



2/1979

5,90 DM

JOURNAL

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



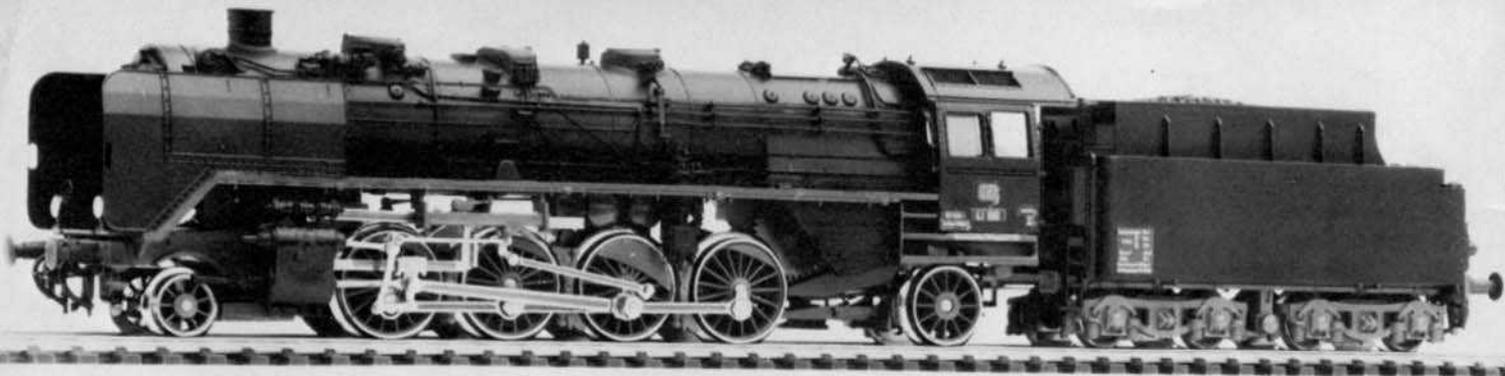


Bild 1: Märklin BR 41 mit M+F-Teilen gesupert (siehe auch frühere Journale).

Bild 2: Dieselbe Lok von der Lokführerseite. Sie hat nun ihre endgültige Lackierung erhalten.



Märklin-BR 41 super

Mittlerweile ist der Superzurüstsatz für die Märklin-BR 41 lieferbar. In den letzten Journalen haben wir Ihnen die Lok bereits im um-

gebauten Zustand gezeigt, allerdings noch nicht endgültig lackiert. Wie hübsch die Lokomotive schließlich aussieht, möchten wir Ihnen an dem nun fertiggestellten lackierten Modell zeigen. Daß die Umbauteile mit denen der Märklin-03 identisch sind, haben wir ebenfalls schon erwähnt.

Es ist erstaunlich, wie fein und zierlich jetzt die Märklin-BR 41 aussieht, vor allem mit der komplettierten Steuerung (Schieberschubstange) und dem aufgesetzten, aus Messingguß bestehenden neuen Steuerungsträger. Sehr viel Unterschied zur M+F-BR 41 kann man auf Anhieb nicht feststellen.

Mit diesem Superzurüstsatz wurde der Reigen der Umbau- und Superzurüstsätze für Märklin-Lokomotiven fortgesetzt. Bekanntlich gibt es ja schon ähnliche für die Märklin-BR 23 (heute nur noch als Primex-Lok lieferbar), BR 44, BR 50, BR 38, BR 18 und BR 03. Wie ebenfalls schon erwähnt, wird die Serie mit dem Umbausatz der BR 41 mit Neubauesessel im Laufe dieses Jahres fortgesetzt. Sollten Sie Interesse an den älteren Umbausätzen haben, diese aber im Augenblick nicht lieferbar sein, so können wir Ihnen versichern, daß diese im Verlauf dieses Jahres nochmals aufgelegt werden.

HM

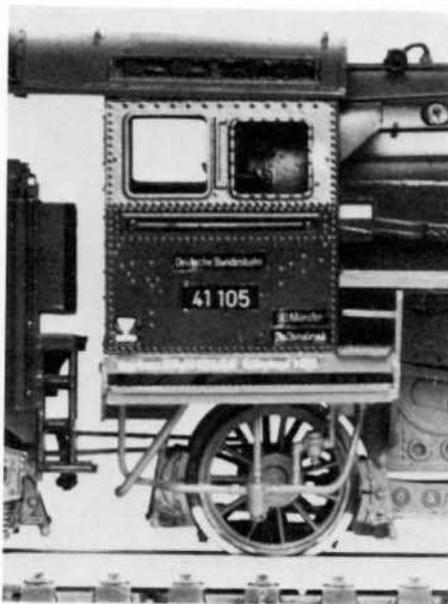
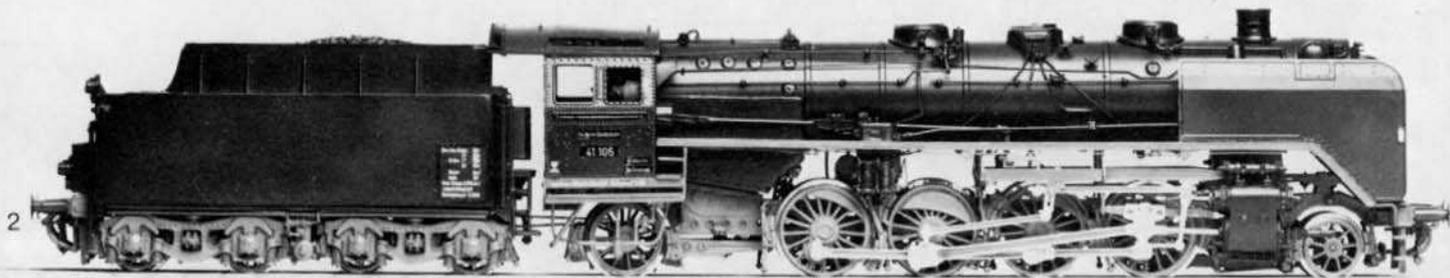


Bild 5: Führerhausdetaillierung der M+F-Lok.

