

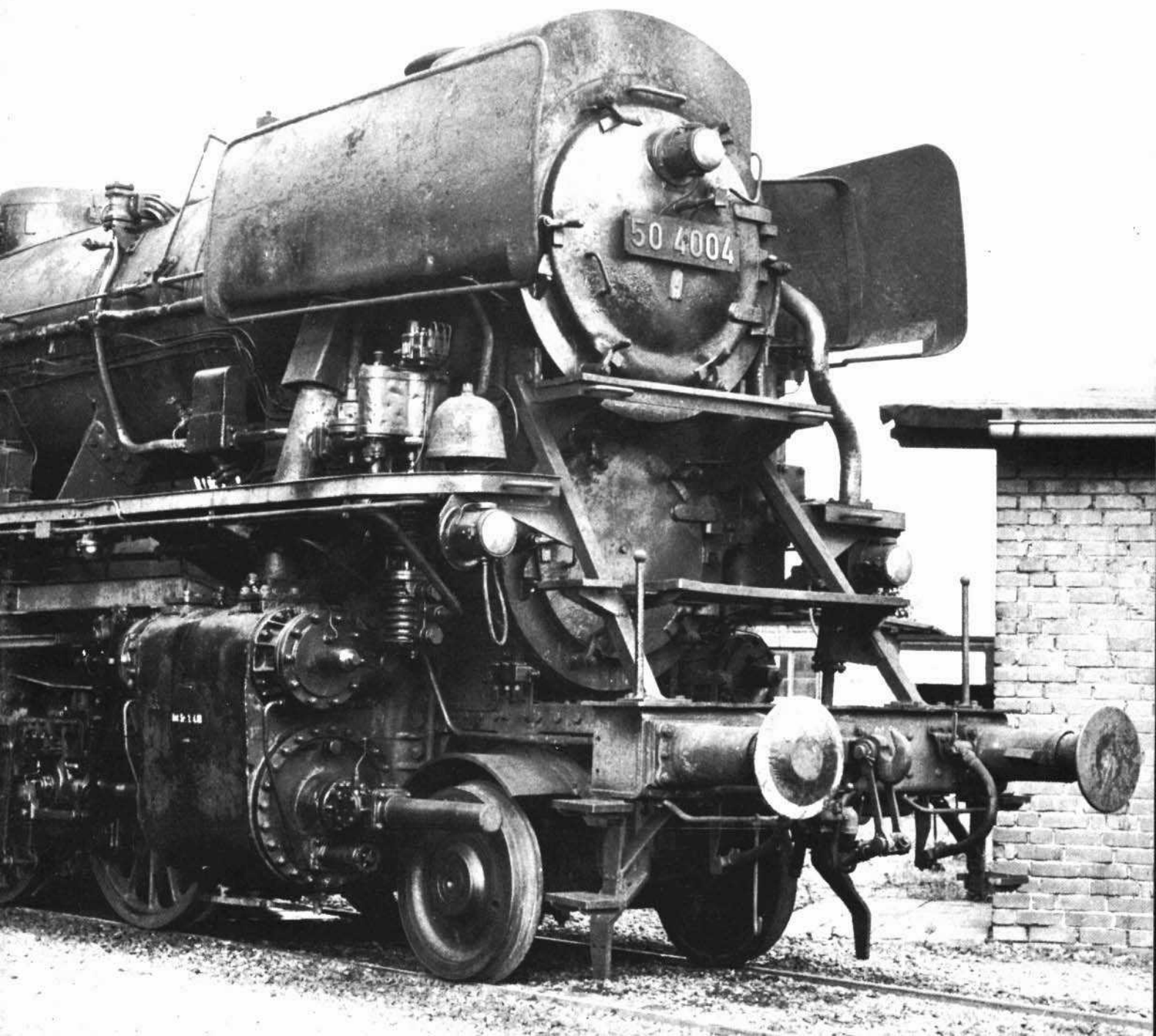


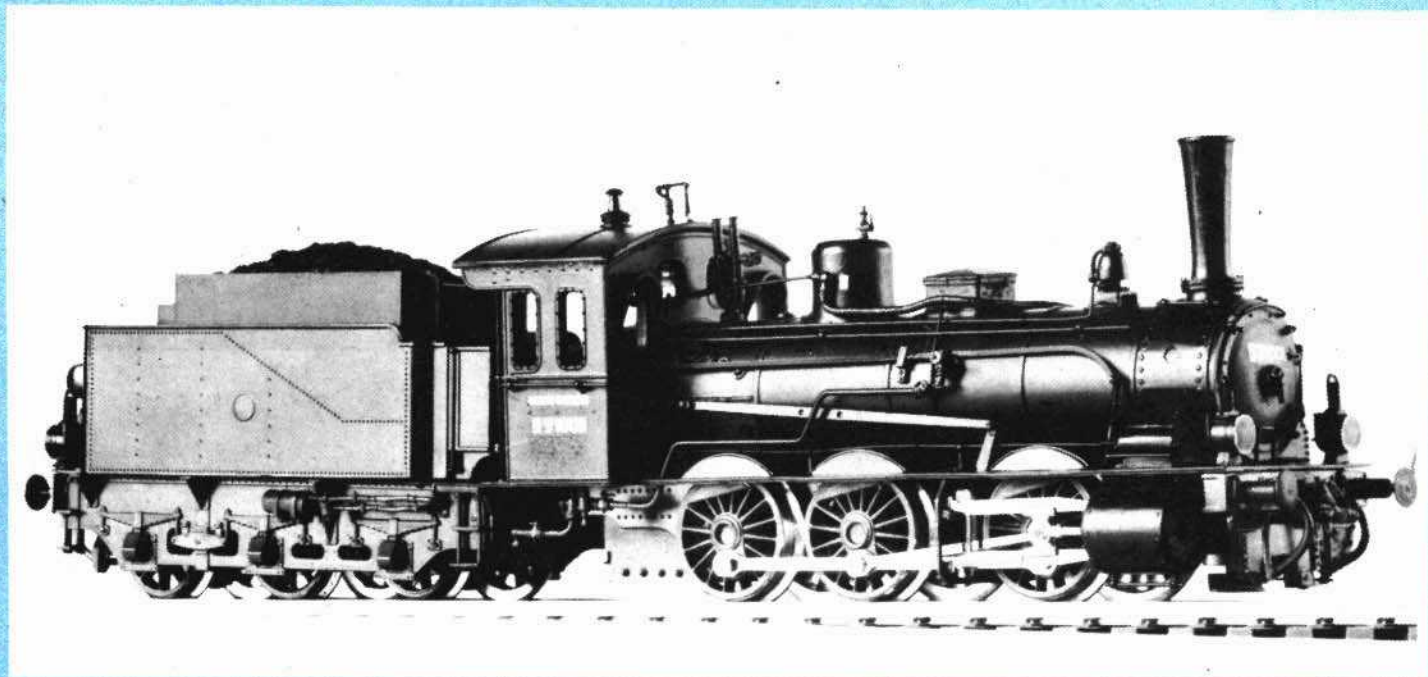
3/1975

JOURNAL

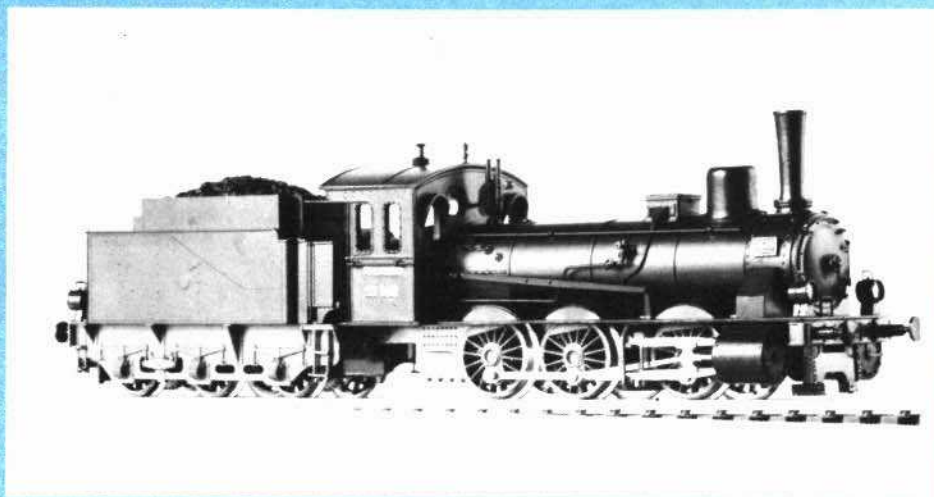
4.50 DM

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





Achtung – die M+F-Preußen kommen



Unsere Lagerhaltung machte es leider erforderlich, daß in Zukunft bei den angegebenen Gattungen (diverse Versionen der BR53) Lok und Tender im Bausatz getrennt werden. Leider ließ sich auch eine Preisanhebung gegenüber den Vorankündigungspreisen nicht vermeiden. Die preuß. G3 ist in Kürze als Neuheit lieferbar und hält ca. den Preis der bisherigen G4¹ ein.

preuß. G4²

03404 Bausatz nur Lok, mit Steuerung (sh. Bild 1)

233,-

Lok-Superzurüstsatz 03412

65,-

preuß. G3

03403 Bausatz nur Lok, mit Steuerung (sh. Bild 2)

165,-

Lok-Superzurüstsatz 03410

59,50

preuß. G4¹

034 Bausatz nur Lok, mit Steuerung (sh. Bild 3)

194,-

Lok-Superzurüstsatz 03410

59,50

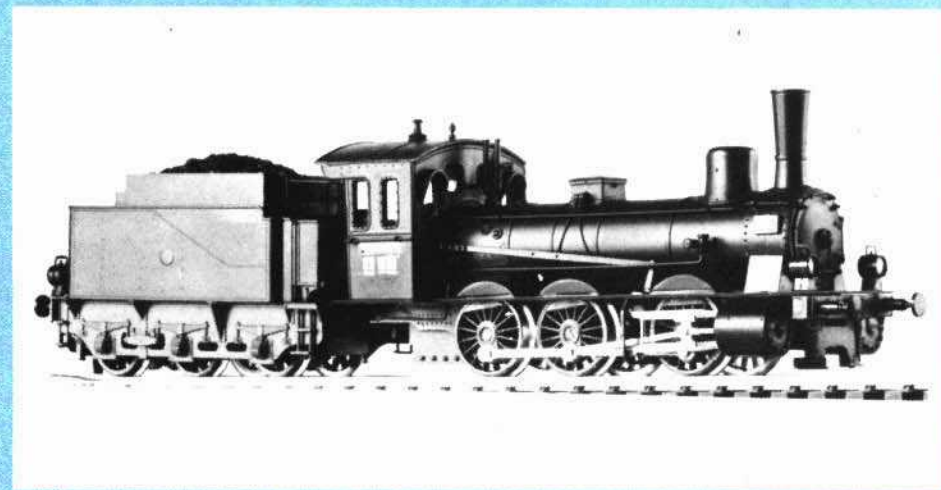
preuß. Tender 3T12

03430 Bausatz

165,-

Tender-Superzurüstsatz 03435

38,-



3/75 Juni

1. Jahrgang

Einzelheft DM 4,50

sfr 5.80

öS 35.--

hfl 5.--

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

Druck: Offsetdruckerei Autenrieth
7 Stuttgart-1

M+F Journal erscheint 1975 5x - Ende Januar, Ende April, Ende Juni, Ende September, Anfang Dezember.

Die Zeitschrift ist erhältlich im Modellbahn-Fachhandel, in Buchhandlungen oder direkt vom Verlag.

Die Bezugsgebühren sind:

Einzelheft

Inland DM 4,50 + DM 0,70 Porto

Ausland DM 5,00 + DM 0,70 Porto

Abonnementpreis

Inland für 1975 DM 22,50 + DM 3,50 Porto

Ausland für 1975 DM 25,00 + DM 3,50 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



H. Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Mondstraße 1

Aus dem Inhalt

Was uns betrifft	Seite 4
Eine interessante N-Neuheit, die BR 50⁴⁰	Seite 4
Der »Blaue Pfeil« als M+F-Modell	Seite 6
Die »Blauen Pfeile« der BLS	Seite 10
Preußische Lokomotiven, Nachtrag zum Preisausschreiben	Seite 12
BR 042, der »Schwarze Ochse«	Seite 14
Die Baureihe 042 bei der DB	Seite 16
Ade, Auricher Kreisbahn	Seite 18
Die alten Preußen, Gemischtzuglokomotiven P 2 und G 2	Seite 21
Die preußischen P 2/G 2 als M+F-Modell	Seite 22
