



5/1976

DM 5.50

JOURNAL

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



Was uns betrifft . . .

Wir werden teurer!

Wie bereits im Journal 4/76 angekündigt, läßt es sich leider nicht vermeiden, daß wir den Einzelheftpreis um DM -,60 und dementsprechend auch den Abo-Preis anheben müssen. Mit dem, was wir in den einzelnen Journalen an Informationen und vor allem an hervorragendem Bildmaterial bieten, ist dies aber sicher nicht zu teuer. Sie kennen ja sicher den Werbeslogan: „Es war schon immer etwas teurer, einen besonderen. . .“ Auch diese Journalausgabe bietet wieder ein wahres Feuerwerk an brillanten Abbildungen.

Bei den Lesern, die unser Journal bereits im Abonnement beziehen, erfolgt die Nachberechnung für die Ausgaben 5 und 6/76 mit der Jahresabonnementsrechnung für 1977, die dem Journal 6/76 beigefügt ist.

Alpenbahn . . .

Das Buch Alpenbahn ist ab Verlag sofort lieferbar. Gönnen Sie sich diesen interessanten Band, der auch sehr schöne Farbabbildungen beinhaltet, und machen Sie sich durch „Alpenbahn“ selbst eine Freude zum **Weihnachtsfest**. Vielleicht findet sich auch ein netter Anverwandter oder Bekannter, der Ihnen durch dieses Buch eine **Weihnachtsfreude** bereiten will. Preis DM 39,- + 2,- Porto.

Dampflokomotiven im Allgäu

Das Buch Dampflokomotiven im Allgäu ist in Vorbereitung und wird im I. Quartal 1977 ausgeliefert. Der voraussichtliche Preis für diesen Prachtband wird DM 55,- betragen. Als Vorbesteller erhalten Sie heute noch das Buch verbindlich zum Preis von DM 39,- + 2,- Porto. Sehen Sie hierzu auch das diesem Journal beiliegende Werbeblatt.

Achtung!

Ab sofort gelten für sämtliche M+F-Artikel neue Preise. Fordern Sie den kompletten Preislisten-satz für HO gegen 2,50 + -,50 Porto, für N gegen 1,- + -,50 Porto in Briefmarken an.

Betrifft Spur „N“

Wir werden tagtäglich mit Anrufen malträtiert, wann nun endlich der Umbausatz für die Arnold BR 41 (in eine ÖI BR 042) von M+F kommt. Wir haben uns einmal die Mühe gemacht und die Anrufe der letzten 6-8 Wochen stückzahlenmäßig erfaßt; es waren annähernd 400 Anfragen. Von unseren Händlern und Direktbestellern liegen aber noch nicht einmal 100 Aufträge vor. Hier stimmt doch etwas nicht! Entweder geben die Fachhändler ihre Bestellungen an uns nicht weiter und warten ganz einfach darauf, daß das Modell von uns zur Auslieferung angekündigt wird, oder aber einzelne dieser Branche sind ganz einfach zu faul, Bestellungen aufzugeben. Bei diesen ge-

ringen Vorbestellstückzahlen sind wir natürlich nicht gewillt, solche oder andere N-Modelle zu fertigen. Wir können die **N-Freunde** deshalb nur bitten, sich mit Bestellungen direkt an uns zu wenden, damit wir einmal Klarheit über die tatsächlich zu erwartenden Stückzahlen bekommen. Die einzige **E 91**, die nach fast 3jähriger Ankündigungszeit nun ausreichende Vorbestellstückzahlen verzeichnen kann, wird deshalb zum Jahreswechsel erscheinen

T 3 in HO

Zum Jahreswechsel kann die T 3 in HO in sämtlichen Varianten nochmals gefertigt werden. Wer Interesse an der einen oder anderen Ausführung hat, wende sich deshalb bitte schnellstens an uns. Die Auflage ist begrenzt.

Achtung, ETA 177!

Leider haben wir aus der DDR als erste Serie von diesen Triebwagen nur 500 Stück für dieses Jahr noch beziehen können. Diese Stückzahl ist schon seit längerem restlos vergriffen. Leider wurde zusätzlich durch fehlende Teile in den einzelnen Bausätzen die Anzahl nochmals verringert. Wir werden aber versuchen, wenigstens für die nicht kompletten Bausätze noch die fehlenden Ersatzteile in diesem Jahr zu erhalten, um dann die Reste noch ausliefern zu können. Die nächste Lieferung erhalten wir (ebenfalls wieder 500 Stück) erst im Mai/Juni 1977 aus der DDR geliefert. Von diesen 500 Stück sind nur noch in etwa 150 Stück frei zum Verkauf. Sollten Sie das Modell in der ersten Jahreshälfte 1977 wünschen, bitte also schnellstens Ihren Auftrag hereinreichen. Weitere 500 Stück dieses Triebwagens erhalten wir dann ca. im Sept./Okt. geliefert. Mehr ist für das Jahr 1977 vom ETA 177 nicht zu erwarten. Die Auslieferung wird nach Bestelleingang vorgenommen. Es liegt also in Ihrem eigenen Interesse, Ihre Bestellungen so schnell wie möglich aufzugeben. Ursprünglich wurde uns zugesagt, daß wir die Triebwagen in grüner, roter und rot/elfenbein Farbgebung erhalten. Bei der Lieferung haben wir aber nun festgestellt, daß die rot/elfenbein-Ausführung nicht, wie angegeben, zweifarbig geliefert wird, sondern

nur in elfenbein-einfarbig, so daß die weinrote Lackierung der unteren Wagenkasten-hälfte vom Bastler selbst vorgenommen werden muß. Haben Sie bitte hierfür Verständnis: das konnten wir im voraus nicht wissen.

Verzögerung bei E 04

Leider haben wir uns im Journal 4/76 mit dem Auslieferungstermin der E04 verschätzt. Kunststoff-Spritzgußformen verursachen doch erheblich mehr Aufwand, als wir angenommen haben. Bitte gedulden Sie sich noch etwas; wir sind aber sicher, zumindest die Bausätze Mitte bis Ende November ausliefern zu können.

Biegsame Welle

Trotz mehrmaliger Ankündigung im Journal, daß wir eine biegsame Welle fertigen, die qualitativ wesentlich besser als das alte Produkt, und vor allem fast doppelt so lang ist, preislich aber kaum teurer kommt, war die Resonanz sehr gering. Es lohnt sich für uns nicht, unter 1000 Stück dieses nützliche Bohrzergzubehör zu fertigen. Sollten wir bis Weihnachten nicht ausreichend Vorbestellungen für den Artikel Nr. 15210 zu DM 28,50 angesammelt haben, werden wir die biegsame Welle aus unserem Programm streichen.