Bild 3: Draufsicht auf die gesupert Märklin-Lokomotive, die einen phantastischen Eindruck macht.

Bild 4: Im Vergleich zur Märklin-Lokomotive hier die M+F-BR 41. Ein Unterschied zur gesuperten Märklin-Lok ist auf Anhieb kaum feststellbar.



2/79

5. 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
Peter Schiebel

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

Atelier Paur
Ing. Horst Obermayer
Bernd Schmid
Peter Schiebel

Druck: F. C. Mayer
8000 München 40

M+F-Journal erscheint 1979 6x.
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: 35,40 + 6,- Porto
Einzelheft: 5,90 + 1,- Porto

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

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 3 vom 1. Januar 1979

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt!



Auflagenhöhe 17 000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Märklin BR 41 super	2
Nach 6 Monaten wieder M+F-Neuheit	5
Schmalspurlokomotive „Helene“	7
Die Baureihe 95 ⁰	8
Nürnberger Messe 1979	14
Intercity-Verkehr im Ein-Stunden-Takt	23
Die Kriegslokomotiven der Baureihe 52	24
Ein Vorbild für die DB	35
Bericht von der Leipziger Frühjahrsmesse 1979	41
Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1979	43
Die Triebwagen der Baureihe ET 85	46
ET 85 mit profimäßigem Antrieb	49
Bw-Skizzen	52
Neu von Lehmann	54
Neu von Roco	56
Neu von Trix und Minitrix	57
DBC-D Dampfbahnclub	59

Zu unserem Titelbild:

Eilzug von Wertheim nach Lauda mit der 023 029 des Bw Crailsheim, aufgenommen im Jahr 1973, kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Lauda. **Farbfoto: Obermayer**

Zu unserem Poster:

Die 053 057 mit ihrem Wannentender vom Bw Crailsheim war stets ein beliebtes Fotomodell. Die Aufnahme entstand im Sommer 1973 im Bw Heilbronn.

Farbfoto: Obermayer



Nach sechs Monaten wieder eine M+F-Neuheit

„Helene“ – eine schmalspurige Museums-Dampflokomotive

Inzwischen sind sechs Monate vergangen, in denen von M+F keinerlei Neuheiten ausgeliefert wurden. Mit der Lokomotive „Helene“, deren Vorbild der DGEG gehört und die bei der SWEG beheimatet ist, ist nun wieder ein Lokbausatz fertig geworden, der besonders die HOe-Freunde begeistern dürfte.

Daß die kleine Maschine nach alter M+F-Manier wieder sehr hübsch ausfiel, können Sie aus den Bildern ersehen. Der Bausatz ist ähnlich wie der der BR 99⁴⁵⁰ zusammengesetzt, unseres Erachtens aber noch leichter im Zusammenbau als jener. Der „Helene“-Satz zeichnet sich durch hohe Paßgenauigkeit aus; Verwendung findet wieder ein ARNOLD-Fahrwerk, das – wie schon bei der BR 99 – vorgefertigt und fahrbereit dem Bausatz beiliegt.

Der Grundbaukasten ohne Superzurüstteile ergibt bereits eine vollwertige Schmalspurlokomotive, an der nichts fehlt. Im Unterschied zur Superausführung wurden hier der Einfachheit halber lediglich eine Luftpumpe und ein Generator aus Kunststoff beigegeben, welche im Superzurüstsatz noch einmal als Messinggußteile enthalten sind. Ebenso wurden die Pfeife mit Zughebel und eine zusätzliche Stirnwandpfeife durch einfache Drehteile ersetzt. Lediglich der Bedienhebel für das Sandkastenventil fehlt. Es ist aber absolut nicht schwierig, einen solchen Hebel durch ein Drahtbiegeteil zu ersetzen, und die Wirkung ist im Endeffekt die gleiche.

Der größte Unterschied zwischen Normal- und Superausführung liegt im Fahrwerk. Hier wurde ein neuer Zylinderblock gefertigt, der gegen den Original-ARNOLD-Zylinderblock ausgetauscht wird. Auch wurde die Allan-Steuerung geändert. Die Pufferbohlen sind gleichfalls durch weitere Details verbessert. Die Bremsschläuche sind angebracht und liegen dem Bausatz bei, ebenso Haken und Ösen für die Pufferbohlen, die beim Vorbild kleine Ketten besitzen, mit denen die gekuppelten Waggon zusätzlich gesichert werden. Der Bausatz ist im Vergleich zu dem der BR 99⁴⁵⁰ in HOe einfacher im Zusammenbau, weil in der „Helene“ wegen der größeren Abmessungen mehr Platz ist und daher der Motor leichter unterzubringen war. Im Superzurüstsatz sind im einzelnen enthalten:

Signalpfeife mit Zughebel, Signalpfeife für Stirnwand, Luftpumpe aus Messingguß, Generator aus Messingguß, 1 Paar Schmalspur-Bremsschläuche, Zylinderblock, die zusätzlichen Steuerungsteile, Sandkasten-Reglerhebel, 2 kleine Hähchen, 2 Kupplungs-Sicherungsösen und 2 Kupplungs-Sicherungshaken.

Ein großer Vorteil des Bausatzes ist auch, daß die Lokomotive aus relativ wenigen Teilen besteht. Am Kessel sind alle wichtigen Teile angegossen. Lediglich die Rauchkammertüre, an der die Spitzenlichtlaterne und das Handrad bereits angegossen sind, muß separat aufgesetzt werden.

Wegen ihres hohen Gewichts ist auch diese Schmalspurlokomotive wieder sehr leistungsfähig in puncto Zugkraft. Anbringen der Superzurüstteile bringt keinerlei Schwierigkeiten mit sich. Der ARNOLD-Zylinderblock wird nur gegen unseren etwas weiter vorn sitzenden Zylinderblock ausgetauscht. Der unsere paßt genau in die ARNOLD-Fahrwerkassurung.