Für die Werkstatt - Der UNIMAT, eine Universalmaschine	Seite 24
Erfahrungen mit der Kleinkompressor-Spritzeanlage	Seite 25
»Hilfe Gottes«, Zeche Bad Grund	Seite 26
Aufbau einer kleinen Schmalspuranlage	Seite 30
Neu von SIMUTRONIK, elektronische Bauteile	Seite 33
Schmalspur-Spezialitäten aus Württemberg, 2. Folge	Seite 34
Douglas & Clearwater Gulch Railroad	Seite 37
Neue Teile für den N-Modellbau	Seite 41
Meine HOe - Schmalspur-Selbstbauten	Seite 42
Der neue M+F-Bohrzweig	Seite 44
Bergbauanlage und deren Beschreibung	Seite 45
Modell-Prämierung - Die Gt 2 x 4/4	Seite 49
BR 85 mit Märklin-Pukoschleifer	Seite 50
Historische Gegenwart 116	Seite 51

Zu unserem Titelbild:

Das Portrait der 504004 stammt vom Herbst 1966, aufgenommen im Bw Rhaden. Heute sind alle Franco-Crosti-Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn von den Gleisen verschwunden, als Modelle leben sie jedoch weiter. Nach dem Umbausatz in der Baugröße HO präsentiert M+F jetzt auch einen Umbausatz für die Baugröße N und bietet außerdem Fertigmodelle der BR 50⁴⁰ an.

Foto: Obermayer

Was uns betrifft . . .

Liebe Journal-Freunde!

Das Journal 2 war wieder ein voller Erfolg. Wir bedanken uns für die vielen, lobenden Zuschriften. Der enorme Umfang und die vielseitige Information haben sich gelohnt. Die Verkaufsziffern sind weiter ansteigend. Wir würden uns freuen, wenn Sie weiterhin so tatkräftig für das JOURNAL werben könnten.

Beim Lesen werden Sie bemerken, wie umfangreich dieses Journal ist. Wir haben extra die Schrift kleiner gewählt. Gegenüber dem Journal 1 haben wir eine doppelt so lange Leszeit festgestellt. Das Journal 3 ist nun früher als vorgesehen erschienen. Wir haben dadurch die Möglichkeit, in diesem Jahr mindestens 5 Journale zur Auslieferung zu bringen. Die Abonnement-Bezieher unter Ihnen erhalten mit der Ausgabe 4, die aller Wahrscheinlichkeit Ende August/Anfang September 75 erscheint, die neue Abonnement-Rechnung für 1976—zusätzlich mit der Ausgabe 5—belastet.

Schön wäre es natürlich, wenn wir sogar 6 Journale in diesem Jahr schaffen würden. Wie wir aus vielen Zuschriften entnommen haben, entspricht dies sicher auch Ihren Wünschen.