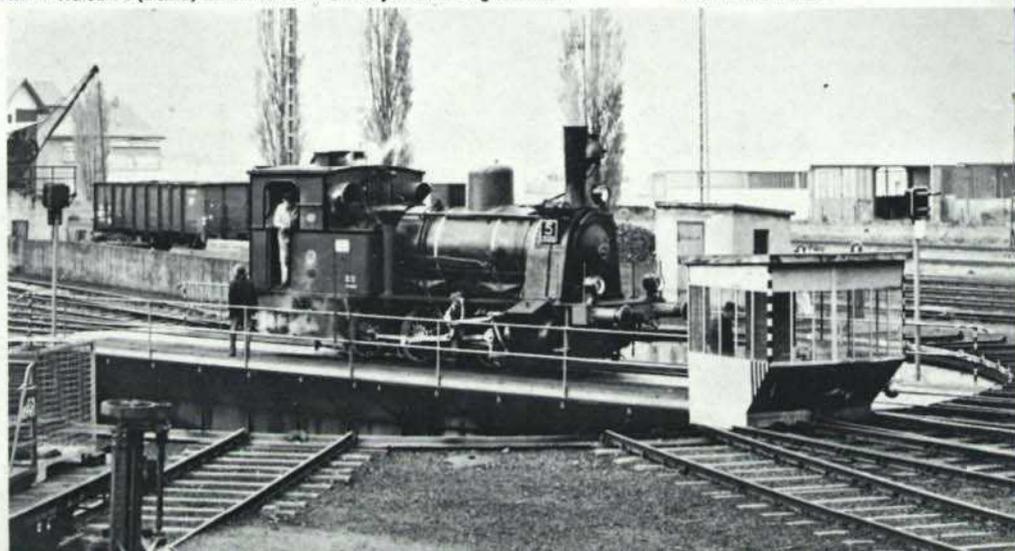
Richtigstellung

Im Journal 4/76 haben wir auf Seite 30 einen Informationsfehler begangen. Hier heißt es bei Bild 10, T 3 mit Heusinger-Steuerung usw. Von verschiedenen Lesern wurden wir darauf aufmerksam gemacht, daß es sich bei dieser Lokomotive nicht um eine preußische T 3, sondern um eine Privatbahn-T 3 handelt. Es ist dies die Walsum Nr. 5 der DGEG, und die Aufnahme wurde im Bw Meyen/Eifel geschossen. Die Lokomotive ist praktisch mit der auf Bild 9 gezeigten Walsum identisch, nur daß einige Zeit zwischen beiden Aufnahmen liegt. Das Bw Meyen gehört zur BD Köln. Kursbuchstrecke Nr. 602, 603. Die Lok war vom 7.5.1975 bis 12.5.1975 zusammen mit den Loks 18 505, 23 067, 24 009, 44 508, 66 002, 64 415 und 89 7159 im Bw Meyen anlässlich der Rhein/Mosel/Eifel-Tage des Kreises Meyen-Koblenz 1975. Die Richtigstellungen stammen von **Gerhard Herseldthaus, Plaidt**, und von **Herrn Gerhard Moll, Hilchenbach-Vormwald**. Für solche Richtigstellungen und Hinweise sind wir immer sehr dankbar.

Lesen Sie bitte auf Seite 47 weiter

Bild 1: Walsum 5 (DGEG) am 07. 05. 75 im Bw Meyen/Eifel aufgenommen.

Foto: G. Herfeldt



5/76 Okt./Nov.

2. Jahrgang

Einzelheft DM 5,50
sfr 5,90
öS 39,-
hfl 7,10
bfr 90,-

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

DM 5,50 + DM -,70 Porto

Abonnementpreis

DM 30,60 + DM 2,70 Porto

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

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

Zur Zeit gilt Anzeigen-Preisliste Nr. 2 vom
 1. 1. 1976.

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstfeldbruck, Mondstraße 1

Aus dem Inhalt

	Seite
Was uns betrifft . . .	2
Die BR 82 der Deutschen Bundesbahn	4
Die BR V 36	8
Die V 22 der SWEG	11
Die alten Preußen	14
Abspannvorrichtung für die Modelloberleitung	17
Unser Triebwagenarchiv	18
Unglaublich!	20
Das Ende einer Lokomotive	20
Neu von Markscheffel & Lennartz	22
Neues aus dem Dampflok-Museum	24
25 Jahre Museumseisenbahnen, 4. Teil „Der Bayerische Lokalbahn-Verein“	30
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	33
Leipziger Herbstmesse	35
Neu von ROCO	38
Die 05003 von LILIPUT	42
Neu von MÄRKLIN, TRIX und JOUEF	44
Preußische P 10 der BR 39, Vorbild und Rivarossi-Modell	48
Die FC-Ponferrada-Villablino	50
WIKING für die Modellbahn	52

Gesucht wird:

Tonaufnahme des zweiten Sonderzugs
 bei der Fahrt über die „Schiefe Ebene“
 vom 26. 9. 1976 mit 01 1066 als Zuglok
 und 41 018 als Schublokomotive.
 Angeb. bitte an: **Carlotta Asmus**, Ammerstr. 9/IV,
 8120 Weilheim - Tel.: 08 81/4 07 53

Suche!

M + F-Journal 3 und 4/1975.
 Bezahle Höchstpreise.
 Angebote bitte unter Chiffre
 »151 076« an den H. Merker-Verl.

Zu unserem Titelbild:

Wieder einmal fand eine große Dampfsonderfahrt statt. Leider wird es in Zukunft solche Fahrten in immer geringerer Zahl geben. Das Publikums-Interesse wird dementsprechend immer größer. Es reichten 14 voll besetzte D-Zug-Wagen nicht aus, alle Interessenten nach Neuenmarkt-Wirsberg zu befördern. Gerade Film- und Tonbandhersteller sollten sich einmal darüber im Klaren sein, daß solche Sonderfahrten das lukrativste Geschäft für sie darstellen. Wieviel zehntausende von Filmen werden bei solchen Gelegenheiten verschossen, wieviel hunderttausend Meter Tonband verbraucht. Welch reges Interesse solche Sonderfahrten heute beim breiten Publikum der Eisenbahnliebhaber finden, zeigt am besten das heillose Gewimmel der hin- und herwogenden Menschenmassen zu beiden Seiten der Zuggarnitur. Übrigens, der mitgeführte Versorgungswagen setzte allein über DM 9000,— (zum größten Teil Getränke) um.

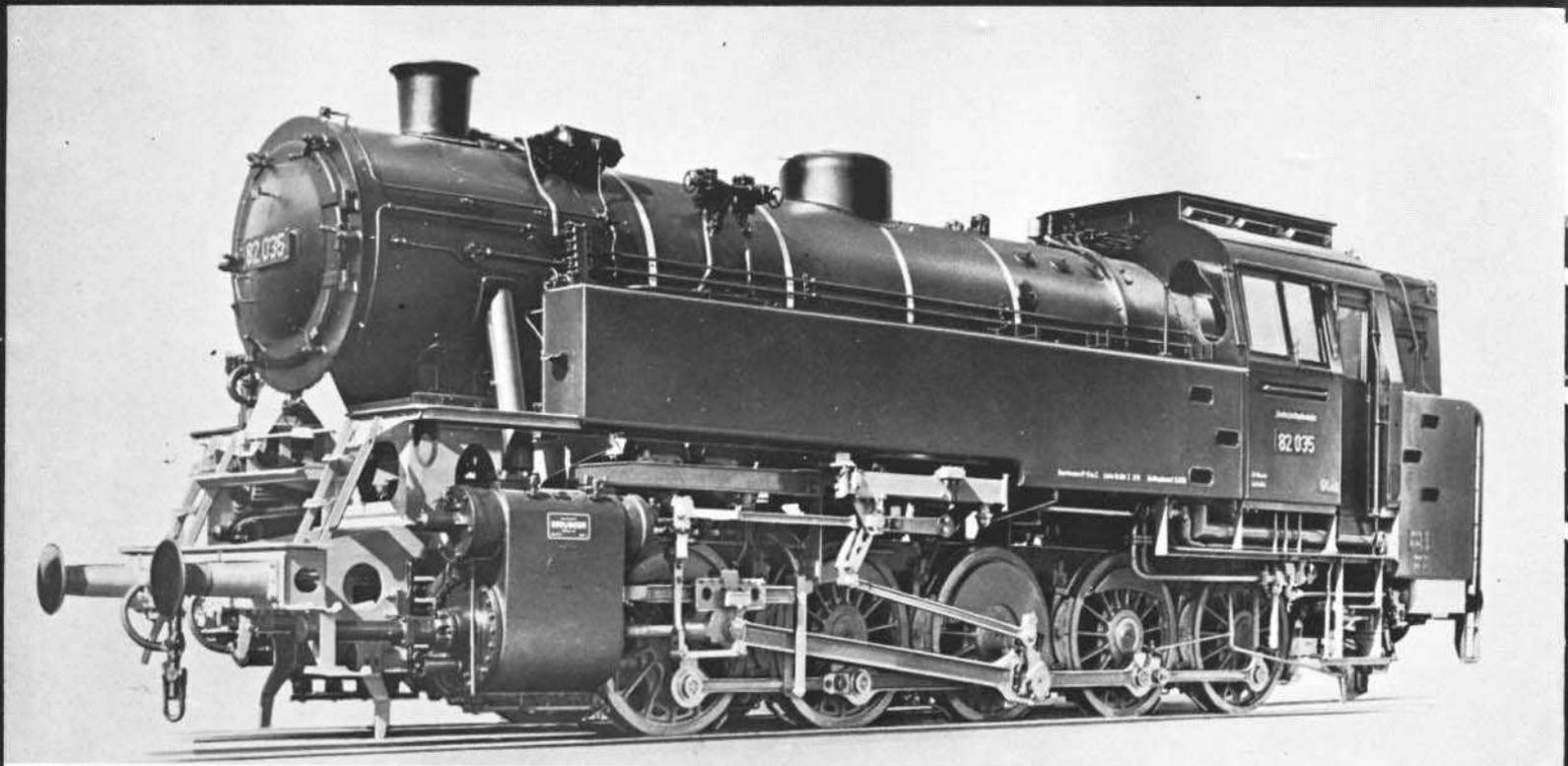


Bild 1: Esslinger Standardausführung der BR 82 ohne Oberflächenvorwärmer.



