3/1978

M+F JOURNAL

5,90 DM

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

M+F-Angebot über sofort oder kurzfristig lieferbare Artikel

Art.-Nr.	Bezeichnung	DM Preis	Lieferzeit

Dreileiter-Wechselstrom-Modelle H0

011 01	Bausatz Kittel-Dampftriebwagen	199,–	sofort
011 76	Fertigmodell Kittel-Dampftriebwagen	285,–	Herbst 78
12044	Beschriftungssatz	7,50	sofort
022	Frontumbausatz für Märklin BR 44 in eine BR 043	83,–	sofort
022 10	Superzurüstsatz	105,–	sofort
022 35	Ölumbausatz für Märklin-Kohletender der BR 44	79,–	sofort
022 68	Steuerung ungenietet	79,–	sofort
022 69	Steuerung genietet	103,–	sofort
12018	Beschriftungs-Großsatz (Ölausführung)	15,90	sofort
12058	Beschriftungs-Großsatz (Kohleausführung)	18,50	sofort
023 10	Superzurüstsatz für Märklin BR 23	259,–	sofort
023 68	Steuerung ungenietet	79,–	sofort
023 69	Steuerung genietet	103,–	sofort
12035	Abziehbilder	7,50	sofort
030	Umbausatz T 38 für Märklin Hamo P 8 (BR 38) mit unmotorisiertem Tender	529,–	sofort
030 10	dto. Superzurüstsatz	95,–	sofort
030 68	Steuerung ungenietet	77,50	sofort
030 69	Steuerung genietet	99,50	sofort
12062	Abziehbilder-Großsatz	18,–	sofort
038 12	Superzurüstsatz für Märklin P 8 (BR 38)	135,–	sofort
030 68	Steuerung ungenietet	77,50	sofort
030 69	Steuerung genietet	99,50	sofort
12062	Beschriftungs-Großsatz	18,–	sofort
044 03	Bausatz Mallet-Lok Gt 2 x 4/4 Ausführung 1913	730,–	sofort
044 10	Superzurüstsatz für alle Ausführungen	99,50	sofort
044 13	Bausatz Mallet-Lok, Ausführung 1923	849,–	sofort
044 68	Steuerung ungenietet für alle Ausführungen	119,–	sofort
044 69	Steuerung genietet für alle Ausführungen	179,50	sofort
12057	Abziehbilder-Großsatz	6,90	sofort
078 10	Umbausatz Märklin BR 50 in 053	119,–	sofort
079 10	Umbausatz Märklin-BR 003 in BR 03 Altbau (mit großen Windleitblechen)	125,–	sofort

Zweileiter-Gleichstrom-Modelle H0

002	Bausatz KL2	254,–	sofort
002 10	Superzurüstsatz	52,–	sofort
002 68	Steuerung ungenietet	49,50	sofort
002 69	Steuerung genietet	73,–	sofort
12004	Beschriftungssatz	5,90	sofort
011	Bausatz Kittel-Dampftriebwagen	159,–	sofort
011 70	Fertigmodell Kittel-Dampftriebwagen	229,–	Herbst 78
12044	Beschriftungssatz	7,50	sofort
013 10	Umbau- und Zurüstsatz für Trix S 3/6	199,–	sofort
013 68	Steuerung ungenietet	76,–	sofort
013 69	Steuerung genietet	99,–	sofort
013 30	komplette Tender-motorisierung	265,–	sofort
2570/71	17teilige Führerstands-Inneneinrichtung	23,50	sofort
12017	Abziehbilder	15,90	sofort
12021	Abziehbilder	18,50	sofort
016 35	Gehäusebausatz für 5achsigen Kohletender mit Superzurüstteilen	189,–	sofort
014	Zurüstsatz normal für BR 18[4], Märklin S 3/6	115,–	sofort
014 10	Ergänzungszurüstsatz für Reichsbahn- bzw. DB-Ausführung	169,50	sofort
014 11	Ergänzungs-Zurüstsatz für Länderbahn-Ausführung	159,50	sofort
12012	Abziehbilder	9,90	sofort
12021	Abziehbilder	18,50	sofort
2554/68	26teiliges Lokführerhaus für Märklin BR 18[4-5]	65,90	sofort
014 30	Tendermotorisierung für Märklin-Tender	169,–	Juli
013 35	Langlauftender mit Motorisierung	295,–	Juni
015	Umbausatz für Fleischmann BR 01 (normal) in eine 011 oder 012	55,–	sofort
015 10	großer Umbausatz (super)	199,50	sofort
016 35	Gehäusebausatz für 5achsigen Kohletender mit Superzurüstteilen	189,–	sofort
9607	Tendermotorisierung für 5achsigen Kohletender	269,50	sofort
3341	unmotorisierter Tenderunterbau	72,50	sofort
12017	Abziehbilder-Großsatz	15,90	sofort
021	Umbausatz für Fleischmann BR 50 in eine BR 50[40]	289,–	sofort
021 10	Superzurüstsatz	95,–	sofort
021 68	Steuerung ungenietet	79,–	sofort
021 69	Steuerung genietet	99,–	sofort
12012	Abziehbilder-Großsatz	9,90	sofort
024	Umbausatz für eine Fleischmann-BR 50 in eine BR 44	349,–	sofort
024 69	Steuerung genietet	103,–	sofort
12018	Abziehbilder-Großsatz	15,90	sofort
025 10	Superzurüst- und Umbausatz für Fleischmann-BR 50	135,–	sofort
025 68	Steuerung ungenietet	79,–	sofort
025 69	Steuerung genietet	103,–	sofort
12045	Abziehbilder-Großsatz	22,90	sofort
028 10	Umbau- und Superzurüstsatz für eine italienische Franco-Crosti	199,–	sofort
028 68	Steuerung ungenietet	79,50	sofort
028 69	Steuerung genietet	99,50	sofort
12043	Abziehbilder-Großsatz	9,90	sofort
033 01	Bausatz preußische G 10 (BR 57[10-35] mit motorisiertem Tender	700,–	sofort
033 10	Superzurüstsatz	195,–	sofort
033 30	Bausatz motorisierter Tender (3 T 16,5)	265,–	sofort
033 35	Bausatz unmotorisierter Tender (3 T 16,5)	29,50	sofort
033 68	Steuerung ungenietet	79,–	sofort
033 69	Steuerung genietet	99,–	sofort
12049	Abziehbilder-Großsatz	16,80	sofort
034 03	Bausatz preußische G3, BR 53	219,50	sofort
034 10	dto. Superzurüstsatz	79,–	sofort
034 30	Tenderbausatz motorisiert (preuß. 3 T 12)	225,–	sofort
034 35	Tender-Superzurüstsatz	49,50	sofort
12050	Beschriftungssatz	19,50	sofort
035	Bausatz preußische G 2	259,–	sofort
035 10	Superzurüstsatz	99,–	sofort
034 30	Tenderbausatz motorisiert (preuß. 3 T 12)	225,–	sofort
034 35	Tender-Superzurüstsatz	49,50	sofort
12050	Beschriftungssatz	19,50	sofort
044	Baus. Mallet-Lok Gt 2 x 4/4	680,–	sofort
044 11	dto. Ausführung 1923	799,–	sofort
049	Bausatz T 3 (Schlepptender-Ausfg.) mit Abziehbilder und unmotorisiertem Tender	199,–	sofort
051	Bausatz T 3 (Eurovapor-Ausfg.) grünes Gehäuse mit Abziehbilder	165,–	sofort
052	Bausatz T 3 (Reichsbahn-Ausfg.) mit Abziehbilder	189,–	sofort
055	Bausatz bayr. GtL 4/5 (BR 98[11])	379,–	sofort
055 10	Superzurüstsatz	53,–	sofort
009 68	Steuerung ungenietet	58,–	sofort
009 69	Steuerung genietet	79,50	sofort
12066	Abziehbilder-Großsatz	18,50	sofort
060	Bausatz württ. T 5 (BR 75[0])	525,–	Sept. 78
060 10	Superzurüstsatz	ca. 100,–	Sept. 78
060 68	Steuerung ungenietet	79,–	Sept. 1978
060 69	Steuerung genietet	99,–	Sept. 78
060 75	Fertigmodell super	1190,–	1979
12075	Abziehbilder-Großsatz (Preis noch nicht vorhanden)		Sept. 78
062	Bausatz württ. C, BR 18[1] ohne Tender	425,–	sofort
062 10	Superzurüstsatz für Lok und Tender	ca. 95,–	sofort
062 68	Steuerung ungenietet	79,–	sofort
062 69	Steuerung genietet	99,–	sofort
032 30	Bausatz mot. Tender (preuß. 2'2' T 31,5)	285,–	sofort
032 35	Tender-Zurüstsatz	39,50	sofort
062 70	Fertigmodell normal (Preis noch nicht vorhanden)		2. Hälfte 1978
12076	Abziehbilder-Großsatz	9,90	sofort
091	Umbau- und Zurüstsatz für Fleischmann-BR 55 (preuß. G 8.1) in weiteren Varianten	ca. 198,–	Herbst 78
091 68	Steuerung ungenietet	79,–	Herbst 78
091 69	Steuerung genietet	99,–	Herbst 78
12118	Abziehbilder (Preis noch nicht vorhanden)		Herbst 78
150	Baus. Wismar-Schienenbus einfarbig rot	129,–	sofort
150/ 400 10	Ergänzung für weitere Varianten	34,–	sofort
150 73	Fertigmodell Wismar-Schienenbus grün/elfenbein	175,–	sofort
12061	Abziehbilder	8,50	sofort
151	Bausatz Köf III	198,–	sofort
151 75	Fertigmodell super	298,–	Herbst 78
12009	Abziehbilder	3,95	sofort
256	Bausatz Personenwagen 1. Klasse	63,–	sofort
12000	Abziehbilder-Großsatz (Länderbahn)	6,90	sofort
12016	Abziehbilder (Reichsbahn)	3,95	sofort

