4/1976

4.90 DM

# M+F JOURNAL

Modellbahn+Fachzeitschrift • aktuell • informativ

# Was uns betrifft . . .

Sehr geehrter Journalleser!
Mittlerweile sind der M+F-Modellkatalog und das M+F-Loklehrbuch restlos ausverkauft. Wir haben lange überlegt, eventuell nochmals von den bisher gültigen Ausgaben eine Nachauflage drucken zu lassen, sind aber zumindest – was den Modellkatalog betrifft – zu der Entscheidung gelangt, die ursprüngliche Ausführung durch einen neuen Katalog zu ersetzen. Der bisher gültige Katalog mußte zur Messe 1975 und 76 jeweils schon durch Neuheitenprospekte erweitert werden. Wer also hundertprozentig über das M+F-Programm informiert sein wollte, mußte diese Erweiterungen ebenfalls besitzen. 1974 hatten wir zwar schon vorausschauend unseren ersten Katalog mit vielen in Aussicht stehenden Neuheiten bereichert, mittlerweile sind jedoch nicht unerhebliche Änderungen aufgetreten. Denken Sie hierbei z.B. nur an die BR 39, die mittlerweile ja nun von **RIVAROSSI** in bester Qualität ausgeliefert wurde und deswegen bei uns entfiel.
Andere Vorankündigungen wurden wegen aktuelleren Modellen auf vorerst nicht absehbare Lieferzeit zurückgestellt. Wir hoffen aber nun, den neuen Modellkatalog eventuell Ende Oktober 76 ausliefern zu können. Da das Modellangebot sich mittlerweile nicht unerheblich vergrößert hat, wird der Gesamtkatalog einfacher (wegen der Kosten) als die ursprüngliche Ausführung gestaltet. Auf die ausführlichen Modell- und Vorbildbeschreibungen muß in Zukunft verzichtet werden. Diese werden auch durch unsere interessaten Journalbeiträge über das Vorbild – zumindest teilweise – unnötig. Durch die Neuerstellung des Kataloges wird es sich aller Wahrscheinlichkeit nach aber nicht vermeiden lassen, daß das Journal Nr. 5/76 (Oktober) etwas verspätet zur Auslieferung gelangen wird. Die Neuerstellung eines Kataloges erfordert einen enormen Arbeitsaufwand. Da mich persönlich die Journale und die Arbeit an dem Buch „Alpenbahn" neben meiner M+F-Tätigkeit sehr beanspruchten, muß diese Verzögerung leider in Kauf genommen werden. Meine monatliche Arbeitsleistung liegt durchschnittlich bei 250–270 Stunden (ca. 170 Stunden im Monat wären normal). Mehr schaffe ich leider beim besten Willen nicht. Nach Abschluß der Arbeiten am Modellkatalog werden wir uns dann dem Ersatzteilbuch zuwenden. Die Fertigstellung dieses Druckwerkes hängt aber auch von unseren Zeichnern ab. Wir haben mittlerweile eine solche Fülle von neuen Bauteilen, daß wir diese schneller ausliefern als zeichnen können. Vielleicht schaffen wir es aber, den Modellkatalog zu Weihnachten oder zumindest bis zur Messe 77 ebenfalls liefern zu können. Der Loklehrbuchteil wird beim neuen Ersatzteilkatalog entfallen, da sonst dieses Druckwerk zu umfangreich und zu teuer wird. Bitte haben Sie also Verständnis, wenn die Auslieferung des erweiterten Ersatzteilbuches noch etwas Zeit in Anspruch nimmt. Unsere Zeichner und ich tun das Möglichste, um dieses schnellstens fertigstellen zu können.
Im Laufe des nächsten Jahres werden wir ein gesondertes Loklehrbuch (ohne Ersatzteile) bringen. In diesem verwenden wir auch unter anderem die aus den Journalen bekannten „Barkhoff-Zeichnungen" aus der Artikelserie „Einführung in die Technik der Dampflokomotive".
Das **Alpenbahn-Buch** befindet sich gerade in der Auslieferung. Der endgültig festgesetzte Preis hierfür beträgt **DM 39,–.** Der Band umfaßt 128 Seiten mit 19 Farbbildern, 109 Schwarz/Weiß-Abbildungen und 17 Zeichnungen und Fahrpläne. Autor: **Siegfried Bufe.** Im Journal 3/76, auf der rückseitigen Farbanzeige, wurde übersehen, die Bildautorin des herrlichen Farbfotos bekanntzugeben. Das Bild hat Fräulein **Evelyn Ziegert,** Garmisch, fotografiert. Weitere herrliche Schwarz/Weiß- und Farbaufnahmen aus ihrer Kamera sind im Buch enthalten.

## Ein neues Buch

Mittlerweile ist ein neuer Band im H. Merker Verlag in Vorbereitung. Es handelt sich um **„Dampfloks im Allgäu".** Dieser Band wird wesentlich umfangreicher als „Alpenbahn". Vorbestellpreis (Subskriptionspreis): DM 39,–. Auch dieses Buch wird ein herrlicher Bildband mit unwiederbringlichen und nicht veröffentlichten Fotografien aus der Dampflokzeit in jener Gegend. Das Buch beinhaltet ebenfalls einen Farbteil. **Autoren:** Carlotto Asmus/von Bonin/Siegried Bufe. Sehen Sie hierzu auch unsere Vorbestellkarte, die diesem Journal beiliegt.

## Weitere Verlagsnachrichten

Die Journale 3/75 und 1/76 sind ausverkauft. Sehen Sie hierzu auch die beiliegende Bestellkarte. Beide Ausgaben können jedoch bei genügenden Nachbestellungen (Wir bitten um Voreinsendung von DM 4,90 + DM 0,70 Porto in Briefmarken) nochmals gedruckt werden.
Auslieferungstermin: 1. Quartal 1977!

Aus Platzgründen mußte in diesem Journal auf die Artikel **„Selbstbauprämierung"** und **„Schmalspur-Spezialitäten** aus Württemberg" verzichtet werden.

## Wir benötigen Fotomaterial von unterschiedlichen Wasserkränen

Vor allem skurrile Ausführungen, die von der Norm abweichen. Des weiteren, Oldtimer-Bahnhofsbeleuchtngen und sonstiges Oldtimer-Bahnhofszubehör.

## Bitte

Bei Einsendungen von Berichten möglichst Fremdwörter vermeiden. Bitte verwenden Sie keinesfalls Ausdrücke, wie „Nostalgiker" oder „Nostalgie". Dieses Modewort wird viel gebraucht, jedoch meistens unpassend. Ebenso finden wir in Berichten oft die Bezeichnung „Doppeltraktion". Auch dieses Wort wird häufig mißbraucht. Gemeint ist in den meisten Fällen die Bezeichnung „Vorspann".

## Druckfehler und Vertauschtes

Im Journal 2/76 wurden im Beitrag über die verschiedenen P-8-Varianten in der Preisauflistung teilweise die Artikelnummern und Preise vertauscht oder falsch abgedruckt. Gegen Rückporto können Sie die richtiggestellte Liste mit Angabe sämtlicher Artikelnummern, genauer Artikelbeschreibung und den Preisen zugesandt erhalten. Gegen Voreinsendung von **DM 4,50** in Briefmarken erhalten Sie das komplette **Exposé** mit ausführlichen Zeichnungen für sämtliche vier Umbauvarianten der **P 8.**
Im Journal 3/76 wurden beim Artikel „Skandinavien" und seine Dampflokomotiven" die Bildunterschriften 5 und 6 vertauscht. Bitte machen Sie sich einen dementsprechenden Vermerk in das Journal.

## Wichtig!

Wegen der steigenden Druck- und Papierpreise werden wir voraussichtlich ab Journal 5 den Einzel- und Abonnementpreis wieder anheben müssen. Bei Abonnenten würde die Differenz-Nachberechnung mit dem Abonnement 77 erfolgen. Bitte haben Sie für diese Preissteigerung Verständnis. Wir sind nicht in der Lage, die Unkosten selbst aufzufangen. Sie erhalten dafür auch einen reellen Gegenwert geboten. In jedem Journal sind annähernd **130,** meistens seltene **Fotografien** abgebildet. Z.B. das Foto von Horst Obermayer, auf Seite 43, würde einzeln bestellt in dieser Größe über DM 6,– kosten. Verschiedene Archive sind noch teurer. Für den Gegenwert unseres Journalpreises würden Sie also kein einzelnes, ganzes Foto erhalten.

## Roco-Telegramm

siehe Seite 37

## Neues von M+F

Das **MMT-Programm** (Gruben- und Bergwerkszubehör) ist ausgeliefert. Wenn Sie sich über dieses Sortiment ausführlich informieren wollen, bestellen Sie bitte beim H. Merker Verlag gegen Voreinsendung von DM 1,50 + 50 Pfg. Porto den MMT-Katalog. **Biegsame Welle,** Art.Nr. **15210,** Preis: **DM 28,50.** Gesamtlänge 80 cm, mit Bohrzwerg-Spannzangenfutter und einer Spannzange. Ca. ab Oktober 76 lieferbar. Bestellen Sie schon jetzt!
In letzter Zeit häufen sich Bestellungen über einzelne Ätzteile aus unseren Lokomotiv-Ätzsätzen, z.B. Kesselpendelbleche usw. Diese Bestellungen können von uns leider nicht ausgeführt werden, da immer sämt-

**Fortsetzung Seite 42**

M+F JOURNAL
Modellbahn-Fachzeitschrift · aktuell · informativ

4/76 August/Sept.

