



4/1978

JOURNAL

5,90 DM

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



M+F-Angebot über sofort oder kurzfristig lieferbare Artikel

Art.-Nr.	Bezeichnung	DM Preis	Lieferzeit
H0e			
400	Bausatz Wismar-Schienenbus (Kunststoff) einfarbig grün	98,-	Nov. 78
400/150 10	Ergänzungssatz für weitere Ausführungen	34,-	sofort
400 71	Fertigmodell einfarbig grün	149,-	sofort
400 75	Fertigmodell grün/elfenbein super	209,-	sofort

401 01	Bausatz V 22 01 und 02 (Kunststoff) mit Beschriftung (V 22 01)	109,-	sofort
401 02	dto. mit Beschriftung (V 22 02)	109,-	sofort
401 05	dto. ohne Trix-Fahrwerk	59,-	sofort
401 72	Fertigmodell V 22 02	169,-	sofort

402	Bausatz BR 99 ⁴⁵⁰ (Metall)	159,-	sofort
402 10	Superzurüstung	37,-	sofort
402 71	Fertigmodell normal (Metall)	199,-	sofort
402 76	Fertigmodell super (Metall)	249,-	sofort
12112	Abziehbilder	4,50	Herbst 78

404	Bausatz Schmalspur- und Tramlök Plettenberg mit Steuerung (Metall)	149,-	Nov. 78
404 02	Triebwerkverkleidung	7,50	Nov. 78
404 71	Fertigmodell normal (Metall)	199,-	sofort
12111	Abziehbilder	9,90	sofort

406	Bausatz BR 99 ⁴⁵⁰ (Metall) mit Steuerungsteilen	169,-	Dez. 78
406 10	Superzurüstung	ca. 45,-	Dez. 78
406 71	Fertigmodell normal (Metall)	229,-	Dez. 78
12113	Abziehbilder (Preis noch nicht vorhanden)		Dez. 78

407	Bausatz Helene der SWEG (Metall)	178,-	Febr. 79
407 10	Superzurüstung mit Steuerungsteilen	ca. 59,-	Febr. 79
407 71	Fertigmodell normal (Metall)	239,-	Febr. 79
407 76	Fertigmodell super (Metall)	298,-	Febr. 79
12096	Abziehbilder (Preis noch nicht vorhanden)		Febr. 79

412	Bausatz Heeresfeldbahn-Diesellok (Metall)	155,-	Dez. 78
-----	---	-------	---------

500	Bausatz Wismar-Schienenbus-Beiwagen (Kunststoff) einfarbig grün	39,-	sofort
500 71	Fertigmodell einfarbig grün	54,-	sofort
500 72	Fertigmodell grün/gelb	69,-	sofort

N

600	Umbausatz für Minitrix T 3	149,-	Nov. 78
600 01	dto. mit Lok	159,-	sofort
600 02	dto. mit Schlepptender	198,-	sofort
600 69	Allian-Steuerung genietet	75,-	sofort
12502	Abziehbilder	6,90	sofort

603	Bausatz KL 2	269,-	Nov. 78
603 70	Fertigmodell KL 2 normal	498,-	Nov. 78
12500	Abziehbilder	6,90	sofort

605	Bausatz BR 75 (württ. T 5)	359,-	Nov. 78
605 10	Superzurüstung	ca. 39,-	Nov. 78
605 70	Fertigmodell normal	659,-	1979
12508	Abziehbilder (Preis noch nicht vorhanden)		Nov. 78

606	Umbausatz Franco-Crosti BR 50 ¹⁰	198,-	sofort
12501	Abziehbilder	4,50	sofort

607 70	Fertigmodell BR 85 normal	450,-	sofort
--------	---------------------------	-------	--------

611	Bausatz BR 78 ¹⁰ mit Fleischmann-Lok	279,-	sofort
611 10	Superzurüstung für Lok und Tender	59,-	sofort

611 11	Umbausatz BR 78 ¹⁰ ohne Fleischmann-Lok	69,-	Nov. 78
611 75	Fertigmodell super	487,-	Dez. 78
12513/14	Abziehbilder	9,90	sofort

615	Umbausatz BR 41 (Ölausführung 042), enthält sämtliche Umbauteile, jedoch kein Fahrwerk	249,-	sofort
12530	Abziehbilder	7,90	sofort

750	Bausatz E 91 (überarbeitetes, verbessertes Fahrwerk)	329,-	sofort
750 10	Superzurüstung	20,-	sofort
750 70	Fertigmodell normal	495,-	Anfang 79
750 75	Fertigmodell super	539,-	Anfang 79
12520	Abziehbilder	7,50	sofort

752	Bausatz E 32 komplett mit Fahrwerk	225,-	sofort
12522	Abziehbilder	6,50	sofort
759	Bausatz Schweizer Krokodil komplett mit Fahrwerk	339,-	Anfang 79
759 10	Superzurüstung	25,-	Anfang 79
759 75	Fertigmodell super	529,-	Anfang 79
12529	Abziehbilder	6,90	sofort

Zweileiter-Gleichstrom-Modelle H0 sofort lieferbar

015	Umbausatz für Fleischmann-BR 01 (normal) in eine 011	55,-	
015 10	großer Umbausatz (super)	199,50	Nov. 78
016 35	Gehäusebausatz für Sachsigen Kohletender mit Superzurüstteilen	189,-	
9607	Tendermotorisierung für Sachsigen Kohletender	269,50	
12017	Abziehbilder-Großsatz	15,90	

12003	Abziehbilder oder	10,90	
12017	Abziehbilder	15,90	

018	Umbausatz für eine Fleischmann-BR 01 in eine 03.10 normal	79,-	
018 10	dto., jedoch in Superausführung mit komplettem neuem Führerhaus und -Innen-einrichtung. Die Teile von Art. 018 werden nicht zusätzlich benötigt.	198,-	

024	Umbausatz für eine Fleischmann-BR 50 in eine BR 44	349,-	Nov. 78
024 10	Superzurüstung	69,-	
024 69	Steuerung genietet	103,-	
12018	Abziehbilder-Großsatz	15,90	

025 10	Superzurüst- und Umbausatz für Fleischmann-BR 50	135,-	
025 68	Steuerung ungenietet	79,-	
025 69	Steuerung genietet	103,-	
12045	Abziehbilder-Großsatz	22,90	

027	Umbausatz BR 85 (Einheitslok) für Märklin-Fahrwerk	399,-	
027 10	Superzurüstung	105,-	
027 68	Steuerung ungenietet	79,-	
12046	Abziehbilder-Großsatz	8,50	

034 03	Bausatz preußische G 3, BR 53	219,50	
034 30	Tenderbausatz motorisiert (preuß. 3 T 12)	225,-	
034 31	Tenderbausatz unmotorisiert (preuß. 3 T 12)	56,50	
034 35	Tender-Superzurüstung	49,50	
12050	Abziehbilder-Großsatz	19,50	

035	Bausatz preußische P 2	259,-	
035 10	Superzurüstung	99,-	
12050	Abziehbilder-Großsatz	19,50	

036	Bausatz Schweizer Eb 3/5 mit Abziehbildern	549,-	
036 10	Superzurüstung	85,50	
036 68	Steuerung ungenietet	79,-	
12051	Abziehbilder (können auch einzeln bezogen werden)	5,90	

044	Bausatz Mallet-Lok Gt 2 x 4/4	680,-	
044 11	dto. Ausführung 1923	799,-	
044 10	Superzurüstung für alle Ausführungen	99,50	
044 68	Steuerung ungenietet für alle Ausführungen	119,-	
044 69	Steuerung genietet für alle Ausführungen	179,50	
12057	Abziehbilder	6,90	

048	Bausatz T 3 (DB-Ausführung) mit Abziehbildern	147,-	
12080	Abziehbilder (können auch einzeln bezogen werden)	6,80	

049	Bausatz T 3 (Schlepptender-Ausführung) mit Abziehbildern und unmotorisiertem Tender	199,-	
12060	Abziehbilder (können auch einzeln bezogen werden)	6,80	