H0e

404	Bausatz Schmalspur- und Tramlok Plettenberg mit Steuerung	149,–	sofort
404 02	Triebwerkverkleidung	7,50	sofort
404 71	Fertigmodell normal	199,–	sofort
12111	Abziehbilder – Neuheit –	9,90	sofort
412	Bausatz Heeresfeldbahn-Dieselloк	155,–	Herbst 78
500 71	Fertigmodell Wismar-Schienenbus-Beiwagen einf. grün	54,–	sofort
500 72	Fertigmodell grün/gelb	69,–	sofort

N

600	Umbausatz für Minitrix T 3	149,–	sofort
600 01	dto. mit Lok	159,–	sofort
600 12	Radsatz	33,–	sofort
600 69	Allan-Steuerung genietet	75,–	sofort
12502	Abziehbilder	6,90	sofort
601 69	Heusinger-Steuerung geniet., zum Anbau an die Trix-BR 24	65,–	sofort
602 69	dto. zum Anbau an die Trix-BR 64	65,–	sofort
606	Umbausatz Franco-Crosti, BR 50[40]	198,–	sofort
606 10	Superzurüstsatz	28,–	sofort
606 70	Fertigmodell normal	439,–	Herbst 78
606 75	Fertigmodell super	525,–	Herbst 78
12501	Beschriftungssatz	4,50	sofort
611	Bausatz BR 78[10] mit Fleischmann-Lok	279,–	sofort
611 10	Superzurüstsatz für Lok und Tender	59,–	sofort
611 11	Umbausatz BR 78[10] ohne Fleischmann-Lok	69,–	sofort
611 75	Fertigmodell super	487,–	September
12513/14	Beschriftungssatz	9,90	Mai
616	Umbausatz für eine BR 03[10] auf Arnold-01-Basis	49,–	sofort
12531	Abziehbildersatz	9,50	sofort
750	Bausatz E 91 (überarbeitetes verbessertes Fahrwerk)	329,–	sofort
750 70	Fertigmodell normal	495,–	August
750 75	Fertigmodell super	539,–	August
12520	Beschriftungssatz	7,50	sofort
759	Bausatz Schweizer Krokodil	339,–	sofort
759 10	Superzurüstsatz	25,–	sofort
12529	Beschriftungssatz	6,90	sofort
759 70	Fertigmodell normal	498,–	Juli
759 75	Fertigmodell super 2. Serie	529,–	Juli

Zwischenverkauf vorbehalten!
Bei den Lieferzeiten handelt es sich um Circa-Lieferzeiten. Die Fertigung des jeweiligen Modells richtet sich nach dem Bestelleingang.

Kataloge und Prospekte:

Bauteilegruppe 1: DM 4,50 + –,70 Porto (Kesselarmaturen); Bauteilegruppe 2: DM 4,– + –,70 Porto (Fahrwerksteile); Bauteilegruppe 3: DM 2,50 + –,70 Porto (Bremsbacken); Bauteilegruppe 12: DM 3,90 + –,70 Porto (Abziehbildersätze) lieferbar September; Bauteilegruppe 16: DM 5,90 + –,70 Porto (Sämtliche Bauanleitungsübersichtsblätter der einzelnen M+F-Bausatzmodelle)

M+F-Modellkatalog mit Messeneuheiten 1978 DM 18,80 + 2,– Porto; N-Katalog DM 4,90 + –,70 Porto.

Alle angegebenen Kataloge erhalten Sie gegen Vorauszahlung auf das Postscheckkonto Nr. 57199-802 beim PSA München (H. Merker-Verlag).

Merker+Fischer GmbH · Röntgenstraße 6 · 8080 Fürstenfeldbruck · Telefon (08141) 18 38

M+F JOURNAL
Modellbahn-Fachzeitschrift - aktuell - informativ

3/78

4. 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 1978 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 1978: 35,40 + 4,20 Porto

Einzelheft: 5,90 + -,70 Porto

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

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 2 vom 1. Februar 1978.
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

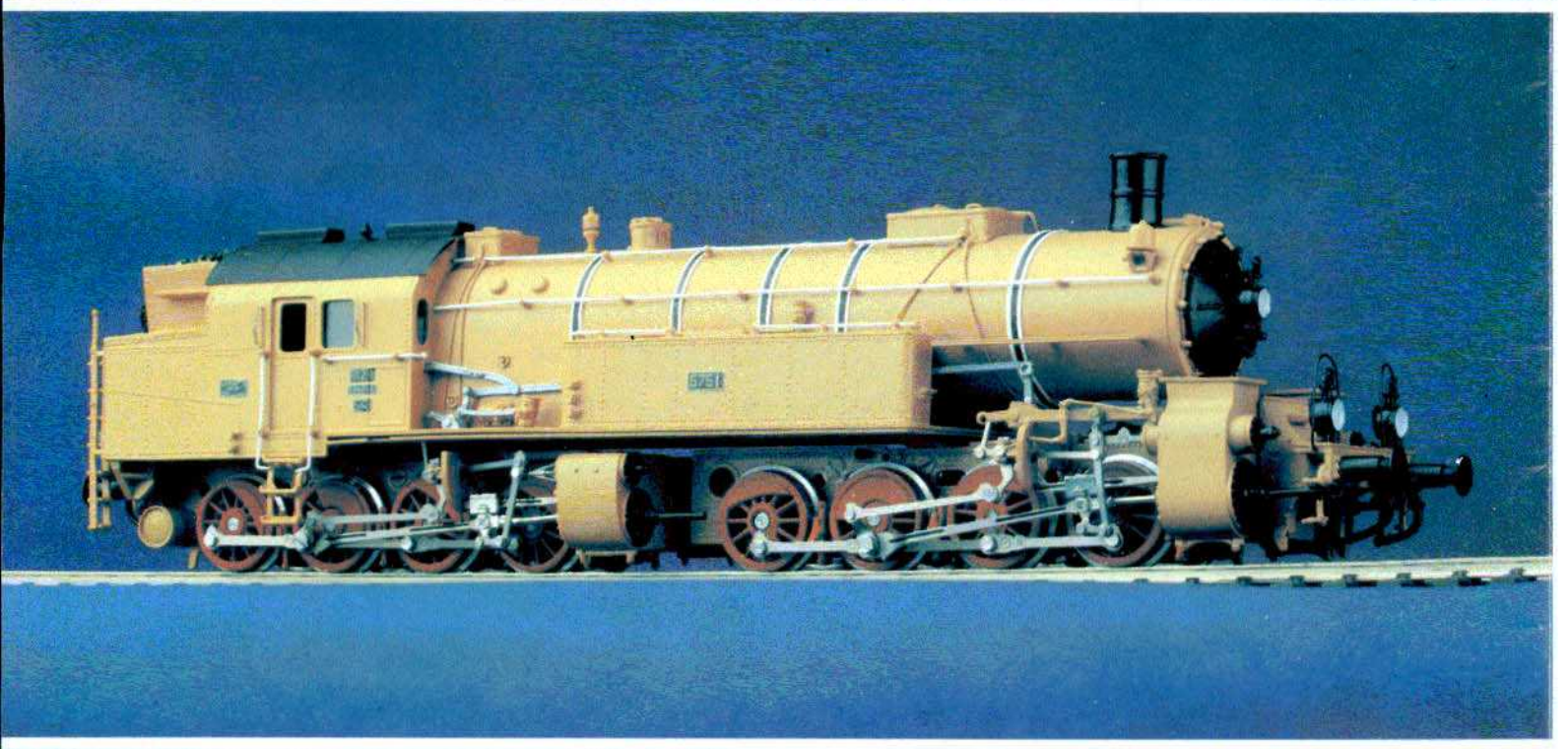
Aus dem Inhalt . . .

