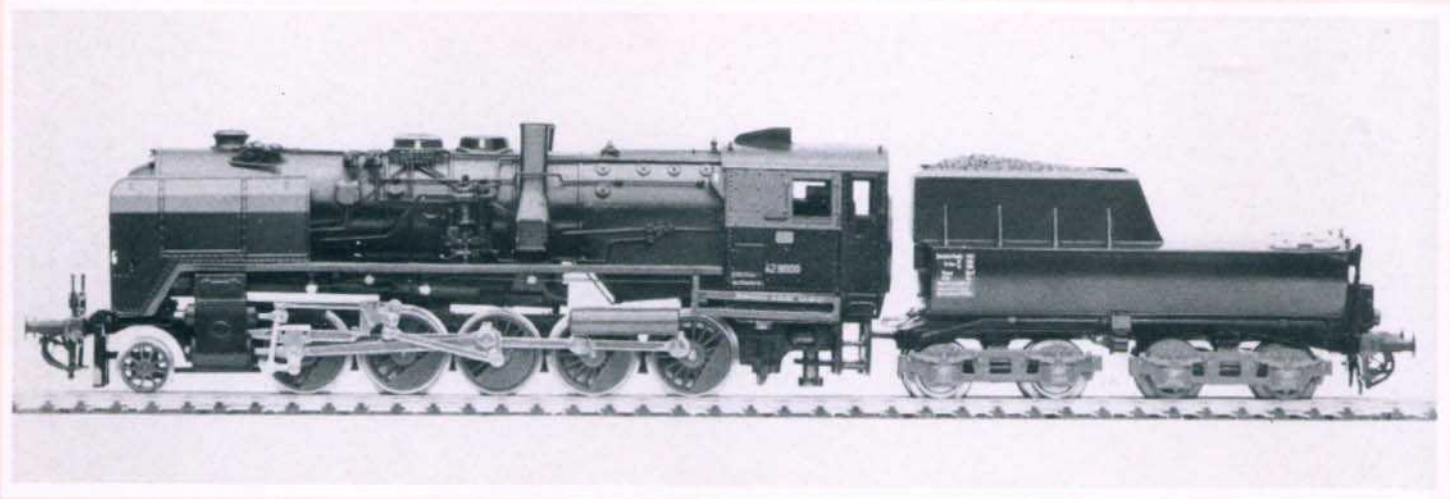
1/1976

4.90 DM

M+F JOURNAL

Modellbahn+Fachzeitschrift • aktuell • informativ

1. Messe-vorbericht



M+F Neuheiten

Bild 1: BR 42^{90} (Franco-Crosti)
026 Gehäuse-Bausatz
Vorbestellpreis: DM 265,–
02630 Wannentender unmotorisiert
– noch nicht lieferbar –
02631 Wannentender motorisiert
– noch nicht lieferbar –
02668 BR 42^{90} Steuerung ungenietet
– noch nicht lieferbar –
02669 BR 42^{90} Steuerung genietet
– noch nicht lieferbar –
9615 Neues M+F-Fahrwerk (Zweileiter-Gleichstrom, ohne Antrieb) für BR 42.90
– Preis noch nicht vorhanden –
9616 Passender Antrieb für Fahrwerk 9615
– Preis noch nicht vorhanden –
Die Artikel ohne Preisangabe sind voraussichtlich Ende Januar 1976 lieferbar.

Bild 2: Preuß. T 16, spätere BR 94
(Die Vorbestell-Sonderpreisaktion ist abgelaufen)

031	Bausatz ohne Steuerung	DM 485,–
03110	Superzurüstsatz	DM 115,–
03168	Steuerung ungenietet	DM 49,–
03169	Steuerung genietet	DM 69,–
12048	Beschriftungssatz	DM 14,–

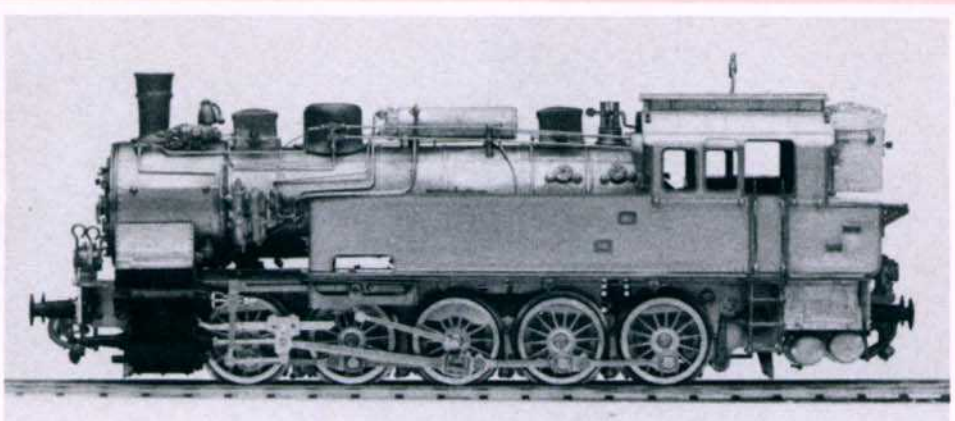
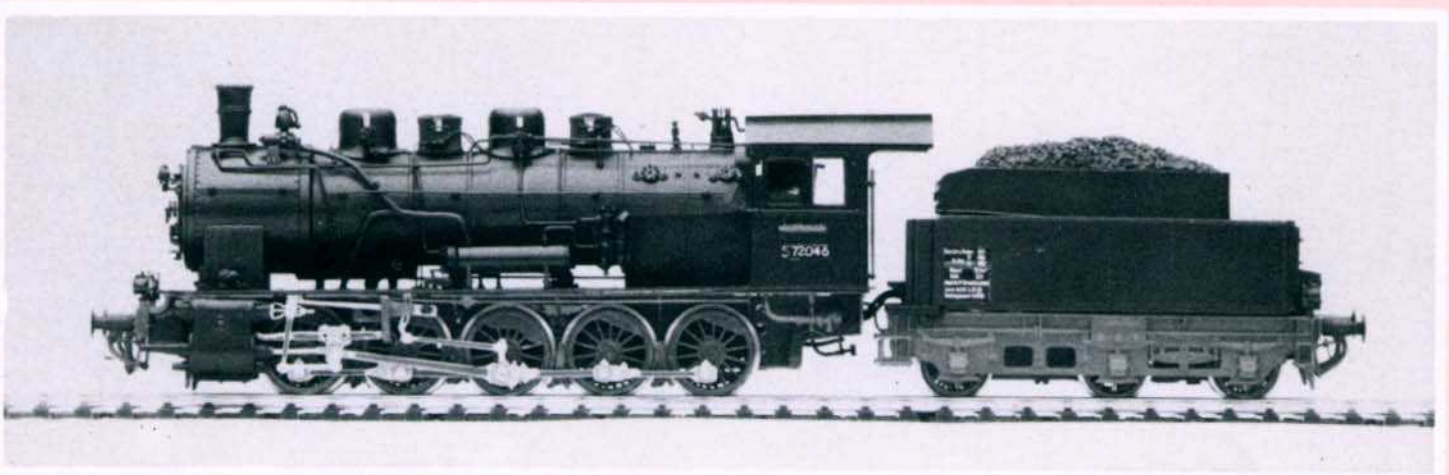


Bild 3: Preuß. G 10, spätere BR 57
(Hier gilt noch der Vorbestellpreis)
03301 Bausatz ohne Steuerung, mit mot. Tender
Vorbestellpreis: DM 498,–
später ca.: DM 550,–

033	Bausatz (nur Lok) ohne Steuerung	DM 316,–
03310	Superzurüstsatz (Lok)	DM 149,–
03368	Steuerung ungenietet	DM 49,–
03369	Steuerung genietet	DM 69,–
12049	Abziehbilder-Großsatz	DM 14,–



M+F JOURNAL

Modellbahn-Fachzeitschrift - aktuell - informativ

1/76 Februar

2. Jahrgang

Einzelheft DM 4,90
sfr 6,30
öS 39,–
hfl 5,60
bfr 80,–

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
Bernd Schmid

Druck: Offsetdruck Löbker
8031 Alling

M+F-Journal erscheint 1976 6x.
Erscheinungsweise: Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember.
Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-Fachhandel, im Buchhandel oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel sind:

Einzelheft

Inland	DM 4,90 + DM
Ausland	DM 5,50 + DM

Abonnementpreis

Inland für 1976:	DM 28,80 + DM 4,20 Porto
Ausland für 1976:	DM 33,— + DM 4,20 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 Preisliste Nr. 1 vom 1. 2. 1975.
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

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

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Mondstraße 1

Aus dem Inhalt . . . . . .

Vorwort	**Seite 4**
Die preußische T 3 (Vorbild)	**Seite 6**
Die ehemalige Röwa T 3 (Modell)	**Seite 8**
Die Lokomotiven der Gattung preuß. S 10	**Seite 10**
Mit Dampf durchs Emsland	**Seite 14**
Die Wismarer Schienenomnibusse	**Seite 17**
Modell des M+F-Wismar-Schienenbusses	**Seite 19**
Die „Plettenberg“	**Seite 22**
E 75 von M+F	**Seite 26**
Hauptgewinner im M+F-Preisausschreiben	**Seite 28**
Messe 1976 in Nürnberg	**Seite 29**
Weitere M+F-HOe-Fahrzeuge	**Seite 38**
Circus Noll	**Seite 40**
Vorbild und Modell, Lokomotiven 144 075 und 169 002 von ROCO	**Seite 42**
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	**Seite 45**
Das Spalter „Bockerl“	**Seite 47**
Farbe und Modellbahn, 2. Teil	**Seite 48**
Nebenbahnromantik	**Seite 50**
Förderturm-Varianten	**Seite 54**
Alpenbahn Kempten – Reutte – Garmisch-Partenkirchen	**Seite 56**
Schmalspur-Spezialitäten aus Württemberg, 6. Folge	**Seite 58**
DBC-D, Gartenbahn- und Dampfmodellbahn	**Seite 59**

Zu unserem Titelbild:

Lokomotive der BR 96 003, vor dem Lokschuppen

Foto: Bellingrodt

Was uns betrifft . . .