Das ganze Gehäuse ist sehr gut auf dem ARNOLD-Fahrwerk verankert. Die Lokomotive

kann sowohl ganz schwarz als auch grün/schwarz lackiert werden. M+F bietet entsprechende Fertigmodell-Versionen an. Ganz entzückend sieht natürlich die grün/schwarz lackierte Lokomotive mit ihrer roten Beschriftung aus. Die „Helene“ ist wieder einmal ein echter M+F-„Dampfer“, der sicher begeistern wird.

Art.-Nr.		Preis/DM
407	Bausatz „Helene“ der SWEG (Metall)	178,-
407 10	Superzurüstsatz mit Steuerungsteilen	59,-
407 71	Fertigmodell normal	239,-
407 76	Fertigmodell super	298,-
407 77	Fertigmodell super, grüne Lackierung	319,-
12096	Abziehbilder	4,50
		HM

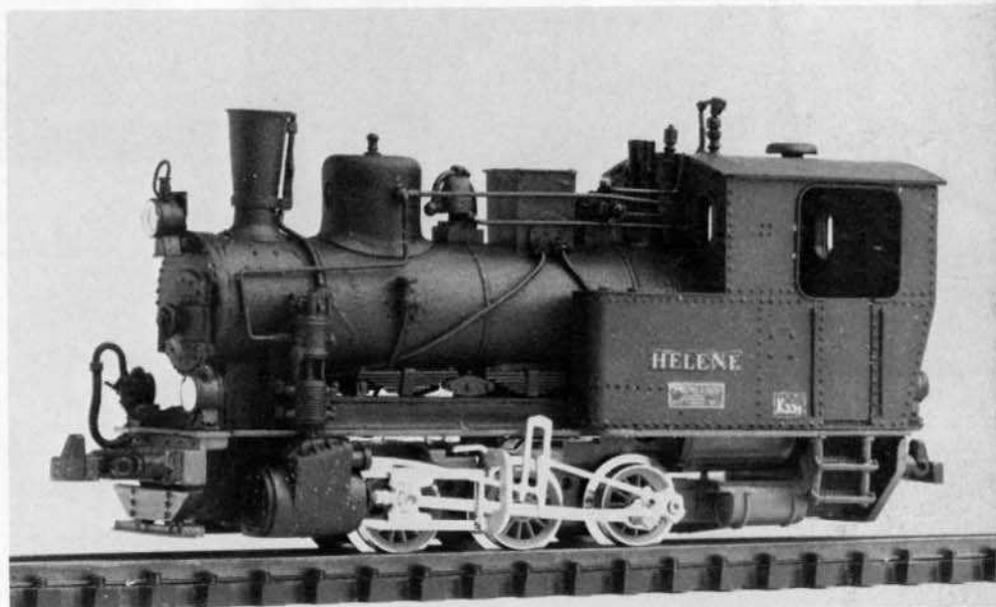
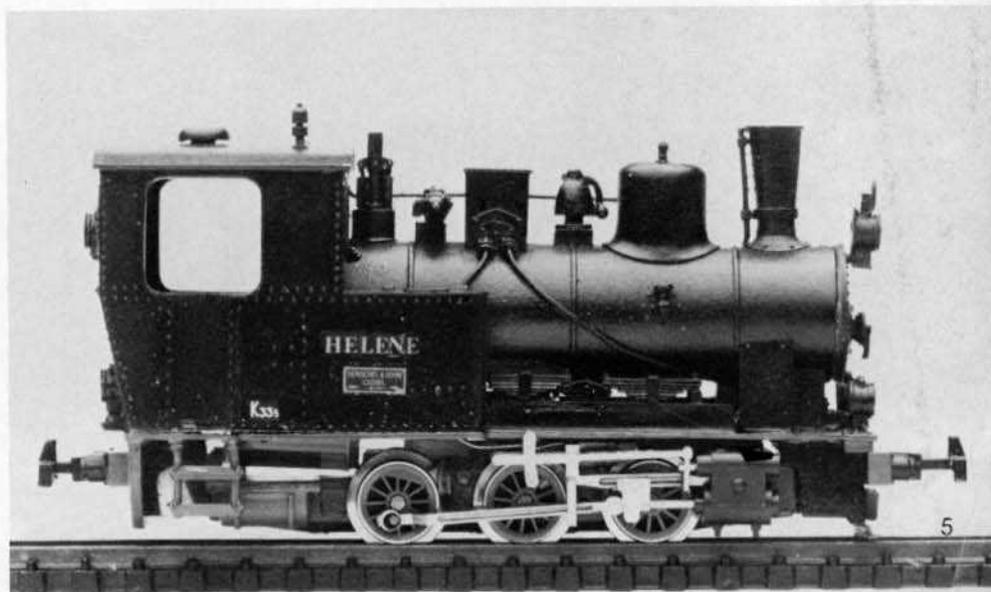


Bild 3: Die „Helene“ in der Superausführung mit neuem Zylinderblock und kompletter Steuerung in schwarzer Lackierung (noch mit Behelfsbeschriftung).

Bild 4: Die „Helene“ in der Normalausführung als Fertigmodell. Die fehlende Leitung vom Speiseventil (unter dem Dampfdom zum Wasserkasten führend) ist bei der endgültigen Ausführung am Kessel bereits angegossen.



◀ Farbfotos Seite 4: Zeigen die „Helene“ in der grünen Gehäuse-lackierung bereits mit der Originalbeschriftung.

