



5/1977

5.90 DM

JOURNAL

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



M+F-Nachrichten

Sicher haben Sie mittlerweile beim Fachhändler und in den M+F-Anzeigen schon gelesen, daß der Modellkatalog und die M+F-Bauteilegruppen 1, 2 und 16 lieferbar sind. Hier die Preise:

M+F-Modellkatalog „HO und HOe“	DM 16,80 + DM 2,- Porto
Bauteilegruppe 1	DM 4,50 + DM -,70 Porto
Bauteilegruppe 2	DM 4,- + DM -,70 Porto
Bauteilegruppe 16 (neuer Preis)	DM 5,90 + DM -,70 Porto

Der Portozuschlag von DM -,70 gilt nur bei Einzelbestellungen. Sollten Sie alle ab Lager lieferbaren Bauteilegruppen bestellen, so beträgt der Portozuschlag zusammen nur DM 1,20.

Da vor Weihnachten sämtliche Druckereien sehr stark mit Aufträgen beansprucht sind, kann es möglich sein, daß die Bauteilegruppe 3 (Preis: DM 2,50 + DM -,70 Porto) nicht – wie in den letzten M+F-Anzeigen und in den verschiedenen Fachzeitschriften angegeben – im Dezember, sondern erst eventuell bis zur Messe im Februar 1978 ausgeliefert werden kann.

Die N-Kataloge sind aber mittlerweile in überarbeiteter Form mit neuen Preisen sofort lieferbar. Preis: DM 4,90 + DM -,70 Porto.

Wegen des Buches „Dampflokomotiven im Allgäu“ sind einige unserer Kunden leider schon sehr ungeduldig geworden. Da dieser Band sehr umfangreich ist, waren die Vor- und Druckarbeiten recht aufwendig, so daß der Liefertermin immer wieder ver-

schohen werden mußte. Wir können Ihnen aber versichern, daß das Buch noch rechtzeitig zum Weihnachtsfest erscheinen wird. Den Prachtband kann man unseres Erachtens als ausgesprochenen Star der in letzter Zeit erschienenen Bücher des Eisenbahn-Metiers bezeichnen. Wir selbst sind von der Fülle, der Qualität, Originalität und Seltenheit der einzelnen Bilder begeistert. Wir hoffen, daß Sie das auch sind. (Sehen Sie hierzu auch die auf der Rückseite des M+F-Journals Nr. 4/77 befindliche Farb-anzeige.) Wer schon vor einem Jahr das Buch vorbestellt hat, bekommt es auch zu dem damals angekündigten äußerst günstigen Preis von DM 39,- + DM 2,- Porto geliefert. Der Vorbestellpreis wurde mittlerweile (je näher der Auslieferungstermin rückte) angehoben. Der von uns berechnete Preis richtet sich also nach Ihrem Bestelleingang. Momentan können wir noch einen günstigen Subskriptionspreis in Höhe von DM 45,- + DM 2,- Porto gewähren. Die ganz ungeduldigen Besteller bitten wir nochmals um Entschuldigung. Sicher haben Sie im M+F-Journal Nr. 6/76 im Vorwort gelesen, daß unser Herr Merker einen Herzinfarkt erlitten hatte und dadurch sich sämtliche Fertigstellungen von Druckartikeln, wie z. B. Modellkatalog und Bauteilegruppen, um mindestens 5 Monate verzögerten. Die Zeitverzögerung hatte aber auch Vorteile und kam in erster Linie dem Buch zugute, da in dieser Zeit die Autoren, C. Asmus und S. Buße, noch äußerst wertvolles Material in Form von Bildern und Daten ausfindig machen konnten. Wir hoffen also, daß Sie für unsere Situation Verständnis zeigen.

Bitte berücksichtigen Sie, daß sämtliche Druck-erzeugnisse nur beim H. Merker-Verlag, Röntgen-straße 2, 8080 Fürstfeldbruck, oder über den Fachhandel bezogen werden können. Bei Vorauszahlung an den Verlag gelten folgende Konten: Volksbank Fürstfeldbruck 21300 (BLZ 701 693 70) Dresdner Bank Fürstfeldbruck 6959180 (BLZ 700 800 00) Postscheckkonto München 57199-802

Nachstehend aufgeführte Artikel sind zum größten Teil noch bis kurz vor Weihnachten lieferbar. Zwischenverkauf müssen wir allerdings vorbehalten. Bei den Dreileiter-Wechselstrom-Versionen für das Märklin-System kann nicht für jeden Artikel eine Fertigung garantiert werden, da bisher weder im Katalog noch in Anzeigen die einzelnen Wechselstrom-Modelle angeboten wurden, also auch noch keine Aufträge bei uns vorliegen. Die Dringlichkeit der Fertigung bei uns richtet sich nach dem Auftragsingang bzw. nach den Bestellstückzahlen. Wir empfehlen deshalb gerade den Märklinisten, schnellstmöglich eine entsprechende Bestellung einzusenden. Gegenüber früheren Journalen liegen wegen des umfangreichen Angebots keine Einzelbestellkarten, sondern eine komplette DIN-A-4-Bestell-Liste, die das HO- und N-Programm umfaßt, inkl. Kuvert bei. Wenn Sie ein Wunschmodell über Ihren Händler beziehen wollen, vergessen Sie bitte keinesfalls, oben, auf der Bestell-Liste, die Anschrift Ihres Händlers einzusetzen.

M+F-Weihnachtsangebot

Art.-Nr.	Bezeichnung	DM Preis	Lieferzeit
Dreileiter-Wechselstrom-Modelle HO			
213 01	Bausatz LAG-Triebwagen mit Beschriftung	155,-	Dez.
213 76	Fertigmodell LAG-Triebwagen	223,-	Dez.
011 01	Bausatz Kettel-Dampftriebwagen	179,-	Dez.
011 76	Fertigmodell Kettel-Dampftriebwagen	255,-	Dez.
078 10	Umbausatz Märklin-BR 50 in 053	112,-	sofort
079 10	Umbausatz Märklin-BR 003 in BR 03 Altbau (große Windleitbleche)	115,-	Dez.
210 11	Bausatz ETA 177 (Speicher-triebwagen) motorisiert, grün	248,-	Dez./Jan.
210 12	dto. weinrot	248,-	Dez./Jan.
210 13	dto. elfenbein	248,-	Dez./Jan.
030	Umbausatz T 38 für Märklin Hamo P 8 (BR 38) mit unmotorisiertem Tender	489,-	sofort
030 10	dto. Superzurüstsatz	89,-	sofort
030 68	Steuerung ungenietet	73,-	sofort
030 69	Steuerung genietet	95,-	sofort

Gleichstrom-Modelle HO

213	Bausatz LAG-Triebwagen mit Beschriftung	115,-	sofort
213 70	Fertigmodell LAG-Triebwagen	179,-	Dez.
011	Bausatz Kettel-Dampftriebwagen	149,-	Dez.
011 70	Fertigmodell Kettel-Dampftriebwagen	219,-	Dez.
12044	Beschriftungssatz	7,50	sofort
207	Bausatz E 04	229,-	sofort
207 10	dto. Superzurüstsatz	65,-	sofort
12052	Beschriftungssatz	9,90	sofort
210 01	Bausatz ETA 177 (Speicher-triebwagen) motorisiert, grün	228,-	sofort
210 02	dto. weinrot	228,-	sofort
210 03	dto. elfenbein	228,-	sofort
12070	Beschriftungssatz	6,50	sofort
007	Bausatz Glaskasten	289,-	Dez.

007 10	dto. Superzurüstsatz	65,-	Dez.
007 68	Steuerung ungenietet	49,-	Dez.
007 69	Steuerung genietet	69,-	Dez.
12039	Beschriftungssatz	9,-	sofort
151	Bausatz Köf III	198,-	Dez.
12009	Beschriftungssatz	3,95	sofort
030 12	Umbausatz T 38 für LiliPut P 8 (BR 38) mit Extra-Tender-motorisierung	599,-	richtet sich nach
030 13	dto. Superzurüstsatz	89,-	sofort
038 68	Steuerung ungenietet	73,-	Bestell-eingang
038 69	Steuerung genietet	95,-	sofort
12062	Beschriftungssatz	16,-	sofort
065	Bausatz BR 91 ¹⁹ (meckl. T 4) mit ungenieteter Steuerung	365,-	sofort
065 10	dto. Superzurüstsatz	75,-	sofort
12085	Beschriftungssatz	4,90	sofort
034 03	Bausatz preuß. G 3, BR 53	209,-	Dez.
034 10	dto. Superzurüstsatz	77,50	Dez.
034 30	Tenderbausatz motorisiert (preuß. 3 T 12)	212,-	Dez.
034 31	Tenderbausatz unmotorisiert (preuß. 3 T 12)	56,50	Dez.
034 35	Tender-Superzurüstsatz	48,50	Dez.
12050	Beschriftungssatz	18,50	sofort
002	Bausatz KL 2	239,80	Ende Nov.
002 10	dto. Superzurüstsatz	49,-	Ende Nov.
002 68	Steuerung ungenietet	49,-	Ende Nov.
002 69	Steuerung genietet	69,-	Ende Nov.
12004	Beschriftungssatz	5,90	sofort
009	Bausatz GtL 4/4	329,-	Dez.
009 10	dto. Superzurüstsatz	ca. 50,-	Dez.
009 68	Steuerung ungenietet	55,-	Dez.
009 69	Steuerung genietet	76,-	Dez.
12011	Beschriftungs-Großsatz	15,90	sofort
032 01	Bausatz preußische S 10, BR 17, mit Tender Lokbausatz	635,-	sofort
032	Superzurüstsatz	390,-	sofort
032 10	Superzurüstsatz	134,-	sofort
032 30	Tenderbausatz motorisiert (2'2' T 31,5)	275,-	sofort
032 35	Tender-Superzurüstsatz	38,50	sofort
032 68	Steuerung ungenietet	73,-	sofort
032 69	Steuerung genietet	95,-	sofort
12104	Beschriftungs-Großsatz	16,80	sofort
054 01	Bausatz BR 59 ⁹ (württ. K) mit Tender	759,-	sofort
054	Bausatz BR 59 ⁹ , nur Lok	498,-	sofort
054 10	dto. Superzurüstsatz	155,-	sofort