2. Jahrgang

Einzelheft DM 4,90
sfr 5,90
öS 39,–
hfl 6,50
bfr 80,–

Verlag, Herausgeber und Vertrieb:
H. Merker

Redaktion: Hermann Merker

Ständige Mitarbeiter:
Horst Obermayer
R. Barkhoff
Curt G. Zillmer

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:
Atelier Paur
Bernd Schmid

Druck: Offsetdruck Löbker
8031 Alling

M+F-Journal erscheint 1976 6x.
Erscheinungsweise: Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember.
Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-Fachhandel, im Buchhandel oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel sind:

**Einzelheft**

| | |
|---|---|
| Inland | DM 4,90 + DM –,70 Porto |
| Ausland | DM 5,50 + DM –,70 Porto |

**Abonnementpreis**

| | |
|---|---|
| Inland für 1976: | DM 28,80 + DM 4,20 Porto |
| Ausland für 1976: | DM 33,— + DM 4,20 Porto |

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

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

Zur Zeit gilt Anzeigen-Preisliste Nr. 2 vom 1. 1. 1976.
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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

**Hermann Merker-Verlag**

8080 Fürstenfeldbruck, Mondstraße 1

# Aus dem Inhalt . . . . . .


| | Seite |
|---|---|
| Was uns betrifft . . . | 2 |
| 8000 geplante Lokomotiven der BR-42-Serie | 4 |
| Ein neues M+F-Modell, die BR 42 | 6 |
| M+F-Neuheiten – die BR 82 | 8 |
| Der Wismar-Schienenbus und sein Beiwagen | 9 |
| V 22 der SWEG | 10 |
| Die E 04 | 10 |
| Gutes Modellbahnzubehör | 11 |
| Dampflok-Abschied in Stolberg | 12 |
| Die Lokomotiven der Gattung preuß. S 10, 3. Teil | 16 |
| Gleise im Moor | 20 |
| 25 Jahre Museumseisenbahnen, 3. Teil „Im Land der Tulpenblüte“ | 23 |
| DBC-Dampfbahnclub | 26 |
| T 3 der Achertalbahn und weitere T-3-Privatbahnvarianten | 28 |
| Die P 10 von RIVAROSSI ist fertig | 33 |
| Einführung in die Technik der Dampflokomotive | 34 |
| Weitere Neuheiten von ROCO | 36 |
| Wußten Sie schon . . . | 38 |
| Neu von Minitrix | 39 |
| Die Märklin P 8 mit „großen Ohren“ | 40 |
| Interessantes zur Liliput P 8 | 41 |
| Süddeutschland ohne Dampf | 43 |


**Zu unserem Titelbild:**

Abschied von der Dampflok in Süddeutschland. Solche Bilder wird man in Zukunft mit Sicherheit nicht mehr machen können. Das Foto zeigt die letzte süddeutsche Dampflok vor dem Schuppen in Sigmaringen. Sie hatte den letzten dampfgeführten Reisezug von Ulm gebracht. Anlaß war eine Abschiedsfahrt am 16.5.1976, die von der Pressestelle der BD Stuttgart für zahlreiche Ehrengäste von Funk, Fernsehen und Presse veranstaltet worden war.

Foto: Obermayer

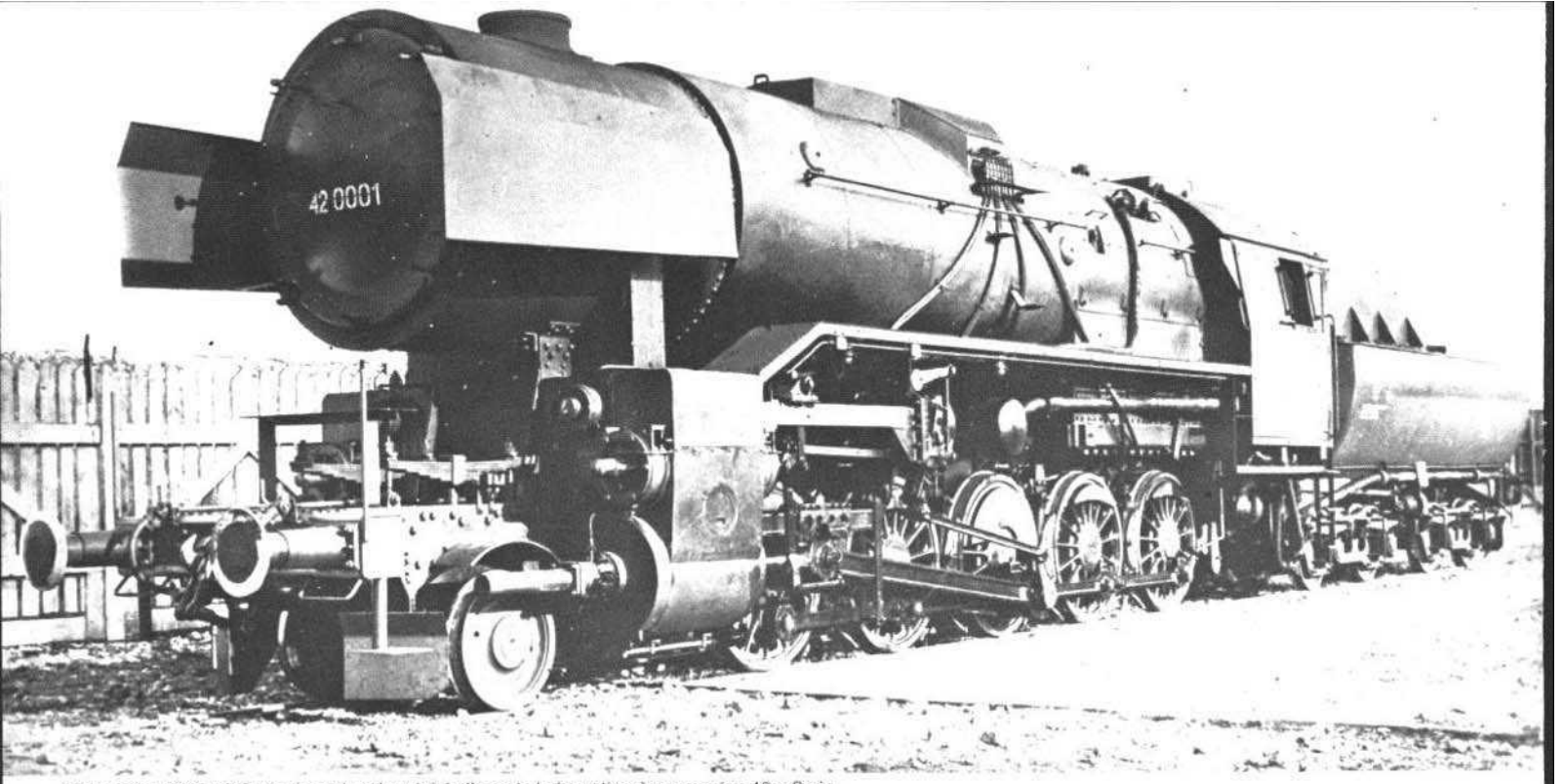



**Bild 1:** BR 42 0001 mit Brotankessel und zugleich die erste Lokomotive der gesamten 42er Serie.

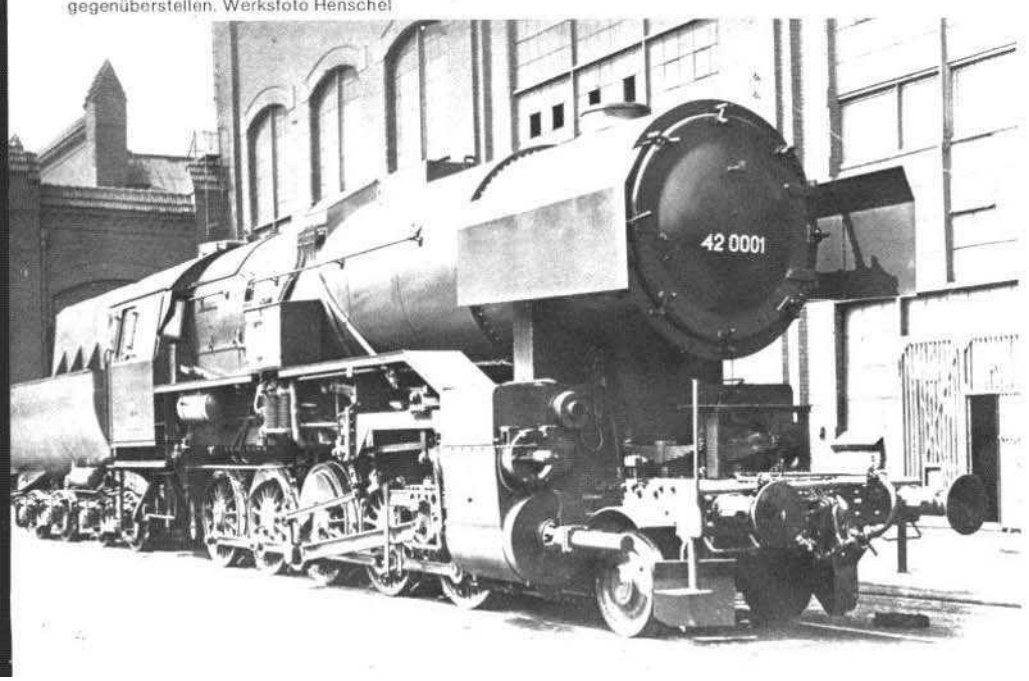
# 8000 geplante Lokomotiven der BR-42-Serie

