



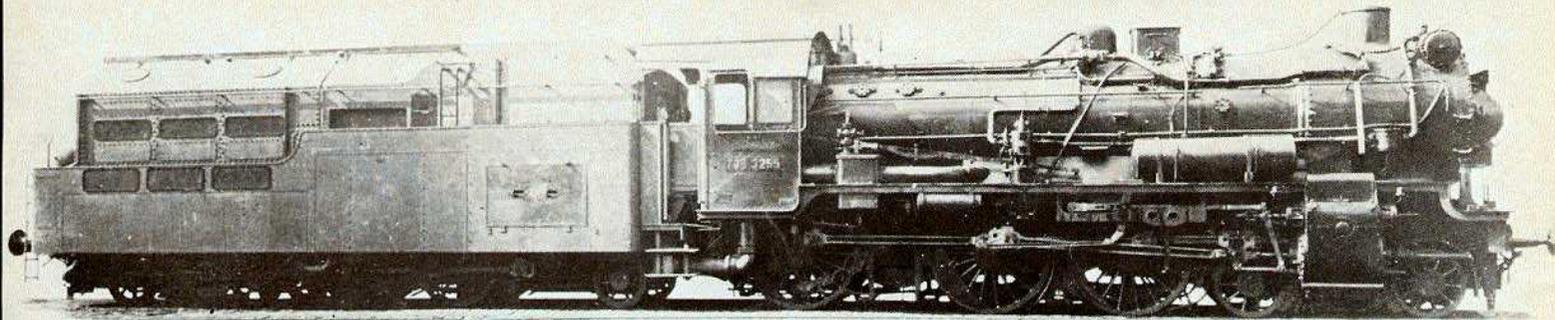
4/1977

5.90 DM

JOURNAL

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





Dies wird der neue M+F Umbau- und Zursatz der Märklin BR 38 in eine T 38 (Turbinelok)

M+F-Nachrichten

Nun ist er da!

Der neue **M+F-Katalog** ist ein umfassendes und informatives Werk geworden. Auf 160 Seiten sind annähernd 300 Abbildungen, davon über 250 von Lokmodellen und Vorbildern. Auch das M+F-Feuerwehrprogramm ist komplett enthalten. Alles, was zum Zusammenbau einer Lok benötigt wird, Werkzeug, Bohrzweig, Spritzpistole usw., ist ebenfalls zusätzlich beschrieben und abgebildet. Dieser Katalog ist eine wahre Fundgrube für den Modellbahnliebhaber und -Sammler. Auch wer keine M+F-Modelle sammelt, wird seine Freude daran haben. Fragen Sie Ihren Fachhändler oder bestellen Sie den Katalog bei uns gegen Vorauszahlung von DM 16,80 + DM 2,- Porto auf das Postscheckkonto 571 99-802, PSA München, des H. Merker-Verlages, Roentgenstraße 2, 8080 Fürstendbruck.

Ersatzteilbuch

Von unserem Ersatzteilbuch ist nun die Gruppe 1 (DM 4,50 + DM -,70 Porto) ebenfalls sofort lieferbar. Die Gruppe 2 (DM 4,- + DM -,70 Porto) und die Gruppe 16 (DM 4,50 + DM -,70 Porto) können ca. Anfang Oktober ausgeliefert werden. Die Gruppe 16 ist eine neue Gruppe, die sämtliche Bauanleitungs-Übersichtsblätter enthält sowie die neuen Zursätze mit Preisen und Artikel-Nummern.

Sofort oder in nächster Zeit lieferbare HO-Artikel

Art.-Nr.	Bezeichnung	DM/Preis
011	Bausatz Kittel-Dampftriebwagen, Kunststoffausführung	149,-
011 70	dto. Fertigmodell	219,-
12044	Großbeschriftungssatz für viele unterschiedliche Varianten	7,50
065	Bausatz BR 91 ¹⁹ (mechl. T 4) (ungenietete Steuerung ist im Bausatz enthalten)	365,-
065 10	dto. Superzursatz	75,-
065 75	Fertigmodell (nur in Superausführung)	850,-
12085	Abziehbilder-Großsatz (Preis noch nicht vorh.)	
054 01	Bausatz BR 59 ⁰ komplett mit Tender	759,-
054 10	Superzursatz, enthält Lok- und Tenderteile	155,-
054 68	Steuerung ungenietet	75,-
054 69	Steuerung genietet	98,-

054 30	Bausatz mot. Tender (2'2' T 31.5)	275,-
12074	Abziehbilder-Großsatz	16,-
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.	112,-
078 11	dto. Altbauausführung mit großen Windleitblechen, Tendergehäuse 2'2' T 26 für Märklin-Fahrwerk des Tenders 2'2' T 26 Kab.	278,-
213	Bausatz Gepäcktriebwagen ET 194.1 (LAG 895) Kunststoffausführung (Beschriftungssatz ist im Bausatz enthalten)	115,-
213 70	Fertigmodell	179,-
032 01	Bausatz BR 17 komplett	635,-
032 10	dto. Superzursatz	134,-
032 68	Steuerung ungenietet	73,-
032 69	Steuerung genietet	95,-
032 30	Bausatz motorisierter Tender (2'2' T 31.5)	275,-
12104	Abziehbilder	16,80

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. Einzelne Fahrwerkteile, wie Räder, Kuppelstangen usw. sind bei der Fa. Schüler, Stuttgart, Christophstr. 2, erhältlich.	29,-
210 01	Bausatz Speichertriebwagen ETA 177 mot. grün	228,-
210 02	dto. weinrot	228,-
210 03	dto. elfenbein	228,-
12070	Abziehbilder	6,50

Sofort oder in nächster Zeit lieferbare N-Artikel

Hier gelten noch bis Ende September die alten Preise; ab Oktober ca. 10 Prozent Preiserhöhung.

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

Solange der Vorrat reicht

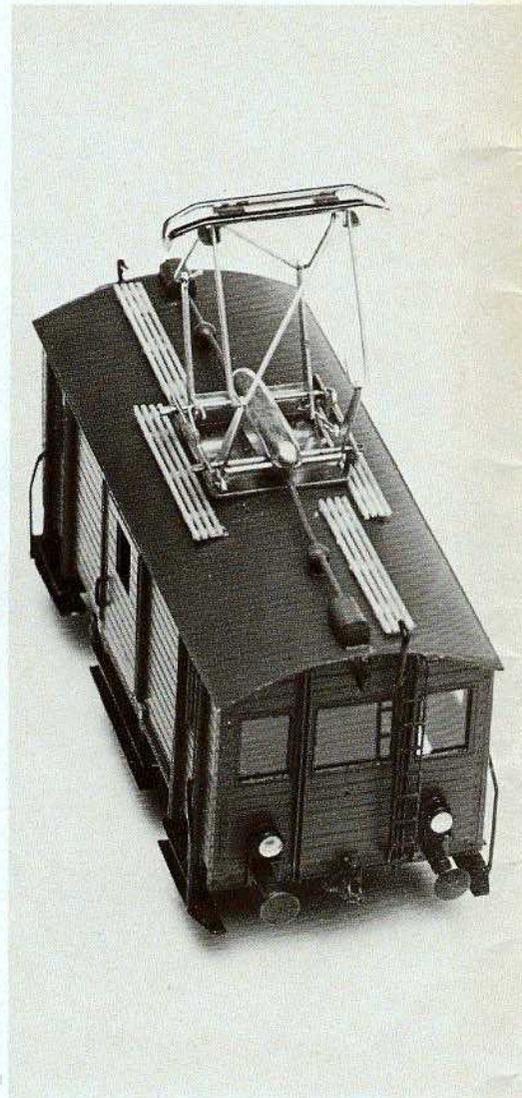
607	Umbausatz BR 85	228,-
607 01	Umbausatz BR 85 mit Minitrix-Fahrwerk BR 52	298,-

607 10	Superzursatz	29,-
12509	Beschriftungssatz	6,80

Ca. November/Dezember lieferbar

759	Bausatz Schweizer Krokodil	289,-
12529	Beschriftungssatz	6,90
759 70	Fertigmodell normal	398,-
759 75	Fertigmodell super	459,-

LAG-Nebenbahn-Triebwagen Art.-Nr. 213 Bausatz DM 115,-, Fertigmodell DM 179,-.



