HOe und N-Neuheiten angeboten. Davor wird jedoch nur noch ein geringer Teil fertiggestellt. Dies ist im einzelnen in der Baugröße HO die Klein-Diesellokomotive (Köf) der OHE, der Urglaskasten, die Umbausatzvarianten der 03¹⁰ für die Märklin BR 03 und die preußische S 4. Da für die BR 76 erst wenig an Teilen vorausgefertigt wurde, ist die Produktionsaufnahme für dieses Modell nicht mehr 100%ig gesichert. Alle angekündigten HOe und N-Neuheiten entfallen komplett.

Da bereits jetzt bei M+F nur noch ein Drittel des ursprünglichen Personals vorhanden ist, kann die Auftragsbearbeitung und Bestellauslieferung nur noch mit Verzögerung geschehen. Da verständlicherweise die jetzt in großer Zahl eingehenden Aufträge das momentane Personal überfordern. Wir bitten hierfür um Ihr Verständnis. Ein Mitarbeiter der Firma M+F hat sich bereit erklärt, nach Schließung der Firma in Privatregie noch den Wartungsdienst über mindestens 1 Jahr hinweg weiterzuführen, so daß dringende Reparaturen und Ersatzteilversorgung für Bohrzweig, Spritzpistole, Kompressor usw. noch für ca. 1 Jahr aufrechterhalten wird. Näheres wird im nächsten Eisenbahn-Journal bekanntgegeben.

Merker+Fischer - G.m.b.H. - Röntgenstr. 6 - 8080 Fürstenfeldbruck - Tel. 08141/1838



Bild 1: 99 1735-2 auf der Zittauer Schmalspurbahn in Bertsdorf am 8.11.77.

Kleiner Bilderbogen zur BR 99⁷³⁻⁷⁶

Unser diesmaliges Titelbild auf der Umschlagseite zeigt die aus einer Bauserie von drei Stück übriggebliebene 99 222. Sie wurde 1931 von

Schwartzkopf gebaut. Obwohl die Lok meterspurig ist, gleicht sie in vielem der für 750 mm Spurweite gebauten Baureihe 99⁷³⁻⁷⁶, die bereits ab

Bild 3: Rückansicht der hervorragend detaillierten Maschine.

Bild 2: Das herrliche M + F-Modell (mit M + F-Fahrwerk) diesmal von der Heizerseite aufgenommen.

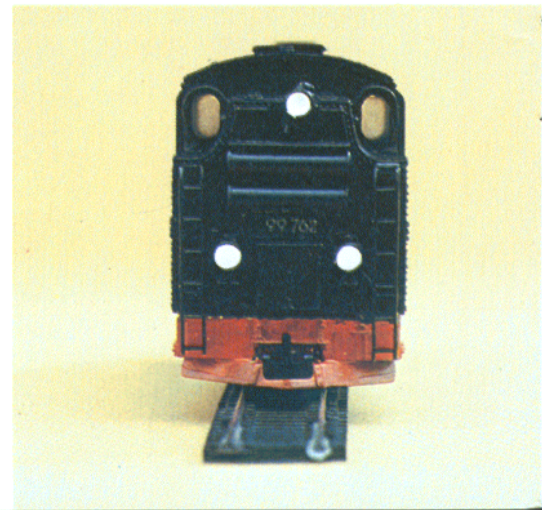
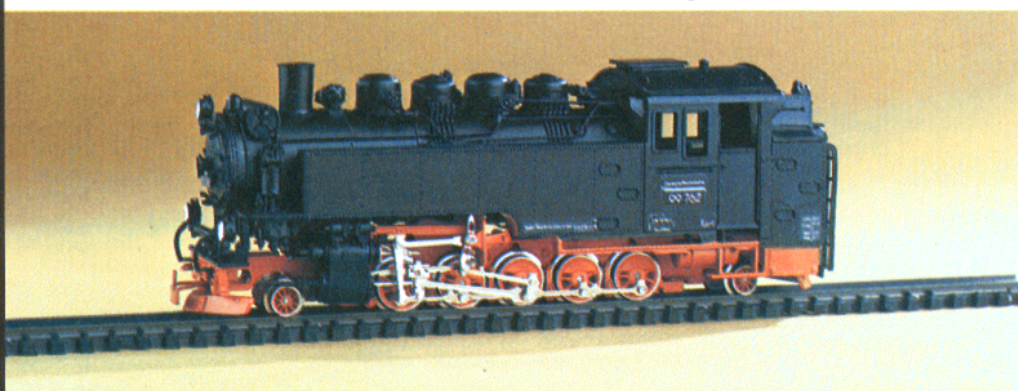




Bild 4: Dieselsbe Lok (wie in Bild 1) mit einem Personenzug im Bahnhof Oybin am 5.10.76.

Foto 1-2: Dieter Kempf - Foto 3-4: Paur

1928 an die DRG geliefert wurde.