Die BR 82 der Deutschen Bundesbahn

Nach einer ersten Phase des Wiederaufbaus der Bahnanlagen, der Instandsetzung noch vorhandener Fahrzeuge und der Fertigung einer geringen Anzahl von Lokomotiven der Reihen 42 und 52 aus noch vorrätigen Teilen, wurde im Jahr 1949 ein Neubau-Programm für Dampflokomotiven erarbeitet.

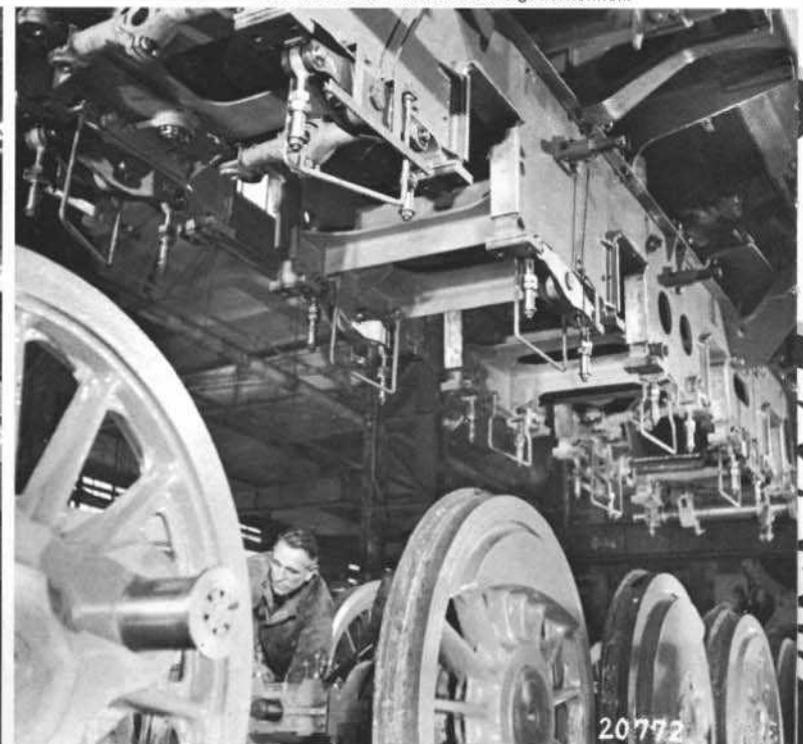
Dieses neue Typenprogramm der jungen Deutschen Bundesbahn, sie ging am 7. Sep-

Bild 2: Hier wird eindeutig – bei 82 035 – die zurückgesetzte Türe zum Führerhaus gezeigt.

Bild 3: Eine Lokomotive der BR 82 wird in der Werkzeughalle der Esslinger Maschinenfabrik auf die Radsätze gesetzt.

20865

Bild 4: Läßt die Rahmendetails gut erkennen.



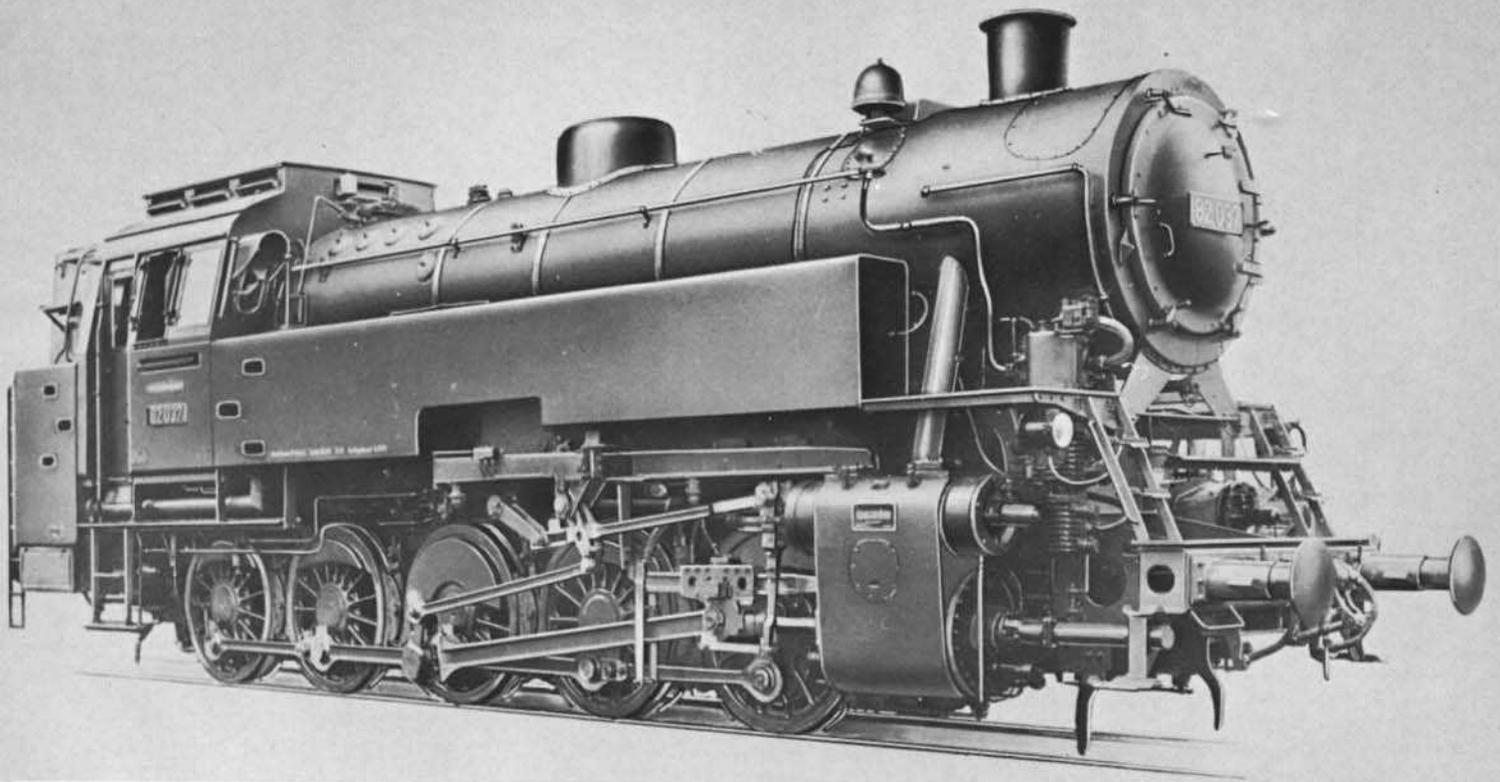


Bild 5: Dieselbe Bauart wie auf Bild 1, jedoch die 82 037 von der Lokführerseite. Charakteristisch ist der Lüftungsaufsatz auf dem Führerhaus, der bis zur Betriebsnummer 82 037 beibehalten wurde.

Bild 1 bis 5: Werkfoto Esslingen Sammlung: HJO

tember 1949 aus der Deutschen Reichsbahn hervor, umfaßte zunächst nur die Bau-reihen 23, 65 und 82. Von letzterer sollten insgesamt 37 Lokomotiven beschafft werden. Bei Henschel in Kassel waren 10, bei Krupp in Essen 22 und bei der Maschinenfabrik Esslingen 5 Maschinen bestellt worden. Am 5. September 1950 konnte Henschel mit der 82 023 die erste Nachkriegs-Neubaulok an die Deutsche Bundesbahn übergeben. Als Mehrzwecklokomotive sollte die E h2-Güterzugtenderlokomotive der Reihe 82 die Länderbahn-Baureihe 94 und die Reichsbahn-Baureihe 87 ersetzen. Die BR 82 war konzipiert für den schweren Verschiebedienst, besonders als Abdrücklok für Ablaufberge, und als Streckenlok für schwere Übergabezüge. Außerdem sollte die neue Reihe auch schwere Güterzüge über kürzere Entfernungen und in schwierigem Gelände befördern.