051	Bausatz T 3 (Eurovapor-Ausführung) grünes Gehäuse mit Abziehbildern	165,-	
051 70	Fertigmodell normal	265,-	
051 03	Bausatz T 3 (königl. preuß. Ausf.), grünes Gehäuse mit Abziehbildern	179,-	

062	Bausatz württ. C (BR 18 ¹) ohne Tender	425,-	
062 10	Superzurüstung für Lok und Tender	89,-	
062 68	Steuerung ungenietet	79,-	
062 69	Steuerung genietet	99,-	
12076	Abziehbilder-Großsatz	9,90	

150	Bausatz Wismar-Schienenbus (Kunststoff) einfarbig rot	129,-	
150/400 10	Ergänzungssatz für weitere Varianten	34,-	
150 72	Fertigmodell rot/elfenbein	175,-	
150 73	dto. grün/elfenbein	175,-	
12061	Abziehbilder	8,50	

152	Bausatz V 20	259,-	
152 75	Fertigmodell super	489,-	
12053	Abziehbilder	4,50	
12053	Abziehbilder-Großsatz	18,50	

213	Bausatz ET 194.1 (Kunststoff) mit Abziehbildern	119,-	
-----	---	-------	--

256	Bausatz Personenwagen 1. Klasse	63,-	
-----	---------------------------------	------	--

257	Bausatz Personenwagen 2./3. Klasse, mit Packabteil	79,-	
12000	Abziehbilder-Großsatz (Länderbahn)	6,90	
12016	Abziehbilder (Reichsbahn)	3,95	

280	Bausatz Wismar-Schienenbus-Beiwagen (Kunststoff) einfarbig rot	39,-	
-----	--	------	--

Dreileiter-Wechselstrom-Modelle H0

011 01	Bausatz Kettel-Dampftriebwagen	199,-	sofort
011 76	Fertigmodell	285,-	Dez. 78
12044	Abziehbilder	7,50	sofort

022	Frontumbausatz für Märklin-BR 44 in eine BR 043	83,-	sofort
022 10	Superzurüstung	105,-	sofort
022 35	Ölumbausatz für Märklin-Kohletender der BR 44	79,-	sofort
022 68	Steuerung ungenietet	79,-	sofort
12018	Abziehbilder-Großsatz (Ölausführung)	15,90	sofort
12058	Abziehbilder-Großsatz (Kohleausführung)	18,50	sofort

023 10	Superzurüstung für Märklin-BR 23	259,-	Nov. 78
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)	529,-	sofort
030 10	Superzurüstung	95,-	sofort
030 68	Steuerung ungenietet	77,50	sofort
030 30	Bausatz Turbinentender einzeln	399,-	sofort
12062	Abziehbilder-Großsatz	18,-	sofort

038 12	Superzurüstung für Märklin P 8 (BR 38)	135,-	Dez. 78
030 68	Steuerung ungenietet	77,50	sofort
12062	Abziehbilder-Großsatz	18,-	sofort

044 13	Bausatz Mallet-Lok Gt 2 x 4/4, Ausf. 1923	849,-	sofort
044 68	Steuerung ungenietet für alle Ausführungen	119,-	sofort
044 69	Steuerung genietet für alle Ausführungen	179,50	sofort
12057	Abziehbilder	6,90	sofort

078 10	Umbausatz Märklin-BR 50 in 053	119,-	sofort
079 10	Umbau- und Superzurüstung Märklin BR 003 in BR 03 Altbau	125,-	sofort
12045	Abziehbilder-Großsatz	11,90	sofort
207 76	Fertigmodell super E 04	535,-	sofort

Zwischenverkauf vorbehalten!

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

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

4/78

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.

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. 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 BR 99⁴⁵⁰ der Prignitzer Kreiskleinbahnen	4
Tenderlok T 5 und Durchgangswagen der württembergischen Staatseisenbahnen	7
M+F-Modell der württembergischen T 5	12
Leipziger Herbstmesse 1978	16
Pleuer und die Eisenbahn	17
Die sächsische V T	18
Ein Paradies für Modellbahner	18
Der Herpa-H0-Automarkt	18
Modellprämiierung	19
Bilderbogen	20
Zwei neue Feuerwehrartikel	22
Ausgedient – Rheingold-Speisewagen	23
Die preußische P 8 – Betrachtungen zu Vorbild und Modell	24
Ein Relikt aus dem Jahre 1889	32
Bw-Skizzen	38
Bayerische Lokalbahnlokomotiven – Die Baureihe 98¹⁰	41
DBC-Dampfbahnclub	44
Entstehung, Bau und Bewährung der G 12 – 5. Teil	46
Neu von Märklin	51
Neu von Roco	53
Neu von Trix und Minitrix	54
Kurzmitteilungen	57

Zu unserem Titelbild:

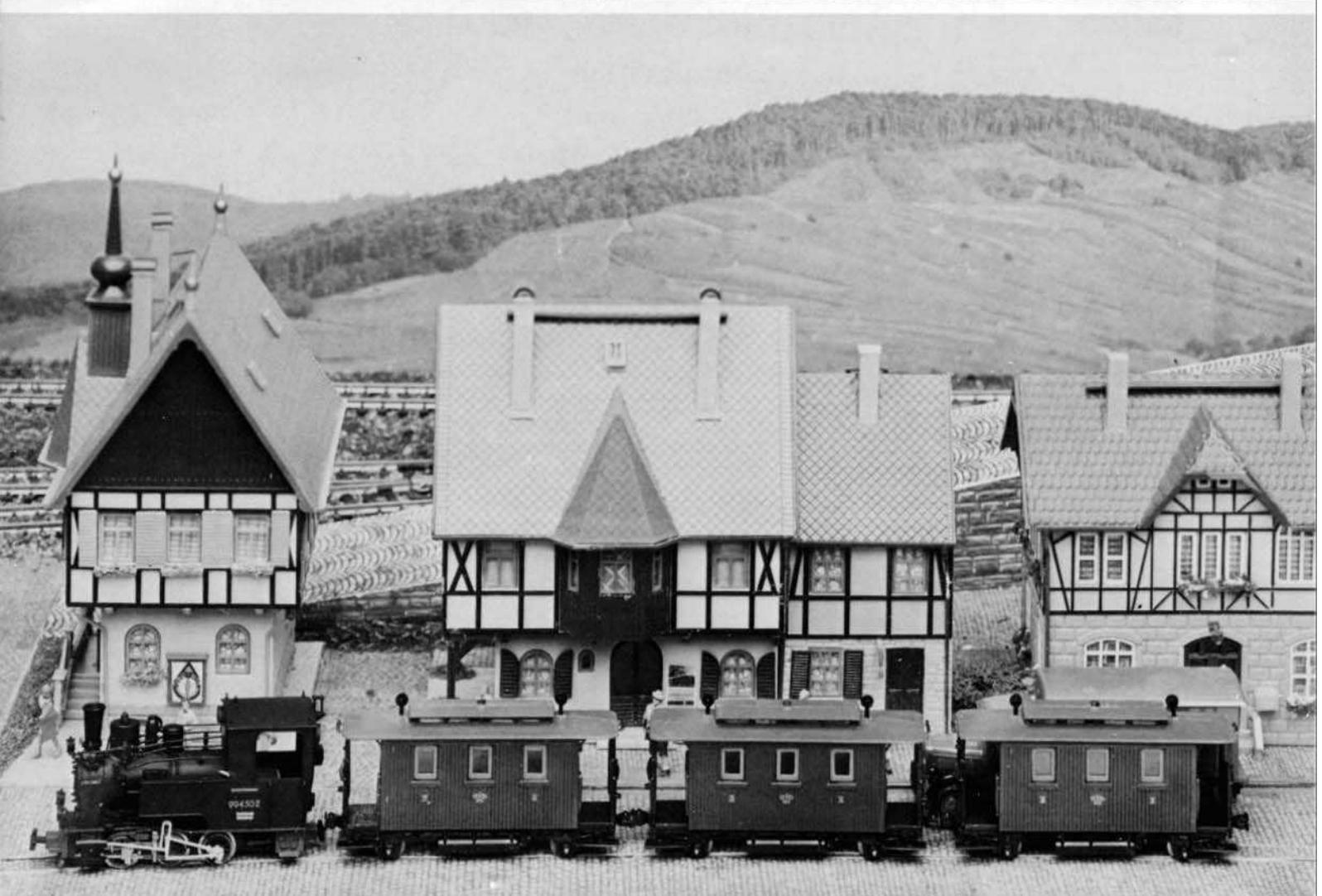
Mit einer imposanten Dampf- und Rauchwolke verlassen die beiden letzten Lokomotiven der Baureihe 38 mit den Betriebsnummern 38 711 und 38 772 den Bahnhof Mössingen.

