



6/1977

5.90 DM

JOURNAL

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



M+F-Nachrichten

In eigener Sache

Sehr geehrter Leser!

Heute müssen wir uns bei Ihnen und vor allem bei denjenigen von Ihnen, die das Buch „Dampflokomotiven im Allgäu“ bestellt haben, entschuldigen. Wir haben uns im Jahr 1977 arbeitsmäßig, hinsichtlich der Anzahl der zu druckenden Journale und Bücher leider übernommen und konnten daher in der zweiten Jahreshälfte unsere fest eingeplanten Fertigungs- bzw. Liefertermine beim besten Willen nicht mehr einhalten. So ist z. B. das M+F-Journal ab Ausgabe Nr. 4 unpünktlich erschienen und das von vielen schon lange erwartete Buch „Dampflokomotiven im Allgäu“ mit beträchtlicher Verspätung zur Auslieferung gelangt. Hierfür gibt es viele Gründe.

Wie bereits bekannt, hatte unser Verlags-Chef, Herr Merker, Ende 1976 einen Herzinfarkt und fiel deshalb annähernd fünf Monate für viele wichtige Arbeiten aus. Die M+F-Journale konnten wenigstens bis Jahresmitte noch pünktlich geliefert werden; aber da die Fertigstellung des neuen M+F-Modellkatalogs, der zur Messe 1977 bereits ausgeliefert werden sollte, wegen besagter Erkrankung erst im August/September zum Druck und zur Auslieferung fertig war, verzögerte sich zwangswise jede weitere Produktion des H. Merker-Verlags.

Beim Buch „Dampflokomotiven im Allgäu“ hatten wir zwar immer noch die berechtigte Hoffnung (und auch die Zusage der Druckerei), es Anfang Dezember, also noch rechtzeitig zu Weihnachten, zu erhalten, doch leider trat auch hier eine nicht vorhersehbare Verzögerung ein, so daß mit der Auslieferung erst zwei Tage vor Weihnachten begonnen werden konnte und wegen der zur Weihnachtszeit herrschenden totalen Überlastung der Post vermutlich

lange Versandzeiten auftreten, sich dadurch also abermals Verzögerungen ergeben werden.

Zwischen Weihnachten und Neujahr bleiben die Firmen M+F und H. Merker-Verlag geschlossen, so daß mit der weiteren Auslieferung der Bücher erst ab 2. Januar wieder begonnen werden kann. Dasselbe trifft auch für dieses Journal zu. Seien Sie also bitte nicht böse, wenn Sie Heft 6/77 erst in diesen Januartagen erhalten. Wir haben alles Menschenmögliche versucht. Von unserer Seite aus hätten, wenn auch ziemlich knapp, die Termine noch einigermaßen eingehalten werden können, jedoch waren dann unsere Druckerei und Buchbinderei total überfordert. Weil M+F-Modellkataloge und -Bauteilgruppen bereits wieder nachgedruckt werden mußten, das Buch „Dampflokomotiven im Allgäu“ auf der Druckmaschine lief, zusätzlich das neue Kind des H. Merker-Verlags, das **Funk-Journal**, gerade erst fertiggestellt wurde, war keine weitere Kapazität mehr vorhanden, und alle Drucktermine überschlugen sich.

Ein weiterer Zeitverzögerungsfaktor ist, daß das M+F-Journal in der letzten Zeit mit Farbseiten ausgestattet wurde. Die entsprechenden Farbklichschees zu erstellen, erfordert wesentlich mehr Zeit, als dies bei Schwarz/weiß-Abbildungen der Fall ist.

Wir hoffen sehr, daß Sie für die schwierige Situation Verständnis zeigen und nicht allzu böse sind. Wir haben uns wirklich bemüht, Ihnen bestmögliche Druckerzeugnisse zu bieten. Gerade das neue Journal und allem voran das Buch „Dampflokomotiven im Allgäu“ dürften „ausgesprochene Paradeperle“ unseres Verlags sein!

In diesem Zusammenhang möchten wir uns erlauben, Sie schon jetzt darauf hinzuweisen, daß auch im Jahr 1978 wieder ein Buch im H. Merker-Verlag erscheinen wird, und zwar ein ausführlicher Band über die Regentalbahn, wiederum mit sehr vielen Bildern und einem Farbteil. Es werden in diesem

Buch ausführlich die dort eingesetzten Triebfahrzeuge, speziell die Dampflokomotiven, beschrieben. Näheres hierüber erfahren Sie im nächsten Journal.

Im Jahr 1978 werden wir unsere Termine wieder aufnehmen können und rechnen, daß das M+F-Journal Nr. 1 pünktlich zur Nürnberger Messe (ca. zum 10. Februar) ausgeliefert wird. Die schon länger angekündigte **Bauteilgruppe Nr. 3** wird ebenfalls frühestens im Februar zu haben sein.

Wir bedanken uns vielmals für Ihr Verständnis und wünschen Ihnen für das neue Jahr alles Gute. Unser Verlag wird weiterhin bestrebt sein, Ihnen interessante und qualitativ hochwertige Druckerzeugnisse zu bieten.

Nachfolgend die Preise unserer sofort lieferbaren Druckerzeugnisse:

M+F-Modellkatalog	DM 16,80 + 2,- Porto
Bauteilgruppe 1	DM 4,50 + ,70 Porto
Bauteilgruppe 2	DM 4,- + ,70 Porto
Bauteilgruppe 16	DM 5,90 + ,70 Porto
Bauteilgruppe 3	DM 2,50 + ,70 Porto
	(zur Messe lieferbar)
Buch „Alpenbahn“	DM 39,- + 2,- Porto
Buch „Dampflok im Allgäu“	DM 55,- + 2,- Porto
	(ab Auslieferung)

Bitte vergessen Sie nicht, Ihr Jahresabonnement (DM 39,60 incl. Porto, Einzelheft DM 5,90 + ,70 Porto) pünktlich zu bezahlen, damit Sie reibungslos und ohne Verzögerung in den Besitz des M+F-Journals Nr. 1/78 und auch der folgenden Ausgaben gelangen.

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

H. Merker-Verlag

M+F-Angebot über sofort oder kurzfristig lieferbare Artikel

Art.-Nr.	Bezeichnung	DM Preis	Lieferzeit
----------	-------------	----------	------------

Dreileiter-Wechselstrom-Modelle HO

213 01	Bausatz LAG-Triebwagen mit Beschriftung	169,-	März
213 76	Fertigmodell LAG-Triebwagen	239,-	April
011 01	Bausatz Kittel-Dampftriebwagen	189,-	März
011 76	Fertigmodell Kittel-Dampftriebwagen	269,-	April
078 10	Umbausatz Märklin-BR 50 in 053	112,-	sofort
079 10	Umbausatz Märklin-BR 003 in BR 03 Altbau (große Windleitbleche)	115,-	sofort
210 11	Bausatz ETA 177 (Speichertriebwagen) motorisiert, grün	248,-	März
210 12	dto. weinrot	248,-	März
210 13	dto. elfenbein	248,-	März

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,-	Jan./Feb.
213 70	Fertigmodell LAG-Triebwagen	179,-	Jan./Feb.
011	Bausatz Kittel-Dampftriebwagen	149,-	Jan./Feb.
011 70	Fertigmodell Kittel-Dampftriebwagen	219,-	Jan./Feb.
12044	Beschriftungssatz	7,50	sofort
207	Bausatz E 04 mit fertig lack. u. beschrift. Gehäuse	229,-	Februar
207 10	dto. Superzurüstsatz	65,-	Februar
12052	Beschriftungssatz	9,90	Februar
210 01	Bausatz ETA 177 (Speichertriebwagen) 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,-	sof.
007 10	dto. Superzurüstsatz	65,-	sof.
007 68	Steuerung ungenietet	49,-	sof.
007 69	Steuerung genietet	69,-	sof.
12039	Beschriftungssatz	9,-	sof.