Gerade für die Urlauber unter Ihnen dürfte dieses Doppel-Journal ein interessanter Urlaubsbegleiter sein. Apropos Urlaub: In den letzten Jahren hat es sich eingebürgert, daß viele Urlauber, die durch Bayern fahrend ihr Urlaubsziel erreichen wollen, bei uns Zwischenstation einlegen, mit dem Begehren, eine Betriebsbesichtigung vorzunehmen. Dies ist natürlich völlig ausgeschlossen, da wir sonst die Arbeit einstellen könnten und nur noch Betriebsführungen vornehmen müßten. Als kaufende Kunden sind Sie uns natürlich willkommen. Da allgemein Unklarheit über unsere Betriebszeiten herrscht, geben wir Ihnen diese nachfolgend bekannt: Montag mit Donnerstag 7.30-12.30 und 13.15-17 Uhr. Freitags nur 7.30 bis 12.30 Uhr. Besuche außerhalb dieser Zeiten sind zwecklos.

Wichtiges für N-Modell-Eisenbahner:

Die in den verschiedenen Messeberichten angekündigte Aufgabe des N-Programms hat zu heftiger Reaktion unter den N-Modellbahnern geführt. Es gingen viele Anfragen und Bestellungen ein. Die N-Bestellungen sind zwar immer noch nicht ausreichend. Wir haben aber nun, um den N-Modellbahnern entgegenzukommen, den Franco-Crosti-Umbau-

satz für die Fleischmann BR51 fertiggestellt. Wir hoffen, daß diese Geste und der von uns gezeigte diesbezügliche Mut ausreichend honoriert wird. Es müßte sonst für die Zukunft wirklich auf das N-Programm verzichtet werden. Im Nachfolgebericht erfahren Sie Genaueres über die Franco-Crosti in Spur N. Die vorangekündigten Preise konnten gehalten werden, der Superzurüstsatz konnte sogar wesentlich im Preis gesenkt werden.

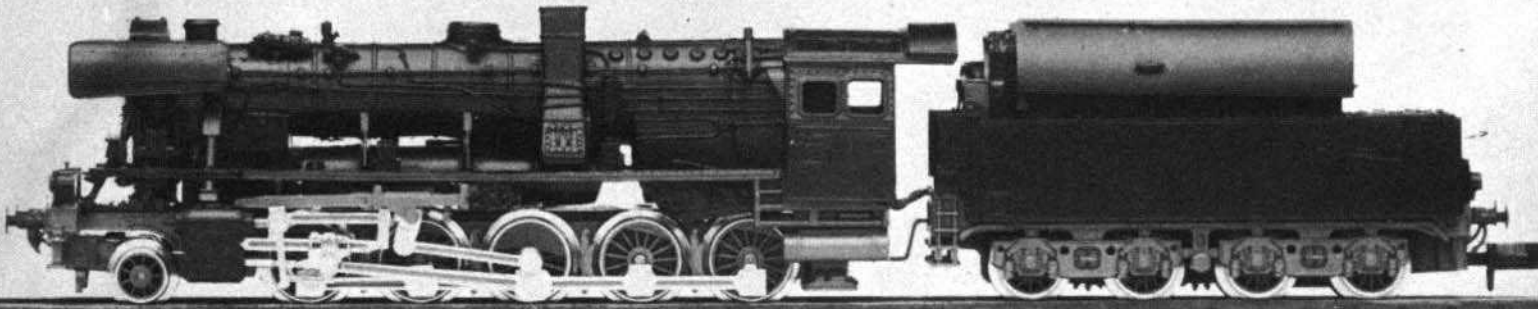
In Leserbriefen des Eisenbahn-Magazins wurde beklagt, daß die N-Werbung zu wenig berücksichtigt wird. Bei Programmen, die nicht lukrativ sind, muß man natürlich auch an Werbekosten soweit wie möglich sparen. Wir werden deshalb in den meisten Fällen die N-Neuankündigungen oder sonst Interessantes für die N-Modellbahner in unseren HO-Anzeigen mitvermerken. Bitte lesen Sie diese aufmerksam. Über Lieferzeiten der E91 „N“ kann leider noch keine verbindliche Aussage abgegeben werden, da von der Firma Fleischmann über die Lieferung der Fahrwerke noch keine definitive Lieferzeit vorliegt.

Die Journal-Redaktion wünscht Ihnen einen erholsamen Urlaub oder zumindest schöne Sommertage.
Ihr Hermann Merker

Eine interessante N-Neuheit



die BR 50⁴⁰

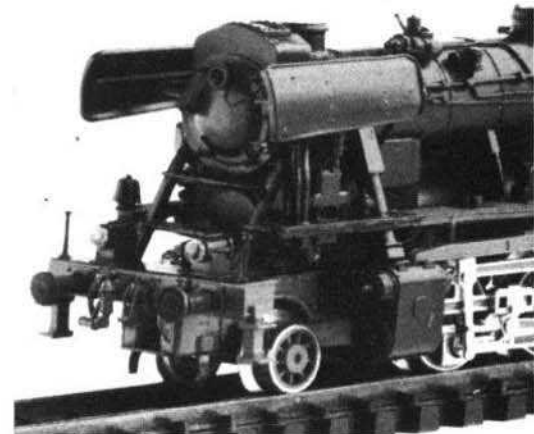


In der Spur HO haben sich Umbausätze für vorhandene Industriemodelle bestens bewährt und gut verkauft. Wir möchten nun versuchen, für die Spur N diese Erfolge fortzusetzen. Gerade für Modellbau-Anfänger ist diese Art bestens geeignet, da keine Schwierigkeiten mit Triebwerken auftreten können. Im vorliegenden Fall (Franco-Crosti BR50.40) bleiben der Original-Fleischmann-Antrieb sowie das Lokfahrwerk der Fleischmann-Lok (Art.-Nr. 7177) unverändert erhalten. Für den Umbau (Normalausführung) müssen ca. 5-6 Stunden Arbeitszeit aufgewendet werden. Es werden lediglich das Fleischmann-Führerhaus und der Kessel abgeschraubt (für diesen gibt es leider keinen Verwendungszweck mehr). Ferner müssen vom Umlaufblech die Luft- und Speisepumpen entfernt werden. Der Kessel des Umbausatzes incl. Unterkessel besteht aus einer Gußeinheit. Es müssen lediglich der seitliche Schlot und die Rauchkammer angesetzt werden. Auch der Zusammenbau des Führerhauses, das aus 7 Teilen besteht, birgt keinerlei Schwierigkeiten. Einzelne kleine Messinggußteile, wie Dampfpeife mit Zughebel, Umsteuerstange, Generator, Luft- und Speisepumpen, Umlaufstützen und Glocke, werden nachträglich aufgesetzt. Nach dem Lackieren werden die Windleitbleche angebracht. Die zusätzlichen Tenderenteile (Bunkerklappen) bestehen nur aus 3 Teilen, und es ist ein ausgesprochenes Kinderspiel, den Tender zu komplettieren. Auch dem Modellbahner, der noch nie einen Selbstbau oder Umbau gewagt hat, können wir mit ruhigem Gewissen einen Versuch mit diesem Umbausatz empfehlen. Sie erhalten ein phantastisch detailliertes neues N-Modell, das sicher eine enorme Bereicherung Ihres N-Lokomotivparkes darstellt. Wir zeigen Ihnen die Lok auch im unlackierten Zustand, damit Sie die von uns gefertigten Teile bestens erkennen können. Der Detailreichtum des Kessels ist enorm. Die Dom- und Kesselventile sind freistehend und haben dadurch

eine hervorragende plastische Wirkung. Die Kesselleitungen, die schon am Gußteil angebracht sind, sind mit einer Materialstärke von 2/10 mm äußerst fein und vorbildgerecht dargestellt. Es wurde an alles gedacht; selbst die Ackermann-Sicherheitsventile sind am Stehkessel mitangebracht.