054 30	Bausatz mot. Tender (2'2' T 31,5)	275,-	sofort
054 68	Steuerung ungenietet	75,-	sofort
054 69	Steuerung genietet	98,-	sofort
12074	Beschriftungs-Großsatz	12,50	sofort
033	Bausatz preußische G 10, BR 57 ¹⁰⁻³⁵ , ohne mot. Tender	409,-	Dez.
03310	dto. Superzurüstsatz	185,-	Dez.
033 30	Bausatz motorisierter Tender (3 T 16,5)	255,-	Dez.
033 35	Tender-Superzurüstsatz	28,50	Dez.
033 68	Steuerung ungenietet	75,-	Dez.
033 69	Steuerung genietet	98,-	Dez.
12049	Beschriftungs-Großsatz	14,50	sofort
Sofort oder in nächster Zeit lieferbare N-Artikel			
Preise gültig ab 1. 11. 1977			
752	Bausatz E 32	219,-	sofort
12522	Beschriftungssatz	6,50	sofort
752 70	Fertigmodell normal	379,-	1978
752 75	Fertigmodell super	439,-	1978
616	Umbausatz für eine BR 03 ¹⁰ auf Arnold-01-Basis	45,-	Dez.
12531	Beschriftungssatz	9,50	sofort
615	Umbausatz BR 41 Ölausführung (042) enthält sämtl. Umbauteile, aber kein Fahrwerk. Dazu wird die Arnold-Rapido BR 41 benötigt.	229,-	sofort
12530	Beschriftungssatz	7,50	sofort
615 70	Fertigmodell normal	379,-	1978
615 75	Fertigmodell super	425,-	1978
750	Bausatz E 91	297,-	sofort
12520	Beschriftungssatz	7,50	sofort
759	Bausatz Schweizer Krokodil	325,-	Febr. 78
12529	Beschriftungssatz	6,90	Febr. 78
759 70	Fertigmodell normal	449,-	Nov. 78
759 75	Fertigmodell super	498,-	Nov. 78
607	Umbausatz BR 85	239,-	April 78
607 01	Umbausatz BR 85 mit Minitrix-Fahrwerk BR 52	329,-	April 78
607 10	Superzurüstsatz	32,50	April 78
12509	Beschriftungssatz	6,80	sofort
611	Bausatz BR 78 ¹⁰	255,-	März/Apr.
611 10	Superzurüstsatz	ca. 59,-	März/Apr.
611 11	Umbausatz BR 78 ¹⁰ für Lok und Tender	65,-	März/Apr.
12513	Beschriftungssatz (Preis noch nicht vorhanden)		März/Apr.

5/77 Sept./Okt.
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
C. Asmus

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 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!



Auflagenhöhe 15 000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
M+F-Nachrichten	2
Alte Bekannte in neuem Gewand	5
Die Dampftriebwagen der Bauart Kittel — 2. Teil	6
Märklin auf neuen Wegen	9
Die Vierzylinder-Verbund-Museums- Dampflokomotiven der SBB	10
Die Baureihe 10 der Deutschen Bundesbahn	14
Die Baureihe 10 von Rivarossi	17
Der LAG-Triebwagen ist fertig	18
Neu von Märklin	20
Der Ringlokschuppen von Vollmer	22
Neu von Jouef	22
Lokomotiven der Baureihe 050 — 053 mit Wannentender	23
50 Jahre Bundesbahn Ausbesserungswerk München-Freimann	25
Die verlorene Dimension	29
Selbstbau-Prämiierung — S 3 —	35
Neuaufgabe der GtL 4/4 und Köf III	36
DBC-D Dampfbahnclub	38
Richtigstellung zum Artikel über moderne DDR-Loks	41
Leipziger Herbstmesse	42
Mit Dampf durchs Sauerland — 1. Teil	45
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	48
Sonderlinge des Lokomotivbaus	52
Die T 38 im Modell	53
E 32 in Spur N ausgeliefert	56
Der Wismar-Schienenbus — 2. Teil	58

Suche

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe,
Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried . Tel. 081 05/82 65

Mit der Eisenbahn nach Hinterindien

Beschreibung einer erlebten Eisenbahnfahrt von Nürn-
berg durch den Balkan, Vorderasien, Indien (mit Ab-
stecher Nepal) nach Bangkok. 66 Seiten.

Erhältlich durch Überweisung von DM 7,— an
Karl Ringel, Webersplatz 13, 8500 Nürnberg
Konto 8338 bei Spar- und Kreditbank Nürnberg

Zu unserem Titelbild:

Eisenbahnfreunde aus fast allen Ecken Europas und sogar aus Übersee hatte es in den letzten Jahren in das Emsland gezogen, um dort noch einmal die mächtigen Dampflokomotiven der Baureihen 042, 043 und 044 im Einsatz zu erleben. Hauptattraktionen waren stets die schweren 4000-t-Erzzüge von Emden nach Rheine. Unser Titelfoto zeigt einen Ganzzug mit einer Lokomotive der Baureihe 043 in der Nähe von Aschendorf, aufgenommen am 10. Oktober 1975. Jetzt zum Abschied von der Dampflokomotive in Deutschland finden Sie von diesem Motiv ein Poster auf den Mittelseiten dieser Ausgabe.

Foto: Obermayer



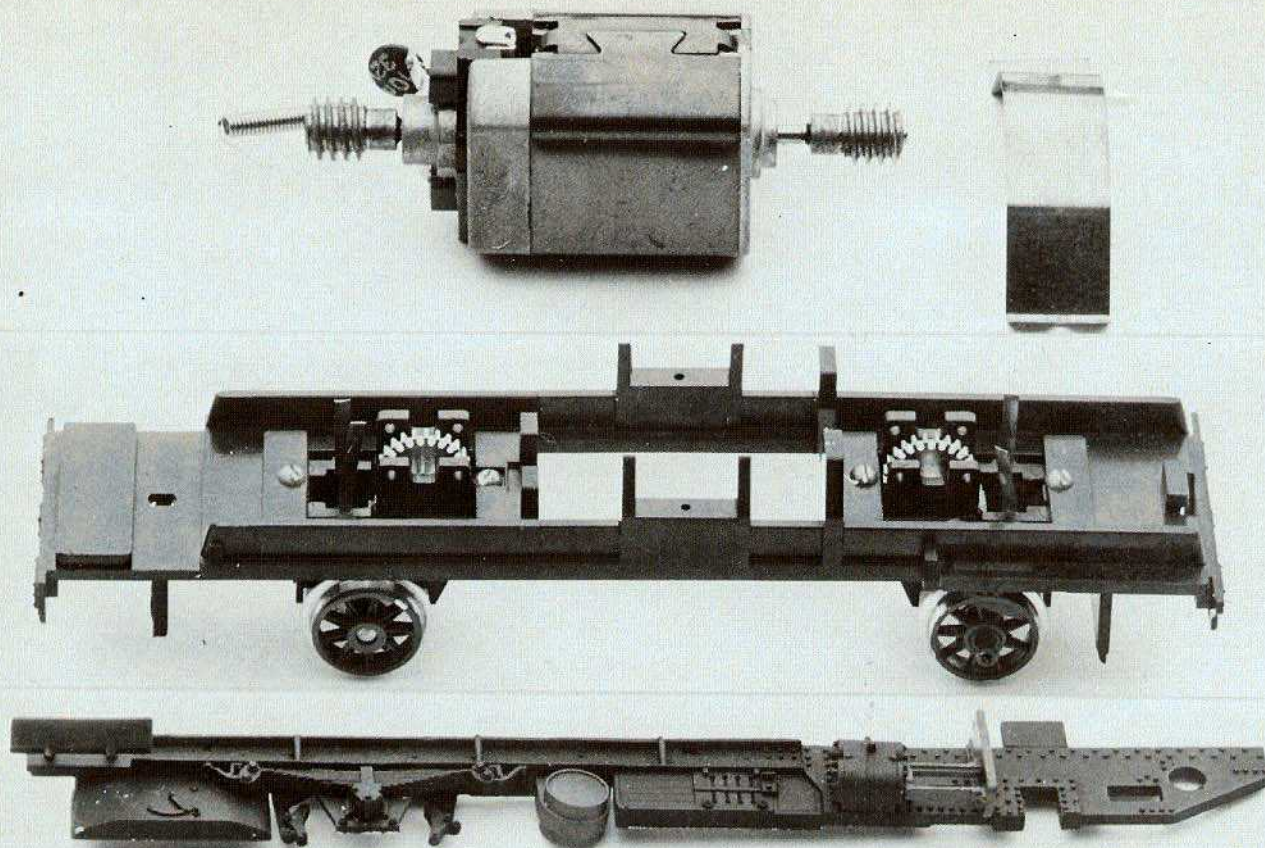


Bild 1: Farbbild linke Seite oben: Der neue Kittel-Dampftriebwagen mit original württembergischen Waggonen der Firma Märklin auf einem Nebenbahn-Modellgelände.