Neben einer gewissen Robustheit für den Verschiebedienst mußten Höchstgeschwindigkeit und Vorratsbehälter für die Strecken-fahrt ausgelegt werden. Die Unterbringung von 11 m³ Wasser und 4 t Kohle setzte die Einsparung von Konstruktionsgewicht beim Laufwerk, am Rahmen und am Kessel voraus. So verzichtete man beispielsweise trotz einer auf 70 km/h festgelegten Höchstgeschwindigkeit auf eine Laufachskonstruktion. Der Rahmen und der Kessel waren in gewichtssparender Schweißkonstruktion ausgeführt worden. Um trotz des Fortfalls von führenden Laufachsen gute Laufeigenschaften bei höherer Geschwindigkeit auf der Strecke und auf engen Gleisradien der Verschiebebahnhöfe zu gewährleisten, faßte man die vorderen und hinteren Kuppelradsätze zu Lenkgestellen zusammen. Es blieb also nur die Treibachse fest im Rahmen gelagert. Die Endradsätze waren unter sich durch Lenkhebel verbun-

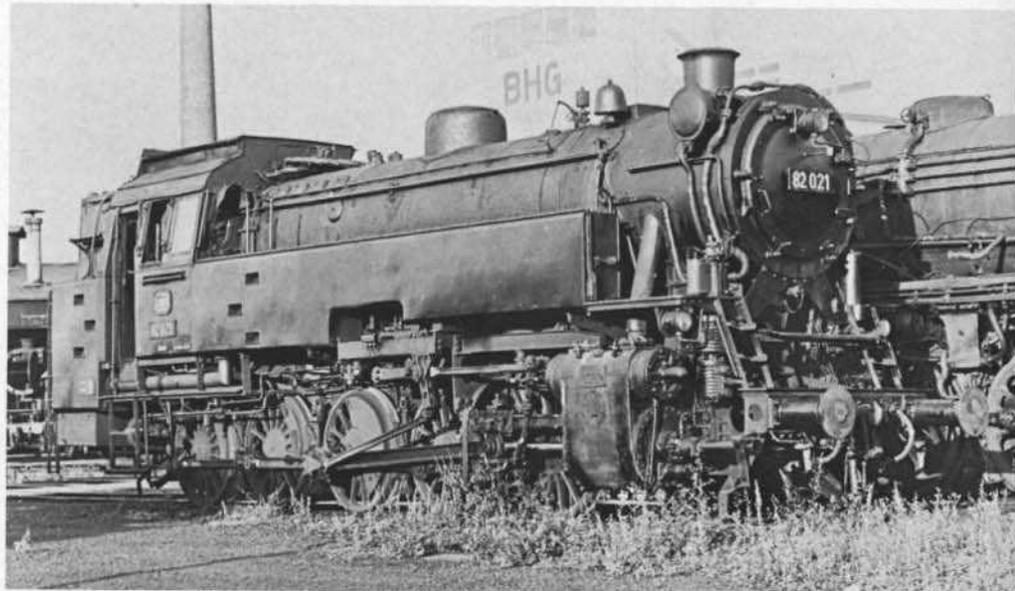


Bild 6: Die 82 021 in der Standardausführung. Diesmal jedoch mit Knorr-Oberflächenwärmer, im Jahre 1966 in Limburg aufgenommen. Bei unserer Modellausführung sitzt die Pfeife nicht hinter der Glocke, wie dies bei der hier abgebildeten 82 021 der Fall war.

Bild 7: Hier nun eine weitere Variante: Die Gesamtansicht der 82 040 mit Tonnendach und mit Riggenschbach-Gegen-druckbremse in Freudenstadt fotografiert.



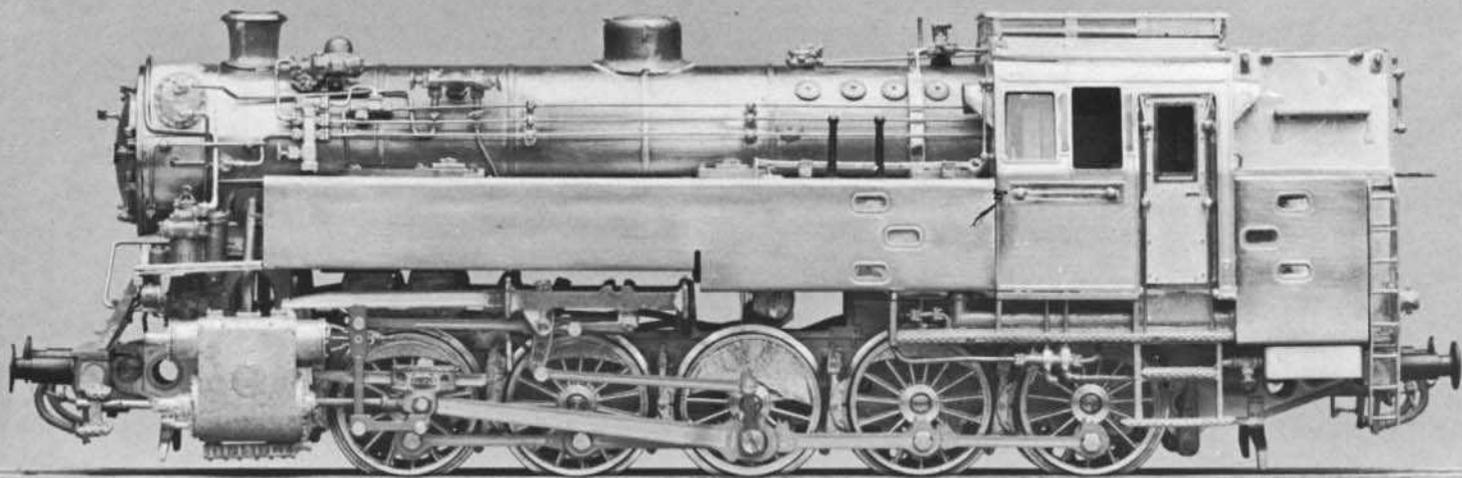


Bild 8: Neues M+F-Modell der BR 82 von der Lok-Heizerseite. Alle Superzurüstteile unter dem Umlauf- bzw. Wasserkasten fehlen jedoch noch (siehe Text).

den. Die erste und die fünfte Achse hatten ein Seitenspiel von 26 mm, die zweite und vierte Achse ein solches von 18 mm. Statt wie üblich durch einen festen Achsstand, wurde die Lok durch den Drehzapfenabstand von 4724 mm der Lenkgestelle geführt. Die Lokomotive war so ausgelegt, daß sie die Bundesbahnweiche 49-190-1:7,5 und Gleisradien bis herunter zu 140 m gefahrlos durchfahren konnte. Der Lastausgleich erlaubte das Befahren von Ablaufbergen mit 300 m Scheitel- und Talaustrundungshalbmesser.

Der Rahmen war mit allen Quer- und Längsverbindungen mit dem Rauchkammerträger und mit den Pumpenträgern zu einem Stück verschweißt. Nur die vorderen und hinteren Pufferträger waren auswechselbar angebracht. Die Dicke der Rahmenbleche betrug 25 mm.

Vollkommen geschweißt war auch der Kessel. Hier hatten alle Erkenntnisse moderner Schweißtechnik ihren Niederschlag gefunden. Der Rauchkammermantel hatte eine Stärke von 10 mm und war stumpf an einen Winkelring am Langkessel angeschweißt. Die Rauchkammer hatte einen Außendurchmesser von 1700 mm und eine Länge von 2500 mm. Im vorderen Teil war im Scheitel eine Quernische vorhanden, sie sollte bei einer vorgesehenen, späteren Nachrüstung den Mischvorwärmer aufnehmen. Hinter dem Schornstein war im Scheitel ein großer Ausschnitt, durch den man an die Heißdampfreglerventile gelangen konnte. Von den Bauprinzipien der früheren Einheitslokomotiven war nicht mehr viel übrig geblieben. Auch bei der Ausfüh-

rung des Führerhauses war man neue Wege gegangen. Es war allseitig geschlossen, an jeder Seite war ein großes Schiebefenster und ein festes Fenster vorhanden. Die Fenster in den Stirnwänden konnten geöffnet werden, jene in der vorderen Stirnwand waren um ihre Längsachse drehbar. Zwei große Klappen in der Stirnfront über dem Stehkessel sowie um ihre waagrechte Achse drehbare Klappen in einem Dachaufsatz sorgten für eine gute Be- und Entlüftung des Führerstandes. Auf die Bauartunterschiede von Führerhaus und Kessel wird noch an anderer Stelle eingegangen. Im Führerraum standen dem Lokpersonal federnde und gepolsterte Sitze mit federnen Rückenlehnen zur Verfügung. Vorhanden waren außerdem ein Wärmebehälter für Speisen, ein Kasten für Ölkannen, ein Ablagetisch und Kleiderbehälter an der Rückwand.

