



3/1977

5.90 DM

JOURNAL

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





Umbausatz einer Märklin BR 50 in eine BR 053.

M+F-Nachrichten

In nächster Zeit lieferbare M+F-Neuheiten bzw. noch oder wieder lieferbare ältere Artikel.

Der neue, noch umfangreichere M+F-Modell-Katalog (Lokbausätze usw.) ist jetzt endgültig im Druck und kann in Kürze ausgeliefert werden. Er enthält sämtliche bisher gefertigten Modelle sowie auch Zukunftsplanungen für eine Zeitspanne von mindestens zwei bis drei Jahren. Diesen Katalog erhalten Sie gegen Voreinzahlung von DM 16,80 + DM 2,- Porto auf das Postcheckkonto München, Nr. 571 99-802 des H. Merker-Verlages, Roentgenstraße 2, 8080 Fürstfeldbruck.

Da die komplette Fertigstellung des Bauteilekatalogs sich weiterhin verzögert, liefern wir jetzt zumindest die neue Gruppe 1 mit annähernd 30 Seiten (sämtliches Kesselzubehör und -Armaturen) aus. Die einzelnen Gruppen sind in Zukunft gelocht und können somit in Heften oder Leitz-Ordnern gruppenweise nach und nach gesammelt werden. Die Gruppe 2 hoffen wir, Ende August bis Anfang September anbieten zu können. Preis der Gruppe 1: DM 4,50 + -,70 Porto. Diese erhalten Sie ebenfalls gegen Vorauszahlung an den H. Merker-Verlag (Postscheckkonto siehe oben).

Sofort oder in nächster Zeit lieferbare HO-Artikel.

BR 91¹⁹ (Meckl. T 4) ist sofort lieferbar. Im Bausatz sind alle Teile - incl. ungenieteteter Steuerung - zum wahlweisen Bau zweier unterschiedlicher Varianten enthalten.

Art.-Nr.	Bezeichnung	DM/Preis
065	Bausatz BR 91 ¹⁹ (ungenietetete Steuerung ist im Bausatz enthalten) Vorbestellpreis	325,-
		69,-
065 10	dto. Superzurüstsatz	790,-
065 75	Fertigmodell, nur in Superausführung (Lieferzeit noch nicht bekannt)	
12085	Abziehbilder-Großsatz (Preis noch nicht bekannt)	

Ca. im Juli/August wird als nächster M+F-Komplettbausatz die BR 59⁰ (würt. K) zur Fertigung gelangen. Diese einzige deutsche Schlepptender-Lok mit 6 Treibachsen wird ein Schmuckstück in der M+F-Lokkollektion.

054 01	Bausatz BR 59 ⁰ kompl. mit Tender	698,-
054 10	Superzurüstsatz, enthält Lok- und Tenderteile	139,-
054 68	Steuerung ungenietet	85,-
054 69	Steuerung genietet	87,-
054 30	Bausatz mot. Tender (2' 2' T 31,5)	259,-
12074	Abziehbilder-Großsatz	16,-

Ca. im September wird voraussichtlich noch 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 anderen die BR 50 mit Tender (2' 2' T 26) 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 Der Märklin-Wannentender wird von uns nicht mitgeliefert, kann aber jederzeit über den Märklin-Fachhandel bezogen werden.	98,-
078 11	dto. Altbauausführung mit großen Windleitblechen Tendergehäuse 2' 2' T 26 für Märklin-Fahrwerk des Tenders 2' 2' T 26 Kab.	258,-

Ca. im August lieferbar.

079 10	Umbausatz Märklin BR 003 in BR 03 Altbau mit großen Windleitblechen	99,-
--------	---	------

ETA-177-Triebwagen, Art.-Nr. 210 01, 210 02, 210 03 in verschiedenen Versionen ist leider schon wieder restlos vergriffen. Es können nicht mehr alle eingegangenen Bestellungen ausgeliefert werden. Die nächste Auslieferung erfolgt ca. im Oktober, allerdings zu einem Preis von DM 228,- in motorisierter Ausführung.

Ca. im September lieferbar

030	T 38 Turbinen-Umbausatz für Märklin P 8 (BR 38) mit Tender (nicht motorisiert)	ca. 369,-
030 10	Superzurüstsatz	ca. 90,-
030 68	Steuerung ungenietet für Märklin BR 38 - Umbausatz T 38	ca. 64,-
030 69	Steuerung genietet	ca. 86,50
030 30	Turbinentender, einzeln unnot.	
	(Preis noch nicht vorhanden)	
12052	Abziehbilder	18,-

Im Juli lieferbar.

011	Bausatz Kittel-Dampftriebwagen, Kunststoffausführung (Vorbestellpreis)	129,-
011 70	dto. Fertigmodell	199,-

Im September/Oktober lieferbar.

213	Bausatz Gepäcktriebwagen ET 194.1 (LAG 895) Kunststoffausführung Vorbestellpreis (Beschriftungssatz ist im Bausatz enthalten.)	99,-
213 70	Fertigmodell	158,-
Sofort lieferbar		
032 01	Bausatz BR 17 komplett	575,-
032 10	dto. Superzurüstsatz	120,-
032 68	Steuerung ungenietet	57,-
032 69	Steuerung genietet	79,-
032 30	Bausatz motorisierter Tender (2' 2' T 31,5)	249,-
12 104	Abziehbilder	16,80

Sofort lieferbar

207	Bausatz E 04	Sonderpreis	198,-
207 10	dto. Superzurüstsatz	Sonderpreis	56,-
207 70	dto. Fertigmodell normal		349,-
207 75	dto. Fertigmodell super, mit wechselnder Beleuchtung, Federpuffer, Bremsschläuche, Originalkupplung usw.		428,-

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

130477	Gehäuse- und Fahrwerksersatzteile der Original-Röwa-E-60. Einzelne Kleinteile fehlen leider, der Satz kann nur komplett abgegeben werden.	29,-
	Einzelne Fahrwerkteile, wie Räder, Kuppelstangen usw. sind bei der Fa. Schüler, Stuttgart, Christophstr. 2, erhältlich.	

Sofort oder in nächster Zeit lieferbare N-Artikel

Im August lieferbar

752	Bausatz E 32	195,-
12522	Beschriftungssatz	ca. 6,90
752 70	Fertigmodell normal	345,-
752 75	Fertigmodell super	398,-
616	Umbausatz für eine BR 03 ¹⁰ auf Arnold-01-Basis	ca. 65,-

Sofort lieferbar

615	Umbausatz BR 41 Ölauführung (042); enthält sämtliche Umbauteile, aber kein Fahrwerk. Dazu wird die Arnold Rapido BR 41 benötigt	198,-
12530	Beschriftungssatz	7,50
615 70	Fertigmodell normal	339,-
615 75	Fertigmodell super (beide Fertigmodelle sind Ende 1977 lieferbar)	380,-
750	Bausatz E 91	265,-
12520	Beschriftungssatz	7,50
750 70	Fertigmodell normal	398,-
750 75	Fertigmodell super (beide Fertigmodelle sind Ende 1977 lieferbar)	455,-

Ca. im September lieferbar

759	Bausatz Schweizer Krokodil	289,-
12529	Beschriftungssatz	6,90
759 70	Fertigmodell normal	398,-
759 75	Fertigmodell super (beide Fertigmodelle sind ca. November lieferbar)	459,-

Sofort lieferbar, solange der Vorrat reicht.

607	Umbausatz BR 85	228,-
607 01	Umbausatz BR 85 mit Minitrix-Fahrwerk BR 52	298,-
607 10	Superzurüstsatz	29,-
12509	Beschriftungssatz	6,80

3/77 Mai/Juni

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 Bahnhofs-
buchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buch-
handel siehe oben.
Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement 35,40 + 4,20 Porto
1977:

Einzelheft: 5,90 + -,70 Porto

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

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vervielfältigung setzen das schriftliche Ein-
verständnis 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 Schafbergbahn	4
Tramlok als funktionsfähiges Gartenbahn- Dampflokmodell in großer Spurweite	5
BR 59 - Klasse K der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen	6
BR 59 - eine Wucht	7
Baureihe 91¹⁹ - sofort lieferbare M+F-Neuheit	10
Erinnerungen an Mecklenburg	12
Zubehör für die Modelloberleitung	16
DBC-Dampfbahnclub	18
Die Steyrtalbahn	20
V 36 in mehreren Baugrößen	25
Bauanleitung für eine badische Personenzug- lokomotive der Baureihe 38⁷⁰	30
Endstation Schneidbrenner	38
Bäuerleins Aktivitäten	40
Oberbayern in Uruquay	42
Eine interessante HO-Anlage im Entstehen	44
Modellprämierung	47
Schmalspur - Schmalspur - Schmalspur	48
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	50
Bericht zur Fräsmaschine EMCO U 2	55
Die BR 05 von Liliput	56
Neu von Märklin	57
Neu von Roco	58
Neu von Trix und Minitrix	59

Zu unserem Titelbild:

Genau 65 Jahre alt ist die zweitälteste Elektrolokomotive der Deutschen Bundesbahn, die 169 003. Im Jahr 1912 war sie von Krauss und SSW für den Einsatz auf der Lokalbahn von Murnau nach Oberammergau gebaut und dort ab 1913 im Güter- und Personenzugverkehr eingesetzt worden. Auf dieser ältesten mit Einphasenwechselstrom gespeisten Strecke in Deutschland versieht die Lok auch heute noch treu und brav ihren Dienst. Auf die Bahnlinie und ihre Fahrzeuge werden wir demnächst noch näher eingehen. **Foto: Obermayer**



Bild 1: Lok 999.102 wird in der Zugförderungsstelle St. Wolfgang restauriert.