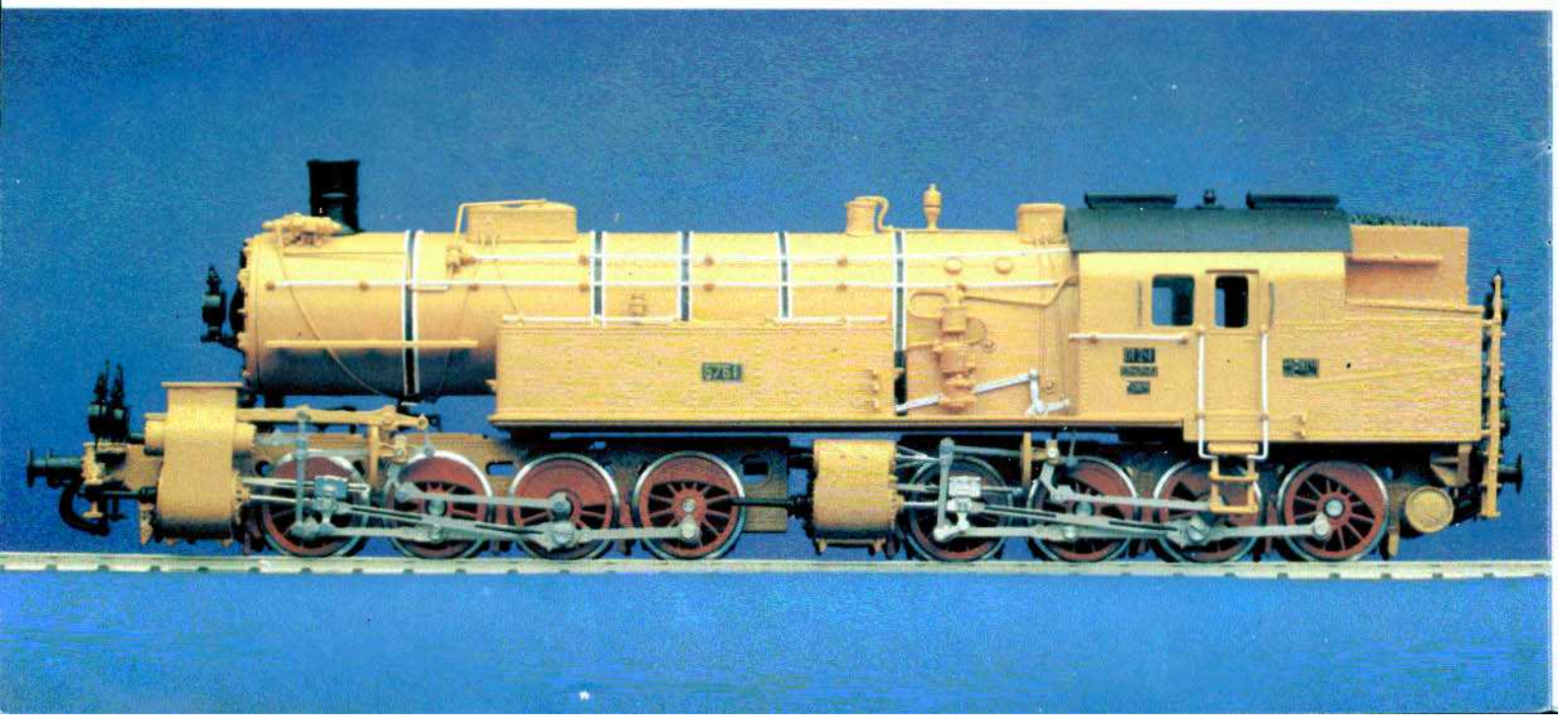
	Seite
M+F-Nachrichten	2
Die bayer. Gt 2 x 4/4 h4v bzw. die BR 96 der Deutschen Reichsbahn II. Teil	4
Die schöne Württembergerin Klasse C	8
Die Württembergische C als neues M+F-Modell	12
Die Klasse T 5 der Württembergischen Staatseisenbahnen	15
Schienenfahrzeuge auf der Hannover Messe 1978	16
Pleuer und die Eisenbahn	17
Unglaublich	18
Selbstbauprämiierung	20
Auf schmaler Spur durchs Erzgebirge	21
BR 99^{51-60} — eine 750 mm Schmalspur-Lokomotive	33
Die Plettenberg H0e ist lieferbar	35
Urlaub mit der Schmalspurbahn	37
Neu von Trix und Minitrix	39
Neue Meistermodelle aus Wien	39
Die Ae 6/6 der SBB von Roco	40
Soeben eingetroffen	41
BR 78^{10} in Spur N	42
Die sächsische V T	44
Die Piko BR 89^{2} (sä. V T) mit M+F-Teilen gesupert	45
Ein kleiner Oberleitungs-Reparaturwagen	48
Modell überarbeitet	50
ETA jetzt auch in Wechselstromausführung	50
Entstehung, Bau und Bewährung der G 12, IV. Teil	51
DBC-Dampfbahnclub	54
Neues Feuerwehrzubehör	57

Zu unserem Titelbild:
Schmalspurromantik bei der Deutschen Bundesbahn. **Foto: Weißbrod, Leipzig**

Zum Poster:
Zwischen dem Bahnhof Steinbach und dem Haltepunkt Schlössel befindet sich der Bahnhof „Schmalzgrube". Zu diesem Bahnhof führt eine beliebte „Fotografierkurve". Dies ist das Eldorado ungezählter Lokbildfreunde. Von der steil ansteigenden Straße hat man einen ausgezeichneten Überblick über die Bahnlinie und den Ort Schmalzgrube. Hier beginnt der steilste Abschnitt der Strecke. **Foto: R. Diebert**

