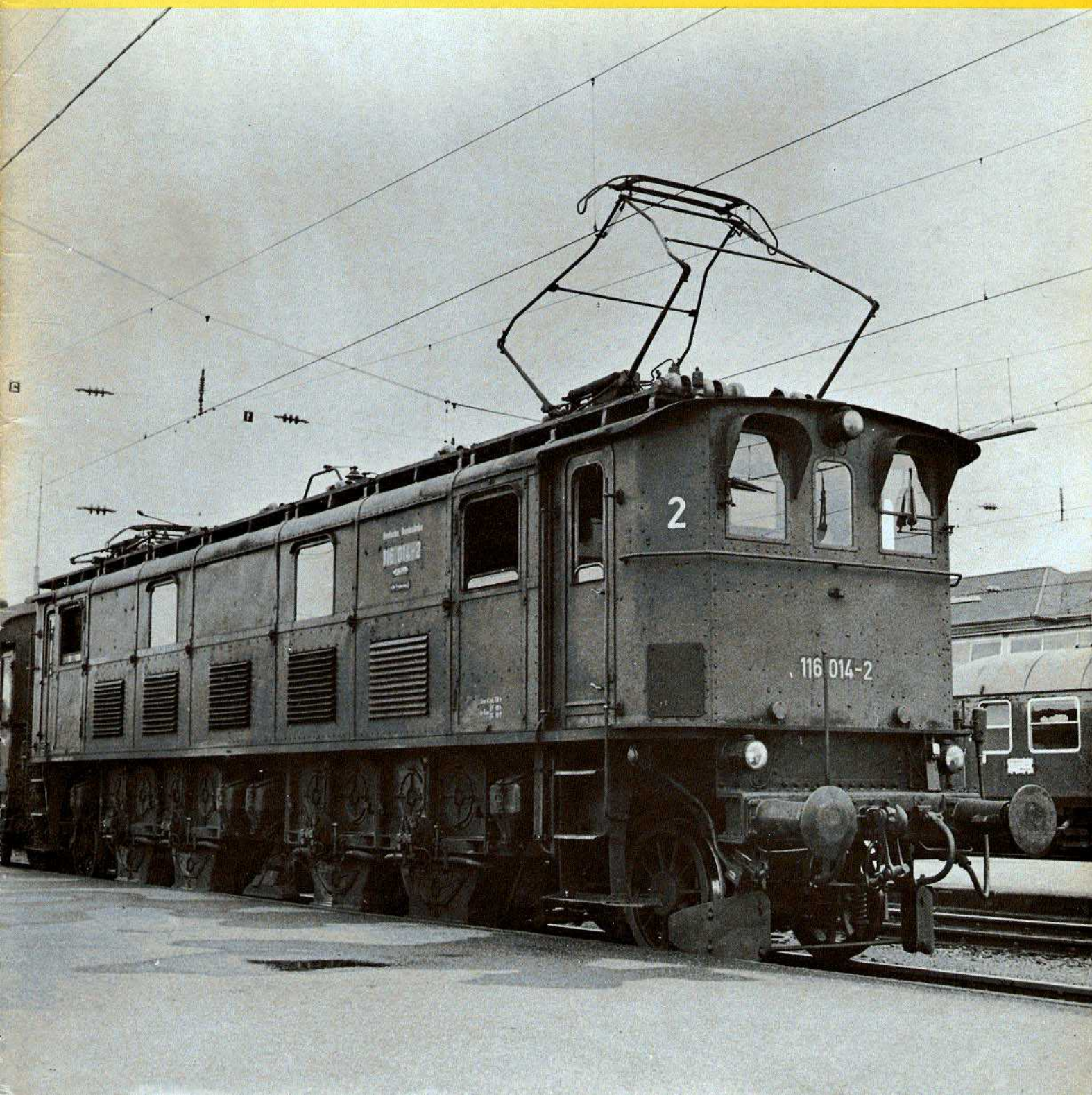
2/1977

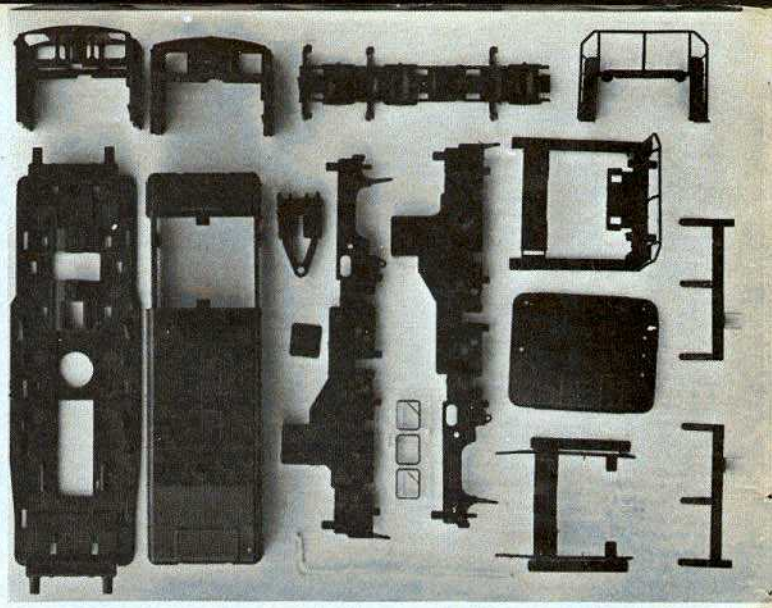
M+F JOURNAL

5.90 DM

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



M+F-Nachrichten



Röwa E 60 – Gehäuseteile-Sortiment

Aus Platzgründen konnte in diesem Journal kein ausführlicher Messebericht über die zu erwartenden M+F-HO-Neuheiten veröffentlicht werden. Wir beschränken uns deshalb darauf, hier nur kurz zur Information für den Fachhandel und M+F-Kunden die einzelnen, in den nächsten Monaten zu erwartenden Neuheiten mit Artikelnummern und Preisen aufzuführen. Alles weitere über unser HO- und HOe-Programm und sonstige Neuheiten können dem nächsten Journal entnommen werden.

HO

Zwar keine Messeneuheit, aber seit kurzem lieferbar ist die BR 17 (preuß. S. 10).

Art.Nr.	Bezeichnung	DM/Preis
032 01	Bausatz BR 17 komplett	575,--
032 10	dto. Superzurüstsatz	120,--
032 68	Steuerung ungenietet	57,--
032 69	Steuerung genietet	79,--
032 30	Baus. motorisierter Tender (2'2' T 31,5)	249,--
032 35	Tender-Superzurüstsatz ca.	35,--
12049	Abziehbilder	16,80

Ende Mai wird die BR 91[19] (meckl. T4) ausgeliefert. Im Bausatz sind alle Teile – incl. ungenieteter Steuerung – zum wahlweisen Bau zweier unterschiedlicher Varianten enthalten.

065	Bausatz BR 91[19] (ungenietete Steuerung ist im Baus. enth.) Vorbestellpreis	325,--
065 10	dto. Superzurüstsatz	69,--
065 75	Fertigmodell, nur Superausf. (Lieferzeit noch nicht bek.)	690,--
12085	Abziehbilder-Großsatz (Preis noch nicht bekannt)	

Ca. im Juni wird als nächster M+F-Komplettbausatz die BR 59[0] (württ. K) zur Fertigung gelangen. Diese einzige deutsche Lok mit 6 Treibachsen wird ein Schmuckstück in der M+F-Lokkollektion.

054 01	Bausatz BR 59[0] komplett mit Tender	698,--
054	Bausatz BR 59[0]	488,--
054 10	Superzurüstsatz ca.	100,--
054 68	Steuerung ungenietet	65,--
054 69	Steuerung genietet	87,--
032 30	Baus. mot. Tender (2'2'T31,5)	249,--
12074	Abziehbilder (Preis noch nicht vorhanden)	

Im Juli kommt ein kompletter Superzurüstsatz für die Märklin 03 mit großen Windleitblechen (Vorkriegs- und Kriegsausführung). Preise sind noch nicht vorhanden.

Ebenfalls wird voraussichtlich noch in der ersten Jahreshälfte der Umbau- und Superzurüstsatz für zwei verschiedene BR-50-Umbau-Varianten geliefert. Einmal die BR 50 in eine 053 mit Wannentender und geschlossenem Führerhaus sowie weiteren Ergänzungsteilen. Zum andern die BR 50 mit Tender (2'2' T26) ohne Kabine. Dieses Tendergehäuse wird von uns neu geschaffen und kann auf das normale Märklin-Tender-Fahrwerk aufgesetzt werden

078 10	Umbausatz für normale Märklin BR 50 in eine BR 053. Endgültiger Preis noch nicht vorhanden.	
078 11	dto. Altbauausfühung mit großen Windleitblechen.	

Im Juli/August ist auch nochmals eine kleine Stückzahl von ETA-177-Triebwagen mit Motorisierung lieferbar.

210 01	Bausatz ETA 177 grün	198,--
210 02	dto. weinrot	198,--
210 03	dto. elfenbein	198,--
12070	Abziehbilder (Preis noch nicht bek.)	

Im August erscheint der neue Kittel-Dampftriebwagen, der nun weitgehend komplett aus Kunststoff besteht, in wesentlich verbilligter Version. Fahrzeuggehäuse und Dach sind bereits im Kunststoff eingefärbt (grün und grau). Der Zusammenbau ist äußerst einfach.

011	Baus. Kittel-Dampftriebwagen, Kunststoffausfg. Vorbestellpreis	129,--
011 70	dto. Fertigmodell	199,--

Der LAG-Gepäcktriebwagen, komplett aus Kunststoff bestehend, wird voraussichtlich im August/September geliefert werden. Dieser hübsche und preiswerte Triebwagen wird sich bestimmt großer Beliebtheit erfreuen.

213	Baus. Gepäcktriebwagen ET 194.1 (LAG 895). Kunststoffausfg. Beschriftung ist im Bausatz enthalten ca.	99,--
213 70	Fertigmodell, im Okt. lieferb.	158,--

Aus alten Röwa-Beständen können noch Original-Ersatzteile der E 60 (wie abgebildet) sofort geliefert werden.