Wie bereits erwähnt, lieferte Henschel mit der 82 023 die erste Lok ab. Ihr folgten im selben Jahr, ebenfalls von Henschel gebaut, die Lokomotiven 82 024 bis 032. Auch Krupp konnte noch im Jahr 1950 die ersten acht Exemplare mit den Betriebsnummern 82 001-008 an die Deutsche Bundesbahn übergeben. Im Jahr 1951 folgten von Krupp die Serien 82 009 bis 012, 82 013-018 und 82 019-022. Schließlich konnte auch noch die Maschinenfabrik Esslingen ihre fünf Exemplare mit den Nummern 82 033-037 im Jahr 1951 fertigstellen und dem Betrieb übergeben. All diese Lokomotiven der Beschaffungsjahre 1950/51 stimmten in ihrer Bauausführung weitgehend miteinander überein. Einige der Maschinen waren mit

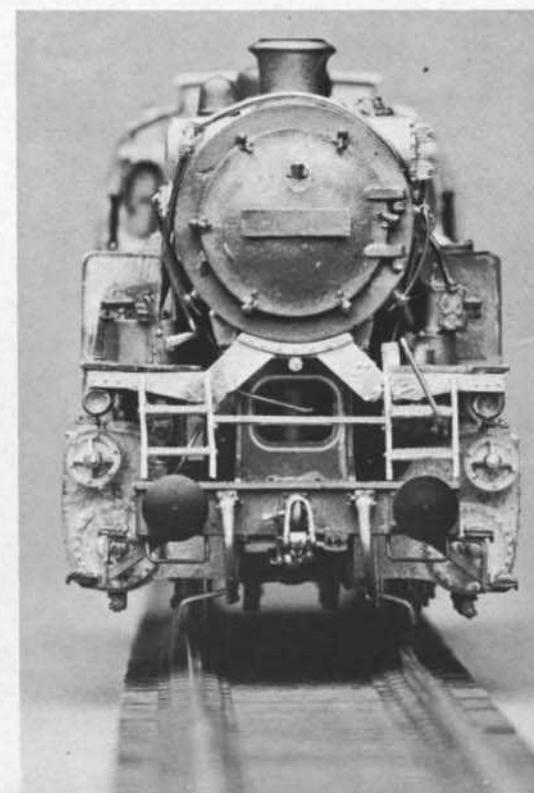
Mischvorwärmern in der Rauchkammer vor dem Schornstein ausgestattet worden. Die amtlichen Angaben hierzu gehen leider sehr weit auseinander. Eine Kurzbeschreibung der DB nennt die Maschinen bis zur Betriebsnummer 82 010. In der ausführlichen Lokomotivbeschreibung Nr. 930 83 aus dem Jahr 1951 steht geschrieben, die Maschinen 82 009-018 hätten Mischvorwärmanlagen der Bauart Krupp erhalten. Auch diese Angabe ist umstritten. Anhand von Fotos konnte nachgewiesen werden, daß die Lokomotiven 82 015, 017, 019 und 021 mit Oberflächenvorwärmern ausgerüstet waren. Bei den Maschinen ohne solche Vorwärmer war die Nische in der Rauchkammer mit einem Blech verschlossen worden.

Alle 37 Lokomotiven hatten Lüftungsaufsätze auf dem Führerhausdach erhalten. Die Einstiegtüren waren etwas zurückgesetzt.

Bei einer späteren Lieferung aus dem Jahr 1955, es waren dies die Maschinen 82 038 bis 041 der Maschinenfabrik Esslingen, gab es Änderungen in der Ausführung. Das Führerhausdach war tonnenförmig ausgeführt, die Lüftungsklappen waren in das Dach eingelassen, die Türen schlossen mit der Außenfront des Führerhauses ab. Die bei-

Bild 9: Wie Bild 8, jedoch schräg von rückwärts aufgenommen. Die Lok ist wirklich ausgezeichnet gelungen.

Bild 10: Die charakteristische Stirnfront der BR 82. Bei der Superausführung ist die Rauchkammertüre wieder zum Öffnen und der Innenraum der Rauchkammer vorbildlich nachgestaltet.



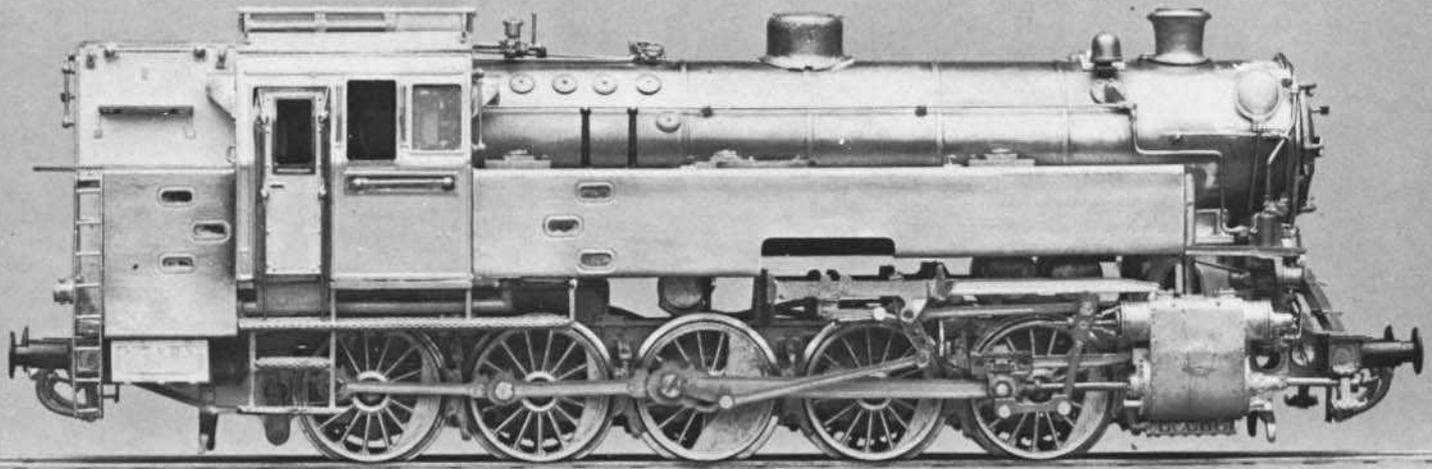


Bild 11: Zeigt die Lokführerseite.

den letzten Maschinen, die 82 040 und 041 hatten zusätzlich noch eine Riggenbach-Gegendruckbremse erhalten.

Die Lokomotiven der Baureihe 82 kamen vorzugsweise in Hamm, Emden und Hamburg zum Einsatz. Die beiden letzten Maschinen mit der Riggenbach-Gegendruckbremse fuhren zunächst auf den Steilrampen bei Freudenstadt. Ein besonders langes Leben war der Baureihe 82 nicht beschieden. Bereits im November 1966 war mit der 82 018 die erste Lok ausgemustert worden. Im Jahr 1967 folgte die 82 037. Maschinen der BR 82 waren auch beim Bw Altenkirchen stationiert. Ende der sechziger Jahre fanden sich dann einige Maschinen in Koblenz Mosel-Bhf. ein, darunter jene von Freudenstadt und andere von Hamburg und von Altenkirchen. Am Schluß verblieben dann nur noch die 82 021 und 82 035 beim Bw Siershan. Anfang 1972 mußten auch sie ihren Dienst quittieren, als letzte die 82 021 am 14. Januar 1972. Möglicherweise war vielleicht auch die 82 035 die letzte Lok, sie war zwar schon im Dezember 1971 z-gestellt worden, soll dann aber Anfang 1972 noch einmal im Bw Siershan eingesetzt gewesen sein.

Erhalten geblieben ist die 82 008; sie ist als Denkmal vor dem Bahnhofsgebäude in Lingen/Ems aufgestellt. HO

BR 82 als M+F-Modell

Heute können wir Ihnen die ersten gültigen Fotos des neuen BR 82-Modells in der tatsächlichen Ausführung zeigen. Wie bereits im Journal 4/76 beschrieben, war das Handmuster ausführungsmäßig stark verunglückt, und deshalb wurden auch häufig die Vorausabbildungen in Prospekten, im Journal und Anzeigen stark kritisiert. Diese neue Lokomotive besteht fast komplett aus Messing, und das Fahrwerk entstammt einer neuen M+F-Konstruktionsgeneration, welche wesentlich vereinfacht werden konnte. Dadurch haben die Modelle sehr gute Laufeigenschaften, und der Fahrwerkszusammenbau ist fast schon als problemlos zu bezeichnen. Sie werden an der Lokomotive sicher ihre helle Freude haben. Mehr über die neue Fahrwerks-Konstruktionsart können Sie ausführlich im nachfolgenden Bericht zur V 36 lesen. Die neuen vereinfach-

ten Einheits-Fahrwerksbauteile sind dort auch abgebildet.