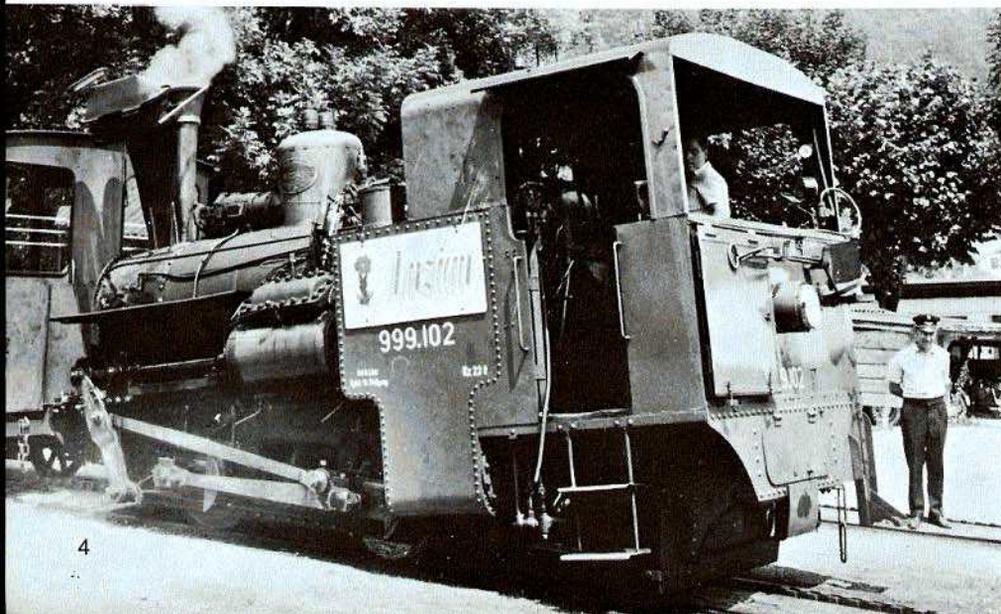
Die Schafbergbahn

In einem der großen Fremdenverkehrsgebiete Österreichs, dem Salzkammergut, liegt zwischen Salzburg und Bad Ischl der Wolfgangsee. Der Hauptort, St. Wolfgang, ist Ausgangspunkt der schmalspurigen Zahnradbahn auf den 1783 m hohen Schafberg.

Diese Strecke gehörte zu der legendären Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) und wird heute von der ÖBB betrieben. Sie wurde in den Jahren 1892-93 in einer Spurweite von 1000 mm erbaut. Zur Anwendung kam das Zahnstangensystem Abt. Es wurden sechs Dampflokomotiven der Achsfolge B1 mit schrägliegender Kessel beschafft, die heute noch mit der ÖBB-Bezeichnung 999.101-106 im Einsatz stehen. Zur Leistungssteigerung wurde der normale

Kamin bei diesen Lokomotiven durch einen Giesl-Ejektor ersetzt. Neben den Dampflokomotiven verkehren moderne Diesellokomotiven der österreichischen Herstellerfirma SGP. Die Dampflokomotiven sind in den Farben schwarz, blau und grün gestrichen. Außerdem tragen sie Namen der einheimischen Pflanzenwelt. Durch dieses Aussehen sind sie zu einer Touristenattraktion geworden und werden nicht nur von Eisenbahnfreunden fotografiert. Die Personenwagen sind zweiachsiger Bauart mit Holzaufbau. Die Züge bestehen aus einem Personenwagen und der Lokomotive, die sich immer auf der Talseite befindet. Wegen des relativ hohen Bremsgewichts während der Talfahrt besitzen die Lokomotiven eine Gegendruckbremse.

Der Betrieb dieser ausschließlich von Touristen frequentierten Bahn wird nur während der Sommersaison von Mai bis September durchgeführt. Die Bahnlinie überwindet auf einer Strecke von 6 km einen Höhenunterschied von 1200 Metern bei einer maximalen Neigung von 250 ‰. Die abwechslungsreiche Fahrt verläuft zuerst durch Wald und in sanften Kurven bergauf, wobei erhebliche Steigungen zu überwinden sind. Zwischenhalte werden in den Stationen Dorneralm und Schafbergalm eingelegt. In den höheren Regionen windet sich die Strecke in engen Kurven und Kehren durch baumlose Landschaft, die einen prächtigen Ausblick auf die umliegende Bergwelt erlaubt. Die Bergstation Schafbergspitze liegt auf 1732 Meter Meereshöhe.



Die Triebfahrzeuge der Schafbergbahn

Anzahl	6
ÖBB-Bezeichnung	999.101-106
Baujahr	1893
Hersteller	Lokomotivfabrik AG Krauss & Co., Linz
Länge über Kupplung	5500 mm
Zahnradurchmesser	573 mm
Heizfläche	36 m ²
Zylinderhub	600 mm
Kesseldruck	14 Atü
Vmax	12 km/h
Dienstgewicht	17,5 t
Anhängelast	11,0 t

Bild 2: 999.102 kurz vor der Abfahrt zum Schafberg.

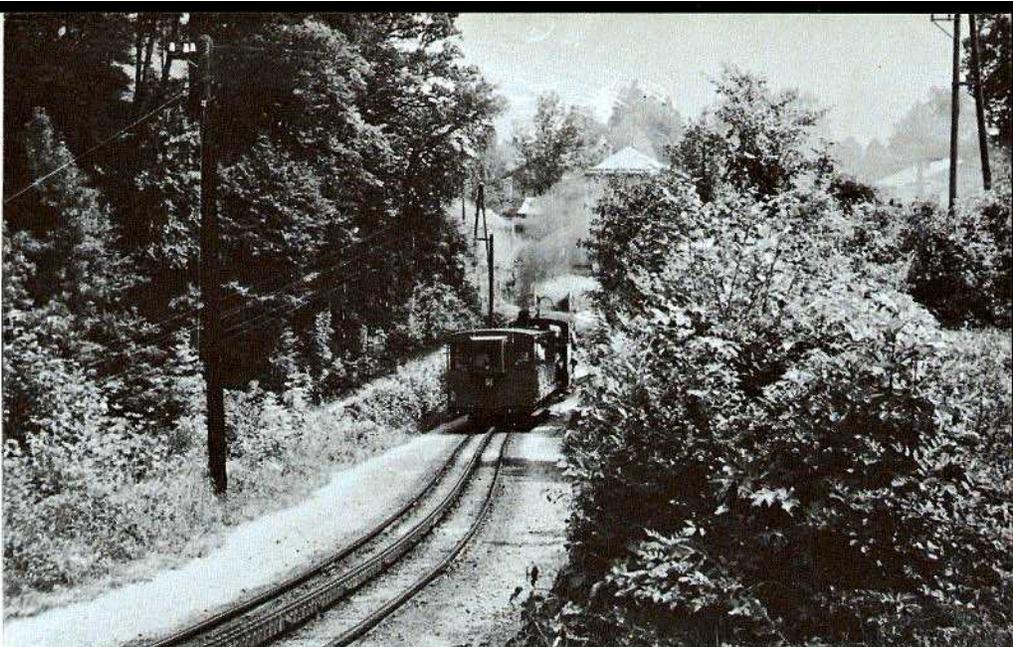
Dieseltriebwagen

Anzahl	2
ÖBB-Bezeichnung	5099.01-02
Baujahr	1965
Hersteller	Simmering-Graz-Pauker Werke, Wien
Länge über Kupplung	14900 mm
Zahnradurchmesser	725 mm
Leistung	380 PS bei 1500 U/min
Vmax Bergfahrt	20 km/h
Talfahrt	12 km/h
Dienstgewicht	27 t

Rainer Schnell, Hamburg

Bild 3: Der Zug befindet sich auf dem ersten Abschnitt der Steilstrecke. Deutlich zu erkennen ist die zweilamellige Ausführung der Abl'-schen Zahnstange.