Bild 2: Farbbild linke Seite unten: Der in Kürze wieder lieferbare Glaskasten mit bayerischen Länderbahn-Waggonen (M+F-Bausatz) durchfährt gemächlich die Landschaft.

Bild 3: Kittelfahrwerk: das aus einem Stück gespritzte Gehäuse-Unterteil mit bereits eingeschraubten Getriebeboxen. Es werden nur noch die Seitenteile aufgeklebt und der Motor in die vorgesehene Halterung eingeschraubt. Beachten Sie auch die vorbildgerechten unterschiedlichen Räder. Treibachse (vorn) mit Gegengewicht, hintere Achse mit Sternrad.

Fotos 1 und 2: H. Obermayer / Foto 3: Paur, Fürstfeldbruck

Alte Bekannte in neuem Gewand

„Kittel“ für 3-Leiter-Wechselstrom?

Über den Kittel-Dampftriebwagen haben wir bereits im vorangegangenen Journal ausführlich berichtet. Heute möchten wir noch einige interessante Details nachreichen.

Es wird bei uns immer wieder angefragt, ob der Kittel-Dampftriebwagen in der neuen Ausführung nicht auch für das Märklin-3-Leiter-Wechselstromsystem geliefert werden kann. Wir haben nun die Angelegenheit überprüft und festgestellt, daß dies vom Prinzip her möglich ist, und uns deshalb entschlossen, bei ausreichendem Bestelleingang den Kittel-Dampftriebwagen auch in der Wechselstromausführung zu liefern. Sollten die Märklin-Fans dies noch vor Weihnachten wünschen, müßten wir um schnelle Bestellung bitten, da dann entsprechende Teile, wie Umschaltrelais und Skischleifer unsererseits bei der Firma Märklin noch bestellt werden müßten: Gerade im Weihnachtsgeschäft wird es wahrscheinlich nicht mehr möglich sein, diese kurzfristig, also in ein paar Tagen, zu erhalten. Die Radsätze des Kittel-Dampftriebwagens erhalten dann den Original-Märklin-Spurkranz und den für das Märklin-System notwendigen Radabstand von 14 mm anstatt 14,3 mm. Da das Original-Märklin-Umschaltrelais unsererseits noch mit einem Gleichrichter ausgerüstet werden muß und dann kom-

plett verdrahtet im Bausatz mitgeliefert wird, wird die Preisdifferenz zwischen der Gleichstrom- und Wechselstromausführung ca. 30,- DM betragen. Der Wechselstrom-Kittel-Dampftriebwagen, kann unter der Artikelnummer 011 01 als Bausatz und 011 76 als Fertigmodell bestellt werden.

011 01 Kittel-Dampftriebwagen 179,- DM
011 76 Fertigmodell 255,- DM

In dem im Journal 4/77 abgedruckten Bericht über den Kittel-Dampftriebwagen wurde dieser in Verbindung mit Waggonen abgebildet. Einige Leser haben uns übelgenommen, daß wir den Kittel-Dampftriebwagen mit bayerischen Waggonen zeigten. Nun, dies war kein beabsichtigter Stilbruch, sondern sollte lediglich zeigen, daß der Kittel-Dampftriebwagen sich auch sehr gut als Zugmaschine vor einer kleinen Wagengarnitur eignet. In Ermangelung anderer Waggonen konnten wir wegen des knappen Fotografiertermine nur auf Waggonmaterial, das bei uns vorhanden war, zurückgreifen. Hier möchten wir nun mit dem nebenstehenden Farbbild diese Scharte auswetzen; denn mittlerweile konnten wir uns original württembergische Waggonen der Firma Märklin besorgen. Wie gut sich diese Waggonen mit unserem Kittel-Dampftriebwagen zu einer harmonischen Einheit zusammenfügen lassen, vermittelt am besten

dieses Bild. Es sieht ganz entzückend aus, wenn der Kittel-Dampftriebwagen mit seinen zwei oder drei württembergischen Wägelchen eine Nebenbahnstrecke befährt.

Zur besseren Kenntlichmachung der einzelnen Baugruppen möchten wir hier nochmals Einzelteilabbildungen des Kittel-Dampftriebwagens nachreichen. Das Fahrwerk incl. Pufferbohlen (aber ohne Seitenblenden) besteht aus einem einzigen Kunststoffteil, das sich paßgenau in das Gehäuse einfügen läßt. Das Kunststoffteil ist bereits in schwarzer Farbe gespritzt, braucht also nicht lackiert zu werden. Die vorgefertigten Getriebeboxen werden dann lediglich mit je zwei selbstschneidenden Schrauben an diesem Fahrwerk befestigt. Der Motor selbst wird in das vorbereitete und mitgespritzte Bett eingelegt und nur durch einen Messingstreifen – wiederum durch zwei selbstschneidende Schrauben – gehalten. Die einzige Lackierarbeit am „Kittel“ fällt bei den gegossenen Metallteilen, wie Fahrwerkseitenblenden, Zylinderblöcke, Gleitbahnen, Druckluftkessel-Attrappe, Rauchkammer mit Schlot, Dachlüfter und Dachlaufbretter sowie Übergangs-Bühnengeländer und Einstiegleitern, an. Das Ansetzen und Aufkleben der vorher zusammenmontierten Achslagerblenden (mit Zylinderblock, Gleitbahn und Leitern) erbringt keinerlei Schwierigkeiten.

rigkeiten. Die Verdrahtung der Stromanschlüsse mit Entstörabsatz ist ebenfalls nicht schwierig. Bei der Märklin-Ausführung ist

natürlich die Verdrahtung anders und wird entsprechend in der späteren, zusätzlichen Bauanleitung erläutert. Das Umschaltrelais

wird voraussichtlich im vorderen Wagenteil untergebracht werden.

Auch der Glaskasten ist in Kürze nochmals lieferbar

Mittlerweile hat die Nachfrage nach dem Glaskasten wieder zugenommen, so daß sich eine neue Serienauflage rentiert. Es handelt sich hierbei allerdings nur um eine kleine Restserie, die größtenteils wegen der Vorbestellungen schon verkauft ist. Wir müssen uns also hier Zwischenverkauf vorbehalten und können Interessenten nur empfehlen, so schnell wie möglich (noch vor Weihnachten) dieses Modell zu bestellen. Entgegen unserer sonstigen Bauweise sind die **Glaskasten-Gehäuseteile** nicht aus Messingätzblechen oder Zinnhartgußteilen, sondern aus **Zinkdruckguß** hergestellt. Eine Fertigung dieser Teile rentiert sich nur in großen Stückzahlen, da allein das Justieren und Probespritzen einer solchen Form in der Maschine bis zum endgültigen Lauf einen bis zwei Tage benötigt. Da in der nächsten Zeit keine Bestellstückzahlen zu erwarten sind, die 2000 und mehr Zinkdruckguß-Abspritzungen rechtfertigen, können nur die bei uns noch vorhandenen

Restbestände an Gehäuseteilen aufgearbeitet werden. Das hat uns aber nicht daran gehindert, den Glaskasten nochmals zu überarbeiten und zu modernisieren bzw. auf unseren neuesten Fertigungsstandard zu bringen. Auch dieses Modell hat nun, wie die meisten M+F-Metall-Bausätze, geätzte Messingblenden, die durch Kunststoff-Distanzklötze gehalten werden.