4/77 August

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: F. C. Mayer

8000 München 40

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.

Abonnement 1977: 35,40 + 4,20 Porto

Einzelheft: 5,90 + -,70 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
Volksbank Fürstfeldbruck 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 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
M+F-Nachrichten	2
Ein neuer Umbausatz für eine Märklin-Lok	4
Fahrzeuge in Spur N und Nm	6
Spur N — 03¹⁰	10
Nun gibt es auch eine E 32 in der Spurweite N	11
Was lange währt, wird doppelt gut	12
Die Dampftriebwagen der Bauart „Kittel“	13
Die fünfte Kittel-Dampftriebwagen-Generation	15
Der grüne Star	18
Schwäbische Stimmungsbilder	22
Amstetten-Gerstetten	25
Kleine Besonderheiten am Rande	26
Die Steyrtalbahn 2. Teil	26
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	32
DBC — Dampfclub	36
Schienenfahrzeuge auf der Hannover-Messe 1977	38
Neu bei Trix und Minitrix	40
Neu von Preiser	40
Die G 12, eine Gattung mit Erfolg	41
Jetzt ist sie fertig, die BR 58 von Roco	42
Die 290 von Roco	44
Die BR 116 von Roco für Wechselstrom	46
Moderne DDR-Loks in der Bundesrepublik	46
Wasserturm in richtiger Größe	47
Vom Betriebsdienst zum Schrotthaufen	50
Zusammenbau der Baureihe 59 — württembergische K	53
Interessantes für den Bastler	54
Der Wismar-Schienenbus 1. Teil	56
Ein elektrischer „Inselbetrieb“	59

Zu unserem Titelbild:

Rund 14 Tage nach dem Erscheinen dieser Ausgabe wird bei der Deutschen Bundesbahn die letzte Dampflokomotive aus dem Dienst geschieden sein. Im Gegensatz dazu werden sich unsere Modellbahnhersteller noch mehr Gedanken machen müssen, welche Fahrzeuge sie für eine Großserien-Fertigung auswählen wollen. Nachdem es das Modell der BR 65 schon einmal gab, wenn auch in einem zu großen Baumaßstab, wäre eine Neuauflage der Lokomotive doch naheliegend. Mit der Baureihe 65 hätten wir nahezu eine Universalmaschine für die ganze letzte Epoche der Dampflokomotive in der Bundesrepublik zur Verfügung.
Foto: H. Obermayer

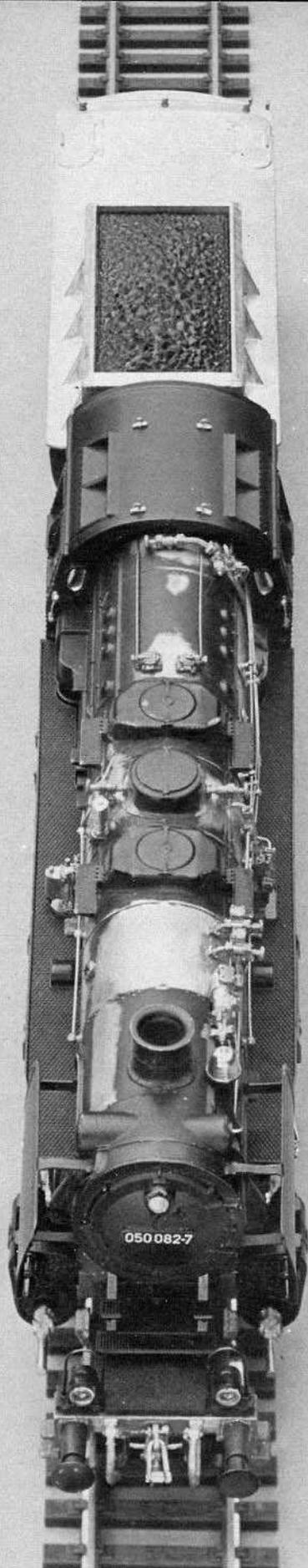


Bild 1: Die umgebaute Märklin 50 hier als 053 mit Wannentender.

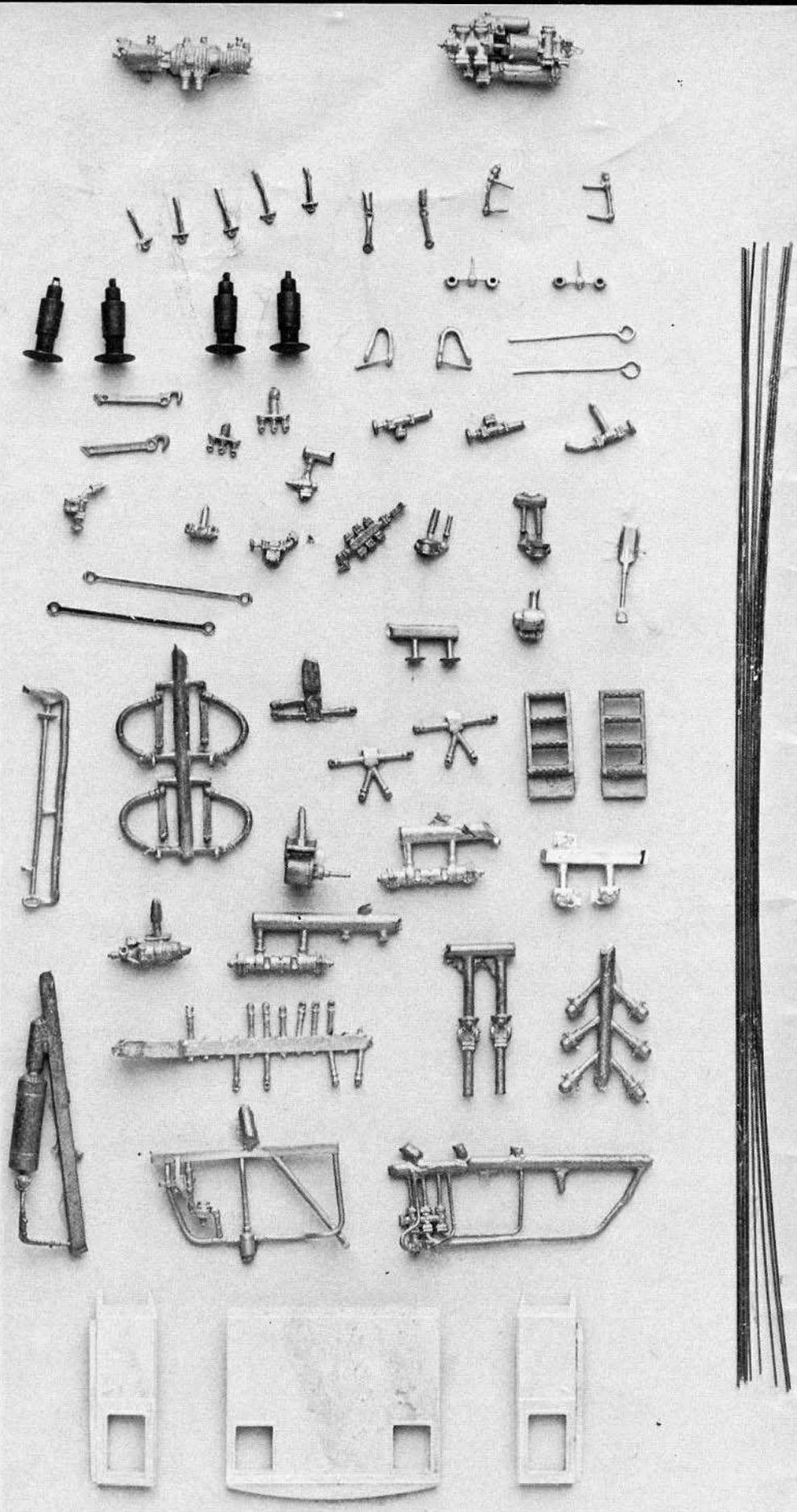


Bild 2: Umbauteile, die zum Umbau der Märklin-BR 50 benötigt werden.