**Sie sollten entscheidend das Kriegsgeschehen beeinflussen, ca. ein Zehntel wurde jedoch nur gebaut.**

Derzeit dürfte es nur noch wenige Lokomotivgattungen geben, die nicht schon mehr oder weniger ausführlich in Fachpublikationen beschrieben worden sind. So fehlt es auch nicht an Berichten und Beschreibungen über die zweite Kriegslokgattung, der Baureihe 42. Für die Autoren war es nicht immer leicht, brauchbares und authentisches Material zu erhalten. In den Wirren der Kriegs- und Nachkriegszeit sind viele der amtlichen und privaten Aufzeichnungen verlorengegangen. Die ersten Abhandlungen über die Kriegslokomotiven, die nach 1945 veröffentlicht wurden, fand der Eisenbahnfreund in dem leider längst vergriffenen Buch „25 Jahre Deutsche Einheitslokomotiven". Jener Band erschien bereits im Jahr 1950 im **MIBA-Verlag,** er war von den Herren Weinstötter und Stockklausner zusammengestellt worden.

Genau zwanzig Jahre vergingen, bis Alfred B. Gottwaldt im Jahr 1970 den Band „Kriegslokomotiven bei der **Franckh'schen Verlagshandlung** herausbrachte. Bald war auch dieses erste und wirklich umfassende Werk vergriffen. Eine wesentlich erweiterte und verbesserte Neuauflage erschien dann 1973. Soweit es überhaupt noch möglich war, ist also alles Wichtige über die Kriegslokomotiven schon niedergeschrieben. Wenn wir nun trotzdem eine Artikelserie über die Kriegslokomotiven der Baureihe 42 beginnen, dann nur deshalb, weil bei M+F vor einiger Zeit die Auslieferung des HO-Modells angelaufen ist und unsere Leser in gedrängter Form auch über das Vorbild unterrichtet werden sollen. Während die Baureihe 52 noch als Weiterentwicklung der BR 50 und BR 50 ÜK bezeichnet werden darf, ist die Baureihe 42 eine Neukonstruktion, deren Vorentwürfe bis in die Zeit um 1940 zurückreichen. Das Projekt war jedoch heftig umstritten und blieb es auch in den darauffolgenden Jahren. Neue Entwürfe wurden von den Lokomotivfabriken angefordert und wieder verworfen. Erst im Februar 1943 kristallisierten sich zwei Hauptbauarten heraus. Dies waren die Ausführung mit Blechrahmen und mit Brotankessel, dazu die Variante mit normalem Stehbolzenkessel und mit Barrenrahmen. Doch es blieb nicht bei dieser Festlegung und auch nicht bei der ursprünglich vorgesehenen Bestellung von 8000 Lokomotiven. Zunächst sollte die Mehrzahl der Maschinen mit Brotankessel geliefert werden, dann entschied man sich wieder für eine Serienlieferung des Stehbolzenkessels, nur wenige Lokomotiven sollten den Brotankessel zu Vergleichsuntersuchungen erhalten. Noch wäh-

**Bild 2:** Eine ähnliche Aufnahme dieser Lok, jedoch weniger schräg aufgenommen, war bereits im Journal 3/76 veröffentlicht. Wir möchten Ihnen der Vollständigkeit halber aber nochmals mit diesem Bild beide Lokomotivseiten gegenüberstellen. Werksfoto Henschel



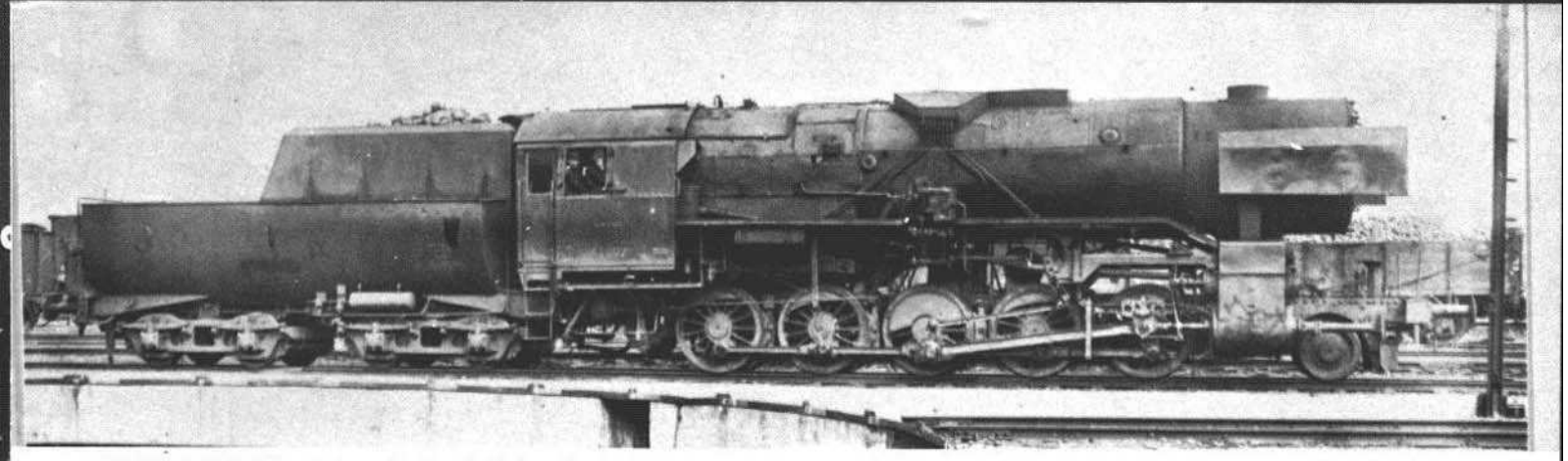


**Bild 3:** DB-BR 42 002. Das ist die zweite Henschel-Lokomotive der Vorausserie. Diese muß ursprünglich ebenfalls drei Nullen vor der Zwei gehabt haben.

rend man im Hauptausschuß „Konstruktion" alle Vor- und Nachteile der einzelnen Ausführungen gegeneinander abwog, war die Fertigung der ersten Kriegslokomotive der Baureihe 42 angelaufen. Die Firma Henschel & Sohn in Kassel hatte den Auftrag zum Bau der Maschinen 42 0001 und 42 0002 erhalten. Der Arbeitsanteil von Henschel umfaßte den Bau von Rahmen und Laufwerk, außerdem die Endmontage. Die Kessel in Brotan-Ausführung waren von der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf gefertigt worden. Die Lok 42 0001 war Ende Juli 1943 fertig geworden, die Abnahme im RAW Göttingen konnte am 5. August 1943 erfolgen. Bald danach konnte auch die Maschine 42 0002 abgeliefert werden. Entgegen der ursprünglichen Festlegung hatten die beiden Lokomotiven keinen Blechrahmen, sondern einen Barrenrahmen erhalten.

Erst Mitte Januar 1944 war die dritte Lok fertiggestellt. Die Firma Schwartzkopff in Wildau bei Berlin hatte den Auftrag zum Bau der 42 501 erhalten. Hierbei handelte es sich um eine Maschine mit normalem Stehbolzenkessel. Anläßlich ihrer Besichtigung verzichtete der Hauptausschuß dann auf die geplante Kleinserie von 30 Brotan-Lokomotiven. Mit der Lok 42 501 begann der Serienbau von Maschinen mit Kesseln der Regelbauart.

Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges am 8. Mai 1945 waren von den sieben Lokomotivfabriken Schwartzkopff, Floridsdorf, Schichau, Esslingen, Henschel, Borsig und Krauss-Maffei insgesamt 843 Lokomotiven der Baureihe 42 an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert worden. Der Anteil von Henschel beschränkte sich auf die beiden Prototypen 42 0001 und 42 0002.

Gekuppelt waren die Maschinen mit dem Einheits-Kriegstender der Bauart 2'2' T 30, nachdem eine ganze Reihe von Tendervarianten verworfen worden war.

Mit dem Ende des Krieges war aber noch nicht das Ende der Kriegslokomotiven gekommen. In der Wiener Lokomotivfabrik und in einigen deutschen Werken waren noch zahlreiche Einzelteile und Baugruppen vorhanden. Beim Wiederaufbau des Eisenbahnwesens nach 1945 griff man gerne auf das noch vorhandene Material zurück.

Auf diesen Teil der Geschichte der BR 42 und auf den Fahrzeugbestand nach 1945 kommen wir in der nächsten Ausgabe des JOURNAL zurück. In jenem Heft wollen wir dann auch auf die teilweise aufgetretenen Doppelbesetzungen näher eingehen.