Die Antriebswelle, die beide Achsen incl. der Blindwelle antreibt, ist nun ebenfalls in Kunststoff-Lagerschalen mit Bronzekalottenlagern eingebettet. Dieser Antrieb ist sehr verschleiß- und geräuscharm. Der Motor treibt nicht wie bisher über geräuschverursachende Zahnräder die Schneckenwelle, sondern hat den nun schon zigtausendfach bewährten M+F-Keilriemenantrieb erhalten. Diese neue Konzipierung und weitere Investitionen, die wir beim Glaskasten vorgenommen haben, sichern eine zusätzliche Vereinfachung des Zusammenbaus und schließen so manche frühere Pro-

bleme, das Fahrwerk fahrbereit zu bekommen, aus. Als besonderen Gag hat die neue Glaskasten-Variante nun eine Gehäuse-Inneneinrichtung, d. h. daß der Langkessel mit Dampfdom usw. im Innenteil des kesselumschließenden Gehäuses nachgebildet ist. Dieses Teil dient auch zusätzlich als Beschwerungsgewicht und kann nach Auslieferung des Glaskastens auch einzeln unter der Artikelnummer 2632 bezogen werden. Wir möchten aber gleich darauf aufmerksam machen, daß dieses Teil nur für die jetzige Glaskasten-Konstruktion und die vorhergehende Ausführung, die bereits geätzte Seitenblenden mit Bremsbacken hatte, verwendbar ist. Alle früheren Glaskasten können nicht mit der Kesselattrappe ausgestattet werden. Ausgeliefert wird diese neue Glaskasten-Variante zum Preis von **289,- DM** unter der Artikelnummer **007** ca. Ende November.

HM

Die Dampf-Triebwagen der Bauart Kittel

Zweiter Teil

Nachdem wir uns im ersten Teil der Geschichte der Dampftriebwagen – nachzulesen im JOURNAL 4/1977 – mit den Fahrzeugen der ursprünglichen Bauart befaßt hatten, sollen die nachfolgenden Zeilen der Weiterentwicklung gewidmet sein. Wie bereits erwähnt, zeigten die ersten sieben Dampftriebwagen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in ihrer Form des Aufbaus noch eine starke Ähnlichkeit mit den Reisezugwagen. Dies änderte sich ab dem Jahre 1905 mit dem Dampftriebwagen Nr. 8 und 9, bei denen

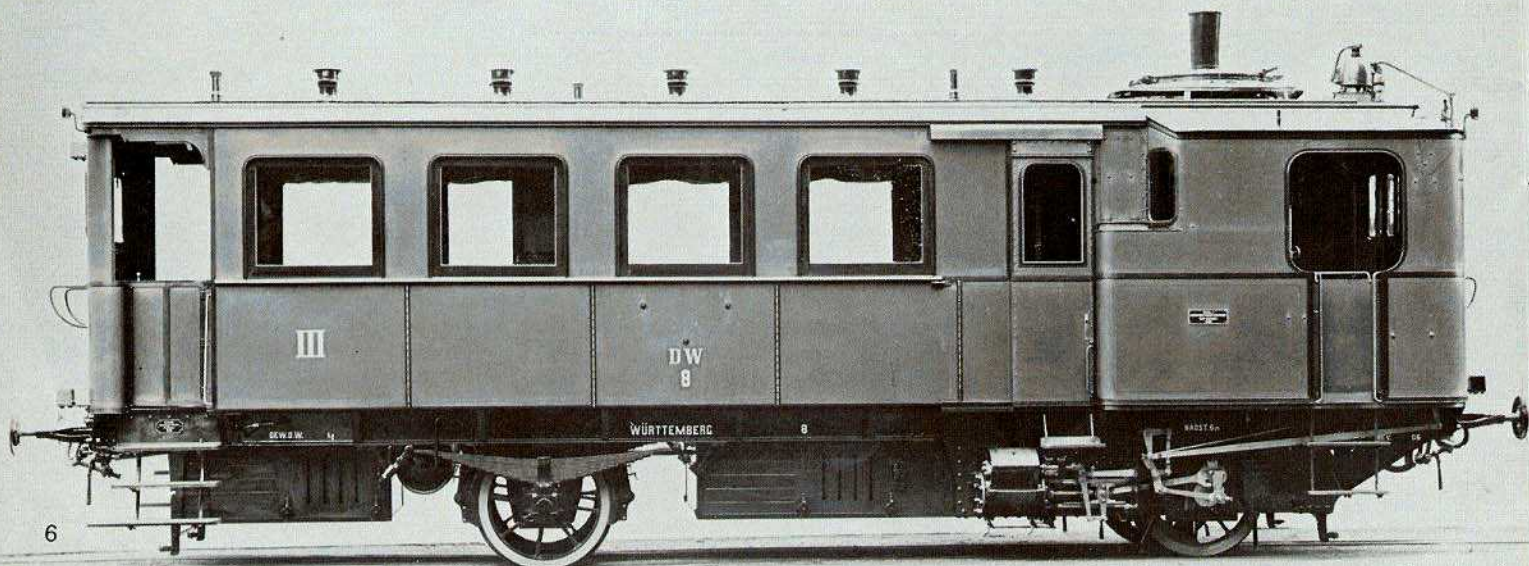
der Bereich des Kesselraums und Führerstandes auf das Maß von 3100 mm verbreitert wurde. Bei jenen Fahrzeugen, die Fabriknummern für Wagen trugen, war der Kittel-Kessel noch außermittig angeordnet. In derselben Ausführung lieferte die Maschinenfabrik Esslingen im Jahr 1906 auch die Dampftriebwagen Nr. 10 bis 15, mit den Fabrik-Nr. 3356, 3375 – 3379. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Einstiege zur hinteren Plattform seitlich noch offen, und das Maß für den Achsstand betrug 5000 mm. Bei Umbauten in späteren

Jahren fanden die Kessel in einigen Fahrzeugen ihren Platz auf der Längsachse, sie wurden also mittig eingebaut.

Den Abschluß der Entwicklung von Dampftriebwagen mit Kittel-Kessel für die Staatsbahnen in Württemberg bildeten die Fahrzeuge Nr. 16 und Nr. 17 aus dem Jahr 1909. Die besonderen baulichen Merkmale dieser Triebwagen waren der in der Mitte der Längsachse angeordnete Kessel, die geschlossene hintere Plattform und der auf 5500 mm angewachsene Achsstand. Sechs Dampftriebwagen

Bild 1: Dampftriebwagen Nr. 8 der Württembergischen Staatsbahn, Baujahr 1905, mit einem Achsstand von 5000 mm.