Fotos 1 bis 3: R. Schnell

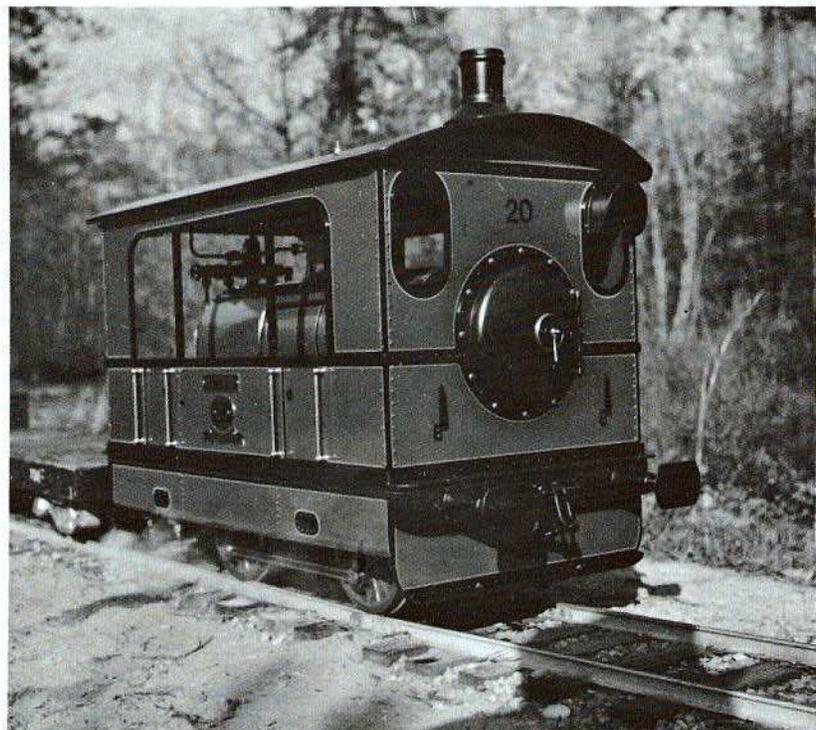


Tramlök als funktionsfähiges Gartenbahn-Dampflokomodell in großer Spurweite

Alle möglichen Vorbild-Lokomotiv-Typen sind von Dampfbahnern bereits nachgebaut worden, jedoch noch nie – zumindest uns nicht bekannt – ein Dampftram-Modell.

Das Vorbild dieses Modells ist zwischen den Küstenstädten Den Haag und Hook of Holland in den Niederlanden gefahren, und zwar für die „Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij (WSM).

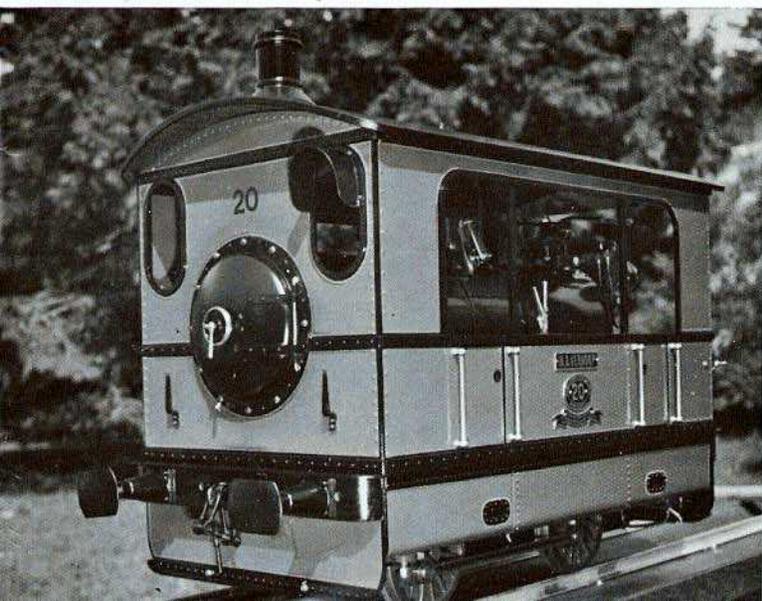
Gebaut wurden die Maschinen 1912 von Hohenzollern, Düsseldorf, mit den Fabriknummern 2808 bis 2813. Die Fotos dieses Modells wurden in Long Island aufgenommen. Der Erbauer lebt dort, ist z.Zt. (bis August 1977) in der BRD und hat sein Modell mit auf die Reise genommen in der Hoffnung, hier öfters Möglichkeit zu finden, auf deutschen Dampfbahnstrecken fahren zu können. Die Bilder sprechen für die Ausführung der Lokomotive. Leider können wir sie nicht in Farbe wiedergeben. Auf den von Herrn **Tom Overluizen** eingesandten Farbfotos sieht die Lokomotive besonders hübsch aus. Die helleren Teile der Lok sind



in länderbahngrün gehalten und mit gelben Zierstreifen abgesetzt. Das Dach, die Rauchkammertüre und die dunklen Streifen sind schwarz, die Pufferbohle rot. Die **Bilder 1 und 2** zeigen die Lok in „ge-

putztem“ Fotografierzustand, auf **Bild 3** ist eine zweite Lokomotive (es gibt tatsächlich 2 gleiche Modelle) auf Long Island in voller Aktion auf der Heimatstrecke zu sehen.

HM



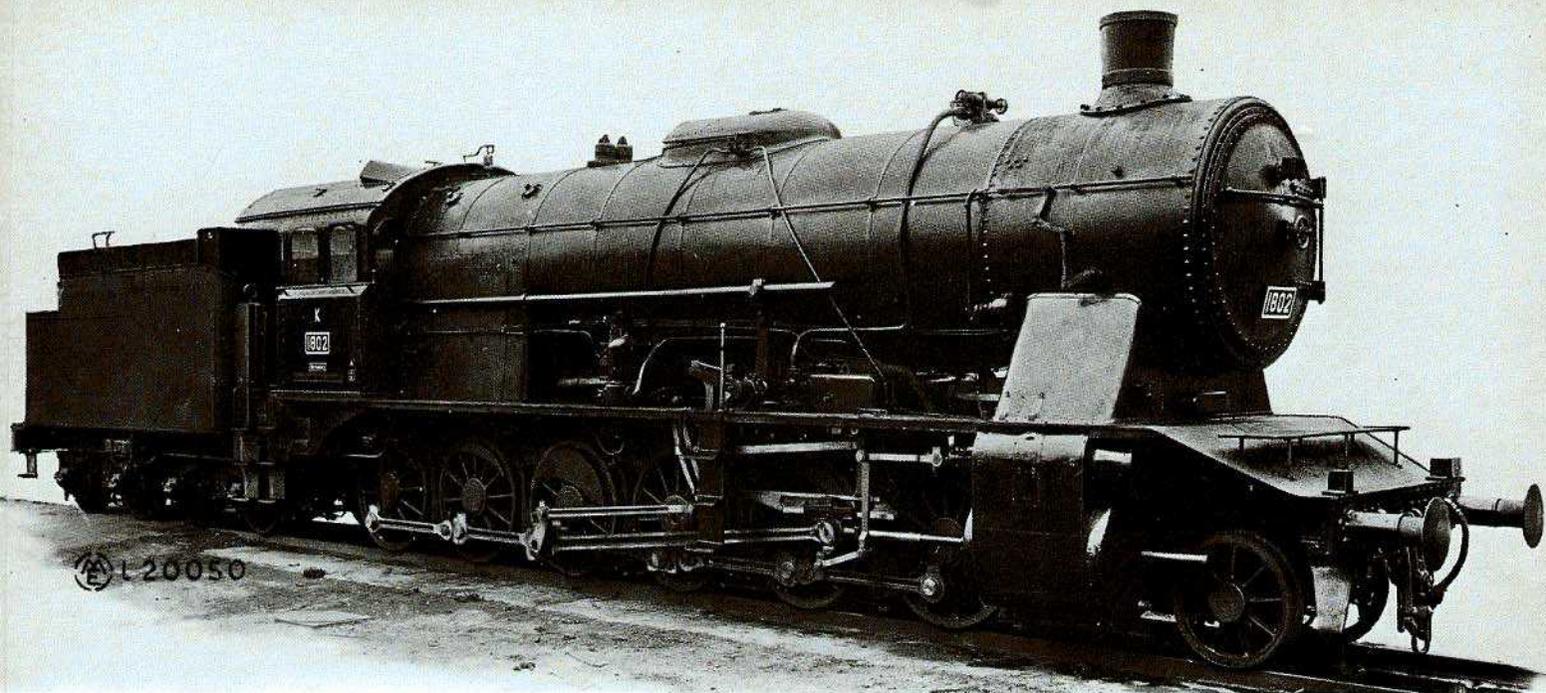


Bild 1: So zeigte sich die Lokomotive 59 002 bei ihrer Ablieferung. Die Lok trägt noch die alte Bahn-Nr. 1802 und ist mit einem Tender der württembergischen Bauart 2'2' T 20, Type Ic, gekuppelt. Man beachte die kurze Domverkleidung. Ein weiterer Unterschied war der viereckige Kasten-Oberflächenvorwärmer über der zweiten Treibachse. Später wurde dieser Oberflächen-Vorwärmer durch einen runden der Bauart Knorr ersetzt. Werkfoto Esslingen/Sammlung HJO

BR 59 – Die Klasse K der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen

Sie war die größte, sie war die leistungsfähigste Lok ihrer Zeit, sie war einzigartig in ganz Kontinentaleuropa. Zuvor hatte zwar schon Gölsdorf in Österreich das Problem der Lagerung von sechs gekuppelten Achsen in einem einzigen Haupttrahmen gelöst. Zum Bau einer Maschine mit solchen Dimensionen war es jedoch vorher noch nicht gekommen.