151	Bausatz Köf III	198,-	sofort
12009	Beschriftungssatz	3,95	sofort

055	Bausatz bayr. GtL 4/5 (BR 98 ¹¹)	359,-	Februar
055 10	dto. Superzurüstsatz ca. 70,- / 80,-	80,-	Februar
009 68	Steuerung ungenietet	55,-	Februar
009 69	Steuerung genietet	76,-	Februar
12066	Großbeschriftungssatz	ca. 12,-	Februar

065	Bausatz BR 91 ¹⁹ (meckl. T 4) mit ungenieteter Steuerung	365,-	1. Jahreshälfte 1978
065 10	dto. Superzurüstsatz	75,-	
12085	Beschriftungssatz	4,90	

034 03	Bausatz preuß. G 3, BR 53	209,-	Januar
034 10	dto. Superzurüstsatz	77,50	Januar
034 30	Tenderbausatz motorisiert (preuß. 3 T 12)	212,-	Januar

034 35	Tender-Superzurüstsatz	48,50	Januar
12050	Beschriftungssatz	19,50	sofort
002	Bausatz KL 2	239,80	sofort
002 10	dto. Superzurüstsatz	49,-	sofort
002 68	Steuerung ungenietet	49,-	sofort
002 69	Steuerung genietet	69,-	sofort
12004	Beschriftungssatz	5,90	sofort

009	Bausatz GtL 4/4	329,-	Januar
009 10	dto. Superzurüstsatz	ca. 50,-	Januar
009 68	Steuerung ungenietet	55,-	Januar
009 69	Steuerung genietet	76,-	Januar
12011	Beschriftungs-Großsatz	15,90	sofort

032 01	Bausatz preußische S 10, BR 17, mit Tender	635,-	sof.
032	Lokbausatz	390,-	sof.
032 10	Superzurüstsatz	134,-	sof.
032 30	Tenderbausatz motorisiert (2'2' T 31,5)	275,-	sof.
032 35	Tender-Superzurüstsatz	38,50	sof.
032 68	Steuerung ungenietet	73,-	sof.
032 69	Steuerung genietet	95,-	sof.
12104	Beschriftungs-Großsatz	16,80	sof.

054 01	Bausatz BR 59 ⁹ (württ. K) mit Tender	759,-	sof.
054	Bausatz BR 59 ⁹ , nur Lok	498,-	sof.
054 10	dto. Superzurüstsatz	155,-	sof.
054 30	Bausatz mot. Tender (2'2' T 31,5)	275,-	sof.

054 68	Steuerung ungenietet	75,-	sof.
054 69	Steuerung genietet	98,-	sof.
12074	Beschriftungs-Großsatz	12,50	sof.

033	Bausatz preußische G 10, BR 57 ^{10/35} , ohne mot. Tender	409,-	sof.
033 10	dto. Superzurüstsatz	185,-	sof.
033 30	Bausatz motorisierter Tender (3 T 16,5)	255,-	sof.
033 35	Tender-Superzurüstsatz	28,50	sof.
033 68	Steuerung ungenietet	75,-	sof.
033 69	Steuerung genietet	98,-	sof.
12049	Beschriftungs-Großsatz	16,80	sof.

Sofort oder in nächster Zeit lieferbare N-Artikel

Preise gültig seit 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,-	sofort
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 für Lok und Tender	ca. 59,-	März/Apr.
611 11	Umbausatz BR 78 ¹⁰	65,-	März/Apr.
12513	Beschriftungssatz (Preis noch nicht vorhanden)		März/Apr.

6/77 Dezember

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 1978 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
1978:

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
Vorbild und Modell der T 38	5
Der ewig junge Glaskasten	8
Entstehung, Bau und Bewährung der G 12 – 1. Teil	9
Sonntagsbastelei	12
Waldeisenbahnen in der Slowakei	14
Mit Dampf durchs Sauerland	17
Spur N – BR 41 bzw. BR 042 ÖI	19
Die Schneebergbahn	22
125 Jahre Eisenbahn in Karl-Marx-Stadt	24
Bw-Skizzen	29
Bayer. Lokalbahnlokomotiven – Die GtL 4/5	34
DBC-Dampfbahnclub Deutschland	38
Die Baureihe 45 – Vorbild und Modell	40
Neu von Roco	44
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	45
Das Aus für die Dresdener 01	49
Kleine Besonderheiten am Rande	52
Neu von Märklin-mini-club	56
Neu von Trix und Minitrix	56
Neu von Jouef	57
Neu von Pola	58
Modellgeschwindigkeit exakt gemessen	59

Zu unserem Titelbild:

Eilzug Heilbronn-Schwäbisch Hall, bespannt mit einer Lokomotive der BR 051,
nach dem Verlassen des Weinsberger Tunnels

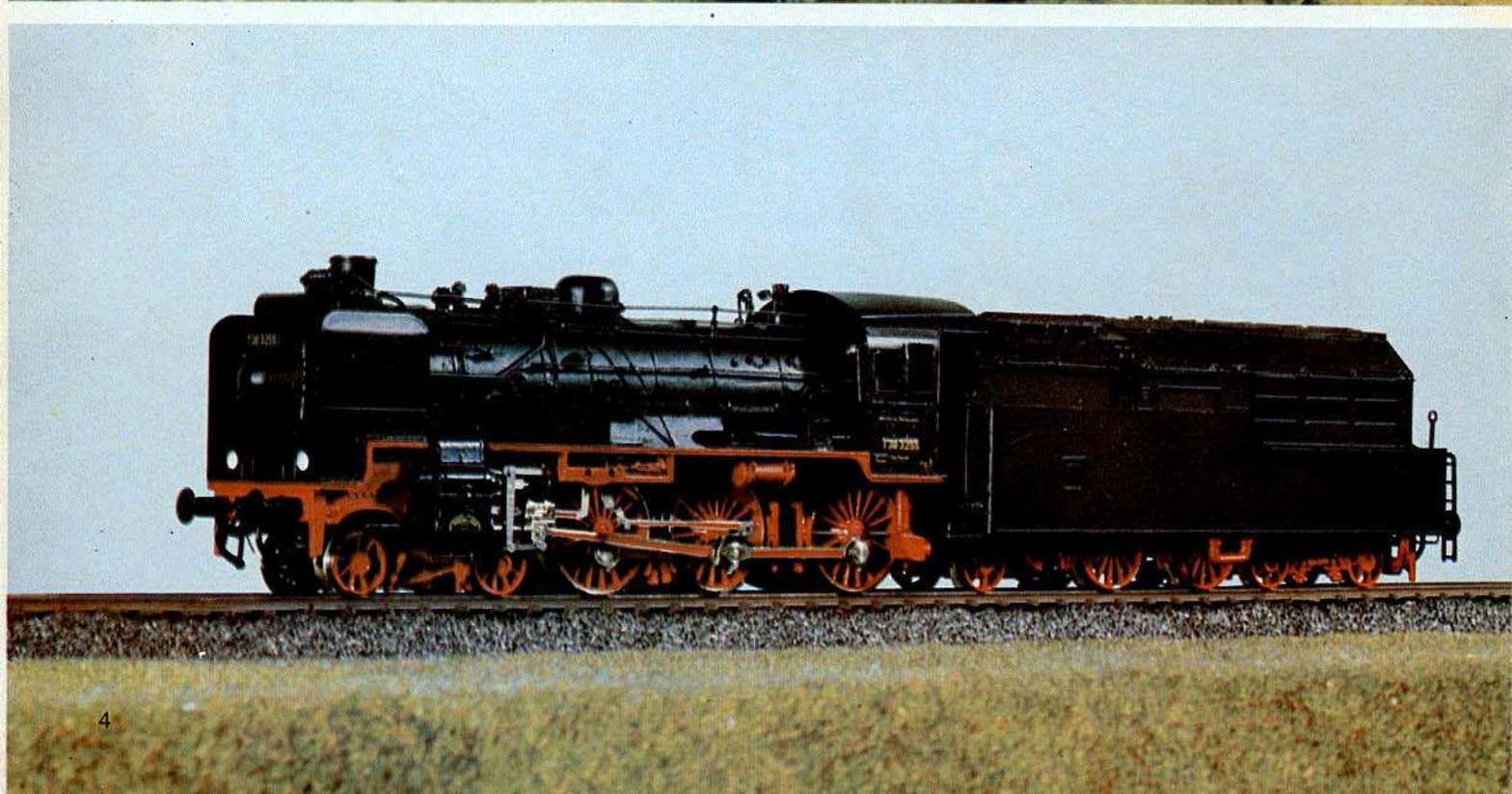
Farb-Foto: Obermayer

Zum Poster:

Sonne und klirrende Kälte waren stets ideale Voraussetzungen für Betriebsauf-
nahmen von Dampflokomotiven.

