

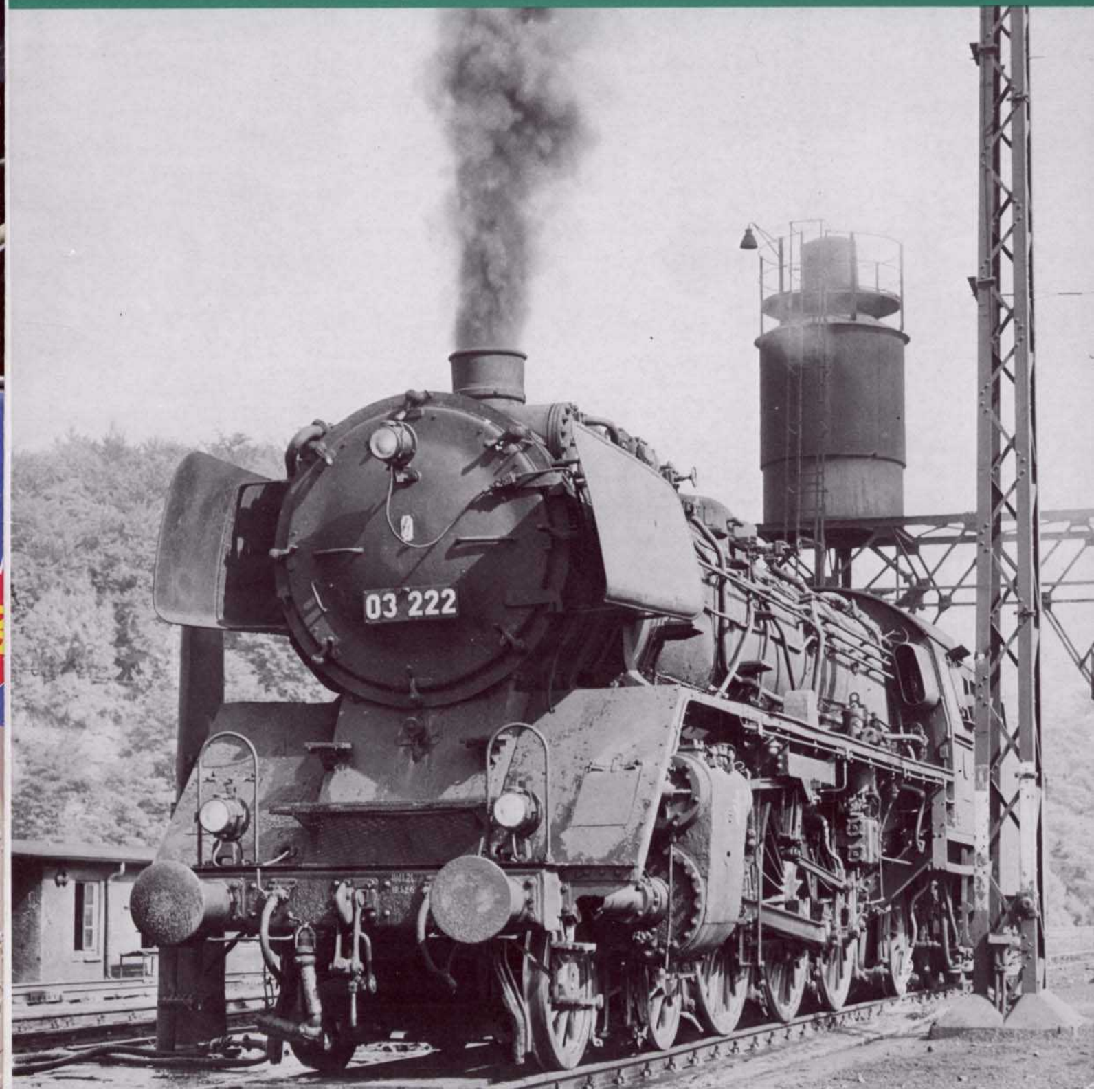


6/1976

DM 5.50

JOURNAL

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



Was uns betrifft . . .

Seit zwei Jahren ist „Was uns betrifft . . .“ zu einem Begriff geworden. Was aber ist damit gemeint?

Nun, dies kann sehr verschiedenartig ausgelegt werden: -

1. Kann es aussagen, was den Verlag und die Verlagsmitarbeiter betrifft; dies ist natürlich nicht der Fall.

2. Damit kann aber auch ausgedrückt werden, daß es sich hier um die Bekanntmachung von Anliegen und Belangen der Firma M+F und des H. Merker Verlages handelt. Genau dies ist damit gemeint. Ebenso umfaßt das Wort „uns“ natürlich auch meine treuen Mitarbeiter.

Sie werden sich wundern, daß der letzte Satz in „Ichform“ gehalten ist - dies hat seinen Grund darin, daß Herr Fischer vor einem Jahr abgefunden wurde und somit aus der Firma ausgeschieden ist. Da der Firmenname M+F sehr gut eingeführt ist, wurde dieser natürlich beibehalten.

Heute möchte ich auch einmal ganz bewußt schreiben

„Was mich betrifft . . .“

Sicher haben viele M+F-Kunden vernommen (denn solche Nachrichten verbreiten sich in Windeseile), daß ich - auch noch bei Auslieferung dieses Journals - mit Herzinfarkt im Krankenhaus liege.

Unseren Lesern ist auch sicher noch bekannt, daß in einem der letzten Journale stand, daß meine monatliche Arbeitszeit durchschnittlich zwischen 250 und 300 Stunden beträgt. Daß dadurch die Wochenenden passé sind und meine Frau und ich schon seit langem keinen Urlaub mehr kennen, kann man leicht daraus schließen. Als ich obiges seinerzeit erwähnte, konnte ich natürlich noch nicht wissen, wie sich ein solches Gewaltverhalten dem eigenen Körper gegenüber rächen kann, bzw. wie der Körper darauf reagiert.

So hatte ich also innerhalb von 8 Tagen zwei Herzinfarkte, wovon der erste vom Hausarzt als solcher nicht einmal erkannt wurde. Erst beim zweiten Infarkt wurde ich auf eigenes Drängen ins Krankenhaus überwiesen, was beinahe schon zu spät gewesen wäre. Es wäre wirklich noch etwas zu früh gewesen, mit 37 Jahren abtreten zu müssen - wo ich doch noch so viele schöne Modellbahnartikel für Sie fertigen möchte. Nun, ich darf sicher sein, daß ich zu Weihnachten wieder zu Hause bin. Allerdings muß ich anschließend noch zur Kur, die bis zum Beginn der Nürnberger Messe dauert. Auf der Messe werde ich dann zumindest stundenweise anwesend sein. Warum ich das so ausführlich schreibe, hat folgenden Grund:

Die ganze Zeit - weiterhin - laufend eingehenden Briefe zu beantworten, bin ich absolut nicht mehr in der Lage - weder im Krankenhaus, noch während der Kur. Diese bleiben also unerledigt liegen und werden wahrscheinlich auch später nicht mehr beantwortet werden können. Es hat sich in der Zwischenzeit wahrscheinlich zu viel angesammelt. Ich hoffe, Sie werden dies ver-

stehen.