Ausschlaggebend für die Entwicklung der Klasse K war der Bedarf von Güterzuglokomotiven für die Bergstrecken in Württemberg, für die Geislinger Steige und für den württembergischen Teil der Schwarzwaldbahn. Verlangt war eine Lokgattung für den schweren Güterzugdienst mit einer Leistung von rund 1900 PSI bei einer Achslast, die den Wert von 16 t nicht übersteigen durfte. Eugen Kittel als Oberingenieur und Karl Dauner als Lokomotivdezentern der K.W.St.E. lösten die Aufgabe zusam-

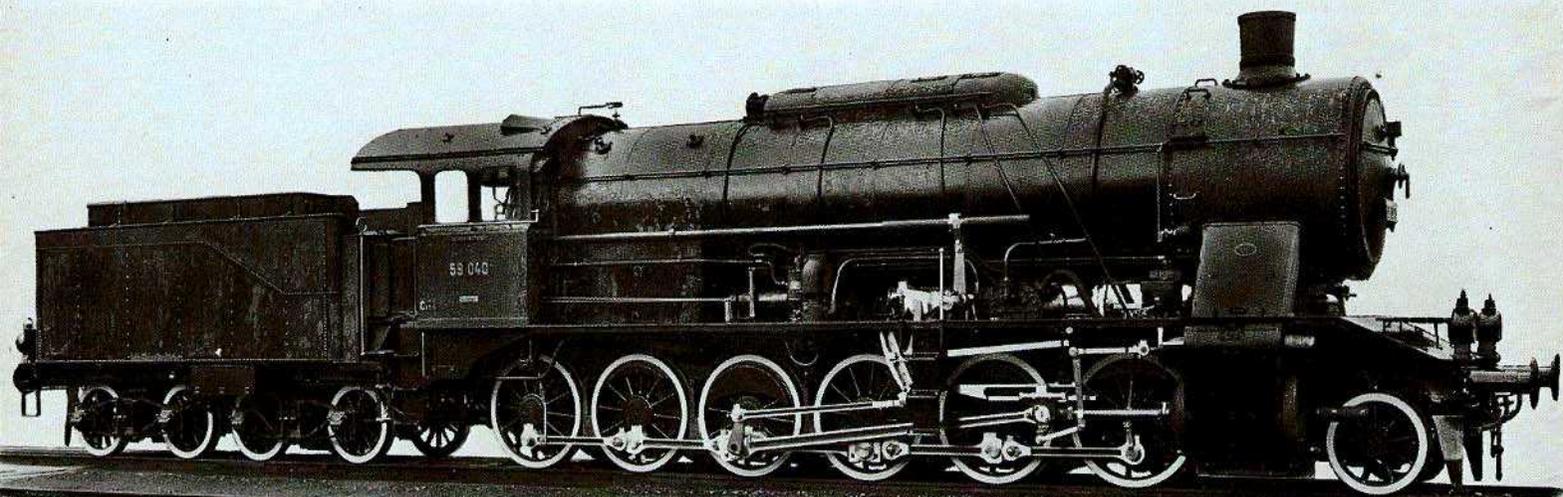
men mit der Maschinenfabrik Esslingen mit Bravour. Noch zum Ende des Jahres 1917 konnte die erste Maschine in Dienst gestellt werden, sie trug die Fabrik-Nr. 3765 und die Bahn-Nr. 1801. Die Vierzylinder - Heißdampf - Verbundlokomotive hatte einen 35 mm dicken Blechrahmen erhalten, in dem die zweite und die fünfte Kuppelachse fest gelagert war. Die erste Kuppelachse wies ein Seitenspiel von ± 20 mm auf, die sechste Achse ein solches von ± 45 mm. Ohne Seitenspiel blieben die dritte und vierte Achse, die als Treibachsen dienten; ihre Spurkränze waren jedoch um 15 mm geschwächt worden. Das Bisselgestell der Laufachse verfügte über ein Seitenspiel von ± 95 mm.

In das Jahr 1918 fiel dann die Lieferung der Lokomotiven 1802 bis 1814 mit den Fabrik-Nr. 3766, 3767, 3831 - 3837 und 3853 - 3856. Eine weitere Lok, die 1815

mit der Fabrik-Nr. 3857, war zu Beginn des Jahres 1919 dem Betriebsdienst übergeben worden. Nach den wenigen noch erhalten gebliebenen Originalunterlagen aus dem Büro der Königlichen Generaldirektion hatten die ersten drei Maschinen eine kürzere Domverkleidung, unter der nur ein Sandkasten und der Dampfdom lag. Alle anderen Maschinen wiesen zwei Sanddome und eine entsprechend längere Domverkleidung auf. Bei ihrer Ablieferung waren die ersten fünfzehn Lokomotiven ausnahmslos mit Tendern vom Typ Ic der Bauart wü 2'2' T 20 gekuppelt.

Der bevorstehende Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn unterband zunächst den Weiterbau der Klasse K. Da sich die Maschinen jedoch recht gut bewährten und durch eine bemerkenswerte Wirtschaftlichkeit auszeichneten, wurde die Beschaffung im Jahr 1923

Bild 2: Zwei Sandkästen und dazwischen der Dampfdom verbergen sich unter der langen Domverkleidung der abgebildeten Lokomotive 59 040. Beim Tender handelt es sich um die preußische Bauart 2'2' T 21.5. Mit derselben Tendarauführung waren übrigens auch die Maschinen 59 035 und 044 gekuppelt. Werkfoto Esslingen/Sammlung HJO



mit den Lokomotiven 59 016 - 031 mit den Fabrik-Nr. 4093 - 4105 und 4118 - 4120 fortgesetzt. Ihnen folgten im Jahr 1924 die Fahrzeuge 59 032 - 044 mit den Fabrik-Nr. 4123 - 4135. Die Exemplare der Baujahre 1917 - 1919 hatten die Betriebsnummern 59 001 - 015 erhalten. Neben den bereits erwähnten Tendern der württembergischen Bauart Ic fanden bei den späteren Lieferungen auch Tender der preußischen Bauausführungen pr 2'2' T 21,5 und pr 2'2' T 31,5 Verwendung, die im Gegensatz zum Typ Ic nur Fachwerkdrehgestelle besaßen. Einige Lokomotiven fuhren mit Tendern der württembergischen Gattung 2'2' T 30, Type II, die weitgehend der preussischen Bauart 2'2' T 31,5 entsprachen.

Die Maschinen der Baureihen 59 waren zunächst bei den Bahnbetriebswerken Stuttgart, Kornwestheim und Ulm beheimatet. Nach der Elektrifizierung der Geislinger Steige kamen dann einige Maschinen zum Bw Mannheim, andere zum Bw Rottweil. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges brachte schließlich recht einschneidende Veränderungen bei der Stationierung der Lokomotiven. Die meisten Maschinen kamen auf der Gebirgsstrecke am Semmering zum Einsatz. Mit der Ausweitung der Kriegsschauplätze gelangten einige Fahrzeuge auch nach Jugoslawien und nach Ungarn. Von Österreich aus sollen außerdem zwei Exemplare in die Sowjetunion gelangt sein. Nach Ende des Krieges verblieb ein Teil der Lokomotiven in unserem Nachbarland Österreich, ande-