Einen kleinen Nachteil müssen wir jedoch auch zugeben: die Spitzenlicht-Laterne an der Rauchkammer kann von uns nicht beleuchtbar ausgeführt werden. Für einen geschickten Bastler dürfte es jedoch nicht allzu schwierig sein, diese Laterne nachträglich aufzubohren und durch Leuchteinsätze oder Crofonfasern beleuchtbar zu gestalten. Es sind, bedingt durch den Bausatz, viele interessante, neue N-Messingbauteile angefallen. So können Sie in Zukunft folgende Teile für die Spur N durch uns oder Ihren Fachhändler beziehen: Umlaufblech-Sandkästen, Generator mit Indusiauflauf und ohne Indusiauflauf, Signalpeife mit Zughebel, Heini-Mischvorwärmerpumpe, zweistufige Luftpumpe mit Tolkien-Steuerung, Windleitbleche, Umsteuerstange, Oberflächen-Mischvorwärmer usw. Wir haben die Detaillierung für den Superzurüstungsbau nicht übertrieben, da viele Feinheiten in „N“ nicht mehr sichtbar sind bzw. bei diesem kleinen Baumaßstab untergehen.

Aus diesem Grund konnte auch der neue Superzurüstungsbau für die Franco-Crosti preislich gesenkt werden. Enthalten sind in diesem Federpuffer für Lok und Tender, 2 Rangiergriffstangen für den vorderen Pufferbohlentisch, 1 Original-Kupplungsimitation (nur für Lok), 4 Bremsschlauch-Kupplungen, 1 Heizschlauch-Kupplung sowie kleine N-Griffstangenhalter für die Kessel-Griffstangen. Bei der Lok in Normalausführung haben wir bewußt auf diese Griffstangen verzichtet, da unseres Erachtens diese für die Spur N nicht unbedingt erforderlich sind. Kleine Bohrungskörnungen sind am Kessel vorhanden, so daß bei Anbringen diese nur mit einem Handstif-



tenklöbchen und einem Bohrer (\varnothing 0,5 mm) leicht per Hand nachgebohrt werden können. Stiftenklöbchen und Bohrer können bei uns bestellt werden.

Da das Modell der Franco Crosti außerplanmäßig zur Fertigung kam, sind leider die Abziehbilder noch nicht fertiggestellt. Diese werden frühestens Anfang August 75 lieferbar sein. Bestellen Sie diese bitte unter der Art.-Nr. 312012 nach. Der Preis wird sich bei ca. DM 5,- bewegen.

Der Preis für den Umbausatz (Art.-Nr. 606) beträgt DM 160,-, für den Superzurüstungsbau (Art.-Nr. 60610) DM 19,80.

Die Firma Merker Fertigmodellbau, 8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstr. 2, stellt auch Fertigmodelle dieser Baureihe her. Vorbesteller erhalten das Lok-Fertigmodell (Normalausführung) (Art.-Nr. 60670) zum Sonderpreis von DM 295,-, das Super-Fertigmodell (Art.-Nr. 60675) zu DM 350,-. Nach dem 15.8.75 kostet das Normal-Fertigmodell (Art.-Nr. 60670) DM 348,-, das Super-Fertigmodell (Art.-Nr. 60675) DM 395,-.

Über zahlreiche Bestellungen würden wir uns freuen. HM

Preisausschreiben – Einsendeschluß ist der 31. 7. 1975

Übersehen Sie nicht, rechtzeitig das ausgefüllte M+F-Preisausschreiben zurückzusenden. Die Unterlagen können Sie auch noch schnellstens anfordern durch Voreinsendung von DM 0,70 in Briefmarken.



Bild 1: rechte Triebwagenseite – alle Bilder Foto Paur, FFB

Der »Blaue Pfeil« als M+F-Modell

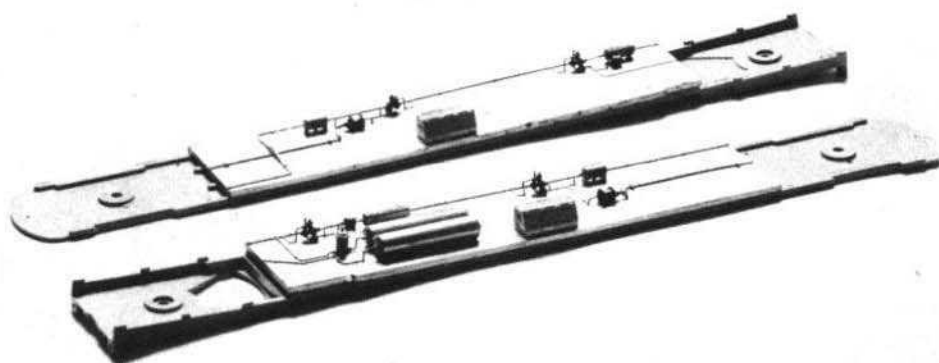
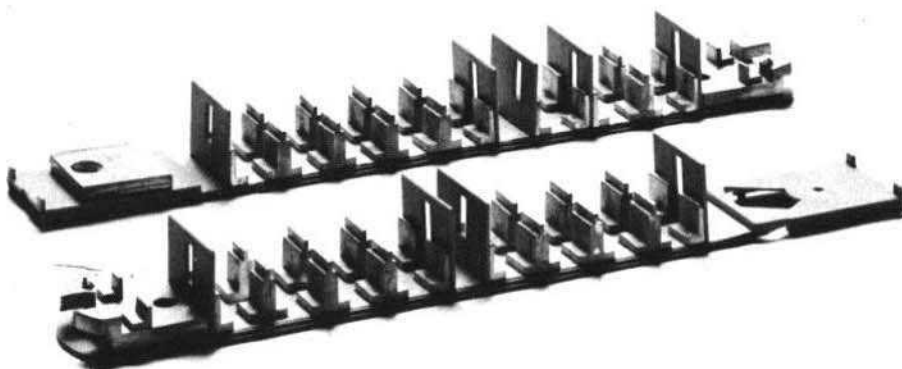


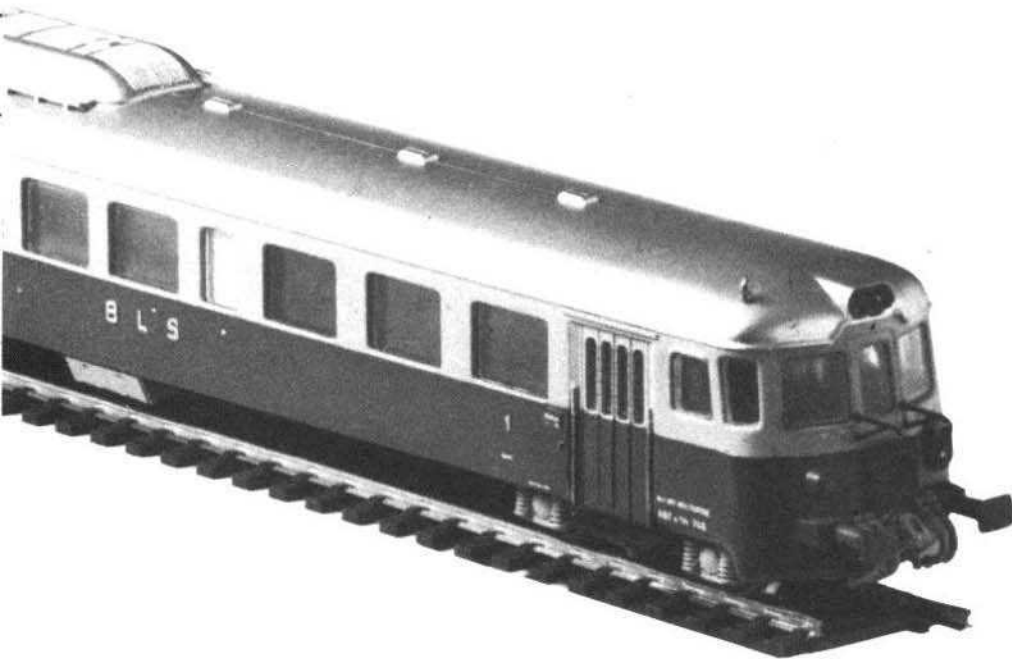
Bild 2: zeigt die Unterboden-Detaillierung im Rohzustand.