67561


67561


67561

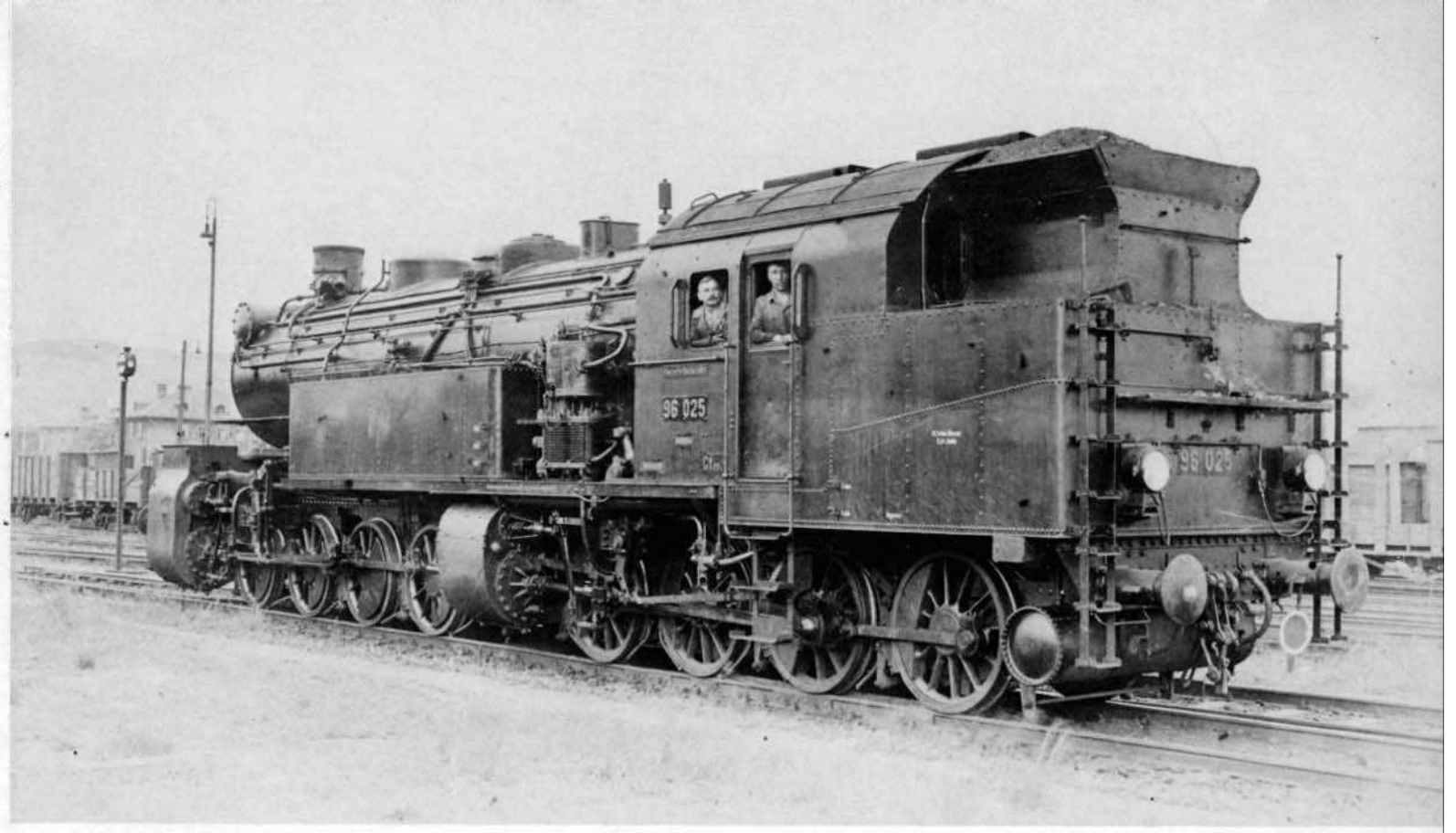


Bild 4: 96 025, Vorbild für das M+F-Modell in ihrem Heimat-Bw Rothenkirchen, 1931.

Die bayerische Gt 2 x 4/4 h4v

bzw. die BR 96 der Deutschen Reichsbahn

II. Teil

Im vorangegangenen M+F-Journal wurde erwähnt, daß speziell die Maschinen aus der zweiten Lieferung umfangreichen Umbauten unterzogen wurden, die wesentlich zur Steigerung der Leistung der Gt 2 x 4/4 beitrugen. An den Lokomotiven aus der ersten Lieferung wurden diese Umbauten nur teilweise vorgenommen.

Farbbilder 1, 2 und 3 linke Seite: M+F-Modell der BR 96 (Mallet) in Länderbahn- bzw. Ausstellungslackierung, die Merker + Fischer, angeregt durch ein Aquarell von H. Moser (siehe M+F-Journal 2/78, Seite 38), nachgestaltet hat. Beachten Sie hierzu auch den Textanhang am Schluß dieses Artikels.

Bild 5: 96 001, nur teilweise umgebaut, im Bw Brügge 1930.

Auch in den dreißiger und vierziger Jahren waren jene Lokomotiven – nunmehr als BR 96 bezeichnet – weiterhin auf verschiedenen Steilrampen eingesetzt. So waren im Juli 1935 in Rothenkirchen die Maschinen mit den Nummern 96 016 bis 025, in Aschaffenburg zur selben Zeit die Loks 96 002, 006, 007, 008, 012 und 013. Bis Juli 1936 traten dann die ersten Verschiebungen ein, und zwar kamen aus Rothenkirchen die 96 017 und aus Aschaffenburg die 96 002 zum Bw Neuenmarkt-Wirsberg am Fuße der „Schiefen Ebene". Dort wurden sie wegen des Autobahnbaues Berlin – Nürnberg zur Beförderung schwerer Schotterzüge benötigt.

Im Jahre 1940 wurden dann die 96 007 und 013 ausgemustert. Erstere benützte man noch in Schweinfurt als Heizanlage. Nachdem bereits die im Bw Brügge stationierten Maschinen 96 001, 003 und 005 im Jahre 1933 abgestellt worden waren, ergab sich, daß im Juni 1940 von ursprünglich 25 Lokomotiven nur mehr 20 Stück eingesetzt werden konnten. Hiervon wurden bereits 1941 weitere abgestellt, und zwar die 96 020, 022, 1942 die 96 025 und 1944 die 96 004.

An dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, daß auch beim Bw Eger immer wieder Lokomotiven dieser Baureihe beheimatet waren, so in den Jahren 1935/36 die 96 004, 009, 010, 011,

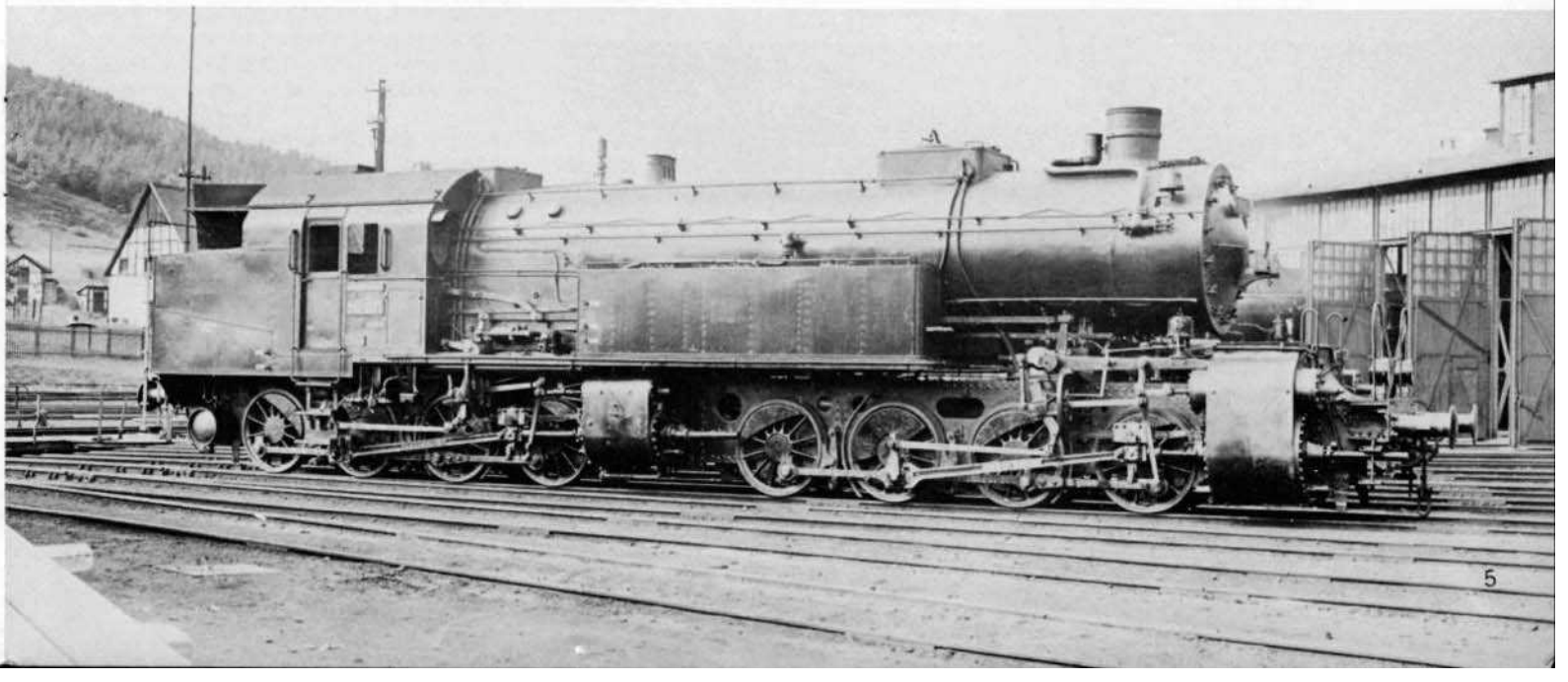


Bild 6: 96 020 als Schublok am D 40 bei Lauenstein 1935.