Das Journal 6 entstand sowieso mehr oder weniger unter der Bettdecke, denn mein Chefarzt hätte es nie geduldet, daß ich die Vorarbeiten für eine **64seitige Zeitschrift** im Krankenhaus ausführe.

Die Meinung meines Stabes und von mir ist aber, daß dieses Journal trotzdem sehr gut ausgefallen ist.

Wir freuen uns immer über ihre Lobbriefe - Kritiken bekommen wir selten. Das ist sicher auch der Grund, warum wir mittlerweile unseren Leserkreis auf rund 12 000 Journal-Fans schätzen dürfen.

Uns wird oft die Beliebtheit des Journals bestätigt, die nicht zuletzt auf dem großen fachlichen Wissen von Herrn Obermayer und seinem fast unerschöpflichen Bildarchiv beruht. Ebenso wird immer wieder die brillante Bildwiedergabe gelobt.

Was gibt es Neues bei M+F

Die **E 04** in Kunststoff-Ausführung wurde noch rechtzeitig ausgeliefert (Ende November). Als große Überraschung für unsere Kunden können wir die ursprünglich **alten Preise** noch bis nach Weihnachten (ca. bis zum 20. Januar) anbieten. Eigentlich war als Termin der 22. Dezember vorgesehen, jedoch wollte das Eisenbahnmagazin in seinem nächsten Heft ebenfalls über unsere **E 04** einen Bericht bringen und dann ihren eigenen Lesern auch noch die Möglichkeit bieten, dieses Modell zum günstigen Preis zu kaufen. Wir kommen diesem Wunsche entgegen und hoffen, daß dies von der breiten Leserschaft des **EM** noch durch schnelle Bestellungen honoriert wird. Die Preise sind wie folgt:

Art.-Nr.		DM/Preis
E 04		
207	Bausatz E 04	198,-
207 10	dto. Superzurüstsatz	56,-
207 70	dto. Fertigmodell normal	298,-
207 75	dto. Fertigmodell super, mit wechselnder Beleuchtung, Federpuffer, Bremschläuche, Originalkupplung usw.	370,-
12052	Abziehbilder Preis noch nicht vorh.	
207000-26	Beleuchtungsumschaltplatine	19,50
Märklin-Wechselstrom-Ausführung		
207 11	Bausatz E 04	259,-
207 71	dto. Fertigmodell normal	359,-
207 76	dto. Fertigmodell super	439,-
BR 82		
041	Bausatz BR 82	546,-
041 10	dto. Superzurüstsatz	79,-
041 68	Steuerung ungenietet	57,-
041 69	Steuerung genietet	79,-
12059	Abziehbilder-Großsatz	14,90

Beim Wismar-Schienenbus und der V 22 konnten auch Preisersparungen vorgenommen werden, allerdings nicht durch Verbilligung der Einzelmodelle, sondern dadurch, daß wir Doppelpackungen anbieten. Durch meine Krankheit hat sich nun leider die Fertigstellung des Modellkatalogs wiederum verzögert. Ich bitte Sie deshalb nochmals um Geduld. Aber wir glauben, Sie ha-

ben sicher Verständnis dafür, daß es unter diesen widrigen Umständen völlig unmöglich war, die gewaltige Arbeit noch zu schaffen.

Betreffend der verbilligten Preise bzw. günstigen Preise bei Doppelpackungen sehen Sie bitte beiliegende Bestellkarte.

Der Verkauf unserer Bücher „Alpenbahn“ und „Dampfloks im Allgäu“ ist erfreulicherweise ausgezeichnet. Es liegt auch diesem Journal wieder ein Prospekt bei, und wir würden uns freuen, wenn Sie von den Bestellkarten bzw. den Bestellmöglichkeiten regen Gebrauch machen.

Zu den gerade erwähnten Bestellkarten möchten wir noch folgendes anmerken: Dort sind Journalausgaben aufgeführt, die teilweise nur noch in kleinen Stückzahlen vorhanden sind. Es kann also leicht möglich sein, daß bei Eingang Ihrer Bestellkarte das eine oder andere Exemplar bereits vergriffen ist. Wir bitten dann um Ihr Verständnis. Wir werden aber bemüht sein, bei genügendem Bestelleingang alte Ausgaben wieder nachdrucken zu lassen. So wurde z.B. das Journal 1/76 vor einigen Wochen wieder neu gedruckt und ist wieder ab Lager lieferbar. Wir möchten zumindest versuchen, den **Jahrgang 1976** nach und nach wieder nach drucken zu lassen, um ihn wieder vollständig anbieten zu können, da die Nachfrage nach den kompletten Sätzen sehr gut ist. Beim Journal-Jahrgang 1975, also 1. Jahrgang, sind einzelne Journale vergriffen, wie folgt:

Nr. 2, 3 und 4/1975.

Hier sind wir uns noch nicht sicher, ob wir auch diesen Jahrgang noch einmal komplettieren. Die Nachfrage ist zwar gut, aber wir können noch nicht absehen, ob sich eine solche finanzielle Investition unsererseits lohnen würde.

Roco Telegramm s. Seite 62 oben!

Fatales Versehen

Durch ein Versehen unseres Druckers wurde fatalerweise die **Roco-Anzeige** der Firma Lindenberg (Roco-Generalvertretung der BRD) unter die Rubrik M+F-Händler in der Bundesrepublik gesetzt. Die Anzeige hätte eine Seite zuvor, (Seite 52) unter den Wiking-Artikel gestellt gehört. Die auf dieser Seite befindlichen Anzeigen hätten anstelle der Roco-Anzeige abgedruckt werden sollen. Wir möchten deshalb richtigstellen, daß die Firma Lindenberg, Köln, als Roco-Generalvertretung keinesfalls etwas mit einem M+F-Händler in der Bundesrepublik zu tun hat. Wenn es von unseren Lesern überhaupt bemerkt wurde, so werden Sie sich sicher schon gedacht haben, daß es sich hierbei um eine Anzeigenverwechslung in den Rubriken handelt.

Hermann Merker

SUCHE

Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe, Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.

Josef Holzapfel

8031 Gut Rottenried · Tel. 08105/8265

6/76 Dez. 76/Jan. 77

2. Jahrgang

Einzelheft DM 5,50
sfr 5,90
öS 39,-
hfl 7,10
bfr 90,-

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: Winter Druckerzeugnisse
8031 Neu-Esting

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

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buch-
handel siehe oben.
Bei Direktbezug siehe unten.

Jahrgang 1976: 30,60 + 2,- Porto (Inland)
30,60 + 3,40 Porto (Ausland)

Abonnement 1977: 35,40 + 2,40 Porto (Inland)
35,40 + 4,20 Porto (Ausland)

Einzelheft 6/76: 5,50 + -,40 Porto (Inland)
5,50 + -,70 Porto (Ausland)

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 noch Anzeigen-Preisliste Nr. 2
vom 1. 1. 1976.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Mondstraße 1

Aus dem Inhalt

	Seite
Was uns betrifft . . .	2
Die Baureihe E 104 der DB, Vorbild und Modell	4
Erinnerungen an die Dampflokzeit Die 03 und 03 ¹⁰ der DB sowie der DR (DDR)	9
Aus der Traum	20
Die FC-Ponferrada-Villablino	24
Sächsische Schmalspurbahnen aufgespürt, 1. Teil	28
Lokschuppen für Diesel-Kleinlok	36
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	39
Zweifrequenz-Lokomotiven der Baureihe 181.2	41
Allerheiligen	44
DBC-Dampfbahnclub	47
Unser Triebwagenarchiv	48
Alte Eisenbahneinrichtungen als geplantes Modelleisenbahnzubehör	50
1976, das Jahr der Ellokmodelle	54
Baureihe 82 der Deutschen Bundesbahn, Vorbild und Modell	58

Folgende Beilagen liegen diesmal dem
Journal bei:

1 Werbekarte des Zeunert-Verlags mit den
neuesten Ausgaben der dort erschienen
Bücher,

1 M+F-Werbeprospektblatt über die Bücher
„Alpenbahn“ und „Dampfloks im Allgäu“,
1 Bestellkarte für Journale und zum Schluß
noch

1 Bestellkarte der preisgünstigen M+F-
Kunststoffartikel. **Hermann Merker**

Hinweis:

Der Ordnung halber weisen wir darauf hin,
daß Bild 18 auf Seite 35 im Bericht „Säch-
sische Schmalspurbahnen aufgespürt“
nicht in der DDR aufgenommen wurde,
sondern von H. Obermayer stammt. Leider
konnten wir wegen der Kürze der Zeit kein
Winterbild der Baureihe 52 aus der DDR er-
halten und haben uns deshalb, um die Ge-
schichte abzurunden, mit einem H.O.-Foto
beholfen.

Zu unserem Titelbild:

Als es in Ulm noch dampfte. Die Aufnahme der 03 222 entstand im Sommer
1965 bei den Lokbehandlungsanlagen im Bw Ulm. Damals war die Maschine
noch eine unter vielen. Einige Jahre später drängten sich die Eisenbahnfoto-
grafen um das gute Stück. Beachten Sie bitte den großen Bildbericht über die
Baureihen 03 und 03¹⁰ in dieser Ausgabe. Foto: Obermayer

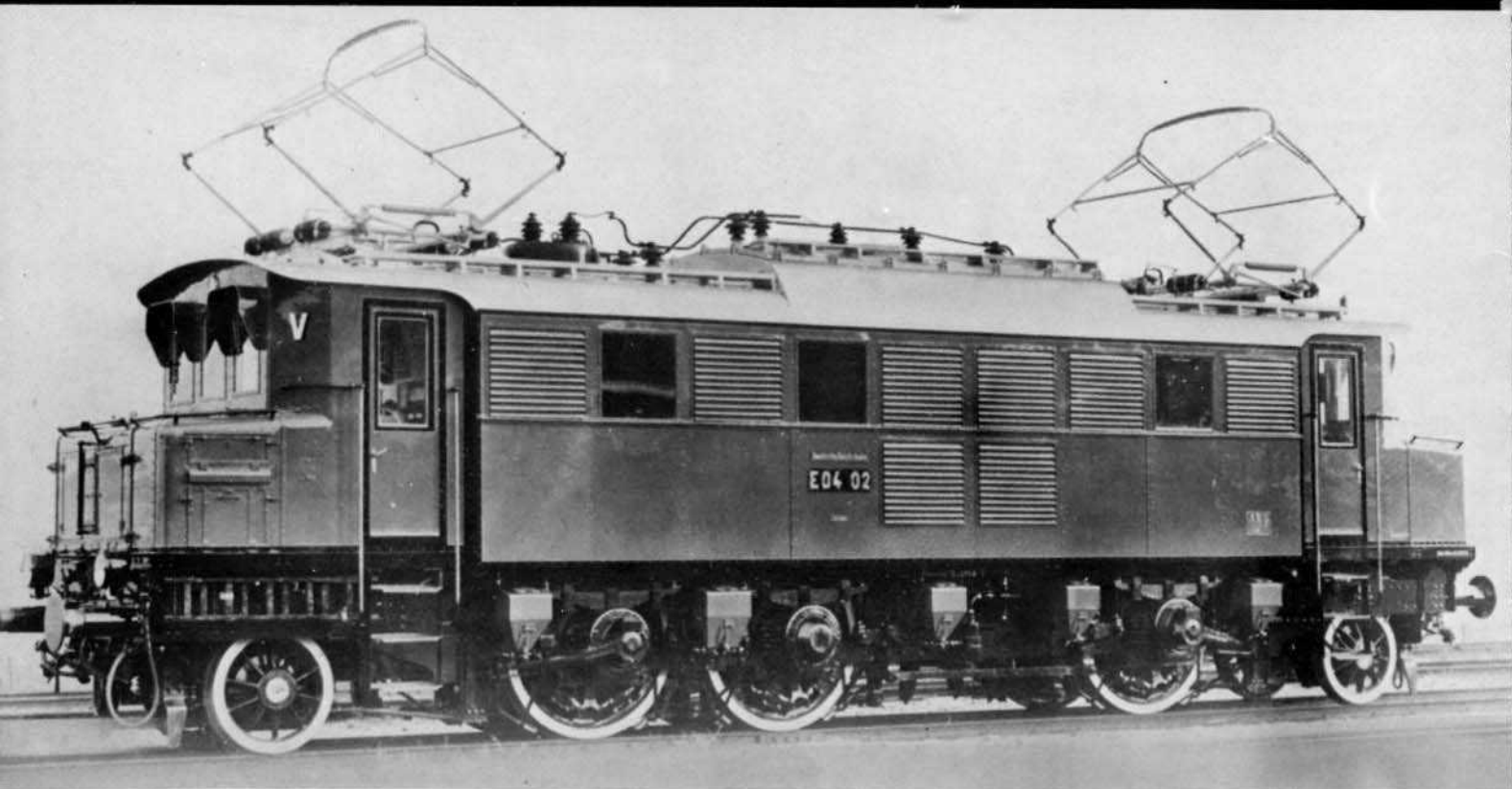


Bild 1: Die E 04 02 kurze Zeit nach ihrer Ablieferung an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Foto: DB/Sammlung HJO

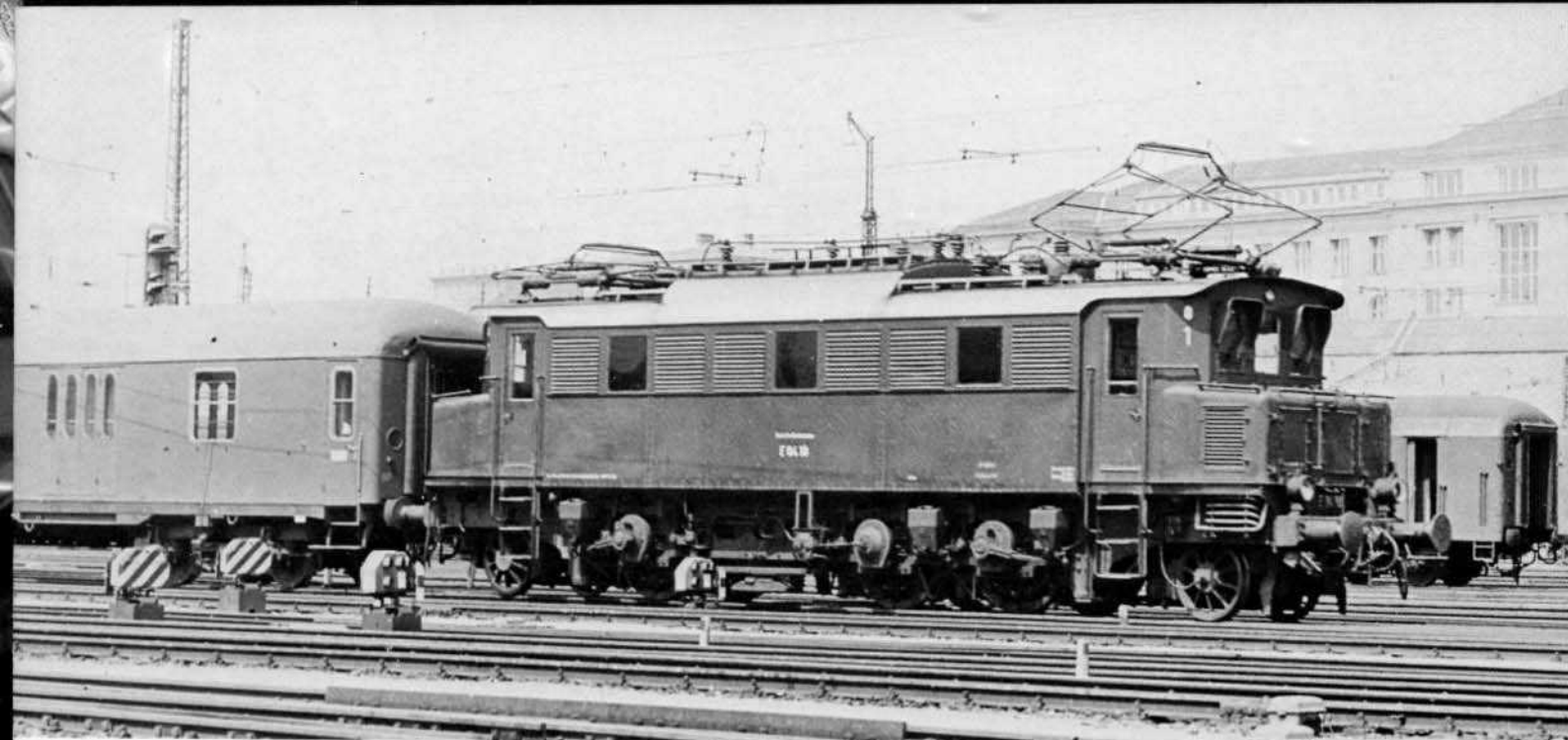
Bild 2: Ein nicht ganz uninteressanter Blick auf die E 04 21, die soeben vom Bw München Hbf zu ihrem bereitstehenden Zug im Hauptbahnhof fährt. Foto: HJO



Die Baureihe E 104 der DB

In der Zeit von 1931 bis 1934 erfolgte die Elektrifizierung der Hauptfernstrecke von Stuttgart nach München mit dem schwierigen Streckenabschnitt der „Geislinger Steige“, die eine Neigung von 22,5 Promille aufweist. Für den Schnellzugdienst standen zunächst 12 Lokomotiven der Baureihe E 17 zur Verfügung, die aus dem Raume Leipzig nach Stuttgart überstellt worden waren. Auf den sächsischen Strecken wurden dafür ab 1933 zunächst 10 Stück der von der AEG neu entwickelten leichten Schnellzuglokomotiven der Reihe E 04 eingesetzt. Im äußeren Bild und im mechanischen Teil hat die E 04 eine große Ähnlichkeit mit der seit 1928 beschafften E 17. Anstelle eines Gitterrahmens hat die E 04 jedoch einen einfacheren Blechrahmen mit 30 mm starken Tragwänden erhalten, der als Außenrahmen ausgeführt wurde. Anstelle von Doppelmotoren wählte man drei Einzelmotoren, die über den bereits bewährten Kleinow-Federtopftrieb auf die drei Treibachsen arbeiten. Die beiden Laufachsen sind mit den benachbarten Treibachsen jeweils zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell vereinigt, die Lokomotive verfügt also über keinen festen Achsstand.

Die Maschinen der Baureihe E 04 erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen in vollem Umfang. Den Beweis ihrer Leistungsfähigkeit erbrachten sie bei einer am 28. Juni 1933 durchgeführten Meßfahrt zwischen München und Stuttgart. Mit einem aus einem Meß- und sechs D-Zug-Wagen bestehenden Zug mit einem Wagengewicht von 309 t war eine Dauergeschwindigkeit von 145 km/h auf der 241 km langen Strecke erreicht worden. Auf dem Abschnitt zwi-



schen München und Augsburg konnte eine Höchstgeschwindigkeit von beachtlichen 151,5 km/h registriert werden.

Bei den 10 Lokomotiven der ersten Lieferung war die Höchstgeschwindigkeit im Planeinsatz auf 110 km/h festgesetzt. Eine zweite Lieferserie aus den Jahren 1933/34 erhielt eine geänderte Übersetzung und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Hierbei handelte es sich um die Maschinen mit den Betriebsnummern E 04 11–21, die im süddeutschen Raum, vorzugsweise auf der Strecke Stuttgart–München, zum Einsatz kamen. Zuvor waren bereits die beiden Maschinen E 04 09 und 10 entsprechend umgerüstet worden, zumal die Antriebsmotoren bereits für eine größere Höchstgeschwindigkeit bemessen waren.

Im Jahr 1936 stellte die frühere Deutsche Reichsbahn schließlich noch zwei weitere Lokomotiven mit den Betriebsnummern E 04 22 und 23 in Dienst. Letztere wurde be-

Bild 3: Dies ist die andere Seite der Baureihe E 04. Hier fährt die E 04 19 mit einem Schnellzug in den Münchner Hauptbahnhof ein. Foto: HJO

Bild 4: Ist nur deswegen abgebildet, weil es zum Titelbild 1 die nachfolgende Loknummer darstellt, und zwar die E 04 03. Solches dürfte nur selten gelingen, Lokomotiven zweier Bahnverwaltungen, die nummernmäßig so nah beieinanderliegen, in einem Bericht abbilden zu können. Bei der 04 03 handelt es sich um eine DDR-Lok.

Bild 5: Zeigt eine E 04 im Bahnhof Leipzig abgestellt. Wie beschrieben, haben dort die Lokomotiven bei Umstellung auf Computerbenummerung eine 2 vor die allgemeine Bezeichnung gesetzt erhalten.

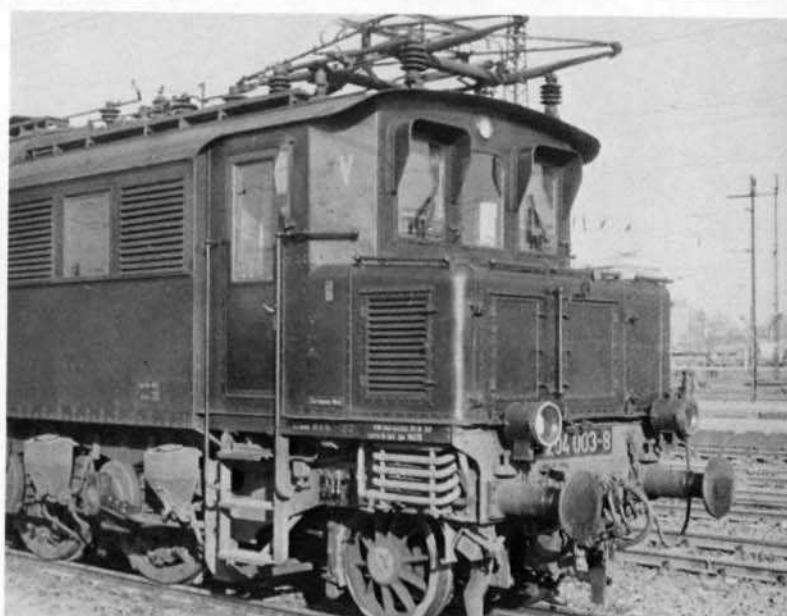




Bild 6: Zeigt die außenliegende Anlenkung der ersten Treibachse zur Vorlaufdeichsel bzw. Vorlaufachse.

Bild 9: Verdeutlicht den Detailreichtum der Rahmenwangen und welche Arbeit es uns kostete, diese nachzugestalten. Wir haben uns bemüht, soweit wie möglich diese kompromißlos gußtechnisch nachzuahmen. Übrigens, der Kasten mit der Aufschrift „BROWN-BOVERI“ ist die Sifa-Einrichtung. Für den Bau der E 04 standen uns mehr als 100 Detailaufnahmen in der Art wie die Bilder 6-9 zur Verfügung. Nur auf solche Art und Weise kann man Lokomotiven vorbildlich im Modell nachgestalten. Wir hoffen, daß Ihnen diese Aufnahmen einen kleinen Eindruck in die für unseren Metallguß erforderlichen Arbeiten vermitteln.
Bilder 4-9: Manfred Weisbrod, Leipzig

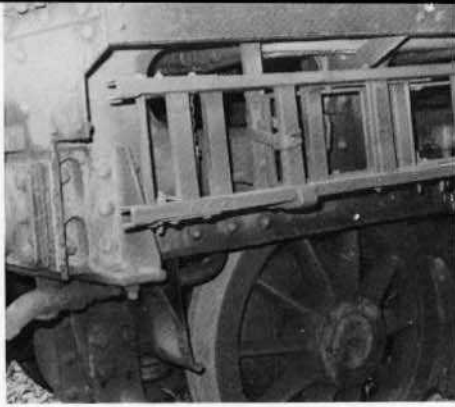
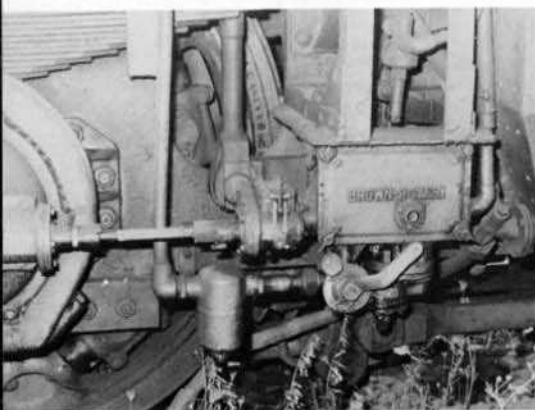


Bild 7: Bei jeder E 04 war zumindest auf einer Seite über der Vorlaufdeichsel eine Leiter montiert, um einigermaßen bequem das Dach erreichen zu können. Auf diese müssen wir beim Modell leider verzichten, da sonst die Vorlaufdeichseln nicht mehr beweglich wären. Wer reine Vitrinenmodelle für den eigenen Bedarf fertigt, kann natürlich jederzeit diese Leiter mit anbringen, wir haben sie im Programm.

reits im Jahr 1939 mit einem motorgetriebenen Nockenschaltwerk und einer Einrichtung für den Wendezugbetrieb ausgerüstet und versuchsweise im Vorortverkehr von München eingesetzt. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges befand sich die Lok zunächst im Bw Weißenfels und war dann ab 1958 im Wendezugverkehr zwischen Halle und Leipzig tätig.

Durch Kriegsschäden und Unfall waren die E 0404 und E 0413 ausgefallen und um 1945 ausgemustert worden. Die E 0412 befand sich bis 1967 beschädigt im Fahrzeugbestand der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Der Deutschen Bundesbahn verblieben nach 1945 nur die sechs Lokomotiven E 0417 bis 22.

Technische Hauptdaten	E 04 01-08	E 04 09-23
Achsanordnung	1'Co 1'	1'Co 1'
Treibrad-Ø	1600 mm	1600 mm
Lauftrad-Ø	1000 mm	1000 mm
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h	130 km/h



Bild 8: Zeigt das mächtige Rad mit Federtopfantrieb der E 04.

Stundenleistung	2190 kW	2190 kW
bei Geschwindigkeit	84 km/h	98 km/h
Dauerleistung	2010 kW	2010 kW
bei Geschwindigkeit	87 km/h	102,5 km/h
Anfahrzugkraft	18 000 kp	15 500 kp
Länge über Puffer	15 120 mm	15 120 mm
Dienstlast	92,0 Mp	92,0 Mp
Reibungslast	61,4 Mp	61,4 Mp

Während der gesamten Zeit ihres bisherigen Einsatzes blieben die Lokomotiven der Baureihe E 04 nahezu ohne jede größere Veränderung. Ein Teil der Maschinen war mit Stromabnehmern der Bauart SBS 10, ab der Nummer E 0416 mit jenen der Bauart HISE 7 mit einfachen oder doppelten Kohleschleifstücken ausgestattet.

Zu den baulichen Besonderheiten dieser Baureihe zählen nicht nur der unsymmetrische Achsstand der Treibachsen, sondern auch die unterschiedliche Anordnung der Seitenfenster und der Lüftungsöffnungen in den Seitenwänden.

Bei der DB werden die Lokomotiven seit dem 1. Januar 1968 als Reihe 104 geführt, bei der DR seit 1. Januar 1970 als Baureihe 204. Bis zum Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1968 waren die sechs Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn in München beheimatet. Danach kamen sie zur BD Münster und zählen seither zum Einsatzbestand des Bw Osnabrück. Als Splittergattung haben sich die Maschinen recht lange gehalten. Für M+F war dies Grund genug, die E 04 in das Fertigungsprogramm aufzunehmen. Das Modell wird ein aus einem Stück bestehendes Kunststoffgehäuse in feinsten Detaillierung erhalten. Die Fertigstellung hat sich leider etwas verzögert, bei Erscheinen dieses Heftes dürfte das Modell aber erhältlich sein.

HO



Bild 1: Zeigt die äußerst gut gelungene und fein detaillierte Dachpartie. Noch besser können Sie sich natürlich über den Detailreichtum und über die gute Ausführung bei Ihrem Fachhändler orientieren.

Wir hatten selbst kaum noch Hoffnung

daß diese erste M+F-HO-Kunststoff-Lokomotive jemals fertiggestellt wird.

Nur die Fahrwerkteile bestehen aus Metall. Können Sie die feinen, zierlichen Niete an den Gehäuse erkennen? So etwas war unseres Erachtens noch kaum da. Aber wir haben es – trotz vieler Widrigkeiten – doch noch geschafft, wenn allerdings auch mit drei Monaten Verspätung. In unseren Augen ist sie natürlich die Schönste geworden, aber wer lobt schon nicht sein eigenes Kind und hält es für das Beste. An und für sich sprechen ja nun die Fotos am besten für die Qualität und Ausführung. Es handelt sich endlich einmal

um ein Ellokmodell, das mit feinen, zierlichen Niete an den Gehäuseseitenwänden ausgestattet ist. Die Niete sind teilweise noch feiner, als dies bei der Spurweite N der Fall ist. Leider kann man nach unserer Meinung dies nicht von allen auf dem Markt befindlichen Elloks behaupten. Die Abbildungen der E 04 sprechen für sich. Bei dieser abgebildeten Lokomotive handelt es sich um die E 04 der deutschen Reichsbahn, die mit silbergrauem Dach und messingbeschilderten Nummern fuhr. Natürlich gibt es ge-

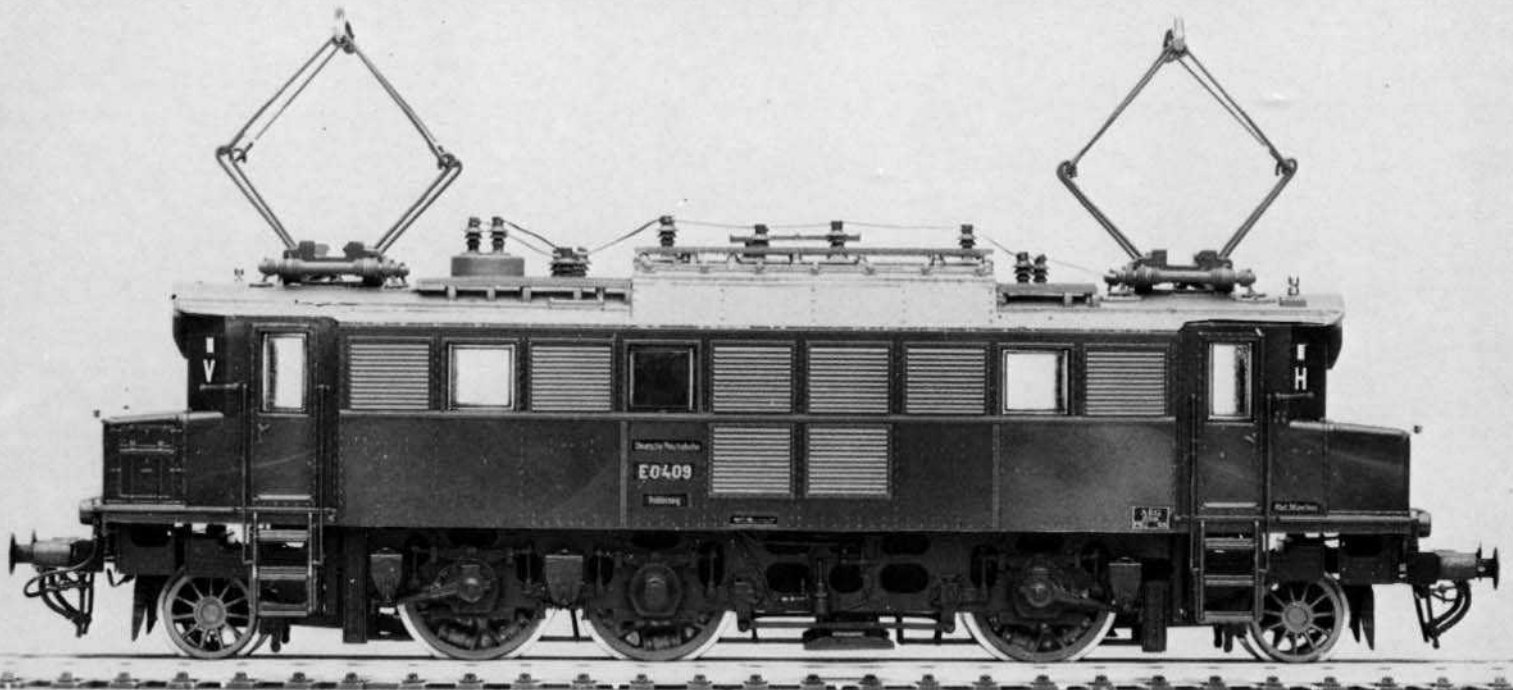


Bild 2: Zeigt die entgegengesetzte, linke Fahrzeugseite. Leider sind beim Fotografieren einige Lichtschatten an den Seitenteilen durch Spiegelung aufgetreten, die natürlich beim Original nicht sichtbar sind. Gut dagegen sind die verschiedenen Fenster und Lüftereinteilungen ersichtlich. Auf der Aufnahme 1 sehen Sie unter dem Beheimatungsschild der E 04 einen Schlitz. Durch diesen und den auf der anderen Gehäusesseite befindlichen, wird das Fahrwerk und Gehäuse zusammengehalten. Die Befestigung reicht einwandfrei aus und erspart jegliche Schraube.

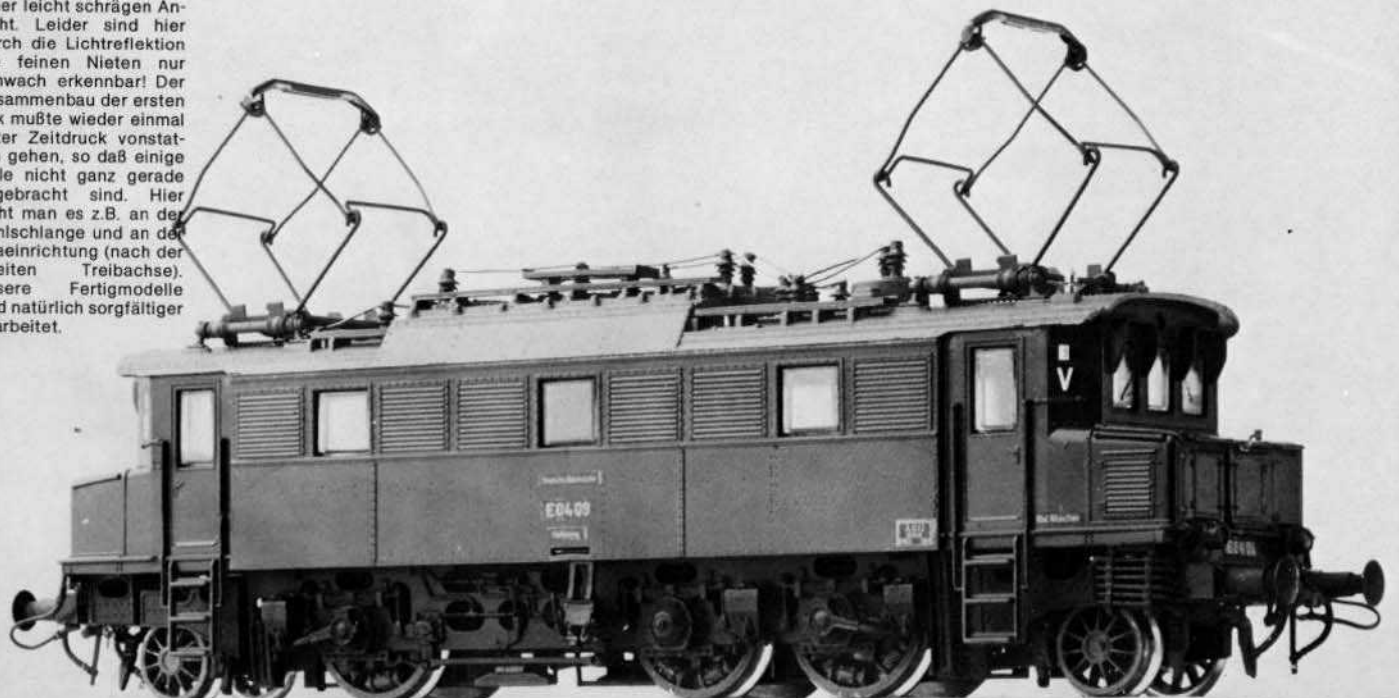
nauso DB-Nummern der Vorcomputerzeit und auch Nummern aus der Computerzeit. Ebenfalls haben wir ein paar DR-Nummern, die in der DDR verwendet werden können, für diese Lokomotive im Abziehbildersatz mit gefertigt. Wie wenig Zusammenbauarbeit an der Lokomotive bewerkstelligt werden muß, zeigen Ihnen die Einzelteile. Das Fahrwerk haben wir ja bereits im Journal 4/76 vorgestellt. Der Clou bei diesem Bausatz ist, daß das Ellokgehäuse aus einem Stück besteht, also keinerlei Zusammenbauarbeit nötig ist. Es ist sozusagen ein Bausatz für ausgesprochene Anfänger, und er ergibt ein bildhübsches Modell des Vorbildes. An den Stirnfenstern sind selbst die Scheibenwischer und die Heizdrähte der Scheibenheizung nachgebildet. Die Laterne sind für Beleuchtung vorgesehen. Die Leuchteinsätze liegen auch im Grundbausatz mit bei. Jedoch die entsprechende Schaltplatine, die auch für den automatischen Lichtwechsel von Rot auf Weiß oder

umgekehrt sorgt, kann nur über den Superzurüstsatz oder einzeln bezogen werden. Ansonsten könnte nicht der günstige Grundbaukastenpreis aufrecht erhalten werden. Die Laufgeschwindigkeit der Lokomotive ist vorbildlich und – wie schon im vorhergehenden Journal beschrieben – auch der Zusammenbau des Fahrwerks nicht mehr mit großen Problemen verbunden, da – wie bereits bei der BR 82 und V 36 – Kunststoff-Distanzhalter die Rahmenwangen halten, zusätzlich für Schallisolierung sorgen und weitgehend Vibrationsübertragungen des Motors bzw. der Motorwellen und Schwungmasse unterbinden. Am Gehäuse selbst müssen nur noch die Dachisolatoren mit Leitungen und die Dachlaufbretter eingeklebt sowie die Pantographen aufgeschraubt werden. Alles weitere entfällt. Selbst die Dachhaken-Imitationen wurden bereits am Gehäuse mit angespritzt. Sämtliche Isolatoren bestehen aus Messing, ebenso die seitlichen (liegenden)

Isolatoren für die Pantographen. Nach Einstecken der Pfeifen ist das Dach komplett bestückt.