130477	Gehäuse- und Fahrwerksersatzteile der Original-Röwa-E-60 (wie abgebildet). Einzelne Kleinteile fehlen leider, der Satz kann nur komplett abgegeben werden.	29,--

Wir bitten unsere Fachhändler und Kunden, die hier beschriebenen HO- und die nachfolgenden N-Artikel baldmöglichst zu bestellen, da wir nur so noch garantieren können, daß Sie lieferzeitmäßig zu den hier aufgeführten Terminen bedient werden können.

N

An Neuheiten sind bereits – oder in der ersten Jahreshälfte – lieferbar:

750	Bausatz E 91	265,-- sofort
12520	Beschriftungssatz	7,50 sofort
750 70	Fertigmodell normal	398,-- Ende 1977
750 75	Fertigmodell super	455,-- Ende 1977
615	Umbausatz BR 41 Ölausführung (042), enthält sämtl. Umbauteile, aber kein Fahrwerk. Dazu wird die Arnold-Rapido BR 41 benötigt.	198,-- sofort
12530	Beschriftungssatz	7,50 sofort
615 70	Fertigmodell normal	339,-- Ende 1977
615 75	Fertigmodell super	380,-- Ende 1977
752	Bausatz E 32	195,-- 1. Hälfte 1977
12522	Beschriftungssatz ca.	6,90 1. Hälfte 1977
752 70	Fertigmodell normal	345,-- Anfang 1978
752 75	Fertigmodell super	398,-- Anfang 1978
616	Umbausatz Arnold BR 01 in eine BR 03[10]. Tender mit Kohlenabdeckung, vorne Scheibenräder. Auch dieser Bausatz enthält alle erforderlichen Umbauteile, um aus der Arnold BR 01 ein neues und vorbildgetreues N-Modell zu schaffen. Preis noch nicht vorhanden. Lieferzeit: Ende 1977.	
759	Bausatz Schweizer Krokodil	289,-- vorauss. Juli
12529	Beschriftungssatz	6,90 vorauss. Juli
759 70	Fertigmodell normal	398,-- Sept.
759 75	Fertigmodell super	459,-- Sept.

Völlig unerwartet verstarb nach kurzer Krankheit am 17. April 1977 Herr Heinz Rössler, Chef der Firma ROCO, im Alter von 49 Jahren. Herr Rössler war bei allen Modellbahnfreunden als ein dynamischer und rastlos schaffender Firmenchef bekannt. Das mit ihm wirkende, gut eingearbeitete Führungsteam wird in Zukunft unverändert den Betrieb weiterführen. Alle ins Auge gefaßten und geplanten Projekte werden ohne Veränderung durchgeführt.

M+F JOURNAL

Modellbahn-Fachzeitschrift - aktuell - informativ

2/77 März/April

3. Jahrgang

Einzelheft DM 5,90
sfr 6,30
öS 43,--
hfl 7,50
bfr 95,--

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
Ing. Horst Obermayer
Bernd Schmid

Druck: Winter Druckerzeugnisse
8031 Neu-Esting

M+F-Journal erscheint 1977 6x.
Erscheinungsweise: Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember.
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.

Jahrgang 1976: 30,60 + 2,-- Porto (Inland)
30,60 + 3,40 Porto (Ausland)

Abonnement 1977: 35,40 + 4,20 Porto

Einzelheft: 5,90 + -,70 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 noch Anzeigen-Preisliste Nr. 1 vom 1.1.1977.

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
M+F-Nachrichten	2
Die neue Dimension 2. Teil	4
M+F-Messeneuheiten	7
Nürnberg 1977	8
Neu von Arnold	13
Neu von Liliput	13
Neu von Märklin	14
Das Neueste von der DB und von Märklin	14
Neu von Roco	15
Die Lüfterblenden der Elloks 110 und 140	17
Die Lokomotiven der BR E 91	18
Die E 91, ein neues M+F-Modell in der Spurweite N	20
Zillertalbahn	23
E 69 von Roco noch verbessert	28
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	29
Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1977	34
Modellbahnartikel auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1977	38
Die Lokomotive der Gattung pr. S 10 – 5. Teil	42
Die pr. S 10 (BR 17²) gibt es nun auch als M+F-Modell	46
Eine „Neue“ für das Deutsche Dampfbahn-Museum	49
Nebenbahn-Lokomotivschuppen	52
DBC-Dampfbahnclub	56
Nochmals: Kohlenstaublok 03 1087	59

Zu unserem Titelbild:

Schon vor Jahren erkor sich M+F die Baureihe 116 zum Vorbild einer Modell-Lokomotive im Maßstab 1:87. Jetzt schuf die österreichische Firma ROCO ein weiteres Spitzenmodell dieser beliebten und bewährten Lokomotive. Die Fahrzeuge der Baureihe 116 sind in Freilassing beheimatet. Leider sind in den letzten Monaten auch schon einige Exemplare ausgemustert worden. Foto: HJO

Bild 1: Ein M+F-Wismar-Schienenbus auf Zechenfahrzeug getrimmt. Farbgebung schwarz mit Zechenbeschriftung. Er bringt und holt Schichtarbeiter vom Bergwerk ab.

Die neue Dimension

2. Teil

Im vorausgegangenen Journal haben wir eingehend über unsere Messe-Bergwerks- bzw. Zechenanlage berichtet.
Wir haben Ihnen dort einen Übertagebetrieb geschildert. Heute soll nun der Untertageabbau und der dadurch anfallende Bahnbetrieb mit den einzelnen neuen M+F-Bauteilen beschrieben werden.

Die **SOHLE I** bekam einen einfachen Kreis mit Gleisen für Kohle- oder Holztransport. Die Strecke „d" ist nur angedeutet und führt von der Ladestelle nach rückwärts. Die besonders schwierige Aufgabe aber war, für alle Untertageteile eine möglichst echte Darstellung der Transportstrecken und Abbaustollen in Bezug auf die in Wirklichkeit notwendigen Abstützungen und Verbauungsteile. Dafür wurden eigens neue Gußteile geschaffen, die M+F auf der Messe erstmals vorstellte. Im MMT-Katalog sind sie schon abgebildet. Verfügbar sind große und kleine Stützbögen für die Fahrtstrecken und Nachbildungen von Stempeln und Kappen für Abbaustollen. Beim Abbau wurde nun folgendermaßen vorgegangen:

1. Gleise lose auflegen und Auflagekonturen anzeichnen. Desgleichen die spätere Lage von ganz oder halbverdeckten Streckenteilen bezeichnen und die Umrisse von Abbaustollen vermerken.

2. Nach wieder abgenommenen Gleisen alle innerhalb der bezeichneten Flächen befindlichen Plattenteile mit schwarzer Plakafarbe streichen.

3. Gleise befestigen und alle elektrischen Anschlüsse vornehmen. Jetzt sind die ersten Probefahrten erforderlich, denn die automatischen Einrichtungen müssen einwandfrei funktionieren.

4. Alle später zu überbauenden Gleise mit Tesakrepp zum Schutz gegen Farbe und Staub abdecken. Mit Bleistift die Lage der Steckbolzen der M+F-Bögen und Abbaustempel auf der Grundplatte anreißen.

5. Mit dem Bohrzwerg die entsprechenden 2-mm-Löcher in die Grundplatte bohren und alle **ganzen** Bogen- und Stempelteile eindrücken. Dies betrifft die Streckenabschnitte, die später von vorn zwar einzusehen sind, aber nicht angeschnitten werden.

6. Alle später an der Frontseite liegenden Streckenteile bekommen Bogenabstützungen, bei denen das vordere Drittel gekürzt ist und dadurch von vorn den späteren Einblick gestatten. Bogen am besten am Flansch absägen. Diese Bögen müssen im Steckloch mit etwas UHU fixiert werden.

7. Alle Stützteile bereits vor dem Einbau braun-schwarz streichen (entsprechende M+F-Farben) oder mit PELIKAN-Plaka-Sprühdosen spritzen. Nach Einsetzen der Stützteile die Beleuchtungsanschlüsse installieren. Für diesen Zweck sind an den einzelnen Bögen Lötösen mit angegossen. Es empfiehlt sich, hierfür die **BUSCH**-Micro-Birnchen (Art.-Nr. 595) mit 2 Drahtanschlüssen der Einfachheit halber zu verwenden. Bei Anbringung dieser Glühbirnchen ist jedoch ein dichterer Beleuchtungsabstand erforderlich, da die Leuchtkraft relativ gering ist (mindestens jeweils nach 2 Bögen). Die Anschlußdrähtchen werden an den jeweils vorgesehenen Bögen an den Lötösen angelötet. Bei gewünschtem stärkeren Licht empfiehlt es sich, evtl. **MÄRKLIN**-Steckbirnchen oder irgend ein ähnliches preiswertes Material zu verwenden. Hierbei entsteht jedoch mehr Arbeitsaufwand, da dann an die einzelnen Birnchen die Anschlußdrähte angelötet werden müssen.

Die eigentliche Stromzuführung geschieht folgendermaßen:

Es wird unter der Grundplatte jeweils auf der rechten und linken Seite abwechselnd ein endlos durchgeführtes und abisoliertes Kabel an die herausragenden Steckzapfen der Stollenbögen angelötet (sollte die Grundplatte zu stark sein und der Befestigungszapfen nicht herausragen, kann dies auch am Fuß der Bögen überhalb der Platte erfolgen). Bei Verkleidung der Stempel ist später das Kabel nicht mehr sichtbar. Es wird hierbei rechts- oder linksseitig plus oder minus geführt. Der Stempelfuß, der den Plusstrom führt, wird beim Minusanschluß übergangen und es erhält dafür der nächste Fuß minus, an dem die andere Glühbirnen-Stromzuleitung befestigt ist.

Vorsicht beim Löten, das Material schmilzt leicht bei hohen Temperaturen. Deshalb gefühlvoll vorgehen. Die Streckenstollen mit Bögen werden natürlich nur soweit in die

Bild 2: So sah von der M+F-Messeanlage die Sohle II im Rohzustand aus. Der Endpunkt des großen Förderturms wurde in der Mitte der Anlage nachimitiert. Die dort hin verlaufenden Gleise enden hinter dem Turm. Durch die beleuchteten Stollen ist in etwa bis zu diesem Punkt die Strecke einsehbar, was im Modell äußerst romantisch und geheimnisvoll aussieht. Im Vordergrund zweigt ein stumpfer Stollenvortrieb ab, der sich jedoch noch im Grundausbaustadium befindet. Im Hintergrund ist ein Teil der Transportstollen-Verteufung bereits mit Peddigrohr vorbehandelt bzw. teilweise verkleidet.