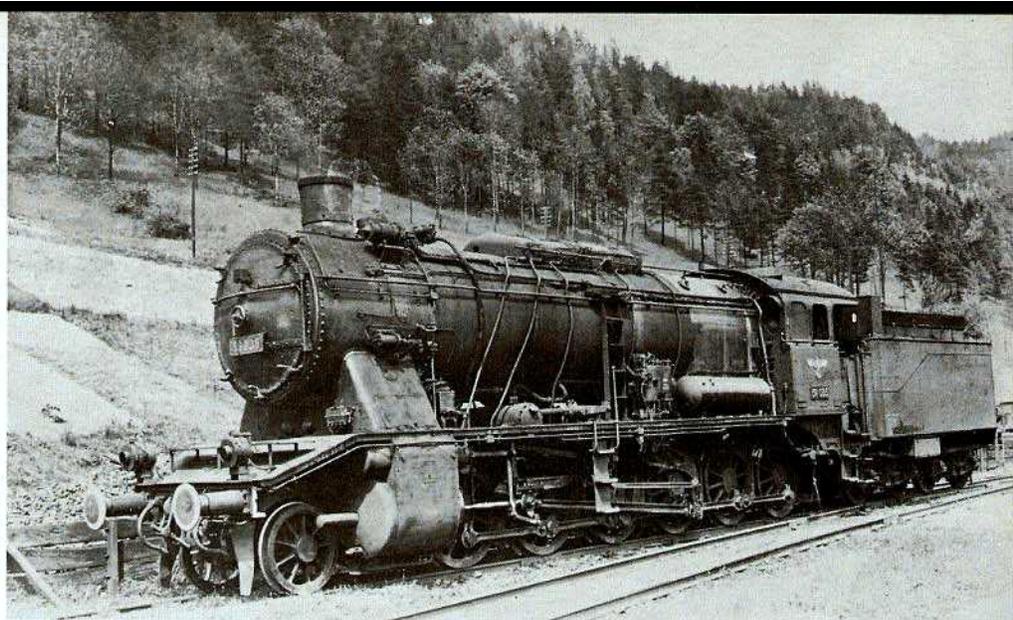


Bild 3: BR 59 in Österreich (Semmering) im Kriegseinsatz mit kriegsmäßigen Blendschutzlaternen.

Foto: Bellingrodt

re gingen nach Jugoslawien. Von Ungarn kamen dagegen wieder einige Maschinen in die Bundesrepublik zurück, sie wurden jedoch nicht mehr eingesetzt und im Jahr 1952 in Regensburg ausgemustert. In der Zeit zwischen 1952 und 1953 waren weitere vier Exemplare in München kalt abgestellt. Die im Bereich der Eisenbahndirektion Stuttgart verbliebenen Lokomotiven, es soll sich um die Fahrzeuge 59 003, 033, 035 und 036 gehandelt haben, blieben bis 1950 beim Bw Heilbronn im Einsatz.

Es ist außerordentlich bedauerlich, daß so wenig an authentischem Material über die-

se schöne und bemerkenswerte Lokomotivgattung erhalten geblieben ist. Wir appellieren deshalb an den Kreis unserer Leser, uns jedes noch bekannte Detail über den Lebensweg der Maschinen der Baureihe 59 zukommen zu lassen. Wenn es gelänge, genügend verlässliche Informationen zu bekommen, würden wir gerne einen weiteren Bericht in unserem JOURNAL folgen lassen. Für diesmal bleibt nur noch der Hinweis auf das Supermodell der Klasse K, das bei M+F in der Fertigung anläuft.

HO

Die BR 59 - eine Wucht

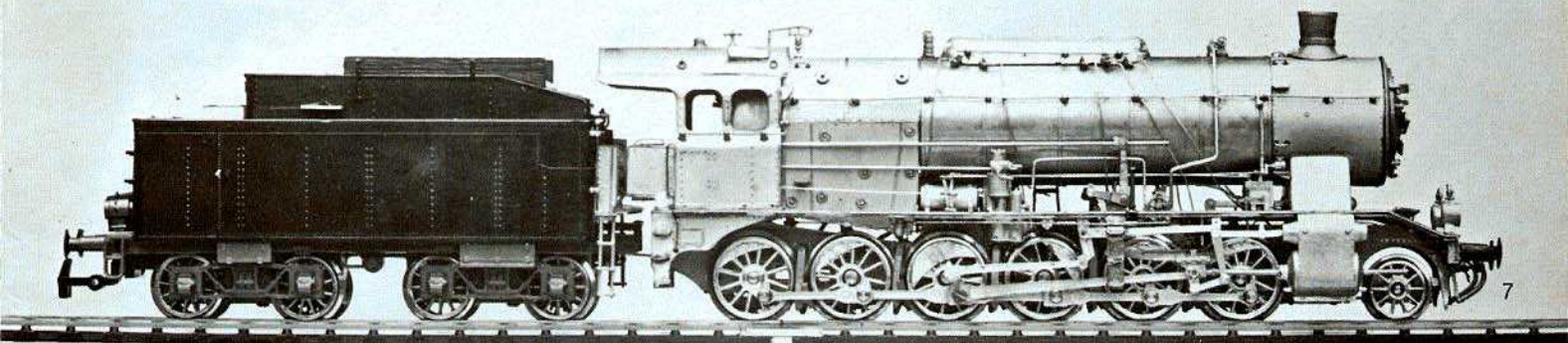
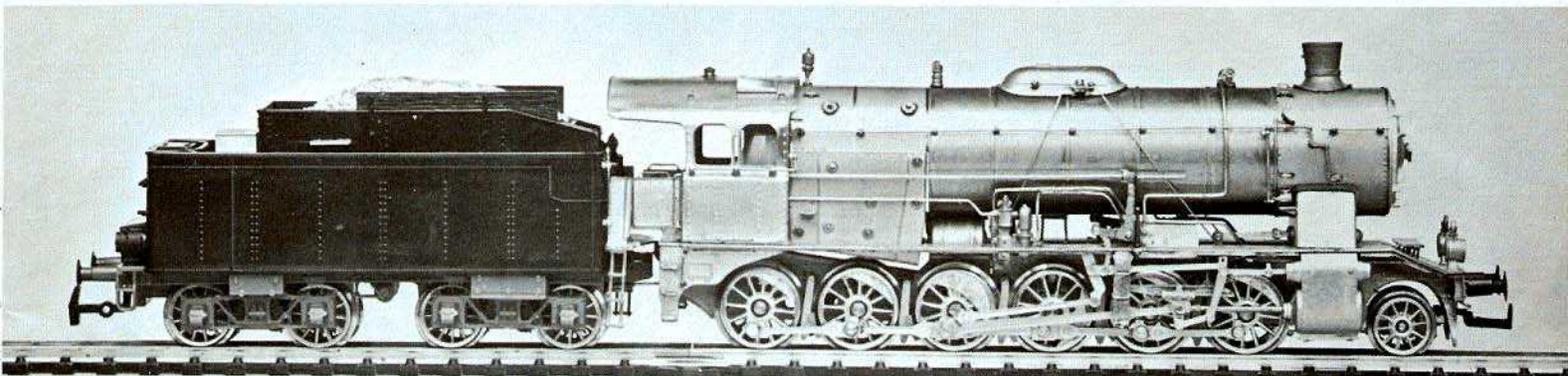
Die BR 59 (Württ. K) war die größte deutsche Länderbahn-Schleppender-Lokomotive. Dieses Modell und die Württ. C (BR 18¹), die im Spätherbst zur Fertigung kommt, werden für dieses Jahr die letzten

großen Dampflokomotiven in der M+F-Fertigung sein, wobei sich die BR 18¹ gegen über der Wuchtbrumme BR 59 direkt zierlich und klein ausnimmt.

Es kommen natürlich noch weitere M+F-Neuheiten für das Jahr 1977, aber keine großen Schleppenderlokomotiven mehr, die komplett aus M+F-Teilen bestehen, sondern in erster Linie Umbau- und Zurüstsätze für bereits vorhandene Industriefahrzeuge sowie einige preiswerte Kunststoff-Fahr-

Bild 1 oben: Ursprungsausführung der BR 59. Dieses Bild entspricht unserem Grundbaukasten Art.-Nr. 054 01.

Bild 1 unten: Zeigt die Ausführung nach 1923. Die hierfür zusätzlich benötigten Teile befinden sich im (zu dieser Lok lieferbaren) Superzurüstsatz, Art.-Nr. 054 10.