Das Bild zeigt einen Güterzug, geführt von der 044 390 in der Nähe von Weinsberg

Farb-Foto: Obermayer



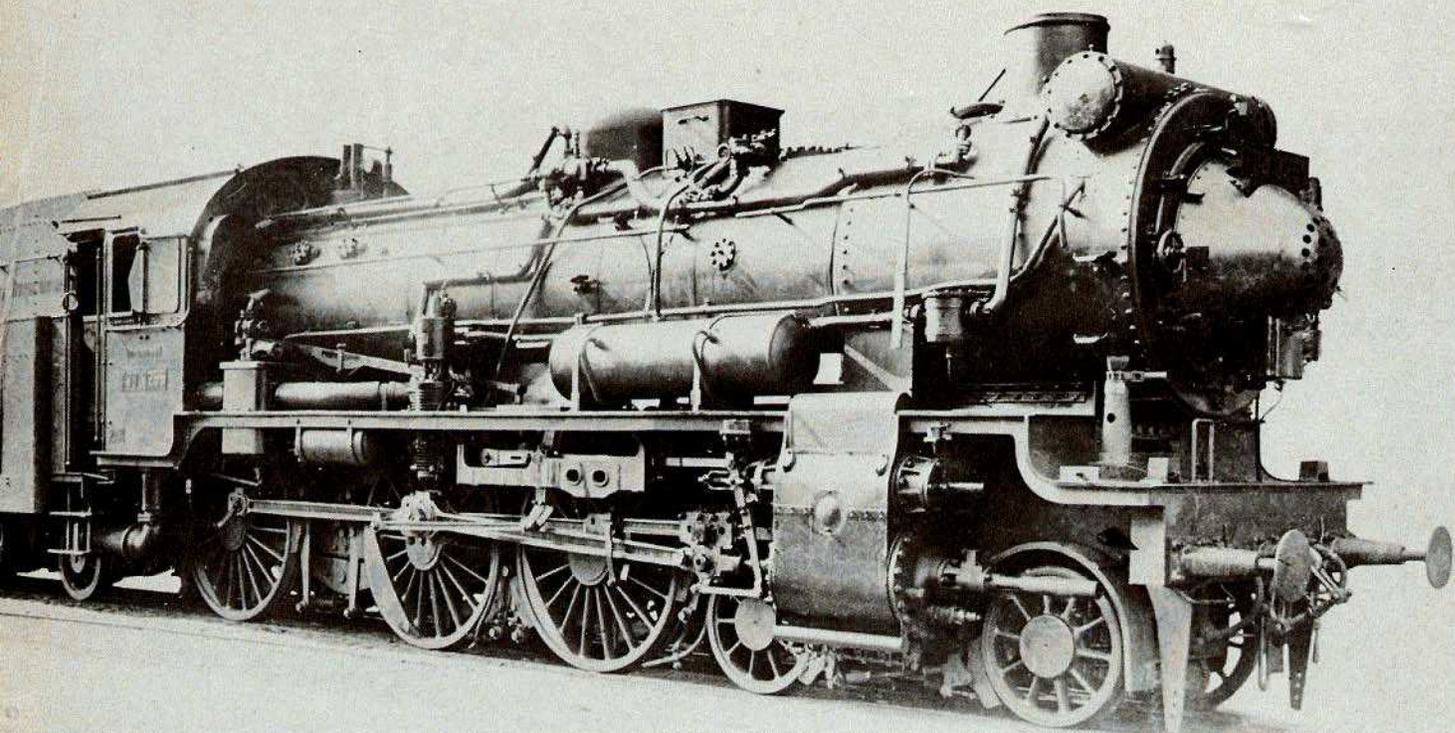


Bild 1: Die T 38 mit den für den Turbinentender notwendigen, zusätzlich angebauten Aggregaten.

Werkfoto: Henschel

Sonderlinge des Lokomotivbaus Lok T 38 3255 mit Turbinentender

Wie bereits im letzten JOURNAL angekündigt, sollen jetzt noch einige weitere technische und historische Daten zur ersten Dampfloko-

motive mit Abdampf-Turbinen-Triebtender folgen. Der von Henschel entwickelte und gebaute Tender mit der Fabrik-Nr. 20 444 war im Oktober des Jahres 1927 mit der 1921 ebenfalls von Henschel gefertigten Lokomotive 38 3255, Fabrik Nr. 18 359, gekuppelt worden, nachdem diese für ihren neuen Ver-

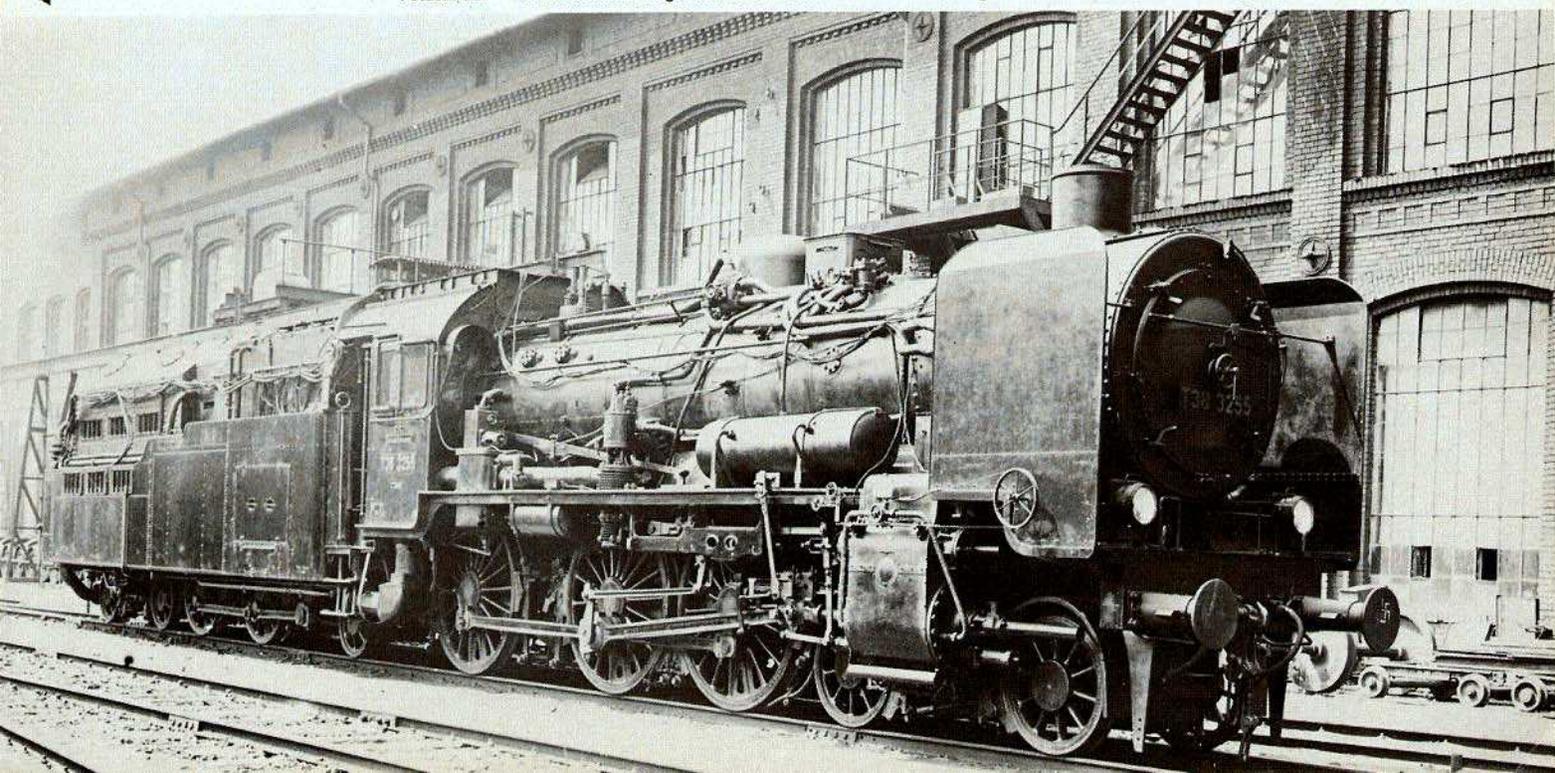
wendungszweck entsprechend umgebaut worden war.

Der mächtige Triebtender war erforderlich, um neben den Wasser- und Kohlevorräten auch die Abdampfturbine mit Getriebe, den großen Rieselkondensator und alle Hilfsaggregate aufnehmen zu können. Außer der

◀ Bild oben: Die neue M+F-T 38 auf Basis der Märklin-P 8 (BR 38).

Bild unten: Glaskasten mit bayerischem Länderbahnwaggon in der Landschaft. Dieses M+F-Modell ist wieder lieferbar. Fotos: Paur

Bild 2: T 38 mit Windleitblechen, aber noch ohne spitze Rauchkammertüre. Der Oberflächenvorwärmer ist noch nicht in der Rauchkammer eingebaut. Verschiedene Meß- und Prüflleitungen sind lose über Lok und Tender gezogen.