Werkfoto: Esslingen



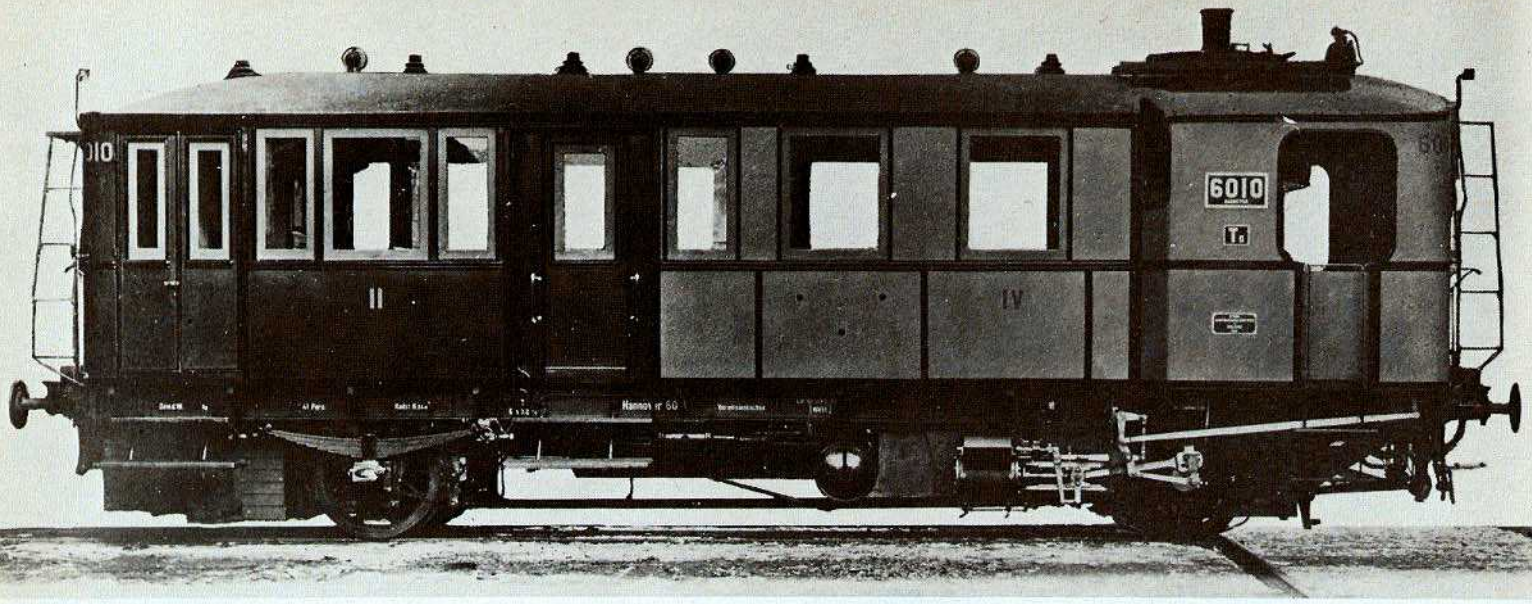
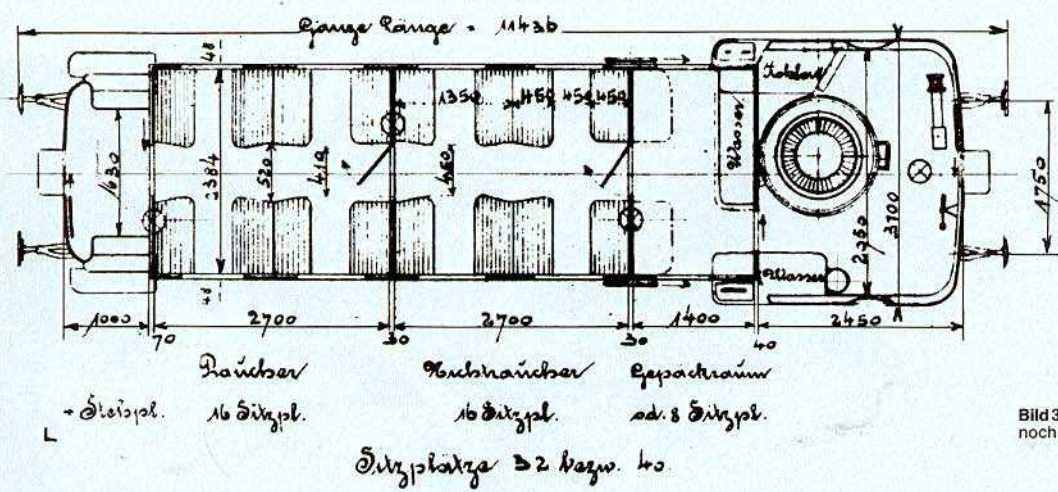
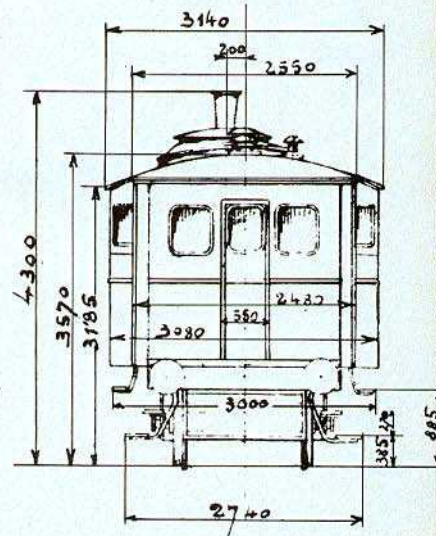
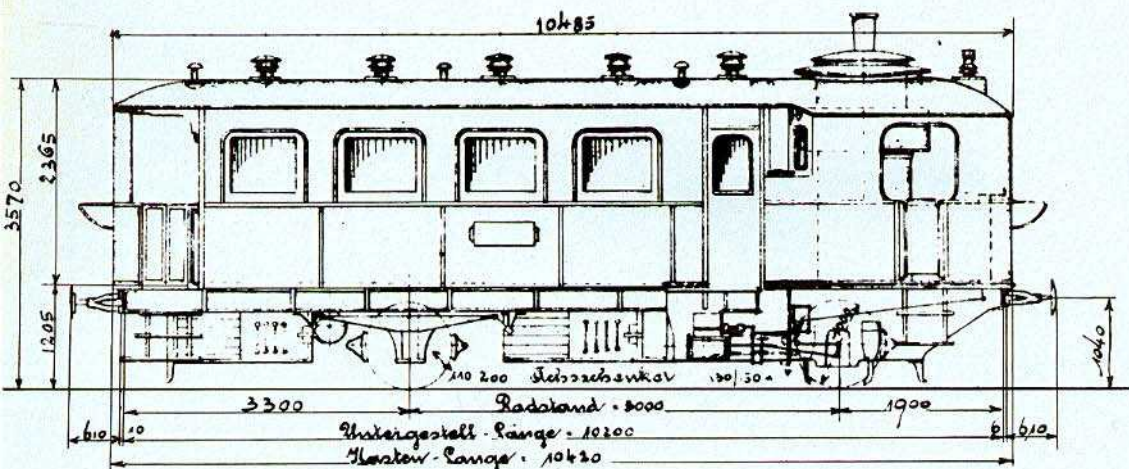


Bild 2: Dampfwagen 6010 der Eisenbahndirektion Hannover mit Mitteleinstieg und mit einem Achsstand von 6240 mm. Die vordere Wagenhälfte mit der IV. Wagenklasse hatte eine andere Lackierung als die hintere Hälfte mit dem Abteil der II. Klasse. Werkfoto Esslingen

dieser Bauausführung erwarb auch die Großherzoglich Badische Staatsbahn. Nach diesen Vorbildern entstand vor nunmehr zwölf Jahren bei HEINZL in Reutlingen ein HO-Modell, das in seiner Gehäuse-Ausführung bereits so gut war, daß es auch heute noch den Ansprüchen verwöhnter Modellbahner genügt. Obwohl zur damaligen Zeit nur einige wenige Originalunterlagen und ein Prototyp eines Gehäuses von HJO zur Verfügung standen,

entsprach das Modell in allen Einzelheiten dem großen Vorbild. Inzwischen hat nun M+F mehrere neue Fahrwerke entwickelt, von denen das soeben erschienene besondere Beachtung verdient. Sehr umstritten waren stets die Angaben zur Farbgebung der Kittel-Dampftriebwagen. Eingehende Nachforschungen brachten nun etwas mehr Licht in die Angelegenheit. Verbürgt ist, daß ein noch im Februar des Jahres

1955 in Freiburg vorhandener Dampfwagen – es handelt sich hierbei um die Nr. 8 nach dem Nummernschema der Deutschen Reichsbahn – weinrot lackiert war und gelbe Zierstreifen erhalten hatte. Bei der Übernahme durch die Reichsbahn, in deren Bestand insgesamt 14 Dampfwagen gelangten, waren einige Fahrzeuge noch vollkommen schwarz lackiert. Allmählich ging man dazu über, alle Triebwagen grün umzuspritzen, das Fahrwerk blieb aller-



**Dampfwagen
Nr. 8 - 14**

Maßstab 1:87

Bild 3: Typenzeichnung der Dampfwagen Nr. 8 bis 14, mit dem noch außermittig angeordneten Kittel-Kessel. Archiv HJO

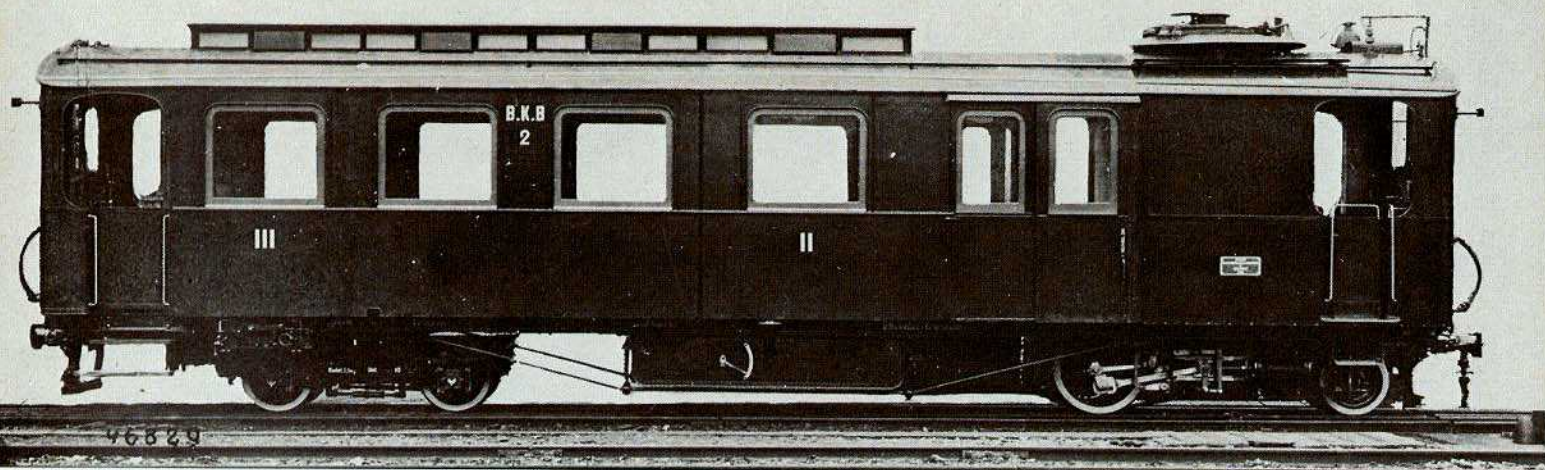


Bild 4: Schmalspuriger Dampftriebwagen Nr. 2 der Bleckeder Kreisbahn mit je einem Abteil der II. und III. Wagenklasse.

