

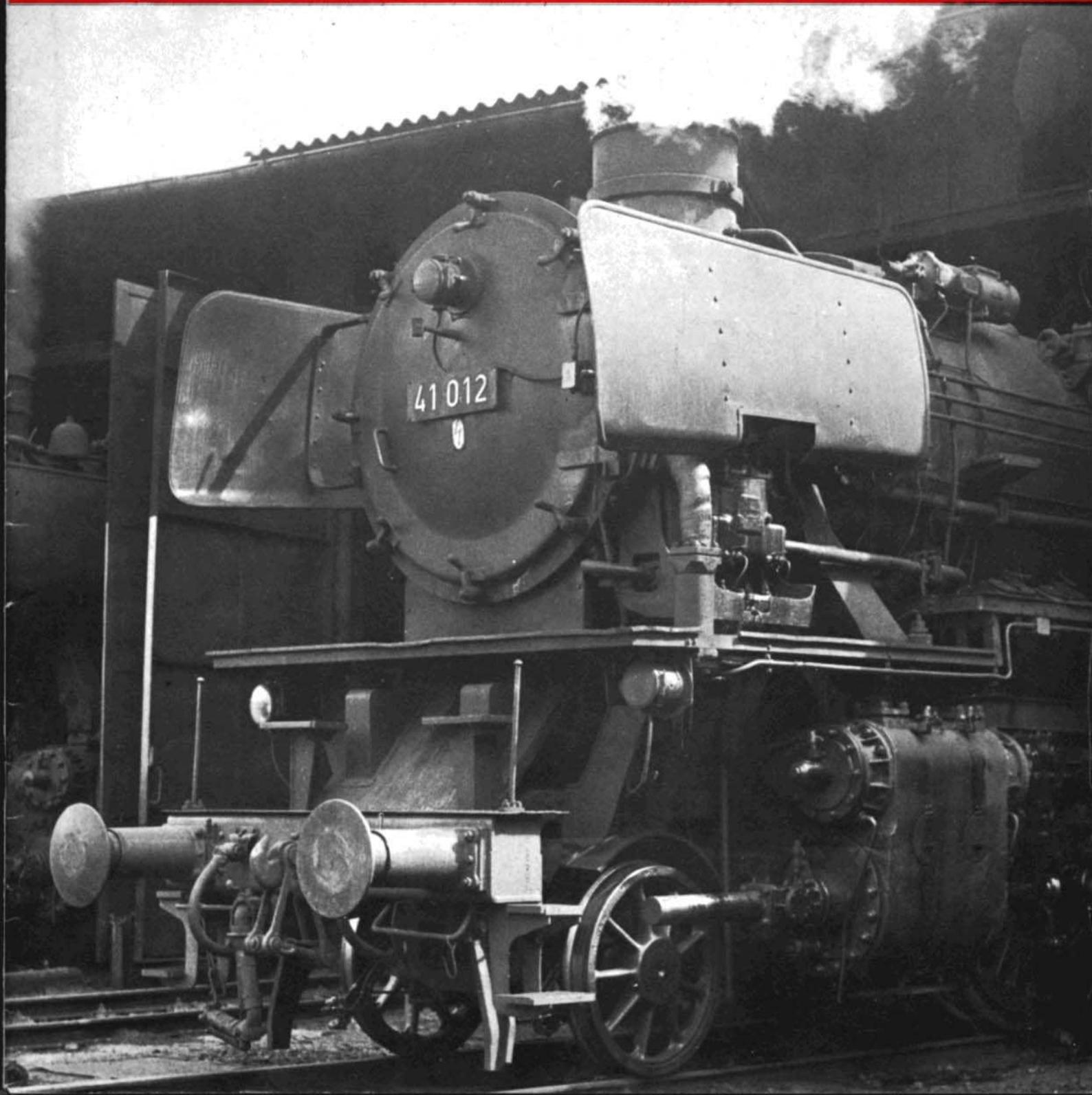


1/1975

JOURNAL

4.50 DM

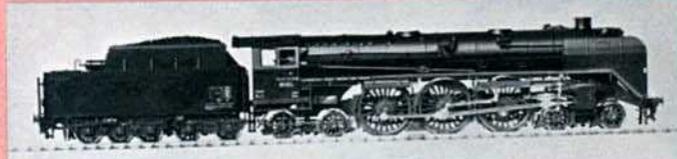
Modellbahn-Fachzeitschrift - aktuell - informativ



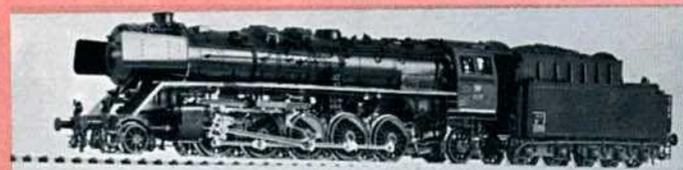
M+F Juwelen 1974



BR 05 Art.-Nr. 020
rassig — schlank —
das superelegante Flaggschiff der M+F-Dampflok-Flotte
Preis für Bausatz DM 690,—



BR 05 Art.-Nr. 020
die elegante, mit den großen „Ohren“ —
allein um die Räder werden wir viel beneidet
Preis für Bausatz DM 690,—



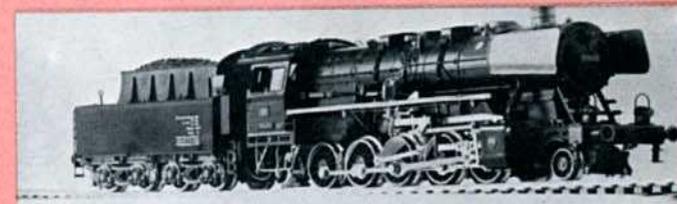
BR 45 Art.-Nr. 019
formschön — wuchtig — leistungsfähig —
in unübertreffbarer Superdetaillierung
Preis für Lok, Tender und Motorisierung DM 813,—



Reihe 743 Art.-Nr. 028 10
eigenartig — fremdländisch —
Eine Perle der italienischen Staatsbahn, war auch im grenzüberschreitenden Verkehr in der Südschweiz anzutreffen.
Preis für Umbausatz Rivarossi-Lok DM 158,—



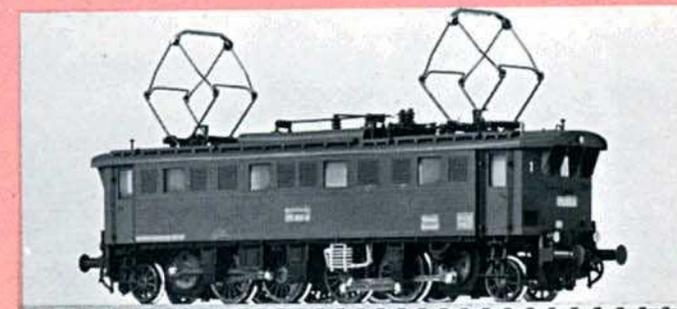
BR 85 Art.-Nr. 027
kraftstrotzend — bulliges Gehäuse — auf bewährten
Märklin-Fahrwerken (BR 44 und BR 50).
Preis für Gehäusebausatz DM 298,—



BR 50 Art.-Nr. 025 10
die weitbekannte, unermüdlich leistende Fleischmann BR 50 —
verschönt und detaillierter durch M+F-Kosmetik
Preis für Superzurüstsatz DM 95,—



Bodensee-Toggenburg-Dampflok Art.-Nr. 036
glatte Formen — schlicht in der Linienführung und trotzdem ein
Supermodell — einfachster Zusammenbau.
Preis für Bausatz DM 429,—



E 75 Art.-Nr. 203
ein Stück Ellok-Geschichte — treu — leistungsfähig und
einzigartig in ihrer Triebwerksanordnung —
Preis für Normal-Bausatz DM 398,—

Die angegebenen Preise sind bei Dampflokomotiven für Bausätze, ohne Superzurüstsatz und Steuerung. Diese Preise gelten nur noch kurzfristig.