Ein neuer Umbausatz für eine Märklin-Lok

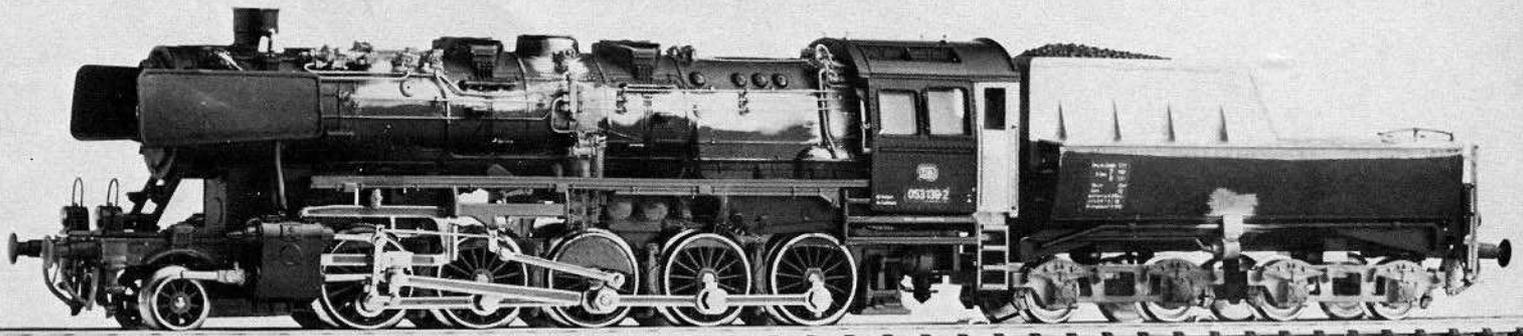
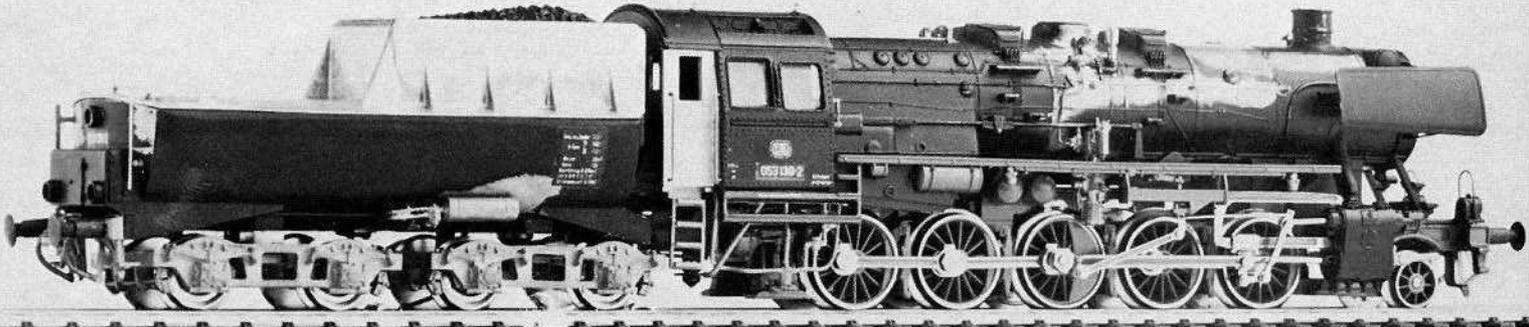


Bild 3: Heizeransicht der veränderten Märklin-BR 50 ▲

Bild 4: Lokführerseite der 053 mit Wannentender ▼



Aus einer Märklin-BR 50 mit Kab.-Tender wird eine BR 053 mit Wannentender

Man nehme ... könnte man hier schreiben, und zwar nehme man eine Original-Märklin-Baureihe 50 und dazu einen Märklin-Wannentender der BR 38. Mit diesen und den entsprechenden M+F-Umbauteilen kann dann die angekündigte BR 053 mit Wannentender erstellt werden.

Da unter Umständen die Beschaffung eines einzelnen Märklin-Wannentenders vielleicht nicht ganz einfach ist, empfehlen wir Ihnen, doch eventuell gleich zur BR 50 eine komplette Märklin P 8 mit Märklin-Wannentender zu kaufen. Sie werden nun fragen, was mache ich mit der übriggebliebenen P 8? Nun, hierfür bietet sich folgende Lösung an:

In der nächsten Zeit wird bei uns auch der schon lange angekündigte Umbausatz für die T 38 auf Märklin-Basis fertiggestellt werden. Das heißt also, daß Sie aus der übriggebliebenen P 8 mit dem entsprechenden neuen M+F-Turbinentender eine völlig neue Lokomotive schaffen können. Sie ersparen sich unter Umständen eventuelle Beschaffungsschwierigkeiten des Märklin-Wannentenders. Zur T 38 sei hier am Rande vermerkt: Diese wird in ca. 2 Monaten zur Auslieferung gelangen, und von M+F werden die entsprechenden Lok-Umrüst- und Zursätze zusätzlich zum kompletten (unmotorisierten) M+F-Turbinentender geschaffen.

Nun aber zurück zur BR 053. Diese Lokomotive ist eine interessante Abart – bzw. Variante – zur BR 50, zu deren Entstehen die Kriegswirren beigetragen haben. Die 053 ist verwandt mit der BR 50 und der BR 52 (Kriegs-Abart-Lokomotive), da aus deren Teile diese entstand!

Will man eine vorbildliche Lok erhalten, muß

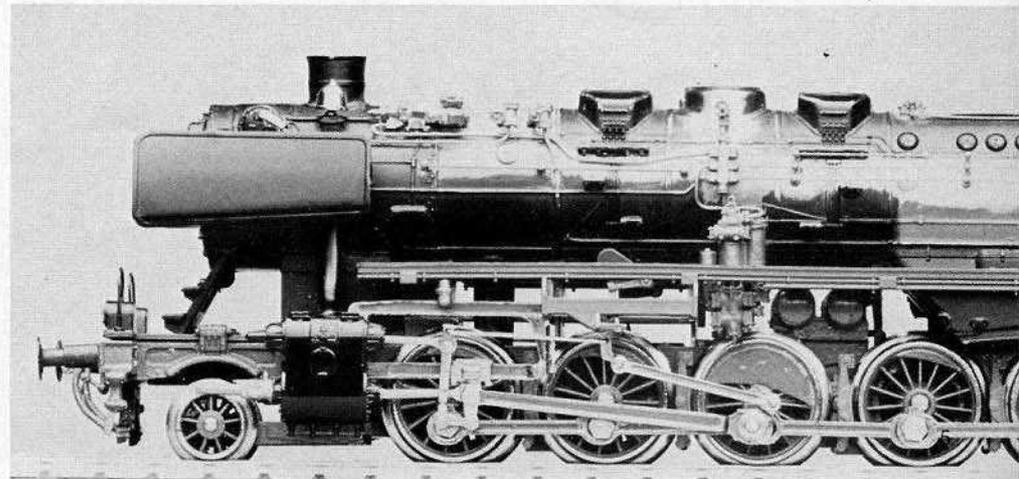
an der Märklin-Lokomotive der erste Speisedom des Kessels entfernt und dafür entsprechende Speiseventile und sonstige Accessoires angebracht werden. Die zweite grundlegende Änderung der Lokomotive betrifft das Führerhaus, das bei der 053 durch seitliche Türen und eine Rückwand verschlossen war. Wir haben uns natürlich nicht nur auf diese wenigen Änderungsteile beschränkt, sondern haben gleich einen kompletten Zurüstsatz für die Lok (und natürlich auch für den Tender) gefertigt, der unter anderem Bedienungsstangenhalter, Griffstangenhalter, Kesselarmaturen (wie Kesselventile, Dampfverteiler), Generator, Kolbenstangen-Schutzrohre, Naßdampf-Entnahmestutzen, Lastbremsventil und vieles, vieles mehr enthält.