Werkfoto Esslingen

dings schwarz und die Räder rot.

An dieser Stelle muß nun festgehalten werden, daß die Numerierung der Dampfwagen bei der Deutschen Reichsbahn keinesfalls mit jener der früheren Länderbahnen identisch war. So handelte es sich beispielsweise bei den DT 1 - 8 der Reichsbahn um die Fahrzeuge der letzten Bauperiode aus der Zeit um das Jahr 1909 mit einem Achsstand von 5500 mm. Die Fahrzeuge DT 11 und 13, ersterer im Direktionsbezirk Karlsruhe und der DT 13 der Direktion Stuttgart, hatten dagegen noch einen Achsstand von 5000 mm und stammten aus dem Jahr 1906. Sogar zwei Exemplare der ursprünglichen Ausführung kamen als DT 12 und 14 noch zur Reichsbahn. Hierbei dürfte es sich um Fahrzeuge des Baujahres 1903 gehandelt haben, was aus dem Achsstand von 4600 mm und der Länge über Puffer von 10 996 mm zu schließen ist. Bei der Deutschen Reichsbahn führten die Dampfwagen nur die 3. Wagenklasse. Der Fahrgastraum war unterteilt in ein Raucher- und in ein Nichtraucherabteil. Zwischen dem Führer- und dem Fahrgastraum befand sich ein Gepäckabteil mit 8 Klappsitzen und mit zwei schmalen Schiebetüren an den Längsseiten des Fahrzeugs. Nachzutragen ist noch, daß die älteren Triebwagen der Baujahre bis 1906

Dampfzylinder mit Flachschiebern hatten, die neueren Wagen mit größerem Radstand waren dagegen mit Kolbenschiebern ausgerüstet.

Recht wenig ist uns über die genauen Einsatzorte der Dampfwagen überliefert. Fest steht jedoch, daß der DT 8 vom Bw Freiburg bis 1953 auf der Strecke Müllheim - Neuenburg lief. Ein Foto des DT 13 zeigt das Fahrzeug mit dem Richtungsschild Maulbronn - Mühlacker - Maulbronn. Außerdem sollen Kittel-Dampftriebwagen von Reutlingen nach Tübingen und von Böblingen nach Herrenberg gefahren sein. Auch außerhalb der Landesgrenzen von Württemberg und Baden kamen die anspruchslosen Fahrzeuge zum Einsatz. Einige Besteller übernahmen die Dampfwagen in unveränderter Form, andere bevorzugten Varianten in der Ausführung der Fahrgastzelle. Recht interessant ist die Lieferliste der Maschinenfabrik Esslingen, die folgendes Aussehen hat:

- 1 Stück in die Schweiz
- 1 Stück an die Militäreisenbahn Berlin
- 1 Stück an die Ungarische Staatsbahn
- 2 Stück nach Italien
- 3 Stück an die Eisenbahndirektion Hannover
- 3 Stück an die Bleckeder Kreisbahn

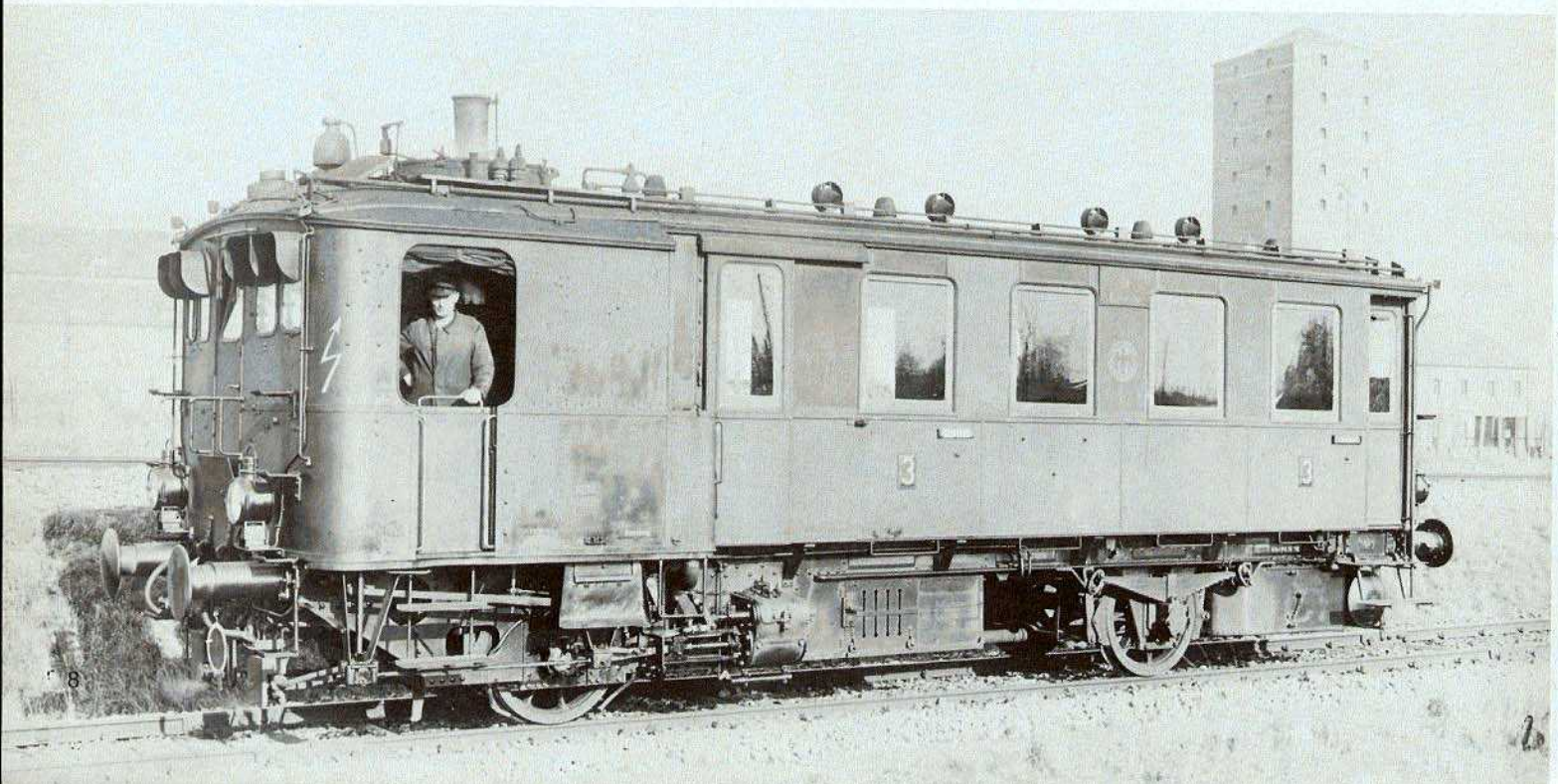
- 7 Stück an die Badische Staatsbahn
- 18 Stück an die Württembergische Staatsbahn

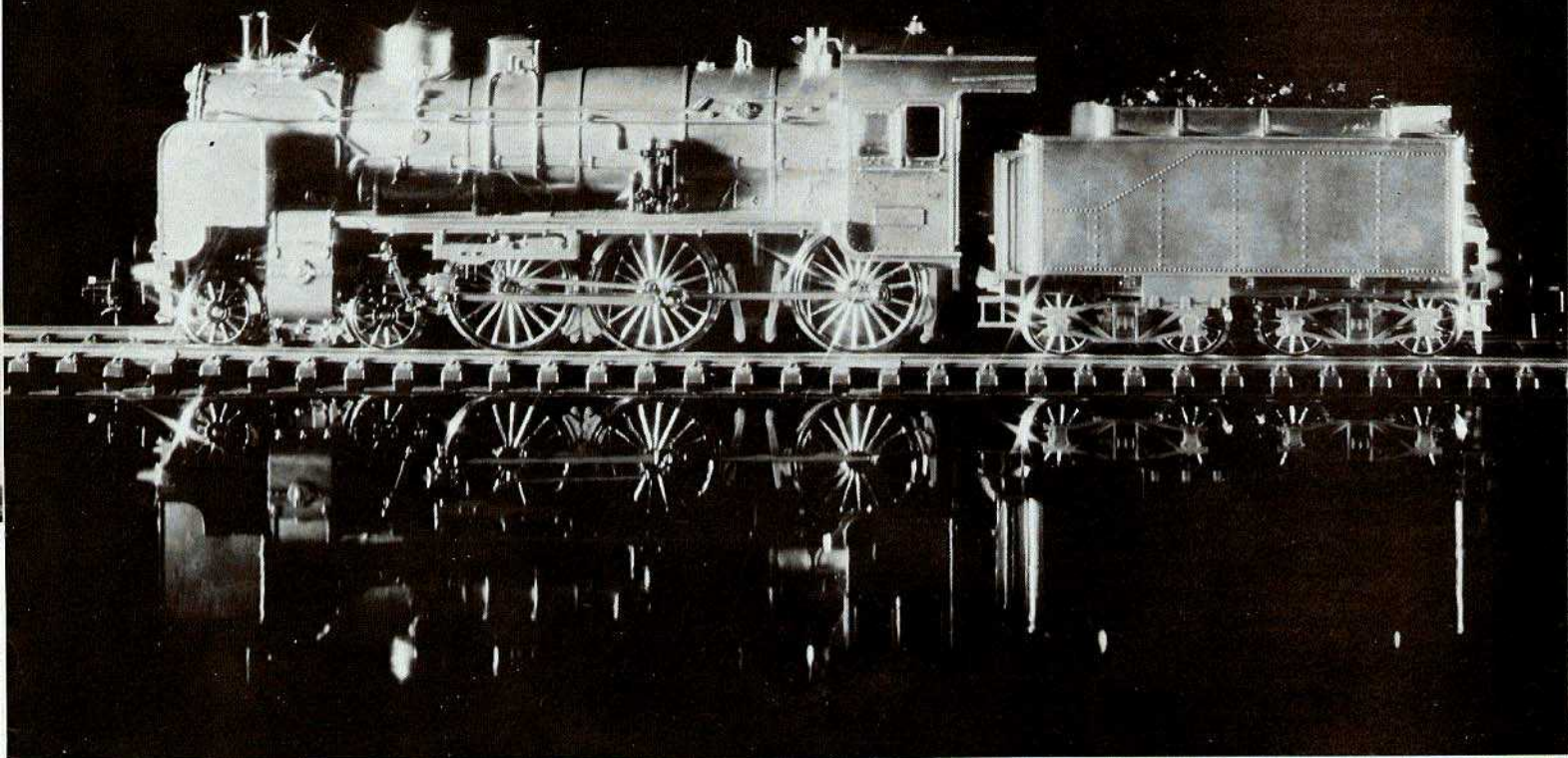
Die badischen Dampfwagen waren auch nach ihrer Eingliederung in den Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn noch leicht zu identifizieren, die Deckel der Achslager trugen nämlich die Bezeichnung BADEN.