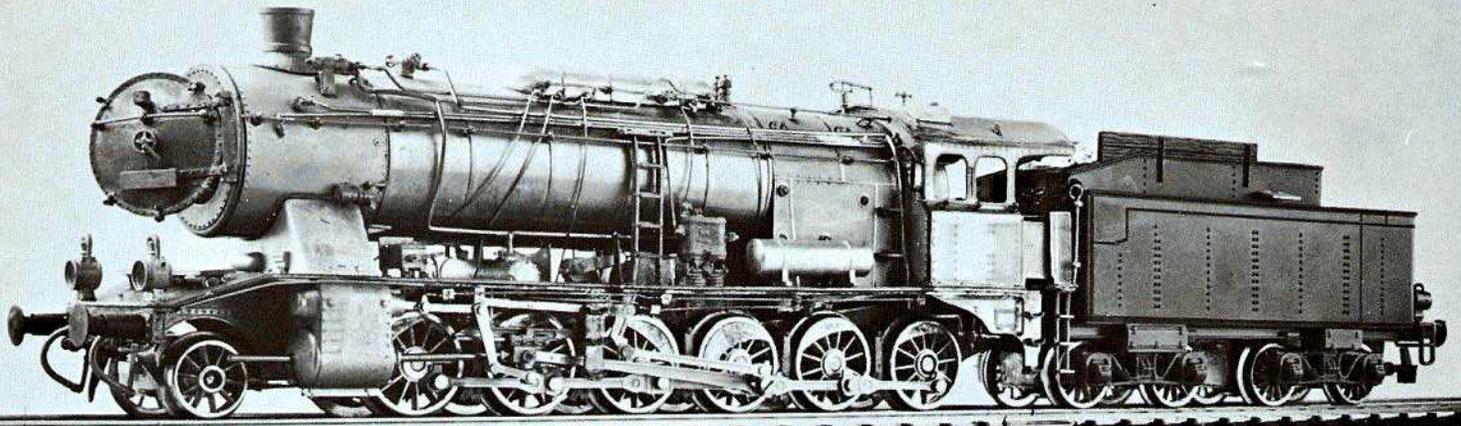
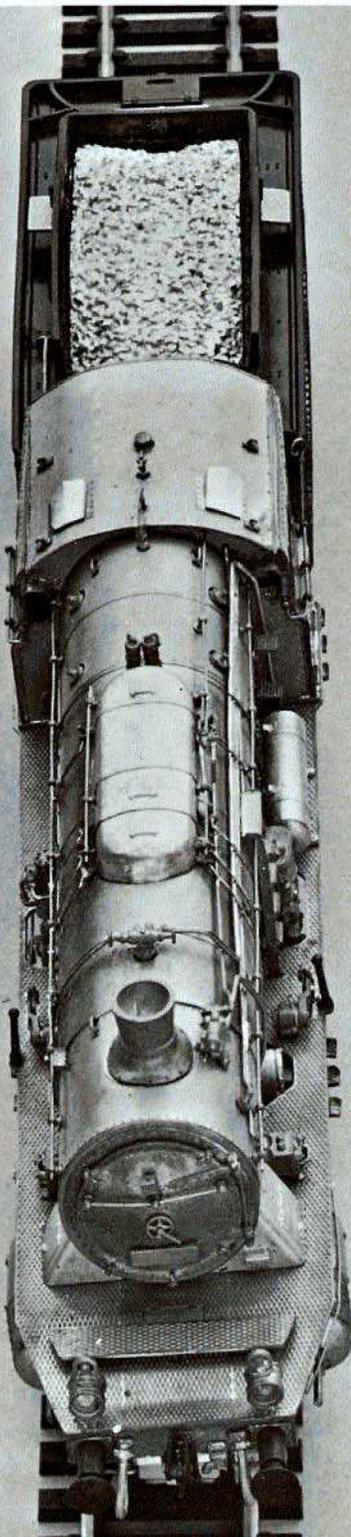


Bild 2: Ausführung nach 1923 (Super) von der Heizerseite. Die Rauchkammertüre ist zum Öffnen und die Rauchkammer natürlich wieder innen detailliert.

Bild 3: Draufsicht (BR 59, Ausführung nach 1923)



zeuge. Im einzelnen ist hierbei an folgendes gedacht:

Umbausätze: Märklin BR 50, BR 03 und BR 38 in eine T 38.

Preiswerte Kunststoff-Bausätze: Kittel-Dampftriebwagen, LAG-Gepäcktriebwagen, und sollte die Zeit noch reichen, der Triebwagen ET 85.

Für HOe ist mit der 3achsigen BR 99⁴⁵⁰ zu rechnen.

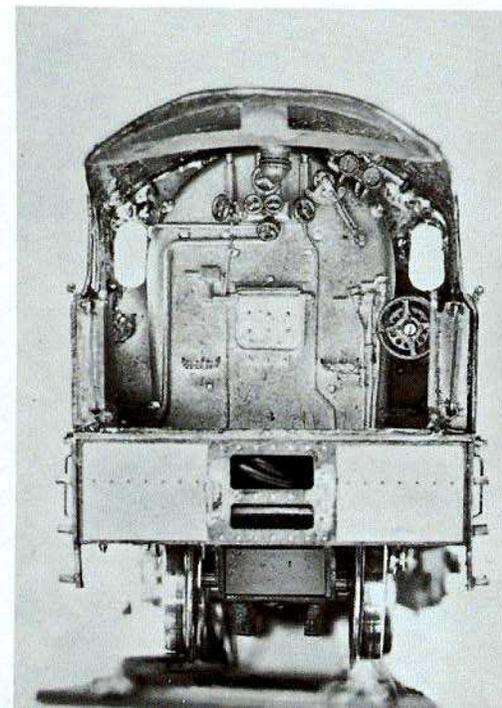
Viele M+F-Freunde werden dieses Programm bestimmt begrüßen, da durch die preiswerteren Artikel das Modellbahnbudget nicht so strapaziert wird, wie dies in den letzten Jahren (zumindest den letzten zwei Jahren) der Fall war.

Die BR 59 ist schon – wie die BR 17 – nach den letzten Konstruktions-Ergebnissen und -Erfahrungen bei M+F entwickelt und konstruiert worden. Die Lokomotive besteht zu 90% aus paßgenauen Messingteilen. Die wichtigen Fahrwerksteile, wie z.B. Radlager und Rahmendistanzteile, sind aus Präzisions-Kunststoffteilen gefertigt. Die in diesem Bericht abgebildeten Lokomotiven wurden wieder, wie schon bei der BR 17, von einem handwerklich nicht vorgebildeten 15jährigen Jungen zusammengebaut und beweisen die mittlerweile erreichte einfache Zusammenbau-Fertigungsmethode. Schwierigkeiten, die noch beim Bau der BR 05 und BR 45 von M+F auftraten, gibt es bei dieser Lokomotive nicht mehr.

Der Antrieb sitzt wieder, wie schon bei der BR 17, im Tender und ist bis auf das Übersetzungsverhältnis fast gleich mit diesem. Wie beim Vorbild fährt jedoch die BR 59 wesentlich langsamer als die BR 17, da die Übersetzung des Antriebs geändert wurde. Die Hauptteile des Tenders (Tendergehäuse und Achslager) wurden vom Rivarossi-Tender der BR 39 (in Kunststoffausführung) übernommen. Der Tender ist aber unsererseits schon für eine Motorisierung abgeändert worden, so daß die entsprechenden M+F-Teile nur eingesetzt werden brauchen. Wer die Lokomotive für den Anlagenbetrieb einsetzen will, muß als zusätzliche Arbeit die Kunststoffkohle des Tenderbunkers entnehmen und durch das entsprechende M+F-Bleiteil ersetzen. Der Tender-Innenraum wurde bis auf den letzten Platz mit Blei ausgefüllt, um ein hohes Eigengewicht zu erreichen. Die beiden Treibachsen haben Haftreifen und ermöglichen somit eine gute Zugleistung. Das Modell durchfährt „man höre und staune“ trotz seiner Länge und

sechs Treibachsen – mit Bremsbacken – noch die normalen Gleisradien von 350 mm. Dieser Dampflokriese wird wieder epocheentsprechend in zwei verschiedenen Versionen angeboten. Die Grundbaukasten-ausführung enthält alle Teile, die für die Bauausführung von 1917 benötigt werden. Vereinfacht sind bei dieser Type lediglich die Rauchkammertüre, die nicht zum Öffnen ist und die Dampfpeife sowie die Führerstand-Inneneinrichtung, bei der auf einzelne Details verzichtet wurde. Ebenso fehlen bei der Lok die Bremsschläuche, Originalkupplung sowie Federpuffer, die im Grundbaukasten durch ungefederte Puffer ergänzt wurden. Sämtliche Teile für die Ausführung nach 1923 sind im Superzurüstsatz plus der weiteren Zurüstteile enthalten. Diese sind, um nur einzelne herauszugreifen, der ab 1923 verwendete, längere, verkleidete Dom, in dem Dampfdom und zwei Sandkästen (anstatt nur ein Sandkasten) integriert sind sowie Rauchkammer-Inneneinrichtung, Rauchkammertüre zum Öffnen, komplette Armaturen für den Führerstand-Stehkessel, Bremsschläuche, Originalkupplung, Dampfpeife mit Zughebel und runder Oberflächenvorwärmer anstelle des eckigen Vorwärmers der ersten Version. Auch besitzt diese Lokomotive einen Generator und viele weitere Details mehr. Trotz des Generators können die württ. Länderbahn-Later-

Bild 4: Fein detaillierter Führerstand dieser Lokomotive mit sämtlichen Superzurüstteilen.