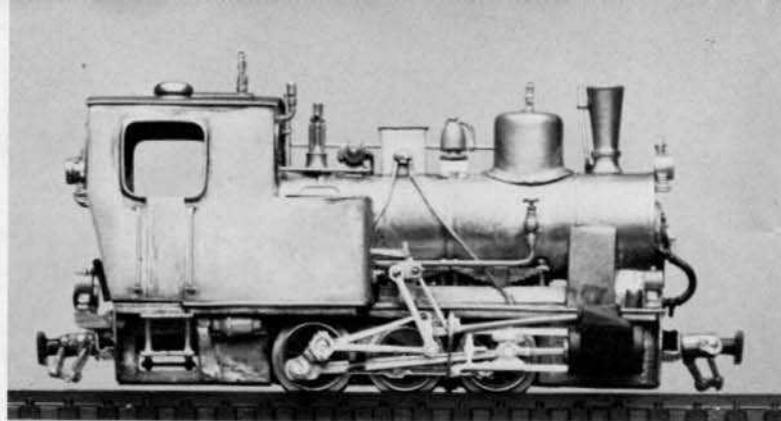
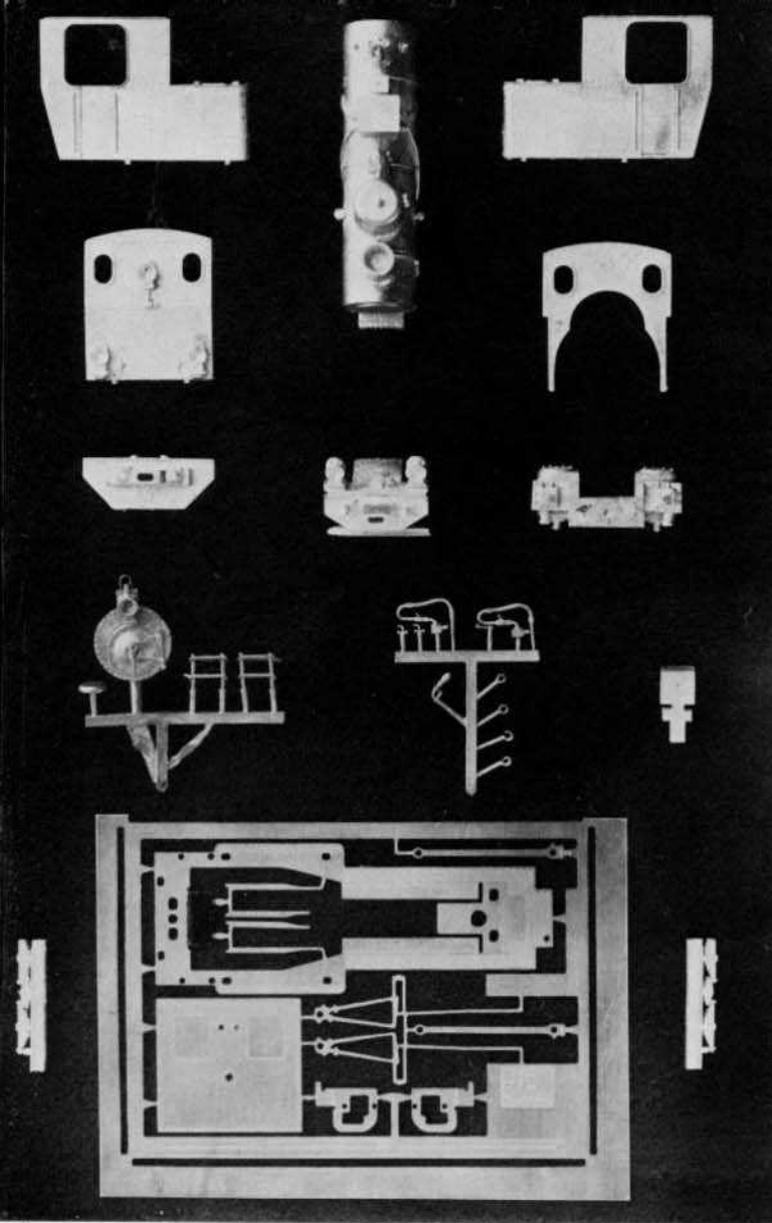


Bild 6: Zeigt den allerersten Musterbau, den Herr Bäuerlein, Essen, schon vor Jahren fertigte und uns als Muster zur Verfügung stellte.

Bild 7: Die „Helene“ noch unlackiert in der Superausführung.

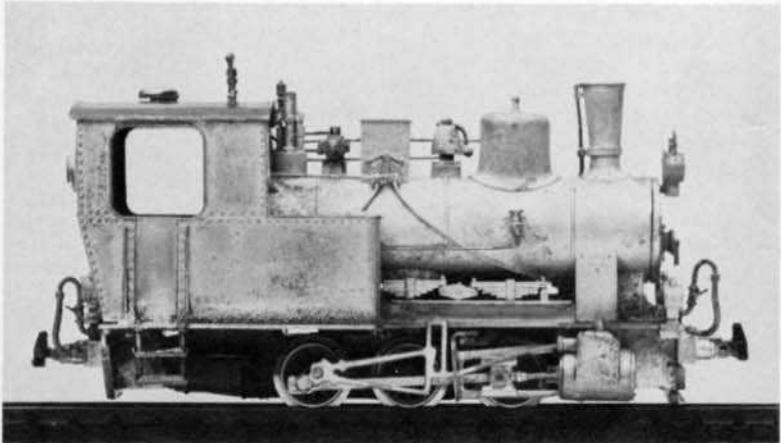


Bild 5: Einzelteile des Grundbaukastens. Das rechte Gußbäumchen über der Ätzplatte gehört zum Superzurüstsatz. Nicht mit abgebildet wurden für den Normalbausatz die Kunststoff-Luftpumpe und der Generator, für die Superausführung Kreuzköpfe, Gegenkurbeln, Luftpumpe, Generator (Messingguß) und Reglerhebel.