Ursprünglich waren wir stark im Zweifel, so schnell nach der BR 94 (1 Jahr Zwischenraum) bereits eine weitere fünfachsigige Tenderlokomotive zu fertigen, zumal es sich hier nicht um einen reinen Oldtimer, sondern um eine ausgesprochen moderne Dampflokomotive der DB handelt. Da aber im nächsten Jahr die BR 95 in Fertigung gehen soll und Achsstand, Radgröße usw. mit der BR 82 identisch sind, fiel uns der Entschluß relativ leicht. Dem Schreiber dieses Berichtes gefiel auch ursprünglich die BR 82 (aufgrund des daneben gegangenen unansehnlichen Handmusters) nicht besonders gut. Als ich nun aber die Lokomotive im Modell vor mir stehen sah, war meine Begeisterung für diesen Loktyp sehr groß. Es ist neben der Mallet (BR 96) eines der schönsten M+F-Modelle, die bisher im Programm geführt werden. Die Lokomotive besticht durch ihre Eleganz. Vor allem aber, und was sicher besonders wichtig ist, besticht sie durch ihren samtweichen, geräuscharmen Lauf. Zum Erscheinen dieses Journals ist der Lokbausatz bereits im Handel. Bei Redaktionsschluß kamen wir allerdings wieder mit der Erstellung des Musters zeitlich stark in Bedrängnis. Es war nicht einmal mehr Zeit vorhanden, die Lokomotive zu lackieren. Ferner fehlen an dem Modell noch fast alle Zurrüstteile – vom Wasserkasten abwärts – bzw. hauptsächlich Teile, die zur Gruppe Fahrwerk gehören. Das Lokgehäuse selbst entspricht der Superausführung mit Oberflächenvor-

wärmer, Dachhaken usw., während im Normalbausatz die Kesselbestückung der Ausführung des vorausgegangenen Vorbildberichtes (siehe Bild 1) entspricht. Im Journal 6/76 werden wir Ihnen die Lokomotive dann lackiert und komplettiert in beiden Varianten (Normalausführung bzw. Ausführung 1 – ohne Oberflächenvorwärmer – und Ausführung 2 – Gehäuse und Kessel wie hier, jedoch mit sämtlichen weiteren Superzurüstteilen) vorstellen. Übrigens, die Lokomotive durchfährt mit Bremsbacken auch den kleinen Fleischmann-Gleisradius: die Bremsbacken liegen deshalb bereits dem Normalbausatz bei. Der Superzurüstsatz kann leider erst frühestens in der ersten Novemberwoche ausgeliefert werden. Sicher ist aber kein Lokbauer so schnell, daß er bis zu diesem Zeitpunkt schon in seiner Zusammenbauaktivität wegen des noch fehlenden Superzurüstsatzes gebremst wird. Im Weihnachtsjournal werden wir Ihnen dann auch noch verschiedene Lokvarianten anhand von Vorbildfotos zeigen. Bei Redaktionsschluß war leider der Preis des Superzurüstsatzes noch nicht auskalkuliert. Im Anschluß finden Sie aber nun die neuen Bausatz- und Steuerungspreise:

Vorbesteller erhalten natürlich noch die ursprünglich gültigen Preise berechnet:

Art.-Nr.		DM/Preis
041	Bausatz BR 82	546,—
041 10	Superzurüstsatz	(Preis noch nicht vorh.)
041 68	Steuerung ungenietet	57,—
041 69	Steuerung genietet	79,—
12059	Abziehbilder-Großsatz	14,90

HM

Bild 12: Nochmals die 82, jedoch leicht schräg von vorne aufgenommen. Fotos 8 bis 12: Paur, Fürstenfeldbruck

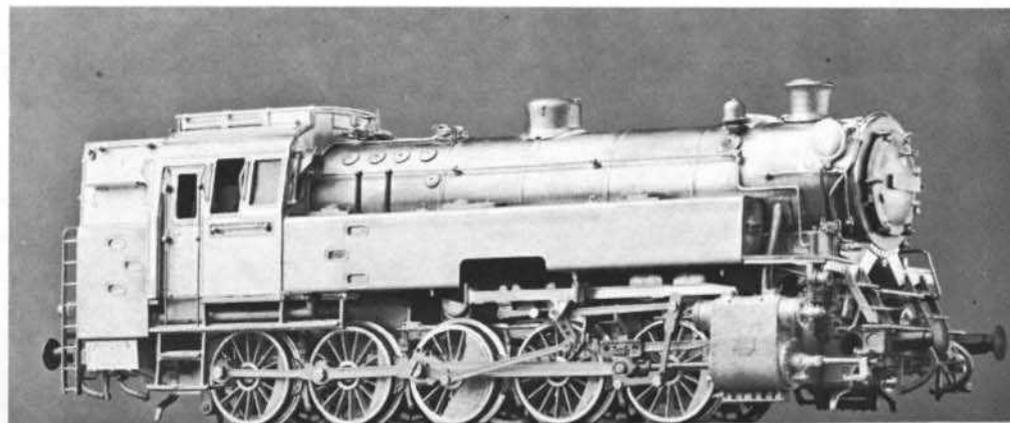




Bild 1: Die V 36 404 (mit ihren großen Vorratsbehältern) entspricht weitgehend dem Modell der M+V V 36. Die Schiebetüren für den Motorraum sind wie bei unserem Modell, mit Lüfterschlitzen ausgestattet. Sammlung: HJO

Die Baureihe V 36

Bereits im Jahr 1934 erteilte die Deutsche Wehrmacht die ersten Aufträge zur Entwicklung von weitreichenden Eisenbahngeschützen zur Unterstützung der konventionellen Feldartillerie. Für den Transport der mitunter recht schweren Geschütze und zur Versorgung des Munitionsdepots sah man zugleich den Bau von Diesellokomotiven vor. Nach einigen Prototypen mit einer Antriebsleistung von ungefähr 150 PS und mit mechanischer Kraftübertragung entstand 1935 das Konzept zur Entwicklung neuer Maschinen mit hydraulischer Kraftübertragung und mit Antriebsleistungen von 200–240 PS, 360 PS und 550 PS.

Gegenstand der nachfolgenden Betrachtung sollen die Fahrzeuge der mittleren Leistungsgruppe sein, die zu jener Zeit die Bezeichnung WR 360 C 14 trugen. Obwohl zunächst ausschließlich für militärische

Zwecke bestimmt, entstanden die Lokomotiven als Gemeinschaftsentwicklung des Reichsbahn-Zentralamtes und der Firmen Berliner-Maschinenbau-AG und Orenstein & Koppel. Im Jahr 1937 kamen die ersten 42 Exemplare zur Auslieferung. Am Bau weiterer Serien beteiligten sich dann auch noch die Firmen KHD, Jung, Krupp und Henschel. Bis zum Ende des Jahres 1943 wuchs die Gesamtstückzahl auf 292 Maschinen an, nur drei davon standen im Dienst der Deutschen Reichsbahn, die anderen waren meist im Kriegseinsatz. Die Lokomotiven fuhren einzeln oder mit der Führerhausseite aneinandergekuppelt in Doppeltraktion. Als Antriebsaggregate dienten Dieselmotoren von Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD) und von den Mannheimer-Motoren-Werken (MWM) mit einer Nennleistung von 360 PS. Die hydraulischen Getriebe stammten von