014 und 015. Auch das Bw Hof hatte 1931/32 zwei Gt 2 x 4/4 stationiert, nämlich die 96 004 und 014.
Zum Ende des Zweiten Weltkrieges verschlug es 1944 die 96 002 und 024 zur Rbd Hannover, und zwar zum Bahnbetriebswerk Blankenburg. Dort mußten die Maschinen vermutlich auf der HBE (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) beim Befördern schwerer Sandzüge aushelfen. Die HBE verfügte damals über sehr schwere Dampflokomotiven der Achsfolge 1 ' E1 ' h2, ähnlich der BR 95^0, jedoch wesentlich leistungsfähiger.
Nach Kriegsende verblieben diese beiden 96er bei der Deutschen Reichsbahn-Ost in Stendal und Straßfurt, wo sie 1954 dann ausgemustert und zerlegt wurden.
Die Gt 2 x 4/4 96 006 war für das Verkehrsmuseum in Nürnberg vorgesehen, wurde jedoch, nachdem sie vier Jahre lang in Laufach hinterstellt war, 1952 zerlegt.
Nachfolgend noch einige Lebensläufe von Lokomotiven der Baureihe 96, unter anderem der der 96 025, die bei der Firma Merker und Fischer als einmalig schönes Supermodell erschienen ist.

96 001: Anlieferung 9. 12. 1913/Abnahme 14. 2. 1914
Probefahrt von München nach Allach am 13. 12. 1913
Stationierungen:
Aschaffenburg 10. 8. 1926 bis 8. 11. 1929
Brügge 9. 11. 1929/Ausmusterung 1933

96 014: Anlieferung 13. 2. 1914
Stationierungen:
Aschaffenburg 14. 11. 1919 bis 28. 12. 1928
Eger 29. 12. 1928 bis 23. 12. 1929
Aschaffenburg 24. 12. 1929 bis 15. 8. 1931
Hof 16. 8. 1931 bis 24. 5. 1932
Eger 25. 5. 1932 bis 19. 3. 1944
Aschaffenburg 27. 4. 1944/Ausmusterung 20. 9. 1948

96 025: Anlieferung 12. 3. 1923/Abnahme 13. 4. 1923
Probefahrt von München nach Moosach am 12. 3. 1923
Stationierungen:
Rothenkirchen 5. 8. 1927 bis 8. 11. 1937
Aschaffenburg 9. 11. 1937 bis 4. 5. 1939
Rothenkirchen 27. 5. 1939 bis 22. 7. 1939
Aschaffenburg 23. 7. 1939 bis –
Neuenmarkt-Wirsberg 20. 3. 1942 bis –
Aschaffenburg –/Ausmusterung 5. 10. 1948

Bei den in den Stationierungsangaben fehlenden Zeiträumen handelt es sich um AW-Aufenthalte bzw. fehlen überhaupt nähere Angaben.

Versuchsfahrten mit verstärkter 96

Zur Abrundung des Bildes über die Gt 2 x 4/4 soll abschließend ein Bericht über die Ergebnisse der Versuchsfahrten mit der verstärkten 96^0 folgen. Diese Fahrten wurden im Dezember 1926 und im Januar 1927 auf den Strecken Probstzella – Rothenkirchen und Berlin – Güterglück durchgeführt.
Bei diesen Versuchsfahrten wurde erstmals als Belastung eine Dampflokomotive mit Gegendruckbremse herangezogen, um eine möglichst konstante Belastung zu erreichen.
Die ersten Versuchsfahrten erfolgten, wie oben bereits erwähnt, auf der Rampe Probstzella – Rothenkirchen mit Geschwindigkeiten von 14,6 bis 17,8 km/h. Hierbei wurde stets hart an der Reibungsgrenze gefahren. Zur Belastung benutzte man eine Lokomotive der Baureihe 95^0. Diese Versuche dienten dazu, den Dampfverbrauch in Abhängigkeit von der Zughakenleistung festzustellen. Teilweise wurde jedoch auch mit größeren Geschwindigkeiten (bis zu 49 km/h) gefahren, wobei eine möglichst gleichmäßige Heizflächenanstrengung angestrebt wurde. Das Ergebnis war die Feststellung, daß diese Lokomotive bei guter Unterhaltung trotz vielfacher Kupplung der Dampf-

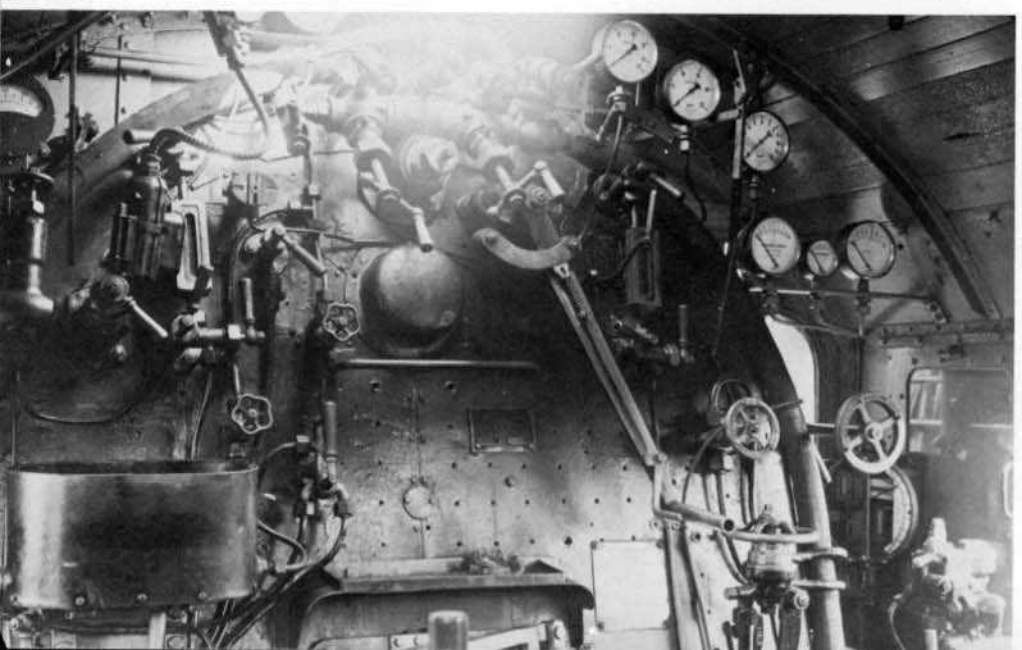


Bild 7: Ein Blick in den Führerhausstand der 96 005 des Bw Brügge. Auf der Lokführerseite sind gut die beiden Handräder für die Gegendruckbremse zu erkennen.