Die entsprechenden Einzelteile ersehen Sie am besten aus der Aufnahme 2, auf der diese zum größten Teil abgebildet sind. Auch wurde unsererseits die Märklin-Heusinger-Steuerung etwas verbessert, indem die Original-Märklin-Schieberschubstange (Drahtteil) durch ein etwas vorbildlicher wirkendes M+F-Ätzteil ersetzt wurde. Nach Umbau vermittelt die Lokomotive gegenüber der

Ursprungsausführung einen völlig veränderten Eindruck und wirkt allein schon von der Detaillierung her wie ein Handarbeits-Supermodell. Ehrlich gesagt, diesen Effekt zu erzielen, war bei der Märklin-BR 50 äußerst schwierig, da die Original-Märklin-Lok selbst schon als ausgesprochenes Supermodell zu bezeichnen ist. Natürlich gibt es für diese Lokomotive auch einen entsprechenden Großbeschriftungssatz, der diverse Beschriftungen erlaubt. Auch für die Original-Märklin-Lokomotive sind weitere Loknummern enthalten, damit bei Betrieb von mehreren gleichen Märklin-Lokomotiven jene auch unterschiedlich benannt werden können. Sollten Sie keinen Märklin-Wannentender einzeln erhalten, so können Sie hier auch auf ein entsprechendes M+F-Modell zurückgreifen.

Unter der Artikelnummer 026 30 führen wir einen eigenen Wannentender in unserem Programm (hier bei den vorgestellten Umbauten mit abgebildet). Dieser Wannentender verfügt über vier zierliche, metallgegossene Drehgestellblenden. Alle übrigen Zubehörteile aus Zinn und Messing können aber auch am entsprechenden Märklin-Tender-Modell ange-

Bild 5: Die neuen, bzw. zusätzlich angebrachten Details an der Märklin-BR 50 wirken optisch gut. Die Schieberschubstange wurde hier allerdings noch nicht ausgetauscht.



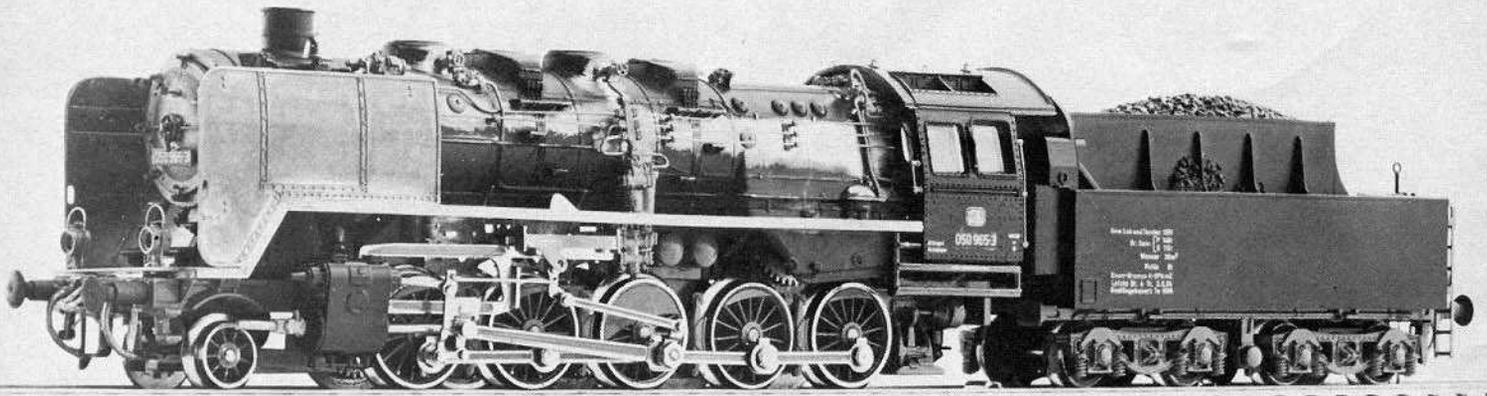


Bild 6: Das ist die BR 50 mit Wagner-Windleitblechen und dem Tender 2'2' T 26.

Alle Fotos Paur, FFB.

bracht werden und liegen dem Umbausatz bei. Aber nicht genug der Umbaumöglichkeiten. Wir haben noch eine weitere Variante für Sie parat, die allerdings erst später – wahrscheinlich zum Jahreswechsel – lieferbar sein wird. Es handelt sich um die BR 50 (Einheitslokomotive in der Altbauversion). Unter der Artikelnummer 078 11 bieten wir einen Umbausatz für die Märklin-Lokomotive an. Dieser Umbausatz enthält neben den großen Windleitblechen den dazu entsprechend geänderten Umlauf mit der Schürze, des weiteren

ein vollkommen neues Tendergehäuse, und zwar das des Tenders 2'2' T 26 ohne Kabine, das nur auf das entsprechende Märklin-Kabinentenderfahrwerk aufgesetzt wird. Die Lokomotive kann natürlich auch ohne geänderten Umlauf mit Witte-Windleitblechen in der Nachkriegsausführung (ähnlich der Fleischmann-Baureihe 50) betrieben werden. Wir sind hier noch am Überlegen, ob wir den Bausatz entsprechend trennen und einmal den Tender mit Lok-Superdetaillierungsteilen anbieten und als weiteren Umbausatz das Umlaufblech mit Schürze und Windleit-

blechen sowie die dazugehörigen Triebwerksleuchten und Verteilersteckdosen vorsehen. Hierüber lesen Sie jedoch mehr im nächsten Journal. Der neue Tendaraufbau dieser Lokomotive wird zum größten Teil aus Messingblech bestehen und maßstäblich (1 : 87) zur Märklin-Lokomotive passen. Die verschiedenen, gesuperten Modellausführungen der Märklin-Baureihe 50 werden wir Ihnen dann im nächsten Journal in lackierter Ausführung vorstellen. **HM**

Fahrzeuge in N und Nm

Wie in letzter Zeit schon öfters berichtet, ist das Thema Wismar-Schienenbus anscheinend schier unerschöpflich. Das Modell gibt es bei uns nicht nur in der Spurweite HO und HOe, sondern auch in der Spurweite N und Nm (Schmalspur). Speziell in der Spurweite Nm hat aber M+F schon vor längerer Zeit auch noch weitere Fahrzeuge gebracht, so unter anderem eine Diesellokomotive (die natürlich auch für normales N-Gleis verwendbar ist) und die ihr Vorbild bei der OEG oder SWEG hat. Sie gilt als V 22. Des weiteren gibt es den kompletten Museumszug

des DEV Bruchhausen-Vilsen in Nm. **Herr Professor Dr. Siegfried Ebel** aus Marburg hat nachfolgenden Bericht eingesandt:

„Zwar bin ich erst seit relativ kurzer Zeit, aber vielleicht gerade deswegen ein ganz guter M+F-Kunde, d.h., meine Liebe gilt den M+F-N-Erzeugnissen und da im speziellen den Schmalspur-Fahrzeugen. Wie gut gelungen die Modelle in Wirklichkeit sind, zeigen erst Aufnahmen in übernatürlicher Größe. In der Anlage übersende ich Ihnen unter

anderem eine Aufnahme des „Schweine-schnäuzchens“ in Baugröße Nm als Porträt bei der Einfahrt in einen Tunnel. Vielleicht finden Sie das Bild auch ganz gut und veröffentlichen es im M+F-Journal.“

Ja, wir fanden das Bild sehr gut und veröffentlichen es deshalb im M+F-Journal. Jedoch kann man einen Bericht nicht alleine – nur durch ein Foto – bestreiten. Deshalb haben wir uns nochmals an Herrn Dr. Siegfried Ebel gewandt und ihn gebeten, uns weiteres Bildmaterial einzusenden, wobei wir dann ganz entzückende

Bild 1: „Schweine-Schnäuzchen“ in Baugröße „Nm“ (Märklin-Mini-Club-Z-Gleis) vor der Einfahrt in das Tunnel.