Klagelied eines Messeausstellers – „eine nicht ganz ernst zu nehmende Satire!"

Wieder einmal ist es soweit – die Messe steht vor der Tür. Kaum, daß das Weihnachtsgeschäft vorüber ist und man meint, wieder etwas zur Ruhe kommen zu können, geht der Trubel erneut mit all seiner Hektik, Nervosität und Zeitknappheit los.
Vor Weihnachten kommt man kaum dazu, sich darüber Gedanken zu machen, welche Neuheiten (die auch Aussicht auf Erfolg haben) man für die nächste Zeit anbieten soll. Es wird geplant und wieder verworfen, das und jenes Modell hinzugenommen und dann doch wieder gestrichen. Man stellt fest, daß das geplante Programm viel zu umfangreich ist und für eine verbindliche Fertigung keinesfalls die Garantie übernommen werden kann. Steht die Planung dann und ist sämtliches Bildmaterial vorhanden, müssen – wieder unter erheblichem Zeitdruck – die Druckunterlagen für das Prospektmaterial fertiggestellt werden. Man hat stetig den Termindruck im Nacken, da die Unterlagen bis zu einem bestimmten Tag und Stunde in der Druckerei sein müssen. Dort kann sonst die pünktliche Abgabe des fertigen Prospektmaterials (einen Tag vor der Messe) nicht garantiert werden, oder es werden zumindest teure Nachtüberstunden erforderlich.
Vollkommen abgehetzt, aber doch noch mit dem beruhigenden Gefühl alles geschafft zu haben, fährt man dann zur Messe. Mit gemischten Gefühlen sieht man nun dem ersten Ansturm entgegen, immer begleitet von der Unruhe, doch „hoffentlich das Richtige ausgewählt zu haben" und wünschend, daß kein anderer Hersteller eines der eigenen Modelle ebenfalls als Neuheit anbietet. Und nun rollt am Samstag und Sonntag die Besucherlawine an. Diese Lawine scheint einen zu erdrücken, und nach kurzer Zeit ist man bereits entsprechend apatisch. Man hat aber trotzdem immer noch kleine Restenergien, um nach sogenannten Lichtpunkten (in Form von kaufenden Händlern) in dieser Lawine zu suchen. Erspäht man dann glücklich einen, stellt man fest, daß es diesem unmöglich ist, unseren Stand zu erreichen, da er im Sog der Menge sich wie ein vorbeiziehender Komet wieder entfernt. Es besteht bestenfalls noch die Möglichkeit, daß man sich über ziemliche Distanzen hinweg laut rufend verständigen kann, daß er irgendwann in der kommenden Woche, wenn es ruhiger ist, wieder vorbeikommt.
Man bleibt zurück, umringt von einer Menge von Modelleisenbahnern (oder solchen, die vorgeben welche zu sein) und ist ihnen hilflos ausgeliefert. Sowieso schon halb tot und nur noch ein Nervenbündel, wird einem dann noch das berühmte Loch in den Bauch gefragt: „Warum habt Ihr ausgerechnet dieses und nicht das und jenes, das doch bestimmt usw., usf. oder, wann kommt dies und das . . .?" Wo wir dies doch kaum selbst genau wissen. Man wird in stundenlange Gespräche verwickelt und bekommt erzählt, wieviel Weichen, Lokomotiven, Waggons, Züge, Signale, welche Radien und und und . . .
Der Erzählende merkt dabei nicht, daß man während dieses Gesprächs bereits vor einer halben Stunde den sprichwörtlichen „letzten Geist" aufgegeben hat und nur noch mit glanzlosen Augen dasteht. Im Höchstfall vielleicht noch von dem Gedanken aufrecht gehalten, doch noch irgendwann zwischen 14.00 und 15.00 Uhr nachmittags als erste Mahlzeit bereits schon lange kalt gewordene Nürnberger Bratwürste hinunterwürgen zu können. Die letzte Messe ist ja schon wieder 1 Jahr her, und so mancher konnte innerhalb dieses Jahres enorme Energien ansammeln, kommt ausgeruht an, denn den meisten ist unsere „Hetze" fremd, und versprüht dann seinen Geist, in jedem Auge ein Lokrad funkelnd. Vor lauter Ausgeruhtsein bemerkt er nicht, daß sein Gegenüber mittlerweile k.o. gegangen ist. Jetzt wird es leichter, der Strom läßt nach. Schnell eine Wurst und eine trockene Semmel. Aber was ist das?
Der Stand ist schon wieder drängend voll. Nun kommt die zweite Schicht von Modellbahnern, die sich mittlerweile von ihren Vormittagsstrapazen in aller Ruhe beim Essen erholen konnte.
Noch eine halbe Semmel im Mund, zu mehr hat's bei uns nicht gereicht, steht man nun wieder – mittlerweile aber schon fast ganz tot – mit letzter Energie „seinen Mann – oder Frau", um denselben Fragen und Gesprächen standzuhalten. Was bleibt einem anderes übrig, als „semmelbröselversprühend" Antwort zu geben, da zum Hinunterschlucken des letzten Bissens keine Zeit mehr bestand. Um 18.00 Uhr schließt die Messe, das ist der einzige Gedanke, der einen noch aufrecht hält.
Endlich den Stand schließen und endlich nach Hause ins Quartier gehen zu können, das ist der größte Wunsch. Jetzt kommen aber die ganz Unentwegten in eine ausgesprochene Streßsituation. Abgehetzt sieht man sie noch nach Messeschluß durch die Gänge eilen. In ihren Gesichtern steht der Gedanke geschrieben: „Die Zeit war zu knapp, einige Hersteller scheinen noch recht munter zu sein, schade, ich konnte nicht alle Modellbahnaussteller heimsuchen!"
Der Aussteller selbst verläßt die Messe mit dem Gedanken an den in 13 Stunden beginnenden Messesonntag, der noch schlimmer werden wird.
Dieser kleine Artikel ist natürlich witzig gedacht und soll Ihnen nur in etwa das Messegeschehen der ersten beiden Tage schildern. Denn was wären wir ohne unsere Modelleisenbahner und deren – manchmal recht guten – Vorschläge.
Wir möchten Sie aber doch bitten, auf der Messe etwas Verständnis für uns aufzubringen und die einzelnen Gespräche nicht zu lange auszudehnen.

HM

Kurzmitteilungen:
Die Mallet BR 96 (Gt 2x4/4) konnte aus Platz- und Zeitgründen in diesem Journal nicht vorgestellt werden. Fertigmodelle der endgültigen Ausführung werden jedoch auf der Messe vorgestellt. Einen ausführlichen Bericht über den Zusammenbau, die Einzelteile und das fertige Modell bringen wir im Journal 2/76. Die Auslieferung der Lok beginnt noch während der Messe, also Mitte Februar 1976. Den **Märklinisten** können wir erfreulicherweise mitteilen, daß dieses Modell für Puko-Schleifer und voraussichtlich auch zur Unterbringung eines Umschaltrelais geeignet ist. Die Preise für diese Ausführung sind jedoch noch nicht bekannt, werden aber in unseren MIBA- und EM-Anzeigen sowie im nächsten Journal bekanntgegeben. Als weitere Version gibt es das Modell auch komplett aus Messingmaterial (Bausatz und Fertigmodell). Näheres hierüber später.

Auf die Selbstbauprämierung von Lokomotiven mußte in diesem Journal (ebenfalls aus Platzgründen) verzichtet werden. Im Journal 2/76 wird damit aber wieder fortgefahren. Soviel möchten wir heute schon verraten, daß eine sehr schöne BR 73 (Bayerische D XII) vorgestellt wird. Übrigens, wenn Sie selbst gute Eigenbau-Modelle besitzen, würden wir uns freuen, wenn Sie uns diese zur Verfügung stellen könnten. Wir werden dann über eine Prämierung und Diplom-Vergabe entscheiden.

Sechskantschlüssel für unsere Steuerungssechskantschrauben sind jetzt unter der Artikel-Nr. 15100 zum Preis von DM 3,50 (3 Stück) beziehbar. Unter Verwendung unseres Stiftenklöbchens Artikel-Nr. 15025 ist es dann kein Problem mehr, die Kurbelbolzensechskantschrauben zu befestigen.

Die **neue M+F E 04** kommt nun endgültig in der ersten Jahreshälfte zur Auslieferung. Das Modell wird **wesentlich preisgünstiger,** als ursprünglich angekündigt. Es wird für diese Lok erstmalig ein komplettes Kunststoffgehäuse gefertigt. Dieses besteht incl. dem Dach **aus einem Stück.** Es ist bereits (auch im Bausatz) grün eingefärbt, und es müssen lediglich noch die Dachlaufbretter und die Dachisolatoren aufgesetzt werden. Ausführlicheres hierüber erfahren Sie in den nächsten Journalen.

Thema Bergwerk:
In diesem Jahr haben wir für die Nürnberger Messe eine komplette Über- und Untertage-Bergwerksanlage gebaut. Den Modellbahnern, die keine Möglichkeit haben, diese dort ausführlich zu begutachten, stellen wir im Journal 2/76 die Anlage vor. Vorraussichtlich wird im Journal 2/76 dann hiermit das bereits seit einem Jahr laufende Thema vorerst abgeschlossen. Für die tatkräftige Mitarbeit bei dieser Artikelserie möchten wir uns bei Herrn Barkhoff und Herrn Wittwer (vormals Faller-Magazin) und

einigen anderen nochmals herzlich bedanken.