Diese riesigen Schmalspurtypen sind schon lange ein begehrtes Modellbahnerobjekt. Nun, hier ist es - das wohl einmalige Modell von Merker + Fischer. Das perfekt gearbeitete Modell besitzt einen Detailreichtum, wie man es von Schmalspurmodellen meines Erachtens nicht gewöhnt ist.

Bei den Gußmodellen für die Seitenwände (Wasserkasten, Führerhaus, Kohlekasten) wurde nicht, wie sonst oft üblich, ein aus flach angeätztem Metall bestehendes Blech verwendet, sondern jede Niete der Nietimitation aus 2 1/2-Zehntel-Material in entsprechend vorher eingebrachte Bohrungen eingesetzt. Unter der Lupe kann man bei Betrachtung der Abgüsse des Mo-

dells sogar noch ohne weiteres die Rundungen der Nietenköpfe erkennen.

Ebenso wurde am gegossenen Kessel und beim Dach verfahren. Wollen Sie die Nieten zählen? Es sind Hunderte. Bei dieser Lok wurde in puncto Formenbau ein Aufwand getrieben, wie man ihn eigentlich bei Schmalspurlokomotiven (schon des Preises wegen) gar nicht vornehmen dürfte. Sieht man sich den Kessel an, so ist hier dieselbe Vorbildtreue gewahrt. Alle Kesselleitungen sind vorhanden und angegossen, so z.B. die zwei Sanddome mit jeweils links und rechts vier Sandfallrohren. Die Maschine verfügt beim Vorbild über sage und schreibe 16 Sandfallrohre, wovon auf jeder Seite 8 Stück zu den Treibrädern führen.

Die dazwischen befindlichen Dampf- und Speisedome sind beim Modell extra aus Messingguß aufgesetzt und wirken daher durch die daran befindlichen Aggregate und Handräder äußerst filigran und realistisch.

Im letzten Journal habe ich geschrieben, es sei wohl kaum etwas zur Gehäusedetaillierung zu sagen. Hier sprechen die Fotos für sich. Da ich mittlerweile nun selbst einen Bausatz der Lok zusammengebaut habe und mir die Lokbauteile in Ruhe ansehen konnte, kam ich doch nicht umhin, extra nochmals auf die Gehäusedetaillierung einzugehen.

Peter Schiebel

Gedeckter Güterwagen G 10 „Spur 0“

Preiswerte Kunststoff- Bausatz-Doppelpackung

Die Waggonteile sind bereits eingefärbt, der Waggonkasten ist komplett bedruckt. Die einsetzbaren Türen sind beweglich.

Als preiswerte Bausatz-Doppelpackung (2 gleiche Güterwaggons in einer Vitrinenverpackung mit Gleis) können Sie den G 10 bei Ihrem Fachhändler beziehen.



Bausatz-Doppelpackung Art.-Nr. 100 306 DM 49,—

Weitere Lokomotiv- und Waggon-Bausatzpackungen siehe unseren Katalog.

Rai-Mo · Postfach 160 · 8080 Fürstenfeldbruck · Telefon: (08141) 18 38

Mitteilung:

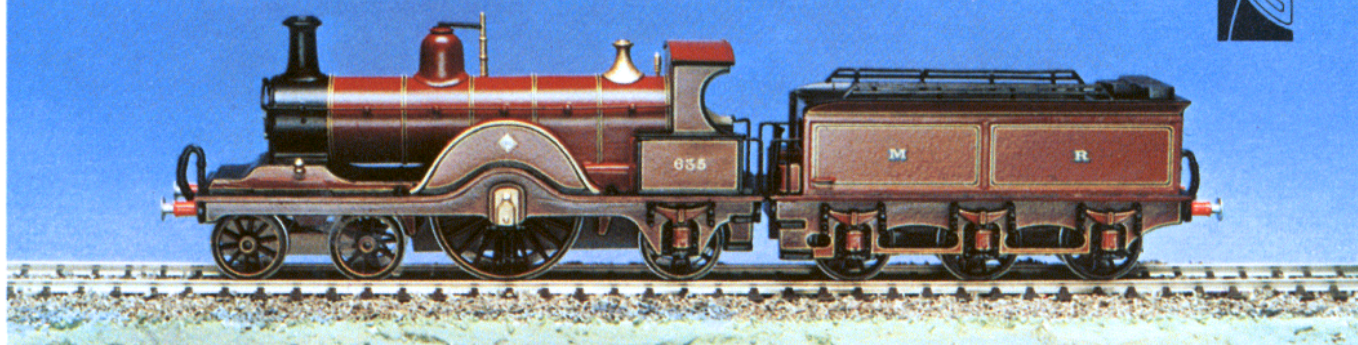
Mit Wirkung vom 1. Juni 1980 ist die Fa. Markscheffel & Lennartz aus der Interessengemeinschaft Euro-Train ausgeschieden.