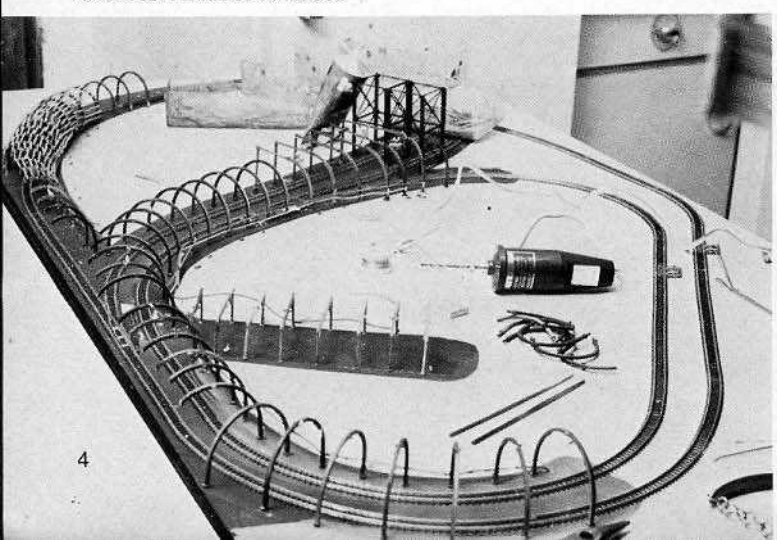


Bild 3: Die Peddigrohr-Holzstückchen wurden bereits vorgeschnitten und werden hier mittels Pinzette aufgeklebt. Eine Arbeit, die etwas Geduld erfordert.

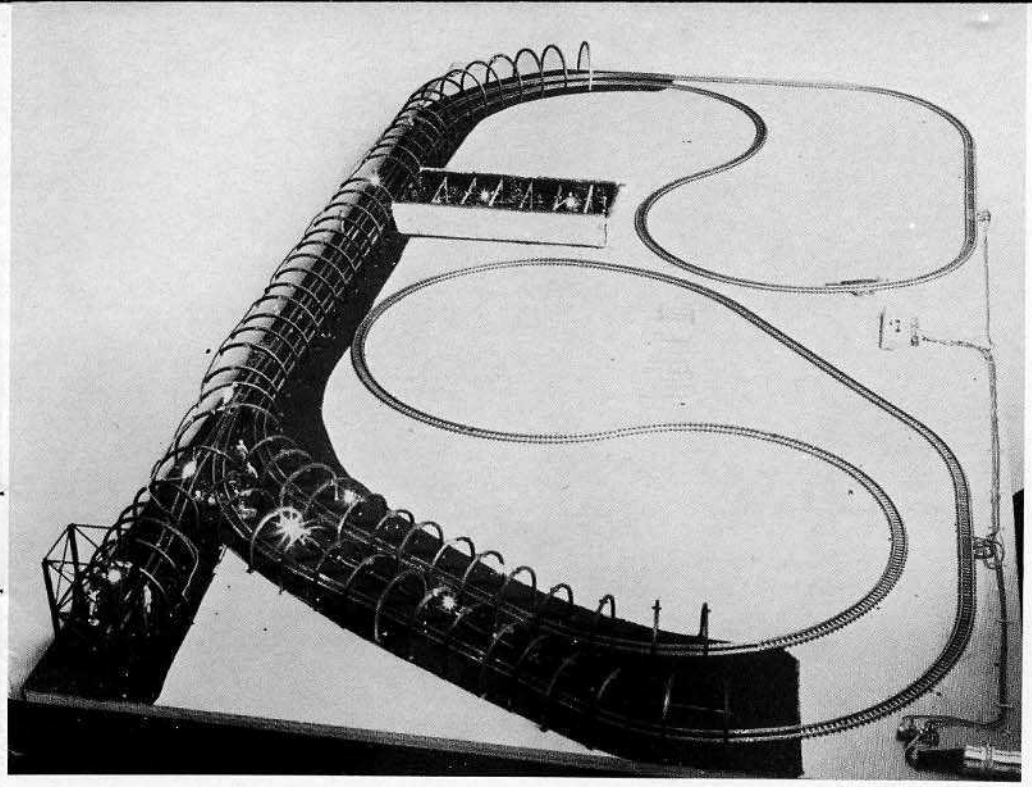


Bild 4: Auf Sohle III endet der kleine, im Vordergrund der Messeanlage befindliche Förderturm. Ein Seitenstollen bzw. Vortrieb ist bereits teilweise ausgestaltet (seitlich mit Styropor verkleidet).

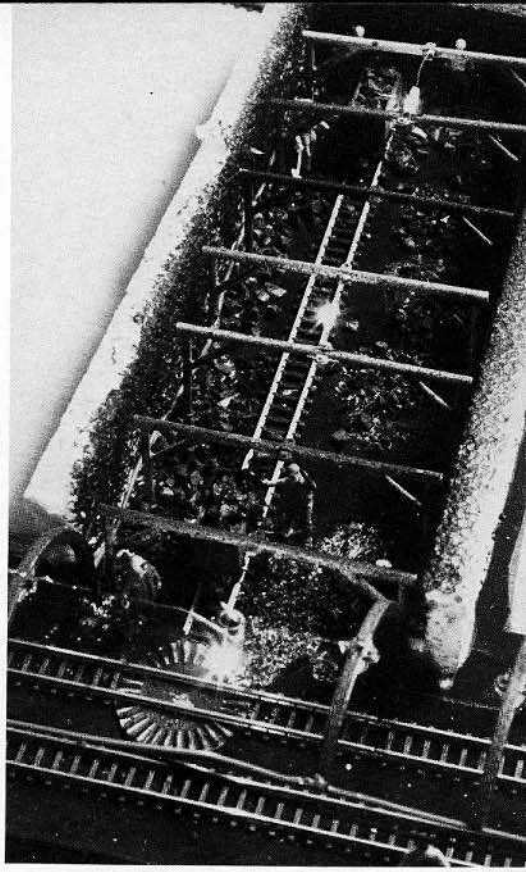


Bild 5: Zeigt diesen Stollen von oben. Im Vordergrund ist eine kleine Drehscheibe für Handbedienung angebracht, damit die beladenen Kohlehunte auf die Hauptstrecke gebracht werden können.

Sohlentiefe nach rückwärts durchgestaltet, wie Sie von vorn her durch die Streckenröhre sichtbar sind. Nun kann die erste Beleuchtungsprobe erfolgen.

8. Bei den Stempelteilen für den Abbau (Stollen ohne Zugbetrieb) wird genauso vorgegangen. Diese Stempel werden jedoch in Holzfarbe gestrichen. Zur Ausleuchtung der einzelnen Stollen noch folgendes: An Stollenkreuzungen hellere Birnchen (evtl. Busch-Leuchtröhren Art.-Nr. 559) anbringen, für reine Abbaustollen die unter 7. beschriebenen schwächeren Birnchen. Diese abwechselnde Beleuchtung ergibt vor allem bei abgedunkeltem Raum einen unwahrscheinlich realistischen Effekt.

9. Zwischen den Stützbögen und dem „Berg" befinden sich Rundhölzer; im Großbetrieb zum Abfangen lockeren Gesteins. Wir stellten sie mit Peddigrohrstückchen von 1 mm Durchmesser dar. Man bekommt das Material in jedem Spielwarengeschäft für wenig Geld. Mit UHU-Hart werden die – auf entsprechende Länge zugeschnittenen – Hölzchen aufgeklebt.

10. Schwarze Stoffteile (Molton) werden mit Weißleim bestrichen oder mit verdünntem Weißleim getränkt. Darauf streut man kleinsten Steinsplit (als Gesteinsimitation) oder Kohleteilchen, wo ein Flötz darzustellen ist. Mit dem aufgeleimten Streumaterial nach innen legt man die leimfeuchten Stoffteile über die Bögen. Von innen betrachtet, ergeben solchermaßen gebaute Untertagestrecken den absolut echten Eindruck einer realistischen Anlage wieder.

11. Bei Abbaustollen nehmen wir 10 mm dickes Styropor und spritzen es auf den Innenseiten mit schwarzem **Nitro**-Lack. Dieser bewirkt eine bedingte Auflösung der Styropor-Oberfläche, und man erzielt damit das echte Aussehen einer Kohlewand. Die getrockneten Styroporplatten klebt man seitlich, zusätzlich an der Stirnseite, sowie als Decke über den Abbau.

12. Mit Hilfe von Kohleimitation, **Preiser-figürchen** und Werkzeugen sowie entsprechenen Fahrzeugen wird das Untertagemotiv zu guter Letzt ausgestaltet.

Die **SOHLE II** wurde nach den gleichen Richtlinien gebaut. Betriebsmäßig weist sie eine zweigleisige Strecke auf, wobei die Züge in beiden Richtungen verkehren. Ein Abbau wurde auch hier dargestellt, und durch die mittlere nach hinten führende Strecke kann man den Füllort (Förderturm-Fortsetzung) erkennen. Er wurde – soweit sichtbar – mit einigen Förderturm-Bauteilen angedeutet. Die beiden Gleise dorthin enden stumpf, da es wenig sinnvoll wäre, durch den Förderschacht hindurch zu fahren.

SOHLE III wird mit nur einem Gleisrund betrieben, das aber besonders lang ausgelegt wurde und mit Hilfe von Schaltgleisen und Relais einen Zweizugbetrieb ermöglicht. Hier befindet sich an der rechten Kante wiederum ein Füllort, genau unter dem alten Föderturm. In der Mitte finden wir wiederum einen Abbaustollen mit kurzem Gleis und Drehscheibe.