In der vorstehenden Aufstellung sind auch die schmalspurigen Triebwagen enthalten, die an die Bleckeder Kreisbahn und an die Württembergische Staatsbahn geliefert worden waren. Letzteren konnten wir unseren Lesern bereits im JOURNAL 4/1975 recht ausführlich vorstellen. Zum Abschluß noch einige Anmerkungen zum HO-Modell des regelspurigen Kittel-Dampftriebwagens von M+F. Der Bausatz bzw. das Fertigmodell entspricht in allen wesentlichen Teilen exakt dem Vorbild aus dem Jahr 1909, es fehlen lediglich die beiden Sicherheitsventile auf dem Dach, links neben dem Kessel und das auf der linken Dachseite angeordnete Reglergestänge vom vorderen zum hinteren Führerstand. Diese Teile sind verhältnismäßig leicht selbst anzufertigen. Vielleicht entschließt sich aber auch noch M+F zu einem kleinen Zurüstsatz. **OJK/HO**

Bild 5: Dampftriebwagen DT 6 Karlsruhe der Deutschen Reichsbahn mit einem Achsstand von 5500 mm. Es handelt sich hierbei um ein Fahrzeug, das an die Badische Staatsbahn geliefert worden war. Die Aufnahme stammt aus der Zeit zu Beginn der dreißiger Jahre.

Foto: Bellingrodt





Metallisch blank und wohldetailliert zeigte sich diese P 8 in der Nenngröße I während einer Pressekonferenz in Stuttgart.

Archivfoto: Gebr. Märklin, Göppingen

MÄRKLIN auf neuen Wegen

In Göppingen hat man jüngst die Katze aus dem Sack gelassen. Seriöser formuliert heißt dies: Bereits im Oktober 1977 wurde die erste Neuheit für die Messe 1978 vorgestellt und ein neues Konzept für die Werbung der Zukunft erläutert.

Anlaß für diesen Schritt der traditionsreichen Firma war eine Pressekonferenz am 6. 10. 1977 im Hotel Graf Zeppelin in Stuttgart. Eingeladen war in erster Linie die Tagespresse. Nach einem sehr aufschlußreichen Referat von Geschäftsführer Claus Verg erfolgte die Vorstellung des neuen Paradeferdes von **MÄRKLIN**, einer herrlichen P 8 in der Nenngröße I. Zwei Jahre intensiver Arbeit und rund 1 Million DM hat man in die Entwicklung dieser Lok gesteckt, deren Prototyp nun als Messingmodell viel Bewunderung fand. Ab Mai 1978 soll dann die Maschine als Kunststoffmodell mit vielen Metallteilen zu den Kunden rollen. Der Preis des 620 mm langen Fahrzeugs wird unter 1000,- DM liegen. Zunächst wird die Lok in der Ausführung der DRG/DB angeboten, später dann auch noch in einer Länderbahn-Variante. Passend zur Lokomotive werden derzeit preußische Abteilwagen entwickelt, die man dann zur Nürnberger Messe sehen wird. Damit ist **MÄRKLIN** ganz eindeutig auf dem Weg, sich eine neue Käuferschicht zu erschließen; dies ging auch unmißverständlich aus den Ausführungen von Herrn Verg hervor. Einige seiner Programmpunkte dazu finden Sie nachfolgend im Originaltext.

1. Das Hobby Modelleisenbahnen ist in der Welt der Erwachsenen noch schwach verbreitet. Wichtigstes Hindernis ist die Mei-

nung, eine Modelleisenbahn sei Spielzeug nur für Kinder. Natürlich „spielen“ sehr viele Erwachsene mit der Eisenbahn, aber bislang mußte das als Alibi immer herhalten. Wir sind angetreten, dieses Vorurteil abzubauen. Über typische Erwachsenenmedien sagen wir dieser Zielgruppe, daß sie auch ohne Bezug auf das Kind eine Modelleisenbahn als Hobby betreiben kann. Dabei muß das Wort „Spiel“ peinlichst vermieden werden.

2. Als vollwertiges Hobby für Erwachsene muß die Modelleisenbahn das ganze Jahr über fahren, nicht nur um die Weihnachtszeit. Auch hierbei gilt es, typische Verbrauchergewohnheiten zu ändern. Eine große Bedeutung hat dabei unser Partner, der Fachhändler, der kostenintensiv unsere Produkte, aber auch Klein- und Ersatzteile ganzjährig präsentiert.

3. Der Erwachsene stellt andere Anforderungen an die Eisenbahn als das Kind. Das schlägt sich nieder in einem zum Teil erheblichen Mehraufwand für eine noch stärkere Detaillierung.

4. Mit dem Erwachsenen entstehen zusätzliche Ansprüche an die Tiefe des Sortiments. Während die Bundesbahn ihren Lokomotivpark immer stärker in Richtung Einheitsfahrzeuge einschränkt, müssen wir immer stärker ausweiten: Der Erwachsene wünscht in viel stärkerem Maße als der Junge für seine Modellanlage Dampflokomotiven und Oldtimer-Modelle. Moderne Lokomotiven gehören ohnehin zum Pflichtsortiment.

Ganz ohne Zweifel, dies sind recht mutige Formulierungen, zumal **MÄRKLIN** immer noch als „Fabrik hochwertiger Spielwaren“

firmiert. Mit **MÄRKLIN** hoffen auch wir, daß man der Beschäftigung mit einer Modellbahn endlich den richtigen Platz in der Skala der Freizeitgestaltung einräumt. Hierbei könnte die Tagespresse – neben der Schach- und Briefmarkenecke – auch noch einen wesentlichen Beitrag leisten. Leider gibt es dort aber immer noch recht viele Redakteure und Berichterstatter, die das Geschehen auf dem Modellbahnmarkt aus erschreckender Unkenntnis mit Ironie und Überheblichkeit kommentieren, wenn überhaupt. Einen Beweis dafür lieferte die „Stuttgarter Zeitung“ am 7. 10. 1977 mit einem geradezu unsinnigen Bericht über die Pressekonferenz von **MÄRKLIN**.

Die Zukunft wird uns nun zeigen müssen, wohin welche Züge fahren. Für mich persönlich wird die jetzt sichtbare Entwicklung zu einer späten Bestätigung meiner bereits vor vielen Jahren ausgesprochenen Empfehlungen. Anläßlich eines Messeggesprächs in Nürnberg hatte ich damals versucht die Zielgruppe der erwachsenen Modellbahnfans in den Blickwinkel unserer Großserienhersteller zu rücken, fast mit denselben Worten wie heute Claus Verg. Zu jener Zeit gab man mir aber noch unverhohlen zu verstehen, man betrachte die Modellbahner als unbequeme Randgruppe mit überzogenen Forderungen bezüglich der Vorbildtreue und der Detaillierung von Eisenbahnmodellen; die Aufmerksamkeit der großen Hersteller habe dem Spielwarenkunden zu gelten.

Vielleicht gelingt es nun heute, die Interessen beider Käufergruppen zu befriedigen, noch ist es nicht zu spät.