Bild 3: Anordnung der Inneneinrichtung. Bei Anbringung von sitzenden PREISER-Figuren müssen die Beine etwas gekürzt werden.



Bei diesem Bausatz sind wir erstmalig von der gewohnten M+F-Metall-Ausführung abgegangen und haben einen Bausatz in fast kompletter Plastik-Ausführung geschaffen. Die Triebwagengehäuse stammen von der Firma PIKO. Dort war der Triebwagen vor längerer Zeit zur Fertigung vorgesehen, wurde jedoch nie fertiggestellt. Was lag also näher, als diese Gehäuse zu kaufen und durch Fertigung von weiteren Plastikspritzguß-Werkzeugen für die Fenster und Lichteinsätze sowie für den Waggonboden, Abteilwände, Puffer usw. den Triebwagen in Plastik zu komplettieren. Hierdurch erhalten Sie einen Bausatz in Kleinserien-Detaillierung – jedoch in Großserien-Ausführung. Einen Nachteil müssen wir jedoch eingestehen: Bei den Fenster- und Bodenformen handelt es sich um keine Großserien-Plastikspritzguß-Werkzeuge, es kann also aus diesen Formen nur eine begrenzte Stückzahl abgespritzt werden. Aus diesem Grund ist es uns auch nicht möglich, an Modelleisenbahner, die eventuell auf irgendwelchen Umwegen diese Gehäuse von drüben erhalten haben, unsere Plastikteile als Ersatzteile zu liefern.

Die Konstruktion des BLS-Triebwagens wird bei uns als 3. Konstruktions-Generation bezeichnet, d. h. also, daß mittlerweile ein enorm hoher, technischer Fertigungsstandard erreicht wurde. Dieses Modell können wir heute mit ruhigem Gewissen anbieten. Der Bausatz ist ohne große Schwierigkeiten zu fertigen und weitgehendst maßgenau. Selbst der Antrieb hat einen Fertigungsstandard erreicht, daß er bereits auf Anhieb betriebsfähig ist.



Auch hier können PREISER-Figuren als Fahrgäste das ihrige zum Endfinish beitragen. Für den Fahrzeug-Plastikboden wurde eine zusätzliche Beschwerungsplatte mit der kompletten Fahrzeugboden-Detaillierung entwickelt. Einzelne Messinggußteile zum Bestücken dieser Platte können jedoch aus Preisgründen nur dem Superzurüstsatz beigelegt werden. Es handelt sich hierbei z. B. um Bremszylinder, Lastbremsventil usw. Die zusätzlichen Bremsbacken für größere Radien sind ebenfalls nur im Superzurüstsatz enthalten. Die Normalbausatz-Ausführung dagegen kann sämtliche gebräuchlichen, kleinen Industrieradien befahren. Hierzu sind lediglich minimale Abänderungen der Führerhaus-Aufstiegstritte erforderlich.

Da der Triebwagen eine enorme Länge aufweist, muß das 2-achsige Motortriebgestell relativ weit ausschwenken. Aus diesem Grund war es leider nicht möglich, eine zusätzliche Schwungscheibe mitanzubringen. Da es heute bereits viele unterschiedliche, elektronische Fahrregelgeräte gibt, dürften auch diese Schwungscheiben (Schwungmassen) sich für die Zukunft erübrigen. Zur Stromaufnahme des Triebwagens werden praktisch alle Drehgestelle herangezogen, so daß auch bei relativ verschmutzten Gleisen noch eine gute Funktionsfähigkeit gewährleistet ist. Dieser Triebwagen kann allen Selbstbau-Anfängern als Bausatz nur empfohlen werden. Im Superzurüstsatz liegen für die jeweils mittleren Fenster (Motor- bzw. Gepäckraum) auch noch die angebrachten, feingeätzten Fenstergitter bei. Die Bauanleitung ist äußerst ausführlich gestaltet und beschreibt auf nicht weniger als 10 Seiten den Zusammenbau, die

Überzeugen Sie sich selbst davon. Auch die Motoren dieses Triebwagens sind bereits für eine höhere Voltaufnahme ausgelegt, so daß die im Journal 2 beschriebenen Schwierigkeiten beim BR-53-Tender hier abgestellt wurden. Das Modell kann – trotz des relativ hohen Gewichtes – tagelang im Dauerbetrieb eingesetzt werden. Der weiterentwickelte Riemenantrieb (Umschlingungsgetriebe) hat sich mittlerweile ebenfalls bestens bewährt, und es sind – selbst bei wochenlangem Versuchsbetrieb – keinerlei Störungen und Abnutzungserscheinungen aufgetreten.

Ein zusätzlich enormer Vorteil dieses Bausatzes ist, daß das Triebwagengehäuse je Einheit aus einem Stück besteht und hier keine Klebearbeiten anfallen. Die Fenster, der Plastikboden, die Puffer usw. werden – wie bei einem einfachen Plastikhäuschen-Bausatz – eingeklebt. Der Triebwagen hat zwei nachgebildete Führerstände erhalten. Mit einem PREISER-Lokführer sieht dieser Triebwagen vorbildlich aus. Dem Normalbausatz liegen auch die Plastik-Abteiwände bei, deren Anbringung keine Schwierigkeiten bereitet, da wir extra ein Inneneinrichtungsschema mit der Bauanleitung abgedruckt haben. Dieses wird auf den jeweiligen Plastikgehäuseboden aufgeklebt. Es kann hieraus dann die genaue Raumaufteilung ersehen werden. Im Superzurüstsatz sind sämtliche benötigten Sitzbänke beinhaltet. Diese wurden aus unserem gewohnten Metallguß gefertigt und geben dem Fahrzeug noch zusätzliches Beschwerungsgewicht. Dies verbessert die Laufeigenschaften vorteilhaft.

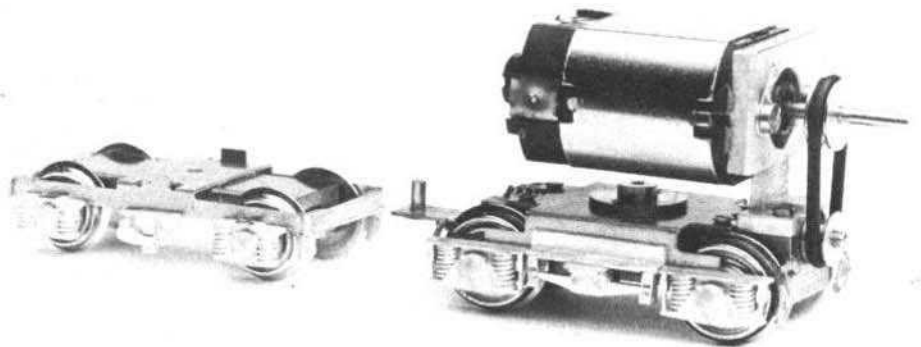
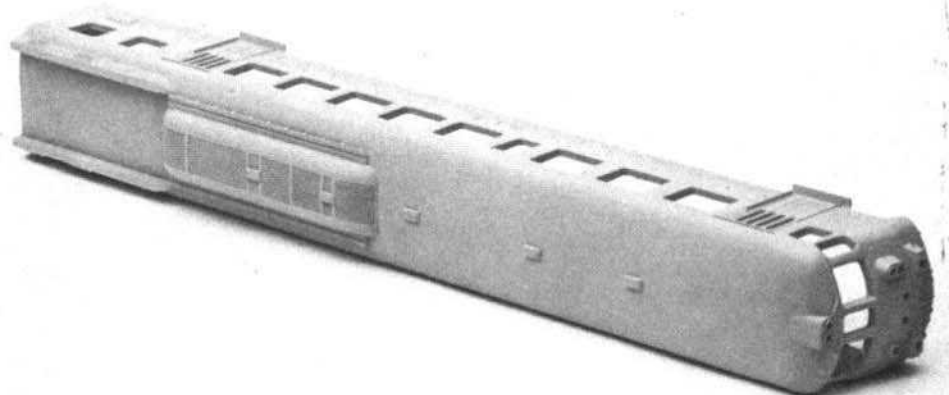


Bild 4: zeigt das Triebwerks-Drehgestell sowie ein Vorlauf-Drehgestell mit der feinen Detaillierung. Wie beim Vorbild haben die innenliegenden Drehgestelle größere Räder als die der jeweiligen Stirnseiten.