Für jede Sohle steht das **MÄRKLIN-MINI-**

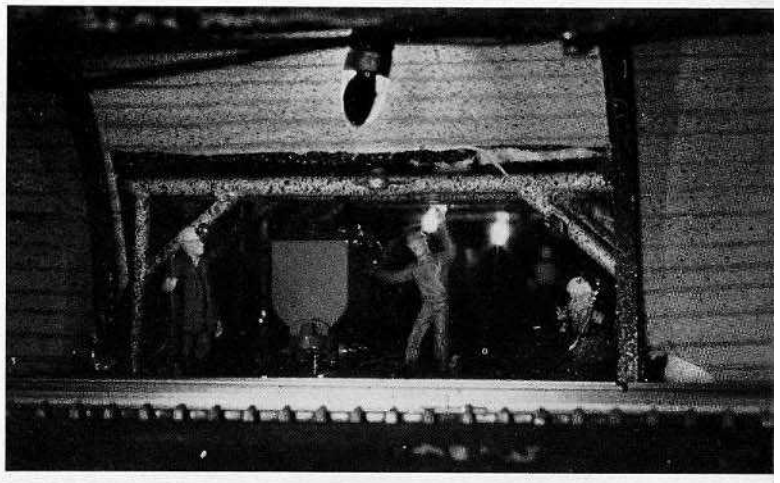


Bild 6: Der fertig verkleidete und fertig detaillierte Querstollen von Abbildung 5. Die Preiser-Figuren haben teilweise beleuchtbare Laternen erhalten. Die Stirnlaternen der Helme sind durch Lichtleitkabel beleuchtet.

Bild 7: Auf den Haupt- bzw. Transportstollen mündet ein kleiner Seitenquerschlag, von dem mittels Schüttelrutsche gerade Kohle in eine Lore geladen wird. Zwei Bergarbeiter tragen gerade einen Holzstempel.

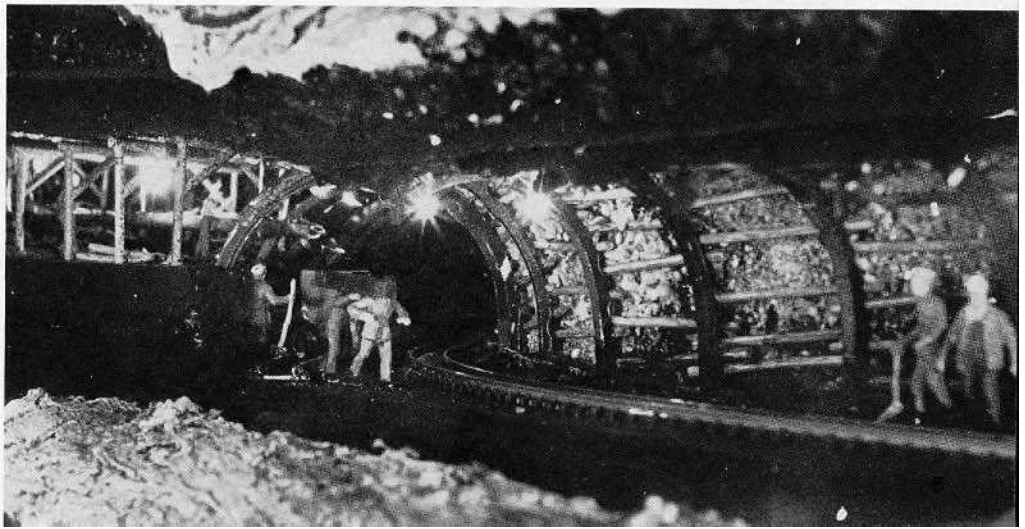


Bild 8: Hier werden nun mittels Transparent die Stollenausschnitte festgelegt.

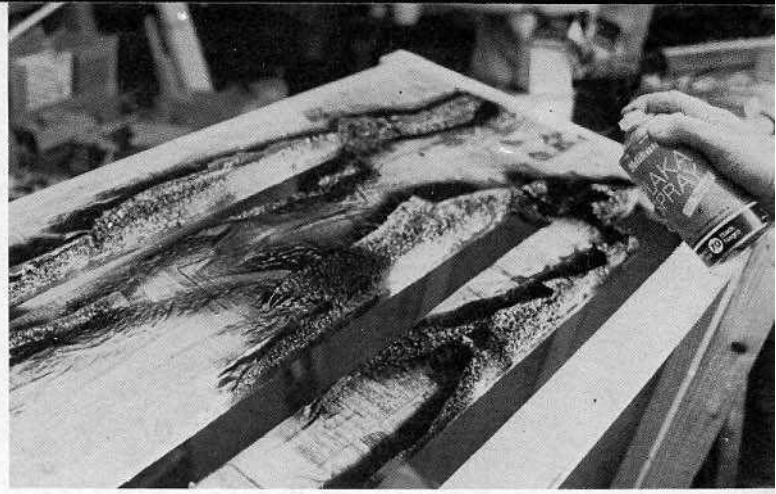


Bild 9: Der schwarze Kohleflöz wird mittels Nitrolack aus dem Styropor geformt.

Club Fahrpult zur Verfügung, durch das auch die jeweilige Beleuchtung gespeist wird. Die elektrische Verbindung zur Einschubplatte ist steckbar, um jederzeit an die Strecken heranzukommen, wenn man die Platte herausnehmen muß.

Als letzter Bauabschnitt bleibt nun noch die Frontplatte. Dazu spannt man einen großen Bogen Transparentpapier vor den Ausschnitt, der später dem Betrachter zugewendet ist. Wenn man eine Lampe hinter der Anlage so hält, daß sie alle Einschubteile bescheint, so erkennt man von vorn im Lichtschatten genau alle die Teile, die später einzusehen sind, als schwarze Schatten. Die Umrisse werden mit dickem Filzschreiber auf dem Transparent markiert. Dazu müssen allerdings sowohl die Einschubplatte als auch die angeschnittenen Stützbogen an der Vorderkante sauber abschließen.

Auf eine entsprechend zugeschnittene Spanplatte wird jetzt das Transparentpapier geheftet. Mit der Stichsäge schneidet man die Sichtschlitze heraus. Anschließend klebt man eine 2 bis 3 cm dicke Styroporplatte auf die Außenseite. Sie wird entsprechend den Sichtschlitzen aufgeklebt und bearbeitet. Um die Stein- oder Kohleschichtung möglichst echt darzustellen, klebt man provisorisch Zeitungspapier auf die Oberfläche und spritzt die freizulassenden Teile mit schwarzem Nitrolack. Fertig ist die Kohlewand. Die vorher überklebten Gesteinsteile werden mit MOLTOFILL gespachtelt und in Form und Farbe von Gesteinsschichten bearbeitet. Das Ganze braucht jetzt nur noch an der Frontseite befestigt zu werden.

Zusammen mit dem Übertagebetrieb vermittelt nun unsere kombinierte Anlage alle Eindrücke einer realistischen Zeche mit Kohleförderung, sowohl Übertage mit allen Einrichtungen, als auch Untertage im Sinne einer Schnittdarstellung.

Natürlich bleibt es dem Bastler überlassen, eigene Vorstellungen zu verwirklichen und das Ganze seinen Platzverhältnissen anzupassen. Auch die Konstruktion des Grundgestells wird wohl etwas anders ausfallen, als bei den für uns auf der Messe gegebenen Verhältnissen. Es hätte darum wenig Sinn, unseren Lesern eine genaue Konstruktion aufzuzeigen. Im Prinzip werden es immer 4 stabile Beine (6x6 Kantholz) sein, die den Zwischenraum vom Boden bis zur Anlagenhöhe überbrücken und die einzelnen Sohlen tragen. Es empfiehlt sich ein Abstand von ca. 20–30 cm nach unten für die verschiedenen Sohlen, die am besten auf 10 mm Sperrholzplatten aufgebaut werden. Die schubladenähnlichen Einschübe werden von rückwärts mit Stromkabel-Steckverbindungen oder langen Zuleitungen zum leichten Herausnehmen versehen.

Die schnittähnliche und mit Sichtschlitzen versehene Struktur der Frontplatte vermittelt zwar nur ausschnittweisen Einblick in das Innenleben, aber gerade dadurch den weitgehend naturgetreuen Eindruck.

Alles in allem eine neue Dimension im Modellbahnbau und ein neues vielgestaltiges Bauelement mit vielleicht heute noch gar nicht abzusehenden Möglichkeiten.

S. v. E.

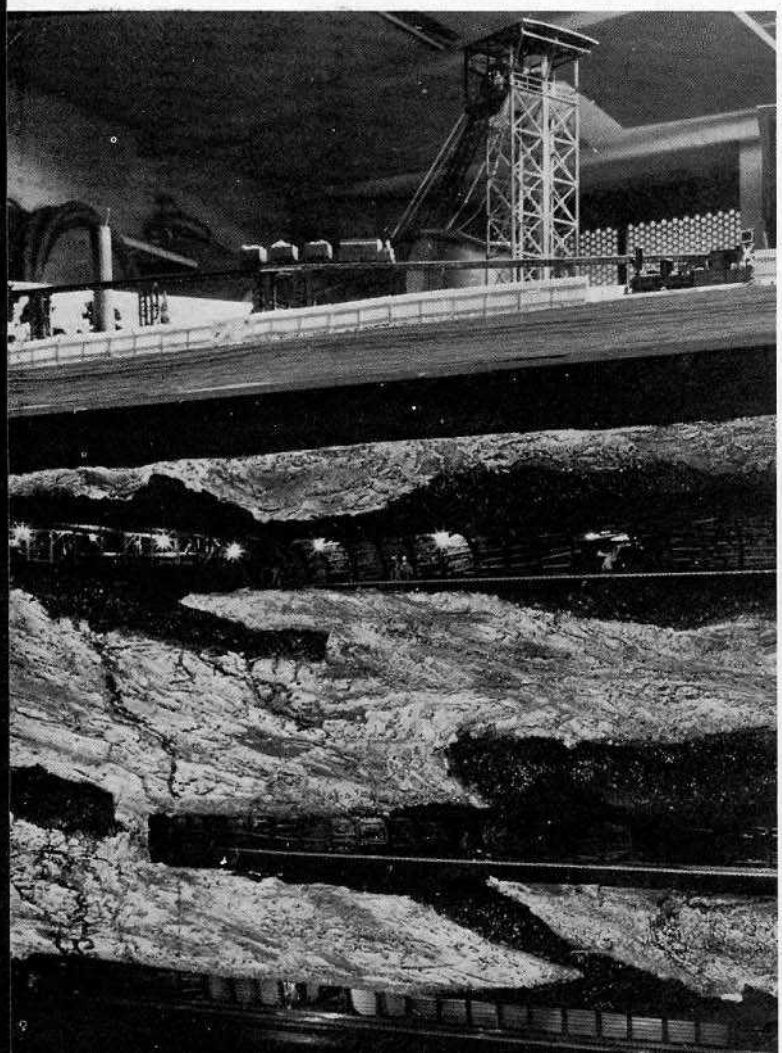
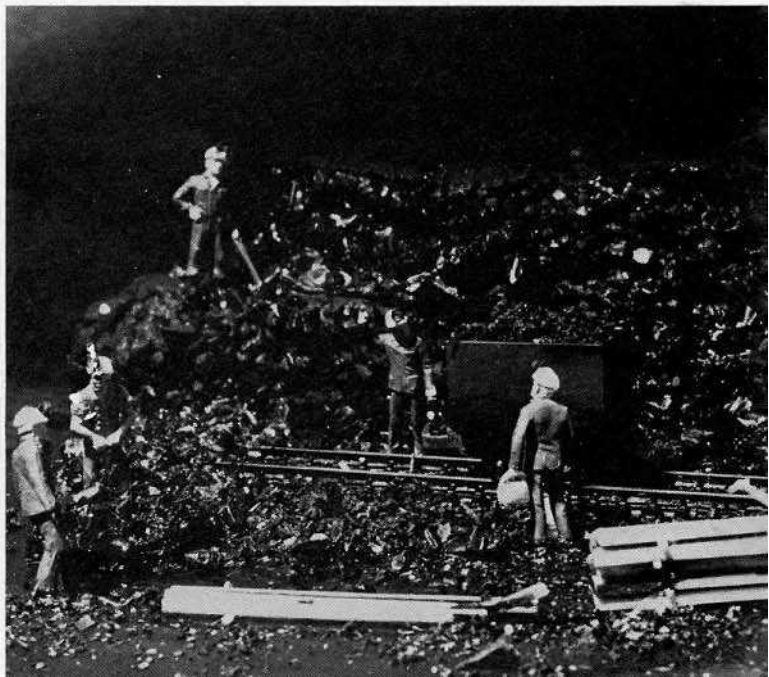