Bild 2: Wismar-Schienenbus bei Bahnhofs-einfahrt passiert das Stellwerk.

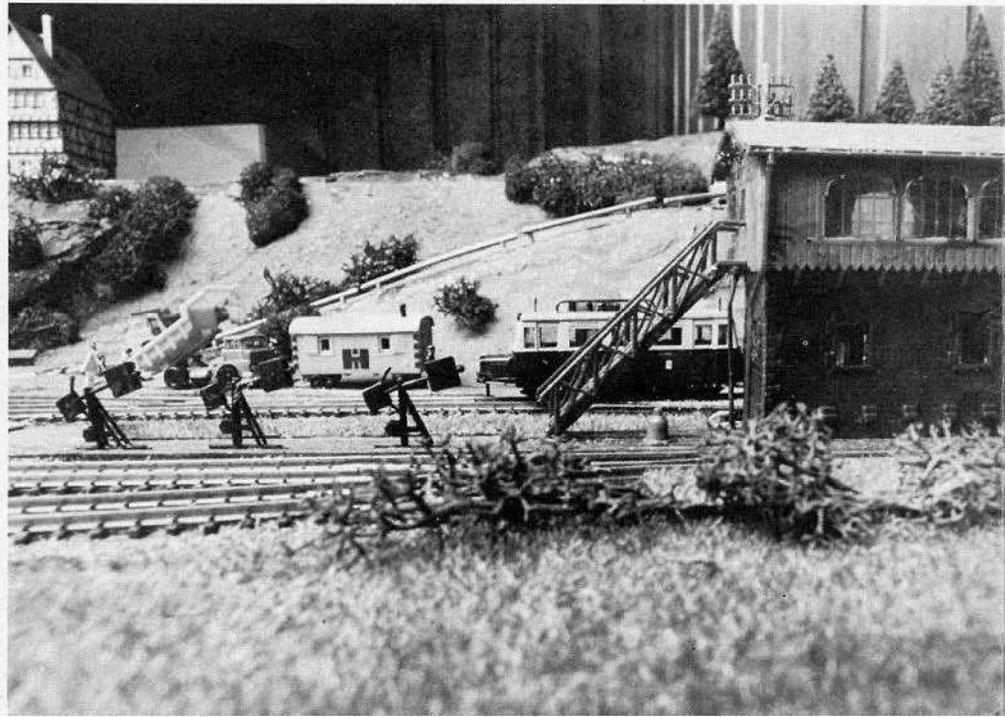
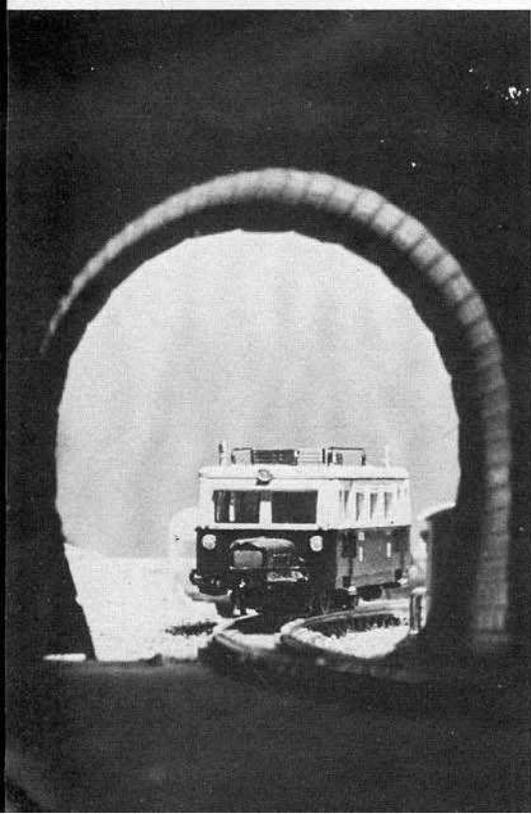
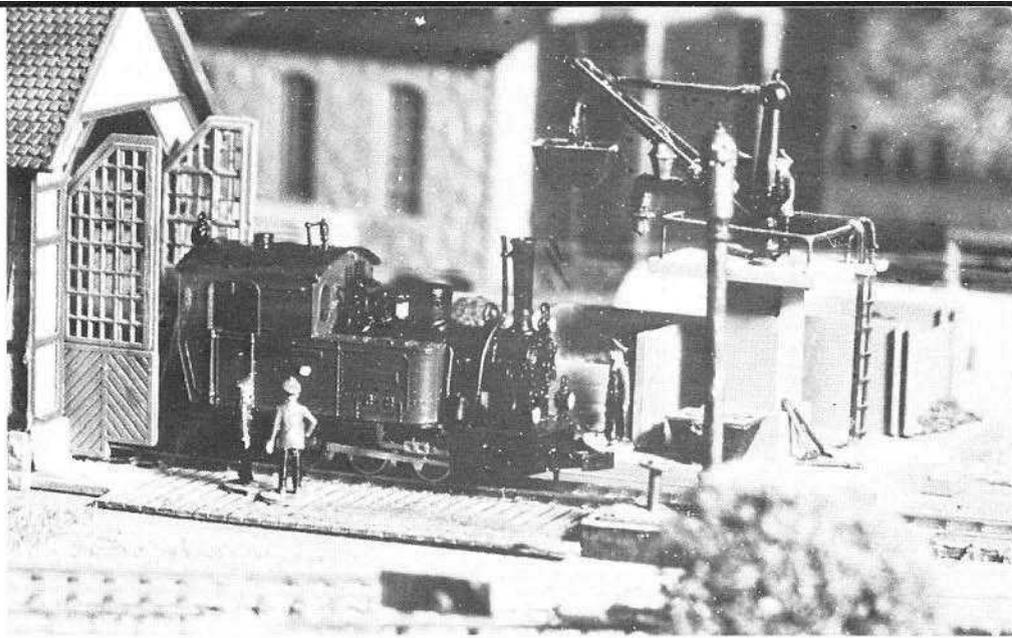


Bild 3: Mittlerweile ist auch die kleine Schmalspur-Dampflokomotive im Bw Brigittenhöhe eingetroffen. Das Lokpersonal begutachtet vor der ersten Ausfahrt nochmals kurz die kleine Maschine.



Bilder von Anlagenmotiven erhielten.

Rein vom Äußeren her schon unterscheiden sich unsere N-Schienenbusse zur Ausführung der HO-Schienenbusse, und zwar haben unsere N-Fahrzeuge vor der Türe noch ein kleines Fenster, das bei der HO-Version fehlt und dort erst nach der Türe angebracht ist. Beides entspricht den Vorbildern, da – wie schon berichtet – bei der Hannover-Bauart der Wismar-Schienenbusse die verschiedensten Bauausführungen zur Anwendung kamen. Die Schienenbusse für die Spurweiten N und Nm sind aus Metall gefertigt und bringen deshalb auch das nötige Gewicht für die winzig kleinen Fahrzeuge mit. Beide Fahrwerke, die den Bausätzen bereits fahrbereit beiliegen, beruhen auf dem Märklin-Z-Fahrwerk der Diesellok 8864, bei dem lediglich die mittlere Treibachse gegen ein bereits von uns beigelegtes Zahnrad ausgetauscht werden muß. Bei der Spur N werden auf die Original-Z-Räder des Märklin-Fahrwerks ganz einfach größere Scheibenräder, die dem Bausatz beiliegen, aufgesteckt, und schon kann das Fahrwerk für die Spurweite N verwendet werden.