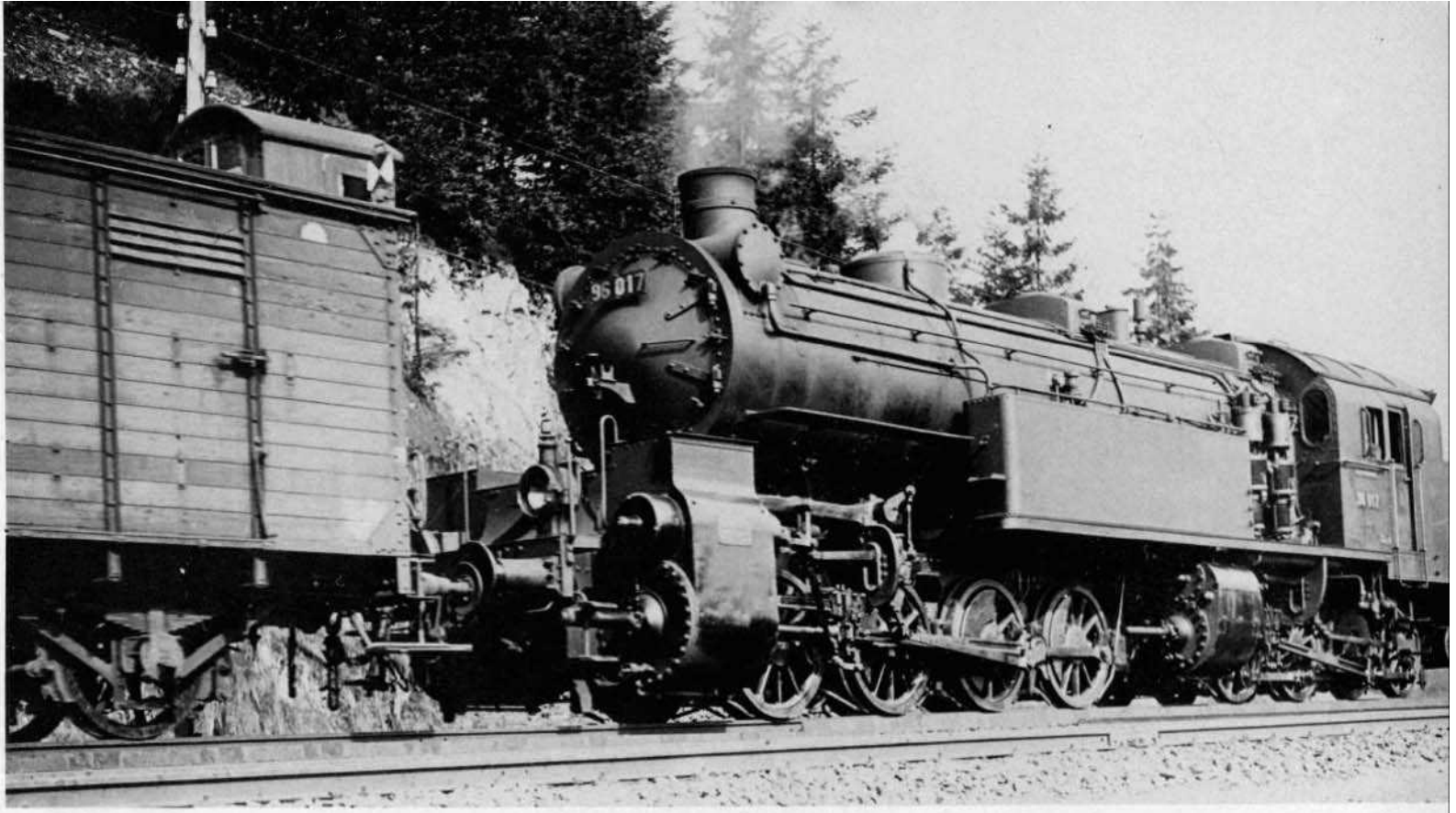


Bild 8: 96 017 im Schiebedienst bei Steinbach/W.

leitungen aufgrund des Vier-Zylinder-Triebwerkes einen sehr hohen Wirkungsgrad besitzt. Bei einer Schieberkastentemperatur von 350°C wurden 1100 PS erreicht. Ebenso wurde festgestellt, daß auch bei großen Anstrengungen der Maschine noch eine sehr gute Überhitzung erreicht wird. Um das große Reibungsgewicht der BR 96 zu nützen, ist es notwendig, eine Geschwindigkeit über 14 km/h zu erreichen, wie diese Probefahrten ergaben.

Die zweite Versuchsreihe wurde auf der Strekke zwischen Berlin und Güterglück ebenfalls unter Verwendung einer Lokomotive mit Gegendruckbremse durchgeführt. Ziel war, den Kesselwirkungsgrad zu ermitteln. Die Versuche erfolgten bei Geschwindigkeiten um 35 km/h. Abschließend wurde hierbei festgestellt, daß bei Zunahme der Geschwindigkeit der Dampfverbrauch sinkt.

Zusammenfassend konnte aufgrund der vorgenommenen Versuchsfahrten gesagt werden, daß die 96^0 in ihrer umgebauten Form bezüglich Wärmewirtschaft den Ansprüchen, die an eine Steilrampen-Lokomotive gestellt werden, genügte. Der Kessel war wegen seines Wirkungsgrades und der Dampftemperatur von 350°C als gut zu bezeichnen.

Insgesamt gesehen war die 96^0, ehemalige Gt 2 x 4/4 der Bayerischen Staatsbahn, nach dem Umbau die stärkste deutsche Tenderlokomotive ihrer Zeit. **C. Asmus**

Quelle: „Die Dampfbahn" Nr. 8 und 9.

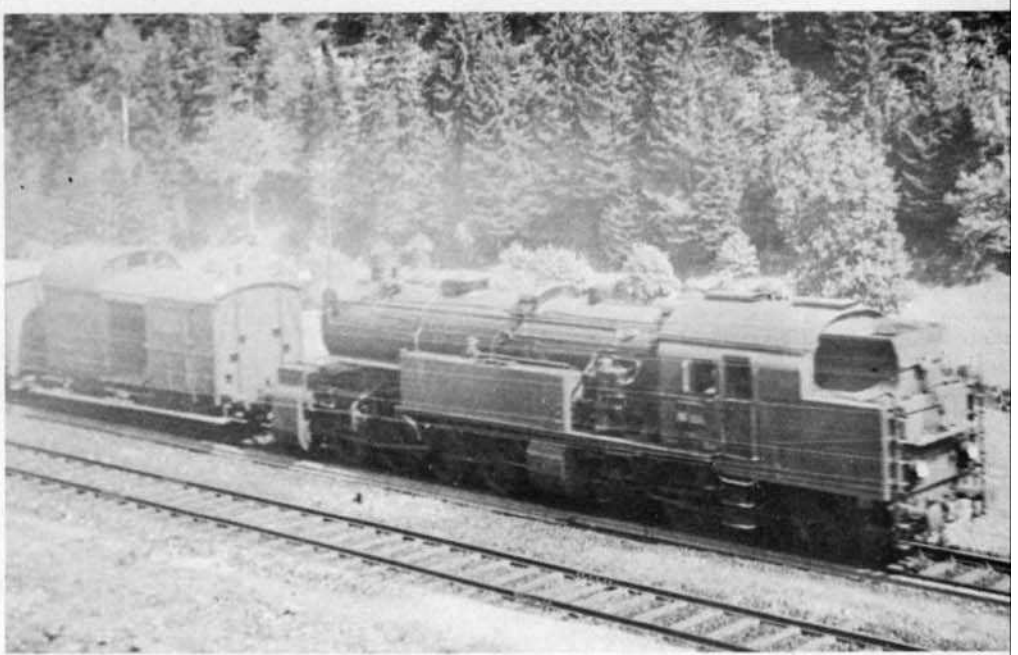


Bild 9: Eine 96 schiebt einen Güterzug bei Lauenstein.

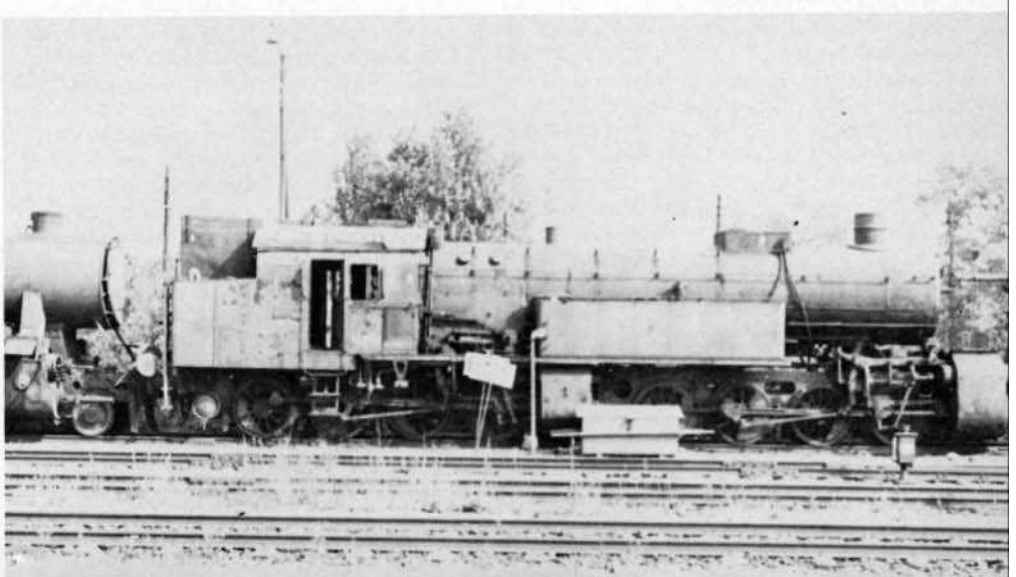
Bild 10: 96 004, ehemalige 5754, hat ausgedient. Sie ist zusammen mit einer Lok der BR 52 im Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg abgestellt. Oktober 1948.

Fotos 1 bis 5: Bellingrodt
Fotos 5 bis 7: Sammlung H. Tauber

Nachsatz . . .

Wie gefällt Ihnen die Malletversion in Okerfarbe, wie auf Seite 4 abgebildet? Sollte Interesse bestehen, stellen wir eine Kleinserie der Ausführung I Super in dieser Lackierung her. Unter der **Artikel-Nr. 044 76 „oker"** können Sie dieses schöne Modell zum Preis von ca. 2200,– DM erwerben. Es werden nur 20 Lokomotiven in der Farbgebung hergestellt.