Bild 10: Vermittelt einen Eindruck des Untertage-Aufbaues. Man muß ein Bergwerkmodell einmal in Natura gesehen haben, um die Faszination dieser Modellbahn-Anlagen-Variante auf sich einwirken lassen zu können.

Bild 11: Zeigt Preiser-Bergarbeiter mit Helmlampen in voller Aktion. Diese Arbeiter können nicht nur für Bergwerke, sondern natürlich auch für Tunnelvortriebe und sonstiges verwendet werden.

Alle Fotos vom Verfasser

Die neuen MMT-Artikel (Bergwerks- und Feldbahnzubehör) sind ab Lager lieferbar. Unseren MMT-Katalog erhalten Sie gegen Voreinsendung von DM 1,50 + –,60 Porto.



M+F-Messeneuheiten

Modelle für Spur N

Umbausatz für die Arnold BR 41

Mit einem Jahr Verspätung ist nun doch noch der Umbausatz für die Arnold BR 41 in eine Ölversion (BR 042) fertiggestellt worden. Was wohl mit am Erfreulichsten für die N-Modelleisenbahner sein dürfte, ist, daß der Bausatz im Preis billiger gehalten werden kann als ursprünglich angenommen. Die Nachkalkulation ergab einen Preis von 198,– DM. Aus wieviel **sehr** paßgenauen Teilen dieser Umbausatz besteht, zeigt am besten die **Abbildung Nr. 1.** Ein Extra-Superzurüstsatz wird nicht benötigt. Federpuffer, Bremsschläuche und Originalkupplungs-Imitationen können separat aus unserem Bauteileprogramm bezogen werden. Mehr und ausführlicher über diese Neuheit, die bekanntlich ja schon seit einem Jahr angekündigt wird, berichten wir im nächsten Journal.

Für den Umbau ist es sicher noch interessant zu wissen, daß **Arnold** auch die Fahrwerks- und Tenderteile einzeln liefert, so daß also nicht eine komplette BR 41 gekauft werden muß. Sollte der Fachhandel diese Teile nicht einzeln am Lager haben, können diese direkt beim Werk bestellt werden. Wir empfehlen jedoch, eine komplette Lok zu kaufen, da der übrigbleibende Kessel für spätere Umbausätze bestens verwendbar ist. Dies sehen Sie an den nächsten Neuheiten, die für dieses und das kommende Jahr angekündigt wurden. So z.B. wurde – wie aus **Bild 2** zu ersehen – der BR-41-Kessel und Umlauf incl. Windleitbleche für eine BR 03 (Altbau) verwendet. Hier wurde das Gehäuse auf eine Trix 01 aufgesetzt. In der Serie soll dies jedoch für eine Arnold 01 vorgesehen werden, da bei der Arnold 01 verschiedene Teile, wie z.B. Steuerung und Tender-Drehgestelle, wesentlich besser detailliert sind. So werden also der Kessel und die übrigen Teile, die bei der BR 41 übrigblieben, bestens weiterverwendet, und es entsteht ein neues Lokmodell für den N-Modelleisenbahner, das mit relativ geringem Aufwand geschaffen werden kann. Mit einigen M+F-Ergänzungsteilen kann hier wiederum ein Supermodell erstellt werden.

Eine weitere Verwendungsmöglichkeit für die Arnold 01 gibt es, indem diese in eine BR 03^{10} umgebaut wird. **Foto 3** zeigt Ihnen einen solchen Umbau, der relativ preisgünstig und äußerst einfach im Umbau gestaltet werden kann. Es wurden Tenderklappen aufgesetzt und das Führerhaus durch zusätzliche Türen verlängert. Vorne an der Schürze kommt noch ein Einsatzstück mit drittem Zylinder zum Einbau. Nach Anbringung von zusätzlichen M+F-Teilen, wie Indusigenerator, Heinl-Mischvorwärmerpumpe, Windleitbleche usw., steht ein weiteres neues Lokmodell zur Verfügung. In wieweit sich die 01^5 in diesem Jahr realisieren läßt, entzieht sich augenblicklich noch unserer Kenntnis. Es steht auch noch nicht fest, ob dieser Umbausatz für die Trix oder Arnold 01 geschaffen wird.

Auf alle Fälle wird jedoch die E 32 noch in kürzester Zeit gefertigt. Die Abbildung dieser Lok zeigt lediglich ein Versuchsmuster, um den Platzbedarf, die Funktion, Zugleistung usw. zu erproben. Dadurch, daß das Modell in Gesamtmetallausführung erstellt wird, erübrigt sich – wegen des hohen Eigengewichtes – die Anbringung von Haftreifen; auch ohne diese reicht die Zug-

»Lesen Sie bitte auf Seite 57 weiter«

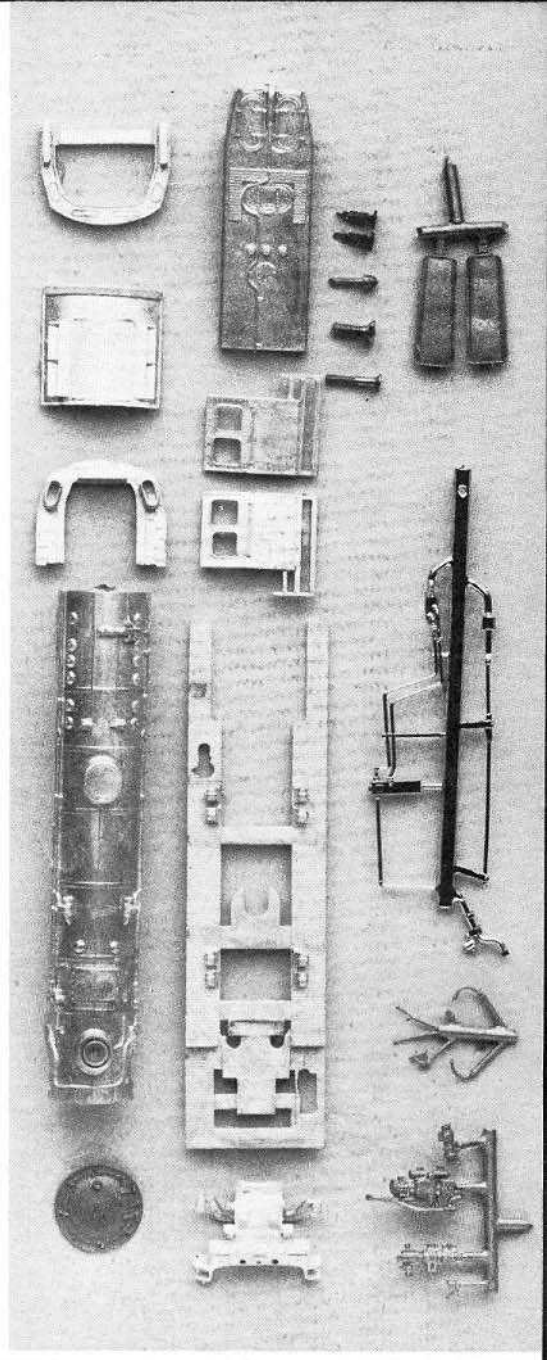


Bild 1:

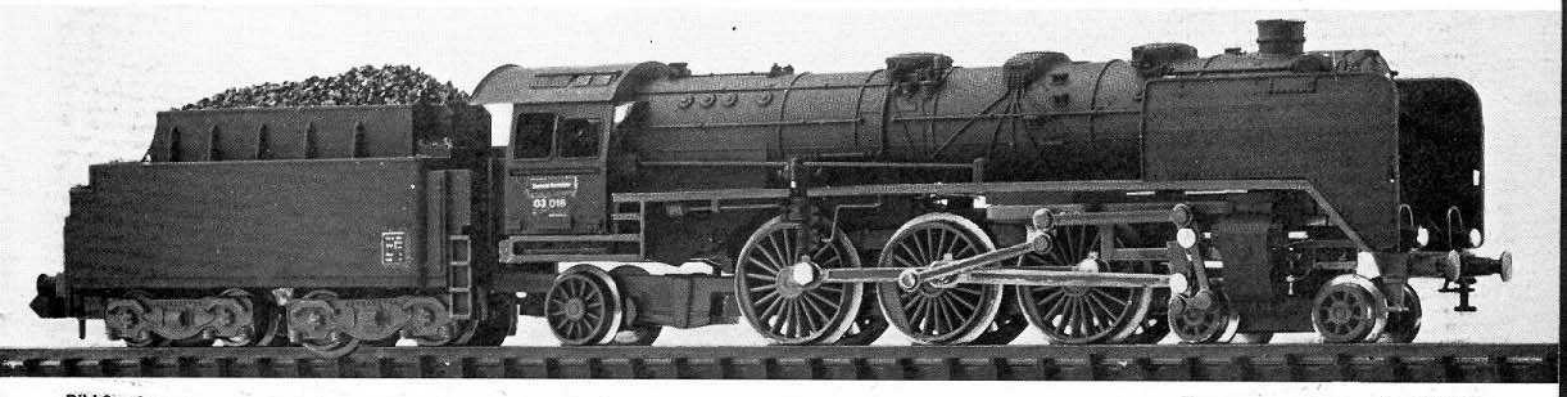


Bild 2: ▲

▼ Bild 3:

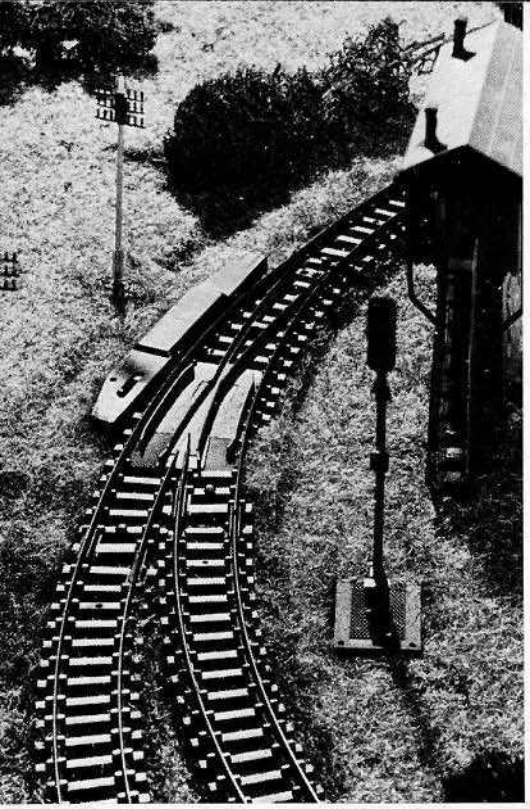


Bild 1: Die neuen Bogenweichen von ARNOLD rapido

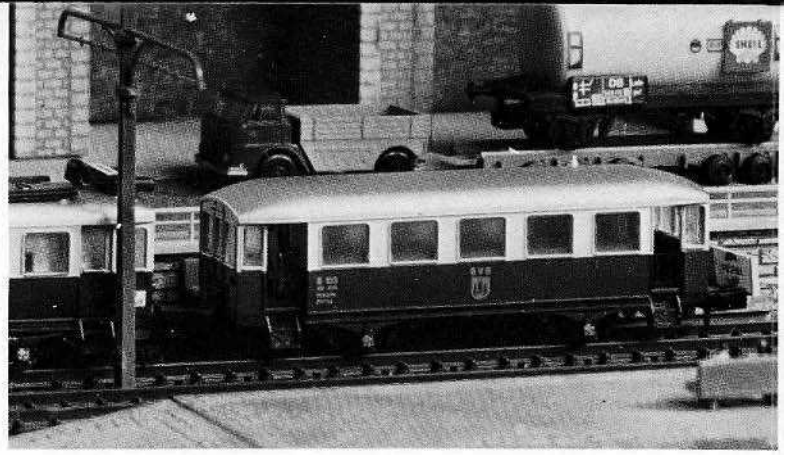


Bild 2: Beiwagen zur Überland-Straßenbahn, links vorne einer der neuen Masten zur Straßenbahn-Oberleitung

Nürnberg 1977

Wenn man sich fünfundzwanzig Jahre lang intensiv mit der Modellbahnerei beschäftigt, und wenn man seit rund zwanzig Jahren die Nürnberger Messe als Berichterstatter besucht, dann müßte man eigentlich doch allmählich abstumpfen und langsam das Interesse verlieren. Kurz vor der Weihnachtszeit, wenn wieder mal ein arbeitsreiches Jahr mit allem Ärger zu Ende geht, glaubt man dann auch nicht selten, diesen Zustand erreicht zu haben. In den letzten Tagen vor Messebeginn ist es aber plötzlich da, das prickelnde Gefühl, das man seit vielen Jahren kennt. Man freut sich auf das Wiedersehen mit Freunden und Bekannten, man hofft auf die Erfüllung großer und kleiner Wünsche durch die Modellbahnhersteller. Aus diesem subjektiven Wunschdenken heraus resultieren dann wohl auch die oft so zahlreichen Gerüchte über die zu erwartenden neuen Modelle.

Nun, in diesem Jahr hielten sich die Gerüchte in Grenzen, die Zahl bemerkenswerter Neuheiten war dagegen doch recht beachtlich, bei manchen handelte es sich zwar um Vorankündigungen aus dem vergangenen Jahr. In einem vertretbaren Rahmen hielten sich die Preiserhöhungen, LILIPUT, MÄRKLIN und ROCO verzichteten ganz darauf, und einige wenige Produkte anderer Hersteller sind sogar billiger geworden. Besonders zu unterstreichen ist die Tatsache, daß eine ganze Reihe der in Nürnberg präsentierten Neuheiten schon kurze Zeit nach Messeende bereits im Fachhandel erhältlich war.

Die Konzeption unserer Zeitschrift läßt uns nicht die Möglichkeit, einen umfassenden Bericht über alle Messeneuheiten zu geben. Wir dürfen uns damit begnügen, uns wichtig und bemerkenswert erscheinende Produkte aus den verschiedenen Sortimenten herauszugreifen und entsprechend zu beleuchten.

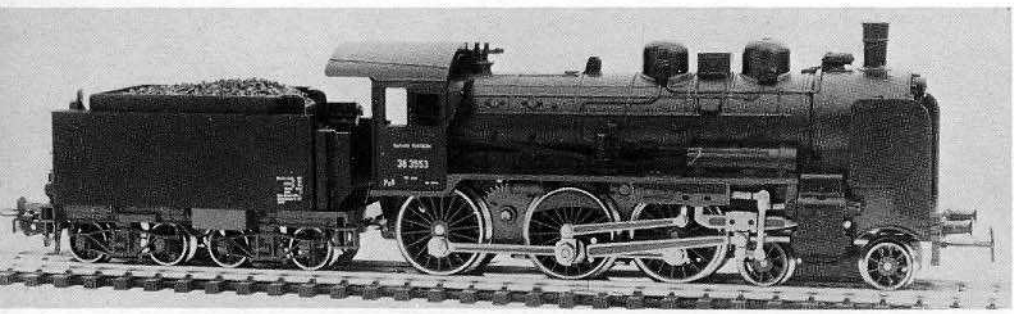
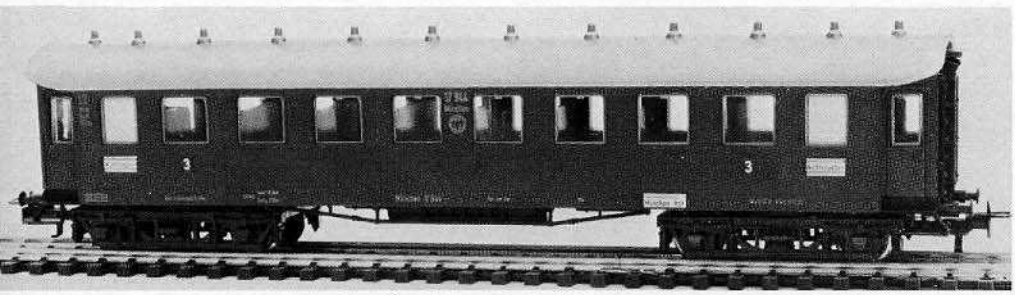


Bild 3: Märklin liefert die bewährte P 8 jetzt auch mit einem Kastentender der Bauart pr 2'2' T 21,5

Bild 4: Der herrliche Oldtimer eines bayerischen D-Zug-Wagens der Baugröße HO von MÄRKLIN.

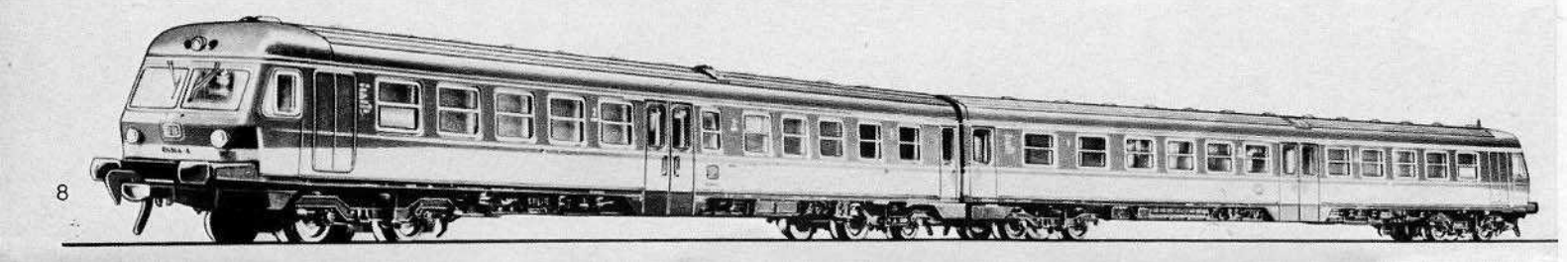


Großserienhersteller

Bei ARNOLD trat man in diesem Jahr etwas kürzer und begnügte sich im wesentlichen mit der Überarbeitung bereits vorhandener Modelle und mit der Neuauflage einiger Lokomotiven wie beispielsweise der S 3/6 in Länderbahnlackierung. Absolut neu ist der kleine entzückende Beiwagen zu der im letzten Jahr erschienenen Überland-Straßenbahn. Der zweiachsige Beiwagen mit einer Länge von 67 mm ist sehr fein ausgeführt und hat eine Inneneinrichtung erhalten. Zur Ü-Strab wird außerdem ein Sortiment wandelbarer Masten für eine funktionslose Oberleitung geliefert. Zu den weiteren Neuheiten zählen die jetzt fertigen Bogenweichen für die Radien R 1/R 2 mit umsteckbarem Antrieb. Die Weichen werden auch ohne Antrieb angeboten. Ebenfalls ohne Antrieb ist der neue Bausatz für eine Drehscheibe.