Bild 5: Gehäuse in grundiertem Zustand. Jetzt kann mit der Elfenbein-Lackierung begonnen werden.



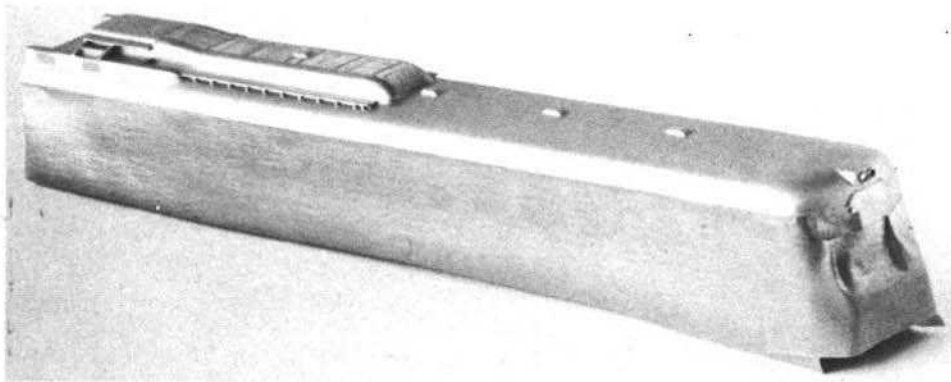
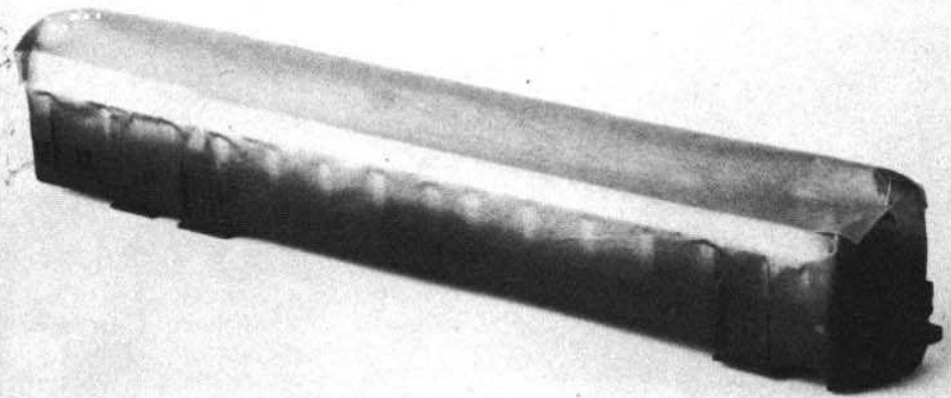


Bild 6: abgedeckter Wagenkasten für die Dachlackierung (silber)

Bild 7: abgedeckter Wagenkasten für die blaue Lackierung



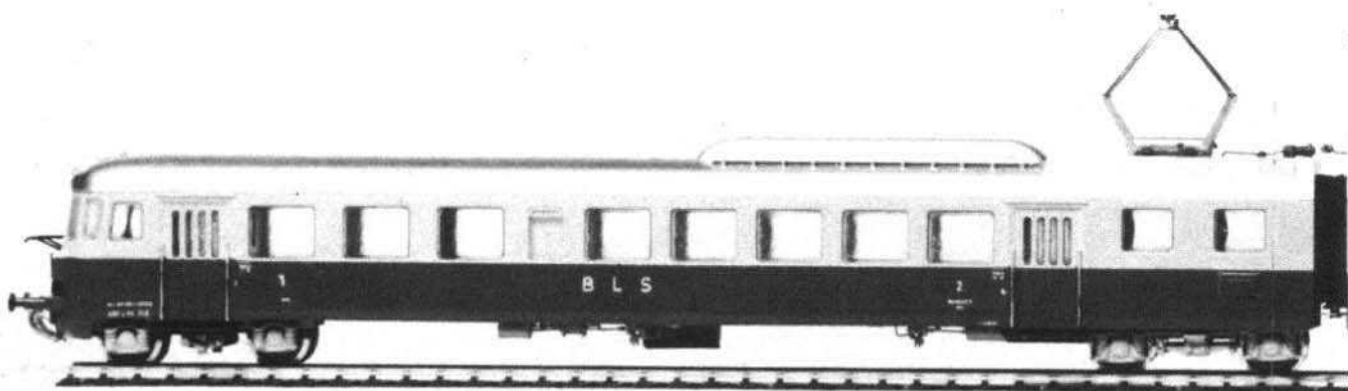
Farbgebung und sonstiges für Sie Wichtige. Selbst vor der Lackierung brauchen Sie keine Angst zu haben, wenn Sie genau nach dem hier beschriebenen Schema vorgehen. In der Einführung unseres Modellkataloges sind ausreichend Tips und Kniffe für die Handlackierung aufgeführt. Bei mehrfarbigen Gehäusen ist jedoch – auch bei einer Handlackierung – zu empfehlen, die jeweil's nicht zu lackierenden Flächen abzudecken. Mit der neuen M+F-Spritzanlage ist der Lackiervorgang natürlich noch wesentlich einfacher zu bewältigen. Auf Bild 6 sehen Sie ein bereits vorgrundiertes Gehäuse. Die Grundierung wird immer komplett vorgenommen. Im zweiten Arbeitsgang wird das Gehäuse in unabgeklebtem Zustand um die Fensterpartien el-

fenbeinartig gespritzt oder handlackiert. Hier ist es noch nicht schlimm, wenn sog. Ausrutscher beim Lackieren passieren, da die weiteren Farben erst später aufgetragen werden. Wir empfehlen auf alle Fälle, nach der Grundierung und dem Elfenbein-Anstrich mindestens 12 Stunden bis zur nächsten Farbgebung verstreichen zu lassen. Lassen Sie sich auch nicht durch unsere Farben täuschen, die praktisch schon nach 1/4 Stunde griffest, aber jedoch noch nicht völlig ausgehärtet sind. Es kann Ihnen sonst beim Abkleben für den nächsten Farblackiervorgang passieren, daß die zuerst aufgetragene Farbe – wegen der Frische – noch am Klebstreifen hängen bleibt. Zum Abkleben eignet sich übrigens sehr gut das Tesakreppband. Wir wer-