Bild 8: Die „Helene“ noch in Bad Lauterberg im Barytwerk, bevor sie zur SWEG kam.
Fotos: Paur

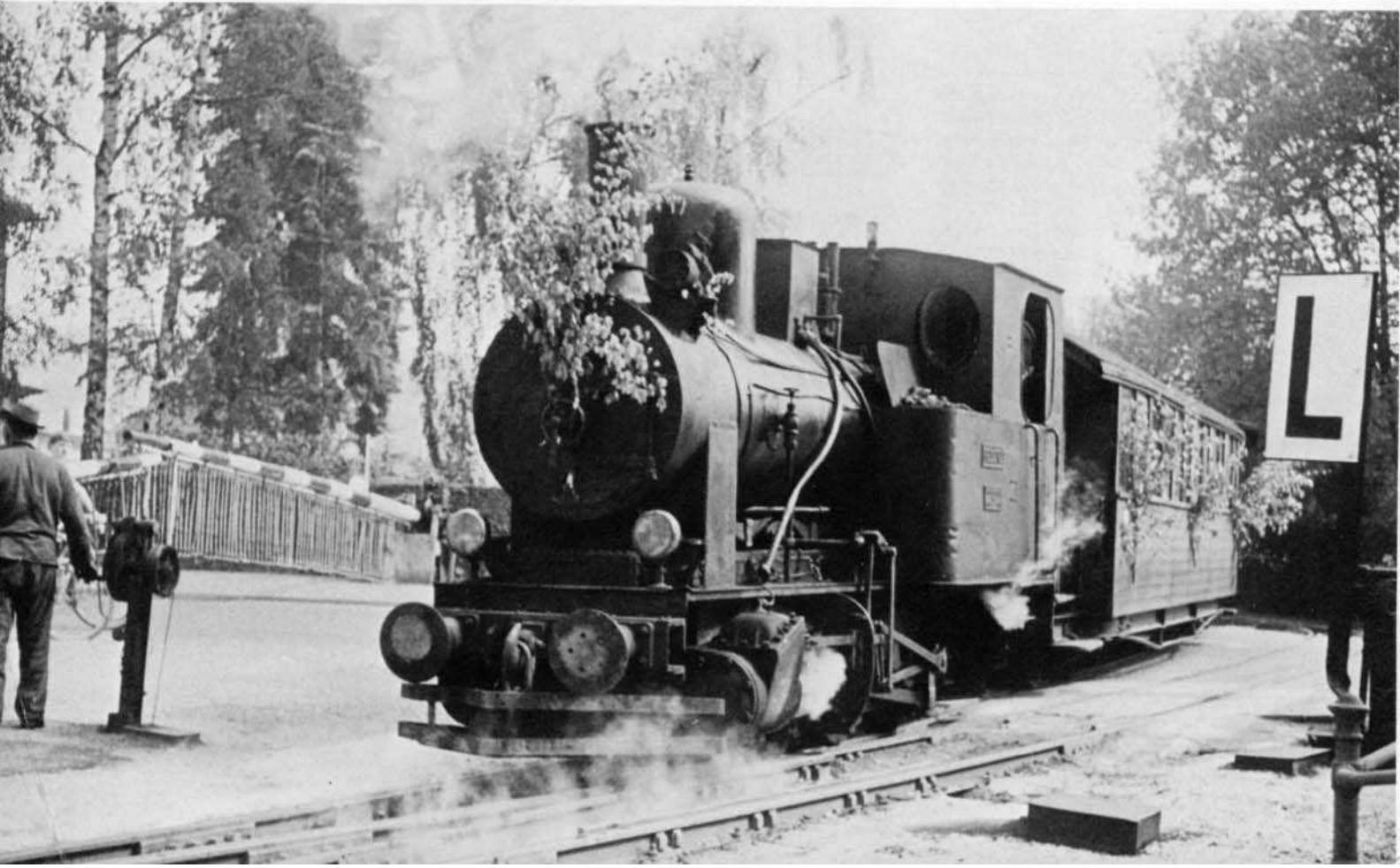




Bild 9: Als die „Helene“ im Jahr 1970 in Möckmühl eingetroffen war, blieb für die freiwilligen Helfer der DGEg noch eine Menge Arbeit, um die Lok für den Museumsbetrieb im Jagsttal herzurichten.

Schmalspurlokomotive „Helene“

Im Sommer des Jahres 1970 war es der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte gelungen, die letzte noch betriebsfähige Schmalspur-Tenderlokomotive für eine Spurweite von 750 mm zu erwerben und danach für den Einsatz auf der Jagsttalbahn herzurichten.

Die Lokomotive war bei Henschel & Sohn in Kassel im Jahr 1919 unter der Fabrik-Nr. 16 428 gebaut worden. Ihr erstes Einsatzgebiet war bei der Jüterbog-Luckenwalder Kreis-Eisenbahn. Von dort kam sie im Jahr

1934 nach Bad Lauterberg in den Harz, um dort bis 1969 als Werklokomotive der Deutschen Barytindustrie eingesetzt zu werden. Nach der innerbetrieblichen Umstellung des Transportsystems diente die „Helene“ noch einen Winter lang als Heizkessel und Dampferzeuger.

Als die „Helene“ dann in Möckmühl eingetroffen war, mußte zunächst die Kupplung angepaßt werden. Außerdem war eine Druckluftbremse einzubauen und der gesamte Anstrich zu erneuern. All diese Arbeiten wurden von

Mitgliedern der DGEg in freiwilligen und ehrenamtlichen Einsätzen ausgeführt. Dazu kam auch noch der Bau eines Lokschuppens, in dem die gute „Helene“ geschützt untergestellt werden konnte.

Seit 1971 führt die kleine dreiachsige Schmalspurlokomotive – deren mittlere Achse ohne Spurkranz ist – die historischen Museumszüge durch das herrliche Jagsttal. Nebenbei war die „Helene“ bei verschiedenen Aufnahmen auch schon als Fernsehstar aktiv. **HO**

Richtigstellung zum M+F-Journal 6/1978

Beitrag 18 201 – Werkstattbericht. Zu Bild 5:

Hier ist ein Irrtum unterlaufen. Die Kropfachselle der 18 201 ist noch die Originalwelle der 61 002. Vielmehr stammt die Exzenterwelle für den Antrieb der Innensteuerung von der Baureihe 03¹⁰.