1/75 Januar

1. Jahrgang

Einzelheft DM 4,50
sfr 5.80
öS 35.--

Verlag, Herausgeber und Vertrieb:
H. Merker
8080 Fürstenfeldbruck, Mondstr. 1

Druck: Offsetdruckerei Autenrieth
7 Stuttgart-1

M+F JOURNAL erscheint viermal im Jahr, und zwar jeweils zum Ende der Monate Januar, April, Juli und Oktober. Die Zeitschrift ist erhältlich im Modellbahn-Fachhandel, in Buchhandlungen oder direkt vom Verlag.

Die Bezugsgebühren sind:

Einzelheft
Inland 4,50 DM + 0,70 DM Porto
Ausland 5,00 DM + 0,70 DM Porto
Jahresabonnement
Inland 18,00 DM + 2,80 DM Porto
Ausland 20,00 DM + 2,80 DM 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 1.2.1970. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck



H. Merker-Verlag
8080 Fürstenfeldbruck, Mondstraße 1

Aus dem Inhalt

Das M+F JOURNAL – Eine neue Zeitschrift stellt sich vor	Seite 4
Die M+F Messeneuheiten 1975	Seite 6
Baureihe 05 – Die schnellsten deutschen Dampflokomotiven	Seite 10
Dampflokomotiven in Nordportugal	Seite 14
Beobachtungen im Bahnhof Klaus	Seite 16
Modellbahn-Markt	Seite 17
Die Baureihe 53, ehemalige preußische G 4 – G 4 ²	Seite 18
Frankfurter U-Bahn fünf Jahre in Betrieb	Seite 21
Unsere Zeichnung – Schmalspurtenderlok 99 261 der LAG	Seite 22
Dampfbahn-Festival 1975	Seite 25
Douglas & Clearwater Gulch Railroad	Seite 26
Die Deutsche Bundesbahn stellt vor – Baureihe 111	Seite 29
Die Schweizer Eb 3/5	Seite 30
Nietentender 2'2' T 32 in der Baugröße HO	Seite 32
Das Krokodil der SBB und sein Umbau	Seite 33
Modellbahn-Elektronik von PHILIPS	Seite 34
Der Gigant vom Höllental – Die Baureihe 85	Seite 36
Die Baureihe 50 mit Kabinentender von MÄRKLIN	Seite 38
Neu von RÖWA – Reisezugwagen in den neuen Farben der DB	Seite 39
Neu von TRIX – Das Electronic Fahrgerät – Neue Modelle	Seite 40
Baureihe 012 in der Baugröße N	Seite 42
Schmalspur-Diesellok Reihe 2095 als Modell	Seite 42
Das neue Gleissystem von RÖWA	Seite 43
Dampflokomotiv der Gattung G 3/4 H von TRIX	Seite 44
Baureihe 52 mit Kondentender 2'2' T 13,5	Seite 45
Vorbild oder Modell	Seite 46

Zu unseren Umschlagbildern:

Das Titelbild zeigt eine Lok der Baureihe 41 mit Neubaukessel, aufgenommen im Jahr 1966 in Osnabrück. Aus demselben Jahr stammt das Foto auf der vierten Umschlagseite, welches eine 44er mit Altbaukessel und mit Kohletender vorstellt. Aufgenommen in Limburg/Lahn.

Fotos: Obermayer

Das M+F JOURNAL

Ihr erster Eindruck wird vermutlich sein, schon wieder eine neue Fachzeitschrift und ausgerechnet auch noch eine Hauszeitschrift, als wenn es nicht schon genügend gäbe! Glauben Sie uns, wir haben uns den Entschluß nicht leicht gemacht — die Idee zur vorliegenden Fachzeitschrift besteht bereits seit 2 Jahren.

Das Faller-Magazin hat zum 31.12.74 sein Erscheinen eingestellt. Die MBR (Modellbahnrevue) wird auch seit Mitte letzten Jahres ohne Bekanntgabe und ohne Mitteilung an die Bezieher nicht mehr ausgeliefert. Da uns mit der MBR ein durchaus nicht zu unterschätzendes Werbemedium verlorging — Herr Obermayer (Redakteur) hatte immer sehr ausführlich über unsere Neuerscheinungen berichtet — haben wir uns kurzfristig zur Herausgabe des M+F-Journals entschlossen.

Gerade die Zeitschriftenwerbung ist für uns äußerst wichtig, da wir sonst wenig Möglichkeiten haben, das Fachpublikum (Fachhändler und Modelleisenbahner) auf unsere Artikel aufmerksam zu machen. Bei den großen Herstellern ist zwar diese Werbung auch unumgänglich, jedoch nicht so notwendig, da deren Artikel dem Fachhandel hauptsächlich durch gutes Vertreterpersonal und ständige Rundschreibeninformationen offeriert werden.

Sie werden sicher fragen, warum wird das bei M + F nicht auch so gehandhabt.

Hierzu sei folgendes gesagt:

Wir hätten natürlich die Möglichkeit, möchten aber aus Kostengründen darauf verzichten, da wir unsere preislich sowieso schon sehr hoch liegenden Artikel nicht noch zusätzlich verteuern wollen. An Vertreter müssen Provisionen bezahlt werden, die sich bis zu 10 % verteuern auf den Endverkaufspreis auswirken können. Die Rundschreibenaktionen sind bei den heutigen Postgebühren auch kaum noch tragbar, ganz zu schweigen vom Aufwand des Adressenschreibens und des hierfür erforderlichen Adressen-Computers. Für uns ist also eine Hauszeitschrift geradezu zwingend.

Warum bleibt es dann nicht bei einer Hauszeitschrift, sondern wird gleich eine Modellbahn-Fachzeitschrift hergestellt.

Eine Hauszeitschrift soll als reines Werbemittel mehr oder weniger nur mit einem symbolischen Kaufpreis belegt werden. Dies ist jedoch für uns unmöglich, da wir die zusätzlich anfallenden Werbekosten auf unsere Verkaufsartikel in der Kalkulation wieder verteilen müßten. Jedes ausgegebene Geld muß auf irgendeine Weise wieder zurückgewonnen werden. Aus diesem Grunde muß unser Werbemittel zu einem auskalkulierten Preis verkauft werden — dafür möchten wir Ihnen so viel wie möglich bieten. Es werden auf 20 bis 30 Seiten aktuelle Modellbahn- und Vorbild-Themen behandelt. Dabei werden wir versuchen, so aktuell, interessant und informativ wie nur möglich zu sein. Natürlich brauchen wir auch Anregungen, Lob oder Kritik, damit wir sämtliche Interessen des großen Modellbahnerkreises so weit wie möglich erfassen können und ständig „up to date“ sind.