**HO**

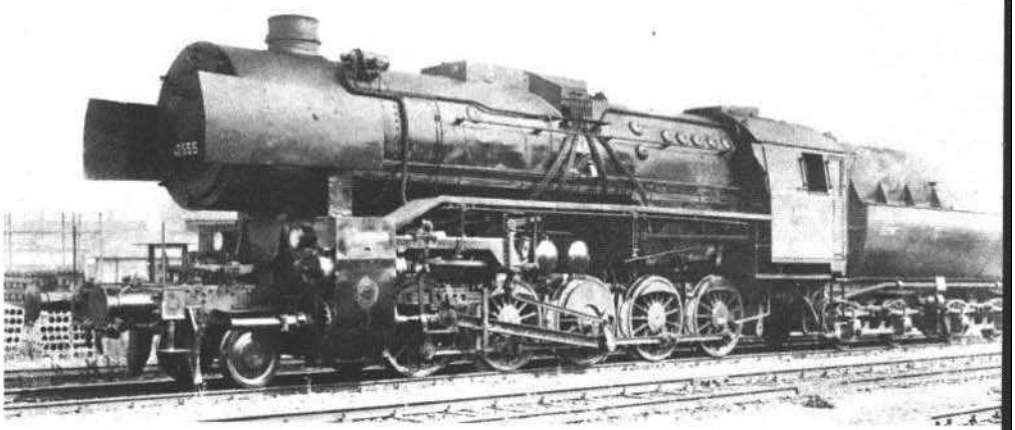


**Bild 5:** Die Lokführerseite der BR 42 555 haben wir bereits im Journal 3/76 abgebildet. Heute zur Gegenüberstellung die Lokheizerseite. Bei diesen Aufnahmen handelt es sich um Nachkriegsfotos. Auch der Blendschutz ist mittlerweile von den Laternen abgenommen.

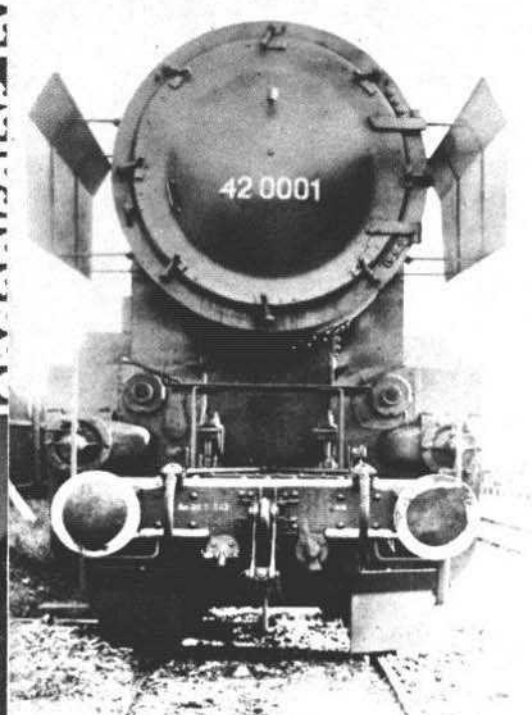
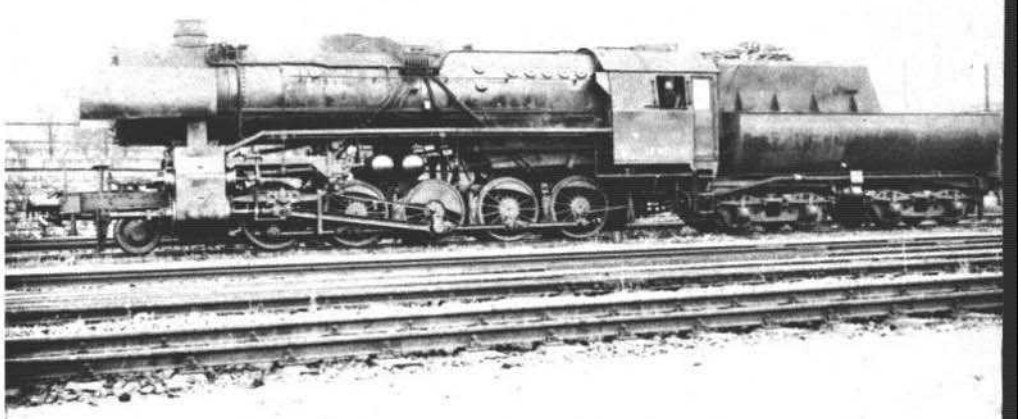



**Bild 4:** Stirnansicht der BR 42 0001.

**Bild 6:** Die Nr. 42 1417 der abgebildeten Lok ist auch in unserem Beschriftungssatz beinhaltet. Die Lok unterscheidet sich jedoch nicht in der Ausführung zur BR 42 555. Anstelle dieses Bildes sollte die **BR 42 1409** abgebildet werden, da diese – wie unsere lackierte Lok – den kurzen Schlot aufweist, jedoch sonst fast identisch mit der 42 555 ist. Ein Bild dieser Lok ist im **Archiv Holzborn** vorhanden. Für andere Bilder wurde von dort ein Veröffentlichungshonorar in Höhe von DM 45,– von uns gefordert. Dieses Honorar kann sich aber leider das M+F-Journal nicht leisten, und so mußten wir leider auf eine Veröffentlichung verzichten. Interessenten können sich direkt an dieses Archiv wenden und Einzelabzüge anfordern. Bilder 1, 3 – 6: Bellingrodt.



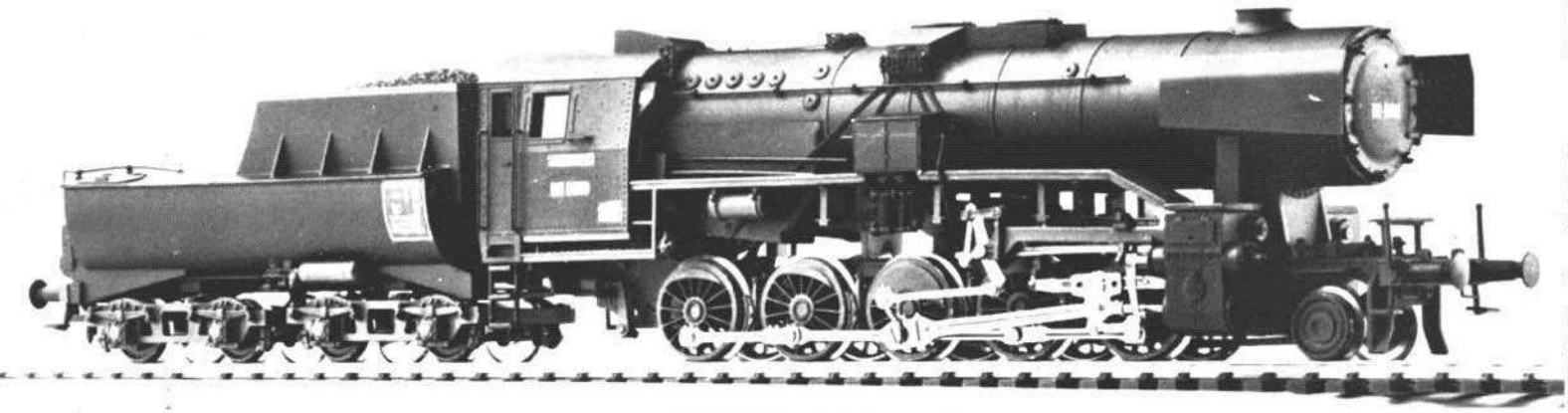


**Bild 1:** Kriegsausführung der M+F-BR 42 (Lokführerseite). Die Luftpumpe ist teilweise durch eine Verkleidung vor Kälte geschützt.

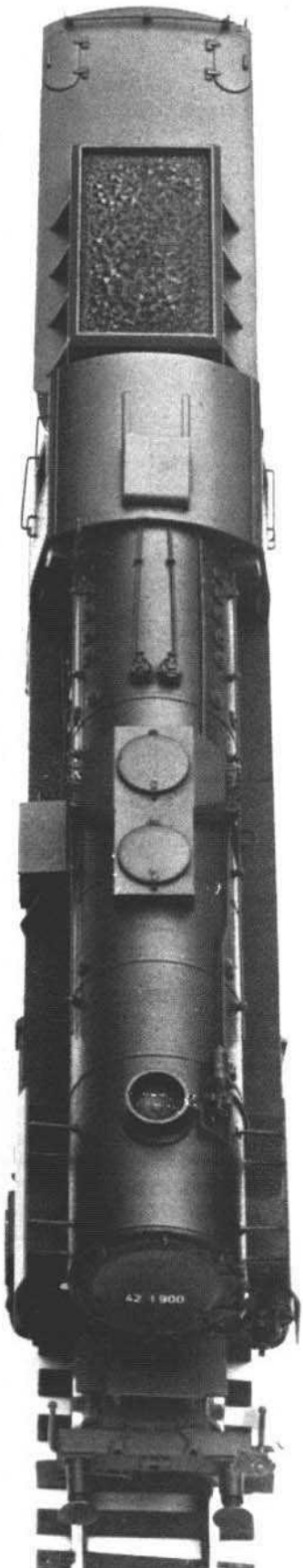
**Bild 2:** Ist die Linie der BR 42 (trotz ihres wuchtigen Kessels) nicht elegant?