Beitrag Neun Dampfloks und eine Insel. Seite 11, Spalte 2:

Die Ausrüstung der Baureihe 86 mit Witte-Windleitblechen ist eine Bauartänderung. Dies zu genehmigen obliegt nicht der Rbd, sondern der Hauptverwaltung für die Maschinenwirtschaft beim Ministerium für Verkehrswesen. Eine derartige Bauartänderung führt niemals zur Änderung der Baureihenbezeichnung. Eine Änderung der Baureihenbezeichnung ist lediglich bei einigen Rekolokomotiven der Deutschen Reichsbahn vorgenommen worden, z. B. 52⁸⁰, 50³⁵, 50⁸⁰, 58³⁰ oder 01⁵, wo in jedem Falle der Einbau neuer Kessel mit Verbrennungskammer neben anderen Bauartänderungen erfolgte. Es erhielten jedoch bei weitem nicht alle Baureihen, die vollständig oder teilweise mit den sogenannten Rekokesseln ausgerüstet wurden, eine neue Baureihenbezeichnung, z. B. 03, 03¹⁰, 41. Die Ausrüstung der Baureihe 86 mit Witte-Blechen ist lediglich eine betriebsinterne, nicht von der HvM genehmigte Bauartänderung des Bw Heringsdorf gewesen, die auch bei der HvM nicht als Bauartänderung beantragt worden ist.

Manfred Weisbrod

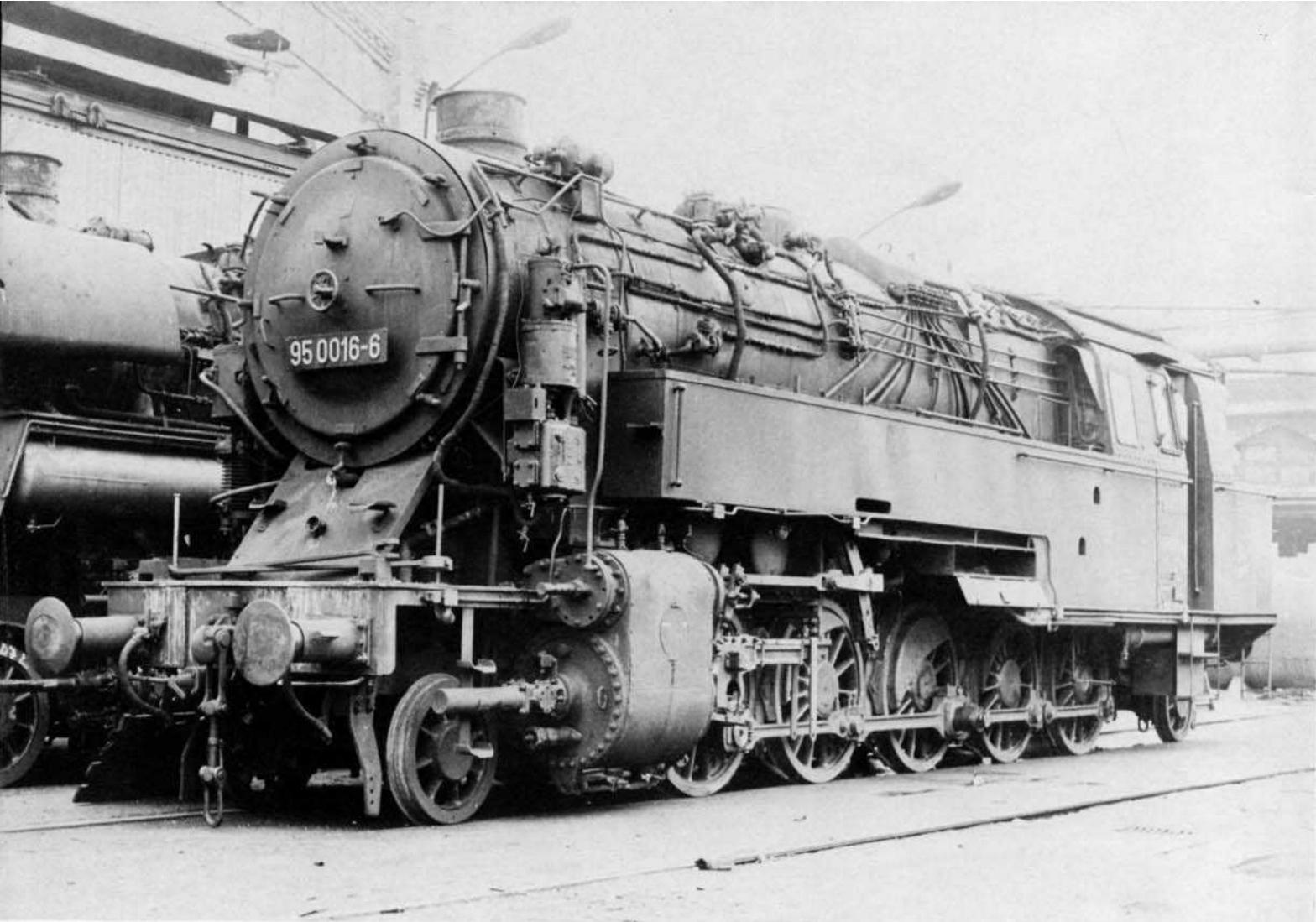


Bild 1: 1977 wartet die 95 0016-6 mit Nachbau-Ersatzkessel ohne Speisedom im Raw Meiningen auf ihre Aufarbeitung. Die Treibstangen sind abgebaut, die Lok kam also nicht mit eigener Kraft ins Raw.

Die Baureihe 95⁰

Deutschlands letzte Länderbahnlokomotive (II)

Schrieben wir in unserem ersten Beitrag über die Baureihe 95⁰, die Diesellok der Baureihe 119 habe sich noch nicht auf der Strecke Nr. 566 (Saalfeld–Probstzella–Sonneberg) sehen lassen, so ist das inzwischen überholt. Im Spätherbst 1978 fanden Versuchsfahrten im Güterzugdienst zwischen Saalfeld und Son-

neberg mit der 119 vom Bw Halle P statt. Ohne Kenntnis der Versuchsergebnisse, nur auf den Aussagen der Personale basierend, soll die BR 119, ein Import aus Rumänien, leistungsmäßig der BR 95⁰ nicht unterlegen sein. Als nachteilig empfand man die mangelnde Elastizität der Diesellok, die möglichst

mit konstanter Geschwindigkeit gefahren werden muß (in den Steigungen) und eine Mindestgeschwindigkeit von 25 bis 30 km/h nicht unterschreiten sollte. Zu gegebener Zeit wird präziser darüber berichtet werden können.