Farbfoto: Obermayer

Zum Poster:

Der Abschieds Sonderzug, der am 15. April 1973 von Tübingen über Ebingen nach Rottweil fuhr. Hinter den beiden Lokomotiven 38 711 und 38 772 eine Garnitur alter Eilzugwagen.

Farbfoto: Obermayer



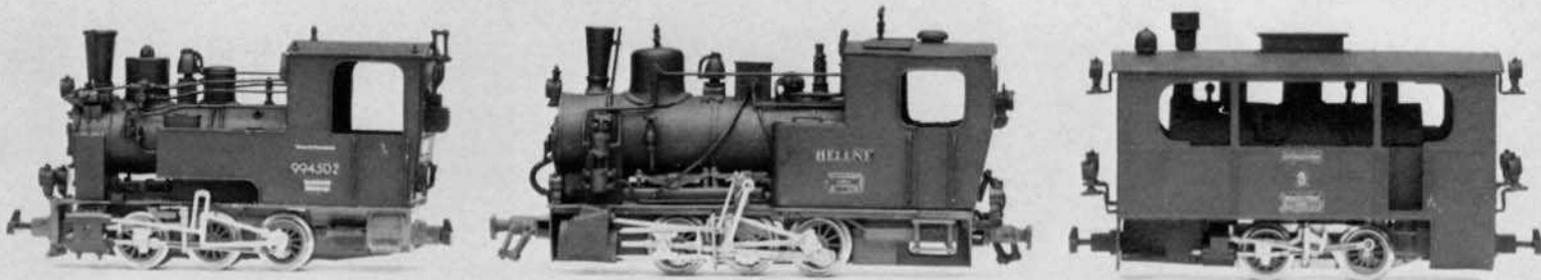


Bild 3: Größenvergleich der bereits lieferbaren H0e-M+F-Loks. In der Mitte die „Helene“, die bei genügend Interesse ebenfalls gefertigt würde.

Die BR 99⁴⁵⁰ der Prignitzer Kreiskleinbahnen

Eine weitere neue M+F-H0e-Schmalspur-Lokomotive

Vorbild

Die in einem Zeitraum von 15 Jahren erbauten fünf Strecken der Kleinbahnen der Kreise Ost- und Westprignitz entstanden alle mit einer gemeinsamen Spurweite von 750 mm. Sie wurden aber zunächst getrennt verwaltet. Diese Zersplitterung machte sich in den ersten Betriebsjahren besonders bei der Beschaffung von Triebfahrzeugen bemerkbar. Nach den ersten drei B n2-Tenderlokomotiven wurden dann, abgesehen von einer einzigen Ausnahme, nur noch C n2-Maschinen in Dienst gestellt.

Geliefert wurden diese Fahrzeuge der Baujahre 1897 – 1920 von fünf verschiedenen Herstellern. Zwangsläufig ergaben sich bei jenen Lieferungen zum Teil recht beträchtliche Unterschiede in den technischen Daten und beim äußeren Erscheinungsbild der Lokomotiven. Nach den vier Maschinen von Hartmann baute die Firma Orenstein & Koppel in den Jahren 1906 und 1907 je eine Lokomotive für die Strecke Lindenberg – Pritzwalk, welche eine Länge von 18,68 km hatte. Die Lok des Baujahres 1906 mit der Fabriknummer 2129 kam 1949 als 99 4504 zur DR. Eine ähnliche Maschine lieferte aber Borsig schon im Jahre 1912, Fabriknummer: 8388. Diese Lok mit Heusinger-Steuerung erhielt von der DR die Nummer 99 4505 und wurde 1963 ausgemustert, die 4504 erst 1966.

HO

Modell

Unter der Artikelnummer 402 bietet M+F schon seit geraumer Zeit (zur Vorbestellung) einen Bausatz für die schmalspurige Dampflokomotive der BR 99⁴⁵⁰ an. Ursprünglich sollte die Lokomotive in Kunststoff-Ausführung gefertigt werden. Leider zeigte sich aber – und dies relativ verbindlich durch die lange Vorankündigungszeit –, daß sich zumindest für H0e-Dampflokomotiven kaum eine Kunststoffformenfertigung lohnt, da die Stückzahlwartungen, die in diese Spurweite gesetzt wurden, keinesfalls erfüllt werden. Man kann nur be-

rechtigerweise fragen: Warum wurden von M+F dann der Wismar-Schienenbus und die Diesellokomotive der Reihe V 22 für dieselbe Spurweite (H0e) in Kunststoffbauweise gefertigt? Nun, hierzu sei bemerkt, daß die relativ

einfachen Formen für eine Diesellokomotive oder gar für einen Triebwagen, wie es der Wismar-Schienenbus ist, nur den Bruchteil entsprechender Formen eines komplizierten Dampflokomotiv-Gehäuses ausmachen. Bei

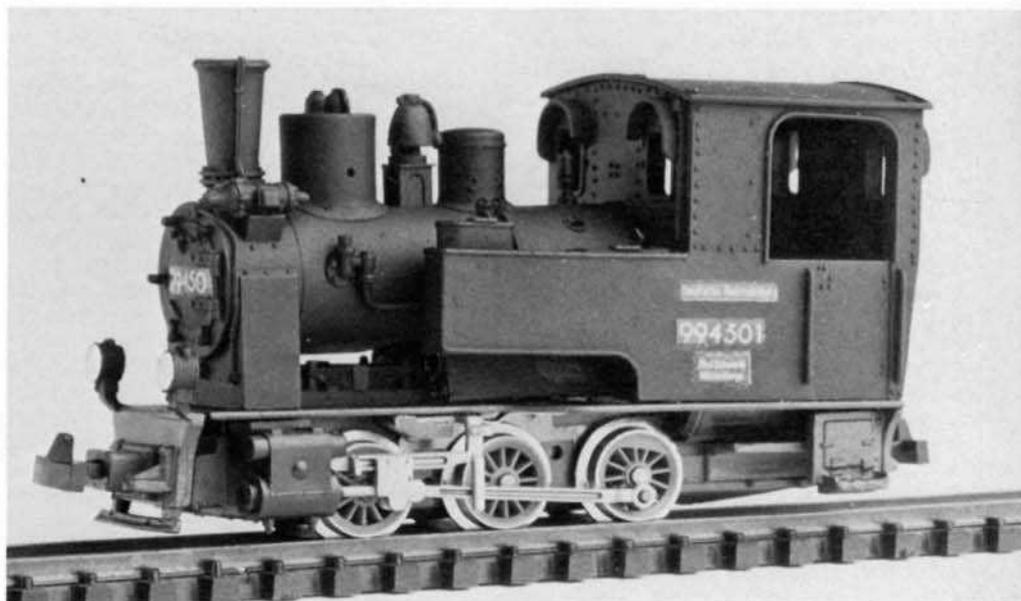


Bild 4: So sieht die neue H0-Schmalspur-Dampflokomotive von M+F in der Normalausführung aus.