Was ist nun der Unterschied zwischen N und Nm? Wie allgemein bekannt, hat die Spurweite N eine Breite von 9 mm, die Spurweite Nm gilt als Schmalspur zur Spurweite N und verfügt über eine Spurweite von 6 mm, die genau dem Märklin-Z-Gleis (mini-club) ent-

Bild 4: Nach dem ersten Ausrücken aus dem Bw wird die Hoya gebührend von Reisenden und Personal begrüßt und zugleich begutachtet. Im Vordergrund ist gerade noch der bereits länger auf dieser Schmalspurstrecke heimisch gewordene Schienenbus zu sehen.

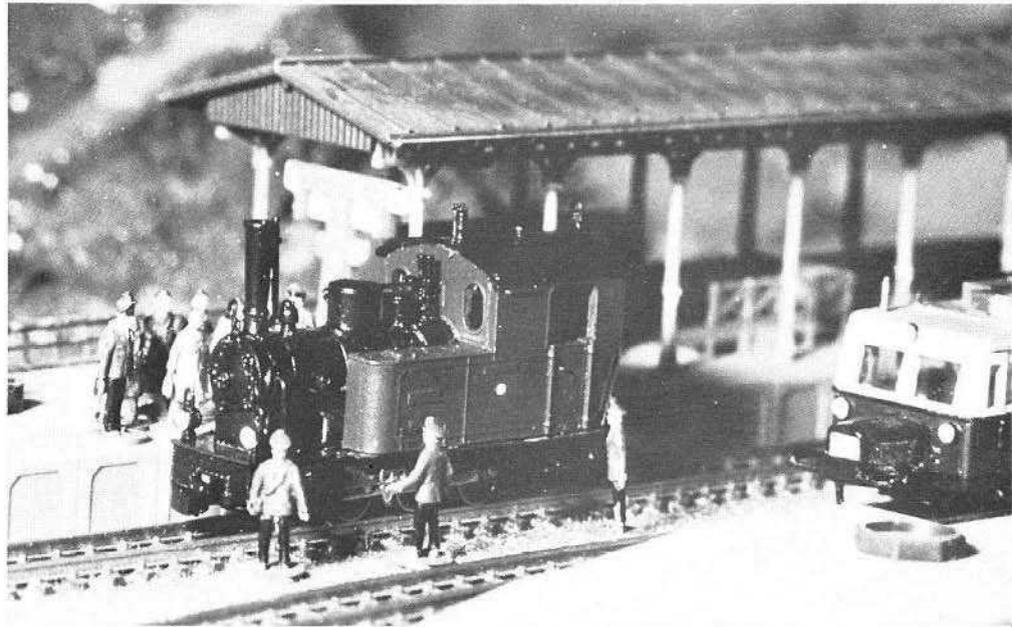
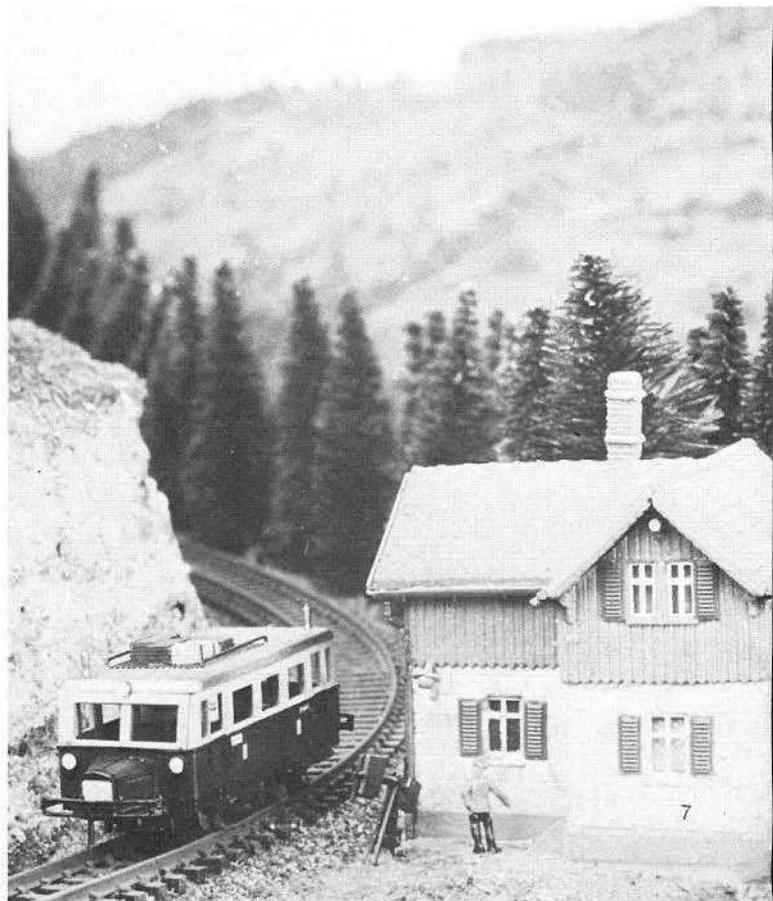


Bild 5 unten: Wie gut sich der Nm-Schienenbus im Gelände ausnimmt, beweist diese Aufnahme.

Bild 6 rechts unten: Daß es unseren Schienenbus auch für die normale Spur gibt, zeigt dieses Bild. M+F-Schienenbus auf der M+F-Messeanlage.



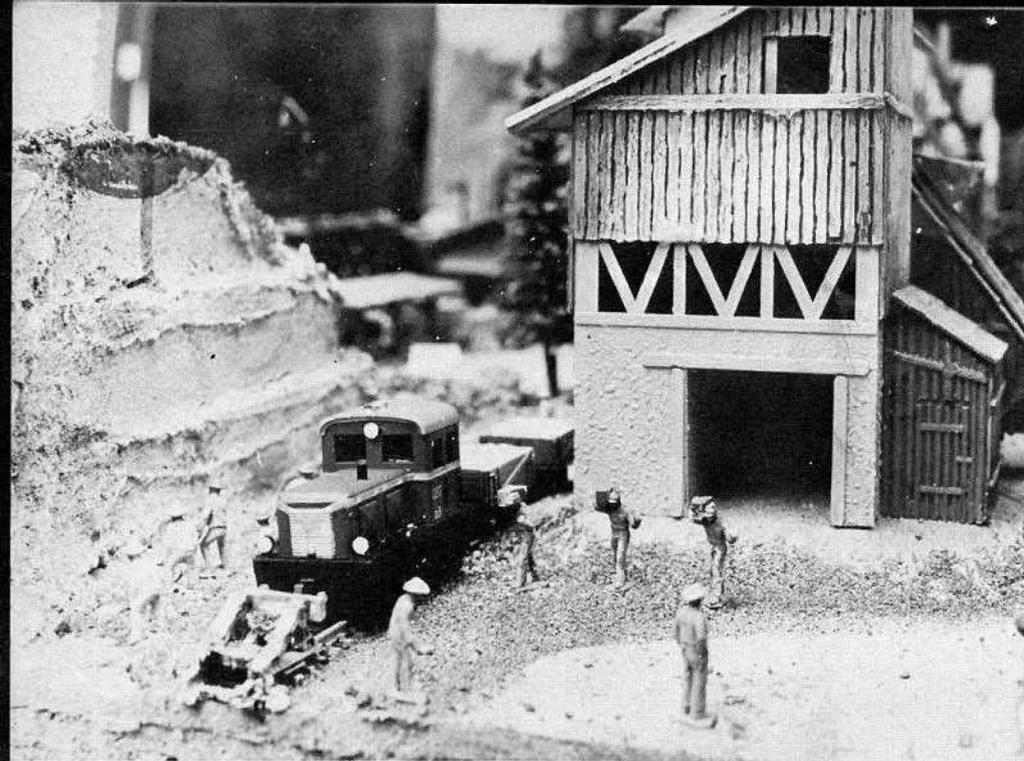


Bild 7: Die wahlweise für N oder Nm zu verwendende Privatbahn-Diesellok (hier OEG) im Steinbruch mit Kiestransporter.

spricht. Der Zusammenbau der Wismar-Schienenbusse ist keinesfalls schwierig, und die Laufeigenschaften durch das Z-Fahrwerk sind sehr gut. Es soll jedoch darauf geachtet werden, daß der Traforegler eines normalen N-Trafos nicht zu weit aufgedreht wird, da bekanntlich Märklin-Z-Motoren für eine Stromaufnahme bis zu 8 Volt ausgelegt sind. Bei kurzfristiger 12-Volt-Aufnahme passiert jedoch nichts. Die Motoren überstehen das ohne weiteres. Lediglich werden die Fahrzeuge dadurch raketen-schnell. Aber wer fährt schon mit voll aufgedrehtem Regler seine Modelle, denn da sind auch die normalen N-Modelle viel zu schnell.