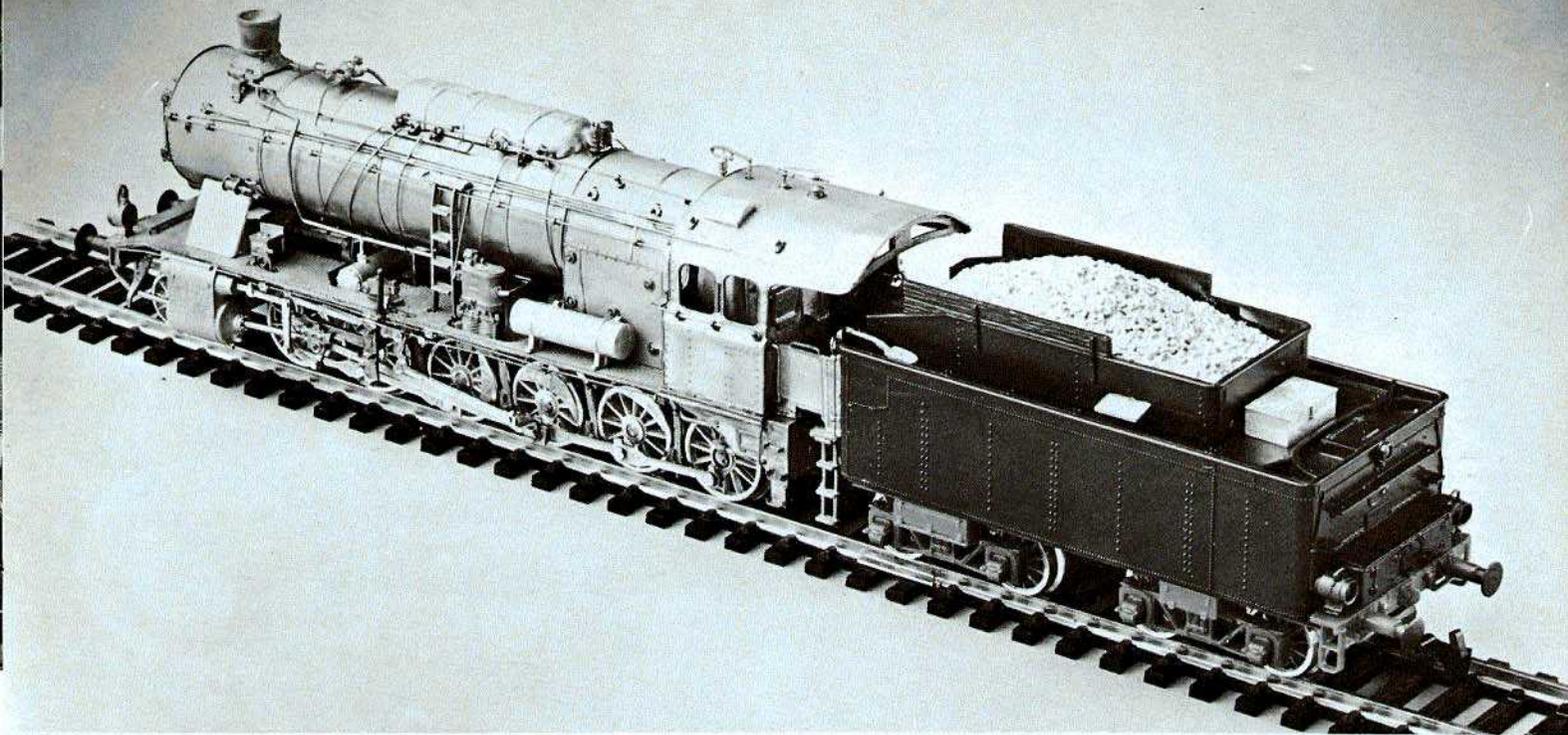


Bild 5: Nochmals die Super-DR-59 von der Heizerseite, leicht schräg von rückwärts aufgenommen.

Alle Fotos: Paur, Fürstenfeldbruck

nen verwendet werden, da diese bei der Reichsbahn elektrifiziert wurden. Natürlich können auch aus unserem Sortiment Reichsbahnlaternen oder die kriegsmäßige Beleuchtung mit Blendschutz angebracht werden. Keine der anderen Laternenarten bedeutet einen Stilbruch bei der BR 59. Bei der Erstversion von 1917 sollte jedoch auf den Generator für elektrisches Licht sowie Stromverteilerdosen und Triebwerksleuchten verzichtet werden, da diese Version

nach unseren Recherchen nicht mit diesen Einrichtungen versehen wurde bzw. bei späteren Kesselrevisionen die Lokomotive ebenfalls den großen Dom erhielt und somit von der Ausführung 2 kaum noch unterscheidbar war.

Hiermit wäre das Hauptsächliche über den Lokbausatz und die Wesensmerkmale dieser Lokomotive beschrieben. Alles weitere über Zusammenbau usw. können Sie unserer Bauanleitung entnehmen, die wir Ihnen

gerne gegen Voreinsendung von DM 2,- + -,50 Porto in Briefmarken zusenden.

Lassen Sie sich einmal bei Ihrem Fachhändler diesen akkurat und präzise gefertigten Bausatz zeigen. Sie werden sicher begeistert sein und Lust zum Selbstbau dieser herrlichen Riesenmaschine bekommen.

HM

Unsere Neuerscheinungen



Siegener Kreisbahn. Von Dr. H. Bürnheim. In drei Broschüren wird die Geschichte des Eisenbahnbetriebes in und in der Umgebung der südwestfälischen Industriestadt Siegen geschildert.

Tell 1: Die Straßenbahn, 56 S., 39 Fotos, DM 10,00.

Tell 2: Eisern-Siegener und Freien Grunder Eisenbahn, 64 S., 37 Fotos, DM 12,00.

Tell 3: Kleinbahn Weidenau-Deuz und Siegener Kreisbahn (Ergänzungen), 56 S., 38 Fotos, DM 12,00.



Eilok-Baureihen E 04 + E 18 + E 18.2 + E 19. Von H.-D. Andreas u. H. Hufschläger. 197 S., 207 Fotos, DM 45,00. Das Buch bringt die faszinierende Geschichte dieser erfolgreichen Lokomotivfamilie, hochinteressant illustriert durch umfangreichen Fototeil mit vielfach historischen Bildern.

Die Wismarer Schienenomnibusse der Bauart Hannover. Von D.-Th. Bohlmann. 136 S., 8 Farb- und 90 SW-Fotos, 28 Typenskizzen, 9 techn. Zeichnungen, DM 39,50. Die Geschichte einer der markantesten Schienenfahrzeugbauarten. Präzise und detaillierte Typenzeichnungen, seltene Fotos, teilweise in Farbe. Eines der schönsten Eisenbahnbücher der letzten Zeit.

Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft A.-G. Von D. Hölftge. 56 S., 90 Fotos, DM 12,00. Erweiterte und ergänzte Neuausgabe der Geschichte des großen elektrischen Schmalspurnetzes im Städtedreieck Mannheim - Weinheim - Heidelberg.

Albtalbahn und Kleinbahn Pforzheim - Ittersbach. Von Dieter Hölftge. 68 S., 120 Fotos, DM 18,50.

Gellenkirchener Kreisbahnen. Von Gerd Wolff. 20 S., 34 Fotos, DM 7,00.

Eisenbahn Illustrierte, Zweimonatszeitschrift, Einzelheft DM 5,00.

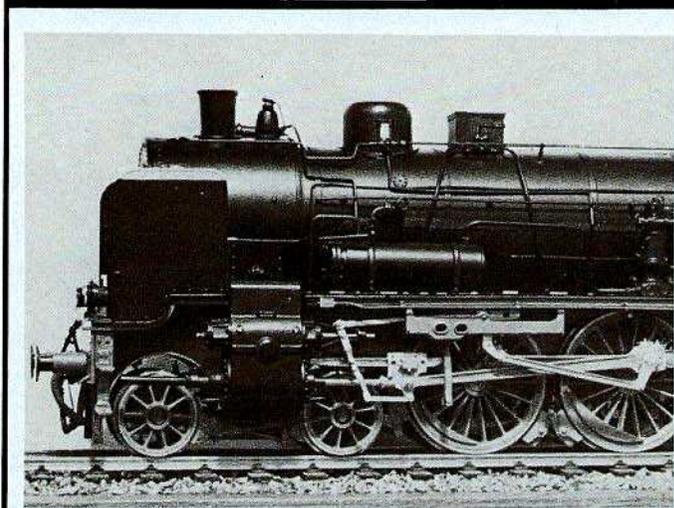
Die Kleinbahn, Zweimonatszeitschrift, Einzelheft DM 7,50.

Die Straßenbahn, Zweimonatszeitschrift, Einzelheft DM 7,50.