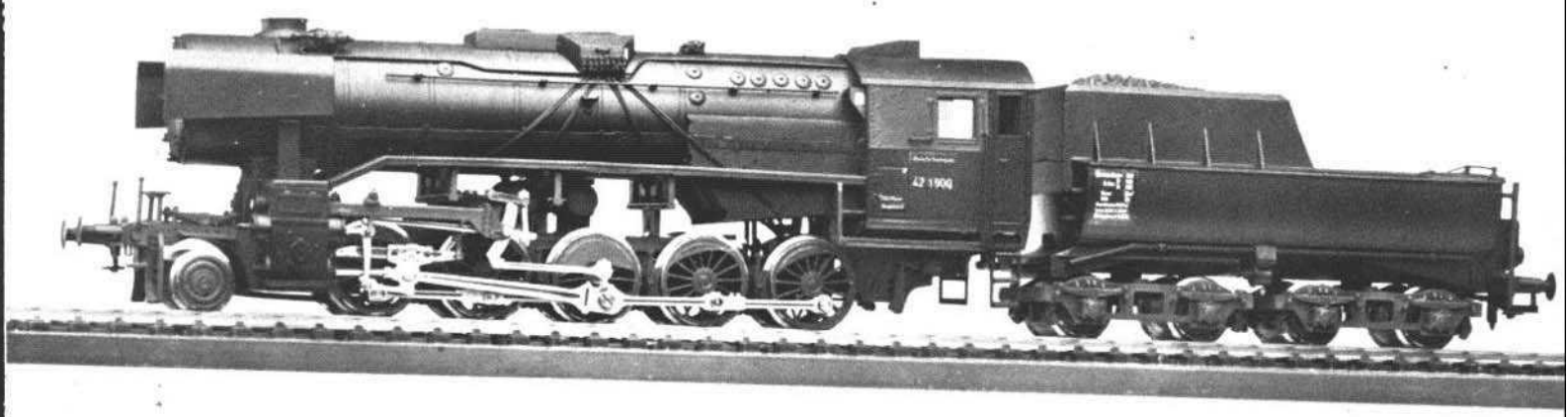
# Ein neues M+F-Modell – die BR 42

Über dieses Thema wurde bereits im Journal 3/76 berichtet und auch zwei Fotos der damals noch nicht ganz fertigen Lokomotive vorgestellt. Heute möchten wir noch ergänzend einiges zum M+F-Modell nachtragen und nun auch Abbildungen der lackierten Lokomotive zeigen. An der Voraus-Lokomotive fehlten noch einige Details, wie auch im Vorläuferartikel beschrieben, da bei Erstellung des Beitrages noch nicht alle Serienteile produktionsreif waren. So hatte die erste M+F-Lokomotive nur handgefertigte, also noch nicht seriemäßige Windleitbleche (ohne Detaillierung). Ferner fehlten auf der Lokheizerseite das Schmierleitungsbündel und einige Kleinigkeiten mehr. Auch die diesmal vorgestellte lackierte Lok ist noch nicht völlig komplett. Wie die Vorbildfotos zeigen, war am Rauchkammerende, unmittelbar vor dem ersten Kesselring, ein Nietband vorhanden. Dies wurde aus Versehen an unserem Fotografiermuster nicht angebracht.

Übrigens, im Jounal 3/76 haben wir beim Bericht über das M+F-Bausatzmodell im letzten Satz unbeabsichtigt den Mund etwas zu voll genommen. Es heißt dort: „Für den Zusammenbau benötigen Sie etwa nur die halbe Arbeitszeit der **M+F-BR 41".** Heißen sollte es dort aber in etwa sinngemäß: „Da am Vorbildkessel der **BR 42** wesentlich weniger Armaturen angebracht waren, benötigten sie für den Zusammenbau dieses **Modellkessels** etwa auch nur die halbe Zeit, entsprechend dem der M+F-BR 41". Sie werden sich dies aber sicher schon selbst gedacht haben. Fahrwerkdetails und sonstiges sind bei beiden Modellen – zumindest im Detaillierungsreichtum – fast identisch. Das Fahrwerk der BR 42 ist jedoch zur BR 41 schon wieder einfacher und zusammenbaufreundlicher. Es ist exakter durchgearbeitet, da bei M+F laufend Verbesserungen bei Neukonstruktionen berücksichtigt werden. Nun aber wieder zurück zum eigentlichen Thema. Sie werden sicher schon festgestellt haben, daß bei der hier abgebildeten, schwarz lackierten BR 42 der Schlot unterschiedlich zu dem Modell des vorigen Journals ist. Auch die Windleitbleche unterscheiden sich. Beim Vorbild waren diese Unterschiede ebenfalls anzutreffen. Für die BR 42 gibt es – wie gewohnt – einen Superzurüstsatz, der unter anderem Triebwerksleuchten, Stromverteilerdosen, Rauchkammer-Inneneinrichtung, Rauchkammertüre zum Öffnen, Bremsschläuche, Federpuffer, den verkürzten Schlot, die eckigen Windleitbleche usw. enthält. Die Bremsbacken für das Fahrwerk liegen jedoch dem Grundbaukasten schon bei. Die hier abgebildete Lokomotive entspricht – bis auf den verkürzten Schlot und die Windleitbleche – dem normalen Grundbaukasten, während das Modell der Abbildungen im Journal 3 und auf Bild13 weitgehend die Superausführung zeigt. Im allgemeinen kann man sagen, daß es sich bei der BR 42 wieder um ein wohlgelungenes M+F-Bausatzmodell handelt. Die lackiert abgebildete 42er zeigt den Zustand bei Kriegsführung. Über der doppelten Luftpumpe ist der Kälteschutzkasten angebracht, und am Zylinderblock sind die abgeblendeten, kriegsmäßigen Laternen montiert. Daß die Lokomotive auch keine Triebwerksleuchten und Stromverteiler unter dem Umlauf besitzt, ist vorbildmäßig. Auf solches Zubehör wurde vor 1945 meistens aus Einsparungsgründen verzichtet. Zusammenfassend möchten wir nochmals darauf hinweisen, daß das Lokfahrwerk motorisiert ist (der Motor ist im Führerhaus untergebracht). Zwei der fünf Achsen werden durch eine kugelgelagerte Schnekkenwelle angetrieben. Der Motor und der Antrieb sind so angebracht, daß bei der BR 42 der sehr gut wirkende freie Kesseldurchblick erhalten blieb. Auch der Motor im Führerhaus läßt so viel Platz frei, daß bei Durchblick durch die seitlichen Fenster dieser kaum auffällt. Die von unserem Modell erreichte Geschwindigkeit entspricht dem ehemaligen Vorbild.

Eventuell werden wir zu einem späteren Zeitpunkt auch einen Bausatz der **BR 42,** jedoch in der **Brotankessel-Ausführung,** und eventuell weitere Zubehörteile, wie unterschiedliche Oberflächenvorwärmer, Turbopumpe usw., fertigen.





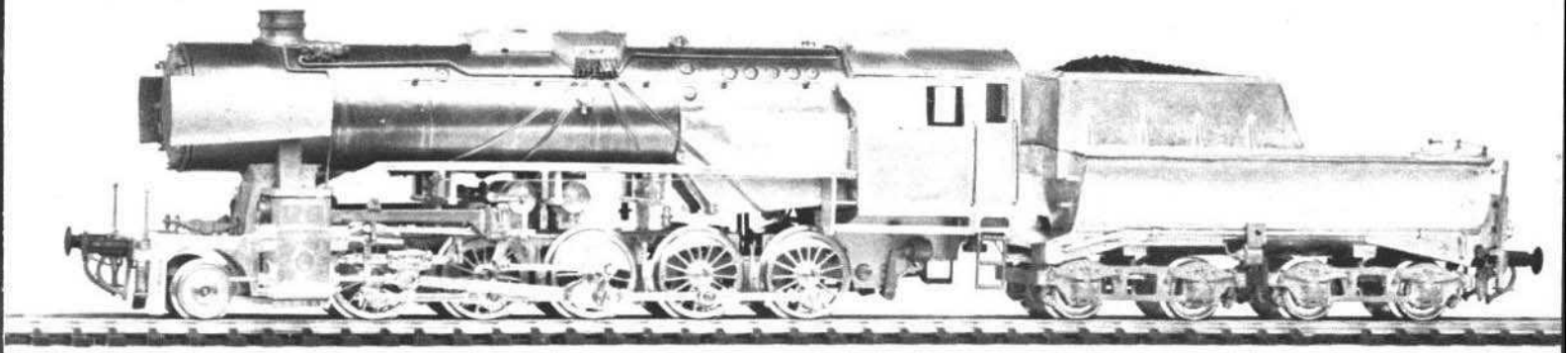


**Bild 3:** Gegenüberstellung der beiden Variationsmöglichkeiten der BR 42.
**Oben:** So sah die Lokomotive meistens während der Kriegsjahre vor 1945 aus. Gut erkennbar ist auch das seitlich unten am Kessel angebrachte Schmierleitungsbündel. Bei der unten abgebildeten Lokomotive fehlt dieses Teil aus den im Text angegebenen Gründen noch. Die unterschiedlichen Schlote und Windleitbleche können wahlweise angebracht werden.