HO

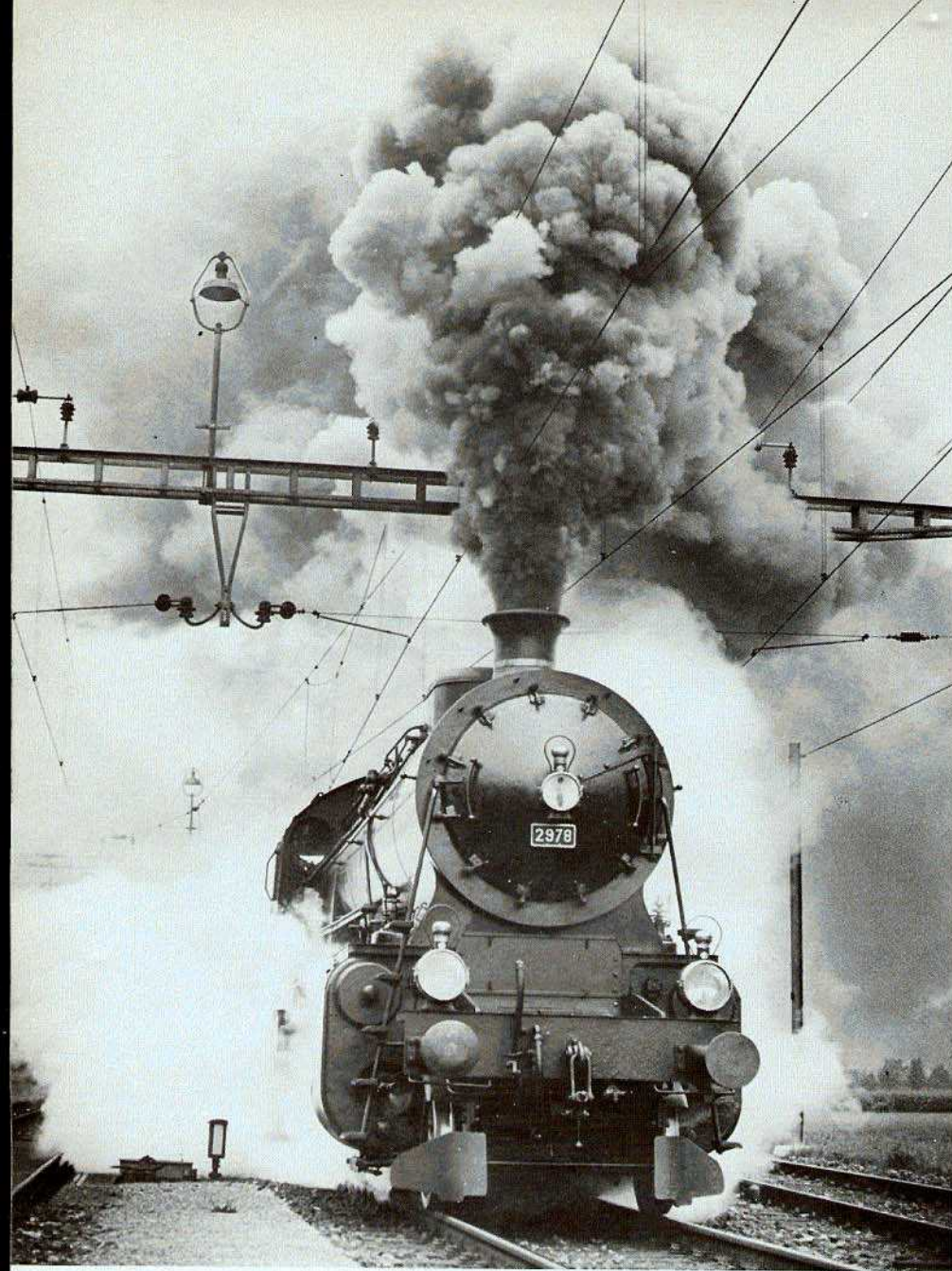


Bild 1: Die C 5/6, Nr. 2978, fährt am 18. 9. 1977 aus dem Bahnhof Haag aus.

Die Vierzylinder-Verbund-Museums-Dampflokomotiven der SBB

Was von der Deutschen Bundesbahn als undurchführbar erklärt wird, ist bei den Schweizerischen Bundesbahnen möglich. Es werden nämlich für besondere Anlässe, wie zum Beispiel dem siebzigjährigen Bestehen der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1972 bzw. dem fünfundsiebzigjährigen Bestehen 1977, vonseiten der SBB zwei Vierzylinder-Verbund-Dampflokomotiven betriebsfähig in Reserve gehalten. Um so erstaunlicher ist dies, als es sich hierbei, wie bereits

erwähnt, um Vierzylinder-Verbund-Lokomotiven handelt, die in ihrem Unterhalt wesentlich höhere Ansprüche an die Werkstätten stellen als eine zweizylindrige Dampflokomotive.

1972 stand die A³/5 Nummer 705 unter Dampf, während es 1977 die C⁵/6 Nummer 2978 war. Beide Maschinen befinden sich sowohl äußerlich als auch von der technischen Seite in einem musterhaften Zustand, obwohl bei den Schweizerischen Bundesbahnen seit

mehr als einem Jahrzehnt keine Dampflokomotiven mehr unterhalten werden. Die SBB ging sogar so weit, daß sie in eigener Regie eine Eb³/5 als sogenannte Füllarbeit, das heißt: „Beschäftigung momentan nicht benötigter Arbeitskräfte“, aufarbeiten ließ. Auch diese Dampflokomotive ist bei gegebenen Anlässen betriebsfähig zu sehen. Es handelt sich hierbei jedoch um eine zweizylindrige Maschine, so daß sie im Rahmen dieses Artikels nicht besprochen wird.

Die Deutsche Bundesbahn könnte sich am Verhalten dieses Nachbarstaates ein Beispiel nehmen, doch werden derartige Vorschläge mit Argumenten wie „unmöglich“ etc. abgetan. Man fragt sich nur, wie ist jenes dann bei der SBB möglich?

Aus Anlaß des fünfundsiebzigjährigen Bestehens der SBB fanden unter anderem am 17. und 18. September Dampfloksonderfahrten im Rheintal auf der Strecke Rorschach – Sargans statt. Zu sehen war die Güterzuglok C⁵/6 2978 mit einem stattlichen Zug von zehn ausgewählt schönen, alten Schnellzugwagen. Die Zuglast betrug 414 t. Es war schon ein besonderes Erlebnis, diese herrliche Maschine mit ihrem exakten Auspuffschlag vor diesem Zug zu erleben. Die gezeigten Fotos sollen hiervon einen Eindruck vermitteln. Der Sonderzug war gut besetzt und bewegte sich in einer dreistündigen Fahrt Rheintal-aufwärts bis Sargans. Geführt wurde diese Lokomotive von einem Maschinenpersonal, das zu dem letzten bei der SBB auf Dampflokomotiven ausgebildeten gehört.

Ähnlich beeindruckend war 1972 der Einsatz der Schnellzuglok A³/5 Nummer 705. Sie verkehrte damals im Raum St. Gallen.

Dieser Dampfloktyp wurde 1902 bis 1909, basierend auf einer Konstruktion für die Jura-Simplon-Bahn, von der SBB nachbeschafft. Insgesamt wurden durch die Lokomotivfabrik Winterthur 111 Stück dieser Gattung ausgeliefert und bei der SBB unter den Nummern 703 bis 809 und 651, 652 in Betrieb genommen. Die Museumsmaschine A³/5 Nummer 705 wurde im Jahre 1904 mit der Fabrik-Nummer 1550 gebaut und 1964 als letzte ihrer Gattung ausgemustert. Die Bezeichnung A³/5 bedeutet im einzelnen:

A = Lokomotive mit Tender mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 75 km/h

3 = Anzahl der gekuppelten Achsen

5 = Anzahl der Achsen insgesamt

Ursprünglich wurden diese Dampflokomotiven als Naßdampf-Vierzylinder-Verbund ausgeführt. In den Jahren 1913 bis 1923 wurden jedoch 68 Stück mit einem Überhitzer ausgerüstet. Durch diesen Umbau konnte die Leistung der A³/5 um circa 10 Prozent gesteigert werden. Die Maschine war beim Personal sehr beliebt. Die Fahrzeit auf der Strecke Luzern – Chiasso über den Gotthard konnte durch diesen Loktyp gegenüber den zuvor hier verkehrenden Dampflokomotiven um nahezu zwei Stunden verkürzt werden. Der Kohleverbrauch auf jenem schwierigen Streckenabschnitt betrug zwischen vier und fünf Tonnen, je nach Zuglast. Diese Schnellzuglokomotiven der Gattung A³/5 hatten einen Treibraddurchmesser von 1780 mm, der Kesseldruck betrug 15 atü, als Höchstgeschwindigkeit waren 100 km/h festgelegt. Als Dauerleistung wurden 1250 PS angegeben.

Im Jahre 1907 wurden zwei Maschinen versuchsweise mit sogenannten Brotankesseln