Markscheffel & Lennartz, Esplanade 23, 2000 Hamburg 36

BRITISH MODELRAILWAYS 00 / H0

MR Johnson Single 4-2-2 No L11

KEYSER



SUPERQUICK

Kartonbausätze von
Gebäuden in 00 / H0

PRECISION PAINTS

Authentische Farben für die
englischen Modelle



Lok- und Wagenbausätze
Zubehör

Import und Generalvertrieb für Europa

HANDELSKONTOR FÜR MODELLTECHNIK

Von-Kurtzrock-Ring 8a · D-2000 Hamburg 65 · Ruf (040) 5 36 68 11



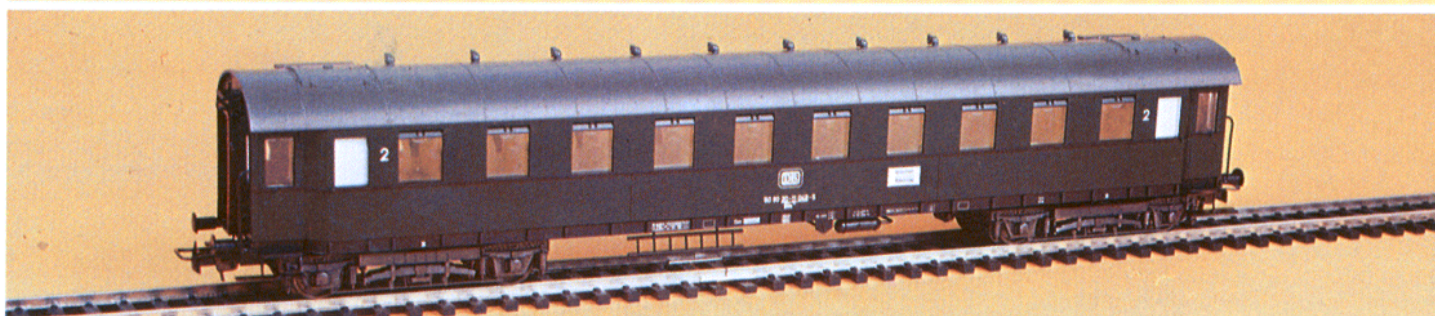
18 03 Schnellfahr-Dampflokomotive 2'C1' der Deutschen Bundesbahn mit 2 m Ø Räder, Windleitbleche, Nr. 18451. Zustand nach dem Zweiten Weltkrieg bis Ausmusterung. Farbe schwarz, rot. Tenderantrieb. Feinste Modellausführung. LÜP 262 mm, Gewicht 540 g.

DIE 28 ER ROLLEN AN

REISEZUGWAGEN DER
Mit UIC-Beschriftung



841 00	D-Zug-Wagen 1. Klasse	— Aüe	307,	ex A4ü	30
842 01	D-Zug-Wagen 1. Klasse	— Aüe	302,	ex AB4ü	28
842 00	D-Zug-Wagen 2. Klasse	— Büe	356,	ex AB4ü	28
843 00	D-Zug-Wagen 2. Klasse	— Büe	354,	ex C4ü	28
844 00	D-Zug-Wagen 2. Klasse	— Büe	357,	ex B4ü	30
845 00	D-Zug-Wagen 1./2. Klasse	— ABüe	321,	ex ABC4ü	29



Neuheitenblatt Messe Nürnberg 1980 hat Ihr Fachhändler

Liliput

SPIELWARENFABRIK WALTER BÜCHERL
GESELLSCHAFT MBH
A 1172 WIEN



Neue Bücher

Baureihe 01

ein großformatiges, prachtvolles Fachbuch. 288 Seiten. Einmaliges, dokumentarisch wertvolles Bildmaterial mit noch nie veröffentlichten Zeichnungen und Skizzen sowie großes Ausfaltplan-Poster. 239 Bilder, davon 20 vierfarbig. DM 56,— (+ DM 3,40 Porto und Verpackung, entfällt bei Vorauszahlung).

Dampflokomotiven im Allgäu

mit herrlichem und unwiederbringlichem Bildmaterial aus der Dampflokom.-Ära. Ein Buch von dokumentarischem Wert. 303 Seiten mit 13 großformatigen Farbbildern und 404 Schwarzweiß-Bildern, großer Ausfaltplan. Preis der 2. Auflage DM 65,— (+ DM 3,30 Porto und Verpackung, entfällt bei Vorauszahlung).

Die Regentalbahn

eine lückenlose und ausführliche Dokumentation über die Geschichte der Regentalbahn. 307 Seiten. Mit alten Dokumenten, Fahrplänen, Streckenplänen, einer Gesamtübersicht, 372 Lokomotiv-Zeichnungen und Bilder, davon 10 farbig. DM 49,— (+ DM 2,30 Porto und Verpackung, entfällt bei Vorauszahlung).

H. Merker Verlag, Röntgenstraße 2, 8080 Fürstentfeldbruck