Bild 5: Zeigt die 99⁴⁵⁰ in der Superausführung von der rechten Seite.

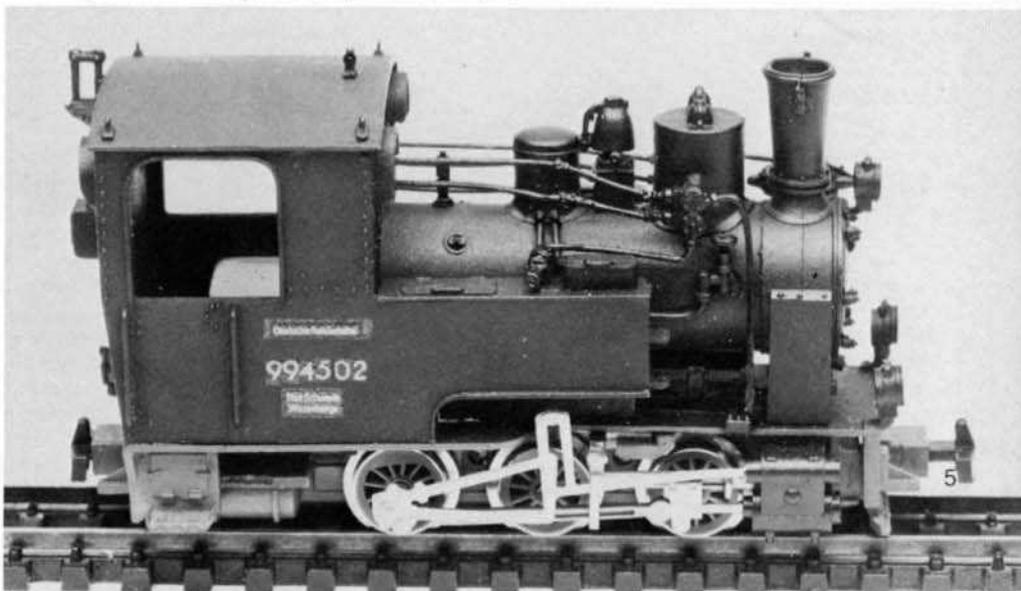


Bild 1: Die 99⁴⁵⁰ (M+F-Superfertigmmodell) im Übergabebahnhof. Im Hintergrund die überdachte FALLER-Fußgängerbrücke.

Bild 2: Dieselbe Lok fährt mit einem Personenzug durch die Straßen einer kleinen Stadt. Stadthäuser von VERO, die „Bahnhofstraße“.

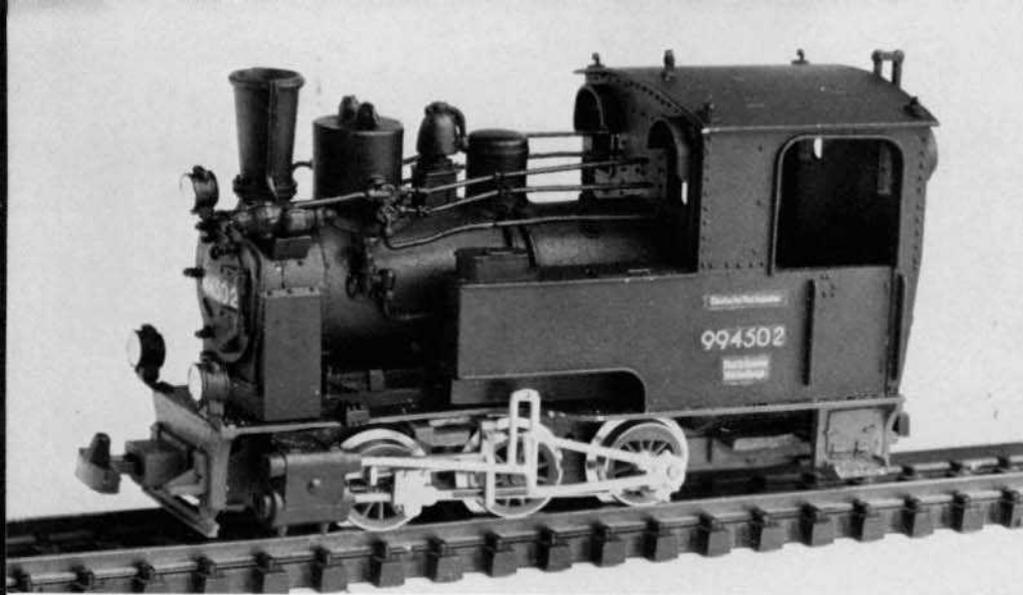
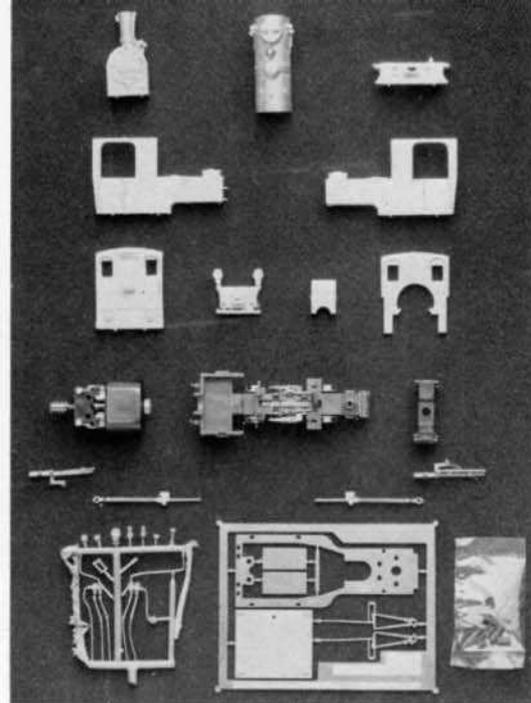


Bild 6: Die linke Seite der 99⁴⁵⁰ (Superausführung).

Bild 7: Einzelteile des kompletten Bausatzes mit Superzurüstsätzen der BR 99. Das Fahrwerk ist fertig montiert. Links unten: Bäumchen des Superzurüstsatzes, zu dem auch die Allan-Steuerungsteile (im Ätzsatz erkennbar) gehören.



der V 22 kam hinzu, daß dieses Modell als Doppel-Lokomotive angeboten wurde bzw. wird und somit auch meistens an ein und denselben H0e-Interessenten zweimal verkauft werden konnte. Beim Wismar-Schienenbus rechtfertigte sich eine Kunststoffformenherstellung in erster Linie dadurch, daß das Modell in der Vollbahnausführung, also in der Spurweite H0, ein voller Erfolg war und dann zusätzlich noch etwa 25 % der H0-Stückzahl in der Spurweite H0e abgesetzt werden konnten.

Dampflokformkosten

Bei der Formenkalkulation für die kleine Schmalspurlokomotive der BR 99⁴⁵⁰ kam allein für die Kunststoffformkosten ein Angebotspreis von über 60 000 DM zur normalen Fertigungskalkulation hinzu. Dies würde bedeuten, daß mindestens 3000 Lokomotiven verkauft werden müssen, um eine einigermaßen erschwingliche Endverkaufspreis-Kalkulation erstellen zu können.

Selbst aber bei einer Stückzahl von 3000 wäre der Endverkaufspreis des Fertigmodells in etwa gleich mit dem Bausatzpreis der jetzigen Metallausführung gewesen. M+F ist sich darüber im klaren, daß diese Stückzahl keinesfalls für die Spurweite H0e erreicht werden kann. Der Endverkaufspreis für den Lokbausatz in Kunststoffausführung hätte deshalb dann bei ca. 250,- DM liegen müssen, für das Fertigmodell sogar knapp um 300,- DM. Wir sind sicher, daß kaum ein M+F-Modelliebhaber für eine Kunststoff-H0e-Lokomotive diesen Preis akzeptiert hätte.