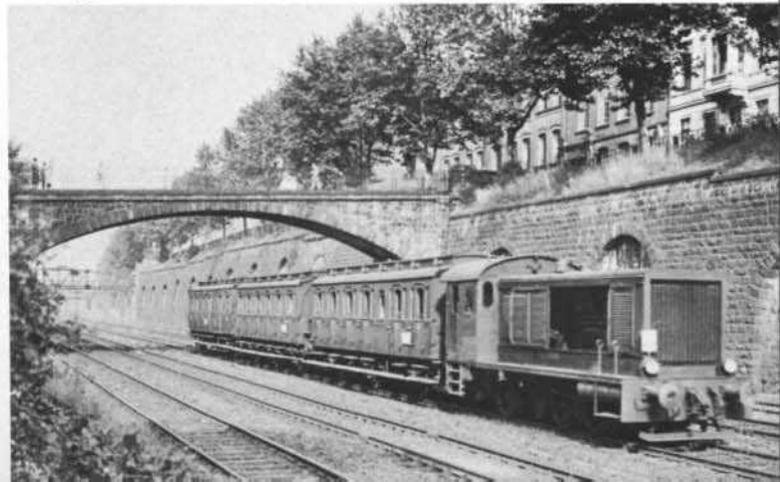
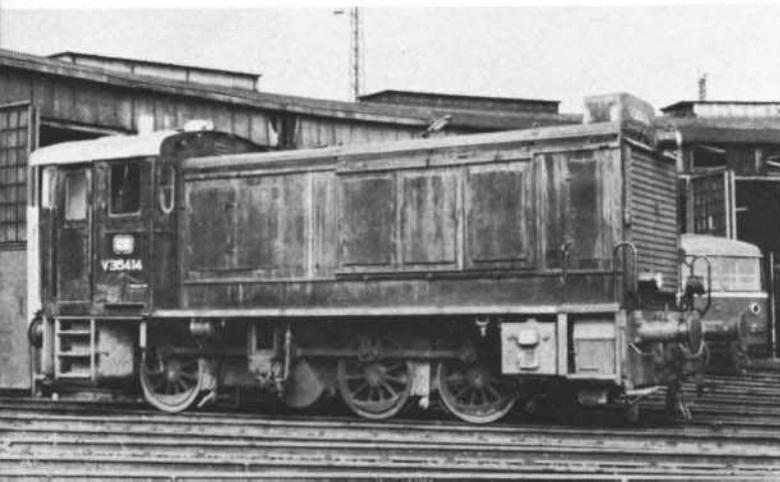
der Firma Voith in Heidenheim. Als besonders interessant darf vermerkt werden, daß Lokomotiven der später als V 36 bezeichneten Baureihe auch mit den kleineren Maschinen der Reihe V 20 in Doppeltraktion eingesetzt waren.

In den Bestand der Deutschen Bundesbahn gelangten nur noch rund 63 der ehemaligen Wehrmachtslokomotiven. Darunter befanden sich Fahrzeuge unterschiedlicher Abmessungen und Ausführung. Zwei dieser Exemplare, sie erhielten bei der DB die Betriebsnummern V 36 002–003, hatten zwar auch die Nennleistung von 360 PS, waren aber kürzer und leichter. Mit einer Länge über Puffer von 8700 mm waren sie um 500 mm kürzer als die meisten der anderen Maschinen der Baureihe V 36. Eine dieser Lokomotiven fuhr noch am Anfang der siebziger Jahre als Nr. 276 bei der Buxte-

Bild 2: Auch diese Lokomotive stammt, wie die auf Bild 1 gezeigte, aus der Nachbauserie aus dem Jahre 1950. Die V 36 414 war am Ende des Jahres 1975 beim Bw Gießen stationiert.

Bild 2 und 3: Bellingrodt

Bild 3: Lokomotive V 36 208 mit Nahverkehrszug, bestehend aus alten Abteilwagen bei Wuppertal-Unterbarmen. Da es diese dreiachsigen Abteilwagen von mehreren Herstellern als HO-Modell gibt, kann auf der Modelleisenbahn-Anlage diese reizvolle Garnitur jederzeit verkehren.



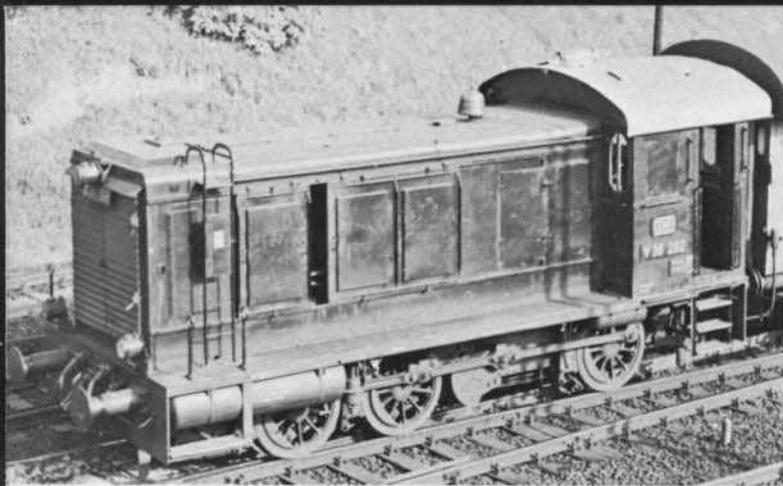


Bild 4: Linke Fahrzeugseite der V 36 262 aus der Nachbauserie von Mak aus dem Jahre 1947. Sie wurde im Bahnhof Aalen/Württ. aufgenommen. Hauptsächlicher Unterschied dieser Lok ist, daß die seitlichen Schiebetüren zum Motorraum keine Lüftungsschlitze aufweisen.



Bild 5: Die 236 261 (V 36 also mit Computer-Nummer) ebenfalls in Aalen fotografiert. Diese V 36 ähnelt ebenfalls sehr stark der M+F-Lok in der Ausführung 1, hat jedoch zusätzlich noch einen Vorratsbehälter über den ersten Treibachsen. Dieser Vorratsbehälter kann jederzeit dem M+F-Ergänzungssatz entnommen und zusätzlich angebracht werden. Vor dem Vorratsbehälter ist auch sehr gut der kleine Kokssofen erkennbar. Auch diese Lokomotive stammt aus der Nachkriegsserie von 1947.
Foto 4 und 5: H. Obermayer

hude-Harsefelder-Eisenbahn.

Die größere Zahl der von 1937 bis 1944 an die ehemalige Wehrmacht gelieferten Lokomotiven der späteren Baureihe V 36 hatten trotz unterschiedlicher Gewichte und voneinander abweichender Ausrüstung dieselben Hauptmaße. Bedingt durch den großen Mangel einsatzfähiger Lokomotiven waren die aus den Wehrmachtsbeständen übernommenen Diesellokomotiven rasch instandgesetzt, zumal sie manchen der alten Dampflokomotiven ebenbürtig waren. Besondere Bedeutung erlangten die Maschinen bei ihrem Einsatz im Wendezugbetrieb des Nahverkehrs im Bereich der Städte Frankfurt, Wuppertal, Bremen und Bremerhaven. Trotz der bescheidenen Höchstgeschwindigkeit von nur 55 km/h erfüllten die Maschinen alle in sie gesetzten Erwartungen. Die leichte Bedienbarkeit der Motorlokomotiven und ihre Unempfindlichkeit gegen eine Falschbehandlung waren die wichtigsten Voraussetzungen für den Wendezugbetrieb. Eine einfache Tonsignalsteuerung diente der Übermittlung der Befehle vom Steuerwagen zur Maschine, wenn die Lok am Ende des Zuges lief und nur mit dem eigens ausgebildeten Beimann besetzt war. Als Bei- und Steuerwagen dienten alte Abteilwagen, »Donnerbüchsen« der Einheitsbauart und Steuerwagen von Triebzügen.

Wenn man den vorliegenden Aufstellungen glauben darf, dann handelte es sich bei dieser Hauptgruppe um die Lokomotiven mit den Betriebsnummern V 36 101–102, 104–115, 117–126, 201–210, 212–223, 225–226, 229–239. Hierzu sind auch noch die in den Jahren 1947 bis 1948 von der Maschinenbau AG Kiel nachgebauten Maschinen mit den Betriebsnummern V 36 150–151 und 251–262 zu zählen.