Das **vorliegende Messeheft** hat nun erstmalig wegen des Messevorberichtes 64 Seiten Umfang. Diese Seitenzahl wird natürlich keinesfalls durch den von uns erhobenen Preis von DM 4,90 abgedeckt. Es wird deshalb erforderlich, einmal während Des Jahres bei einer Journalausgabe um 8 Seiten weniger zu drucken.

Neue Abziehbilder. Öfters wird darauf hingewiesen, daß wir für das eine oder andere Industriemodell keine Erweiterungsbeschriftungssätze bringen. Dies liegt daran, daß uns in erster Linie hierfür ganz einfach die notwendige Zeit fehlt und daß zweitens eine Abziehbilderfertigung finanziell eine nicht ganz billige Angelegenheit ist. Haben Sie also dafür Verständnis, wenn wir uns nur jeweils die für uns am interessantesten erscheinenden Typen aussuchen.

Neue Bauteile. In Zukunft werden wir in den Journalen jeweils die neuesten M+F-Bauteile textlich und soweit möglich auch bildlich mit Artikel-Nr. und Preisen vorstellen.

Wir suchen Fotos und Zeichnungsmaterial – sowie Fotokopien aus Büchern – über ältere Bahneinrichtungen, wie z.B. Läutewerke, Signale, Streckentelefone, akustische und Sichtwarngeräte, Seilzugführungen und Spannwerke für Signale und Weichen, Bahnhofs-Zugabfertigungs-Einrichtungen, Zugmeldegeräte usw. Diese Unterlagen sollen zur Erweiterung unseres Anlagenausschmückungsprogramms dienen.

Wer kann uns helfen!
Anfallende Kosten werden natürlich von uns übernommen.

Übrigens, haben Sie am Samstag, dem 10.1.1976, den französischen Film mit Jean Gabin als Lokführer aus dem Jahre 1938 gesehen? Das war ein Film, der das Herz eines jeden Eisenbahnfreundes höher schlagen ließ. Es wurden herrliche Szenen des Dampflokbetriebes gezeigt. Selbst das automatische Wasserfassen bei voller Fahrt wurde gezeigt. Hoffentlich bleibt dieser Film erhalten, denn er hat ausgesprochen dokumentarischen Charakter.

Druckfehler und Vergessenes.
Im Journal 6/75 unterlief im Bericht über die Preußische P 8 ein bedauerlicher Fehler. Crailsheim wurde dort mit K statt mit C gedruckt. Es kann eben nicht jeder Schriftsetzer ein „Eisenbahner" sein und das bekannte Bw Crailsheim kennen. Desweiteren wurde im Artikel über die BR 85 Spur N irrtümlich ein Bild ausgelassen. Vor lauter Begeisterung, daß wir im Journal 6/75 noch die fertige BR 85 zeigen konnten, wurde dieses Bild übersehen. Wir wollten Ihnen Herrn Kaiser bei der Arbeit zeigen und, daß er vor lauter Überbeanspruchung nicht mehr zum Aufräumen seines Arbeitsplatzes kommt. Dieses Bild sei nun hier im Vorwort nachgereicht.

Heinz Kaiser mit Lupenbrille, Zirkel und der unvermeidlichen Pfeife. Daß sein Schornstein immer raucht, dafür sorgen die rechts im Bild sichtbaren 5–6 Ersatzpfeifen.

Zum Journal 5/75 möchten wir noch nachtragen, daß der erste Teil der M+F-Messeanlagenbeschreibung in Spur N von Herrn Kiegeland (Bertelsmann-Autor) stammt.
Wir hoffen, daß wir Ihnen den 2. Teil im Journal 2/76 offerieren können.

Nun zu dem von uns angekündigten ehemaligen Röwa-Artikel.

Wie schon mehrmals berichtet, hatten wir einen Teil – speziell das Oldtimer-Programm – dieser Firma übernommen. Als wir dann endgültig die Plastikspritzgußwerkzeuge in Augenschein nehmen konnten, machten wir jedoch lange Gesichter über das was wir uns da eingehandelt hatten. Wir standen vor einem großen Berg von Spritzgußformen, die auf unseren ersten Blick uns mehr nach altem Eisen aussahen. Mit so vielen Formen hatten wir nicht gerechnet. Aber wenn man bedenkt, daß allein für einen einfachen Güterwagen 10 verschiedene Kunststoff-Spritzgußwerkzeuge erforderlich sind, läßt sich die Vielfalt und Menge der Kunststoffspritzgußwerkzeuge erklären. Bei Neuauflegung des von uns übernommenen Röwa-Programms wäre bei einer Fertigungsstückzahl von ca. 3000 pro Modell rund eine halbe Million zu fertigender Plastikspritzgußteile auf uns zugekommen. Dies hätte aber bei weitem den uns vorgegebenen Rahmen gesprengt. Wir waren deshalb dann sehr froh, daß uns im Dezember die Firma Roco, Salzburg, den größten Teil der Artikel zu für uns günstigen Bedingungen abnahm. Denn wir wären sicher nicht in der Lage gewesen, das komplette Programm wieder innerhalb von 2 Jahren aufleben zu lassen.
Zusätzlich wurden wir vorher schon von Herrn Ade (anscheinend ganz bewußt in puncto Gebrauchsmuster und Patenten geschockt und hinters Licht geführt. Es verlautete von dort, ohne Erlaubnis und ohne hohe Schutz- und Patentgebühren zu zahlen, dürften wir die Produkte nicht verkaufen. Erst später haben wir durch unseren Patentsachverständigen in Erfahrung gebracht, daß viele der sogenannten Gebrauchsmuster und Patente entweder teilweise beim Patentamt abgelehnt oder zum großen Teil die Schutzfrist schon abgelaufen war, so daß also solche Gebühren für uns garnicht angefallen wären.
Als einziges Modell aus dem Röwa-Programm haben wir die T 3 mit ihren Varianten behalten. Dieses Modell paßt in unsere bisher praktizierte Kleinserienfertigung bestens und wir können zumindest den Bausatz der DB-Ausführung noch unter DM 100,- anbieten.
Wenn Sie sich ein solches Modell noch sichern wollen, ist, wie bereits eingangs erwähnt, Eile geboten, da das Modell nur einmal aufgelegt wird.

HM

Rocco-Telegramm

Im Laufe eines Jahres läßt ROCO die komplette ehemalige RÖWA-Produktion wieder aufleben. Einzelne Artikel werden überarbeitet und auf den neuesten technischen Stand gebracht. Durch die Fachpresse werden Sie jeweils über die entsprechenden, wieder lieferbaren Artikel (ehemals RÖWA) rechtzeitig informiert. Die Güterwagenserien sind teilweise schon überarbeitet und für die Anbringung der neuesten ROCO-Kurzkupplung vorbereitet. Eventuell kann im Journal 2 schon entsprechendes bildlich vorgestellt werden.

ROCO, Salzburg

Suche Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe, Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel - 8031 Gut Rottenried
Telefon 0 81 05 / 82 65

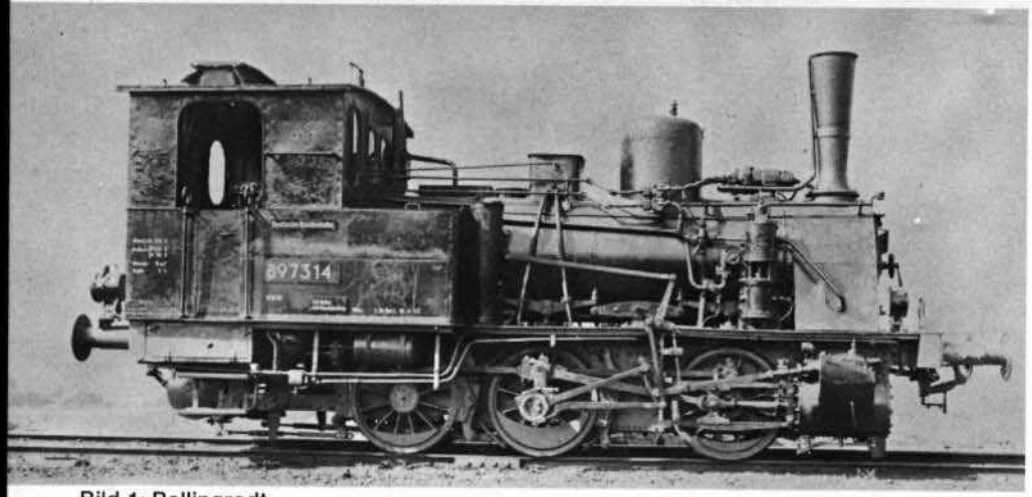


Bild 1: Bellingrodt

Die preussische T 3

Bei der ehemaligen Röwa T 3 wurde allgemein immer von *der* T 3 gesprochen. Dies war und ist natürlich nicht ganz richtig, da es auch bei der T 3 – wie bei so vielen anderen Lokomotiven, die in großen Bauserien gebaut wurden, – teilweise erhebliche Unterschiede gab. Insgesamt wurden von dieser Lokomotivtype, wie man schätzt, über 1500 Stück gebaut. Der Hauptbeschaffungszeitraum lag zwischen 1881 und 1910. Das erste Baujahr war jedoch 1878. Um Ihnen einen kleinen Eindruck der Vielfältigkeit der Ausführungsmerkmale zu vermitteln, geben wir Ihnen einen kleinen bildlichen Überblick. Dieser erhebt natürlich keinesfalls Anspruch auf dokumentarische Vollständigkeit, denn Ausnahmen bestätigen imm er die Regel. Die von uns wieder aufgelegte T 3 in der Version der BR 89 7314 entspricht nicht ganz ihrer großen Schwester, da diese, wie auf der Abbildung ebenfalls ersichtlich, keine Dampfglocke vor dem Schlot besaß. Dies ist ein Attribut, das dem Modellbahnerempfinden – nach Bahnromantik – entgegenkommen soll. Den Genauigkeitsfanatikern kann aber leicht geholfen werden, da wir als neues Bauteil (Art. Nr. 1028) diesen Schlot ohne Glocke in unserem Messingbauteileprogramm führen. Bei dieser Abänderung müßte dann aber auch ein Abdampfrohr vom Generator kommend, auf der Schlotrückseite bis zur Schlotoberkante hochgeführt werden. Speziell die 89 7314 war, wie so viele T 3, auch für Zugheizung eingerichtet. Es führte deshalb – auf dem linken Kesselumlauf sichtbar – eine Heizleitung zur vorderen Pufferbohle. Neben der Heizschlauchkupplung an der vorderen und rückwärtigen Pufferbohle war auch zusätzlich jeweils eine Bremsschlauchkupplung angebracht; vergleichen Sie zu dieser Detailbeschreibung auch die Bilder 1 und 2.