Metallbausatz

Es blieb M+F also nichts anderes übrig, als das Lokmodell in altbewährter Manier wieder in Metallausführung herzustellen, aber nicht, weil die Metallausführung billiger ist, sondern weil ein Großteil der enormen Formkosten eingespart werden konnte. Nachteil dieser Bauweise ist, daß solche Bausätze wesentlich vierteiliger sind, als dies meistens bei Kunststoffmodellen der Fall ist und somit mehr Zeit für die Fertigmodellmontage aufgewendet werden muß. Dadurch entsteht ein nicht unerheblicher Preisunterschied zwischen Bausatz und Fertigmodell. Ein nicht unwesentlicher Vorteil ist aber, daß das Modell wegen der kompletten

Metallausführung erheblich mehr Gewicht erbringt und somit eine sehr befriedigende Zugleistung erzielt wird.

Momentane Preise

Die momentanen Fertigmodellpreise der BR 99⁴⁵⁰ entsprechen keinesfalls dem tatsächlichen Aufwand und den Kostengegebenheiten, sondern sind sozusagen ein Freundschaftspreis, der unseren Vorbestellkunden eingeräumt wird. Eine Preisdifferenz vom Bausatz zum Normalfertigmodell von 45,- DM und vom Bausatz plus Superzurüstsatz zum Superfertigmodell von rund 55 DM deckt keinesfalls die tatsächlichen Kosten. Deshalb können wir, wie auch bereits vorher erwähnt, zumindest die Fertigmodellpreise nur noch kurzfristig aufrechterhalten. Alle, die jetzt noch bestellen, kommen in den Genuß dieser Vorzugspreise. Bitte beachten Sie dazu auch unsere Bestellliste, die jeweils dem M+F-Journal beigeheftet ist. Hierzu sei noch folgendes bemerkt: Nach Erscheinen eines neuen M+F-Journals und einer entsprechenden Bestellliste ist natürlich die **vorhergehende Bestellliste mit den darin angegebenen Preisen und Lieferzeiten ungültig.**

Ursprüngliche Planung

Ursprünglich war geplant, die Lokomotive nur in vereinfachter Ausführung herzustellen, also nicht so reichhaltig detailliert, wie dies beim Handmuster und der M+F-Katalogabbildung auf Seite 116 der Fall ist. Als Kunststoffmodell wäre die Lokomotive nur in der Art wie das heutige **Normalfertigmodell** ausgefallen. Für den Bausatz wäre kein Zurüstsatz angeboten worden.

Entgegen der Katalogabbildung sind im Superzurüstsatz des jetzigen M+F-Modells keine Bremsschlauchkupplungen enthalten. Diese sind am Handmuster irrtümlich angebracht worden, denn das Vorbild besaß nur eine Heberlein-Bremse und niemals irgendwelche Saug- oder Druckluftbremsen.

Da für das M+F-Schmalspurmodell ein Original-Arnold-Fahrwerk verwendet wird, war ursprünglich geplant, auch nur die dazu passende Arnold-Steuerung mitzuliefern. Im Superzurüstsatz sind aber nun auch entsprechende Steuerungsergänzungsteile in Form einer Al-

lan-Steuerungsimitation beinhaltet, so daß das Supermodell sehr vorbildnah ausgeführt ist.

Warum die BR 99⁴⁵⁰?

Bei dieser Lokomotive handelt es sich um eine relativ kurze Maschine. So ist auch dementsprechend das Modell sehr winzig in den Abmessungen und gibt so richtig das Schmalspur- und Nebenbahnflair wieder. Gerade kleine und zierliche Lokomotiven spiegeln die auf diesen Spurweiten einstmals vorhandene Romantik wider.

Absichtlich wurde eine kleine und kurze Dampflokomotive ausgewählt, da diese speziell durch das Arnold-Fahrwerk einwandfrei jegliches N-Gleismaterial befahren kann. Sicher benützen viele H0e-Freunde seit längerer Zeit dieses Gleismaterial, da bei den bisher angebotenen Systemen, speziell für die H0e-Spurweite, nach dem Hörensagen immer Lieferschwierigkeiten beim Fachhandel bestanden. Dazu möchten wir auch noch bemerken – dies ist mit der Hauptgrund, warum bis heute noch nicht die BR 99⁶⁷⁰⁻⁷¹ zur Fertigung gelangen konnte. Wir warten immer noch darauf, daß einer der Gleishersteller ein komplettes und vernünftiges H0e-Programm anbietet. Eine fünfschichtige Schmalspur-Lokomotive ist in puncto Laufeigenschaften nicht ganz problemlos zu fertigen bzw. zu konstruieren. Wenn wir diese Lokomotive zum jetzigen Zeitpunkt auf irgendein N-Material ausrichten würden, könnte es unter Umständen möglich sein, daß das Lokmodell später nicht hundertprozentig auf einem entsprechenden Original-H0e-Gleis betrieben werden kann. Besondere Schwierigkeiten bereiten, wie sicher bekannt, entsprechende Weichen-, Kreuzungs- und Kreuzungsweichen-Konstruktionen.

Wir hoffen nun, daß bei den H0e-Liehabern auch in Zukunft ein Interesse für weitere H0e-Lokomodelle in Metallausführung vorhanden ist, und werden uns deshalb bemühen, Ihnen sobald wie möglich auch die BR 99⁴⁶⁰ (zweischichtige Schmalspur-Dampflokomotive mit der M+F-Bestellnummer 406) und den Bausatz der „Helene“ (SWEG-Schmalspur-Lokomotive mit der Artikelnummer 407) anbieten zu können.

402	Bausatz BR 99 ⁴⁵⁰ (Metall)	
	mit Superzurüstsatz	159,-
402 10	Superzurüstsatz	37,-

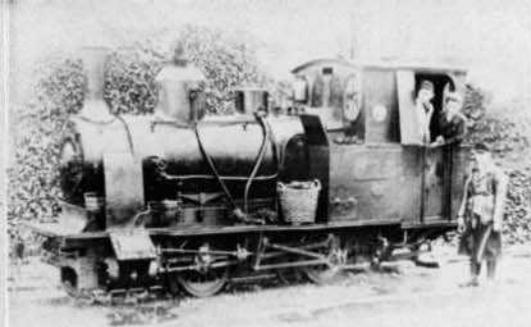


Bild 8: Die 99460 ist ein entzückendes zweiachsiges Schmalspur-Lokomotivchen, das von M+F- ebenfalls bei Interesse gefertigt würde. Preise sehen Sie am Ende dieses Beitrages und auf Seite 2. **Foto: Sammlung H. Obermayer**

Bild 9: Auch diese Heeresfeldbahn-Diesellokomotive haben wir schon in der letzten Bestell-Liste aufgeführt. Am Ende dieses Artikels finden Sie nochmals die entsprechenden Angaben (ebenfalls auf Seite 2). **Fotos 1 bis 7 und 9: Paul**



- | | |
|-------------------------------------|-------|
| 402 71 Fertigmodell normal (Metall) | 199,- |
| 402 75 Fertigmodell super (Metall) | 249,- |
| 12112 Abziehbilder | 4,50 |
| 406 Bausatz BR 99460 (Metall) | |
| incl. Allan-Steuerungsteile | 169,- |
| 406 71 Fertigmodell normal (Metall) | 229,- |
- Ein Superzurüstsatz ist bei diesem Bausatz nicht vorhanden. Die Metallausführung entspricht genau der Abbildung in unserem Modellkatalog. Die Lok hatte als 99 4601 keine elektrische Beleuchtung, so daß Generator und entsprechende Laternen entfallen. Wer Laternen anbringen möchte, nimmt am besten

Petroleum- bzw. Karbidlampen aus dem entsprechenden M+F-Länderbahnlaternen-Angebot. Auch können die M+F-Kunststoff-Laternen (Art. Nr. 5025) verwendet werden.