Erhältlich im Fachhandel oder gegen Vorauszahlung auf Postscheck Hannover 428 25-302 vom

Verlag Wolfgang Zeunert Hauptstraße 43, 3170 Gifhorn

EUR O TRAIN



HAMBURG · TUTTLINGEN · MITTELSTADT

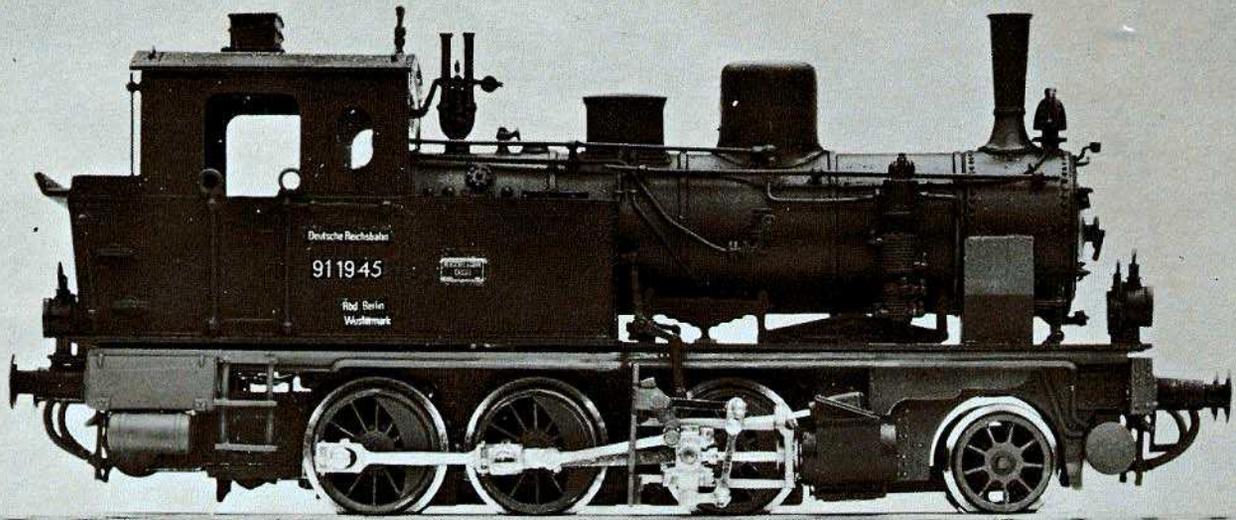


Bild 1: Die BR 91¹⁹ in zusammengebautem Zustand. Das Gehäuse ist hier auf die Bodenplatte nicht fest aufmontiert (daher der Spalt zwischen Gehäuse und Bodenplatte), weil die Lokomotive anschließend noch für die Bauleitung in Einzelteilen fotografiert wurde.

Bild 3: Gehäuse-Einzelteile

Bild 2: Fahrwerk-Einzelteile für die BR 91. Wie dieses Bild deutlich zeigt, setzt sich das Fahrwerk aus T 3-Getriebe, Fahrwerkskörper und zusätzlichen einzelnen Aufsatzteilen zusammen. Der Zusammenbau ist keinesfalls schwierig.

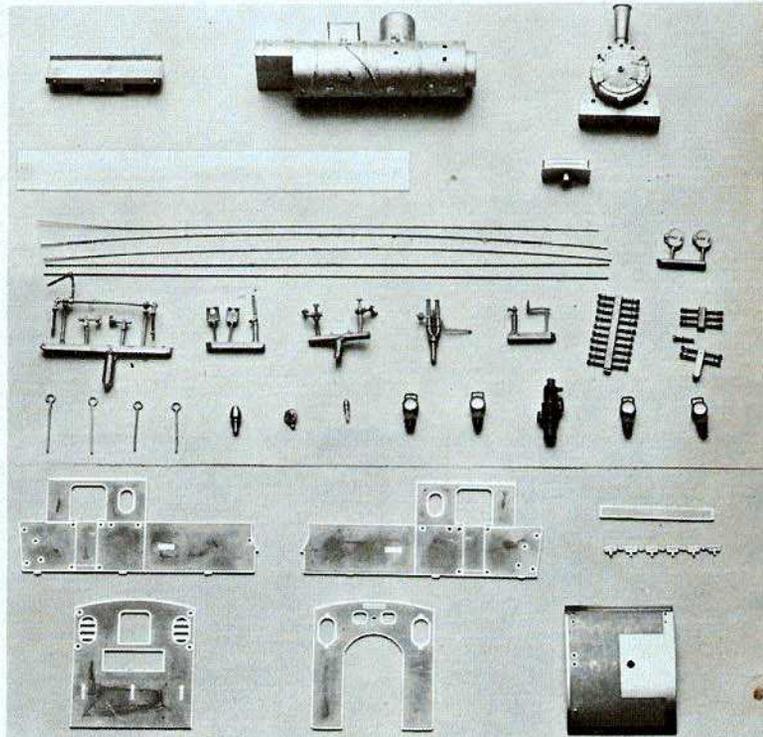
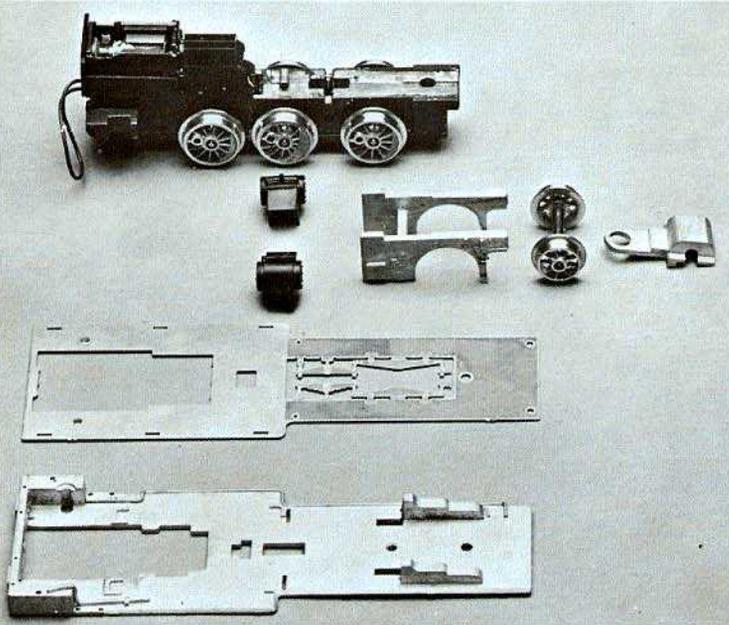
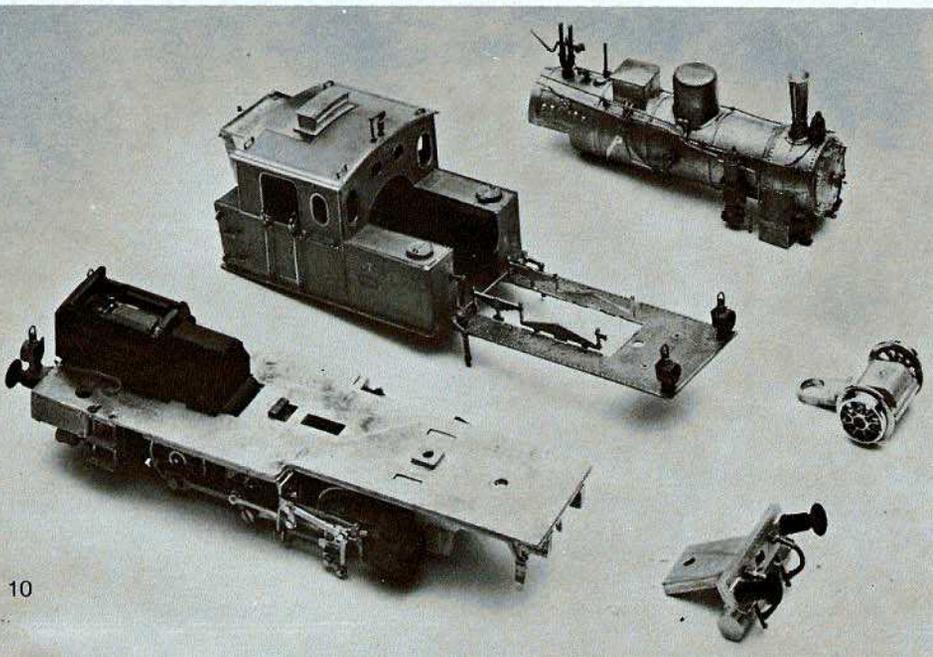


Bild 4: Die bereits in Baugruppen vorgefertigte Lokomotive.



**M+F Neu-
heit Bau-
reihe 91¹⁹
sofort
lieferbar**