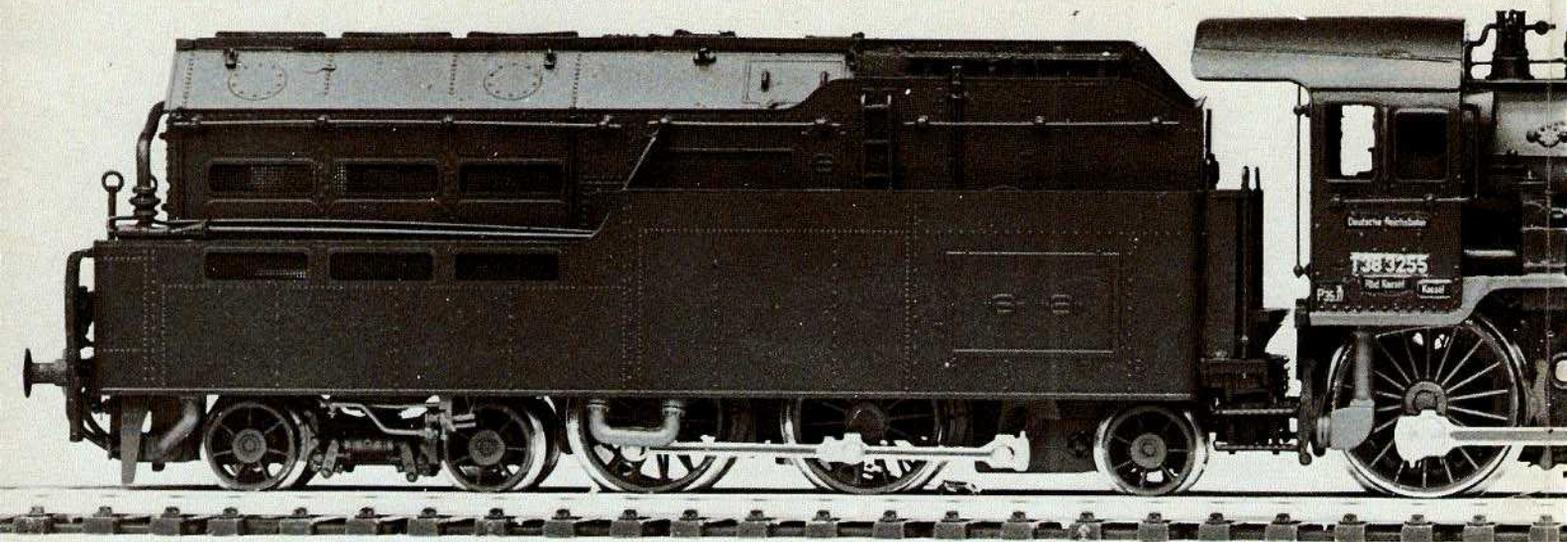


Bild 3: Die umgebaute Märklin-BR 38 mit dem M+F-T-38-Tender hat eine enorme optische Wirkung.

Bild 4: Die T 38 auf Probefahrt. Damit einige Tenderaggregate für Messungen gut zugänglich sind, war ein Teil der Tenderverkleidung (Kohlebunker) abgenommen.

(Werkfoto)



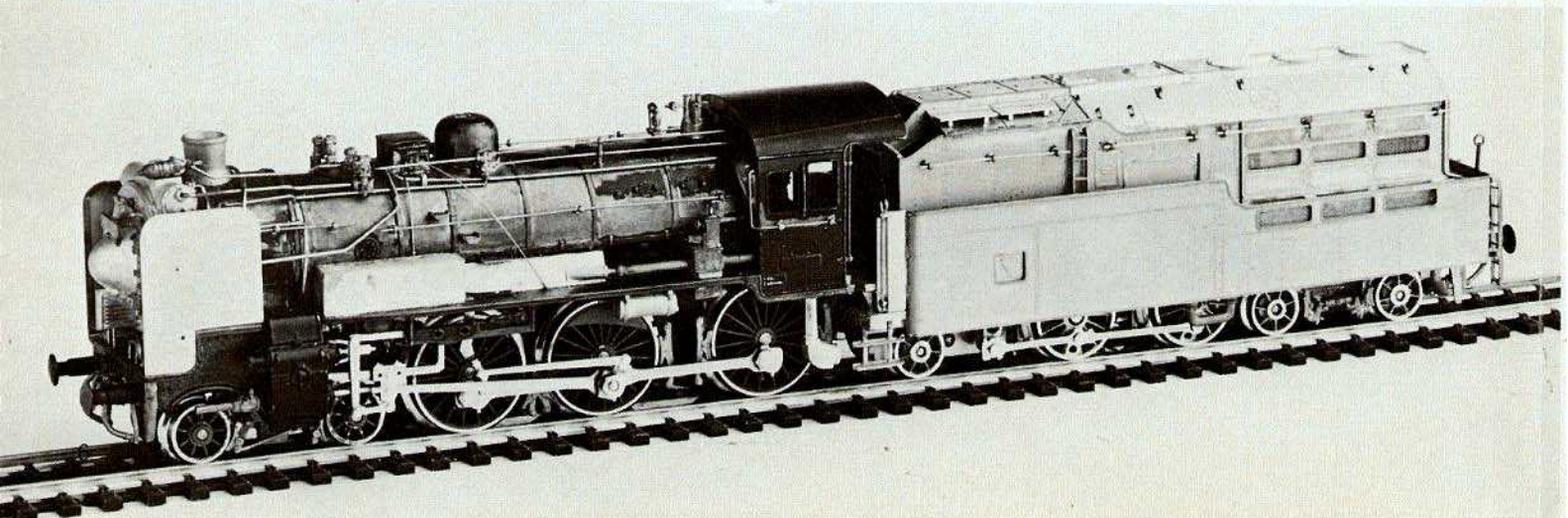
dreistufigen Hauptturbine für die Vorwärtsfahrt diente ein weiteres Turbinenrad auf derselben Welle für den Antrieb bei Rückwärtsfahrt. Dieser Teil des Antriebs war immer etwas problematisch und wurde bald auch umgestaltet.

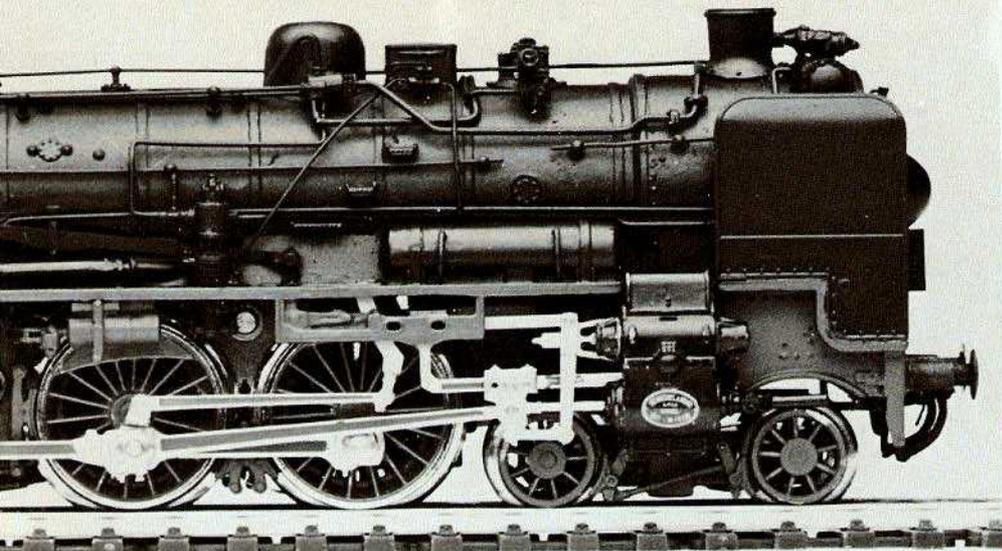
Der Abdampf aus den Lokomotivzylindern wurde über zwei Rohrleitungen der Tenderturbine zugeführt und gelangte danach in den

großen Kondensator. Dieser im hinteren Teil des Triebtenders liegende Riesekondensator benötigte eine große Kühlluftmenge, die von drei darüber in der Tenderdecke hintereinander angeordnete Ventilatoren der Bauart Betz angesaugt wurde. Nach dem Durchströmen des Kondensators konnte die Kühlluft durch seitliche Öffnungen wieder austreten. Die Tenderturbine begann sofort zu arbeiten,

wenn Abdampf aus den Lokzylindern zuströmte. An der Lokomotive selbst mußten einige Änderungen vorgenommen werden, die ihr äußeres Bild prägten. In der vergrößerten Rauchkammer entfielen die herkömmliche Saugzuganlage und die Ausströmröhre. Der Kesselzug wurde durch einen Ventilator erzeugt; dieser bestand aus einem Betz-Propeller, angetrieben von einer kleinen Hilfstur-

Bild 5: Der Umbau in unlackiertem Zustand. Hier lassen sich sehr gut die neu angebrachten Aggregate an der Lok erkennen.





bine. Jenes Aggregat war ausschwenkbar an der neuen, kegeligen Rauchkammertür befestigt. Andere Besonderheiten waren die Abdampfleitungen zum Tender und die vor dem Führerhaus angeordneten großen Ölabscheider auf dem Umlauf. Der Vorwärmer lag quer vor dem vergrößerten Schornstein, der eine lichte Weite von 600 mm hatte.