Ein kleiner Rangiereraufstieg an der vorderen Pufferbohle und ein Handbügel neben der rechten Laterne würde die Detaillierung noch vervollständigen. Von der 89 7314 gibt es beim **Lokbildarchiv Bellingrodt, Siegesstr. 94, 5600 Wuppertal-Barmen,** rund 10 verschiedene Aufnahmen. Bei Interesse können diese Bilder dort bestellt werden. Von der 89 7314 unterschied sich z.B. die 89 7315 schon wieder in der Luftpumpenanordnung. Bei dieser Lok sitzt die Luftpumpe nicht hinter dem Rauchkammerfuß, sondern wurde bis zum rechten Wassereinfüllstutzen zurückverlegt.

Eine Werksaufnahme **(Bild 3)** zeigt eine der T 3-Varianten im Ursprungszustand bei Verlassen des Herstellerwerkes. Es handelt sich hierbei um die spätere 89 7446. Diese Lokomotive war noch für zwei unterschiedliche Bremssysteme eingerichtet. Auf dem Dach erkennen Sie die Heberlein-Seilzugbremse. Die liegende Saugluftpumpe für die zweite Bremseinrichtungsart war auf dem Umlaufblech montiert. Übrigens, diese Saugluftpumpe können Sie auch als M+F-Teil unter der Art.-Nr. 1421 als neues Bauteil bei uns bestellen. Da elektrische Beleuchtung zum damaligen Zeitpunkt noch nicht bekannt war, fehlt natürlich auch der Generator.

Auf dem **Bild 4** kann man recht deutlich einen weiteren Bauunterschied feststellen. Die rechts abgebildete Lok hatte ein nach unten eingezogenes Führerhaus, dadurch war die Gesamtlänge über Puffer gegenüber der bereits bekannten Version kürzer.

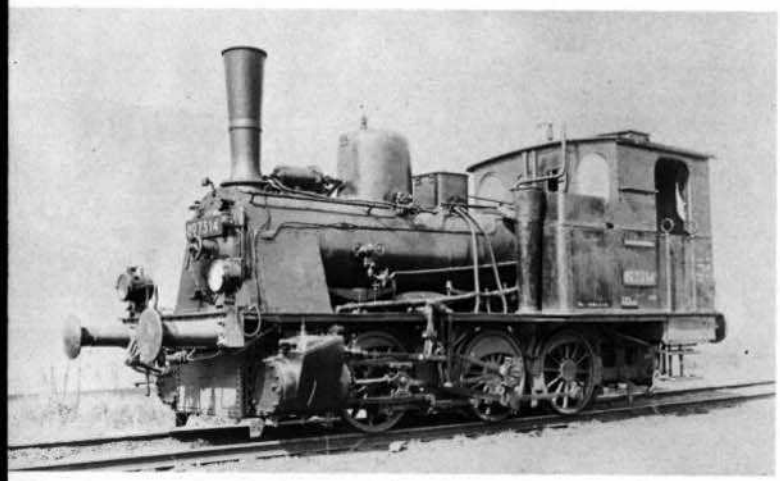


Bild 2: Bellingrodt

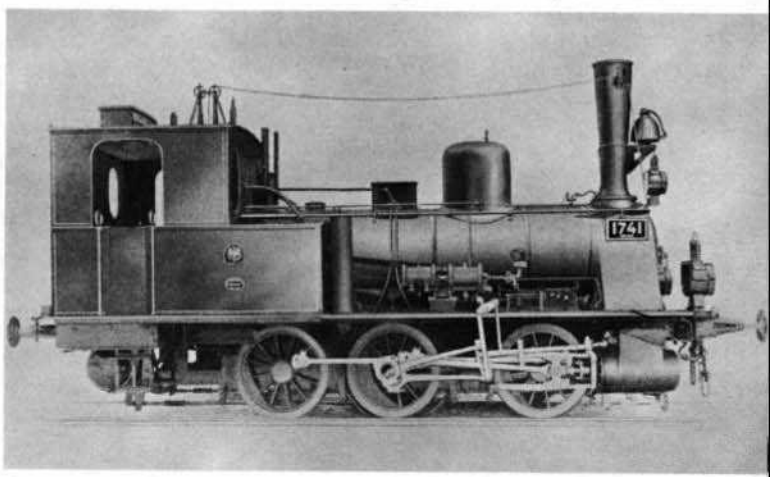
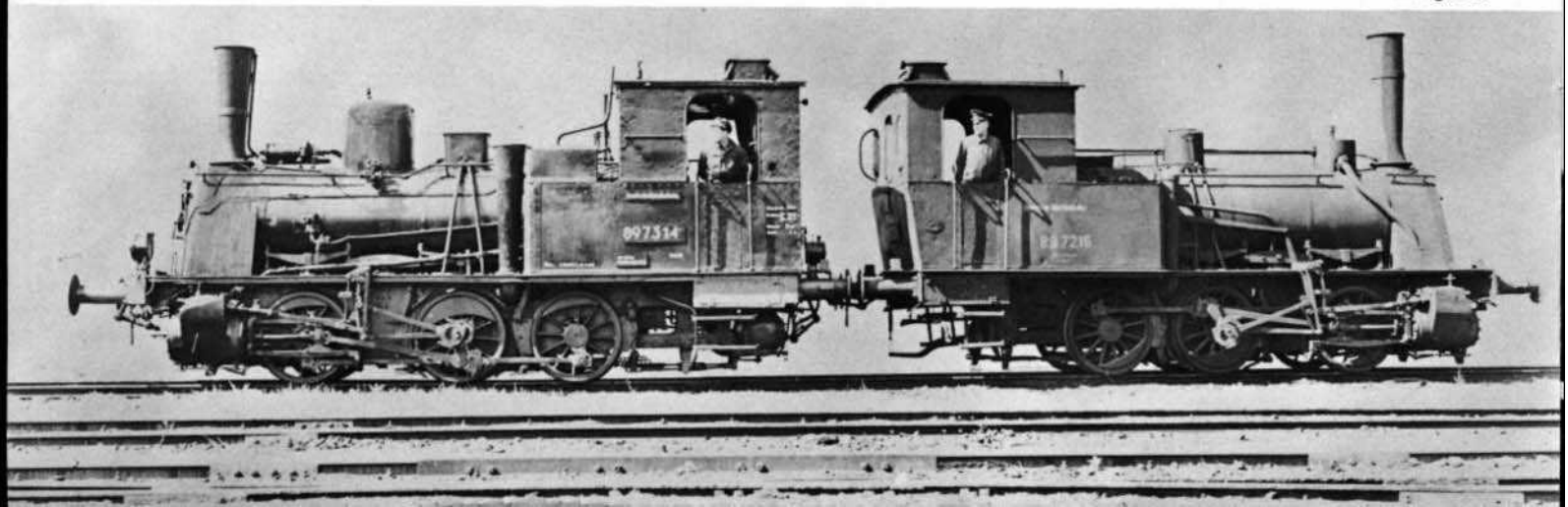
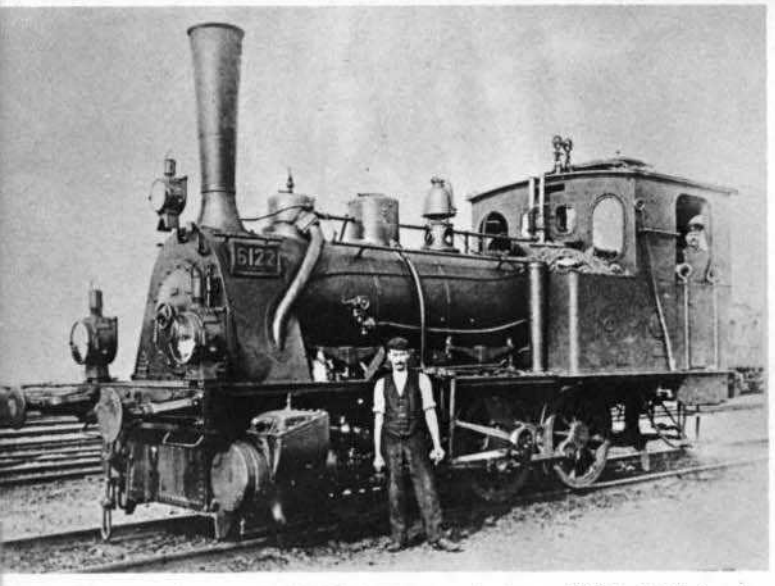
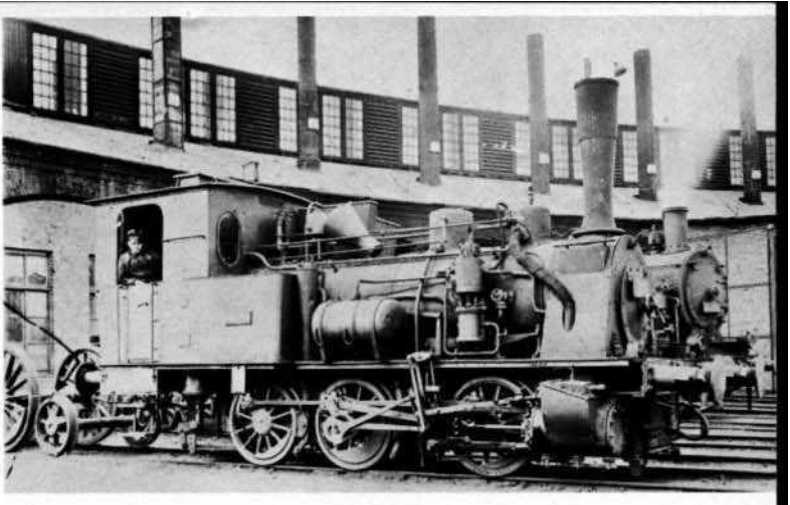