**Die im Journal 3/76 beigelegte Bestellkarte mit Preisen ist mittlerweile ungültig, zumindest die darauf angegebenen Preise!! Die neuen Preise für dieses Modell sind wie folgt:**

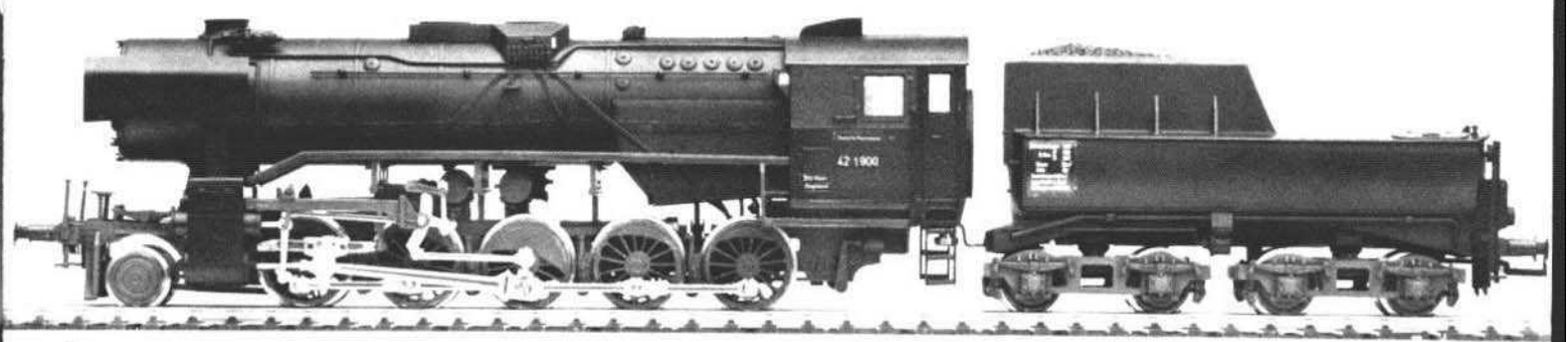
| Art.Nr. | | Preis/DM |
|---|---|---|
| 026 | Franco-Crosti-Gehäusebausatz f. Trix-Fahrwerk BR 42 | 293,– |
| 026 01 | kompletter M+F-Bausatz mit Tender der BR 42[90] (Lok motorisiert) | 568,– |
| 026 68 | Steuerung ungenietet | 57,– |
| 026 69 | Steuerung genietet | 78,– |

| Art.Nr. | | Preis/DM |
|---|---|---|
| 12005 | Abziehbilder | 6,50 |
| 053 01 | Bausatz BR 42 komplett mit Tender (Lok motorisiert) | 538,– |
| | Artikelnummern und Preise der Steuerungen wie bei Franco-Crosti (42[90]) | |
| 12073 | Abziehbilder | 9,50 |

**HM**

**Bild 4:** Die Lok von der Heizerseite her, leicht schräg von hinten aufgenommen. Auch hier ist nochmals das Schmierleitungsbündel am Kessel gut erkennbar.

**Bild 5:** Hier kann man am besten den so beeindruckenden freien Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk erkennen.
Alle Fotos: Paur



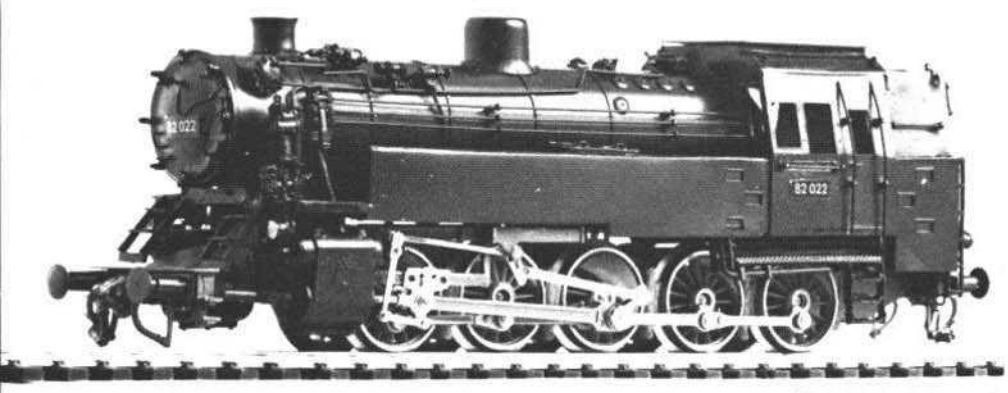


**Bild 1:** BR-82-Handmuster von der Lokheizerseite. Dieses Handmuster hat nur geringe Ähnlichkeit mit dem endgültigen Modell.

# M+F-Neuheiten die BR 82

**Ein Nachkriegs-Dampflok-Neubau der DB**

Wir hoffen, in den letzten Augusttagen den Bausatz dieses Modells noch ausliefern zu können. Bei Redaktionsschluß des Journals (am 10. Juli) waren leider die Bausatzteile noch nicht so weit gediehen, um schon ein Serienmodell zeigen zu können. Wir begnügen uns deshalb mit der Abbildung des schon vor zwei Jahren gefertigten Handmusters. Dieses Handmuster soll Sie aber keinesfall zu Rückschlüssen auf die Endausführung der M+F-BR 82 veranlassen. Das Endprodukt wird wieder (wie alle M+F-Lokomotiven) sehr schön und bestens detailliert ausgeführt. Das Handmuster soll Ihnen nur einen groben Eindruck der Lokproportionen verschaffen. Es wude nicht in unserem Hause gefertigt und ist dementsprechend mit unserem heutigen M+F-Standard keinesfalls vergleichbar. Die Führerhaus-Einstiegtüre ist natürlich bei unserem Modell zurückversetzt, und die Griffstangen verlaufen auch nicht außen am Gehäuse, sondern – wie beim Vorbild – in der Einstiegnische. Der recht gut detaillierte Lokkessel des 82er Handmusters wurde nachträglich von uns gefertigt und mit M+F-Teilen bestückt. Der ursprüngliche, zum Handmuster gehörende Kessel war nach heutigen Modellbau-Wertbegriffen ungenügend ausgeführt. Jedoch soll auch die jetzige Ausführung nicht zu Rückschlüssen auf die Bausatzausführung veranlassen. Wie gesagt, es handelt sich nur um ein Handmuster.

Sie können schon heute auf die endgültige Bausatzausführung gespannt sein. Diese wird wieder erstklassig. Wir stellen die fertige Lokomotive dann im Journal 5 mit einem entsprechenden Bericht über die DB-Vorbild-Lokomotiven vor. Obwohl es sich bei der BR 82 um eine relativ kleine Lokserie handelt – insgesamt wurden nur 41 Lokomotiven aufgelegt –, sehen die Loks dieser Baureihe doch keinesfalls einheitlich aus, sondern unterscheiden sich teilweise erheblich. Das mag auch an den unterschiedlichen Herstellern liegen. Die Herstellung der ersten 37 Lokomotiven teilte sich Krupp und Henschel. Die letzten vier wurden von Esslingen geliefert. So gab es die Lok z.B. mit und ohne Knorr-Vorwärmer, vorne versenkt in der Rauchkammer – und als dritte Variante Lokomotiven mit einer Mischvorwärmer-Anlage. Bei dieser dritten Variante unterscheidet sich die Rauchkammer stärker zu den üblichen Typen, die Führerhaus-Formgebung ebenso. Die Esslinger Lokomotiven (die zum Schluß gebauten 4 Stück) haben runde Tonnendächer mit eingelassenen Lüftern. Die Einstiegstüren sind unwesentlich (ähnlich wie unser Handmuster) nach hinten versetzt. Die übrigen Lokomotiven hingegen hatten eckige Dachlüfteraufsätze und wesentlich stärker zurückgesetzte Einstiegstüren. Wir haben uns zur Fertigung der letztgenannten Ausführung entschlossen.

Das abgebildete Handmuster stellt also einen ausgesprochenen Zwitter dar. Die Führerhaus-Seitenteile entsprechen in etwa der letzten Esslinger Ausführung, während das Dach mit Aufsatz nur bei den Henschel- und Krupp-Lokomotiven anzutreffen war. Man sieht also, daß beim Modellnachbau einer Lokomotive höllisch aufzupassen ist, um nicht versehentlich ein Modell anzubieten, das es in Wirklichkeit nie gab. Die verschiedenen Lokunterschiede werden wir Ihnen anhand von Vorbildfotos im nächsten Journal vorstellen.