Herausragende Neuheit aus dem HO-Sortiment von **FLEISCHMANN** ist ganz ohne

Bild 5: Im vergangenen Jahr erschien der Triebwagen 614 in der Baugröße N, Ende dieses Jahres wird ihn FLEISCHMANN nun auch im HO-Maßstab herausbringen.



Zweifel das Modell des Triebzuges der Baureihe 614. Die zweiteilige Garnitur, mit einem motorisierten und mit einem nichtmotorisierten Triebwagenkopf, soll 156.– DM kosten, ein dazu passender Mittelwagen ohne Antrieb 28.– DM. Die Dampflok der BR 24 ist jetzt auch mit Witte-Windleitblechen erhältlich. Zu der Baugröße H0 darf man außer einigen Wagen nach englischen und deutschen Vorbildern eine äußerordentlich gut gestaltete Drehscheibe mit einer Teilung von 7,5 Grad zählen. Zu dieser Drehscheibe mit einer Länge der Drehbrücke von 310 mm, die 180,– DM kosten wird, ist auch ein Bausatz für einen Ringlokschuppen mit 3 Ständen für 55.– DM in Vorbereitung. Nach der Dampflokomotive der BR 012 in der Baugröße N lag es eigentlich nahe, daß eines Tages die BR 011 mit Kohletender folgen würde. Für 110.– DM ist dieses Modell nun erhältlich. Bis zum Erscheinen der E 32 werden sich die Freunde von FLEISCHMANN piccolo noch mindestens bis zum Herbst gedulden müssen. Für die E 32 liegt eine Preisempfehlung von 99,80 DM vor, für die neuen vierachsigen Umbauwagen werden je 16,80 DM aufzuwenden sein. Mit 16,50 DM ist ein kleiner dreiachsiger Gepäckwagen nach preußischem Vorbild nur geringfügig billiger. Ansonsten sind noch zwei französische Elloks und einige Güterwagen zu nennen.

Beachtliche Aktivitäten entwickelt die Firma **JOUEF** auf dem Sektor Modellbahnen. In Vorbereitung befinden sich Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven nach Vorbildern mehrerer europäischer Bahnverwaltungen, darunter sind die Modelle der Baureihen 110, 140 und 182 der DB. Für die Modelle wird ein Verkaufspreis von je 75,– DM genannt, für die neuen DB-Reisezugwagen mit einer Länge von 306 mm werden 16,50 DM angegeben. Weitere Neuheiten sind verschiedene Reisezug- und Güterwagen, eine große Drehscheibe und ein imposanter Ringlokschuppen in französischem Baustil. Interessantes Zubehör und neue Teile zur bewährten Autobahn werden sicherlich genügend Käufer finden, Voraussetzung ist dafür allerdings eine zügige Belieferung des Fachhandels.

Mit einem Riesenprogramm wartete **LEHMANN** diesmal während der Messe auf. Ein halbes Dutzend neuer Lokomotiven und weitere Straßenbahnmodelle sind in Arbeit und in der Vorbereitung. Einige der Modelle werden allerdings erst im Jahr 1979 zur Auslieferung kommen. Dazu zählen die Diesellok der Baureihe 251 der DB und eine prächtige Ellok nach einem Vorbild der Rhätischen Bahn. Sehr viel Interesse fanden auch die handgearbeiteten Dampflokmodelle, die nur in begrenzter Stückzahl in den nächsten beiden Jahren gefertigt werden. Der neue große L.G.B.-Katalog zeigt bereits alle neuen Fahrzeuge.

Mit der BR 05 hat **LILIPUT** im vergangenen Jahr sicherlich neue Maßstäbe für Großserienmodelle gesetzt. Nun werden weitere Varianten dieses Erfolgsmodells erscheinen. Hierzu zählen die Reichsbahn-Ausführung in schwarz

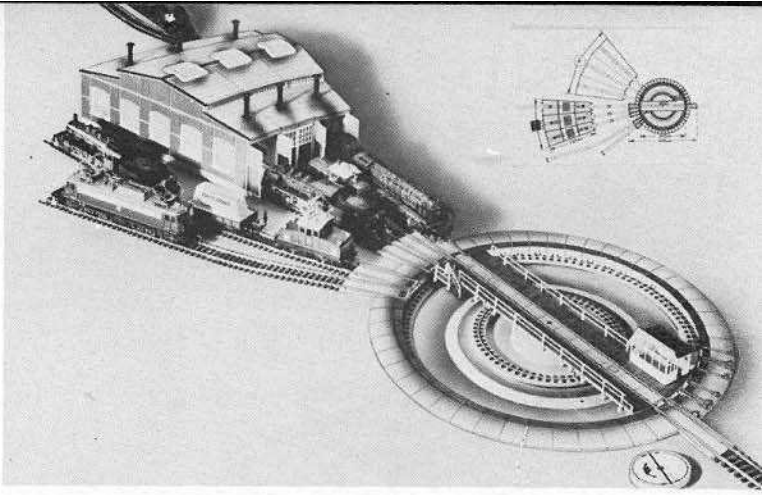
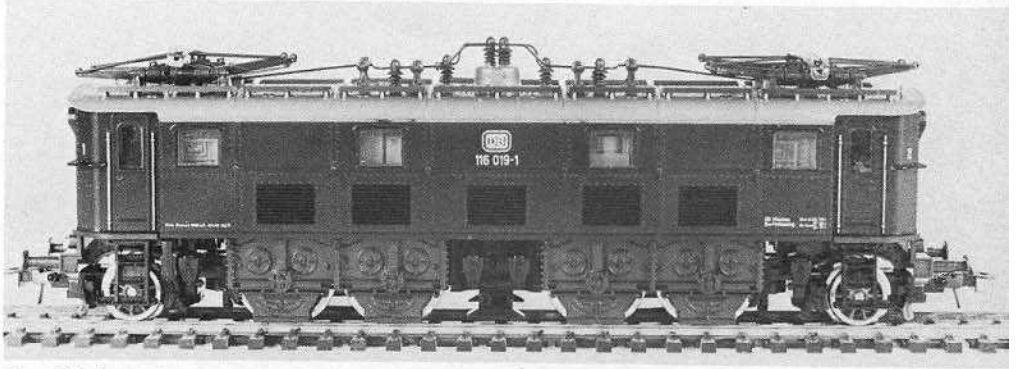


Bild 6: Die neue Drehscheibe mit einer Teilung von 7,5 Grad und der neue Lokschuppen von FLEISCHMANN. Beide Artikel in der Baugröße HO.

Bild 7: Eine der zahlreichen Neuheiten von ROCO, die wunderschöne 116.



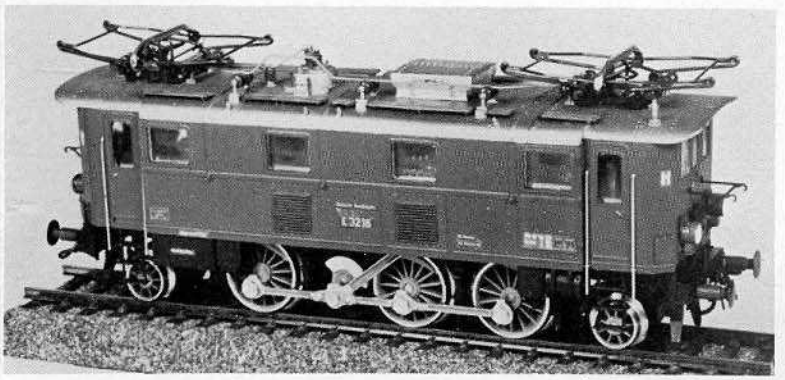


Bild 8: Absolut vorbildgetreu und tadellos ausgeführt ist die E 32 von GÜNTHER

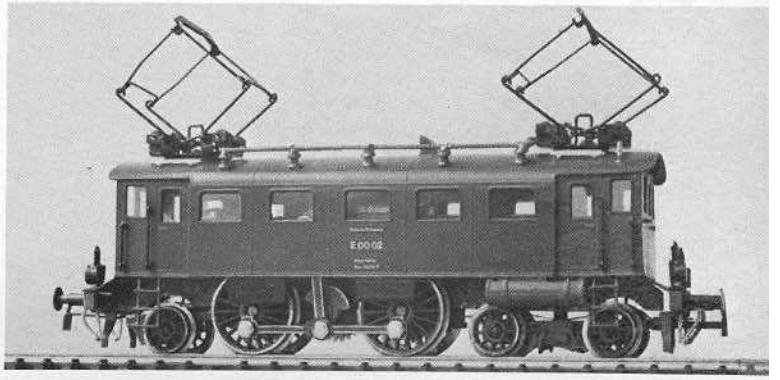
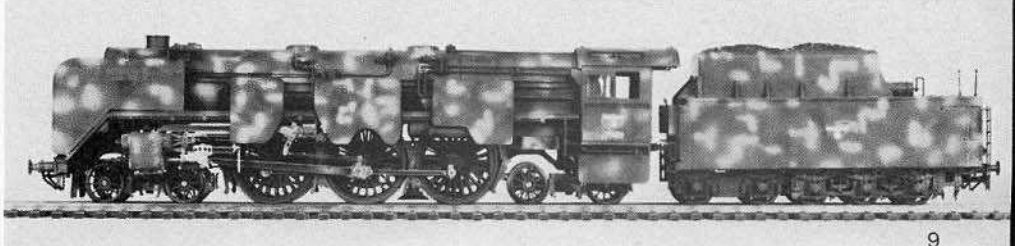


Bild 9: Ein interessanter Oldtimer von INTERMODELL, die E 00 02.

Bild 10: TRIX-telecontrol, eine Modellbahnsteuerung nach dem Infrarot-System.

Bild 11: Erinnerungen an die Kriegszeit weckt die Lok der BR 05 von LILIPUT mit der Tarnbemalung und den Splitterschutzplatten.