den unter Umständen jedoch versuchen, bei eventuellen Anfragen spezielle Lackier-Ablebefolien für Sie bereitzuhalten. Mit dem dritten Arbeitsgang sollte nun als nächstes das Dach silberfarben lackiert werden. Auf Bild 7 sehen Sie genau, wie das übrige Gehäuse (zum Schutz der Elfenbeinfarbe) abgedeckt wurde. Nach Beendigung der Silberfarblackierung ist es unbedingt erforderlich, daß das Gehäuse (noch im abgeklebten Zustand – mindestens eine Nacht) wieder ruht. Im Anschluß daran kann mit der letzten Farbaufbringung begonnen werden. Bild 8 zeigt den Ablebezustand für die Aufbringung der blauen Farbe. Beim endgültigen Entfernen der Klebefolie ebenfalls wieder zwölf Stunden warten. Auf Bild 9 sehen Sie nun das fertiglackierte Triebwagenmodell. Hier können nun vorsichtig die erhabenen BLS-Initialen sowie die 1. und 2. Klasse-Bezeichnung leicht mit einem feinen Schmirgelpapier abgezogen werden, bis das graue Plastikmaterial wieder zum Vorschein kommt. Wenn Sie noch ein Zusätzliches machen wollen, können Sie mit einem feinen Marderhaar-Pinsel oder einem Stückchen feinen Draht die Buchstaben und Zahlen mit unserer Silberfarbe betupfen. Zum Schluß muß die Spitzenlichtpartie noch schwarz eingefärbt werden. Hier empfehlen wir Ihnen unser matt-schwarz (Art.-Nr. 13011). Die Farbgebung der Inneneinrichtung entnehmen Sie bitte dem entsprechenden Vorbildbericht. Nun kann die Beschriftung in Form unserer Abziehbilder aufgebracht werden (Art.-Nr. 12056). Diese liegen jedoch dem Bausatz nicht bei, sondern können extra bei uns bestellt werden. Unter der bereits genannten Artikelnummer erhalten Sie den Großbeschriftungssatz, der die Triebwagen-Beschriftung für die BLS-, SEZ-, GBS- und BN-Ausführung beinhaltet. Ferner wurden zusätzlich verschiedenfarbige Schriftzüge für SBB, CFF und FFS für diesen Großsatz gefertigt. Natürlich sind auch die Schilder „Raucher“, „Nichtraucher“, Klassenbezeichnungen sowie das Schweizer Wappen beinhaltet. Der Preis für diesen Beschriftungssatz lag bei Redaktionsschluß leider noch nicht vor. Wir bitten, diesen schriftlich oder telefonisch anzufragen. Übrigens ist unser Triebwagenmodell ca. 56 cm lang und entspricht somit vorbildgerecht dem Original.

HM

Bild 8: linke Triebwagenseite. Hier ist sehr gut die Unterboden-Detaillierung sichtbar.



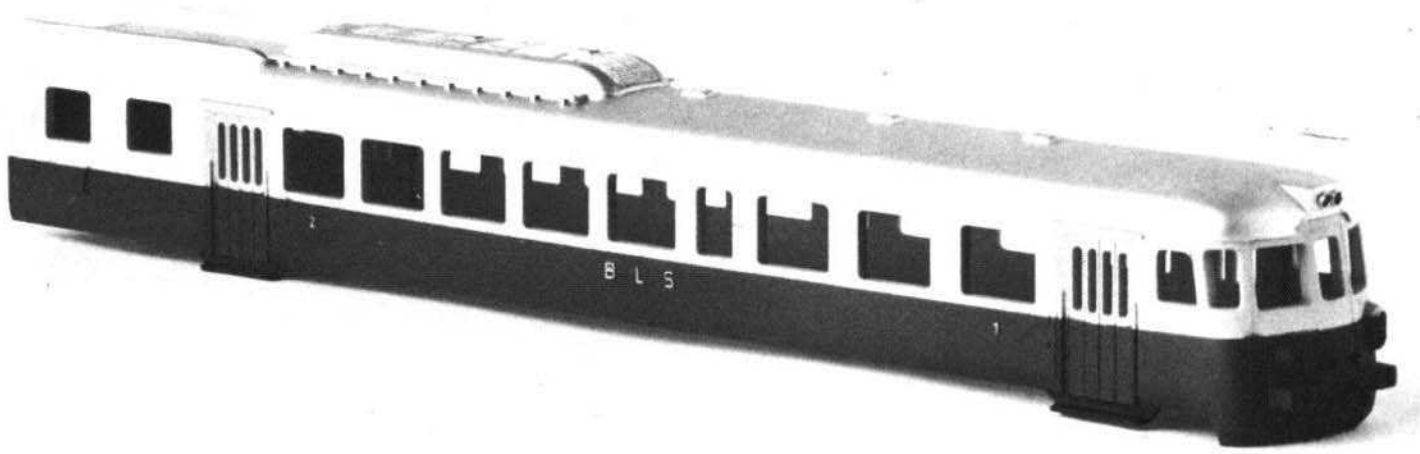


Bild 9: fertig lackierter Wagenkasten. Hier sind die erhabenen Beschriftungen – wie im Text beschrieben – bereits nachbehandelt.

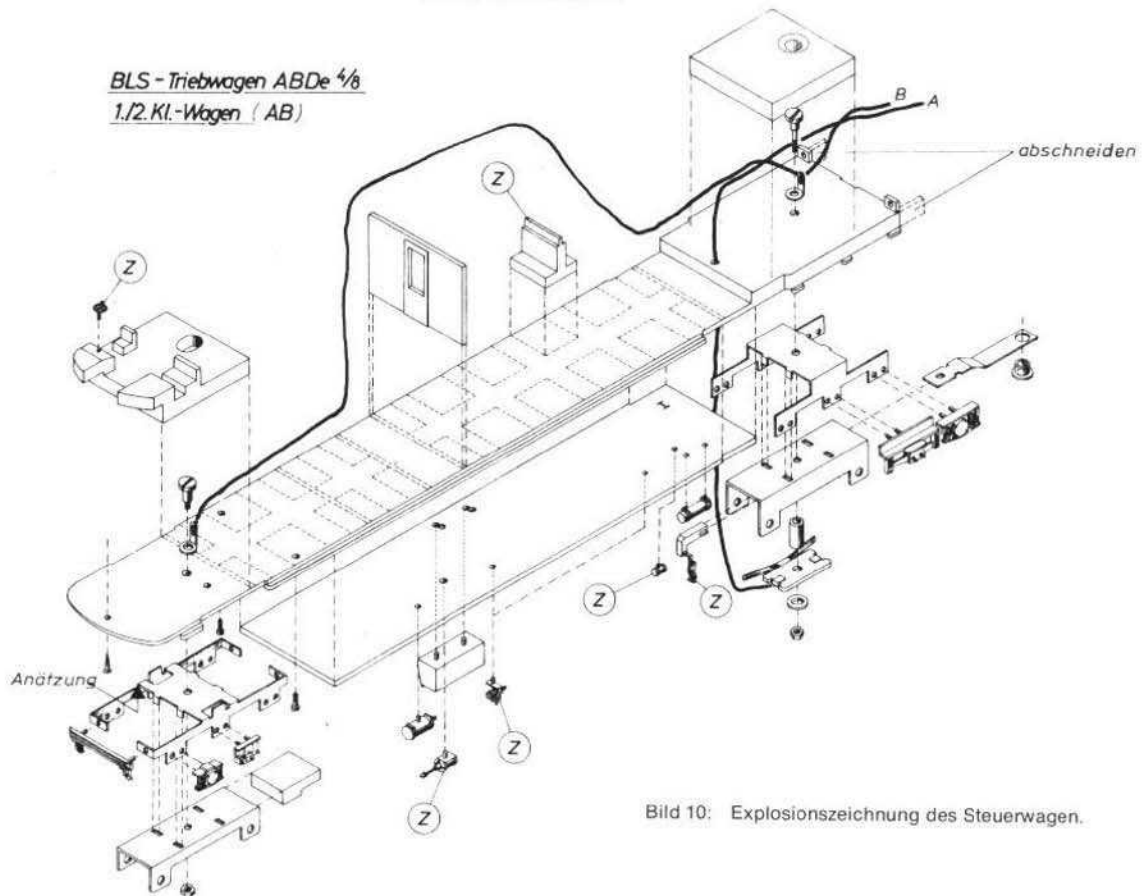
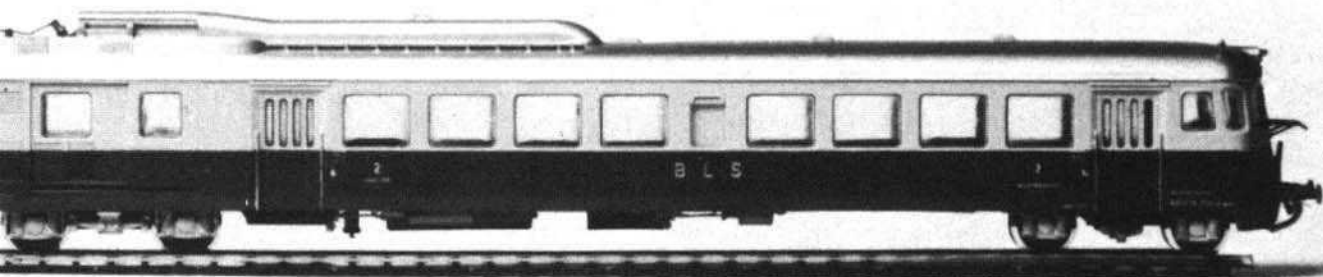