- | | |
|--|----------|
| 407 Bausatz „Helene“ der SWEG (Metall) | 178,- |
| 407 10 Superzurüstsatz incl. der Allan-Steuerungsteile | ca. 59,- |
| 407 71 Fertigmodell normal (Metall) | 239,- |
| 407 76 Fertigmodell super (Metall) | 298,- |

Bei der Normalausführung sind keine Laternen, keine Luftpumpe und entsprechende Bremschlauchkupplungen angebracht. Ebenso ist das Normalmodell nur mit einer Arnold-Kunststoffsteuerung ausgerüstet. Die Original-Messingsteuerung ist nur am Supermodell angebracht.

- | | |
|--------------------------------------|-------|
| 412 Bausatz Heeresfeldbahn Diesellok | 155,- |
| | HM |

Tenderlok Klasse T 5 und Durchgangswagen der Württembergischen Staatseisenbahnen

In Kürze wird nun die Baureihe 75⁰, die frühere württembergische T 5, fertiggestellt sein, Grund genug, um ein wenig über das Vorbild zu plaudern.

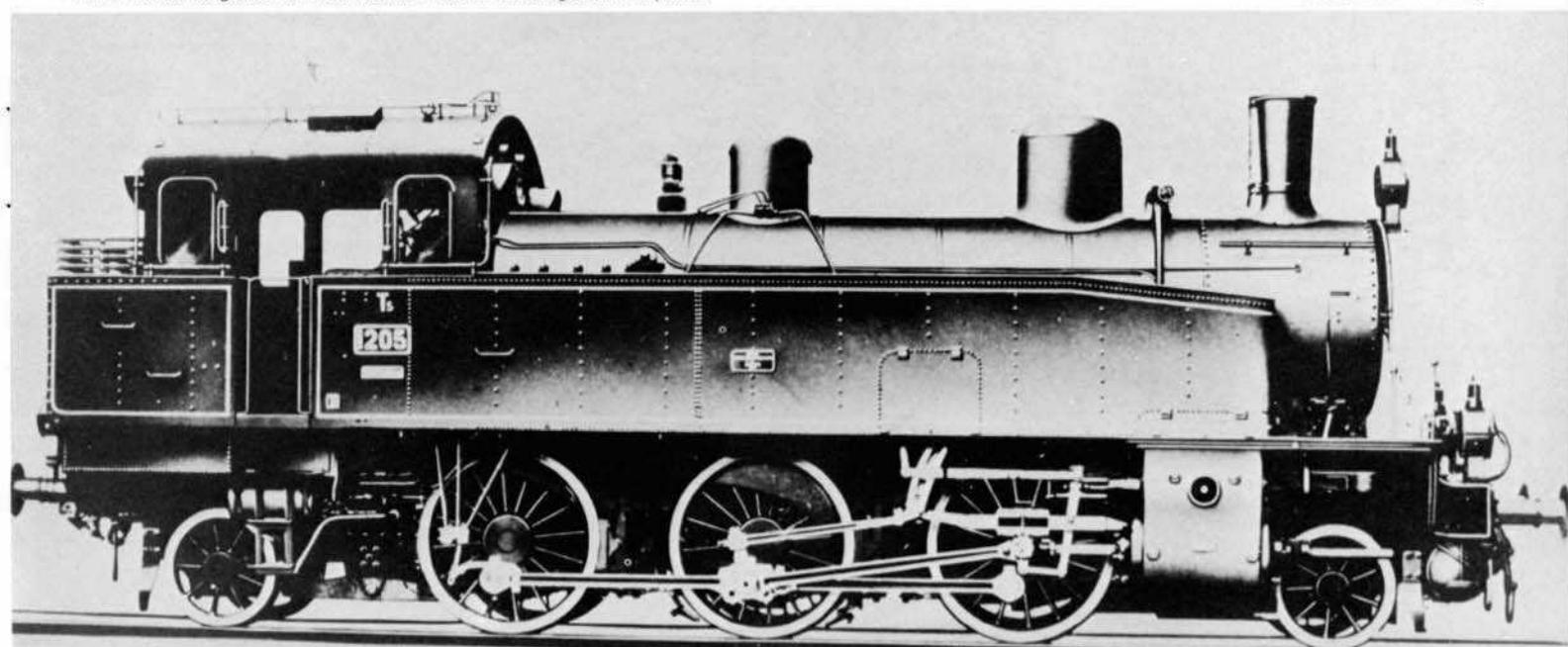
Als man um die Jahrhundertwende bei den einzelnen Länderbahnen daranging, den Berufs- und Vorortverkehr im Bereich der Bal-

lungszentren zu beleben und zu beschleunigen, entschied man sich zum Bau neuer Tenderlokomotiven. In Preußen fiel die Entscheidung zugunsten der Gattungen T 9, T 11 und T 12, alle mit der Achsfolge 1'C. Baden, Sachsen und Württemberg beschritten bei der Beschaffung andere Wege. Dort gab man der

Achsfolge 1'C 1' den Vorzug, da man sich von dieser Anordnung noch bessere Laufeigenschaften erhoffte. Auf Vorschlag des Oberbau-rats Dauner der Königlichen Generaldirektion begannen bereits im Jahr 1908 die Vorbereitungen für die Entwicklung der Klasse T 5 in der Maschinenfabrik Esslingen. Die ersten neuen

Bild 1: Württembergische T 5 mit der Bahn-Nr. 1205 mit vorne liegendem Dampfdom.