Herr Horst Obermayer wird unserem Journal als freier Mitarbeiter mit Rat und Tat zur Seite stehen. Es werden noch einzelne freie Mitarbeiter hinzukommen, von denen wir hoffen, daß sie uns ebenfalls mit Begeisterung helfen, eine erstklassige Hauszeitschrift zu gestalten. Federführend und maßgebend für die Gestaltung ist Herr Hermann Merker.

Viele Leser und M+F-Kunden werden sich schon oft gefragt haben, wer ist er — dieser Merker — der innerhalb von 6 1/2 Jahren einen nicht unmaßgeblichen Betrieb der Modellbahnbranche mit seinen Mitarbeitern aufgebaut hat.

Hier nun einiges über meine Person:

Ich bin 36 Jahre und habe im Sommer 1968 mit meinem Kompagnon, Herrn Fischer, einen Großteil der ehemaligen Heinzl-Fertigung in Reutlingen gekauft. Da wir nicht übermäßig mit finanziellen Mitteln gesegnet waren, konnten wir nur klein (damals 3 Mitarbeiter) anfangen. Meine Frau und ich haben unter Totaleinsatz in relativ kurzer Zeit ein kleines wendiges Unternehmen aufgebaut. Für diesen dynamischen Einsatz reichte natürlich die normale Arbeitszeit einer 40-Stunden-Woche nicht aus. So wurden Nächte, Sonn- und Feiertage und vorallem jeglicher Urlaub für diese Aufgabe geopfert.

Ich wurde natürlich nicht schon als Modelleisenbahner geboren, sondern bin erst so nach und nach — wie wahrscheinlich alle von Ihnen — in dieses Hobby hineingewachsen. An der Münchener Isartalbahn (Nähe Bw Thalkirchen) aufgewachsen, wurde ich bereits als Kind infiziert. Nach dem Kriegsende fing es mit einer — von meinen Eltern — einge-

tauschten Märklin-Uhrwerk-Eisenbahn in Spur 0 an.

Nach 1950 war in meinem damaligen Kinderherz der Wunsch nach einer elektrischen Eisenbahn übermächtig geworden, sodaß mein Vater nicht umhin konnte, mein Drängen und meine Aufsässigkeit durch eine Märklin-HO-Eisenbahn zu befriedigen. Von da an wurde



jeder, der mir etwas zu Weihnachten oder zum Geburtstag schenken wollte, dazu angehalten auf Schokolade oder sonstiges zu verzichten und in Märklin-Artikel umzusetzen. Es wurde mit der Zeit eine recht ansehnliche Fußboden-Anlage daraus, die aber — wie früher schon die Uhrwerk-Bahn — nur zu Weihnachten und in den Ferien aufgebaut werden durfte.

Da ich später ein ausgesprochener Dampflok-narr und Lokomotivsammler wurde und mir in erster Linie die kleinen Nebenbahnen-Lokomotiven gefielen, versuchte ich als handwerklich Unausgebildeter den Selbstbau. Die ersten Sachen gingen natürlich ziemlich daneben, aber mit der Zeit wurden die Modelle recht ansehnlich. Eine kleine Kostprobe meines damaligen Schaffens veröffentlichte 1967 — in Form der bayerischen D VI (Berg) — Herr Obermayer in der MBR.

Meine technischen Fähigkeiten und handwerkliches Können wurden seinerzeit von meinen Krauss-Maffei-Clubkameraden stark gefördert. Besonders danken möchte ich an dieser Stelle meinem Clubfreund, Hans Eberl, der als Meister in der Firma Krauss-Maffei mir in der clubeigenen Werkstatt Maschinenkenntnisse und die grundlegenden Handgriffe der Metallverarbeitung mit viel Geduld beibrachte. Erst hierdurch wurde es möglich,

daß ich mich an die Eröffnung und Führung unserer jetzigen Firma wagen konnte.

Ich hoffe, daß wir für Sie auch noch in Zukunft viele schöne und begehrenswerte

Lokmodelle fertigen können.

Über eine rege Bestellung unserer Illustrierten Ihrerseits und erst recht über ein Jahresabonnement würde ich mich sehr freuen. Das Jahresabonnement kostet

DM 18,— + Porto DM 2,80. Wegen der enormen Portoverteuerung sind wir gezwungen, diese Gebühr extra zu berechnen.

gez. Hermann Merker

Eine schöne Bescherung

Alte Lokomotiven pflegt man inzwischen mitunter mit recht viel Liebe. Manchmal läßt man sie aber auch achtlos irgendwo stehen bis sie verrotten, dann nämlich, wenn man für sie keine Verwendung und am Betrieb auch kein Interesse mehr hat. Von einer solchen Lok will ich nun erzählen, die wohl ein wenig strapaziert ist, die ihrer Verwaltung aber lange Jahre treue Dienste geleistet hat und die sich vor manchen Zug spannen ließ. Oft waren diese Züge allerdings etwas überlastet und die Dienstpläne der Gesellschaft etwas verworren. So blieb es nicht aus, daß die Fahrzeiten unregelmäßig und die Fahrpläne oft zu einem wertlosen Papier wurden. Nicht selten hatte man gerade so richtig Dampf gemacht um endlich abzufahren, da ging das Signal auf Halt und wieder war kostbare Energie umsonst vertan. Nie war ein solcher Zwangshalt von der Lok oder vom Zug überhaupt verschuldet, es lag immer an der Streckensicherung. Selbst dann, wenn die Lok nur schlechte Kohle erhielt versuchte sie mit etwas verschlacktem Rost dennoch den Zug in Gang zu bringen. Zugegeben, bei extremem Kohlenmangel bockte sie dann schon einmal, ganz ohne Kohlen geht es eben nicht auf Dauer, da kühlt das Wasser ab, dann ist es aus mit den Reserven.

Schließlich zu Beginn des Jahres 1974 ergab sich eine Veränderung in der Bahnverwaltung, ein Gesellschafter war während der Fahrt abgesprungen, der andere aber fand zunächst noch ein paar Magerkohlen. So zog die alte geplagte Lok noch einmal kräftig an, über sechs Stationen sollte die Fahrt gehen. Auch ohne beruhigenden Vorrat auf der Maschine lief der Kuzzug recht munter und traf auch pünktlich auf der ersten, zweiten und dritten Station ein. Bei letzterer war ein kleiner fahrplanbedingter Aufenthalt vorgeplant, eine kurze Verschnaufpause, dann sollte es weitergehen. Nach erfolgreichem Auftrag für die Weiterfahrt legte das Züglein gleich wieder mächtig los, um vor der vierten Station dann abrupt angehalten zu werden. Das Einfahrtssignal zeigte Hp O und daran war auch nichts mehr zu ändern. Die weitere Strecke sei gesperrt, so erfuhr man gleich von einer ganzen Kommission, es fehle an den erforderlichen Sicherheitsgarantien. Anstatt die Bahn nun in die Obhut einer gesunden Gesellschaft zu geben, ließ man zuviel Zeit verstreichen. So blieb die Garnitur genau ein halbes Jahr direkt vor



der vierten Station stehen und der Direktion nur die Möglichkeit die Hände zu heben und sie danach über dem Kopf erschrocken zusammenschlagen. Solches geschah noch vor Weihnachten es war also eine schöne Bescherung. Jetzt aber wird die alte Lok wieder dampfen, bei Gastfahrten auf neuer und hoffentlich stets wohlgesicherter Strecke.