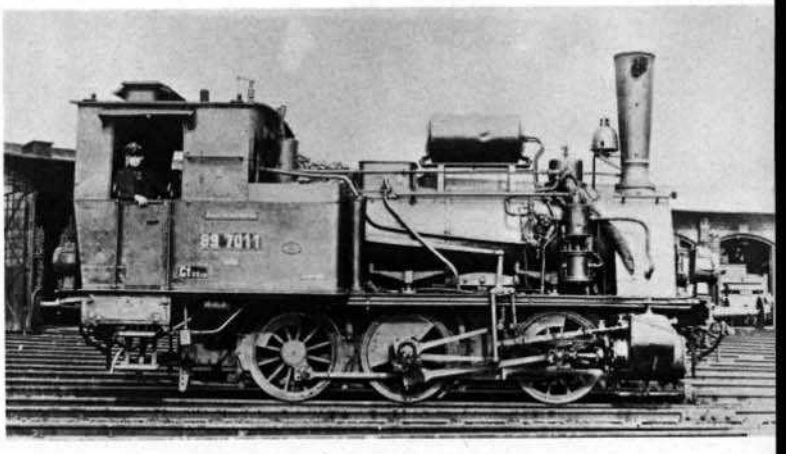
Bild 3: Werksfoto

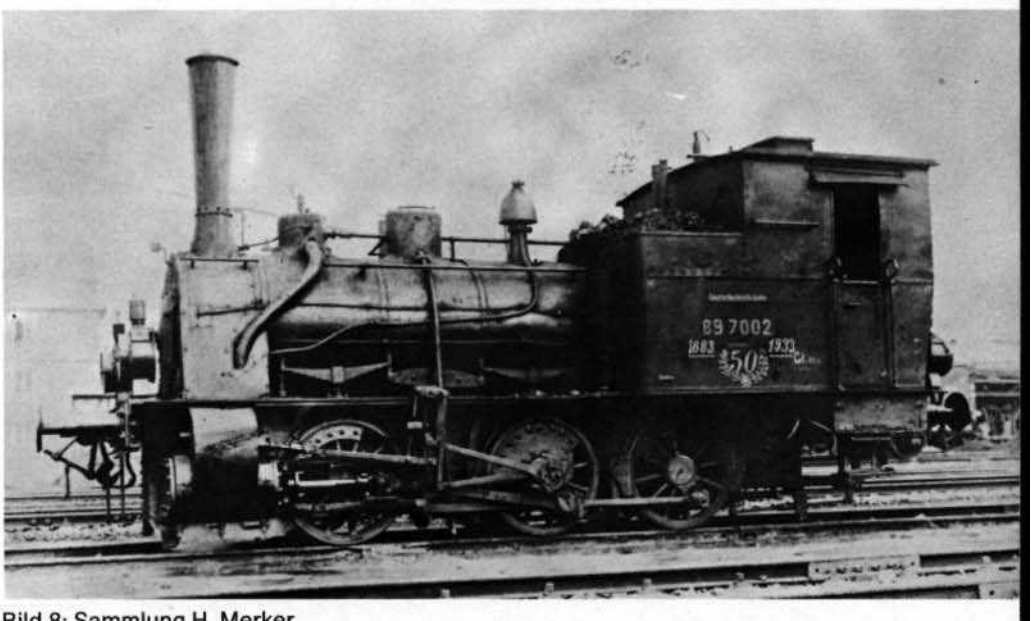
Bild 4: Bellingrodt











Die Abbildung zeigt die 89 7314 und die 89 7216.

Die **Abbildung 5** zeigt die T 3 mit völlig anderen Kesselaufbauten. Diese Type ist unserer neuen Reichsbahnausführung sehr ähnlich. Die Lokomotive hatte keinen ausgesprochenen Dampfdom, sondern nur einen kleinen Reglerdom. Über diesen Reglerdom wurden über die seitlichen Einströmrohre der Arbeitsdampf durch die Rauchkammerverkleidung den Zylindern zugeführt. Die Domregler- bzw. Bedienungsstange wurde durch das Sicherheitsventil, Glocke und den Sanddom hindurchgeführt.

Bild 6 zeigt eine ähnliche Lokomotive, die spätere 89 7005. Hier war der Bremsdruckluftkessel auf dem Umlaufblech befestigt. Die Glocke rutschte gegenüber dem vorausgegangenen Bild noch weiter zum Führerhaus hin. Bei der 89 7011 saß nun ausgerechnet der Bremsdruckluftkessel auch noch oben auf dem Kessel und die Glocke hinter dem Schlot. Die Lokomotive hatte zwischen Sanddom und Sicherheitsventil noch einen zusätzlichen Kohlevorratsbehälter, der von einer zur anderen Lokseite reichte.

Bild 8 stellt Ihnen nun das Vorbild vor, das uns zur Nachahmung der Reichsbahntype diente. Wir werden evtl. die ein oder anderen Umbau- und Zurüstteile mit der Zeit fertigen, so daß Sie in der Lage sind, speziell durch unseren relativ preiswerten Bausatz von dieser Lokomotive weitere Varianten zu schaffen. Ihr Nebenbahn-Bw erhält dadurch sicher eine willkommene Abwechslung.

HM

Bild 5: Bellingrodt
Bild 6: Bellingrodt
Bild 7: Bellingrodt

Bild 8: Sammlung H. Merker

Der Messeschlager: Die preiswerte M+F E 04

Die E 04 wird – entgegen unseren früheren Ankündigungen – nicht mit Metall-, sondern mit komplettem, feinst detailliertem Kunststoffgehäuse geliefert. Das grüne Kunststoffgehäuse besteht incl. Dach aus einem Stück. Deswegen einfachster Zusammenbau des Bausatzes. Der hier angebotene Schlagerpreis gilt nur bis zum 31. 5. 1976 – als Vorbestellpreis.

Art.-Nr. 207 E 04 Bausatz — empfohlener Verkaufspreis DM **198,–** bis 31. 5. anschließend DM **248,–**

Art.-Nr. 207 70 E 04 Fertigmodell — empfohlener Verkaufspreis DM **355,–** bis 31. 5. anschließend DM **395,–**

Für den Superzurüstsatz und das Super-Fertigmodell können noch keine Preise genannt werden.

M+F

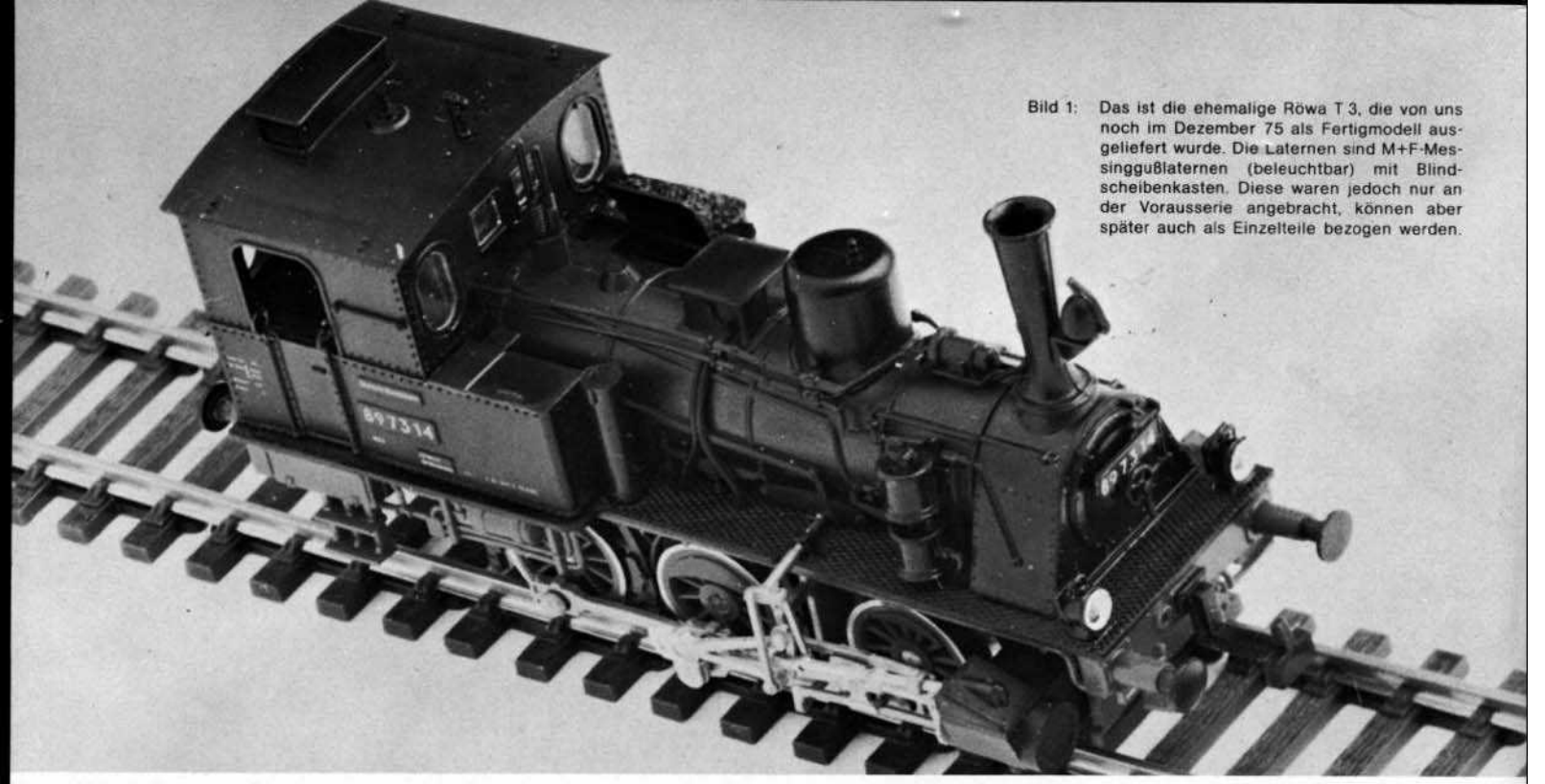


Bild 1: Das ist die ehemalige Röwa T 3, die von uns noch im Dezember 75 als Fertigmodell ausgeliefert wurde. Die Laternen sind M+F-Messinggußlaternen (beleuchtbar) mit Blindscheibenkasten. Diese waren jedoch nur an der Vorausserie angebracht, können aber später auch als Einzelteile bezogen werden.