Merker + Fischer GmbH



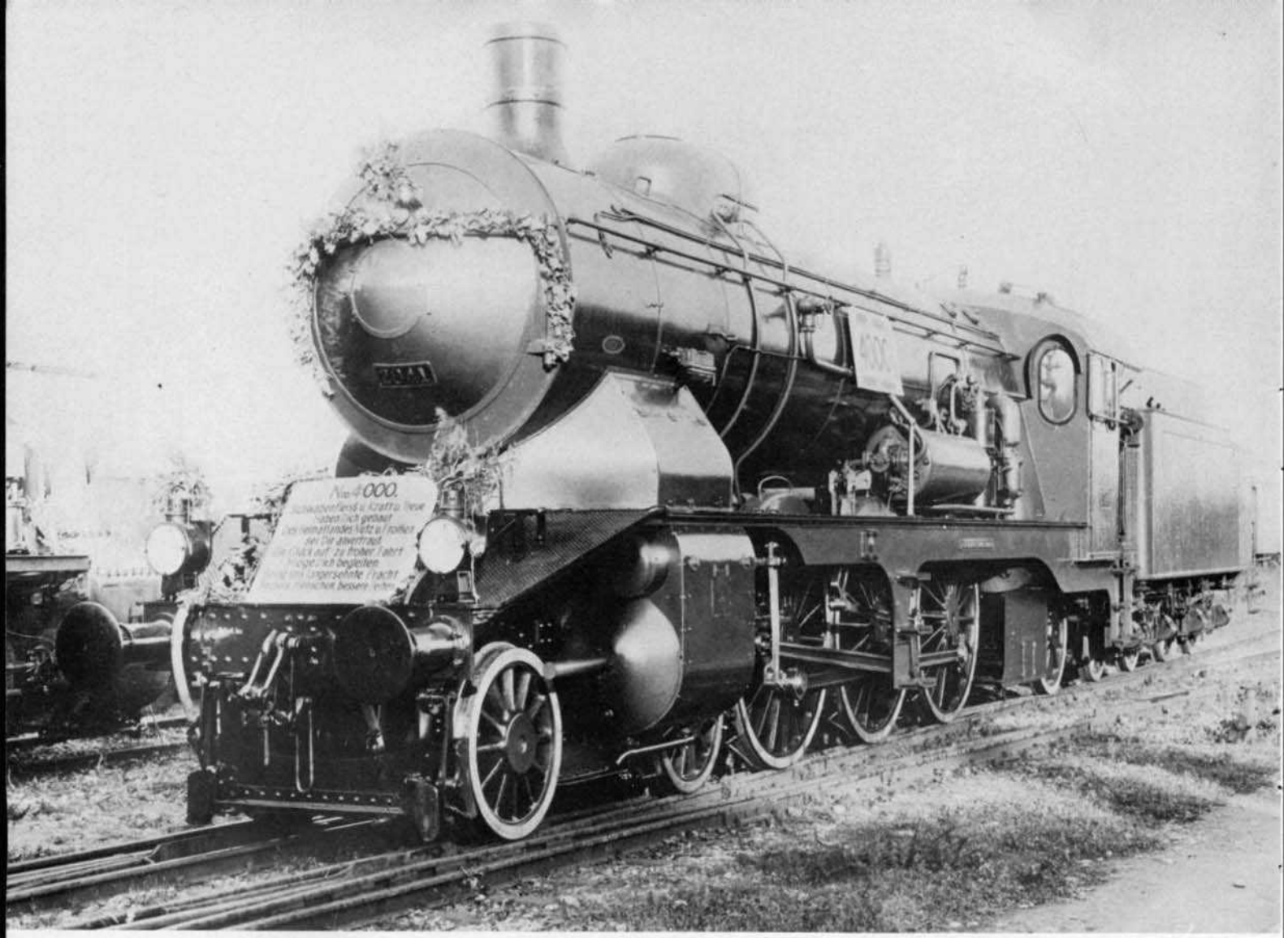


Bild 1: Die 4000. Lokomotive der Maschinenfabrik Esslingen war diese Maschine der Klasse C mit der Bahn-Nr. 2041 und mit dem großen Tender der Bauart 2'2' T 30, bei der Ablieferung im Jahr 1921.
Werkfoto Esslingen/Sammlung HJO

Die schöne Württembergerin, Klasse C

Schnellzuglokomotive, Baureihe 18[1], mit Vierzylinder-Verbund-Triebwerk

Was den „Bayern" die S 3/6, das war den „Schwaben" ihre Klasse C unter den deutschen „Pacific-Schnellzuglokomotiven" mit der Achsfolge 2'C 1'.

In unzähligen Nachrufen wurde im letzten Jahrzehnt die Schönheit und die Leistungsfähigkeit der bayerischen S 3/6 gewürdigt, ja sogar ein ganzes und recht gutes Buch ist dieser „Königin der Schnellzuglokomotiven" gewidmet, und mindestens drei Lokomotiven werden der Nachwelt erhalten bleiben.

Weit weniger bekannt ist vielen Eisenbahnfreunden die kleinste deutsche Pacific-Type, die württembergische Klasse C. In Fachaufsätzen wurde diese wohlgelungene Lokgattung meist mit einigen wenigen Zeilen abgehandelt. Nur Th. Düring geht in seinem Werk über die „Schnellzug-Dampflokomotiven der Deutschen Länderbahnen" etwas ausführlicher auf die Entwicklung und die Betriebserfahrungen jener Klasse C ein, obwohl auch hier manch subjektive Betrachtung zum Widerspruch reizt. Man mag es heute wenden wie man will, die Lokomotiven der Klasse C waren ausgewogen in der Form und galten stets als zuverlässig und außergewöhnlich leistungsfähig. Bereits im Jahre 1909 hatte eine der ersten Lokomotiven ein ausgedehntes Erprobungsprogramm unter der Leitung von Baurat Wilhelm Dauner, dem technischen Generaldirektor der Württembergischen Staatseisenbahnen, zu absolvieren. Hierbei erwies sich, daß die Lokomotive alle in sie gesetzten Erwartungen erfüllte, zum Teil sogar noch weit übertraf, besonders bei dem sehr leistungsfähigen Kessel. Eingehende Messungen ergaben Spitzenwerte für die indizierte Leistung von 1860 bis 1900 PSi. Auch im Betriebseinsatz bewährten sich die Maschinen außerordentlich gut. Bereits im ersten Betriebsjahr kamen verschiedene Maschinen auf Laufleistungen von 130 000 km und mehr. Dabei blieben die Kosten für die Unterhaltung nach den Aufzeichnungen der Werkstätten außergewöhnlich niedrig. Noch günstiger wurde die Leistungsfähigkeit beurteilt,. nachdem der zu kleine Überhitzer von ca. 54 m² auf 65 m² vergrößert worden war und nachdem die Zylinderdurch-

Bild 2: Begegnung zweier Schnellzüge im oberen Neckartal zwischen Tuttlingen und Rottweil. Der entgegenkommende Zug wird von zwei Lokomotiven der Klasse C geführt.
Bildsammlung BD Stuttgart/HJO

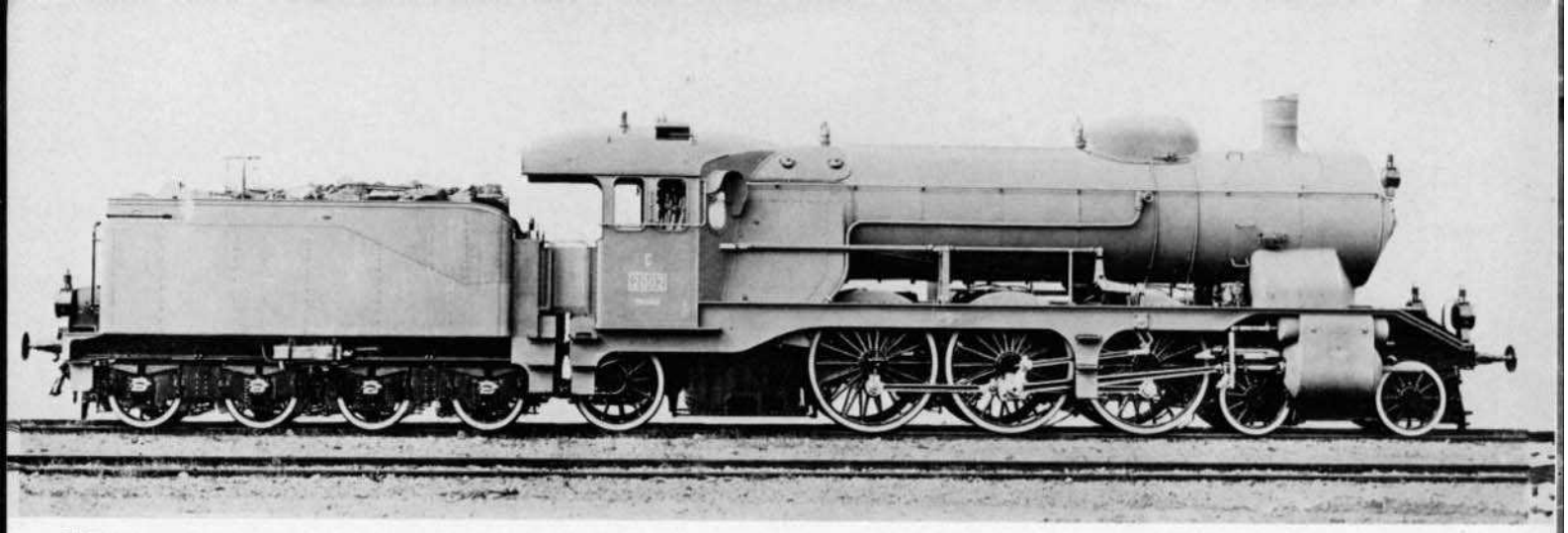


Bild 3: Lokomotive 2002, die spätere 18 101, mit einem Tender der Bauart 2'2' T 20 bei der Ablieferung. Man beachte das noch stark gerundete Dach des Führerhauses.
Werkfoto Esslingen/Sammlung HJO