Ein Irrtum war dem Verfasser unterlaufen, als er schrieb, nur in Saalfeld könnten die 95er Heizöl bunkern. Auch das Bw Sonneberg, Einsatzstelle des Bw Probstzella, verfügt über die Möglichkeit, die Lokomotiven zu betanken.

In Sonneberg sind ständig fünf bis sechs Maschinen der Baureihe 95 beheimatet, die im Rahmen eines zehntägigen Dienstplanes zweimal nach Saalfeld kommen. Eine der Sonneberger Maschinen ist die 95 0027-3, die Ende 1978 im Bw „Helmut Scholz“ Meiningen eine Hauptuntersuchung erhielt. Wenn die Informationen stimmen, war das die letzte L 7 (früher L 4) einer T 20 gewesen.

Betrachten Sie sich das Foto dieser Lokomotive genau, besonders die Zylinder. Die 95 0027-3 hat Ersatzzylinder in Stahlschweiß-



Bild 2: 1971 stand die 95 025 noch als rostgefeuerte Lok im Bw Blankenburg (Harz) abgestellt.

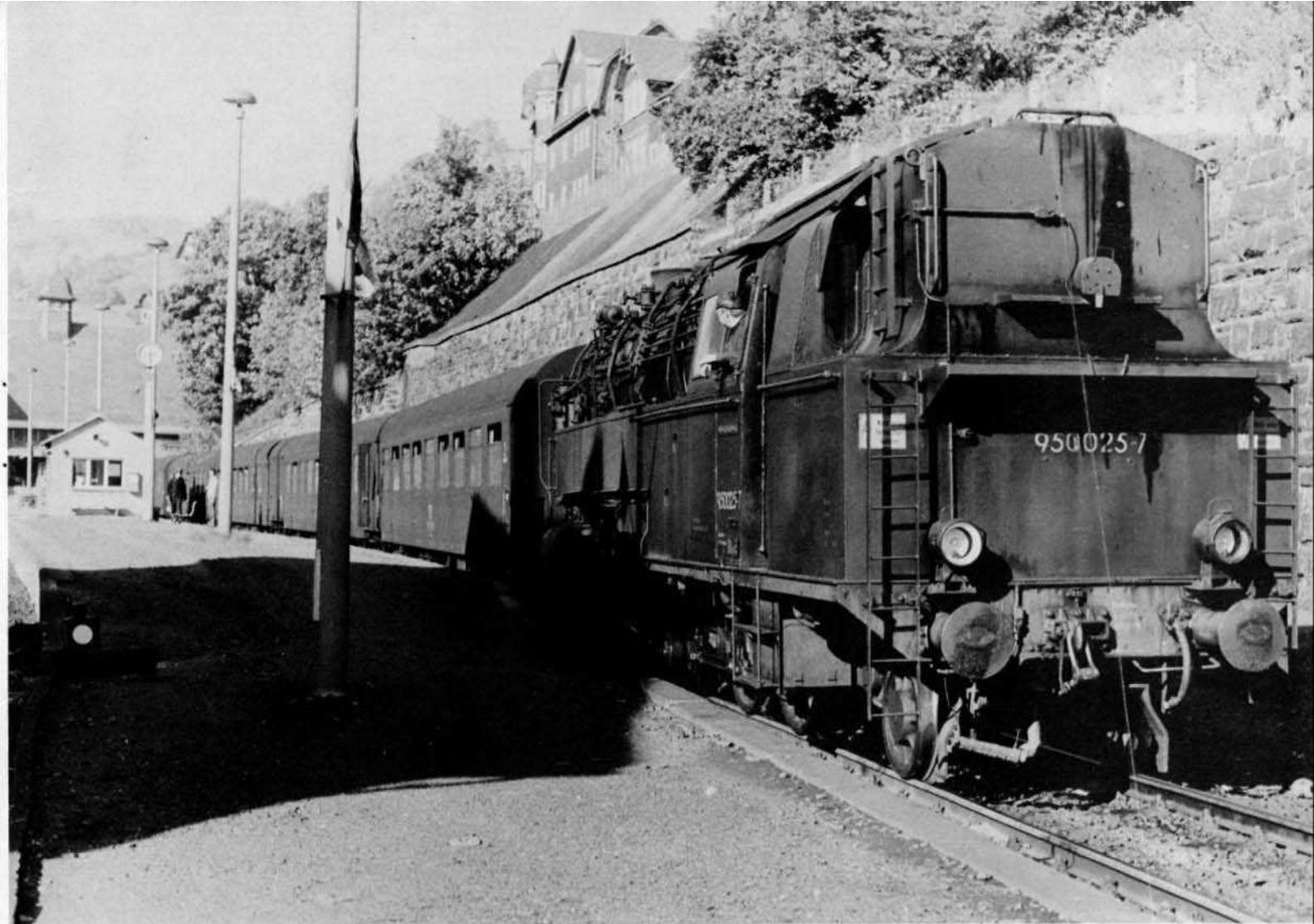


Bild 3: Dieselbe Maschine (siehe Bild 2) im Spätherbst 1978 im Spitzkehrenbahnhof Lauscha, ausfahrbereit in Richtung Saalfeld, mit Ölhauptfeuerung. Knapp ist der Platz für den Bahnhof Lauscha, und eine große Stützmauer muß den Hang abfangen.

konstruktion und teilt diese Besonderheit mit der 95 0045-5. Diese Zylinder blieben in der umfangreichen Literatur über die T 20 bisher unerwähnt. Bekanntlich hat das Raw Meiningen auch von den 35 rekonstruierten Lokomotiven der Baureihe 01⁵ 33 Stück mit Stahlschweißzylindern ausgerüstet; doch die Zylinder der T 20 mit 700 mm Zylinderdurchmesser zählen zu den bemerkenswertesten Leistungen des Raw Meiningen bei der Erhaltung der T 20. Die Dampfverteilung in diesen Zylindern erfolgt durch Druckausgleich-Kolbenschieber Bauart Trofimoff, während die Maschinen mit Original-Graugußzylindern Karl-Schulz-Schieber besitzen.