Daß auch Professoren zur Entspannung die Modelleisenbahn als Hobby wählen, wie z.B. auch viele Ärzte, Apotheker und weitere akademisch gebildete Berufe, dürfte relativ unbekannt sein, läßt sich aber eindeutig aus unserer Kundenkartei belegen. Gerade Berufe, die der geistigen Arbeit gewidmet sind, befriedigen anscheinend die jeweiligen Inhaber nicht völlig, sondern sie wollen auch einmal etwas sehen, was sie mit eigener Hände Arbeit geschaffen haben. Es schadet niemandem, sich zu Hause eine kleine Miniwelt aus der Phantasie heraus aufzubauen, in der man vielleicht sein Wunschleben in Ruhe und Beschaulichkeit, das bei der allgemeinen Hetze heute nicht mehr möglich ist, nacherleben kann.

Bei der ersten Jungfernfahrt wurde der Wismar-Schienenbus auf der Anlage natürlich nicht nur bei der Tunneleinfahrt fotografiert, sondern auch beim Einfahren in den Bahnhof und beim Passieren des Stellwerks. In einem späteren Brief schrieb uns dann Herr Dr. Ebel:

„Lang erwartet traf Anfang August 76 endlich die kleine Dampflok für die Schmalspurbahn in „Brigittenhöhe“ ein. Brigittenhöhe ist der Name meines Schmalspurbahnhofs. Einige eifrige Fotoamateure konnten die Einfahrt, direkt am Stellwerk Brigittenhöhe, auf den Film bannen. Am Bahnhof angekommen, wurde das Maschinchen von allen Anwesenden sogleich in Augenschein genommen und bestaunt. Die dritte Aufnahme entstand am nächsten Morgen. Das kleine, fauchende Ungeheuer wird für Probefahrten bekohlt und die Wassertanks gefüllt. Endlich braucht der kleine Lokschuppen nicht mehr leer herzustellen.“

Im Anschluß an den Bericht von Herrn Professor Dr. Ebel möchten wir nochmals auf unseren N- und Nm-Schienenbus hinweisen und darauf aufmerksam machen, daß wir diesen schon seit längerer Zeit mit Beiwagen anbieten. Da jedoch der Bestelleingang für den Beiwagen äußerst gering ist, lohnt sich eine Formenfertigung noch keinesfalls. Vielleicht wird aber jetzt – bedingt durch das neue Buch aus dem Zeu- nert-Verlag über den Wismar-Schienen-

Bilder 1 bis 4: Prof. Dr. Siegr. Ebel

Bilder 5 bis 10: Bernd Schmid

Bild 9: Auch Hochgebirge ist auf der kleinen Anlage vertreten. Die Anlagenübersicht haben wir bereits im Journal 5/75 einmal gezeigt. Dort können Sie den genauen Streckenverlauf rekonstruieren.

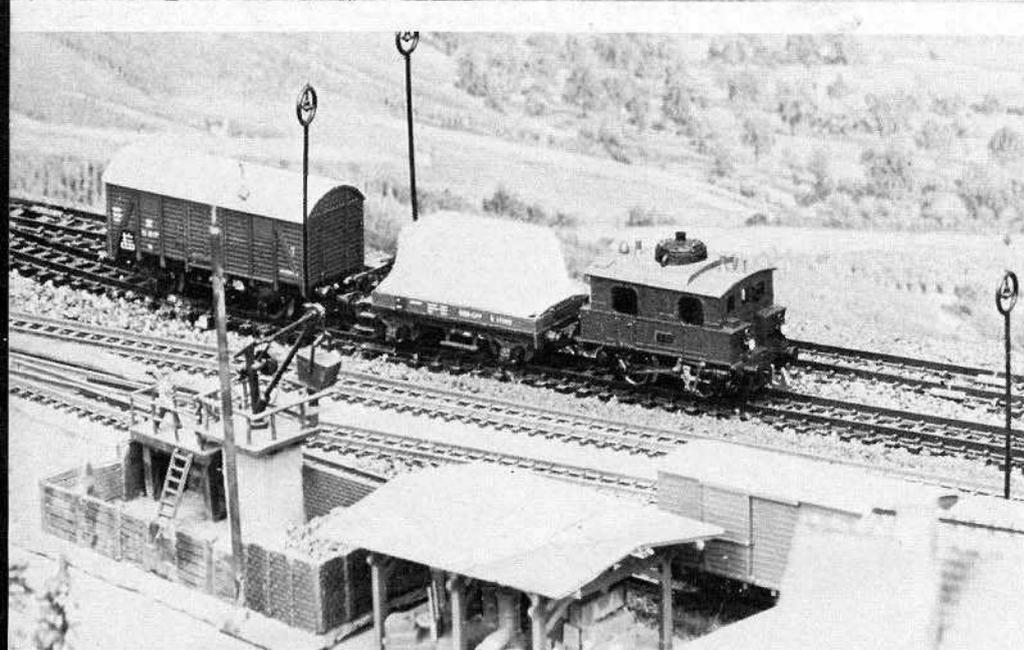


Bild 8: Hier im Bahnhof trifft sich N Vollbahn und Nm Schmalspur. Im Vordergrund die kleine Schmalspurbekohlung, die hier aus Platzersparnisgründen gleich am Ladegleis installiert wurde.





Bild 10: Schmalspur und Normalspur haben durch gemeinsamen Halt im Bahnhof Umsteigemöglichkeit. Die Schmalspur läßt sich auf kleinstem Raum verlegen, und fährt hier, wie im Hintergrund sichtbar, zwischen den Häusern hindurch. Die gesamte Anlage ist nicht größer als 1½ m², beherbergt aber sämtliche für eine Modellbahn notwendige Szenarien. Das reichhaltige Angebot von Kibri, Faller, Pola, Jordan, Preiser, Roßkopf, Wiking usw. sorgte dafür, daß das Milieu vorbildnah wirkt.

bus – der Beiwagen auch mehr Freunde und Liebhaber finden.