Die ersten Erprobungen der neuen Lokomotive fanden am 22. 11. 1927 von Kassel aus statt. Danach folgten die ersten Umbauten und längere Untersuchungen beim Versuchsanstalt Berlin-Grünwald. In den Jahren 1929, 1930 und 1931 kam das Gespann dann auch zu einem gelegentlichen planmäßigen Einsatz vom Bw Kassel aus. Dazwischen blieb es immer wieder längere Zeiten der Ausbesserung oder des Umbaus. Im Jahre 1933 erbrachte die Maschine schließlich den Beweis, daß sie im Plandienst den Lokomotiven der Gattung P 10 ebenbürtig und den normalen P 8-Maschinen überlegen war. Beim Einsatz unter Vollast konnte mit Hilfe des Abdampf-Triebtenders eine Kohleersparnis von 30 Prozent registriert werden. Bei Teillast schwand dieser Vorteil, und bei Fahrten ohne oder mit nur geringer Last trat dann aber sogar ein geringfügiger Mehrverbrauch auf. Es folgten weitere Umbauten beim Hersteller, doch auch danach traten immer wieder Störungen durch Druckverluste auf. Diese Störanfälligkeit und der große Wartungsaufwand veranlaßten die Reichsbahn-Direktion Kassel im Sommer des Jahres 1937 die Ausmusterung beim Versuchsanstalt zu beantragen, dem dann auch stattgegeben wurde. Die Lokomotive wurde wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt und mit einem Tender der preußischen Bauart 2'2' T 21,5 gekuppelt. Unter der alten Nummer blieb sie bis zum Frühjahr 1961 beim Bw Minden und wurde dann am 20. 3. 1961 als Schrottlokomotive verkauft. **HO**

M+F-Modell der T 38

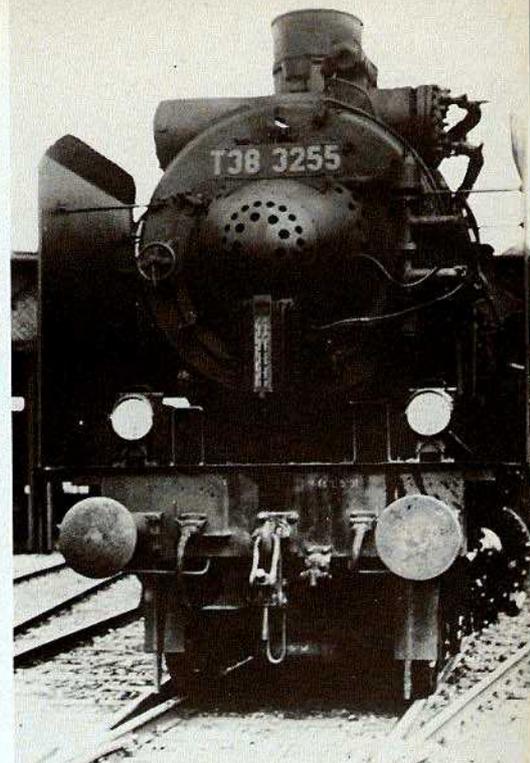
Nun ist auch der Lokumbausatz zum bereits im letzten Heft beschriebenen T-38-Tender fertiggestellt. Zum Umrüsten der Märklin-

Lokomotive (P 8, BR 38) ist eine beachtliche Anzahl neuer Teile erforderlich. Die markantesten sind die neue Rauchkammertüre, der einzusetzende Oberflächen-Vorwärmer, der neue kürzere, aber im Durchmesser wesentlich größere Schornstein und die Windleitbleche. Die übrigen Zurüstteile fallen auf Anhieb nicht so stark ins Auge, da es sich hierbei – ausgenommen die neuen dicken Abdampfrohre, die zum Tender führen – in einer Linie um Kessel-Ergänzungsteile handelt.

Die auf diesen Seiten abgebildete Lokomotive ist nicht nur mit den Umbau-, sondern zusätzlich auch noch mit den Extra-Superzurüstteilen, wie Bremsbacken, Kolbenstangenschutzrohren, Bremsschläuchen, Federpuffern, Heizschlauchkupplung und Dachhaken am Tender, ausgestattet. Diverse Teile, z. B. die kleinen Kesseltritte, Sicherheitsventil und weitere nicht so wichtige Details, sind in dem Superzurüstsatz **Art-Nr. 030 10** enthalten. In der Normalausführung ist die Lokomotive jederzeit in der Lage, mit dem neuen Tender auch die normalen Märklin-Radien zu befahren. Bei Anbringen der Superzurüstteile, beispielsweise der Bremsbacken und einiger Details, die am Tenderboden befestigt sind, kann nicht einwandfreies Arbeiten des Bastlers ein Klemmen in engen Radien verursachen. Radien ab 400 mm werden dagegen einwandfrei befahren.

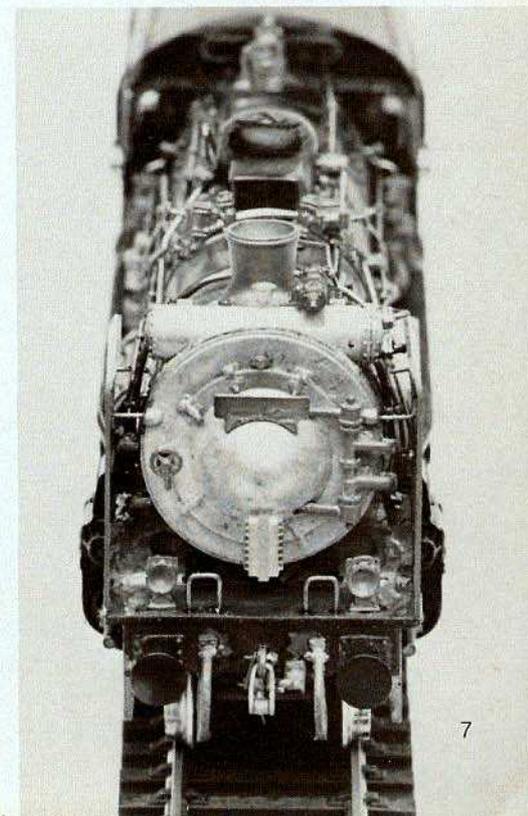
Wie schon im vorausgehenden **Journal** beschrieben, hat nun auch die Märklin-P 8 eine neue M+F-Steuerung erhalten, die gut detailliert und sehr zierlich ist. Auf den Abbildungen der lackierten Lok sind nun, anders als im **Journal Nr. 5**, die Steuerungsstangen-Nuten rot ausgelegt. Dies hebt noch das zierliche Aussehen der sehr funktionssicheren Steuerung. Diese Steuerung kann natürlich ganz nach Belieben für die **Hamo-** und die **Märklin-P 8** verwendet werden, also nicht nur für die T 38. Im Zusammenhang mit dem normalen Umbausatz erlaubt dies nun jedem Märklin-Anhänger, die z. B. mit unserem Umbausatz **Art.-Nr. 038 12** schon einmal gesuperten Loks noch weiter zu detaillieren.

Das Anbringen der neuen M+F-Teile an der Märklin-Lokomotive erfordert einige handwerkliche Geschicklichkeit. Wer sich nicht zu-



Bilder 6 und 7: Frontansicht von Vorbild und Modell. Dies zeigt, wie genau M+F die Detaillierung nachempfunden hat. ▲ ▼

traut, die vorhandene Märklin-Rauchkammertüre abzusägen bzw. abzufeilen und den Ausschnitt zum Einsetzen des Oberflächen-Vorwärmers anzubringen, kann hierauf auch verzichten. Die Lokomotive war über den Zeitraum der Versuchsjahre hinweg in mehreren unterschiedlichen Bauzuständen anzutreffen. Es bedeutet also in keiner Weise einen Erhlbruch, wenn die T 38 diese Teile natürlich schon aus. Weniger geübten Umbauern kann man empfehlen, schwierige Teile evtl. erst später (nach ein, zwei Jahren) anzubringen, wenn sie sich genügend Erfahrung in der Bearbeitung gespritzter Zink-Druckgußteile und entsprechende handwerkliche Fähigkeiten angeeignet haben. Bis dahin kann die Lokomotive ohne weiteres auch so auf der Modellbahn-Anlage eingesetzt werden.