So, nach dieser nicht so ganz lustigen Geschichte gleich zu einigen Dingen, die mir auch gar nicht so recht gefallen wollen. Es ist dies das Geschäftsgebaren einiger weniger Handelsleute, die immer wieder Anlaß zu Kritik geben und dem Image der gesamten Modellbahnerei recht beträchtlichen Schaden zufügen. Die schwarzen Schafe lassen sich in zwei Kategorien einteilen, beiden fehlt jeder Hang zur Seriosität. Zur ersten Gruppe zählen jene, die irgendwann auftauchen, und große Sprüche klopfen, um dann wieder zu verschwinden. Manche haben sogar den Mut, dasselbe Spiel nach Jahren zu wiederholen, obwohl alte Lasten noch nicht abgetragen sind. Noch einen Grad gefährlicher ist die zweite Kategorie. Das sind echte Wölfe im Schafspelz, Leute die vom guten Ruf anderer leben, sei es als Nachfolger oder weil sie zufällig denselben Namen tragen.

Gerade in jüngster Zeit sind wieder Fälle bekannt geworden, die fast unglaublich jedoch jederzeit belegbar sind und die Grenze zum Betrug bereits passiert haben. Obwohl man noch zu keiner Zeit den Beweis eigener Leistungsfähigkeit erbracht hat, wird bestellt und eingekauft. Die Bezahlung der erhaltenen Ware bleibt

Nebensache bis die Lieferanten den Hahn zudrehen. Dann wird ein wenig manipuliert und schon beginnt das Spiel von Neuem. Leidtragende sind Hersteller und Modellbahner. Erstere weil sie um ihren Verdienst geprellt werden. Die Kunden, weil sie längst bestellte Ware nicht erhalten. Darüber hinaus wird dann noch der Hersteller der Unfähigkeit bezichtigt, längst angekündigte Produkte liefern zu können.

Keinen Anlaß zu unbändigem Jubel gibt auch das Auftauchen immer weiterer Modellbauanstalten. Selbstverständlich wird man es begrüßen, wenn sich Leute finden, die komplizierte Bausätze für andere montieren, sofern dies sauber und gewissenhaft geschieht. Bis zu einer Modellbauanstalt ist es aber dann immer noch ein weiter Weg. Gemessen an der guten und verdienstvollen Arbeit der Firma Schnabel in Wiesau bleibt vieles oft nur Stümperei. Mir selbst sind sie immer etwas unheimlich die Kaiser und Könige des Modellbaus, majestätische Modelle gibt es nämlich nur sehr wenige und die stammen dann auch meist von Leuten die man kennt.

Nicht ganz lupenrein erscheinen mir in letzter Zeit auch einige Bauteile, die jüngst auf dem deutschen Markt aufgetaucht sind. Von M + F und vom Modellbau GÜNTHER stammen die Teile nicht, wenigstens nicht direkt. Ob hier wieder einmal jemand in Nachbars Garten wilderte? Manche Leser werden nun wohl vermuten, daß ich jetzt wohl nur noch wild um mich zu schlagen vermag. Dem ist nicht so, verehrte Freunde von der Modellbahn. Nach dem Lehrgeld das ich jüngst zu bezahlen hatte, es war übrigens gar nicht so knapp, will ich in der Zukunft noch etwas vorsichtiger, jedoch aber auch noch etwas kritischer sein. Natürlich haben außer mir auch noch viele andere Modellbahner mehr oder weniger große Verluste zu beklagen, was mir besonders leid tut. Gerade deshalb will ich in der Zukunft versuchen mehr Licht in manches Dunkel zu bringen. Man hat mir die Gelegenheit geboten, in diesem JOURNAL meine Meinung zu äußern, frei und ohne jeden bestimmten Auftrag. Jeder meiner Beiträge, zu neuen Modellen unserer Industrie und zu anderen Dingen, wird stets mit meinem Namen oder mit meinem Zeichen HO gekennzeichnet sein.

H.J. Obermayer

Die M+F Messeneuheiten 1975

Als besondere Messe-Überraschung haben wir die BR 41 – ohne vorherige Ankündigung – fertiggestellt. Viele der Modelleisenbahner hatten den Braten natürlich bereits gerochen, als die BR 45 erschien. Als ganz natürliche Folge hat sich die BR 41 aus Teilen der BR 45 angeboten. Die nachfolgenden Fotos zeigen Ihnen, daß dieses Modell der BR 45 in der Detaillierung keinesfalls nachsteht.

Um den Bausatz so preiswert wie möglich halten zu können, wird vorerst nicht die alte Nietentender-Ausführung mitangeboten, sondern der Einheitstender 2'2 T 34. Wir verwenden hier als Aufbau das 100 %ig originalgetreue Märklin-Tendergehäuse (Märklin-Tender BR 03). Auf diese Weise kann eine Mindest-Kosteneinsparung von DM 80,- erzielt werden. Um auch den Preis des Grundbausatzes so niedrig wie möglich halten zu können, liegen dem Bausatz nicht unbedingt erforderliche Teile (wie Handräder und Steuerbock der Führerhaus-Inneneinrichtung usw.) nicht bei. Diese sind nur im Superzurüstsatz enthalten.

Es wird sowohl die Altbau-Version (große und kleine Windleitbleche, im Bausatz bereits enthalten) als auch die Neubau-Kessel-Ausführung (wahlweise mit Kohle- oder Öltender) gefertigt. Da speziell die BR 41 seit Jahren mit zu den meistgewünschten Lokomotiven gehört, dürften Sie diese M+F-Supermodelle bestimmt begeistern. Eine bessere 41 können Sie nie erhalten!

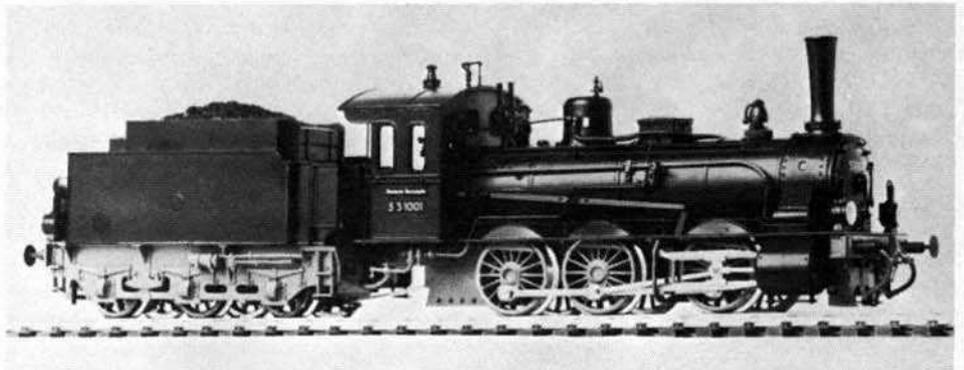
Wie bei allen unseren Schlepptender-Lokomotiven, erfolgt auch hier der Antrieb über den Tender. Es werden – ähnlich wie beim 5-achsigen Tender – 2 Achsen angetrieben, die Schneckenwelle ist auch hier kugelgelagert. Voraussichtlich kann wegen besserer Raumaufteilung in diesem Tender eine größere Schwungmasse untergebracht werden.

Übrigens, der Kessel beider Versionen ist aus einem Stück – aus Messingmaterial gedreht. Dies bedeutet beim Zusammenbau eine weitere Vereinfachung, da keine Zinntteile (wie Stehkessel und Rauchkammerringe) extra angesetzt werden müssen. Der Stehkessel wird hier in eine Ausfräsung des Kessels von unten eingeführt und der Oberflächen-Vorwärmer ebenfalls nur in eine Kesselausfräsung eingesetzt.

Unter leichter Abänderung der M+F-BR-41-Teile (Führerhaus, Stehkessel usw) können Sie auf dem Fleischmann-Fahrwerk der 01 eine bildschöne, maßstäbliche 03 schaffen.

Da später für die 05 auch das geschlossene Führerhaus gefertigt wird, können Sie unter Verwendung des Neubau-Kessels der BR 41 mit diesem Führerhaus und den bereits vorhandenen M+F-BR-03.10-Teilen ebenfalls auf dem Fleischmann-Fahrwerk eine original-maßstäbliche, komplette 03.10 aufbauen. Hier entfällt allerdings der Fleischmann-Triebtender, da nur unser neuer Tender 2'2'T 34 maßstabgetreu dazu paßt.

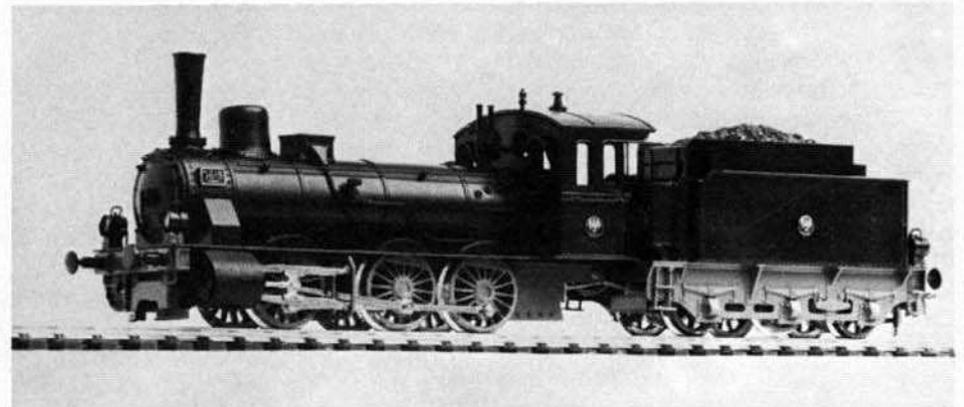
Baureihe 53 klein, aber bärenstark

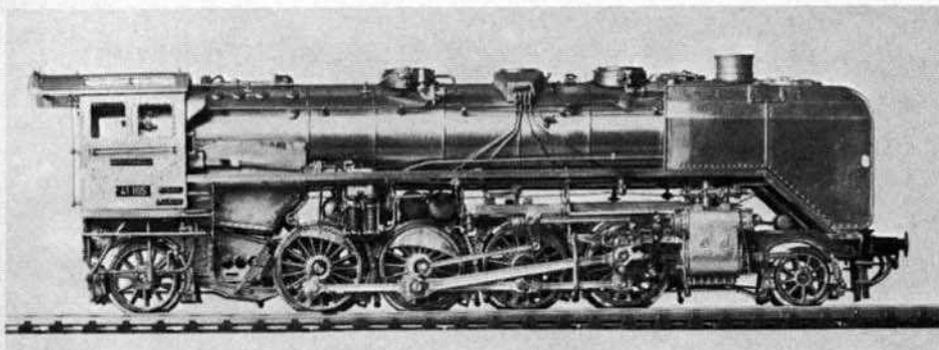


Die beiden BR-53-Versionen. Es gelang uns buchstäblich in letzter Sekunde, noch Fotos dieser Baureihe fertigzustellen.

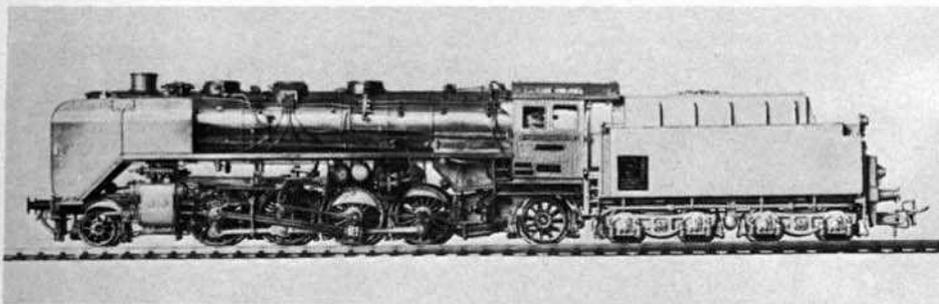
JANUAR

- 034 Bausatz BR 53, preuß. G 4.1, mit motorisiertem kugelgelagertem Tender preuß. T 12.
Messesonderpreis DM 298,-
ab 10.3.75 DM 328,-
- 034 10 Umbau- und Superzurüstsatz für G 4.2. Enthält alle Teile für Lok und Tender DM 129,-
- 034 30 Tenderbausatz motorisiert, einzeln DM 158,-
- 034 35 Superzurüstsatz zu Tender, einzeln DM 38,-
- 12050 Abziehbilder-Großsatz



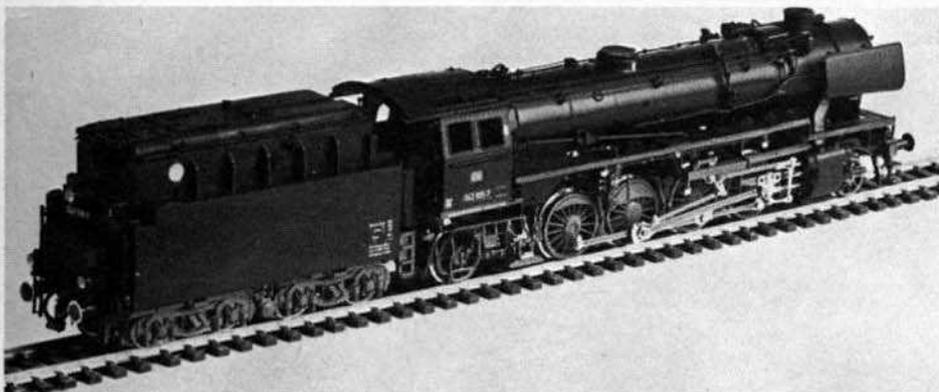


Die Super-BR 41 mit Altbaukessel und Wagner-Windleitblechen (sämtliche Superzurüüsteile sind hier angebracht) ohne Tender



Dieselbe Lok, mit motorisiertem Märklin-Tender-Gehäuse

Die BR 41, mit Neubaukessel in Ölausführung, ebenfalls mit sämtlichen Superzurüüsteilen ausgestattet.