messer die Maße 430/635 erhielten. Die ursprünglich auf 115 km/h festgesetzte Höchstgeschwindigkeit konnte später auf 120 km/h erhöht werden.

Dem Chefkonstrukteur der Maschinenfabrik Esslingen, Eugen Kittel, war mit der Klasse C wiederum ein sehr glücklicher Wurf gelungen, obwohl ein umfangreicher Katalog von Forderungen seiner freien Entfaltungsmöglichkeit recht enge Grenzen setzte. Zahlreiche Brükkenbauwerke aus der Mitte des letzten Jahrhunderts und einige Anschlußstrecken außerhalb der württembergischen Hauptlinien machten eine Begrenzung der Achslast auf 16 t erforderlich. Bei der Wahl des Durchmessers für Treib- und Kuppelachsen mußten die schwierigen topografischen Verhältnisse in Württemberg berücksichtigt werden. Nicht nur der steile und lange Albaufstieg mit der Geislinger Steige verlangte eine Anpassung des Triebwerks, sondern auch die Gegebenheiten im Bereich der Landeshauptstadt Stuttgart. So geht beispielsweise eine der Hauptstrecken, die Westbahn nach Böblingen-Horb-Rottweil, in eine langansteigende Rampe über. Ein weiterer recht schwieriger Abschnitt liegt direkt vor dem Bahnhof Bad Cannstatt mit einer langgestreckten s-förmigen Rampe bis Fellbach, die von den Zügen nach Aalen-Nördlingen und nach Nürnberg-Hof zu bewältigen ist. Auf diesen Strecken, von Ulm zum Bodensee, im Schwarzwald und auf der Neckarbahn nach Heidelberg waren die Lokomotiven der Klasse C zu Hause und lange Zeit vielen anderen Gattungen ebenbürtig.

Zu den konstruktiven Besonderheiten der Maschinen zählten neben dem verhältnismäßig hochliegenden Kessel mit Glanzblechverkleidung die unter dem Umlauf vorhandene schmale Schürze, die kegelige Rauchkammertür und der recht steif ausgeführte Blechrahmen mit einer Plattendicke von 26 mm. Am hinteren Rahmenende waren die Platten etwas eingezogen, um der als Adamsachse ausgeführten Schleppachse ausreichend Bewegungsfreiheit zu geben. Während ihrer ganzen Lebenszeit blieben die Lokomotiven der Klasse C ohne Windleitbleche, hatten aber einen kleinen „Stehkragen" am vorderen Bereich des Schornsteins. Bei den Lieferungen bis zur Bahn-Nr. 2029 war das Führerhausdach im hinteren Teil abgerundet. Ab der Bahn-Nr. 2030 wurden die Maschinen mit geradem Tonnendach geliefert und die vorhandenen Lokomotiven entsprechend umgebaut. Die Treibstangen der Innen- und Außenzylinder des Vierzylinder-Heißdampf-Verbundtriebwerks arbeiteten auf die mittlere Achse, die als Kropfachse ausgeführt war.

Recht unterschiedlich waren bislang die wenigen Angaben zu den verwendeten Lokomotivtendern. Die Lokomotiven der ersten Lieferungen waren zunächst mit den verhältnismäßig kleinen Tendern Typ I bzw. Ic der Bauart wü 2'2' T 20 mit einem Fassungsvermögen von 20 m³ Wasser und 6 t Kohle gekuppelt. Jene

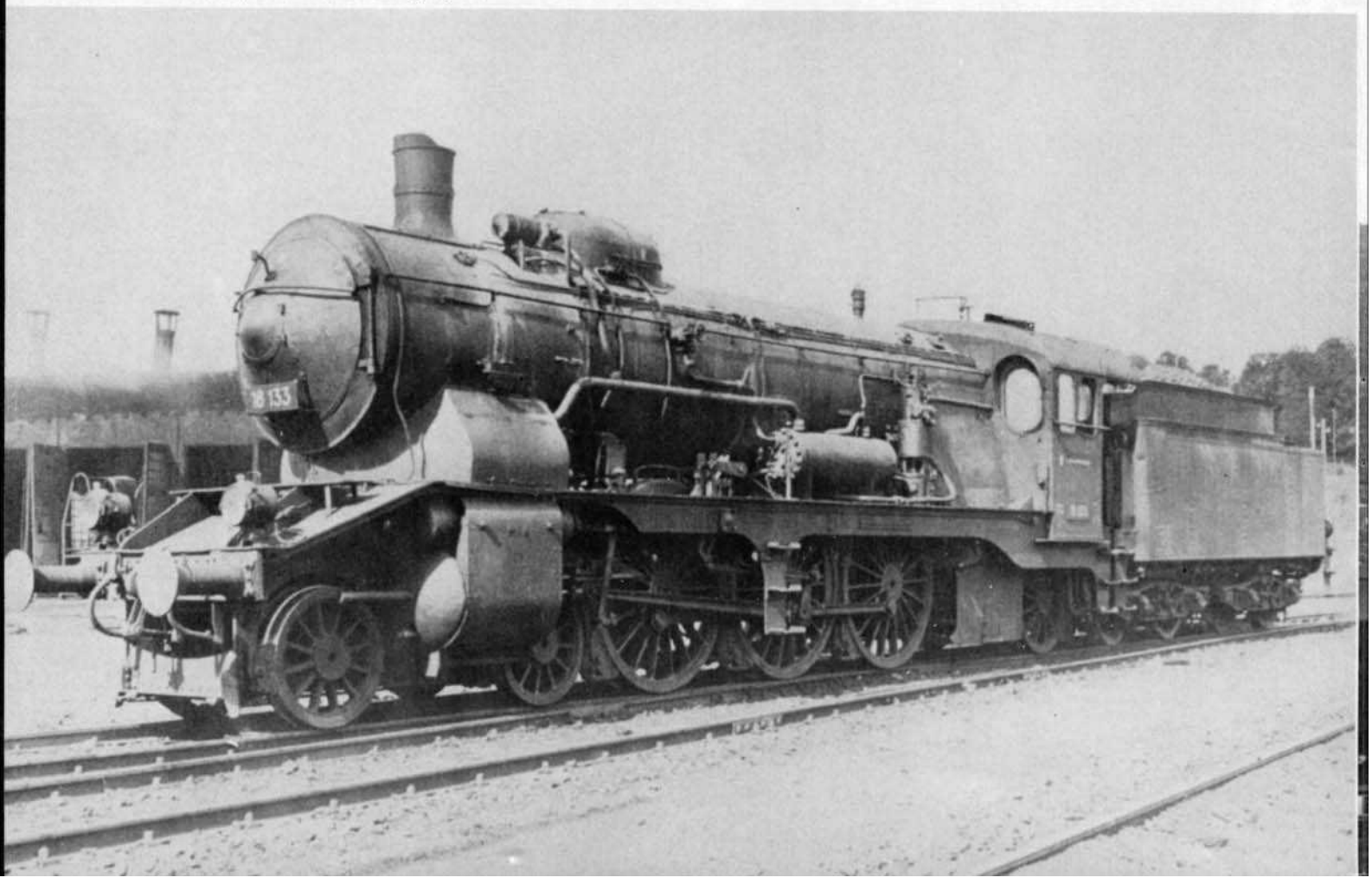



Bild 4: Die 18 133, 1921 von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut.