

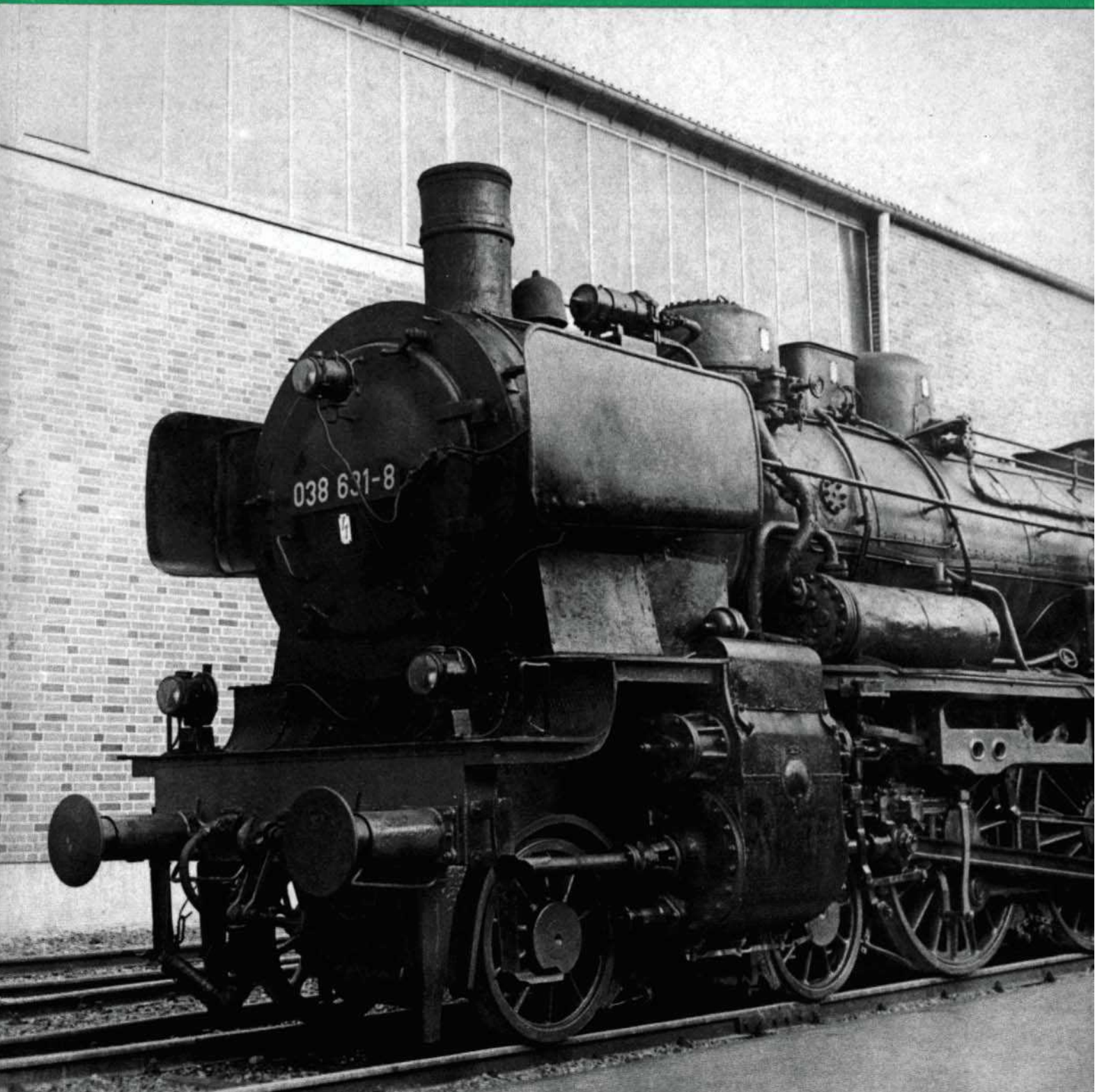


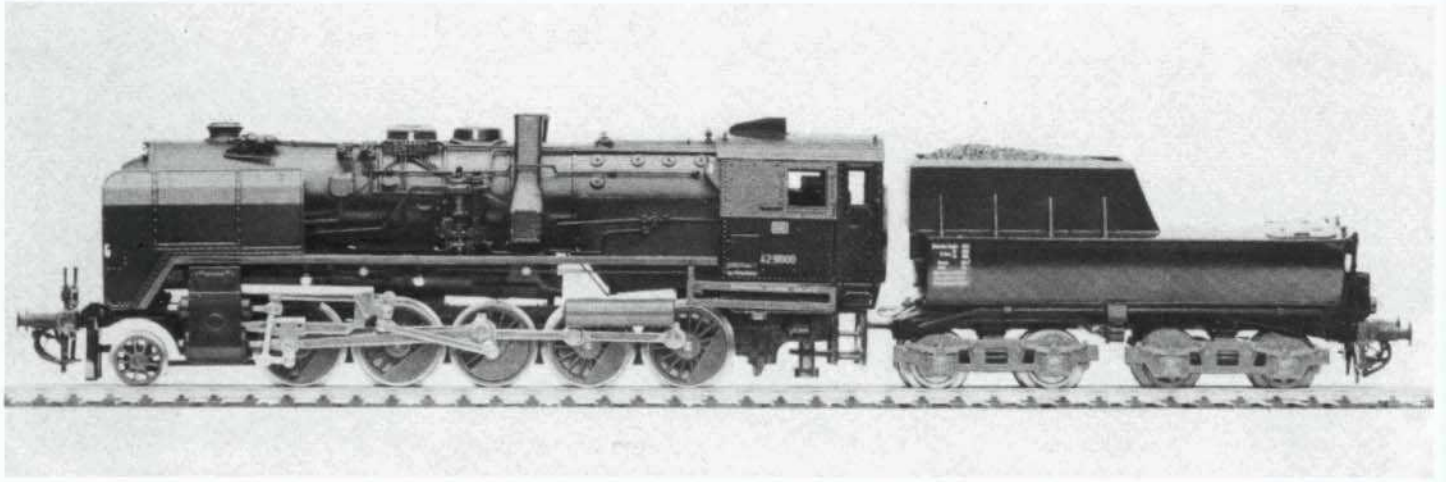
6/1975

4.90 DM

JOURNAL

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





M+F

Neuheiten

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,-

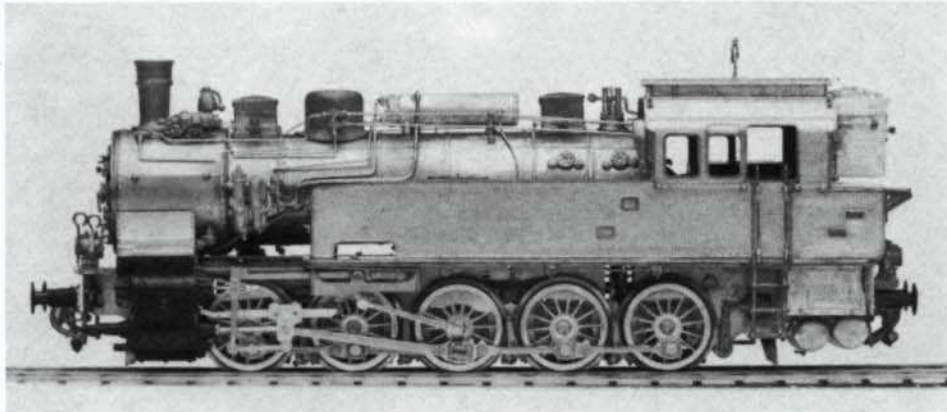


Bild 1: BR 42⁹⁰ (Franco-Crosti)

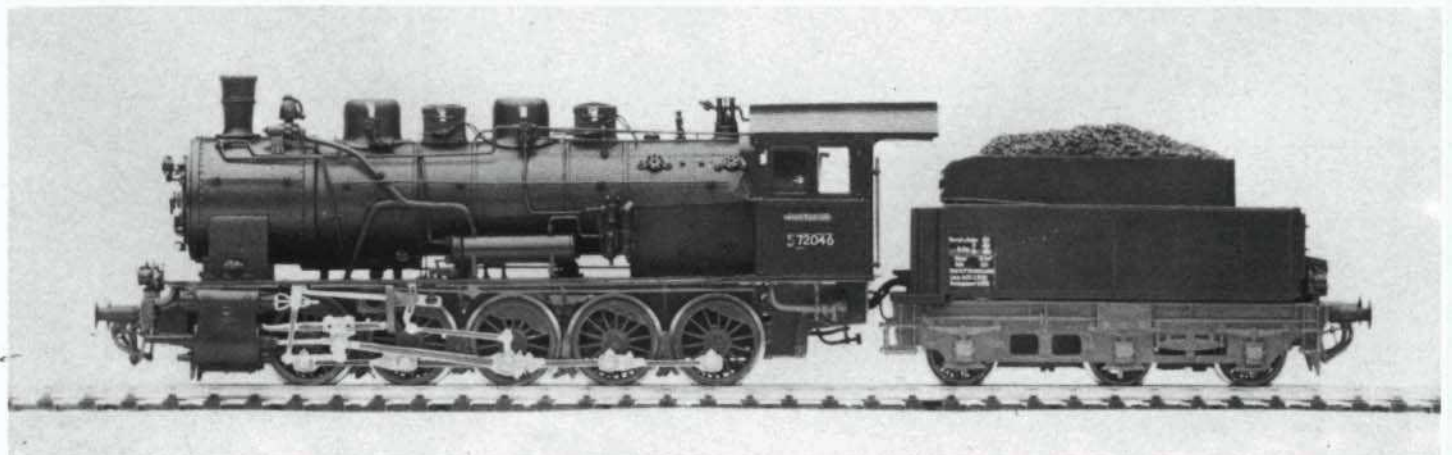
026 Gehäuse-Bausatz	Vorbestellpreis: DM 265,-
02630 Wannentender unmotorisiert	- noch nicht lieferbar -
02631 Wannentender motorisiert	- noch nicht lieferbar -
02668 BR 42 ⁹⁰ Steuerung ungenietet	- noch nicht lieferbar -
02669 BR 42 ⁹⁰ Steuerung genietet	- noch nicht lieferbar -
9615 Neues M+F-Fahrwerk (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 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,-



6/75 Dezember

1. 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 Ein-
verständnis 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
M+F – Neuheit BR 42⁹⁰ – (Franco-Crosti) im Maßstab HO	Seite 5
Das „Spalter Bockerl“	Seite 10
P 8, die preußische Erfolgslokomotive	Seite 12
Die „Märklin P 8“ im M+F-Design	Seite 15
Nachtrag zur Hannover-Messe 1975	Seite 17
BR 85, Spur N	Seite 18
Kleine preiswerte N-Basteleien	Seite 21
„Circus Noll“	Seite 22
Skandinavien und seine Dampflokomotivem 2. Teil, Finnland	Seite 24
Die kleine Zeche im Modell	Seite 26
Bergwerks-Untertage-Großanlage BR 57	Seite 27
BR 57	Seite 32
Neues Modellbahn-Zubehör: Heljan: HO-Lokschuppen	Seite 33
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	Seite 34
Lok-Selbstbau-Prämierung	Seite 36
Der DBC-D und seine Club-Hauszeitschrift	Seite 37
Schmalspur-Spezialitäten aus Württemberg	Seite 38
Die Elektrolokomotiven der Baureihe E 44⁵	Seite 42
Neues aus der Bäuerlein-Werkstatt	Seite 44
Für die Werkstatt (Emcomat 7 der Firma Emil Lux)	Seite 46
Ein Gigant auf Schienen	Seite 48
Am Feldweg 15	Seite 51

Zu unserem Titelbild:

Lokomotive BR 038631-8, während einer Fahrzeugschau im Ausbesserungswerk Bad Cannstatt. Dies ist eine der drei letzten P 8 (Dreidom-Ausführung). Sehen Sie hierzu auch unseren Vorbild-Bericht auf Seite 12–15.

Foto: Obermayer

Was uns betrifft . . .

Es ist schon 1 Jahr her, seitdem unser erstes Journal (Ausgabe 1/75) gedruckt wurde. Wir haben uns bemüht, alle Ausgaben so interessant wie nur möglich zu gestalten. Daß wir dabei Ihren Geschmack getroffen haben, beweisen uns die vielen lobenden Zuschriften.

Auch unser Vorhaben, statt 4 nun doch 6 Ausgaben im Jahr zu bringen, konnten wir verwirklichen. Die Erhöhung der Ausgaben brachte uns jedoch erhebliche Schwierigkeiten. Meine Mitarbeiter und ich kamen heftig ins Schwitzen. Der Entschluß zur Ausgabenerhöhung fiel erst Mitte des Jahres, so daß wir in der ersten Jahreshälfte viel Zeit verloren haben; denn in dieser erschienen nur 2 Journale. In der zweiten Hälfte mußten dann statt 2 geplanter Ausgaben 4 Ausgaben fertiggestellt werden. Dadurch kam es auch, daß die Ausgabe 5 und 6 in relativ kurzem Zeitabstand (4 Wochen) ausgeliefert wurden. Anhand des neuen Impressums auf Seite 3 können Sie erkennen, daß die Ausgaben für das nächste Jahr besser verteilt sind.

Wie in den ersten Journalen bereits versprochen, haben wir versucht, so viel Information wie möglich zu bringen und die Werbung nur nachrangig zu behandeln. Auch diese Zusage haben wir erfüllt. Von rund 56 gedruckten Seiten finden Sie ca. 50 Seiten reine Information. Wir bieten Ihnen also etwas für Ihr Geld. Mit unserem Hinweis im Journal 4, daß man unsere Hauszeitschrift als Doppelheft ansehen könnte, haben wir also den Mund nicht zu voll genommen.

Um für das nächste Jahr den Journalpreis halten zu können und trotzdem nicht in die roten Zahlen zu kommen, werden wir versuchen, noch ein bis zwei zusätzliche Seiten Werbeeinschaltungen zu erhalten. Denn Werbung hilft dem Einzelnen nicht nur beim Verkauf seiner Produkte, sondern auch uns, die enormen Unkosten wenigstens etwas im Rahmen zu halten. Durch das Journal haben wir auch erreicht, daß unsere Kunden ausreichend über unser Lieferprogramm und unsere Neuheiten in den diversen Spurweiten bestens orientiert sind.

Aufgrund des vorliegenden Journals werden Sie erkennen, daß wir uns wieder bemüht haben, Ihnen eine inhaltsreiche Ausgabe zu liefern und hoffen, daß Ihnen der gebotene Lesestoff über die Weihnachtsfeiertage Ihr Modellbahner-Interesse beschäftigt und Ihren Wissensdurst befriedigt. Wir wünschen Ihnen und uns, daß dieser Standard beibehalten werden kann. Wir werden darum bemüht sein.

Für die Feiertage und die in diesem Jahr wieder recht zahlreich bemessenen „Freitage“ der Weihnachtszeit wünschen Ihnen Horst Obermayer, alle freien Mitarbeiter

und ich alles Gute, und daß alle Ihre Wünsche (wenigstens die kleinen) in Erfüllung gehen.
Hermann Merker



In letzter Zeit häufen sich folgende Anfragen:

1. nach Sammelmappen

Wir werden bemüht sein, im Laufe des nächsten Jahres etwas Passendes zu finden, in dem unsere Einzeljournale „praktisch“ aufbewahrt werden können.

2. nach Typen-Skizzenblätter.

Wenn diese Typenskizzenblätter in ausreichendem Umfang (mindestens 3 Jahrgänge zusammengefaßt) vorhanden sind, werden wir diese voraussichtlich in einer kleinen Sammelmappe einzeln anbieten. Eine diesbezügliche Information wird aber noch zu gegebenem Zeitpunkt in den Journalen mitgeteilt. Fortsetzungsbeiträge, wie die Artikelserie von Horst Obermayer „Württembergische Schmalspurbahn“, sollen später einmal auch als komplette Broschüre von unserem Verlag herausgegeben werden.

Bitte an unsere Fertigmodell-Kunden

Wir bitten Sie, die in den Journalen angebotenen Fertigmodelle immer schnellstens zu bestellen, da diese nur zum angegebenen bzw. veröffentlichten Zeitpunkt gefertigt werden.

Eine Lagerhaltung oder eine größere Auflage – als Vorbestellungen vorhanden sind – ist aus Zeitgründen nicht möglich. Dies gilt natürlich auch für **N-Fertigmodelle**.

Bei späteren Nachbestellungen muß unter Umständen eine Wartezeit bis zu einem Jahr und noch länger in Kauf genommen werden.

Für unsere Schweizer Modellfreunde

Hier eine kurze Nachricht für unsere Schweizer Modellbahnkunden. Für die ersten Ee 3/3-Serien, Ausführung 1972/73, sind in Kürze wieder Ersatzmotoren und Ersatzradsätze lieferbar. Wenn Sie solche benötigten, lassen Sie uns dies bitte bald wissen.

RP-25-Radsätze

Vereinzelt wird immer wieder der Wunsch an uns herangetragen, **RP-25-Radsätze** für unsere Modelle anzubieten. Die Nachfrage hierfür ist jedoch insgesamt sehr gering. Wir werden aber trotzdem bemüht sein, im Laufe des nächsten Jahres nach und nach für die interessantesten Modelle kleine Serien dieser Radsätze aufzulegen. Teilen Sie uns Ihre diesbezüglichen Wünsche deshalb bitte bald mit.

Das JOURNAL 1/76 erscheint zur Nürnberger Messe, in der ersten Februar-Hälfte.

N-Katalog

Der neue N-Katalog mit der erweiterten Bauteileliste ist sofort lieferbar. Diesen erhalten Sie gegen Voreinzahlung von DM 3,- + DM -,60 Porto auf Postscheckkonto München 57199-802 an den H. Merker-Verlag.

Für die Erstausgabe des N-Katalogs (die mit dem Journal 3 ausgeliefert wurde) erhalten Sie die neue, erweiterte Bauteileliste gegen Rückporto von DM -,50 sofort zugesandt.

SPEZIELLE EISENBAHLITERATUR

Hauptausschuß Schienenfahrzeuge
KRIEGSLOKOMOTIVEN

Teil 1: A. Dampf-, B. Feuerlose Lokomotiven DM 21,80

Teil 2: C. Motor-, D. Elektro-, E. Druckluft Loks. DM 18,20

Teil 1 + Teil 2: DM 35,50

Beschreibung der TURBINENLOKOMOTIVE
T 18 1001, ca. 95 S., viele Zeichnungen DM 18,00
T 18 1002, ca. 80 S., viele Zeichnungen DM 18,00

Die Triebfahrzeuge der DB und ihre Heimat-Bw's
Stand Ende 1974 DM 10,90

Die Lokomotiven und Verbrennungstriebwagen der DR und ihre Heimat-Bw's, Stand 31. 3. 1974 (viele Abb.) DM 9,90

Goy, Die Dampflokomotiven der Saarbergwerke AG (mit Anhang: Dampfbetrieb der BD-Saarbrücken Wi 74/75) DM 18,00

Stöckl, F.: Im Land der Beyer-Garratts-Rhodesia Railways, 128 S., 129 Abb. Kunstdruck) DM 19,50

Stöckl, F., Eisenbahnen in Äthiopien (ab Dez. 75 lieferbar, ca. 120 S., 120 Abb.) DM 19,50

Ägypten III: Fahrplan der Ägypt. Staatsbahn 1. 7. 74 DM 6,50

Nietsch, E., Impressionen aus Südafrika (viele Abb.) DM 6,50

Viele weitere Spezialveröffentlichungen sind lieferbar. Obige Bücher sowie den Gratisprospekt erhalten Sie bei:
Dipl.-Ing. Gustav Röhr, 415 Krefeld-1, Brandenburger Str. 10





Bild 1: M+F-Franco-Crosti auf dem Trix (BR 42) Fahrwerk, mit Trix-Wannentender. Alle Fotos Paur.

M+F – Neuheit BR 42⁹⁰ (Franco-Crosti) im Maßstab HO

Im Journal 4 haben wir bereits ausführlich über das Vorbild und die Geschichte der Franco-Crosti-Lokomotive berichtet. Ebenso war eine kurze Ankündigung über das zu erwartende M+F-Modell in diesem Artikel enthalten. Mittlerweile ist nun der Umbausatz für die BR 42⁹⁰ beim Fachhandel eingetroffen und jederzeit auch noch ab Lager lieferbar. Warum der Umbausatz nun – ent-

gegen früheren Ankündigungen – doch für die Trix-BR 42 ausgelegt wurde, haben wir ebenfalls im Journal 4 bereits ausführlich besprochen. Betreffend des Fahrwerks ist jedoch – entgegen unseren Ankündigungen – in der Ausführung nochmals eine Änderung vorgenommen worden. Wie Sie wissen, wollten wir ein neues Fahrwerk für diesen Umbausatz schaffen, damit

auch Kunden, die das Trix-Modell der BR 42 nicht mehr erhalten konnten, ebenfalls die Möglichkeit zum Bau einer BR 42⁹⁰ (Franco-Crosti) haben. Für das unmotorisierte Lokfahrwerk war ein motorisierter Wannentender geplant. In dem Vorbericht wurde auch darauf hingewiesen, daß dieses Fahrwerk – mit einer zusätzlichen Schleppachse versehen – bestens für den Umbausatz der

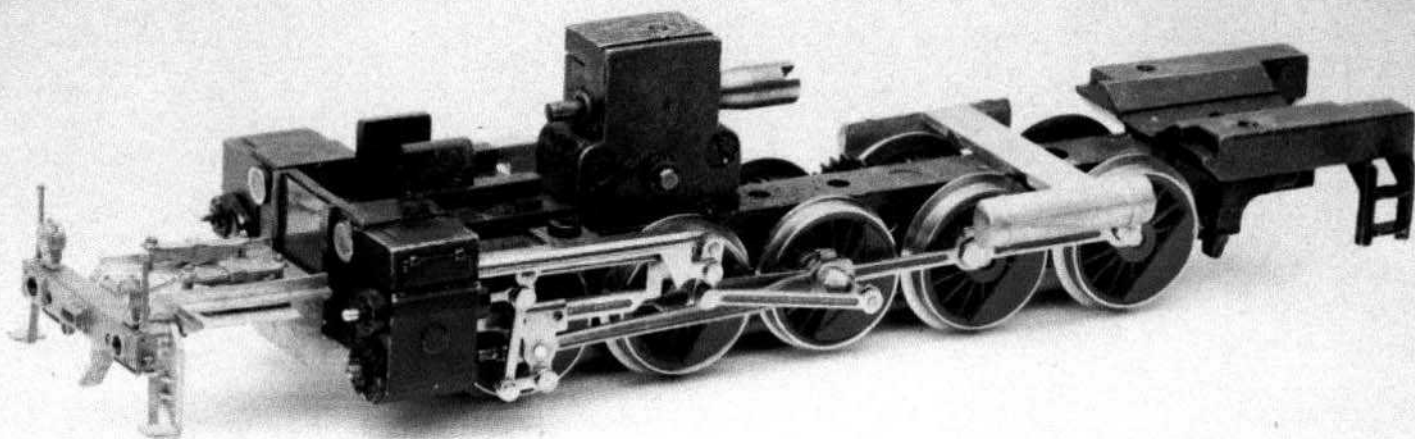
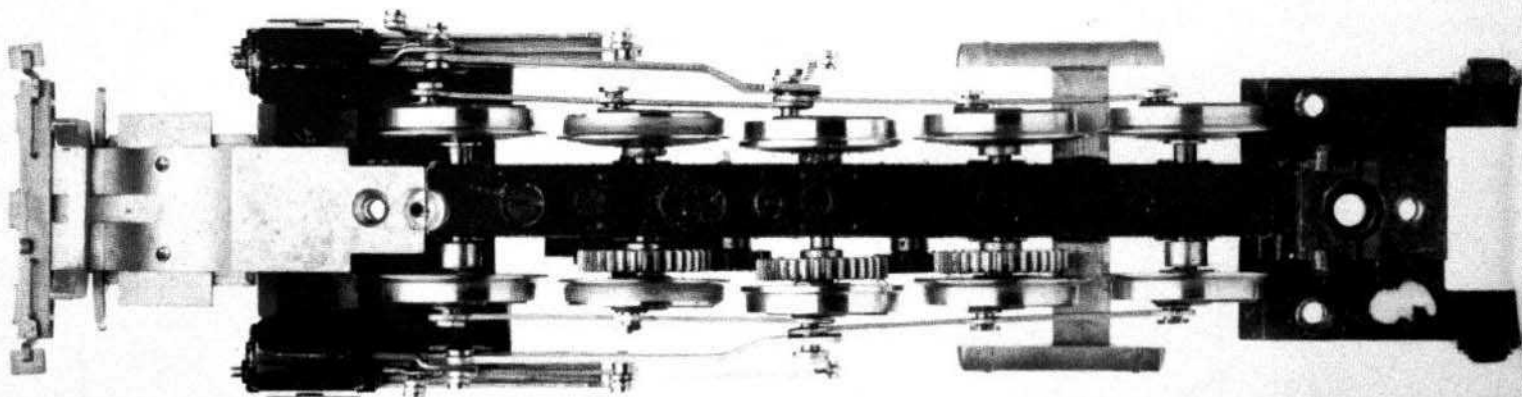


Bild 2: Für den Umbau vorbereitetes Fahrwerk.

Bild 3: Fahrwerk-Unteransicht. Anschließend, an dem neu angesetzten Vorschuh, ist die kleine Ausräsung (eine der geringfügigen Fahrwerksänderungen) gut sichtbar.



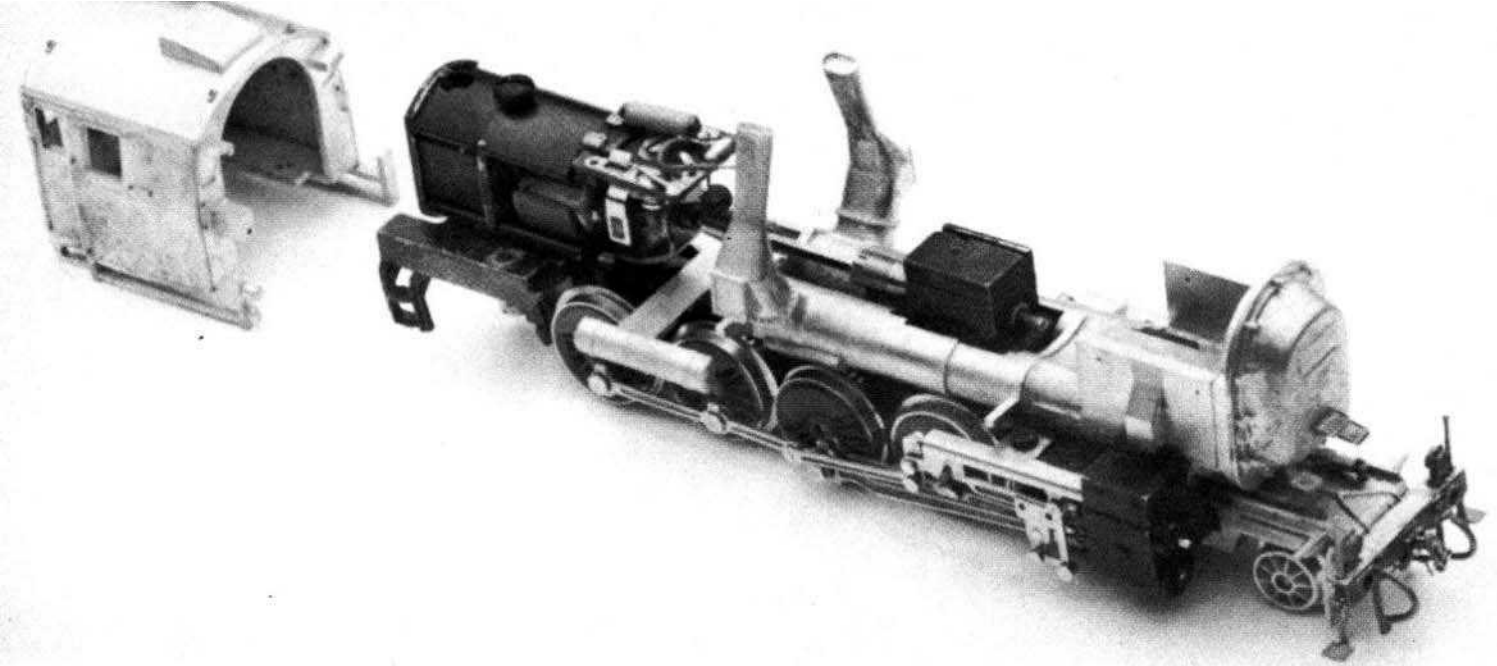
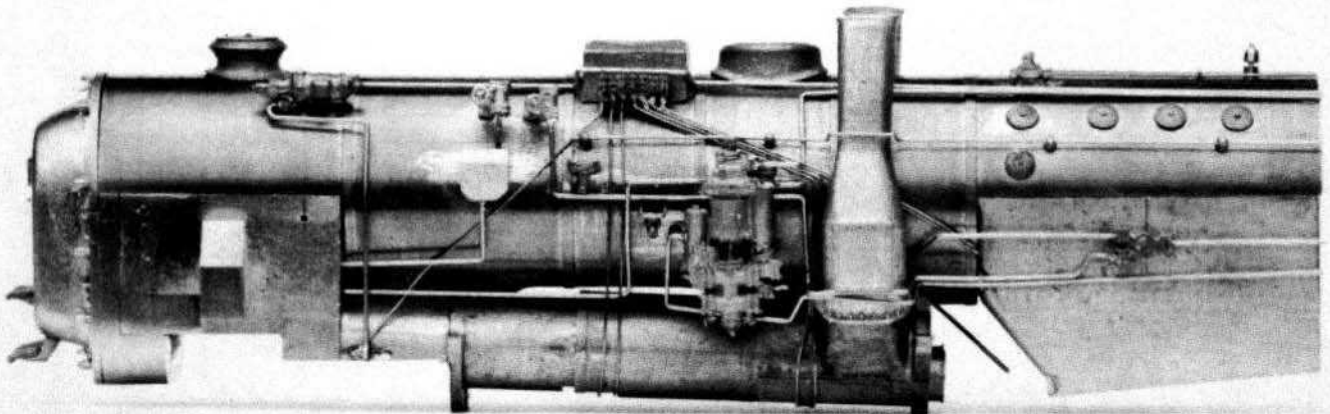


Bild 4: Die Vorwärmerkessel sowie die Rauchkammerteile sind bereits angebracht. Die seitlichen Schlotte dürfen in diesem Versuchsstadium nur probeweise angesteckt werden. Auch das Führerhaus ist bereits fertiggestellt.

Bild 5: So sieht der komplette, neue Kessel mit den beiden unteren Vorwärmerkesseln aus. Für die Rauchkammerfuß-Aussparungen liegt dem M+F-Fahrwerk-Bausatz ein Extra-Füllstück bei.

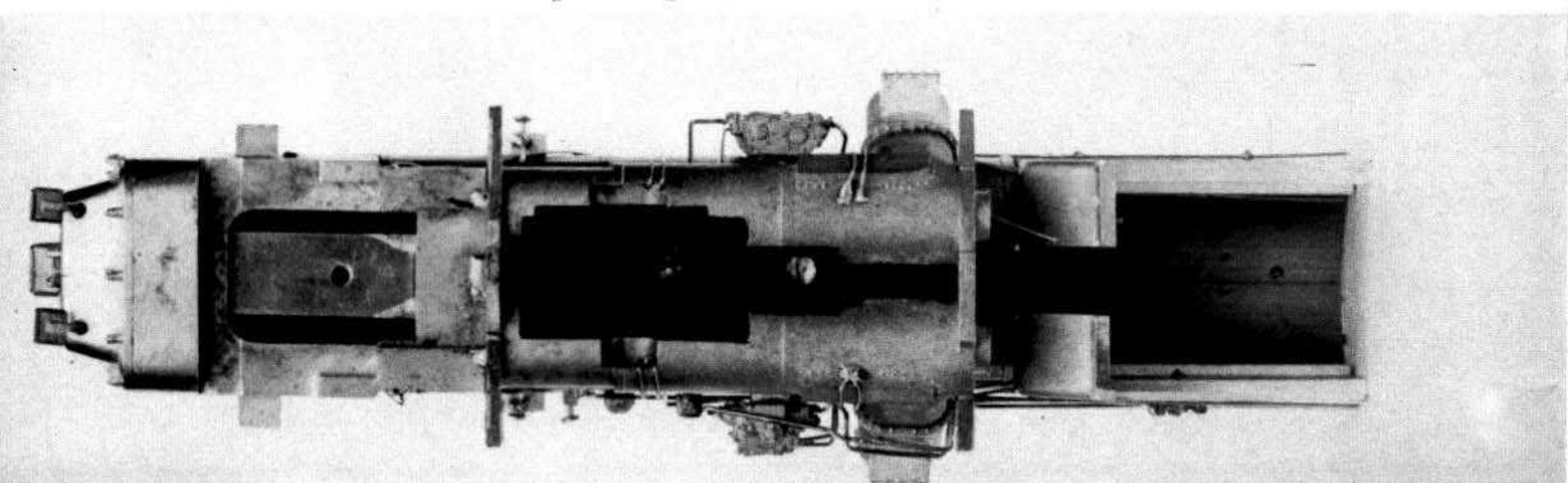


BR 85 (Gleichstromausführung) geeignet wäre. Bei der Wechselstromausführung kann nach wie vor auf die Märklin-BR 50 zurückgegriffen werden. Bei der BR 85 muß aber bekanntlich das Fahrwerk eine eigene Motorisierung besitzen. Dabei kamen wir zu dem Entschluß, die Motorisierungs-Konstruktion so auszurichten, daß diese auch für die Franco-Crosti und eventuell weitere Modelle verwendet werden kann. Das ist bestens gelungen und erbrachte zusätzliche Vorteile. Der wichtigste liegt darin, daß nun das Modell – gegenüber tendergetriebenen

Ausführungen – preislich wesentlich günstiger ist. Denn eine Motorisierung für ein bereits vorhandenes Fahrwerk ist preiswerter als ein kompletter Antrieb mit Treibrädern usw. Da Sie nun zwar eine komplette, betriebsfähige Lok schaffen können, aber immer noch der entsprechende Wannentender fehlt, werden wir versuchen, diesen über die Firma Trix geliefert zu bekommen. Sollte dies nicht gelingen, werden wir in Kürze einen eigenen Wannentender produzieren. Die motorisierte Lokomotive hat den zusätzlichen Vorteil der besseren Zug-

leistung, bedingt durch ihr erhebliches Gewicht und die fünf angetriebenen Achsen. Ein angetriebener Wannentender wird in der Leistungsfähigkeit immer etwas begrenzt sein, da relativ wenig Platz neben der Motorisierung für Beschwerungsgewichte übrigbleibt. Bei ausreichendem Bestelleingang werden wir natürlich auch später einen motorisierten Wannentender im Programm führen, da dieser auch anderweitig mannigfaltig eingesetzt werden kann. Dem Bausatz des neuen M+F-Lokfahrwerks liegen zusätzlich auch Bauteile bei, die für

Bild 6: Unteransicht des neuen Aufbaues. Der hintere Verbindungssteg zwischen den Vorwärmerkesseln muß für das Kardantriebte aufgeschnitten werden.



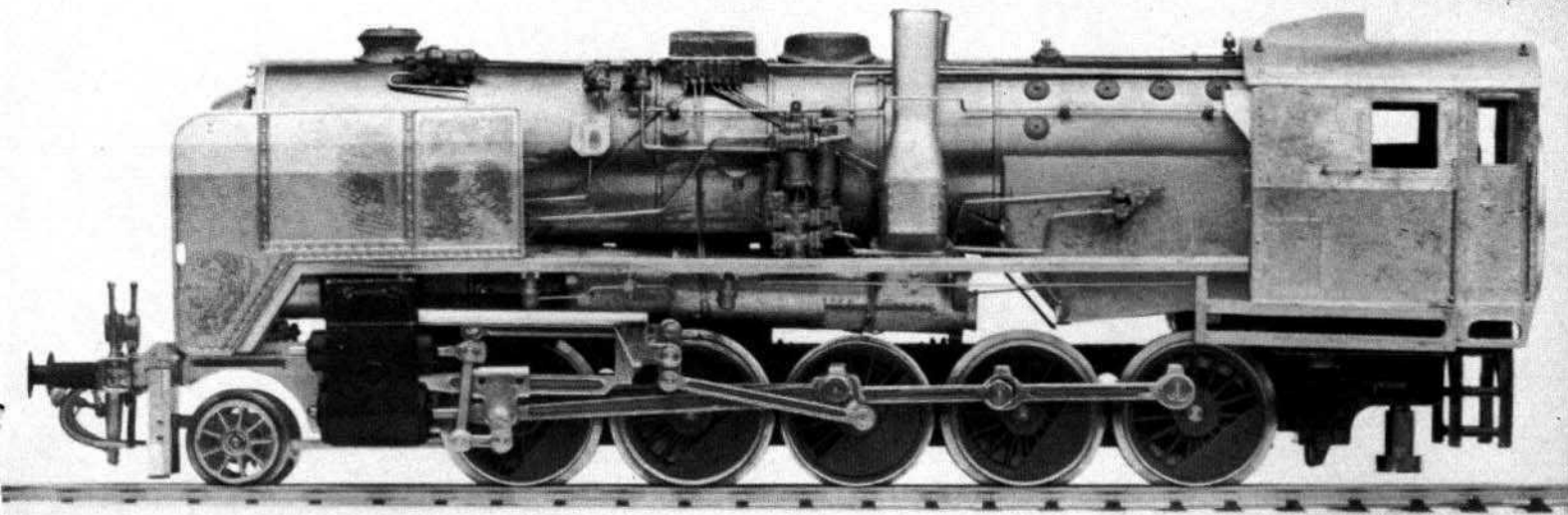
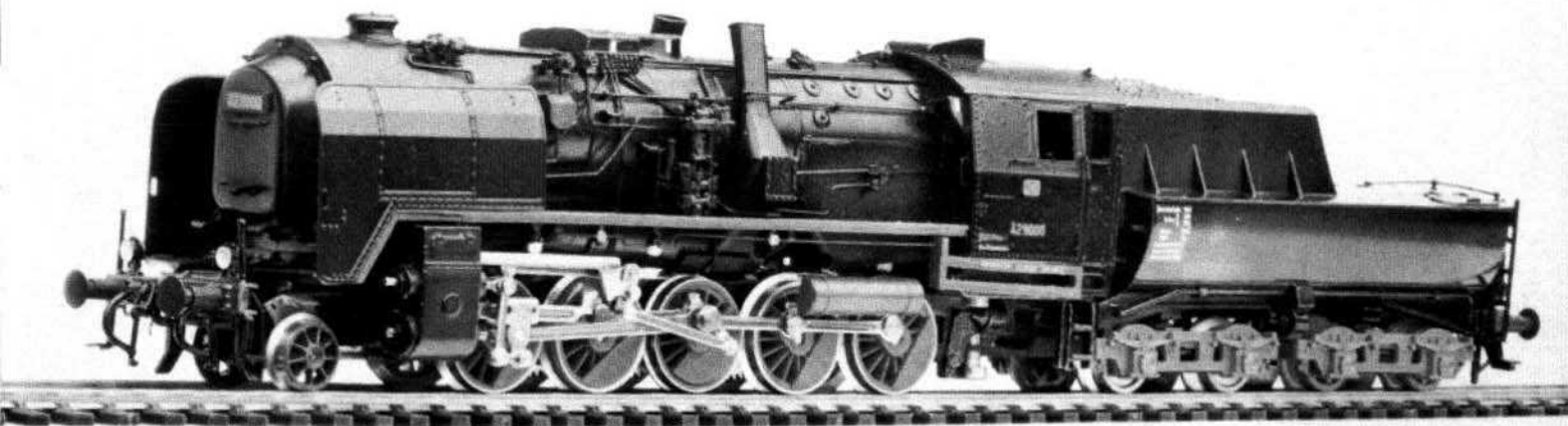


Bild 7: Die provisorisch zusammengesteckte, neue Lok. Die einzelnen Teile, wie Führerhaus, Kessel, Windleitbleche und Rahmenvorschuh, werden zum Lackieren wieder auseinandergenommen.

Bild 8: Heizerseite der fertig lackierten Franco-Crosti.



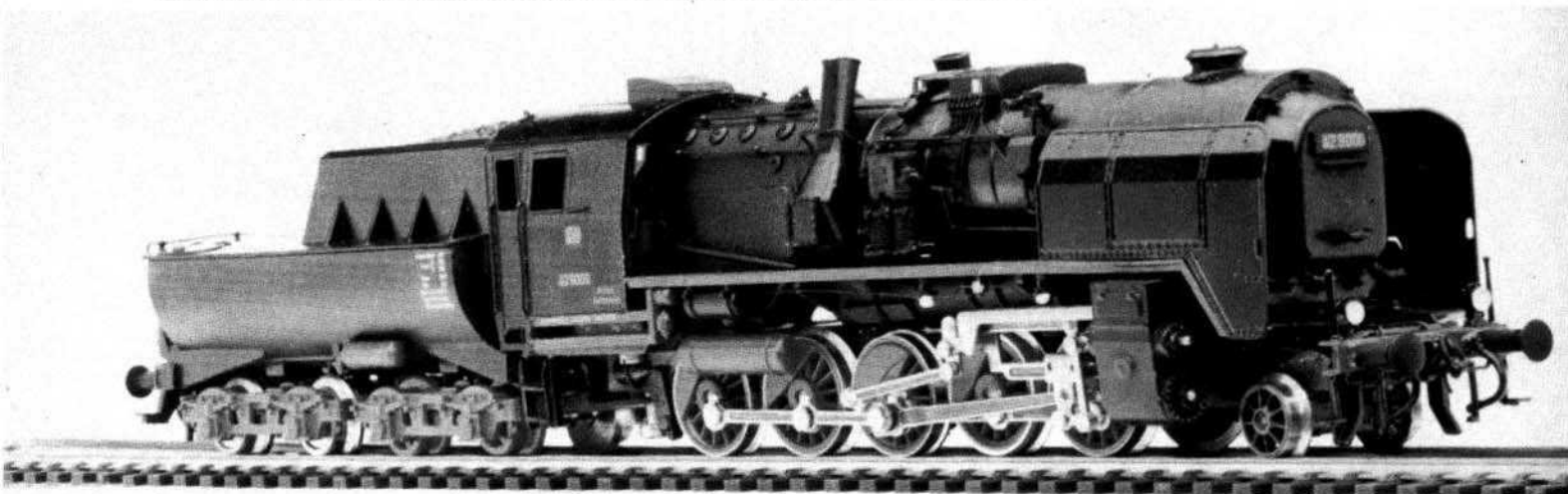
den Umbausatz der Franco-Crosti-Lokomotive unbedingt erforderlich sind. Beim Trix-Fahrwerk der BR 42 liegt die Konstruktion etwas anders als bei unserem Fahrwerk, das genau dem Fleischmann-BR-50-Fahrwerk nachempfunden wurde. Zu diesem Zweck wird z.B. ein zusätzliches Füllstück für den Rauchkammerfuß erforderlich. Gegenüber dem Trix-Fahrwerk weist unser neues Fahrwerk auch Bremsbacken auf, die ebenfalls (wie auch der spezielle Zylinderblock) im Bausatz bereits enthalten sind. Übrigens, das unmotorisierte Lokfahrwerk kann jederzeit ebenso für unsere Umbausätze der BR 44 und BR 50⁴⁰ verwendet werden. Für diese Umbausätze ist also nicht mehr wie früher eine komplette Fleisch-

mann-Lokomotive (die Sie dann ausschleichen mußten) notwendig, sondern nur noch der komplette Fleischmann-Triebtender. Sollten Sie diesen zufällig bei Ihrem Händler nicht erhalten, können Sie auch auf den angetriebenen M+F-Einheitstender der BR 41 zurückgreifen (Art.Nr. 042 30). Sollten Sie das selbe Fahrwerk für eine BR 85 benötigen, muß hierfür bei der Bestellung jedoch eine andere Artikelnummer angegeben werden (siehe unsere Anzeige über die Franco-Crosti-Lokomotive). Diesem Fahrwerk liegt ein anderer Zylinderblock, eine andere Steuerungs- und Gehäuse-Befestigung bei. Das selbe gilt auch für die BR 44 und die BR 50⁴⁰ (Franco-Crosti).

Was hat M+F mit dem neuen Fahrwerk sonst noch vor?

Auf der letzten Messe haben wir unter anderem eine BR 42 (Kriegslokomotiv-Ausführung) als Neuheit angekündigt. Aus zeitlichen Gründen konnte jedoch dieses Modell nicht mehr verwirklicht werden. Dieses wird nun 1976 eingeplant. Da vom Vorbild her die BR 42 und die Franco-Crosti-Lokomotive das selbe Fahrwerk hatten, erhält die BR 42 auch bei uns dieses Fahrwerk. Wegen der unterschiedlichen Zylinderblock-Ausführung ist es jedoch unter einer anderen Artikelnummer erhältlich. Für den Wannentender gilt das selbe, wie schon bei der BR 42⁹⁰ beschrieben.

Bild 9: Lokführerseite der Lokomotive. Leider wirkt der Umlauf und der Führerhausaufstieg etwas verbogen. Dies beruht auf den im Text erwähnten Absturz vor dem Fotografieren.



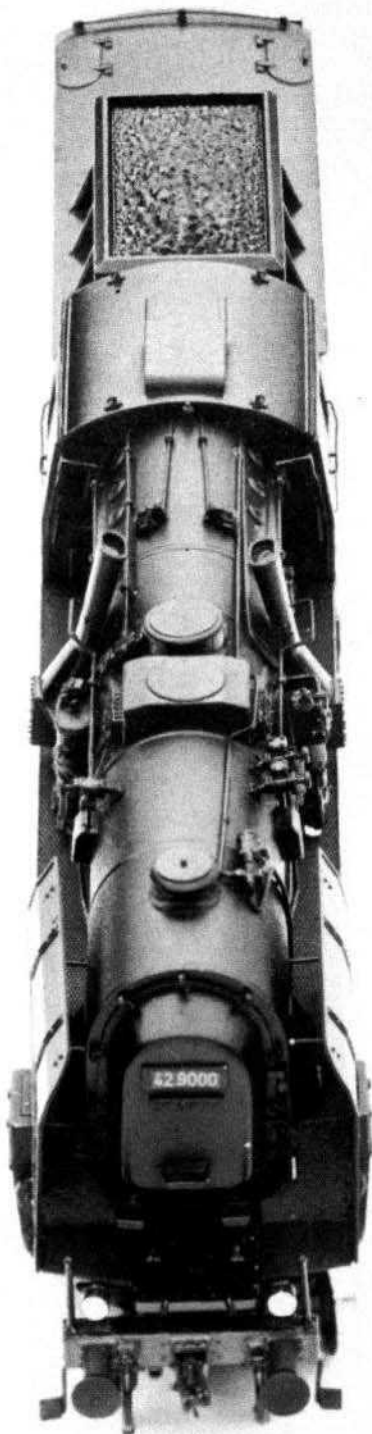


Bild 11: Auch aus diesem Blickwinkel sieht die Lok äußerst imposant aus.

Bild 12: Das neue M+F-Universal-Fahrwerk, voraussichtlich zur Messe – mit Wannentender – lieferbar.

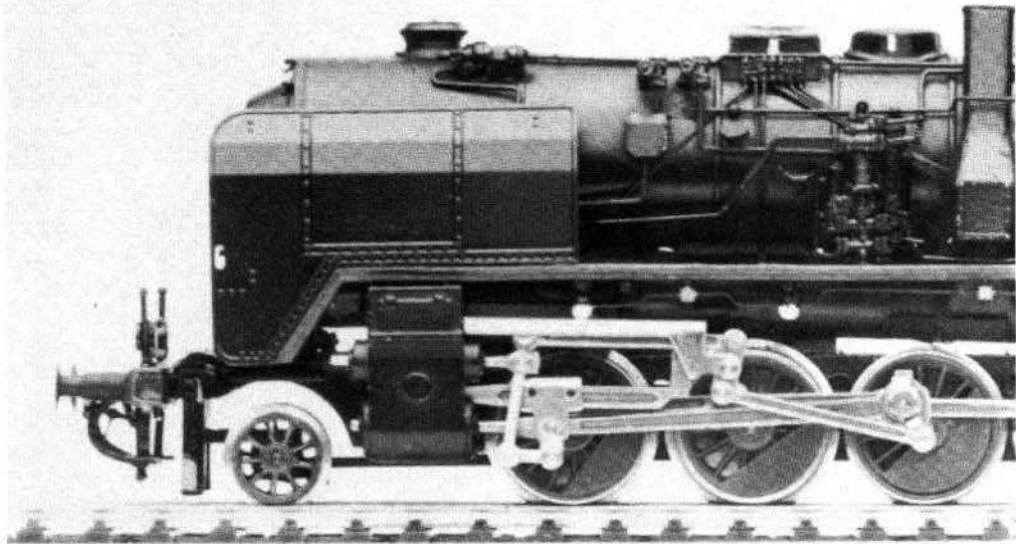


Bild 10: Die M+F-Franco-Crosti in ihrer ganzen Schönheit.

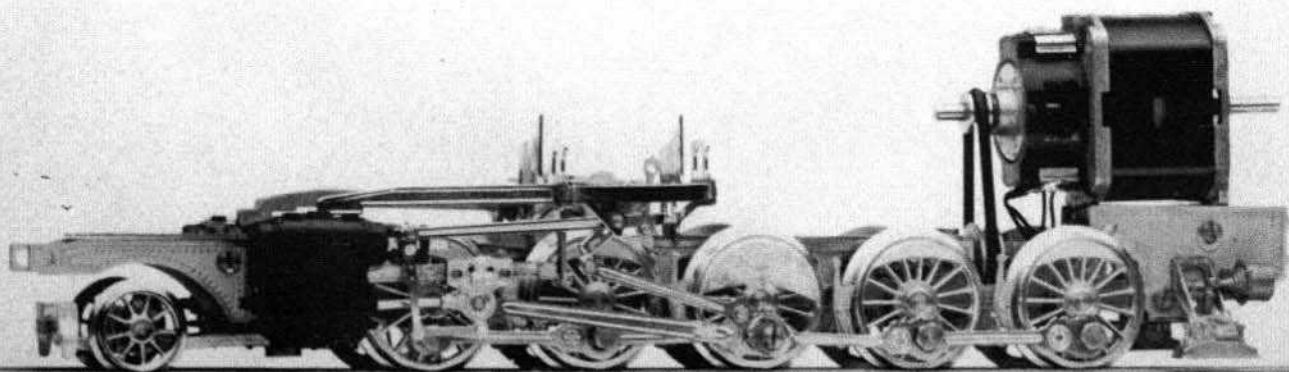
Was spart man durch das motorisierte Lokfahrwerk?

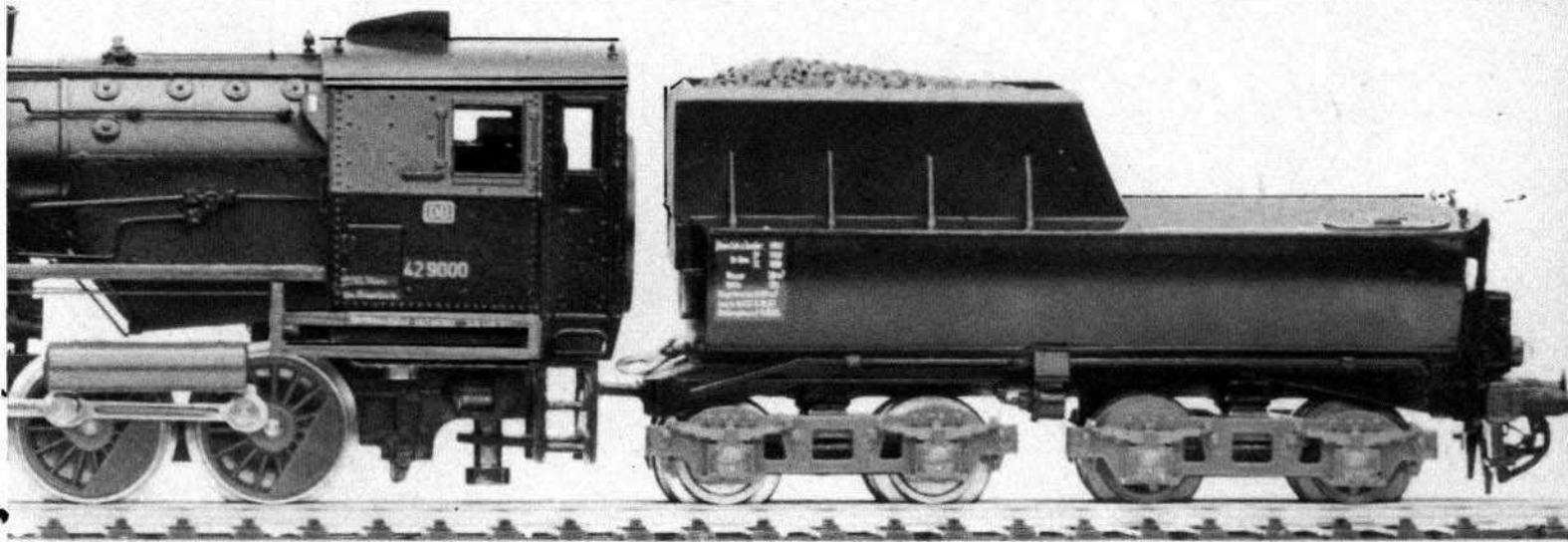
Das Fahrwerk (unmotorisiert) wird ca. 190,- DM kosten, die dazugehörige Motorisierung voraussichtlich 50,- DM. Den unmotorisierten Trix-Tender schätzen wir preislich auf ca. 30,- bis 40,- DM, so daß also im ungünstigsten Falle das Lokfahrwerk plus Tender und Kessel-Umbausatz ca. 540,- DM kostet. Wenn Sie eine komplette Fleischmann-Lok kaufen müßten, beträgt der Preis 145,- DM. Hierzu den motorisierten Wannentender (ca. 230,- DM) und den Lokumbausatz addiert, ergibt rund 640,- DM. Das neue Fahrwerk hat auch noch den Vorteil, daß es zusätzlich für die geplante BR 82 benützt werden kann. Auch diese Lokomotive konnte 1975 nicht mehr gefertigt werden, wird aber in der zweiten Jahreshälfte 1976 zur Verwirklichung kommen.

Zusammenbau der M+F-BR 42⁹⁰ (Franco-Crosti)

Bei Verwendung eines Trix-Fahrwerks gestaltet sich der Zusammenbau einfach und ohne besondere Schwierigkeiten. Als erstes wird die Trix-Lokomotive demontiert und der Tender von der Lokomotive getrennt. Als nächstes werden die an der Lok befindlichen, nicht mehr benötigten Teile abgeschraubt. Dies ist die Vorlaufdeichsel mit dem Rahmenvorschuh (Pufferbohlentisch incl. der Vorlaufdeichsel), der Glühbirnen-Haltewinkel und die Druckluftkessel-Attrappe. Ebenso muß der Motor mittels der einen Halteschraube und das Kardan-Zwischenstück entfernt werden. Nach diesen Arbeiten ist das Fahrwerk bereits fertig für den

Baubeginn. Zuerst wird der neue Druckluftkesselträger mit den außenliegenden Druckluftkessel-Attrappen auf das Fahrwerk aufgeklebt, und im Anschluß daran kann mit der Bestückung des neuen und starren Rahmenvorschuh begonnen werden. Pufferbohle, Laternen und Federpakete sowie die neuen Rangierertritte ansetzen – und schon ist das Ganze einbaubereit (siehe Bild 2). An der Fahrwerk-Unterseite muß eine unwesentliche Nacharbeit vorgenommen werden. Hier ist für die neue Deichsel mittels Bohrzwergräser (Art.Nr. 15080 oder 15084) eine kleine Ausnehmung einzufräsen. Die neue Vorlaufdeichsel mit Radsatz wurde relativ lang gehalten, damit kleine Radien einwandfrei befahren werden können (siehe Bild 3). Nun kann man sich bereits der nächsten Baugruppe zuwenden. Das Führerhaus, das eine komplette Einheit bildet und für dessen Zusammenbau eigentlich das Fahrwerk nicht gebraucht wird, kann zwischendurch oder zum Schluß zusammengebaut werden. Bleiben wir jedoch beim Fahrwerk und beginnen mit den vorbereitenden Arbeiten für den Kessel. Nun werden die beiden unteren Vorwärmerkessel aufgesetzt. Es empfiehlt sich aber, den führerhausseitig befindlichen Verbindungssteg am Ende beider Kessel mittels Laubsäge durchzutrennen und ein ca. 3 mm breites Stück zu entnehmen. Dies garantiert ein späteres, einwandfreies Abheben des gesamten Oberteils; es müßte sonst bei Demontage immer zuerst der Motor mit dem Kardan-Verbindungsstück abgeschraubt werden. **Dieser Ausschnitt ist jedoch bei Verwendung eines M+F-Fahrwerkes nicht erforderlich**, da das Fahrwerk getriebemäßig anders aufgebaut ist. Der





Rauchkammerfuß und die Rauchkammer-
türe können jetzt ebenfalls angesetzt
und mittels Klebstoff mit den Vorwärmerkesseln
verbunden werden (Bild 4).

Machen Sie aber keinesfalls den Fehler –
wie es auf der Abbildung 4 geschehen ist –,
bereits jetzt die seitlichen Schlotte anzu-
setzen. Dies verursacht sonst erhebliche
Schwierigkeiten bei Aufbringen der Kessel-
armaturen. Passen Sie also zuerst den mes-
singgedrehten Langkessel ein und ver-
kleben Sie diesen mit dem Rauchkammer-
fuß und dem Rauchkammer-Vorderteil.
Gehen Sie bei dieser Arbeit aber unbedingt
präziser vor als dies bei uns geschehen ist
(siehe Bild 5). Wir befanden uns unter star-
kem Zeitdruck, so daß nicht alles so exakt
wurde, wie es sich für M+F eigentlich ge-
hört. Dies fällt besonders durch den un-
schönen Spalt zwischen Rauchkammerfuß
und gedrehtem Messingkessel auf.

Nun aber weiter in der Baubeschreibung.
Wenn der Kessel fest mit den Zinntteilen
verklebt ist, wird das Ganze wieder vom
Fahrwerk abgenommen. Übrigens, die
unteren Vorwärmerkessel haben beim Vor-
bild – ebenso wie beim Modell – eine

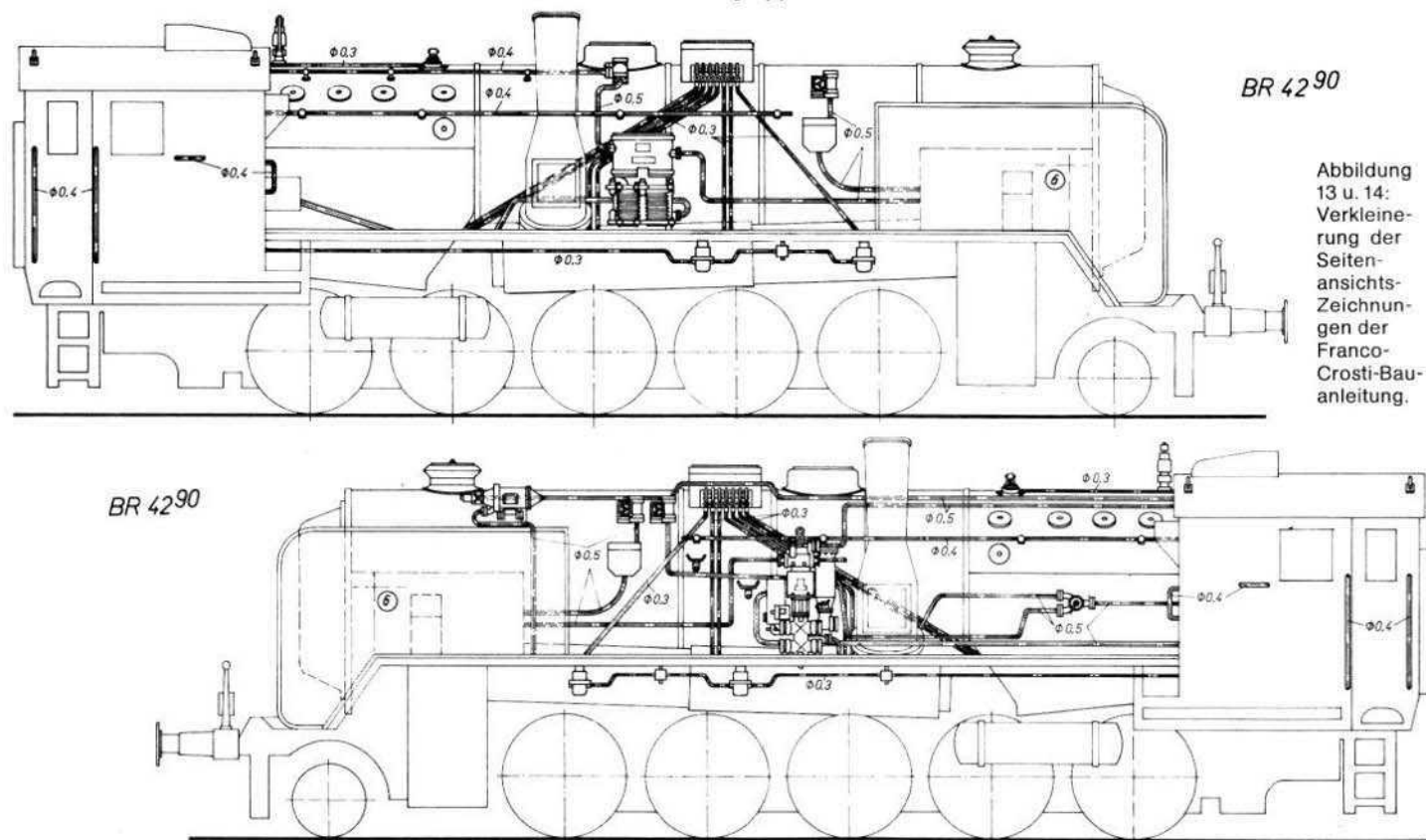
Schrägneigung zum Führerhaus hin. Jetzt
kann mit der Kesselbestückung begonnen
werden. Achten Sie darauf, daß alle Kessel-
leitungen, die hinter den seitlichen Schloten
hindurch geführt werden, als erstes ange-
bracht werden und dann – fast zum Schluß –
die seitlichen Dome anzusetzen sind. Wenn
Sie jetzt noch die restlichen Leitungen um
die Schlotte herumbiegen, ist der Kessel
ebenfalls fertiggestellt. Die mittleren Sand-
fallrohre (vom Sanddom kommend) wurden
von uns bis unter den Vorwärmerkessel ge-
führt und an der Unterseite festgelötet
(siehe Bild 6). Wir empfehlen Ihnen, hier
genauso zu verfahren. Das Ganze kann nun
mittels Führerhaus auf dem Rahmen provi-
sorisch befestigt und die seitlichen Umlauf-
bleche inklusive der Windleitbleche ange-
paßt werden. Die Windleitbleche werden
aber noch nicht fest montiert. Dies kann erst
nach dem Lackieren geschehen. Der Umlauf
kann dagegen endgültig anmontiert werden
(Bild 7). Mit den nur angehefteten Windleit-
blechen vermittelt die Lok bereits einen
wichtigen Eindruck. Dem Lackieren steht
jetzt nichts mehr im Wege.

Die einzelnen Lackiergruppen sind in der

Bauanleitung beschrieben. Hierfür empfeh-
len wir Ihnen die mittlerweile bestens be-
währte und auch schon gut eingeführte
M+F-Spritzpistole. Diese ist zur Zeit das
preisgünstigste Gerät (ausgenommen so-
genannte Sprühgeräte), das zur Zeit auf
dem Markt ist. Sollten Sie jedoch dieses
Gerät noch nicht besitzen, empfehlen wir
Ihnen, anstatt einer Pinsellackierung lieber
eine Lackierung mit Sprühdosen vorzuneh-
men. Unseres Erachtens bedeutet dies zwar
nicht das Nonplusultra, ist jedoch immer
noch besser als eine Handlackierung. Die
Bilder 8–11 zeigen die endgültig fertiglack-
ierte und zusammengebaute Lok.

Wenn es besonders eilt, passiert meistens
zum Schluß irgend etwas Unvorhergesehe-
nes. So war es auch in unserem Fall. Die
Lok stürzte kurz vor dem Fotografieren
noch ab und konnte nur noch notdürftig wie-
der instandgesetzt werden. Man kann dies
noch leicht an den Führerhaustritten erken-
nen, die leider etwas verbogen sind. Wir
hoffen, daß Ihnen dieses Mißgeschick nicht
passiert und Sie viel Freude an dieser herr-
lichen Maschine haben.

HM



BR 42 90

Abbildung
13 u. 14:
Verkleine-
rung der
Seiten-
ansichts-
Zeichnun-
gen der
Franco-
Crosti-Bau-
anleitung.

Das Spalter „Bockerl“

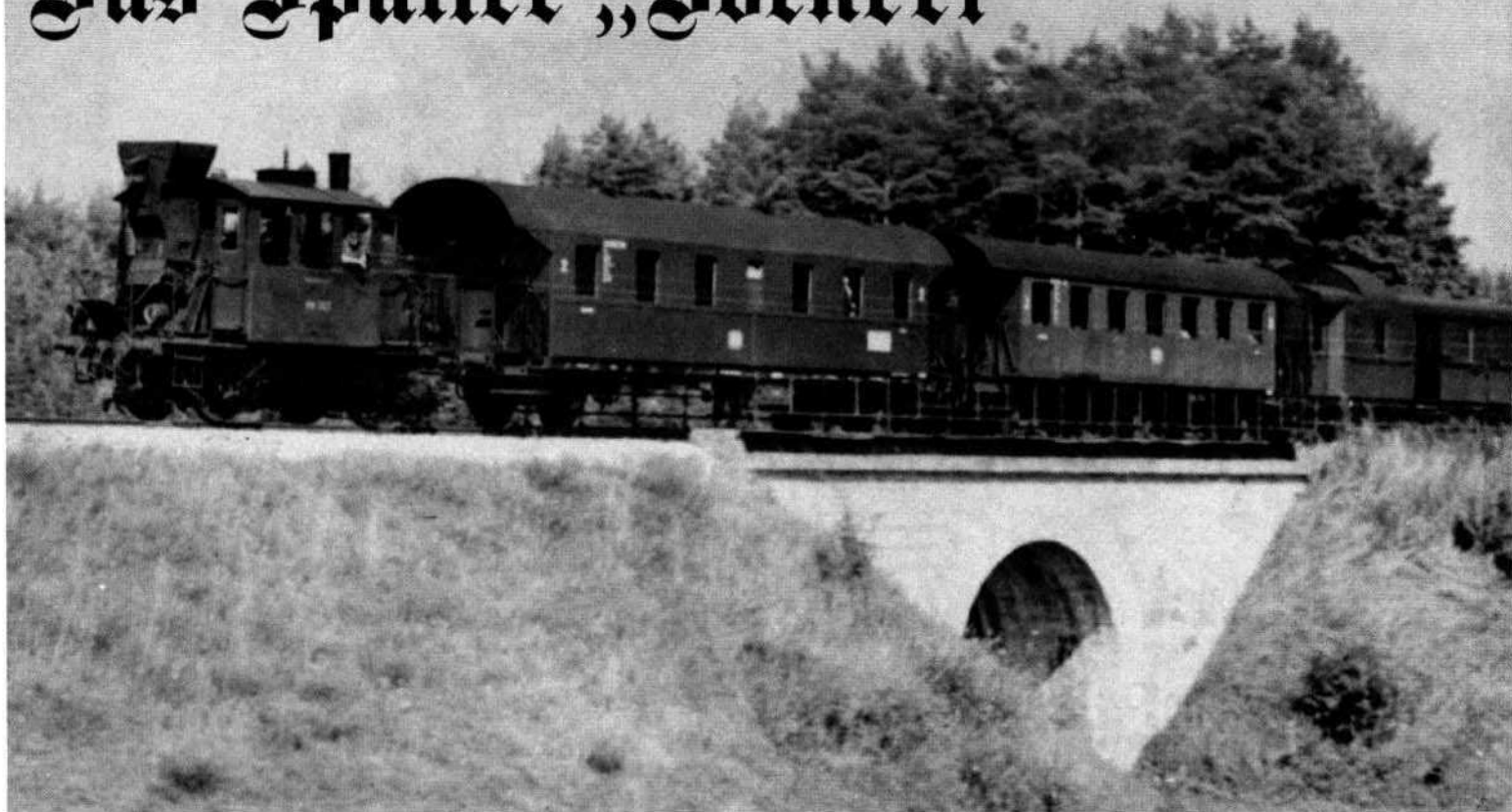


Bild 1: So etwas gab es noch bis Ende 1962, einen Lokbahnzug mit einem »Glaskasten«.
Alle Fotos: Obermayer

Bild 2: Die 98 307 nach getaner Arbeit vor dem Lokschuppen in Spalt



Es war ein reiner Zufall, daß ich das »Spalter Bockerl« noch im planmäßigen Einsatz sehen konnte. An einem schönen Spätsommertag des Jahres 1962 war ich einer Einladung in das Bahnbetriebswerk Nürnberg Rangierbahnhof gefolgt. Bei dieser Gelegenheit erfuhr ich, daß der letzte »Glaskasten« der Baureihe 98³ immer noch im Einsatz sei. Draußen von Georgensgmünd nach Spalt, dort fahre er noch täglich und nach einem festen Plan. Nach dieser Mitteilung gab es kein Halten mehr. So schnell es ging, fuhr ich in die fränkische Hopfenmetropole Spalt. Der Bahnhof von Spalt war wie ausgestorben, vom »Bockerl« keine Spur. Also ab, in Richtung Georgensgmünd an der Kursbuchstrecke 413, die von München nach Nürnberg führt. Emsig war die 98 307 gerade damit beschäftigt, einige Güterwagen auf das Hauptgleis zu überstellen. Danach setzte sich die kleine Lok vor einen bereitstehenden Personenzug. Die Garnitur bestand aus einem zweiachsigen Personenwagen der Einheitsbauart, einem dreiachsigen bayerischen Personenwagen und einem zweiachsigen Einheits-Packwagen. Dies konnte nur der »Hopfenexpress« nach Spalt sein. Die Vermutung war richtig, meine Startposition allerdings nicht. Nur mit Mühe gelang es, den Zug zu verfolgen und schließlich auch zu erreichen, um wenigstens ein einziges Bild vom Züglein zu schießen. Die Lok fuhr schon wie die Feuerwehr, man mochte gar nicht glauben, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 50 km/h angegeben war. Viel zu schnell war die Fahrt auf der nur 5,9 km langen Strecke 413n nach Spalt beendet. Die Wangarnitur verblieb auf Gleis 2 vor dem Empfangsgebäude, die Lok dampfte vor