Bild 10: Explosionszeichnung des Steuerwagen.



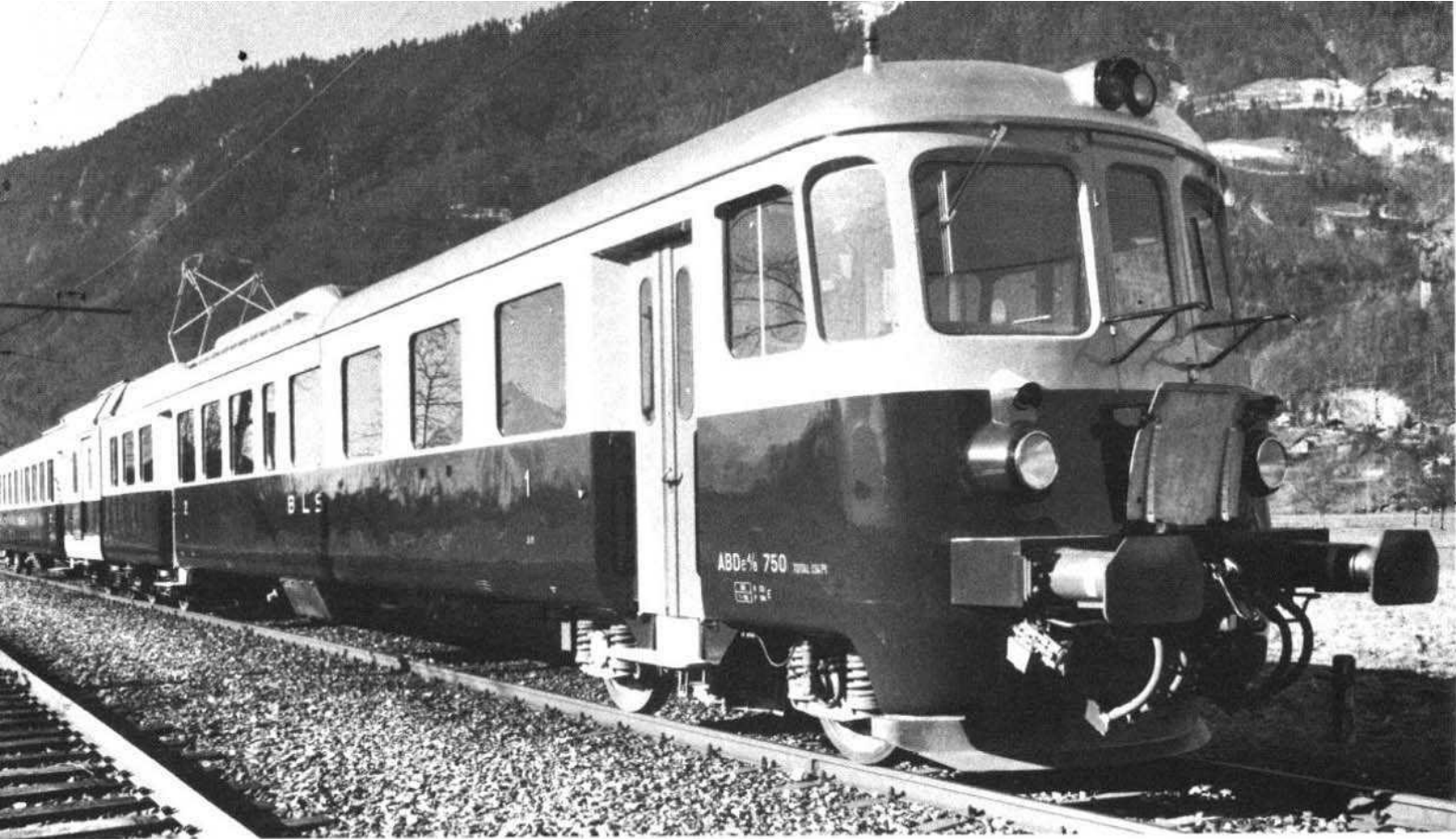


Bild 1: BLS-Leichttriebwagen ABDe 4/8 750

Die »Blauen Pfeile« der BLS

In den Jahren 1939-1945 zeichnete sich bei den verschiedenen Schweizer Bahnverwaltungen das Bedürfnis nach Leichttriebwagen ab. Da bereits günstige Betriebserfahrungen mit ähnlichen Zugeinheiten vorlagen, entschloß sich die BLS-Gruppe zur Anschaffung solcher Garnituren, die jedoch eine wesentliche Weiterentwicklung der bereits früher beschafften Triebwagen-Garnituren darstellten. Im Jahre 1945 und 46 wurden von den Firmen SIG und SAAS die ersten Fahrzeuge in ähnlicher Bauart wie unser Modell abgeliefert. Die ursprüngliche Bezeichnung war BCFe 4/8 741 (SEZ), 742 (GBS) und 743 (BN). Diese drei Fahrzeuge wiesen eine Leistung von 960PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h auf. Diese Doppeltriebwagen mit der Achsfolge 2'Bo' + Bo'2' hatten 18 Sitzplätze in der zweiten und 156 Sitzplätze in der dritten Klasse, sowie Dienst- und Gepäckraum in der Triebwagenmitte. Dazu kamen noch 32 Stehplätze, so daß die Triebwageneinheit 206 Personen Platz bot. Auf den beiden Plattformen waren noch vier Klappsitze angebracht. Das Dienstgewicht beträgt 84 Tonnen. In den Jahren 1954 und 55 wurden drei weitere Triebwagen mit den Nummern 746-748 geliefert. Diese entsprachen annähernd der Ausführung von 1945. Sie dienten als Vorbild für die M+F-Modelle. Die helle, geräumige und schmuckvolle Innenausstattung – zusätzlich betont durch die großen Fenster – fand einhellige Zustimmung des Reisepublikums. In den Jahren 1964 und 65 wurden Umbauten und Modernisierungen an den elektrischen

Anlagen vorgenommen, so daß im Anschluß daran die Motoren eine Stundenleistung von 1600PS ermöglichen. 1957 wurden nochmals zwei Fahrzeuge für die BLS in Betrieb genommen. Es handelt sich dabei um die Nummern 749 und 750. Diese letzten fünf Triebwagen wurden in Gemeinschaftsarbeit zwischen den Firmen SIG, BBC und SAAS,

sowie der BLS-eigenen Werkstätte in Spiez hergestellt. Die Montage der elektrischen Ausrüstung erfolgte in Spiez.

Die Führerstände sind für sitzende Bedienung eingerichtet, und von hier aus wird auch die Beleuchtung sowie die Türschließung bedient.

Im Jahre 1956 erfolgte dann die Aufhebung

Bild 2: Triebwagen Ce 2/4 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS)