Werkaufnahme Esslingen



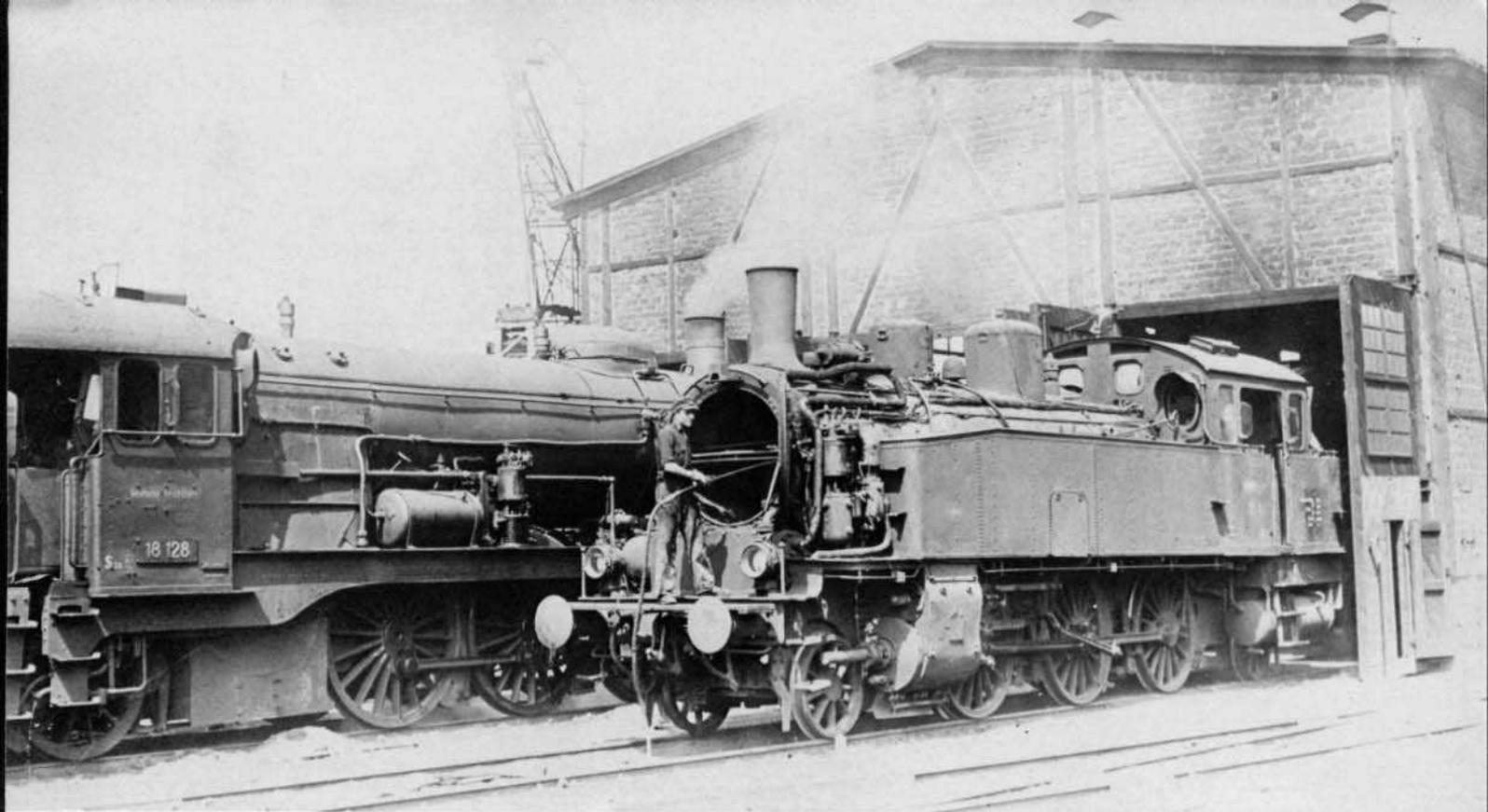


Bild 2: Zwei württembergische Lokomotiven im Bw Heilbronn, Schnellzuglokomotive 18 128 und Tenderlok 75 090.

Foto: Bellingrodt

Lokomotiven konnten dann im Jahr 1910 in Dienst gestellt werden, es waren die Maschinen mit den Bahn-Nr. 1201-1209 und mit den Fabrik-Nr. 3548-3556. Diese Heißdampflokomotiven zeichneten sich nicht nur durch ihre formale Gestaltung aus, sondern bestachen auch durch ihre guten Laufeigenschaften und durch ihre Wirtschaftlichkeit. Im Jahr 1911 folgte eine zweite Lieferung mit sieben Maschinen, Bahn-Nr. 1210-1216, Fabrik-Nr. 3599 – 3605. Bei jenen ersten Lokomotiven bis zur Bahn-Nr. 1216 war der Dampfdom vorne auf dem ersten Kesselschub und der Sanddom weiter hinten, über der Treibachse angeordnet. Alle nachfolgenden Maschinen ab der Bahn-Nr. 1217 zeigten die umgekehrte Reihenfolge in der Anordnung der Dome. Insgesamt stellten die Württembergischen Staatsbahnen 96 Lokomotiven der Klasse T 5 in Dienst, die letzten im Jahr 1920. Außer den bereits genannten waren die Fabrik-Nr. 3641-3653, 3658, 3659, 3703-3706,

3718-3725, 3740-3743, 3754-3764, 3792-3795, 3919-3948 der Maschinenfabrik Esslingen und die Fabrik-Nr. 607, 608, 612 und 613 der Maschinenfabrik Heilbronn. Beliebt beim Personal, sparsam im Verbrauch und ruhig im Lauf, selbst bei der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, war die T 5 in vielen Teilen Württembergs anzutreffen. Ihre Domäne blieb aber zunächst der Vorortverkehr um Stuttgart und der Nahverkehr von Tübingen aus. Mit einem Wasservorrat von 10 m³ und mit einem Fassungsvermögen von 4 m³ Kohle konnte die T 5 aber auch vor Eilzügen auf längeren Streckenabschnitten eingesetzt werden. Die Maschinen mit den Bahn-Nrn. 1205, 1217 und 1248 mußten im Jahr 1919 an Frankreich abgegeben werden. Beim Zusammenschluß der deutschen Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn gelangten die restlichen 93 Exemplare in deren Bestand, sie erhielten die Betriebsnummern 75 001 bis 093. Noch vor der

Umnummerierung in 75 076 wurde der Lok mit der Bahn-Nr. 1279 eine besondere Ehre zuteil: Sie zog am 22. Oktober 1922 den ersten Zug aus den Hallen des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs.

Bis in die Zeit um 1960 wurden noch mehrere Maschinen von Stuttgart aus eingesetzt. Eine letzte Hochburg der T 5 war zu jener Zeit das Bw Aulendorf, von dort fuhren sie vor allem nach Wangen und Leutkirch. Nachdem Stuttgart schon längst ohne T 5 war, kam für die letzte, die 75 042, das bittere Ende. Am 20. 6. 1963 traf sie unter der Führung von Oberlokfürher Wirsum mit dem Personenzug P 4545 zu ihrer Verabschiedung in Aulendorf ein. Mit der Fabrik-Nr. 3724 war die Lok im Jahr 1914 von der Maschinenfabrik Esslingen geliefert worden und hatte während ihrer 44jährigen Dienstzeit insgesamt 2 800 000 km zurückgelegt. Die Maschine blieb zunächst im Bw Aulendorf abgestellt. Zum Bundesverbandstag der

Bild 3: Ein Bild aus dem Jahre 1958, als im Bw Stuttgart noch Lokomotiven der württembergischen Klasse T 5 stationiert waren.

Bild 4: Die letzte ihrer Gattung, die 75 042, stand lange Zeit gut abgedeckt im Bw Aulendorf, sie sollte der Nachwelt erhalten werden.





Bild 5: Das Ende naht, die Lok 75 042 auf dem Abstellgleis. Kurze Zeit danach war sie im AW Offenburg zerlegt worden.
Fotos 3 bis 5: HJO

Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde kam die 75 042 am 8. und 9. Mai 1964 zu einer Fahrzeugschau nach Stuttgart, um danach wieder nach Aulendorf zurückzukehren. Dort wurde sie mit einer großen Plane abgedeckt, da sie vor den Witterungseinflüssen geschützt werden sollte, weil man die Lokomotive der Nachwelt erhalten wollte. Im April des Jahres 1967 kam es aber ganz anders, die Maschine wurde auf ein Abstellgleis verbannt. Kurze Zeit später war sie dann auch von diesem Platz verschwunden. Nachforschungen ergaben die traurige Gewißheit, daß man das gute Stück kurzerhand im AW Offenburg verschrottet hatte. Vom großen Vorbild ist uns also gar nichts erhalten geblieben, und die Modellbahnindustrie hat sich in bezug auf die württembergische T 5 bislang leider auch eine permanente Enthaltensamkeit auferlegt. So blieb es jetzt M+F vorbehalten, die BR 75⁰ in Kleinserie aufzulegen.

Obwohl zur T 5 eine ganze Reihe von Wagen aus dem derzeitigen Angebot von Großserienmodellen paßt, so z. B. die drei- und vierachsigen Umbauwagen, wäre ein richtiger „württembergischer Personenzug“ doch sicherlich wesentlich reizvoller. Dieses Thema wurde bereits im JOURNAL 3/1978 kurz gestreift und soll nun mit den nachfolgenden Ausführungen weiter vertieft werden. Im Stuttgarter Vorortverkehr der frühen zwanziger Jahre war die T 5 sehr häufig mit zweiachsigen Personenwagen anzutreffen, die eingezogene Einstiege und abgerundete Dachenden aufwiesen und die paarweise miteinander starr und kurz gekuppelt waren. Aus jener Bauart wurden übrigens später die Beiwagen