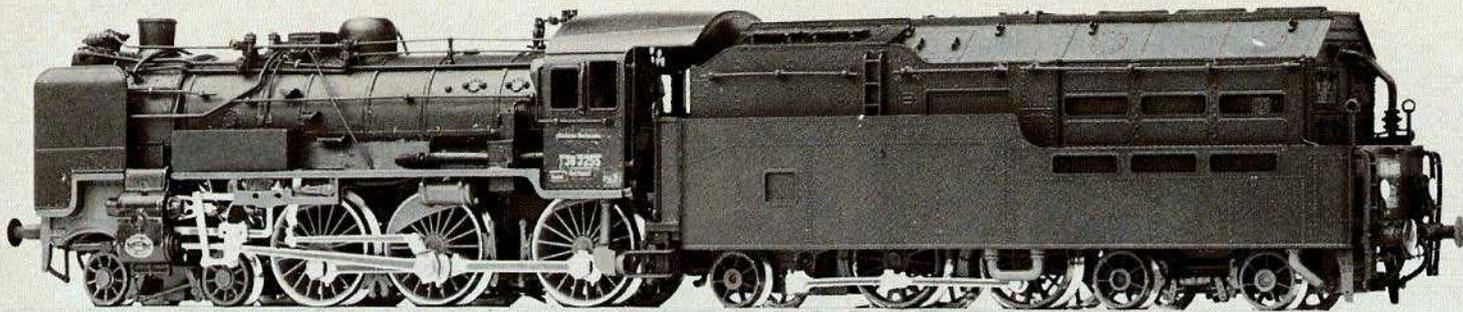


Bild 8: Die lackierte T 38 von der Heizerseite mit der dem M+F-Beschriftungssatz (Art.-Nr. 12062) entnommenen Originalbeschriftung. Achten Sie auch auf die neue zierliche M+F-Steuerung.
Bilder 2, 4 und 6: Bellingrodt, Bilder 3, 5, 7 und 8: Paur

Auf der linken Lokomotivseite (Heizerseite) der abgebildeten Maschine wurde unsererseits vorne der Oberflächen-Vorwärmer auf dem Umlauf abgefräst und dafür ein Kasten mit anschließender Rohrverkleidung ange-setzt. Wer sich diese zeitraubende Arbeit ebenfalls ersparen will, braucht nur an dem von uns gelieferten neuen Verkleidungsstück den Kasten abzusägen und im Anschluß an den Oberflächen-Vorwärmer die schräge Rohrverkleidung aufzusetzen.

Bei der letztgültigen Ausführung war die schräge Rohrverkleidung an der T 38 bis vor zur Rauchkammer gezogen. Dies ist bei der

Märklin-Lok leider nicht möglich, da **Märklin** einen Teil des Motors in besagtem Oberflächen-Vorwärmer untergebracht hat und bei Abnahme jenes Vorwärmers hier ein Loch entsteht bzw. durch die Verkleidung der Motor nicht mehr abgedeckt werden kann. Als die T 38 den Vorwärmer noch nicht in der Rauchkammer hatte, befand sich dieser aller Wahrscheinlichkeit nach auf dem linken Umlauf. Leider reicht das entsprechende Vorbild-Fotomaterial nicht aus, dies heute hundertprozentig nachzuweisen.

Ansonsten stellt die Lokomotive, obwohl es sie beim Vorbild nur in einem einzelnen

Exemplar gegeben hat, eine interessante Variante zur P 8 dar und verkörpert auch ein Stück Pionier- und Erfindergeist der deutschen Eisenbahn-Ingenieure und -Pioniere der zwanziger und dreißiger Jahre.

Neben den Bausätzen für die verschiedenen Franco-Crosti-Lokversionen ist nun die T 38 ein weiteres M+F-Modell von Sonder- und Versuchsbauarten. Wenn die Lokomotive beim Vorbild auch nie in Groß-Serie ging, so brachte sie doch wesentliche Erkenntnisse in puncto Sparsamkeit.

HM

Der ewig junge M+F-Glaskasten

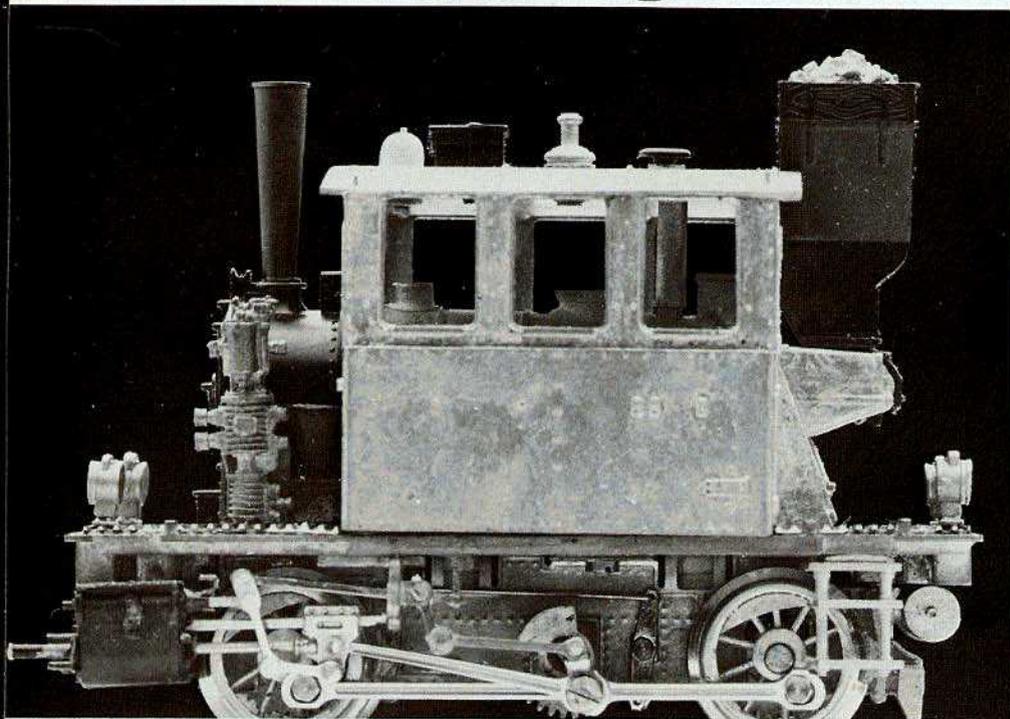


Bild 1: Gut sichtbar die neue Inneneinrichtung (Bildmitte). Links ist das Umschlingungsgetriebe erkennbar.

Bild 2: Glaskasten im Rohbau. So sieht das eingebaute Kesselteil aus.

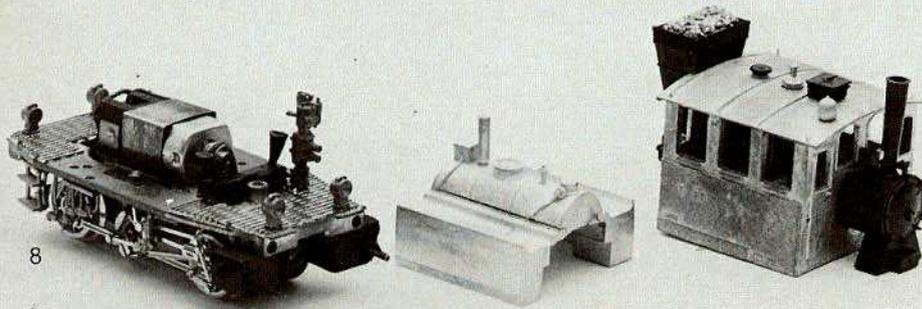
Fotos: Paur

Das eigentlich schon recht alte Glaskasten-Modell verjüngt sich bei M+F immer wieder und wird wegen der regen Nachfrage von Zeit zu Zeit neu aufgelegt. Nachdem das Modellchen über ein Jahr lang nicht lieferbar war, befindet es sich wegen großer Nachfrage nun wieder in der Fertigung.

Wie so oft bei M+F wurde auch bei dieser Neuaufgabe das Modell weiter verbessert und dem heutigen Fertigungsstandard angeglichen. Es hat nun, wie bei fast allen neuen M+F-Lokomotiven üblich, auch der Glaskasten ein Umschlingungsgetriebe (mit Treibkeilriemen) erhalten. Dies bewirkt, daß das Modell wegen Wegfall von drei Zahnrädern wesentlich leiser im Fahrgeräusch wurde. Beide Achsen, einschließlich der Blindwelle, werden durch ein Schnecken-Zahnrad-Getriebe angetrieben. Das Fahrwerk besteht nur noch aus maßgenauen Messingätzteilen. Die aber wirklich sichtbare Neuerung ist die Führerhaus-Inneneinrichtung in Form der Kessel-nachbildung.

In unserer Bestellliste ist der Glaskasten als sofort lieferbar angegeben, mit Zwischenverkauf vorbehalten. Zum Zeitpunkt des Druckes dieses Artikels war der Glaskasten noch in ausreichender Stückzahl am Lager vorhanden. Es kann aber leicht möglich sein, daß bei Auslieferung dieses Journals die noch vor Weihnachten gefertigte Serie bereits vergriffen ist. Bitte gedulden Sie sich in diesem Fall. Eine Neuaufgabe erfolgt innerhalb der nächsten vier bis sechs Wochen.