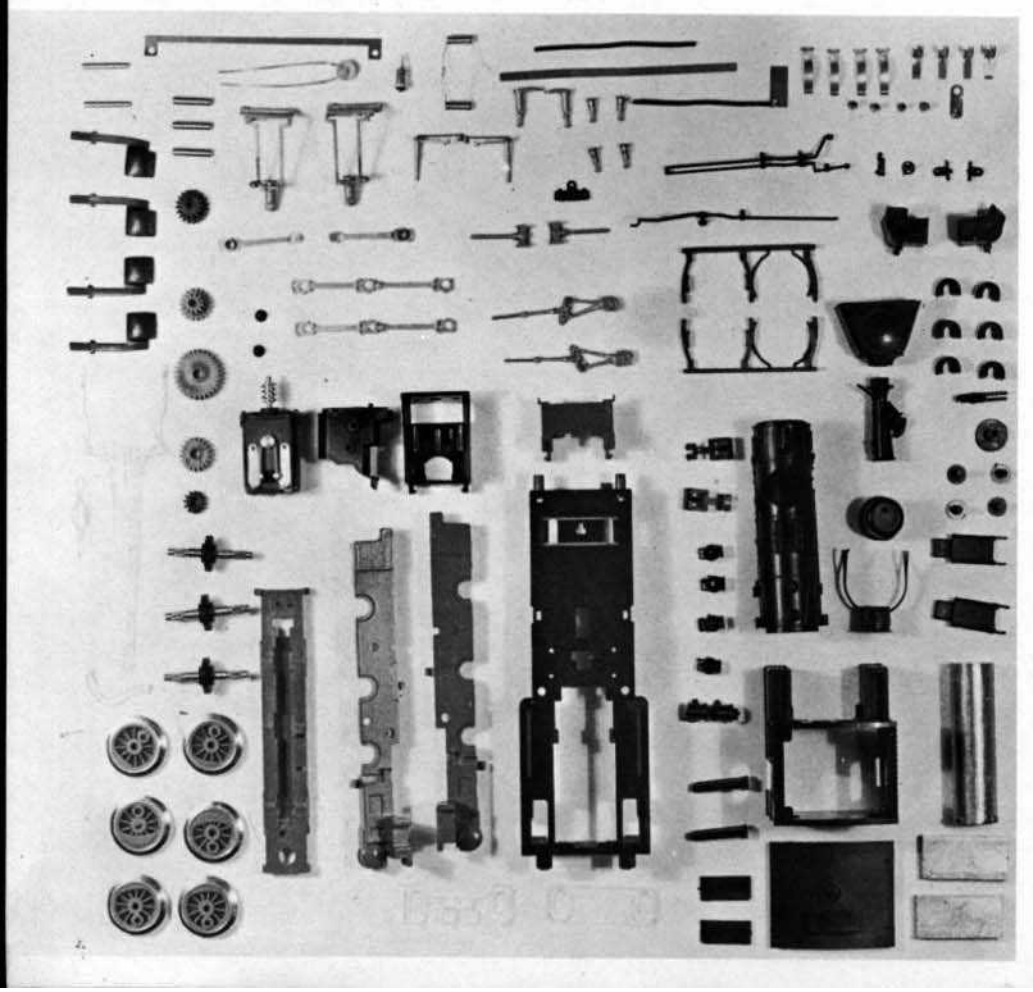
Die ehemalige Röwa T3

Einen allgemeinen Hinweis über die verschiedenen Röwa-Artikel finden Sie im Vorwort.

Das Fertigmodell der T 3 in der DB-Ausführung ist bereits seit Ende November lieferbar. In nächster Zeit werden auch die Fertigmodelle der übrigen Varianten (SWEG, Eurovapor, DR und Schlepptenderausführung) lieferbar sein. Das Modell besteht – wie aus Bild 2 ersichtlich – aus enorm vielen Einzelteilen. Deswegen kann die T 3 nicht mehr zu den 3 Jahre alten Röwa-Preisen geliefert werden. Durch die Vielzahl der Einzelteile sind hohe Fertigungszeiten erforderlich. Wegen der Konstruktion ist an und für sich eine Großserien-Modellfertigung kaum noch tragbar. Ein Kleinserien-Modell dieses Typs könnte nicht aufwendiger sein. Die Vielzahl der einzelnen Teile gewährt aber auch ein bildhübsches Aussehen des Kunststoff-Modells der T 3. Nach Erstellung einer Nachkalkulation kann man unserer Meinung nach – wenn man das Ergebnis mit den heutigen Gegebenheiten vergleicht – leicht zu der Überzeugung kommen, daß hier bereits ein Konkurs vorprogrammiert war. Dies geht auch eindeutig aus dem früher geforderten Preis für die E 60 hervor, die aus weniger Einzelteilen besteht, preislich aber weit über der T 3 lag. Um das Modell wieder einigermaßen preiswert anbieten zu können, müßte es vollkommen neu konzipiert und vereinfacht werden. Dies würde aber auch leider auf Kosten der Detaillierung gehen, und der hierdurch zu erwartende Kostenaufwand wäre für uns uninteressant. Die Kunststoff-Materialkosten sind allerdings wesentlich niedriger als unsere Metall-Materialkosten. Beim Fertigmodell entfallen auch – gegenüber unseren Modellen – Löt- und Klebearbeiten weitgehend. Dadurch können wir das T 3-Modell und seine Varianten – gegenüber unseren üblichen superdetaillierten Fertigmodellen – doch relativ preiswert anbieten. Aus Gründen der Rentabilität können wir die verschiedenen Modelle der T 3 (Fertigmodell und Bausatz) nur einmal auflegen. Kleine Stückzahlen können – wegen des enormen Kostenaufwandes bei Plastikspritzguß – nicht nachgefertigt werden. Nach Ausverkauf dieser Serie wird die Produktion der T 3 dann eingestellt. Um den Verkauf nochmals etwas anzukurbeln, bieten wir Ihnen eine kurze Zeitspanne lang einen sogenannten Messepreis, der aber bereits über dem bis jetzt (bis zur Messe) gültigen Vorbestellpreis liegt.

So wie auf Bild 2 gezeigt, sieht in etwa der von uns gelieferte Bausatz dieses Modells aus. Lediglich die einzelnen Räder werden bereits aufgezogen geliefert. Die auf dieser Abbildung sichtbaren Trix-Express-Schleifkontakte liegen dem Bausatz nicht bei, da wir den Artikel nur für das International-System herstellen.

Bild 2: Aus so vielen Einzelteilen besteht die T 3. Wegen der besseren Zugleistung liegen dem Bausatz jedoch mehrere Beschwerungsgewichte bei als abgebildet.