Umbau auf Ölfeuerung

Die Deutsche Reichsbahn verfügte bei Kriegsende über 34 Maschinen der Baureihe 95⁰, wovon im Laufe der Jahre 24 Lokomotiven auf Ölhauptfeuerung umgebaut worden sind. Eine tabellarische Übersicht der ölgefeuerten Lokomotiven finden Sie am Schluß des Artikels. Am 31. 12. 1978 waren noch 22 Lokomotiven im Dienst. Ausgeschieden sind bisher die zehn nicht auf Ölhauptfeuerung umgebauten Maschinen, aber auch schon zwei der Ölloks: Die 95 0029-9 ist im September 1977 zerlegt worden, die 95 0037-2 am 24. 8. 1978.

Bild 4: Der aus Sonneberg eingefahrene Personenzug macht „Kopf“ in Lauscha. Weil kein Lokwechsel stattfindet, am Kopfende keine Weichen sind, muß der Zug ins Vorfeld zurückgedrückt werden.

Der Einbau der Ölhauptfeuerung in die Baureihe 95⁰ erstreckte sich über einen Zeitraum von neun Jahren. Den Anfang hatte die 95 004 im Jahre 1964 gemacht, und erst 1973 erhielt mit der 95 025 die letzte diesen Umbau. Zum Unterschied von den anderen ölgefeuerten Maschinen der DR (01⁵, 03¹⁰, 44 und 50⁵⁰) be-

sitzen die 95er keine geräuschhemmende Feuertür, so daß das Personal zur Schonung der Trommelfelle mit Gehörschutzkapseln fährt, wenn die Ölfeuerung in Betrieb ist. Die 95 025 war etwa 20 Jahre lang auf der Rübelandbahn im Harz eingesetzt und im Bw Blankenburg beheimatet. Seit Herbst 1968 fie-





Bild 5: Am 28. 12. 1978 nach der Hauptuntersuchung im Raw Meiningen.

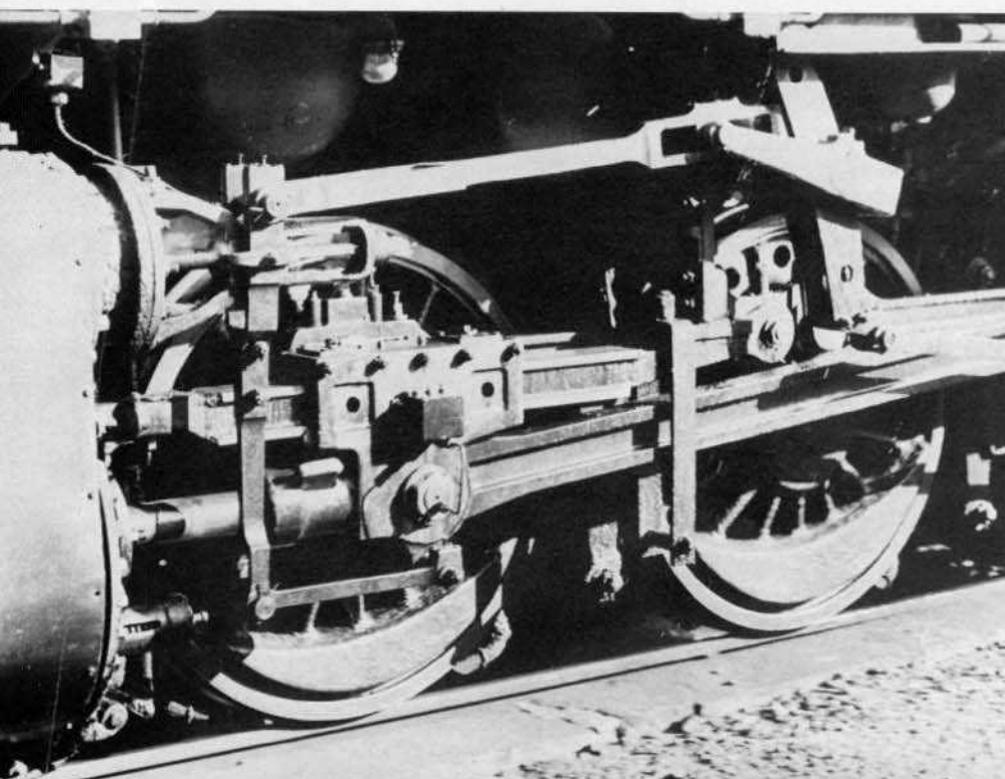


Bild 6: Triebwerksaufnahme der 95 0025-7 bei der Ausfahrt. Die Winterthur-Steuerung, ein Mitbringel des Konstrukteurs August Meister von Borsig aus der Zeit seiner Tätigkeit bei der Schweizerischen Maschinenfabrik in Winterthur, zeigt die Rückwärtsfahrt an.

len ihr jedoch nur noch Heizlokdienste zu, bis sie Ende 1972 in das Raw Meiningen überführt und anlässlich einer L 4 (Hauptuntersuchung) auf Ölhauptfeuerung umgebaut wurde. Eine Aufnahme der 95 1025-6 entstand am 15. 5. 1971 im Bw Blankenburg. Dort war die Lok neben der ehemaligen HBE-Lokomotive „Mammut“ (95 6676) zu sehen, die übrigens in diesem Jahr vom Raw Meiningen für das Dresdener Verkehrsmuseum aufgearbeitet wird. Eine betriebsfähige Aufarbeitung ist jedoch wegen fehlender Ersatzteile und zu hoher Kosten nicht vorgesehen. Die 95 025 ist heute noch als 95 0025-7 im Einsatz; unser Foto zeigt sie im Spitzkehrenbahnhof Lauscha vor einem Personenzug in Richtung Saalfeld.