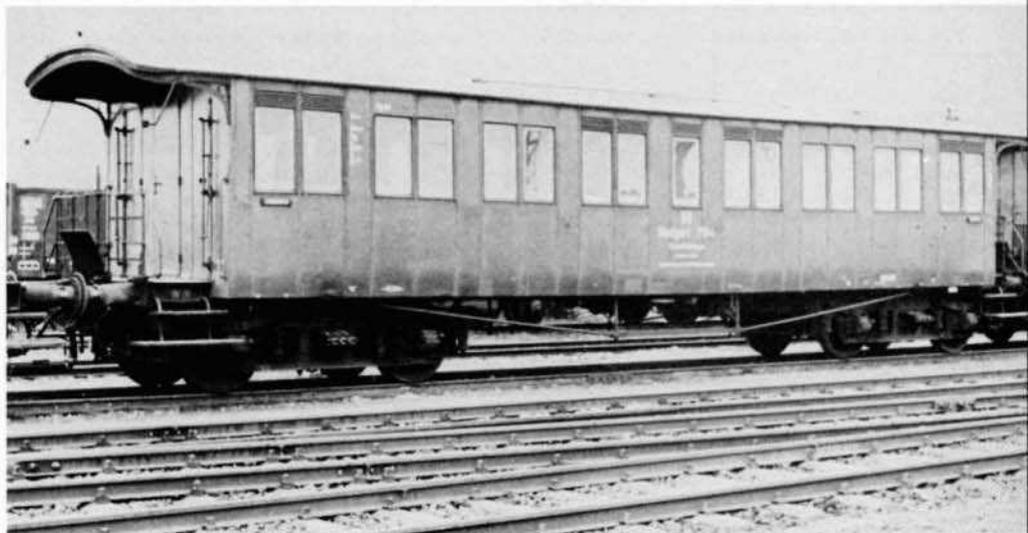


Bild 6: Württembergischer Durchgangswagen aus der Zeit kurz vor der Jahrhundertwende mit den damals üblichen Doppelfenstern. Das Fahrzeug war zu Beginn der sechziger Jahre noch als Bauzugwagen eingesetzt.

Bild 7: Ein Durchgangswagen, Baujahr 1903, der ebenfalls als Bauzugwagen diente.

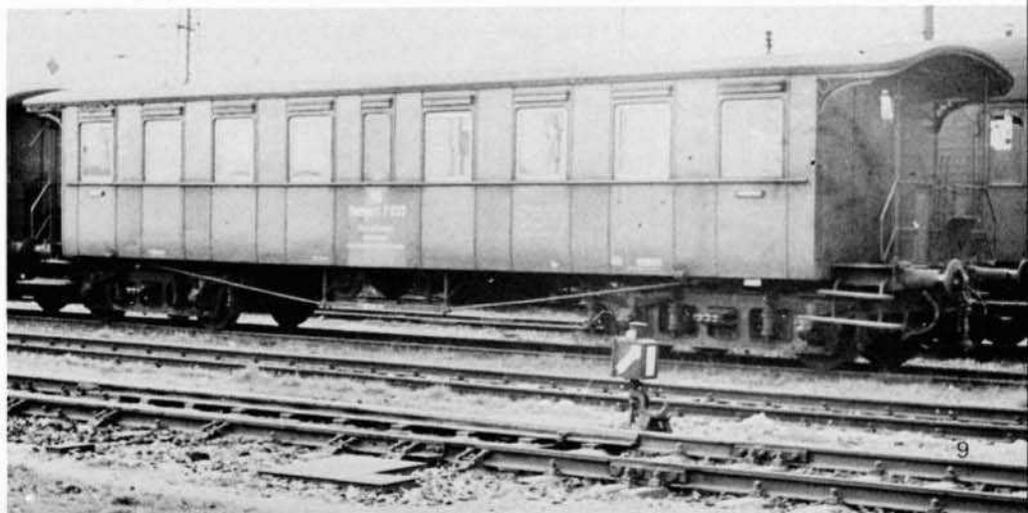




Bild 8: Dieser alte Württemberger des Baujahres 1903 fuhr als Museumsfahrzeug bei einem Tag der offenen Tür im AW Stuttgart-Bad Cannstatt.

Fotos 6 bis 8: HJO

für die Vororttriebwagen der Baureihe ET/ES 65 abgeleitet. Bis zum Ende der fünfziger Jahre liefen die Maschinen der Baureihe 75⁰ aber auch noch mit zweiachsigen Personenwagen mit offenen Bühnen und mit Holzaufbauten. Diese Fahrzeuge und die Nahverkehrs-Garnituren sollen jetzt nicht näher behandelt werden, sie werden Gegenstand einer späteren Betrachtung sein. In dieser Ausgabe sind die alten Vierachser an der Reihe, jene Durchgangswagen, die ab der Jahrhundertwende in Dienst gestellt wurden und die sich in einem Zeitraum von mehr als 50 Jahren bestens bewährten. Entwickelt wurden die Wagen durch Weiterbau und durch viele Verbesserungen aus den „Amerikanerwagen“ der Württembergischen Staatsbahnen. Bereits in der Mitte der vierziger Jahre des letzten Jahrhunderts entschied man sich in Württemberg zum Bau vierachsiger Reisezugwagen nach amerikanischem Vorbild. Mit einer Länge über Puffer von 14 200 mm waren die Fahrzeuge noch recht kurz. Mit 1455 mm war auch der Achsstand der amerikanischen Drehgestelle sehr gering. Wagen dieser Konzeption sind bis in die Zeit um 1866 beschafft worden, zuletzt mit einer LÜP von 14 900 mm und mit einem Achsstand des Drehgestells von 1605 mm. Wer vom Glück begünstigt war, konnte noch hundert

Jahre später die letzten Exemplare als Bahnhofswagen entdecken. Bei der nächsten Generation der vierachsigen Durchgangswagen wuchs die Länge über Puffer auf 15 920 mm an, und die Drehgestelle mit einem Achsstand von 2500 mm glichen nun jenen der preußischen Regelbauart. Diese Wagen wurden in der Zeit von 1898 bis 1902 in Dienst gestellt. Ab 1900 gab es aber auch schon eine noch längere Spielart mit einer LÜP von 16 620 mm, bei unverändertem Drehgestell. Bis zum Jahr 1911 wurden die Wagen dieser Abmessung in mehreren Varianten gebaut und bis zum Beginn der sechziger Jahre eingesetzt. Nach ihrem Ausscheiden aus dem Personenzugdienst waren die Fahrzeuge noch über zehn Jahre als Bahndienstwagen eingesetzt. Heute wird man sich schwer tun, solche Wagen auf Bundesbahngleisen aufzuspüren. Einzelne Exemplare sind allerdings in die Obhut von Museumsvereinigungen gelangt und werden hoffentlich noch lange gepflegt. Zwei Wagentypen wurden für die Zeichnungsseite dieser Ausgabe des JOURNAL ausgewählt. Dies sind der BC4i Wü 00 und der BC4i Wü 03, die für den Nachbau nahezu ideale Vorbilder darstellen. Die beiden Fahrzeuge haben dieselben Abmessungen, dieselbe Inneneinrichtung, dasselbe Dach mit derselben Lüfteranordnung

und natürlich ein identisches Untergestell. Das einzige und doch so markante Unterscheidungsmerkmal ist die unterschiedliche Seitenwandgestaltung mit völlig voneinander abweichender Fenstereinteilung.

Wie man sieht, sind also die Voraussetzungen für einen wenig aufwendigen Nachbau recht günstig. Noch vorteilhafter wäre es natürlich, wenn sich einer der Modellbahn-Hersteller dieser Modelle annehmen würde. Bei einem entsprechenden Erfolg könnte die Serie dann noch mit weiteren Typen ergänzt werden. Eine Kleinigkeit ist beim Nachbau der Fahrzeuge allerdings zu beachten: Das Sprengwerk reicht bis in den Bereich der Drehgestelle und setzt dem Seitenausschlag derselben enge Grenzen. Dies bedeutet, daß man die Wagen auf keinen Radien unter ca. 400 mm einsetzen kann. Günstiger ist die Anordnung des Sprengwerkes bei der letzten und mit einer LÜP von 17 800 mm längsten Ausführungsvariante der württembergischen Durchgangswagen mit vier Achsen. Hierbei können die Drehgestelle frei und unbehindert ausschwenken, allerdings hatten jene Wagen ein an den Enden tiefer gezogenes Dach. Auch diese Wagenbauart wird zu gegebener Zeit im JOURNAL vorgestellt werden. **HO**