HM



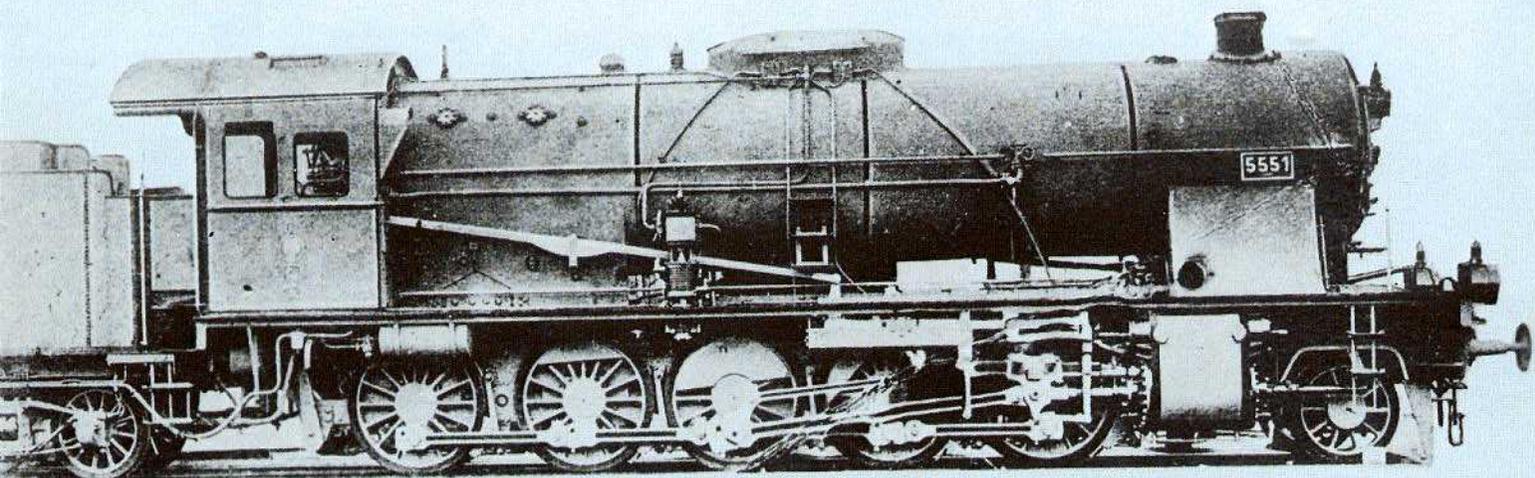


Bild 1: Die pr. G 12' in der Länderbahn-Ausführung, Erbauer: Henschel & Sohn 1916.

Entstehung, Bau und Bewährung der G 12

(1. Teil)

Als mit dem Wechsel zum Winterfahrplan 1976 die letzten Lokomotiven der Baureihe 58¹⁰⁻²¹ im Bw Aue (Sachsen) den Dienst quittieren mußten, war nach fast genau 60 Jahren die Geschichte einer Lokomotivgattung zu Ende gegangen, die 1917 als Gattung G 12 der Preußischen Staatsbahn begonnen hatte.

Erste deutsche Einheitslok?

Wir dürfen als bekannt voraussetzen, daß die pr. G 12 mit nur minimalen Abweichungen auch von der Badischen, Sächsischen und Württembergischen Staatsbahn gebaut wurde und ebenso bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen Dienst tat. Verschiedentlich findet man deshalb die Meinung, die G 12 sei die erste deutsche Einheitslok gewesen. Dieser Ansicht ist aus mehreren Gründen mit Vorbehalten zu begegnen.

Die G 12 war durchaus nicht die erste preußische Lokomotivgattung, die auch außerhalb des Gebiets der Preußisch-Hessischen Staatsbahn in Deutschland Verbreitung fand. Bereits 1906 hatte die Württembergische Staatsbahn die pr. T 9³ (1'Cn2) mit zehn Exemplaren für sich nachbauen lassen und sie auch mit T 9 benannt, obwohl diese Gattungsbezeichnung im württembergischen Schema ein Fremdkörper war. Württemberg hatte auch die pr. T 18 (2'C2'h2), ebenfalls unter der

preußischen Bezeichnung, beschafft. Baden schließlich hatte sich zur Anschaffung der pr. P 8 (2'Ch2) entschlossen. Neu im Kreise derer, die preußische Maschinen übernahmen, war lediglich Sachsen; doch auch die sä. XIII H (später Baureihe 58¹) hatte in fast allen Teilen die pr. G 12' (später Baureihe 58⁹) zum Vorbild.

Eine Einheitslokomotive, wie sie die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft schuf und verstan-

den wissen wollte, bedeutete mehr als nur den Nachbau durch andere Bahnverwaltungen. Die Einheitslokomotiven der DRG sind vielmehr aus genormten und freizügig tauschbaren Teilen gebaute Maschinen; die Tauschbarkeit erstreckte sich auch auf Loks anderer Baureihen. Von Normung und Austauschbau konnte bei der G 12, auch wenn sie von vier deutschen Staatsbahnen gebaut wurde, keine Rede sein. Die G 12 konnte in Sachsen keine

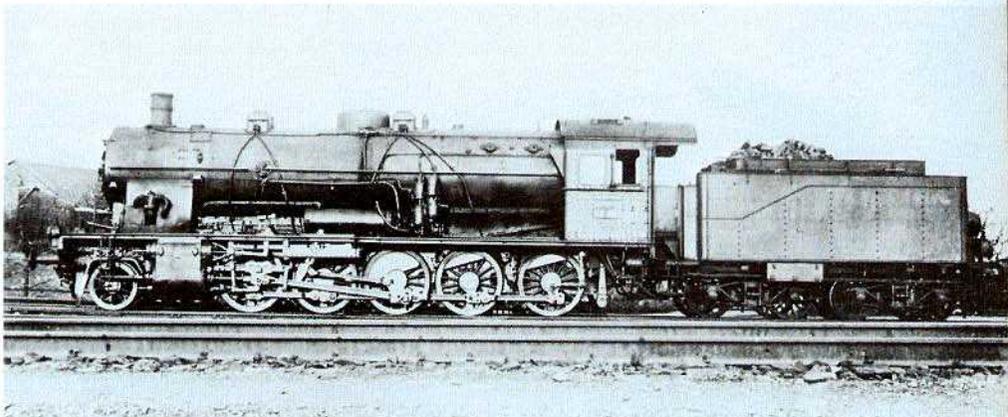
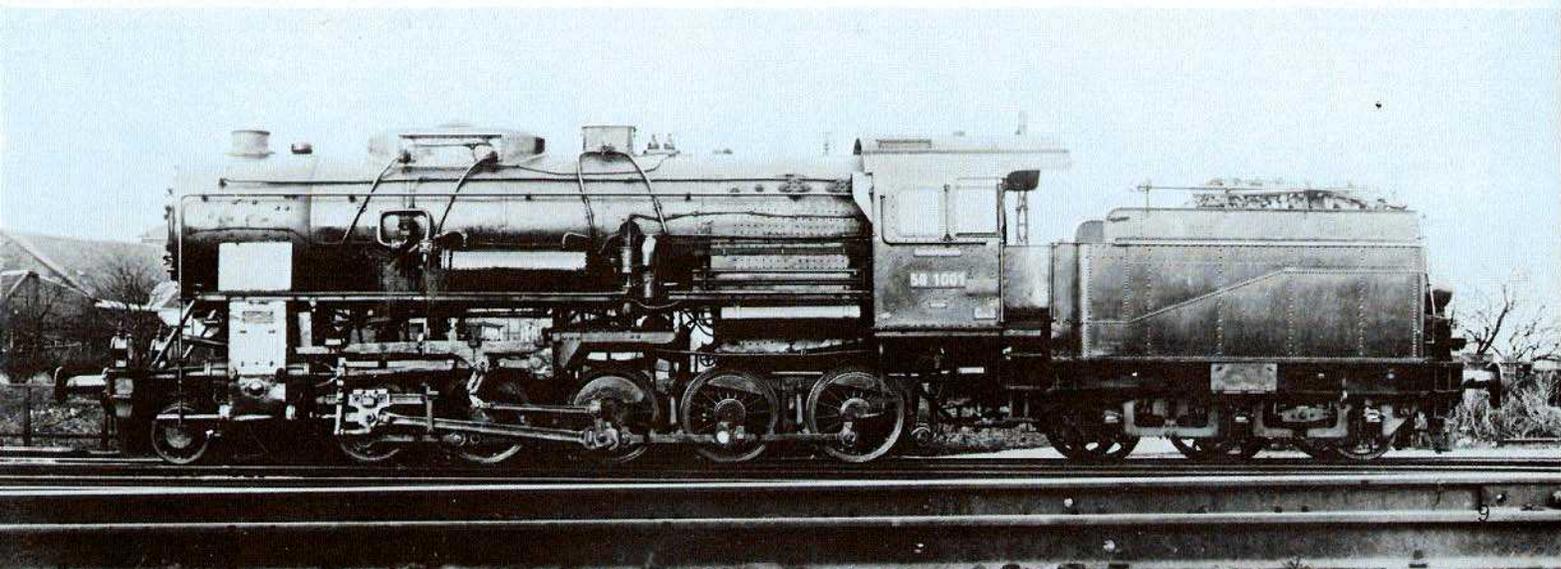


Bild 2: Die G 12' mit Reichsbahnnummer als 58 002.