Vorausschauend ist zum Modell noch anzumerken: Das Lokgehäuse besteht wieder komplett aus Messingätzteilen. Der Lokkessel ist aus Messingrohr gedreht. Alle Details werden einzeln angesetzt. Der Fahrwerkrahmen ist wie üblich ebenfalls aus Ätzteilen gefertigt und besitzt abgefederte Achsen. Zwei Achsen werden über eine gelagerte Schneckenwelle angetrieben. Die übrigen Achsen werden durch die Kuppelstangen mitgenommen. Auch diese Lokomotive erhält eine Rauchkammer-

**Bild 2:** Dieselbe Lokomotive von der Lokführerseite. Bilder 1 u. 2: Paur

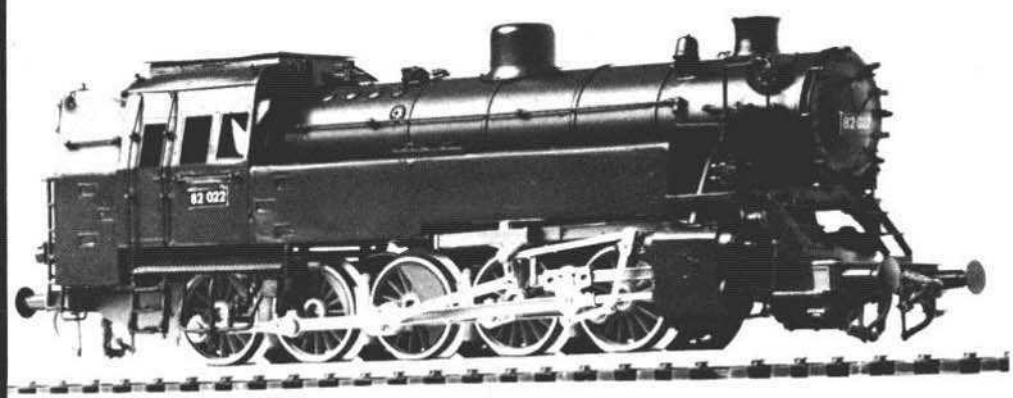
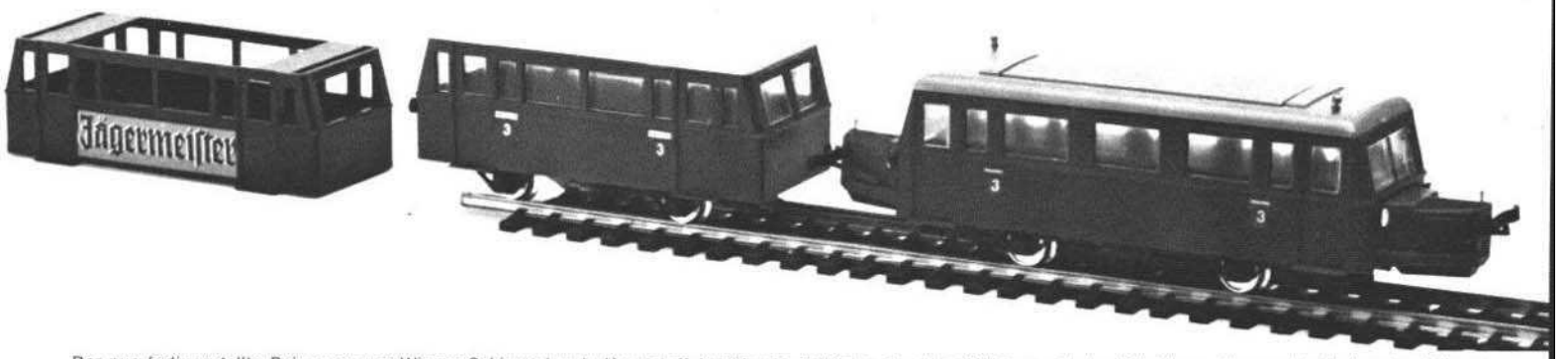


**Bild 3:** Das ist der für die BR 82 erhältliche Beschriftunssatz, Art.Nr. 12059, Preis: DM 13,–

türe zum Öffnen und Rauchkammer-Inneneinrichtung. Diese ist jedoch im Superzurüstsatz enthalten ebenso wie der Knorr-Vorwärmer und die Speisepumpe. Die Lokomotiven ohne Vorwärmer hatten keine sichtbare Speisepumpe, sondern nur seitlich unter dem Führerhaus Dampfstrahlpumpen (Injektoren). Unter Verwendung des Superzurüstsatzes können zwei unterschiedliche Lokomotiven im Modell nachgestaltet werden. Der Abziehbildersatz, der unter der Art.Nr. 12059 bereits ab Lager lieferbar ist, beinhaltet aber Nummern für alle drei Ausführungen. Wer sich also zutraut, das unterschiedliche Führerhaus (das mit dem der BR 23 fast identisch sein dürfte) zu bauen, bekommt zumindest von uns die Beschriftungsmöglichkeit geboten. Übrigens, der in den Prospekten angekündigte Vorbestellpreis gilt nur noch bis zur Auslieferung des Modells (Ende August 76). Diese Preise sind wie folgt:

| Art.Nr. | Bezeichnung | Preis/DM | später |
|---|---|---|---|
| 041 | Bausatz BR 82 | 498,– | 546,– |
| 041 10 | dto. Superzurüstsatz | 125,– | ca. 130,– |
| 041 68 | Steuerung ungenietet | 49,– | 55,– |
| 041 69 | Steuerung genietet | 69,– | 78,– |
| 12059 | Abziehbilder-Großsatz | 13,– | 13,– |

HM




Der nun fertiggestellte Beiwagen zum Wismar-Schienenbus in Kunststoff-Ausführung. Dahinter ein rohes Gehäuse mit dem Schriftzug „Jägermeister", das dem Wismar-Schienenbussatz entnommen wurde. Das Jägermeister-Emblem wurde vor und hinter dem Schriftzug abgeschnitten. Foto: Paur

# Der Wismar-Schienenbus und sein Beiwagen

Jetzt ist auch er fertiggestellt – der Beiwagen zum Wismar-Schienenbus in Kunststoff-Ausführung. Seit Ende Juni wird das Modell in Bausatzform bereits ausgeliefert. Das Fertigmodell folgte Mitte Juli. Auch der Beiwagen besteht wieder – ähnlich wie der Wismar-Schienenbus – fast komplett aus Kunststoffteilen. Er kann deswegen so einfach wie ein Kunststoff-Gebäudesatz zusammengeklebt werden.

Er besteht nur aus wenigen Teilen, und das Gehäusechassis ist aus einem Stück gespritzt. Alle Teile passen maßhaltig zueinander. Im Bausatz unterscheidet sich die HO- und HOe-Ausführung nur durch die unterschiedlichen Radabstände der Radsätze. In der Gehäuse-Bodenplatte sind entsprechende Schlitze eingelassen, in die – je nach Wahl der Spurweite – die einzelnen Achslager eingesteckt werden. Da Kunststoff-Spritzguß-Werkzeuge sehr teuer sind, mußte leider auf eine Inneneinrichtung des Beiwagens verzichtet werden. Es ist aber sicher nicht schwierig, in Eigenbau mittels **FALLER**-Sitzbänkchen und **PREISER**-Reisenden eine entsprechende Einrichtung zu schaffen.

Und nun müssen wir Ihnen leider wieder einmal eine Bitterpille verabreichen. Es geht um Preise. Bei unserer Vorkalkulation haben wir mit größeren Verkaufsstückzahlen gerechnet, als dann tatsächlich in letzter Zeit abgesetzt werden konnten. Das bedeutet, daß die Formherstellungskosten bisher nur zum halben Preis auf die Modelle umgerechnet wurden. Um nun das Kalkulationsminus, das bei der jetzigen Nachkalkulation festgestellt wurde, ausgleichen zu können, müssen „leider" nicht unerhebliche Preiskorrekturen vorgenommen werden. Diese sind wie folgt:

| Art.Nr. | | Preis/DM |
|---|---|---|
| 400 | Wismar-Schienenbus-Bausatz „HOe" | 98,– |
| 150 | dto. „HO" | 119,– |
| 400/150 10 | Wismar-Schienenbus-Zurüstsatz HO/HOe | 29,– |
| 500 | Schienenbus-Beiwagen Bausatz „HOe" | 35,– |
| 280 | dt. „HO" | 39,– |
| 400 71 | Wismar-Schienenbus Fertigmodell „HOe" | 128,– |
| 150 71 | dto. „HO" | 136,– |
| 500 71 | Schienenbus-Beiwagen Fertigmodell „HOe" | 46,– |
| 280 71 | dto. „HO" | 49,– |

**Zweifarbige Ausführung je Modell zusätzlich 10,– DM bei Fertigmodellen.**

Bei den Vorankündigungspreisen der SWEG-Diesellokomotive (V 22) in „HOe" verhält es sich ähnlich. Hier sind auch noch die Formkosten in der Herstellung wesentlich teurer geworden als ursprünglich angenommen. Die neuen Preise finden Sie im anschließenden Bericht. Die Vorbesteller unserer Kunststoffmodelle hatten Glück, da sie noch sehr preisgünstig einkaufen konnten. Auch die Vorbesteller der SWEG-Diesellokomotive, die ihren Auftrag vor dem 10. 8. 76 eingereicht haben, erhalten noch den alten Preis.