Baureihe 41 mit Öl- oder Kohletender

FEBRUAR + MÄRZ

- 042 Bausatz BR 41 (Altbaukessel), große und kleine Windleitbleche, mit motorisiertem Einheitstender 2'2' T 34, ohne Steuerung **DM 595,-**
- 042 10 Superzurüustsatz zu Bausatz Nr. 042 **DM 125,-**
- 043 Bausatz BR 41 (Neubaukessel), ohne Tender und ohne Steuerung **DM 365,-**
- 043 10 Superzurüustsatz zu Bausatz Nr. 043 **DM 95,-**
- 042 30 Tenderbausatz (Kohle), motorisiert einzeln **DM 215,-**
- 042 35 Superzurüustsatz zu Bausatz 042 30 **DM 33,-**
- 043 35 Superzurüustsatz für Öltender **DM 69,-**
- 042 68 Steuerung BR 41 ungenietet **DM 55,-**
- 042 69 Steuerung BR 41 genietet **DM 75,-**
- 12054 Abziehbilder-Großsatz
- 9615 Tenderantrieb einzeln

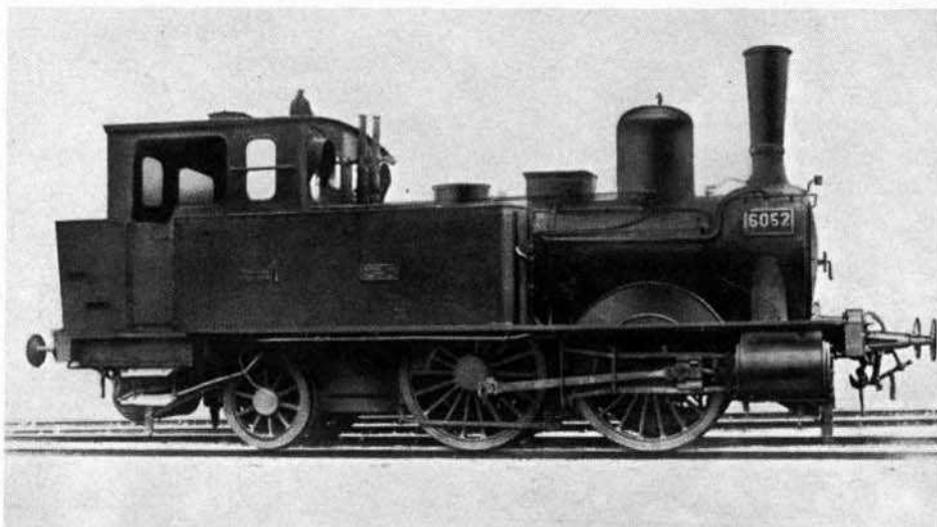
Die flinke 69er für die Nebenbahn

APRIL

- 040 Bausatz BR 69 (preuß T 4.2) mit Steuerung
- 040 10 dto. Superzurüustsatz
- 12050 Abziehbilder-Großsatz
- 208 Bausatz BLS-Triebwagen, 2-teilig
- 208 10 dto. Superzurüustsatz
- 12056 Abziehbilder-Großsatz

MAI

- 029 Bausatz BR 39 (nur Lok) ohne Tender und ohne Steuerung
- 029 10 dto. Superzurüustsatz
- 029 68 dto. Steuerung ungenietet
- 029 69 dto. Steuerung genietet
- 042 30 Tender motorisiert (Einheitstender 2'2' T 34)
- 042 35 dto. Superzurüustsatz
- 12047 Abziehbilder-Großsatz



JUNI

- 031 Bausatz BR 94, ohne Steuerung
- 031 10 dto. Superzurüstsatz
- 031 68 dto. Steuerung ungenietet
- 031 69 dto. Steuerung genietet
- 12048 Abziehbilder-Großsatz

JULI

- 026 Umbausatz BR 42.90, mit motorisiertem Märklin-Wannentender, ohne Steuerung
- 026 10 dto. Superzurüstsatz
- 026 68 Steuerung ungenietet
- 026 69 Steuerung genietet
- 12005 Abziehbilder
- 026 30 Wannentender einzeln, motorisiert
- 026 35 dto. Superzurüstsatz

AUGUST

- 026 11 Umbausatz BR 42, Ausführung Einheits-Kriegslok (Fleischmann-Fahrwerk BR 50) mit motorisiertem Wannentender.
- 026 12 dto. Superzurüstsatz
- 025 11 Zurüstsatz BR 053 (Fleischmann-Fahrwerk der BR 50, mit Kriegs-Einheits-Kessel für Kasten-, Kabinen- und Wannentender). Hierzu kann der motorisierte Wannentender – 026 30 – verwendet werden.

SEPTEMBER + OKTOBER

- 033 Bausatz BR 57 mit motorisiertem Tender, ohne Steuerung
- 033 10 dto. Superzurüstsatz
- 033 68 Steuerung ungenietet
- 033 69 Steuerung genietet
- 12049 Abziehbilder-Großsatz
- 033 30 Tenderbausatz 3 T 20
- 033 35 dto. Superzurüstsatz

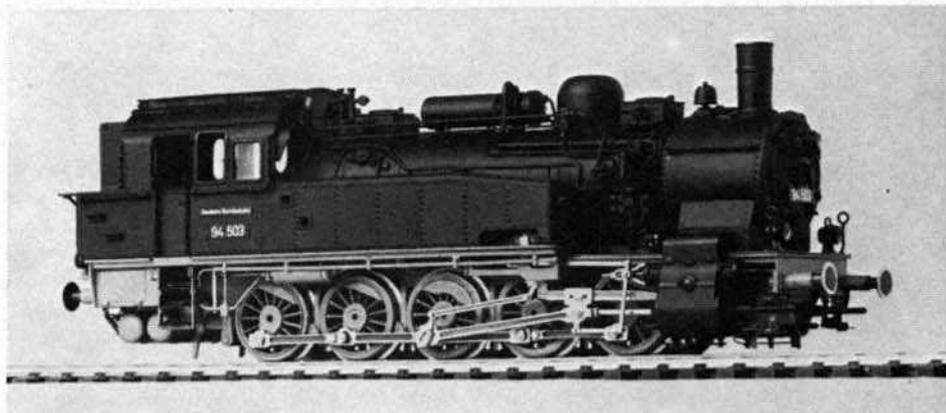
NOVEMBER

- 207 Bausatz E 04 normal
- 207 10 dto. Superzurüstsatz
- 12052 Abziehbilder-Großsatz

DEZEMBER

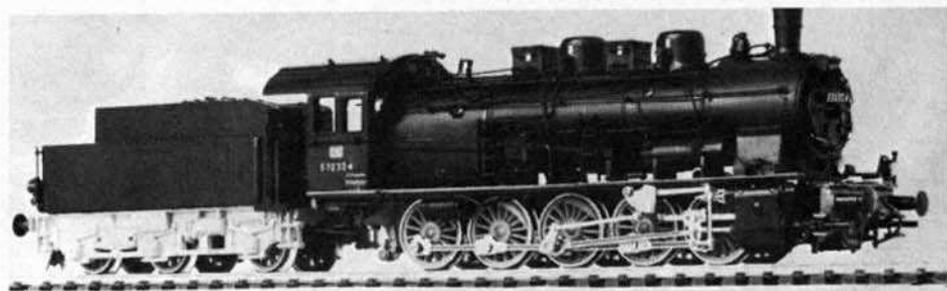
- 032 Bausatz BR 17, mit motorisiertem Tender, ohne Steuerung
- 032 10 dto. Superzurüstsatz
- 032 68 dto. Steuerung ungenietet
- 032 69 dto. Steuerung genietet
- 12049 Abziehbilder-Großsatz
- 032 30 Bausatz Tender (2'2 T 31,5) einzeln, motorisiert
- 032 35 dto. Superzurüstsatz
- 400 Bausatz SWEG-Schmalspur-Diesellok
- 400 10 dto. Superzurüstsatz

Diese Aufstellung ist nicht 100 %ig verbindlich, da bei einzelnen Artikeln – wegen evtl. mangelnder Aufträge – eine