Bild 3: Die 58 1001 ist noch keine G 12, sondern eine nicht abgelieferte, für die Türkei bestimmte 1'Eh3-Maschine.



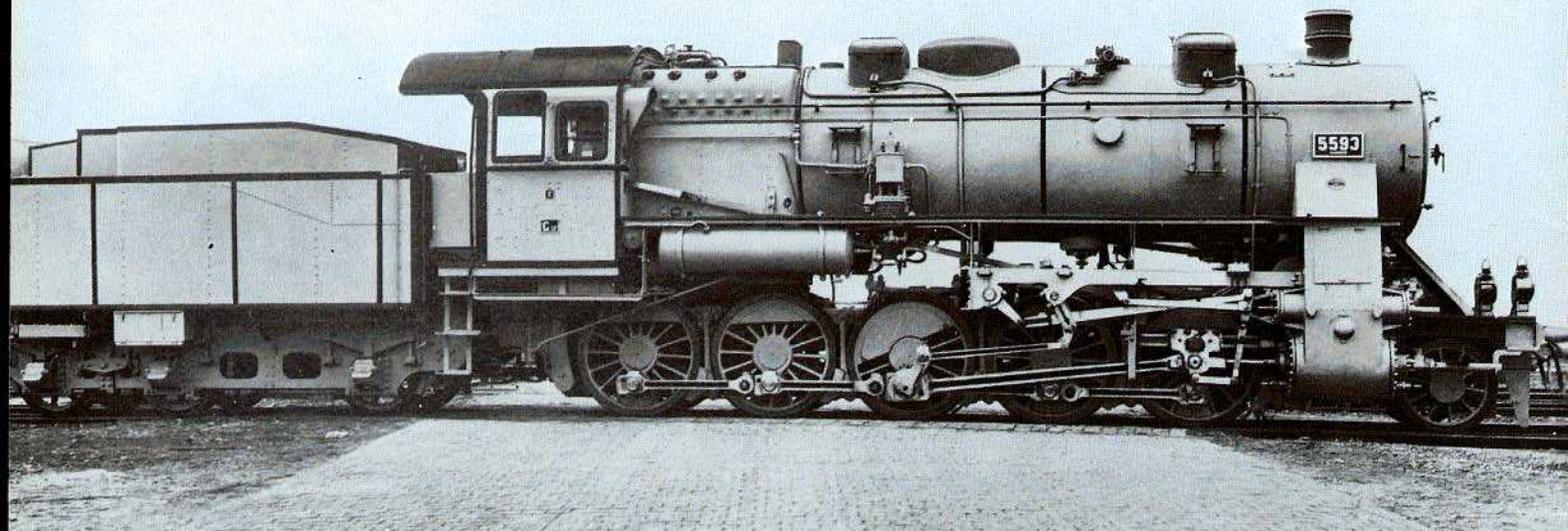


Bild 4: Hannover 5593 — ein werksneue Maschine von Hohenzollern.

sächsischen Armaturen, in Württemberg keine württembergischen Achslager, in Baden keine badischen Zylinder als Tauschteile erhalten.

Auch aus diesem Grunde wurde bei der DRG bereits in den ersten Sitzungen des „Engeren Ausschusses zur Vereinheitlichung der Lokomotiven“ die Frage „Nachbau bewährter Länderbahn-Lokomotiven für das gesamte Reichsgebiet oder Neukonstruktion?“ eindeutig zugunsten der zweiten Möglichkeit, also der Einheitslokomotive, entschieden.

Richtig ist lediglich, daß sich die Länderbahn-Verwaltungen bereit erklärten, eine einheitliche Güterzuglokomotive zu beschaffen. Von einer weitergehenden, auch andere Gattungen umfassenden Vereinheitlichung war nie die Rede. Selbst nach Gründung der DRG dauerte es noch viele Monate, ja Jahre, ehe der letzte Rest des Länderbahn-Egoismus bei den Herren ausgemerzt war, die sich im Lok-

ausschuß um die Schaffung der Einheitslokomotiven verdient zu machen hatten.

Die G 12 — eine Kriegslok?

1916, als der Gedanke, eine einheitliche Güterzuglokomotive zu bauen, die Zustimmung einiger Länderbahn-Verwaltungen fand, ging der Krieg bereits ins dritte Jahr. Die Situation des Heeresfeldbahnwesens begann, katastrophale Formen anzunehmen. Alle deutschen Länderbahnen waren verpflichtet, Maschinen für das Heeresfeldbahnwesen abzustellen. Die Materialschlachten forderten auch vom Lokomotivpark ihren Tribut. Die zentralen Ersatzteillager in Warschau und Wilna an der Ostfront waren nicht in der Lage, den Ersatzteilbedarf für die bunte Vielfalt des Länderbahn-Lokomotivparks abzudecken. Größere Ersatzteile wie Kessel konnten nur in sehr kleinen Stückzahlen vorgehalten werden. Nachbestellungen in der Heimat brauchten

Monate, bis sie am Ziel eintrafen. Man stellte fest, daß es nicht einmal eine bei allen deutschen Bahnverwaltungen einheitliche Bezeichnung für die Teile der Lokomotive gab. Austausch von Teilen war zwischen Lokomotiven einer Bahnverwaltung kaum möglich, zwischen Maschinen verschiedener Bahnverwaltungen ausgeschlossen. Es war im Kriege auch nicht einzurichten, daß sächsische Lokomotivführer und Heizer nur auf sächsischen Lokomotiven fuhren. Wenn ein Heizer aus Bayern und ein Lokführer aus Württemberg nachts eine preußische Lokomotive übernehmen mußten, gab es ernste Probleme beim Bedienen der Maschine.

Schließlich war das, was der Heeresverwaltung an Lokomotiven zur Verfügung stand, den Anforderungen nicht gewachsen. Der in Ermangelung geeigneter Konstruktionen vorgenommene Nachbau der pr. G 7¹ (Dn2) und G 7³ (1'Dn2v) war eine Notlösung. Die Heeresverwaltung forderte mit Nachdruck eine Heißdampflokomotive mit der Achsfolge 1'D und 16 Mp Achslast. Als Leistungsprogramm waren 60 km/h zulässige Geschwindigkeit und die Beförderung von 700 bis 750 t auf Steigungen von 10‰ mit mindestens 20 km/h vorgegeben. Wie unwirtschaftlich Naßdampflokomotiven waren, mag folgendes Beispiel verdeutlichen: Wenn Anfang 1920 alle Lokomotiven der Preußisch-Hessischen Staatsbahn ohne Überhitzer und ohne Vorwärmer im Einsatz gewesen wären, hätten 15 000 Bergleute mehr beschäftigt werden müssen, um den Kohlebedarf der Bahn zu decken. Das von der Heeresverwaltung geforderte Leistungsprogramm wäre notfalls auch mit der pr. G 10, die sogar nur 14 Mp Achslast besaß, zu bewältigen gewesen. Doch waren 60 km/h Höchstgeschwindigkeit weder der Lok noch dem Oberbau und schon gar nicht dem Personal zuzumuten. Die geforderte Leistung bedeutete volle Kesselanstrengung und damit permanente Überbeanspruchung, was die G 10 mit Schäden an der Feuerbüchse und am Kessel quittierte. Außerdem waren die Zuggewichte durch die verstärkte Beschaffung von 20-t-Güterwagen im Steigen begriffen. Bei mindestens 70 Mp Reibungslast und einem leistungsfähigen Kessel waren für die neue Lokomotive fünf Kuppelachsen unumgänglich, wenn man auch die künftige Verkehrsentwicklung mit berücksichtigen wollte. Die 1'D-Lokomotive, die der Heeresverwal-

	Entwurf Eh2	Entwurf 1'Eh3	G 12 1'Eh3	
Höchstgeschwindigkeit	60	60	65	km/h
Zylinderzahl	2	3	3	
Zylinderdurchmesser	650	3 x 550	3 x 570	mm
Kolbenhub	650	650	660	mm
Kesseldruck	14	14	14	kp/cm ²
Rostfläche	3,7	3,9	3,9	m ²
Feuerbüchsheizfläche	14,6	15,5	14,19	m ²
Überhitzerheizfläche	70,0	76,0	68,42	m ²
Rohrheizfläche	175,4	184,5	194,96	m ²
Treibraddurchmesser	1400	1400	1400	mm
Laufreddurchmesser	—	1000	1000	mm
Dienstlast	77,5	90,0	93	Mp
Reibungslast	77,5	77,5	80	Mp

Bild 5: Auch die Jubiläums-Fabriknummer 9000 der Hanomag war eine G 12 (Baujahr 1919).