**Lieferzeiten:**

Vom Wismar-Schienenbus waren bei Erstellung dieses Berichtes (vor ca. 4 Wochen) noch geringe Stückzahlen am Lager. Diese dürften jedoch bis zum Erscheinen dieses Journals weitgehend verkauft sein. Der Wismar-Schienenbus kann erst wieder im Oktober 76 erneut ausgeliefert werden, da wir die entsprechenden **ARNOLD**-Fahrwerke erst ca. Ende September angeliefert bekommen. Hingegen der Beiwagen und der Superzurüstsatz zum Schienenbus sind laufend lieferbar.

**H M**

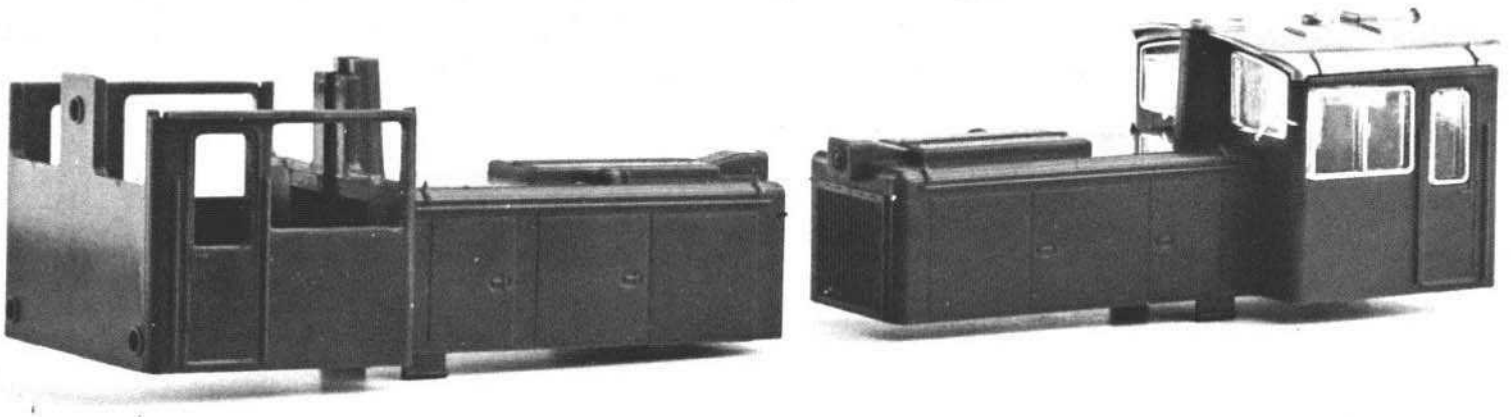


**Bild 1:** Die aus einem Stück gefertigten Kunststoffgehäuse der V 22 in feinster Detaillierung. Bei den ebenfalls aus Kunststoff gespritzten Fenstereinsätzen sind unsererseits die Fensterrahmen und Scheibenwischer verchromt. Die Gehäuse werden in beschrifteter Ausführung (bedruckt) werkseitig geliefert.

# V 22 der SWEG

Auch die HOe-Schmalspur-Diesellokomotive V 22 wurde mittlerweile ausgeliefert. Bei Redaktionsschluß war das Lokmodell noch nicht ganz fertiggestellt. Wir zeigen Ihnen deshalb heute nur die Ende Juni bereits vorhandenen Teile des Gehäuses, der Fenster und des Daches, ebenso das Fahrwerk und die seitlichen Fahrwerkblenden. Pufferbohlen und Fahrwerkrahmen waren leider noch nicht fotografierfähig. Ebenso sind die Lokgehäuse noch unbedruckt. Jawohl, Sie lesen richtig, die SWEG-Diesellokomotive benötigt keine Abziehbilder, sondern wird von uns gleich farbig bedruckt und beschriftet in Bausatzform ausgeliefert. Die seitlichen gelben Zierstreifen sind angebracht sowie die Firmenschilder, die Bahnbezeichnung und die Loknummer. Als erste Serie kommt die Loknummer V 22 01 zur Ausführung. Ca. ab November 76 kann aber dann auch die Lok V 22 02 geliefert werden, die sich nur in der Beschriftung unterscheidet. Der Schmalspurbahner ist dadurch in der Lage, entsprechend dem Vorbild der SWEG zwei Lokomotiven führerhausseitig festgekuppelt in Doppeltraktion zu betreiben. Der V 22 02 liegt deshalb später eine spezielle feste Kupplung bei, die nach Entnahme des normalen Klipskupplungshakens eingesetzt werden kann und die Lokomotiven kurzgekuppelt verbindet. Den Bausätzen der V 22 liegen Bremsschläuche aus Kunststoff bei. Bei den Fertigmodellen sind wegen der großen Beschädigungsgefahr diese Bremsschläuche (ebenso wie die Kupplungshaken) lose beigelegt und können nachträglich eingesetzt werden.

Einen ausführlicheren Bericht mit Bildmaterial über die fertiggestellte V 22 finden Sie im nächsten Journal.

Die neuen Preise für diesen Artikel sind wie folgt:

| Art.Nr. | | Preis/DM |
|---|---|---|
| 401 01 | Bausatz V 22 01 „HOe" | 99,– |
| 401 02 | dto. V 22 02 „HOe" | 99,– |
| 401 71 | Fertigmodell V 22 01 „HOe" | 139,– |
| 401 72 | dto. V 22 02 „HOe" | 139,– |

**Achtung!** Die bereits aufgegebenen Bestellungen der V 22 wurden in der Ausführung **01** noch zum alten Preis ausgeliefert.

Übrigens, können Sie auf der Abbildung erkennen, daß die Kunststoff-Fensterrahmen und Scheibenwischer verchromt sind? Beim Bausatz und auch beim Fertigmodell werden die Fenster mit Chromprägung geliefert!

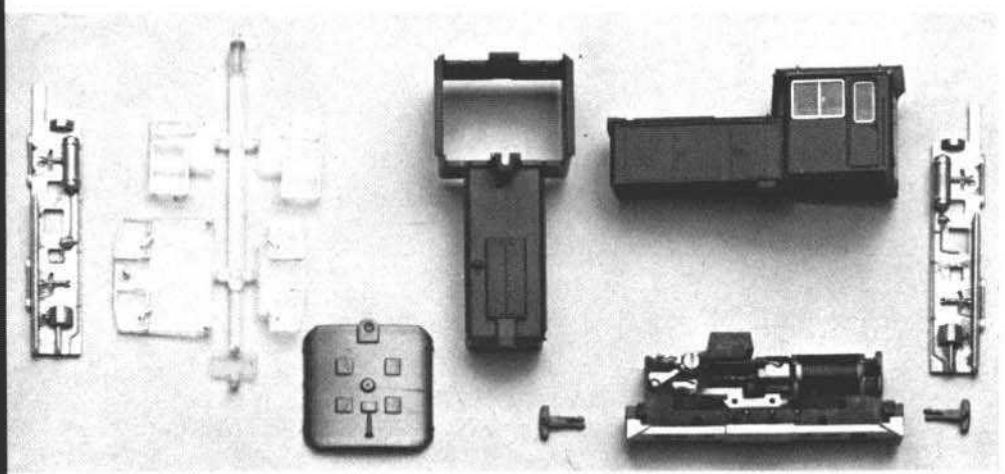


**Bild 2:** Das sind die bereits Ende Juni fertiggestellten Lokteile. Auf dieser Abbildung fehlen nur noch Fahrwerkrahmen mit Pufferbohlen und die dem Bausatz beiliegenden Bremsschläuche. Die Detaillierungsblenden des Fahrwerks (hier ganz links und ganz rechts außen abgebildet) bestehen wegen der feinen Detaillierung aus Metall.
Fotos: Paur

# Die E 04

Viele Kunden haben uns geschrieben, daß ihnen das E-04-Fahrwerk in der Detaillierung auf den diversen Katalog- und Anzeigen-Abbildungen nicht gefällt und zu wenig detailliert ist. Wir haben aber immer ausdrücklich darauf hingewiesen, daß es sich bei der Lokomotive um ein reines Handmuster handelt, d.h. also, daß an der E 04 bisher noch kein einziges Serienteil angebracht ist. An und für sich haben wir vermutet, daß unsere Kunden mittlerweile Vertrauen in die M+F-Detallierung haben, und wenn wir ausdrücklich darauf hinweisen, daß ein Lokmodell in der Endausführung in bester Detaillierung geliefert wird, dies dann auch glaubhaft ist.

Um nun aber die letzten Zweifler zu beruhigen, zeigen wir Ihnen heute die ersten fertigen Fahrwerkteile der E 04. Es entsprechen zwar immer noch nicht alle Teile der endgültigen Ausführung, jedoch kann man an dem bisher Fertiggestellten schon in etwa einen Eindruck von der Modellausführung erhalten.

Wir hoffen, daß wir Ihnen bereits im Journal 5 auch von dieser Lokomotive die ersten fertigen Teile (wenn vielleicht auch noch „das Gehäuse" im Rohzustand) zeigen können. Endgültig ausgeliefert wird die Lok im Oktober 76. Das Modell wird sowohl in Bausatz- als auch in Fertigmodell-Ausführung ein Spitzenprodukt werden. Der Bausatz wird im Zusammenbau das leichteste darstellen, was M+F bisher in „HO" gefertigt hat. Die Teile sind paßgenau, und auch das Getriebe wirft keinerlei Probleme im