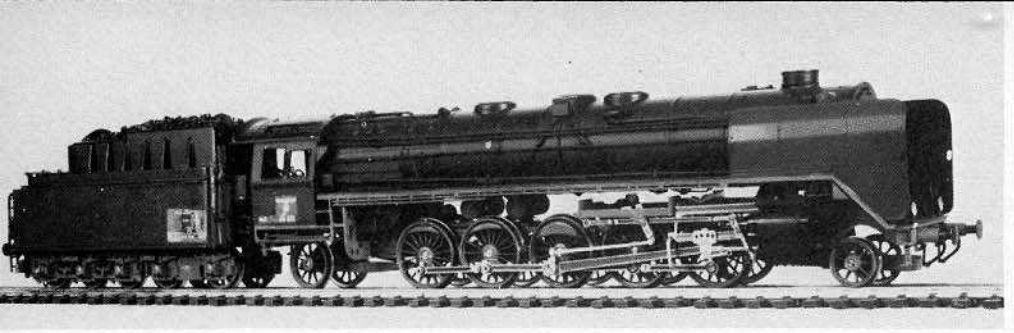
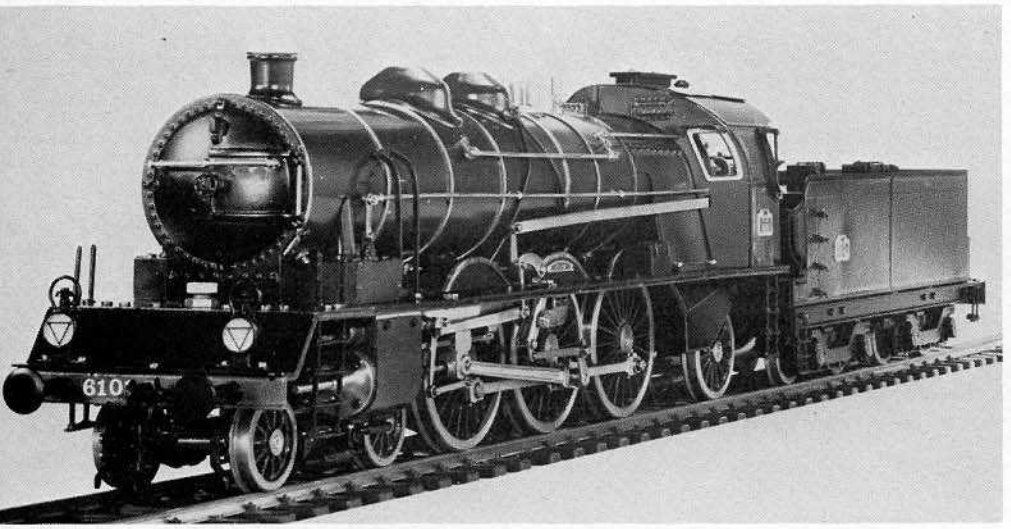


Bild 12: Das neue Modell der BR 45 von LILIPUT soll an die Erfolge der Baureihe 05 anknüpfen.

Bild 13: Ein live-steam Lokmodell von ASTER in der Baugröße 1, das von FULGUREX vertrieben wird.



mit großen Wagner-Windleitblechen und die Spielart in Tarnfarben mit aufgesetzten Splitterschutzplatten. Fertiggestellt und demnächst lieferbar ist die 05 001 als Stromlinienlok, empfohlener Verkaufspreis 215.– DM. Ganz neu hinzugekommen ist das Supermodell der BR 45, das in schwarzer und grauer Lackierung geliefert wird und 325.– DM kosten soll. Bereits fertig und lieferbar sind weitere Schürzenwagen, auf die wir an anderer Stelle dieser Ausgabe näher eingehen. Die österreichische Reihe 12 wird nun wahrscheinlich nochmals zurückgestellt, dafür sollen in diesem Jahr deutsche Fernschnellzugwagen der Bauart 1928 produziert werden. Der geplante Post-Packwagen ist zu 22.– DM kalkuliert, die D-Zug-Wagen zu 24.– DM. Diese Fahrzeuge sind ganz gewiß eine Bereicherung des Modellbahnmarktes.

Es war bestimmt keine schlechte Idee von **MÄRKLIN**, die gute alte P 8 nun auch mit dem preußischen Kastentender 2'2' T 21,5 zu fertigen. Für die Lok gibt es die Preisempfehlung von 110,– DM, in der HAMO-Ausführung von 114.– DM. Man gab dem Modell nun auch einen Lokführer und einen Heizer bei, leider ließ man den Rahmen der Maschine wieder schwarz. Das Tenderfahrwerk mit den starren Blenden ist dagegen rot. Sehr schön geworden sind die Modelle der bayerischen D-Zug-Wagen in Reichsbahn-Ausführung. Der C 4ü – bay 11 hat eine Länge über Puffer von nur 220 mm, der Pw 4ü – bay 09 ist sogar nur 200 mm lang. Beide Fahrzeuge sind sehr sauber gefertigt und bereits jetzt zum Preis von je 23.– DM erhältlich. In unserer nächsten Ausgabe werden wir auf Lok und Wagen noch näher eingehen. Ausgezeichnet detailliert ist auch die Ellok der Reihe 111, für die es eine unverbindliche Preisempfehlung von 114.– DM gibt. Mit dem Prädikat gut und preiswert darf man auch die neuen Güterwagen bezeichnen. Auch dazu mehr an anderer Stelle dieser Ausgabe. Im beliebten Programm **MÄRKLIN mini-club** gibt es nun ebenfalls eine BR 111 und eine ganze Garnitur beleuchteter TEE-Wagen. Erwähnen muß man außerdem den Bausatz für einen Rechteck-Lokschuppen mit elektromechanischer Türschließvorrichtung und eine elektrisch angetriebene Schiebebühne, für die man aber immerhin 176.– DM aufwenden muß. Einen dreiständigen Ringlokschuppen in der Baugröße HO kann man für 54.– DM als Bausatz erwerben. Zuwachs gab es auch in der Baugröße I in Form von zwei zweiachsigen Kesselwagen zum Preis von je 49,50 DM und einem Form-Hauptsignal zu 47,50 DM.

Wie eigentlich auch gar nicht anders zu erwarten war, ist die BR 39 von **RIVAROSSI** zu einem Erfolgsmodell geworden. Im Laufe dieses Jahres werden nun noch zwei Ausführungsvarianten dieser Baureihe folgen. Hierbei handelt es sich um eine Lok in grauer Lackierung und um ein Modell mit Witte-Windleitblechen und mit Einheitstender. Beide Fahrzeuge werden in der Gleichstromausführung je 220.– DM und für Wechselstrom je 270.– DM kosten. Mit besonderer Freude darf berichtet werden, daß sehr wahrscheinlich bereits ab Juni das HO-Modell der Baureihe 10 zum Preis von 194.– DM bzw. von 270.– DM in der Wechselstromausführung zur Verfügung stehen wird. Festhalten sollte man auch, daß der Preis für die langen DB-Reisezugwagen von 29.– DM auf 22.– DM ermäßigt wurde. In der Baugröße 0 soll eine begrenzte Serie von Dampflokomotiven in Exclusiv-Handarbeitsausführung aufgelegt werden.

Inzwischen hat man sich wohl daran gewöhnt, daß bei **ROCO** in nahezu ununterbrochener Folge neue und vielbegehrte Fahrzeugmodelle in der Baugröße HO auf den Markt kommen. Nun ist auch die Serienfertigung von mehreren Modellen in der Nenngröße N angelaufen. Star im neuen HO-Programm ist zweifellos die Dampflokomotive der Baureihe 58 mit Triebtender. Schon im Mai dieses Jahres soll die G 12 zum

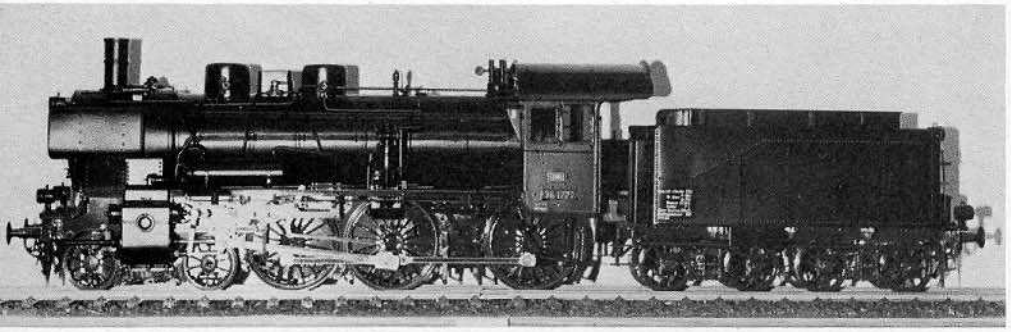


Bild 14: Dies war die kostbarste Lok der Nürnberger Messe. Eine P 8 von EUROTRAIN in der Nenngröße I in sagenhafter Detaillierung.

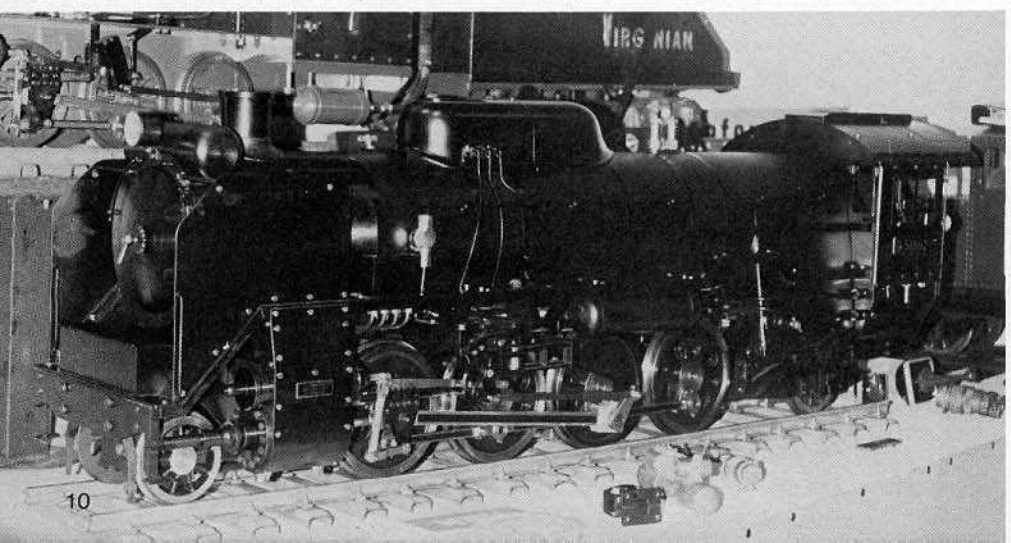



Bild 15: Die größte und schwerste Modellok nach einem japanischen Vorbild, gefertigt von ZIMMERMANN für den Einsatz auf der 5-Zoll-Spur.