Was wurde von M+F an diesem Modell verbessert?
An und für sich nicht viel: Zumindest von außen nicht sichtbar.
Wie uns früher bereits zu Ohren kam, war die Zugleistung des Modells nicht 100%ig befriedigend. Ebenso neigte die Lokomotive sehr oft zu Motorschaden, da das Getriebe schwergängig war und der Motor hierdurch überbelastet wurde. Wir haben nun versucht, in der T 3 noch mehr Beschwerungsgewicht unterzubringen. Die Lok wiegt deshalb heute um 25 g mehr. Auch ist beim Fertigmodell das Getriebe wesentlich leichtgängiger und dadurch der Reibungswiderstand geringer. Der kleine, für den Antrieb verwendete Mini-Trix-Motor ist deswegen nun seiner Aufgabe sehr viel besser gewachsen. Wegen des größeren Ballastgewichtes mußte auf die Beleuchtungseinrichtung für die hinteren Laternen verzichtet werden. Dies ist aber kein großer Schaden, da sowieso bei der Ursprungsausführung der RÖWA-T 3 bei diesen Laternen kaum noch ein Beleuchtungseffekt zu bemerken war. Der Weg, den das Licht über Lichtleitstäbe zurücklegen mußte, war zu weit und verlor an Intensität wegen der vielen notwendigen Krümmungen. Soweit uns bekannt ist, wurde auch bei RÖWA in den letzten Jahren auf diese Beleuchtungseinrichtung verzichtet. Die früher lieferbaren RÖWA T 3-Varianten (DB, Eurovapor und Schlepptender-Version) wurden von uns um zwei weitere Varianten erweitert. Dies ist eine SWEG-Ausführung und stellt eine Nachbildung der heute noch dort vorhandenen Lokomotive dar. Sehen Sie hierzu auch unseren HOe-Schmalspurbericht betreffend M+F-HOe-Diesellokomotive. Um aber die T 3 nochmals für den Modellbahner interessant zu machen, bringen wir nun auch eine Reichsbahnausführung, die sich zumindest in den Kesselaufbauten erheblich von der ursprünglichen Röwa T 3 unterscheidet. Dieses entzükkende Lokmodell bekam als Messingguß-teile neue Kesselaufbauten und erhält dadurch einen interessanten, völlig neuen Gesamteindruck. Damit ließen wir es aber nicht bewenden, sondern fertigten auch für die Lokomotive ein neues Lokrad, das – wie speziell bei diesem Vorbild – eckige Gegengewichte (mit Nietdetaillierung) hat. Auch die Radsätze der übrigen Versionen wurden neu gestaltet und zeichnen sich jetzt durch zierlichere Laufkranzmaterialstärken und feinere Speichen aus. Gerade für die Reichsbahn-Liebhaber dürfte dieses Stück eine willkommene Bereicherung der eigenen Lokomotivsammlung darstellen.
Die T 3 in Schlepptenderausführung entspricht auch weitgehend (ausgenommen die bereits vorher erwähnten Verbesserungen) dem ehemaligen RÖWA-Modell. Es wird jedoch zusätzlich zu dieser Type eine weitere Variationsmöglichkeit eines sogenannten Supermodells (in Bausatz- und Fertigmodellform) mit Superleistung geben. Der bereits von unserer BR 53 her bekannte Tender mit Motorisierung wird auch für die T 3 verwendet; dadurch wird dem Fahrzeug eine enorme Zugleistung verliehen. Mit diesem Triebtender ist das Modell jederzeit in der Lage, auch längere Züge auf stärkeren Steigungen zu befördern. Auf Motor und Getriebe der Lok wird hierbei verzichtet und dafür eine vorbildgerechte Führerhausinneneinrichtung angebracht. Verblüffen Sie Ihre Freunde, die evtl. noch ein altes RÖWA-Modell besitzen, durch die Zugleistung Ihres neuen Modells. Für die Bausatzinteressenten möchten wir noch darauf hinweisen, daß die T 3 bereits in sämtlichen Varianten beschriftet und farblich vorbehandelt ist. Bei der Reichsbahn-Ausführung müssen jedoch Abziehbilder angebracht werden. Es fallen also kaum noch Extra-Lackierarbeiten an. Kunden, die das Modell noch vor der Messe zum sogenannten Vorbestellpreis bestellt haben, erhalten die verschiedenen Versionen noch zu den bisher angebotenen Preisen.
Die neuen Messepreise, die nur für eine kurze Zeitspanne gelten, finden Sie in nachfolgender Aufstellung. Nach Ablauf der Messe-Sonderpreisaktion werden sich alle Preise dieser Modelle durchschnittlich zwischen 10 und 15% erhöhen.

HM

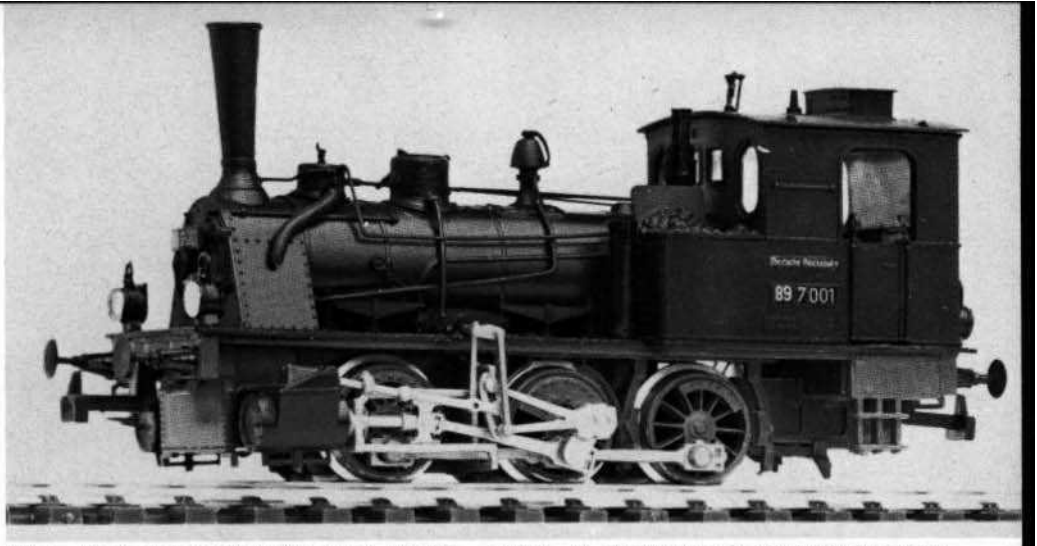
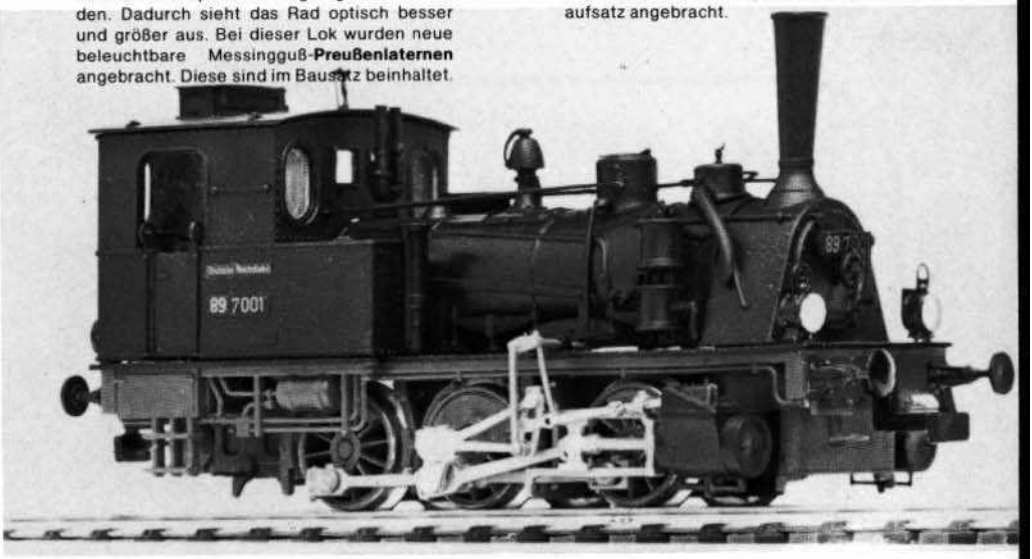


Bild 4: Die Reichsbahn T 3 Lokführerseite. Auf dem Bild 3 und 4 ist sehr gut das neue Lokrad sichtbar. Durch den schwächeren Radlaufkranz konnten die Speichen länger gestaltet werden. Dadurch sieht das Rad optisch besser und größer aus. Bei dieser Lok wurden neue beleuchtbare Messingguß-**Preußenlaternen** angebracht. Diese sind im Bausatz beinhaltet.

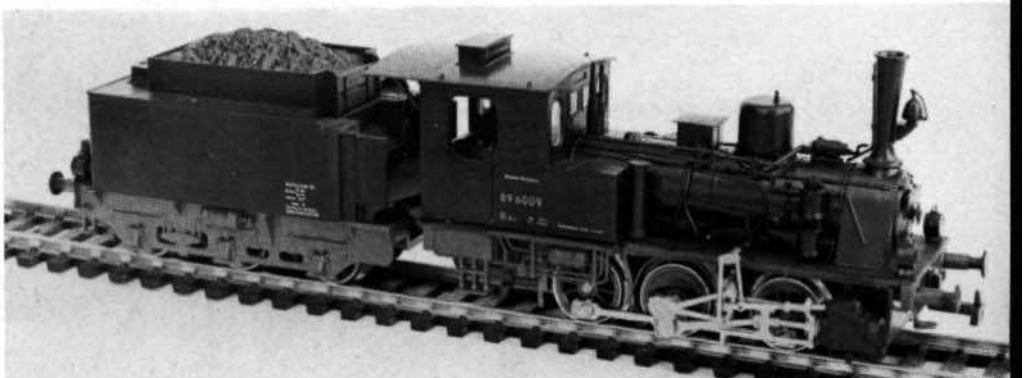
Bild 3: Die neue M+F T 3 in der Reichsbahnausführung mit abgeänderten Kesselaufbauten. Auf diesem Fotografiermodell ist jedoch noch nicht der wesentlich größere Kohlenkastenaufsatz angebracht.



Art.Nr.	Bezeichnung	
048	Baus. BR 89/T3, DB-Ausfg.	98,–
049	Baus. BR 89/T3, mit Schlepptender (pr. 3T12)	135,–
049 01	Baus. BR 89/T3, mit Schlepptender u. M+F-Tendermotorisierung (Lok unmotorisiert)	239,–
050	Baus. BR 89/T3, SWEG	109,–
051	Baus. BR 89/T3, Eurovapor	115,–
052	Baus. BR 89/T3, Reichsbahn-Ausführung (mit Messingdomen)	129,–
048 70	Fertigm. BR 89/T3, DB	159,–
049 70	Fertigm. BR 89/T3, Schlepp-Tender unbeleuchtet	189,–
049 75	Fertigm. BR 89/T3, motorisierter Tender unbeleuchtet	299,–
050 70	Fertigm. BR 89/T3, SWEG	165,–
051 70	Fertigm. BR 89/T3, Eurovapor	169,–
052 70	Fertigm. BR 89/T3, Reichsbahn	189,–

Bild 5: Schlepptender T 3 in Zukunft auch mit starkem motorisierten Tender und Führerstandinneneinrichtung lieferbar.