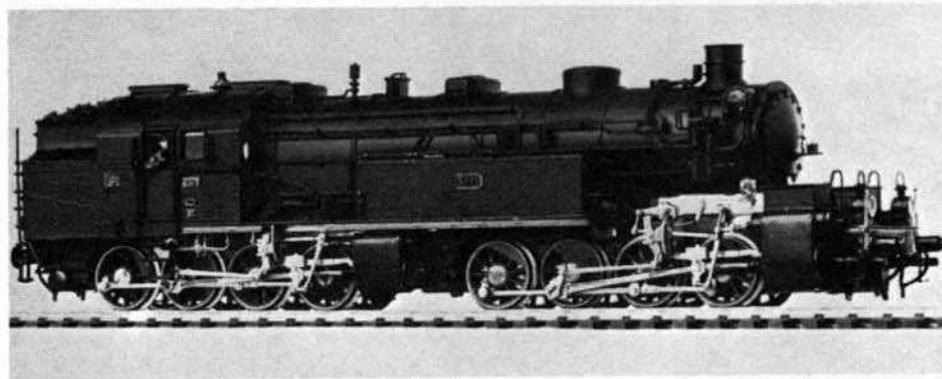
Das Handmuster der BR 94

Zwei preußische Arbeitspferde



Die BR 57, noch als Handmuster, bereits mit Serienteilen, da das Modell bei uns in der Vorentwicklung bereits ziemlich weit gediehen ist.

... und ein bayerischer Bulle



Alle Fotos: Paur, Fürstenfeldbruck

Der Prototyp der BR 96^o

Verschiebung auftreten kann. In unserem neuen Katalog sind bereits diverse Neuheiten angekündigt, deren Fertigung noch nicht 100 %ig ist.

Folgende weitere Modelle können zur Fertigung für 1975/76 gelangen und werden nach Bedarf gegen 75er Neuheiten ausgetauscht, wenn es sich zeigen sollte, daß für diese evtl. mehr Nachfrage besteht:

Schweizer Serie Ec 4/6 (1 D 1)
V 140

E 77

BR 82

BR 96 (bayerische Gt 2 x 4/4)

bayerische Länderbahn-Großraum-Wagon 2./3. Klasse

bayerische Länderbahn-Großraum-Wagon 4. Klasse
Lokalbahnwagen
Post L/BC-Wagen (2./3. Klasse mit Postabteil)

Baugröße HOe

HO-Schmalspur-Dampflokomotive, 3-achsig, BR 99 4502 der Priegnitzer Kreiskleinbahn BR 99 67–71 – Nachbau der sächs. IV K, für Württemberg

Baugröße N

E 91

BR 50.40 Franco Crosti

DIE FIRMA M+F STELLT IN ZUKUNFT KEINE FERTIGMODELLE MEHR HER

Unter der Firmierung Modellbau und Feinmechanik Merker wird eine neue Firma entstehen, die Fertigmodelle aus M+F-Teilen (nur für Direktbezieher und Direktverkäufe) relativ preiswert herstellt. Dies hat für Sie den zusätzlichen Vorteil, daß diese Modelle von 100 %igen Fachleuten (mit Garantieübernahme und M+F-Siegel) gearbeitet werden.
Näheres hierüber im nächsten Heft.

Alle Sonderposten sind – gegen Vorauszahlung auf unser Postscheckkonto München Nr. 71627–806 + Porto in Höhe von DM 0,60 – erhältlich.

Bei Bezug gegen Rechnung erhöht sich der Rechnungsbetrag um DM 2,50 für Rechnungsschreibgebühren.

Alle diese aufgeführten Teile sind für die Modellbastlerkiste unentbehrlich.

BAUTEILE-SONDERPOSTEN

Aufgrund der Inventur stellten wir fest, daß verschiedene Bauteile in großen Stückzahlen am Lager sind. Diese können in Sortimenten zu Sonderpreisen wie folgt bei uns bestellt werden:

SONDERPOSTEN MESSINGGUSSTEILE

aus dem regulären Bauteile-Programm

- 2 St. verschiedene Sicherheitsventile
- 3 St. verschiedene Glocken
- 1 St. Bremshilfs-Druckluftkessel
- 1 St. Bremszylinder
- 2 St. Bremshebel
- 1 St. Schalldämpfer
- 1 St. Schlot
- 1 St. Rauchkammer-Verschlußknebel
- 2 St. Einstiegleitern
- 1 St. Satz Bremsbacken (2 Doppelstücke für 1 Lok-Drehgestell)
- 4 St. Speisewasserventile
- 1 St. Luftpumpe Westinghouse
- 3 St. verschiedene Kesselventile
- 1 St. Handrad mit Knebel, groß
- 2 St. Steuerungs-Umstellhebel
- 1 St. Rauchkammertür-Handlauf
- 1 St. Doppel-Druckluftleitung

Sonderpreis: DM 29,-/normaler Preis: über DM 70,-

SONDERANGEBOT

Marx-Mili-Perm-Motor mit Motorhalter und 2 Antriebsrädern

Sonderpreis: DM 2,90

SONDERPOSTEN PLASTIKTEILE

- 4 St. Wasserkasten-Einfüllstutzen
- 1 St. Schlot
- 2 St. Rauchkammertüren mit Rauchkammer-Vorderteil
- 2 St. Zylinderblöcke
- 2 St. Kohlschütten
- 2 St. Bremsdruckluftkessel
- 4 St. Dachlüfterkasten
- 4 St. Westinghouse-Luftpumpe groß
- 4 St. Pufferbohlen
- 4 St. Schienenräumblech
- 1 St. Generator
- 20 St. Schlußscheiben, zum Aufstecken, rund
- 20 St. Schlußscheiben, hängend, rund
- 20 St. Schlußscheiben, stehend, 4-eckig
- 30 St. Weichen-Lichttraum-Profil-Begrenzungszeichen, unlackiert

Sonderpreis: DM 8,50/Wert über DM 45,-

M+F–SONDERPOSTEN

Da der alte 5-achsige Tenderantrieb nicht mehr gefertigt wird, werden die bei uns vorhandenen Reste für Bastlerzwecke zum Sonderpreis von DM 49,- abverkauft. – Zwischenverkauf vorbehalten.

AUS FRÜHERER M+F–FERTIGUNG ÜBRIGGEBLIEBEN!

Original-Fleischmann-BR-01-Führerhäuser mit Fenster, lackiert und beschriftet, für Bastlerzwecke zum Sonderpreis von DM 3,50 bei M+F erhältlich.