Im Rahmen der Instandsetzung und der Modernisierung des verbliebenen Bestandes der Diesellokomotiven aus dem Zweiten Weltkrieg ist eine größere Zahl von Maschinen der Reihe V 36 umgebaut worden. Ein Teil der Lokomotiven erhielt geräuschisolierte Führerhäuser und alle Einrichtungen für eine Einmannbedienung. Bei einigen Maschinen wurde das Führerhausdach aufgeschnitten und darüber ein kancelartiger Aufbau errichtet, so z.B. bei der V 36 119. Völlig umgebaut wurde dagegen das Führerhaus der Lokomotive V 36 238. Das übliche Tonnendach entfiel,

und stattdessen entstand ein sich von den Seitenwänden nach oben verjüngender Aufbau mit großen Fensterflächen und mit einem kleinen Schutzdach, bei zurückgesetzten angeordneten Türen. Soviel zu den Bauartabweichungen, nun zu einer weiteren Nachbauserie aus der Zeit von 1950, die mit 18 Lokomotiven wieder von der MaK kam. Im großen und ganzen hielt man sich an die alte Bauform, wählte aber neue Voith-Getriebe und größere Vorratsbehälter. Bei den neuen Maschinen mit den Nummern V 36 401–418 ergab sich ein geringfügig vergrößerter Achsstand und eine auf 9240 mm angewachsene Länge über Puffer. Nach der amtlichen Aufstellung der Zentralen Transportleitung in Mainz standen am 31.12.1975 noch 75 Lokomotiven der Baureihe 236 im Dienste der Deutschen Bundesbahn, davon waren die 236 101, 205, 229, 262 und 404 als Werklokomotiven in den Ausbesserungswerken Schwetzingen, Hamburg, Cloppenburg und Stuttgart-Bad Cannstatt eingesetzt. **HO**

Das M+F-Modell der V 36

Die neue V 36 gehört, ebenso wie die BR 82, wieder einmal zu einer neuen Entwicklungsgeneration. Wie schon in einer früheren Journalausgabe geschrieben, sind wir ständig bestrebt, unsere Bausatzlokomotive betriebssicher und einfacher im Zusammenbau zu gestalten. Das neue System wurde für die E 04 entwickelt, wird

aber erstmalig bei der V 36 und BR 82 angewendet. Für M+F-Fahrwerke werden zukünftig noch weniger Schrauben und Teile benötigt. Bei den bisherigen Fahrwerken waren die Abstands- und Lagerhalter manuell, d.h. handwerklich gefertigt. Leider lassen sich bei handwerklicher Arbeit Maßtoleranzen nie ganz vermeiden, so daß es durchaus der Fall sein konnte, daß wegen eines nicht genau passenden Teiles die Lokfahreigenschaften beeinträchtigt wurden. Solche Teile wurden jedoch immer von uns ausgetauscht bzw. ersetzt; dies erforderte aber eine nicht unerhebliche Mehrarbeit. Diese handwerklichen Teile wurden jetzt durch Großserien-Kunststoffteile ersetzt, und es ist nun das erste und z.B. das 10 000ste Teil maßlich vollkommen gleich bzw. identisch, also ein echter Fortschritt. War bisher ein Lagerbock für die Kugellageraufnahme vom Bastler nicht hundertprozentig einjustiert, konnte es zum Klemmen des Kugellagers bzw. sogar zum Zerstören eines solchen kommen. Hierfür haben wir ebenfalls einen Ausweg gefunden. Die neuen Lagerschalen (aus Kunststoff) für die ebenfalls neuen Kalottenlager werden nicht mehr durch Schraubbefestigung, sondern durch viereckige Steckzapfen in den Rahmenwangen gehalten. Die kugellähnlichen Kalotten können sich in den Lagerschalen nach allen Seiten drehen, so daß selbst bei weniger exaktem Einbau nichts klemmt und die Schneckenwelle leichtgängig bleibt. Auch die Rahmenabstandshalter sind jetzt aus Kunststoff. Eine nicht unwesentliche und zusätzliche

Bild 6: Die neue M+F V 36, hier allerdings mit falscher Nummer, in der Grundausrüstung.





Bild 7: V 36 Grundausführung, diesmal die linke Lokseite.

Bild 6 bis 11: Foto Paur, Fürstenfeldbruck

Bild 8: V 36-Fahrwerk mit den neuen Kunststoff-Großserienteilen. Links im Bild sind die beiden Kalotten-Lagerschalen sichtbar, die mit angespritzten Zapfen aufeinander geklipst werden. Das kugelförmige Kalottenlager sitzt nach allen Seiten drehbar zwischen diesen beiden Lagerschalen. Die Antriebswelle zeigt beide Lagerschalen in zusammengestecktem Zustand. Über der Fahrwerksabdeck- bzw. Radhalteplatte ist das neue Kunststoff-Distanzstück mit den Kerbstiften sichtbar.

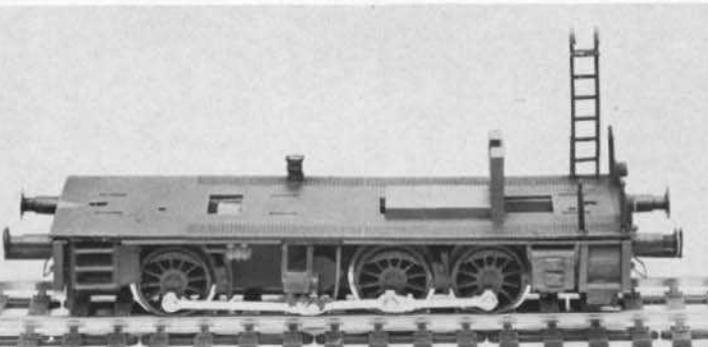


Bild 9: Fahrwerk ohne Gehäuseaufbauten. Vorne sitzt der Motorhalter. Der Motor ist noch nicht eingebaut. Der Antrieb erfolgt durch Schneckenantrieb auf die vorderste und die letzte Achse.

Verbesserung bringen die Kunststoffteile zusätzlich zur Genauigkeit auch dadurch, daß sie geräuschkämmend wirken. Vibrationen des Motors sowie der Getriebeteile können nicht mehr in dem Maße auf das Fahrwerk übertragen werden, wie es bei den ursprünglichen Metallteilen der Fall war. Die Abstandshalter werden heute nicht mehr zwischen die Rahmenwagen geschraubt, sondern durch Einpressen sogenannter Kerbstifte befestigt. Der im Abstandshalter eingebrachte Schlitz genehmigt auch wieder ein späteres Herausdrücken der Kerbstifte mittels eines flachen Schraubenziehers. Diese Distanzstücke können auch für weitere Funktionen verwendet werden, so z.B. durch Aufsetzen von Blattfedern (ebenfalls mit Preßstiften) zur Abfederung von Lokomotivachsen. In der mittleren Bohrung dieser Distanzstücke

wird jeweils die Radhalteplatte angeschraubt. Wir hoffen, daß sich diese – wenig lohnintensiven – Teile für zukünftige Modelle preisparend auswirken können. Nun zu den Lokomotivausführungen: Es wird eine Grundvariante angeboten, die dem Nachkriegsbau der V 36 entspricht. Für die zweite Variante wird ein kleiner Umrüstsatz angeboten (Art.-Nr. 154 10, DM 8,50), der recht preisgünstig ist. Es können natürlich auch an diesen Lokomotiven Superzurüstteile, wie gefederte Puffer, Brems- und Heizschlauchkupplungen und Originalkupplungen mit angebracht werden. Beim normalen Anlagenbetrieb werden aber meistens diese Teile sicher nicht zur Anwendung kommen. Der Grundbausatz enthält unter anderem auch Teile, wie z.B. Bremsbacken und Federpakete für die Achslagerabfederung. Die Hauptunterschiedsmerkmale für beide Ausführungen sind wie folgt: Ausführung 1 hat jeweils unter den vorderen und hinteren Aufstiegsleitern Werk-

zeugkästen, nach den vorderen Aufstiegsleitern pro Seite einen kleinen Koksofen, der zum Vorwärmen des Diesels dient. Auch die Motorvorbautendeckel unterscheiden sich. Die Grundausführung besitzt einen nach oben über den Kühlergrill hinausgezogenen, hohen Behälter, der bei der zweiten Ausführung wesentlich flacher ist. Die zweite Ausführung besitzt auf dem Motorvorbau das Abgasrohr (Auspuff) und eine zusätzliche Glocke, unter dem Umlauf sind Druckluftkessel angebracht. Aussehenmäßig entspricht die Zweitausführung in vielen Details der V 20. Die Zugleistung des Modells ist, obwohl bei M+F meistens auf Haftreifen verzichtet wird, wegen des großen Gewichts der Lokomotive, ganz ausgezeichnet.

Nachfolgend Bestell-Nummern und Preise:

154	Bausatz V 36	249,—
154 10	Umbausatz f. 2. Variante	8,50
12053	Abziehbilder-Großsatz	18,50

HM

Bild 10: Zeigt beide V36-Varianten, d.h. also, Ausführung 1 (links) und Ausführung 2 (rechts), die durch den kleinen Ergänzungssatz zu DM8,50 ebenfalls nachgestaltet werden kann. Wie bei der BR 82 schon erwähnt, drängte auch die Zeit bei der V 36 sehr stark, um die ersten Fotografiemuster noch rechtzeitig fertigstellen zu können. Die Fotografiemuster sind deshalb noch nicht so exakt, wie sonst bei M+F üblich, zusammengebaut.