Wir bitten die N-Modell-Eisenbahner zu verstehen, daß wir bei einer Bestellung von etwas mehr als 50 Stück keineswegs in der Lage

sind, enorme Formkosten zu investieren, da wir aus Erfahrung schon wissen, daß bei so geringen Vorbestell-Stückzahlen keinesfalls ausreichende Nachbestellungen zu erwarten sind. Der abgebildete Beiwagen ent-

spricht nicht dem Vorbild, weil er aus Teilen des Wismar-Busses gefertigt und ein Fenster weggelassen wurde. **HM**

Bild 11: Original M+F Spur N-Wismar-Schienenbus

Foto: Paur

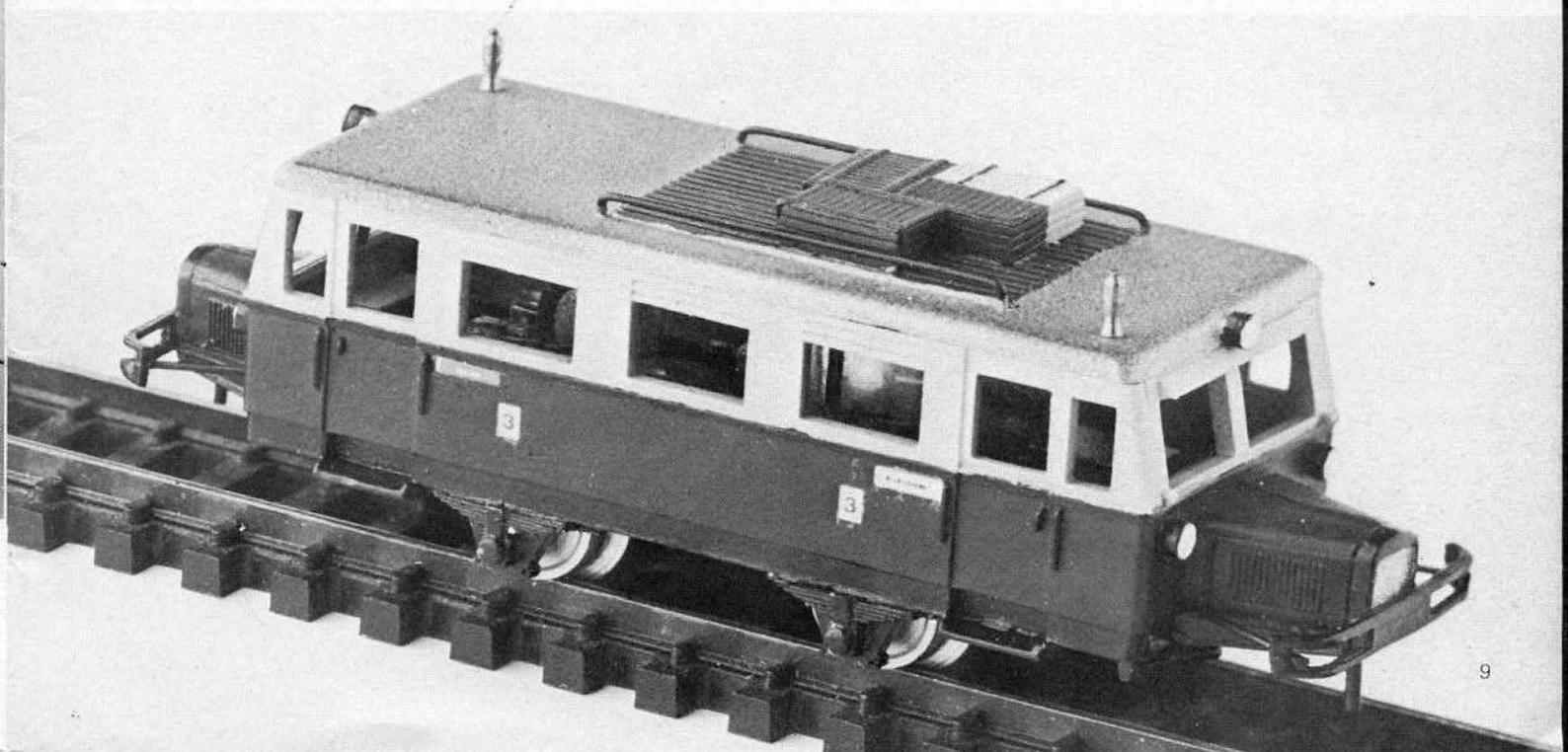




Bild 1: Die auffälligsten Merkmale der 03¹⁰ gegenüber der normalen 01 oder normalen 03 sind die Tenderabdeckklappen sowie die Kohlenachsiebehydraulik und die Führerhausverlängerungsteile in Form von geschlossenen Türen. Das Kolbenstangen-Schutzrohr des dritten Zylinders zwischen Rauchkammertüre und Pufferbohle trägt ein übriges dazu bei.

Spur N — 03¹⁰

Eine schon länger angekündigte N-Neuheit ist in Kürze lieferbar.

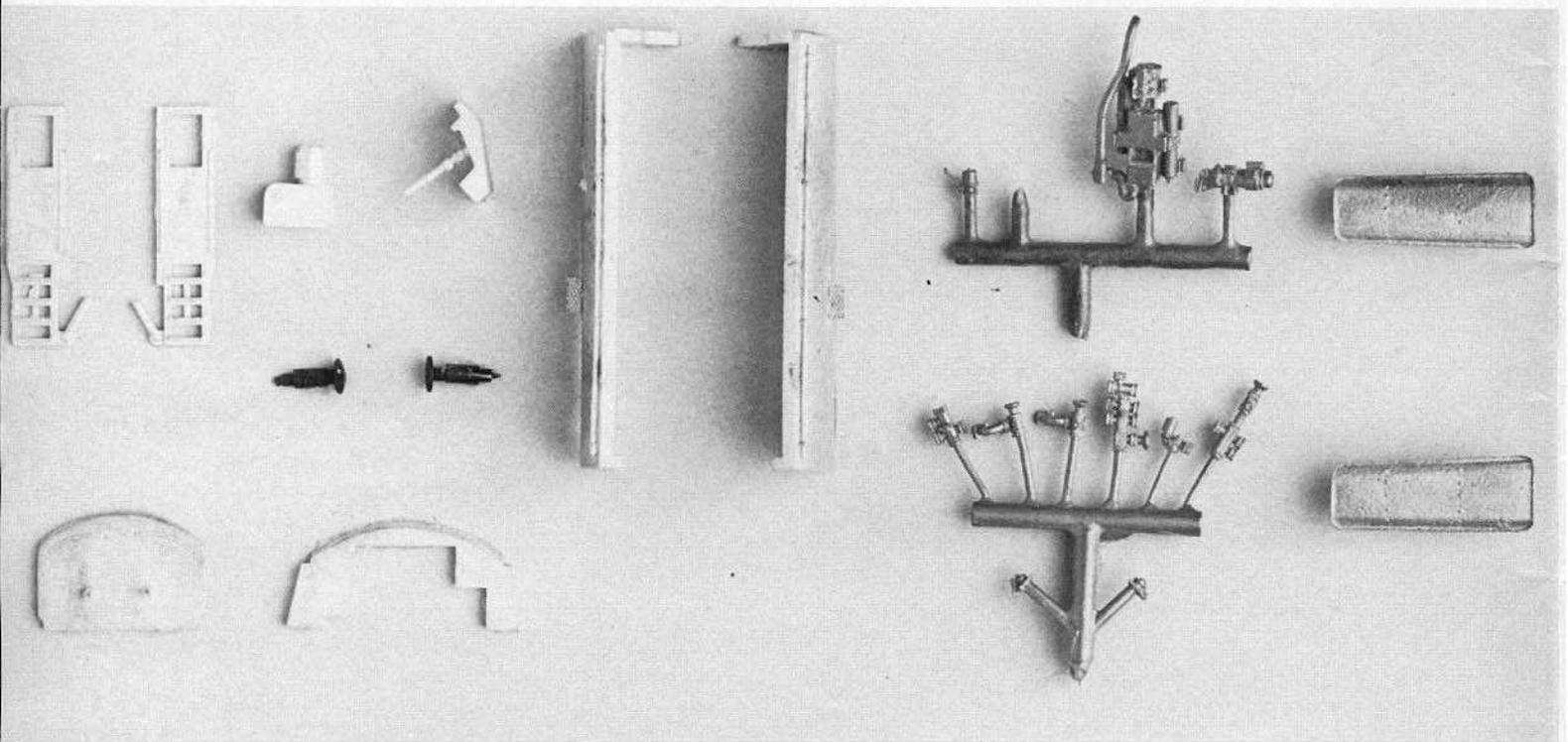


Bild 2: Zeigt in etwa die für den Umbau benötigten M+F-Bauteile.

Bild 3: Eine markante Silhouette weist die kosmetisch behandelte Arnold-01 auf. Hier die 03¹⁰ von der Lokführerseite her aufgenommen.

Alle Fotos: Paur, FFB