SONDERANGEBOT MESSINGGUSSLATERNEN

- 2 St. DB Spitzenlicht
- 2 St. Laternen bay. mit Halter
- 4 St. Laternen württ. mit Halter
- 4 St. Laternen württ. mit Blindscheibenbehälter
- 2 St. Laternen Reichsbahn mit Halter
- 4 St. DB-Laternen
- 4 St. Laternen bay. mit Blindscheibenbehälter
- 4 St. Laternen bay. mit Halter
- 4 St. Laternen preuß. mit Halter
- 4 St. Laternen preuß. ohne Blindscheibenbehälter
- 4 St. Laternen Schweiz/Italien

Sonderpreis: DM 29,-/normaler Preis: über DM 66,-

FERTIGMODELLE

Da wir Fertigmodelle ganz aufgeben, bieten wir Inventurreste zu Sonderpreisen wie folgt an:

Art.-Nr.		super
015 75	Fleischmann 01.10 m. 5-achs. Kohletender	DM 690,-
019 70	BR 45 mit Tender normal	DM 1.480,-
008 75	Mallet (Reichsbahn-Ausführung) super	DM 595,-
203 75	E 75 super	DM 995,-
203 70	E 75 normal	DM 895,-

205 70	E 72 normal	DM 290,-
010 75	sächs. III bT (Reichsbahn-Ausführung) super	DM 350,-
010 76	sächs. III bT (Länderbahn-Ausführung) super	DM 380,-

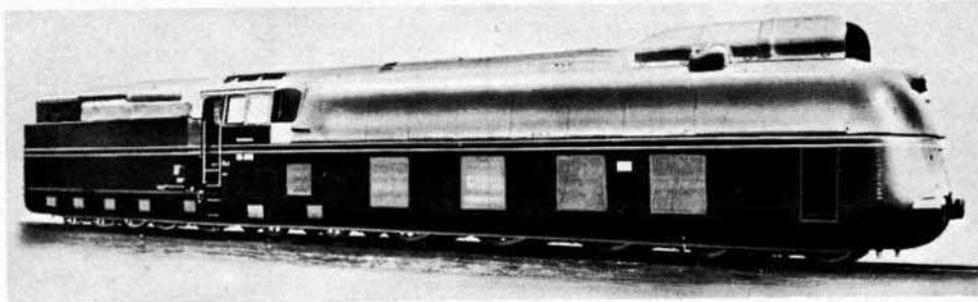
Spur N

603 70	KL 2 normal	DM 295,-
700 70	Köf 2	DM 320,-

– Zwischenverkauf vorbehalten –

Baureihe 05

Bild 1: Werksaufnahme der BR 05 002 in voller Stromlinien-Verkleidung, bei Ablieferung an die Reichsbahn.



Die schnellsten deutschen Dampflokomotiven

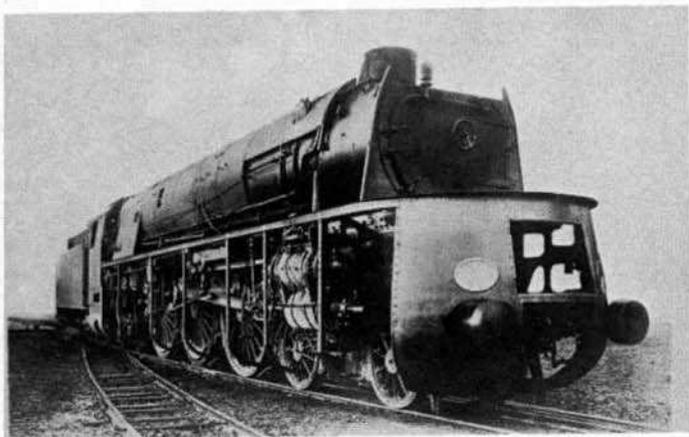


Bild 2: Werksaufnahme der BR 05 002, bei Erprobungsfahrten vor Fertigstellung.

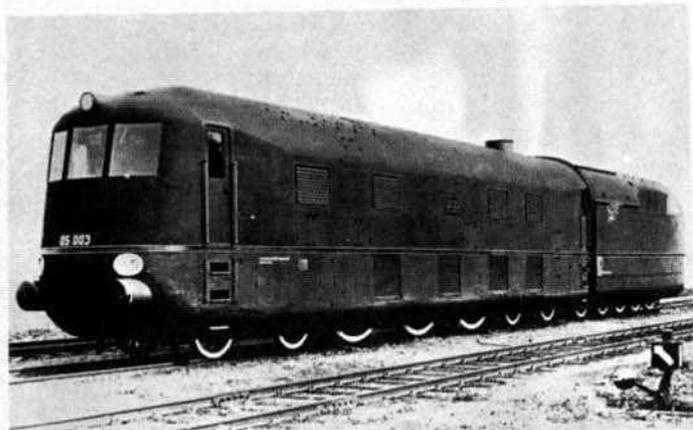


Bild 3: Werksfoto der BR 05 003, mit gewendeter Lok und Kohlenstaubfeuerung, bei Ablieferung 1937



Mit der BR 05 wurde der absolute Entwicklungs-Höchststand der Kolben-Dampflokomotive in Deutschland erreicht. Alle aus dieser Baureihe gewonnenen Erfahrungen waren richtungsweisend und galten selbst auch noch beim Bau von Nachkriegs-Lokomotiven.

Wie kam es nun überhaupt zur Entwicklung dieses Typs – und war sie noch notwendig? Es gab bereits Anfang der 30er Jahre leistungsfähige Elektro-Lokomotiven und schnelle Diesel-Triebwagen. Aus diesem Grund wurden Versuche unternommen, die Grenzen der Dampflok zu erkunden. Es mußte festgestellt werden, ob die Dampflokomotive überhaupt noch wettbewerbsfähig und zeitgemäß war. Es galt also eine Maschine zu schaffen, die enorm schnell und leistungsfähig war, um die Fahrzeiten der schnellen Elloks oder Dieseltriebwagen einhalten zu können. Bereits im Jahre 1933 wurde an die AEG der Auftrag zur Entwicklung einer Schnellzug-Ellok erteilt. Es war dies die E 18, die bereits 1935 in Dienst gestellt werden konnte, eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h und eine Stundenleistung von 3040 kW erreichte. Aus diesem Grunde wurde an die Firma Borsig im Jahre 1934 der Auftrag für 2 Stromlinien-Loks, die 05 001 und 002, erteilt, die ebenfalls 1935 fertiggestellt wurden. Es handelte sich hier um reine Versuchsmaschinen. Mit den daraus gewonnenen Erfahrungen sollte eine neue Einheitsserie entstehen. Mit zwei Loks der Reihe 03 waren bereits erfolgreiche Vorversuche mit vollverkleideten Loks unternommen worden. So zeigten nun auch die 05 001 und 002 in Vollverkleidung ganz hervorragende Ergebnisse. Mit der Lok 05 002 wurde für die damalige Zeit der absolute Weltrekord für Dampflokomotiven – mit 200,4 km/h bei der Versuchsfahrt am 11. Mai 1936 – gemessen. Bei dieser Fahrt erbrachte die 05 002 eine Zylinderleistung von 3400 PSI. Dieser Rekord wurde erst viel später überboten.

Das Reichsbahn-Zentralamt forderte ein weiteres Studienobjekt in dieser Baureihe, jedoch mit Führerstand voraus, da bei der 05 001 und 002 durch die Stromlinien-Vollverkleidung die Sicht des Lokbedienungspersonals nicht besonders gut war. Die 05 003 wurde deshalb in der gewünschten Bauart im Jahre 1937 von Borsig abgeliefert. Für diese Zwecke fuhr also die Lok mit dem ellokähnlich verkleideten Führerstand nach vorne, und die Rauchkammertüre wies zum Tender. Dies brachte in puncto Feuerung der Lok enorme Schwierigkeiten mit sich. Da Öl als Brennstoff für Dampfloks noch zu teuer und unpopulär war und auch keine ausreichenden Kenntnisse einer Ölfeuerung vorlagen, wurde die Feuerbüchse über eine 14 m lange Rohrleitung mit Kohlenstaub aus dem Tender versorgt. Die Kohlenstaubförderung vom Tender zur Lok und das Einblasen erbrachten jedoch Schwierigkeiten, sodaß die Lok für einen dauernden

Bild 4: Werksfoto der entkleideten und umgebauten BR 05 003, 1944