Bild 1, 3 u. 4: Foto Paur
Bild 2 und 5: H. Obermayer



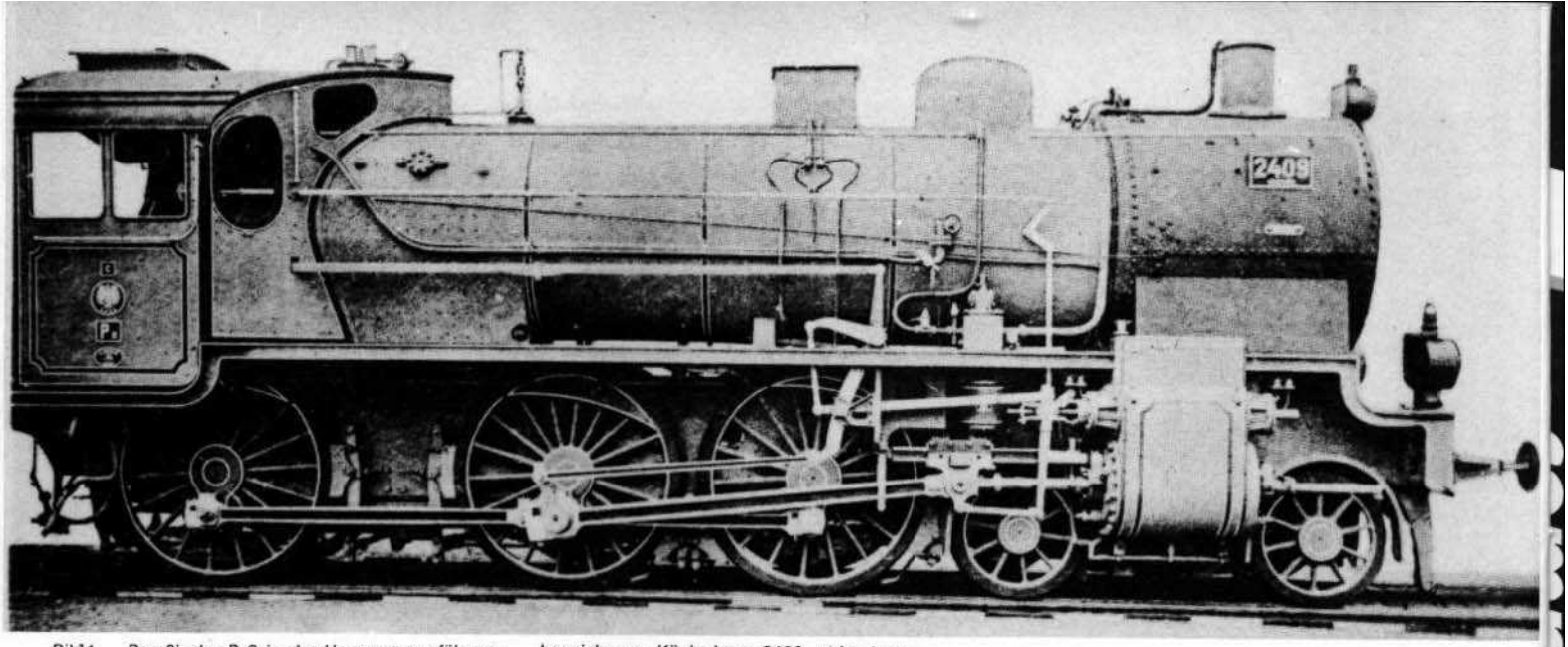


Bild 1: Preußische P 8 in der Ursprungsausführung mit Windschneide-Führerhaus, Betriebsbezeichnung Königsberg 2409, gebaut von Borsig 1908 (Fabriknummer 6398). Bilder 1, 8, 9 und 10 Sammlung Merker.

Die Lokomotiven der Gattung pr. S 10

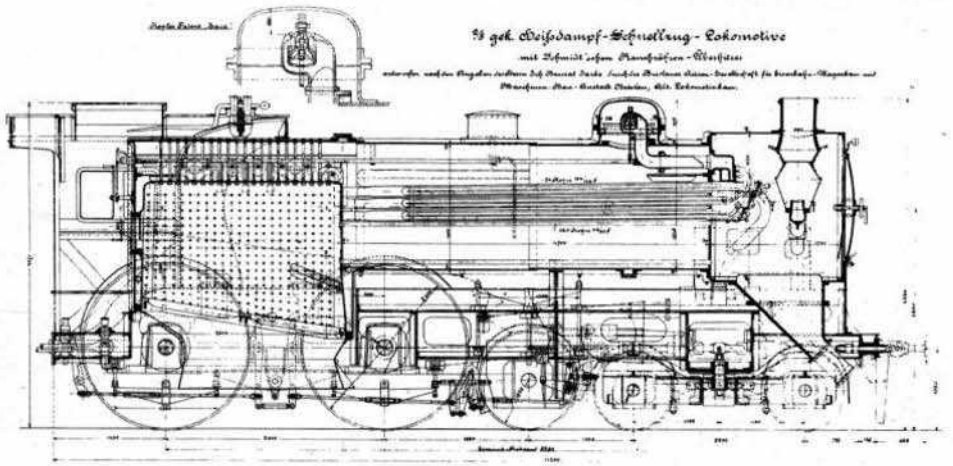


Bild 2: Garbes-Entwurf einer 2/5-gekuppelten Heißdampf-Schnellzuglok mit zusätzlicher 3. Laufachse (Zwillingsausführung). Reproduktion aus Protokoll der Niederschrift XLV des preussischen Lokausschusses.

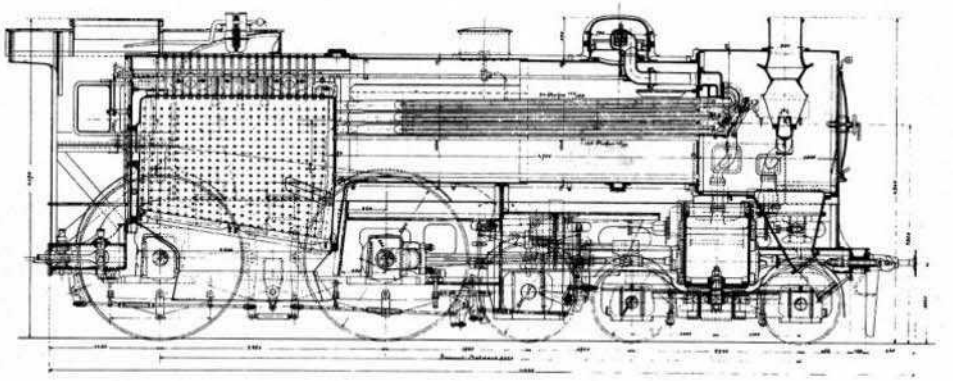
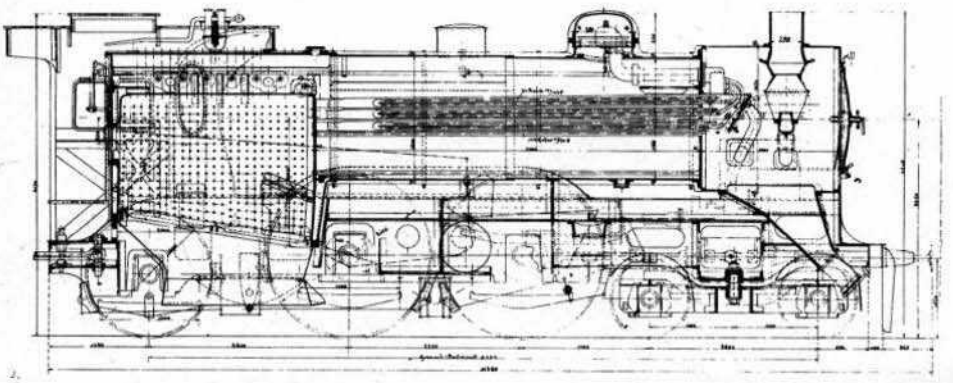


Bild 3: Weiterer Garbes-Entwurf einer 2/5-gekuppelten Heißdampf-Schnellzuglok mit zusätzlicher 3. Laufachse (Vierling-Ausführung). Reproduktion aus Protokoll der Niederschrift XLV des preußischen Lokausschusses.



Mit diesem und den folgenden Artikeln soll über Geschichte, Bau und betriebliche Bewährung der letzten drei Schnellzuglok-Gattungen der Preußischen Staatsbahn berichtet werden, den Gattungen S 10, S 10^2 und der S 10^1 in den Ausführungen von 1911 und 1914.

Die Geschichte der S 10 steht unter dem besonderen Aspekt der letzten Versuche Robert Garbes, eine dreifach gekuppelte Schnellzuglok nach seinen Gesichtspunkten durchzusetzen, was ihm, wie noch zu zeigen sein wird, nur sehr bedingt gelungen ist. 1912 trat Garbe in den Ruhestand und war an der Entwicklung der Verbundmaschine S 10^1 von 1911 nur in geringem Maße, an der Bauart 1914 nicht mehr beteiligt.

Der Firma M+F ist es zu danken, daß sie sich mit bekannter Detailtreue eines Gebietes angenommen hat, das bisher von den Groß- und Kleinserienherstellern bis auf Ausnahmen tunlichst gemieden wurde – dem Modellbau preußischer Lokomotiven. Die bisher erbrachten Leistungen bei der Schaffung von Personen- und Güterzuglokomotiven werden durch die Kreation der S 10 einen vorläufigen Höhepunkt erfahren und dem Modellbahner vielleicht sogar alle vier Versionen der S 10 bescheren. Damit wird auf dem Modellbahnmarkt eine seit Jahren klaffende Lücke geschlossen werden, die auch noch so gelungene Modelle der Einheitslokomotiven oder der süddeutschen Pazifiks nicht zu schließen vermocht haben. Es fehlte bisher die Lokomotive, die vor allem in Norddeutschland, bis in die Zeit nach dem II. Weltkrieg, aus dem Reisezugverkehr nicht wegzudenken war – die preußische S 10.

Die Entstehungsgeschichte der pr. S 10 1906 waren bei Schwartzkopff die ersten Maschinen der Gattung P 8 nach Garbes Entwürfen fertiggestellt worden. Ein Pro-

Bild 4: 3/5-gekuppelte Heißdampf-Schnellzuglok des Garbes-Entwurfes in Zwillingsausführung. Reproduktion aus Protokoll der Niederschrift XLV des preußischen Lokausschusses.