Ursprünglich hatten wir vor, die Lokomotive in puncto Beschriftung zu bedrucken. Dies hätte jedoch den Nachteil gehabt, daß die Maschinen alle nur mit ein und derselben Nummer und Bezeichnung ausgestattet gewesen wären. So gibt es nun viele verschiedene Lokomotivnummern, angefangen von der Vorkriegs-Reichsbahn über die Reichsbahn der DDR zur DB und zur DB-Computernummer alle Möglichkeiten. Wir haben weder am Gehäuse noch an den Fahrwerken, soweit es technisch möglich war, irgendein Teil weggelassen. Überzeugen Sie sich selbst anhand der Bilder. Weiteres möchten wir zu der Lokomotive nicht mehr schreiben, sondern die Bilder sollen für sich sprechen und auf Sie wirken. Übrigens, entgegen unserer Bestellkarte ist das Modell noch kurze Zeit zum alten Preis erhältlich (DM 198,-). Käufer, die die Loko-

Bild 3: Die Lokomotive in einer leicht schrägen Ansicht. Leider sind hier durch die Lichtreflektion die feinen Nieten nur schwach erkennbar! Der Zusammenbau der ersten Lok mußte wieder einmal unter Zeitdruck vorstatten gehen, so daß einige Teile nicht ganz gerade angebracht sind. Hier sieht man es z.B. an der Kühlschlange und an der Sifaeinrichtung (nach der zweiten Treibachse). Unsere Fertigmodelle sind natürlich sorgfältiger gearbeitet.



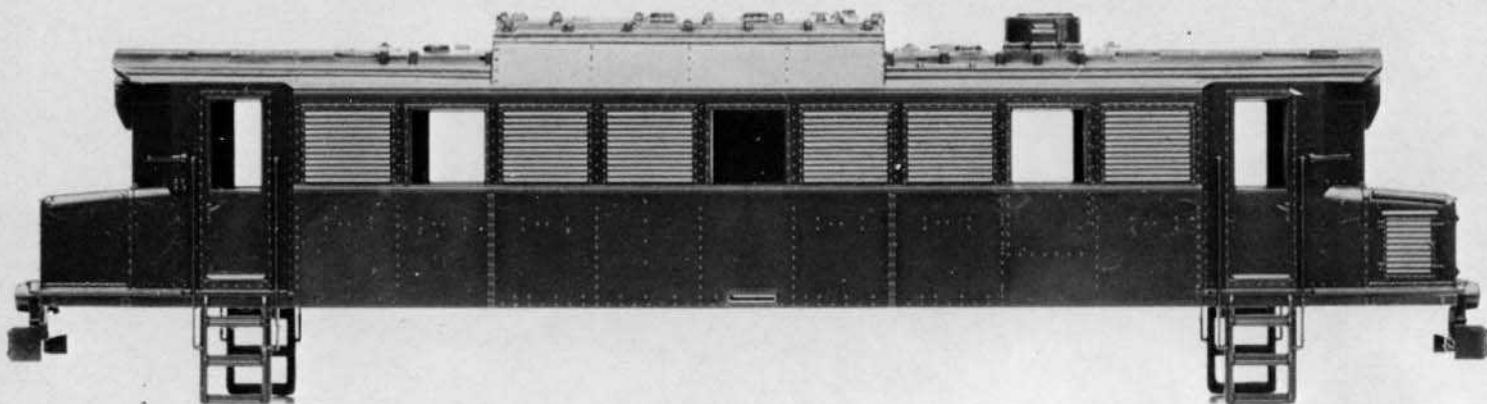


Bild 4: Zeigt das Einzelgehäuse als Kunststoffspritzling, wie es dem Bausatz beiliegt. Sie sehen also, welche Teile bereits am Gehäuse angespritzt sind und deshalb nicht extra angebaut werden müssen. Die Pufferbohlen sehen auf dieser Aufnahme leider etwas schwach aus. Dies brachte aber der Beleuchtungseffekt, der beim Fotografieren aufgetreten ist. Die Pufferbohlen sind sehr kräftig mit dem Gehäuse verbunden.

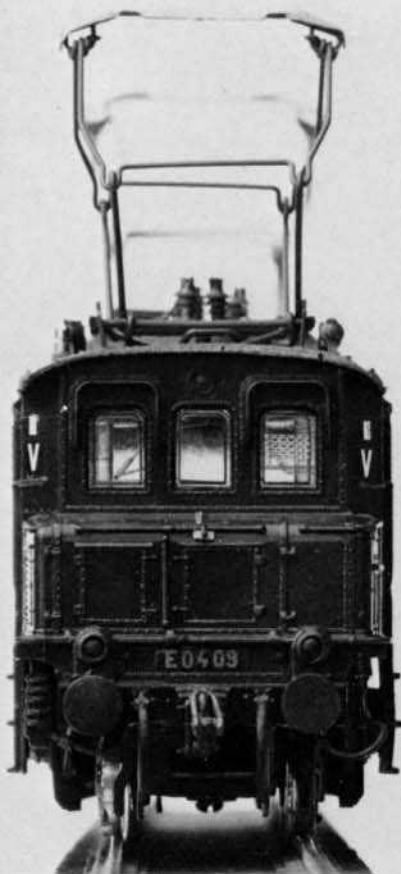
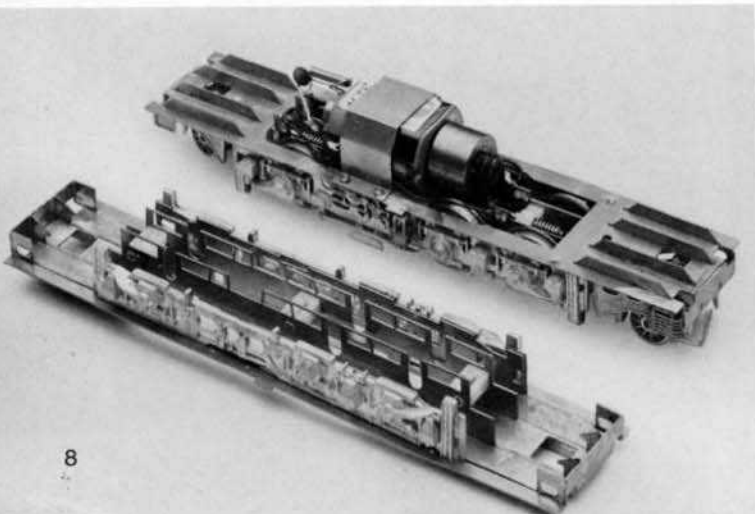


Bild 5: Hier ist die vordere Stirnpartie der Lokomotive abgebildet. Der vordere und rückwärtige Vorbau unterscheiden sich jedoch in der Ausführung.

Bild 6: Das nun fertiggestellte Fahrwerk, das wir bereits im Journal 4/76 auf Seite 11, oben, in Rohteilen vorstellten. Die jetzigen beiden Abbildungen zeigen den Endzustand des Fahrwerks. Gut erkennbar ist auch der in Zukunft zur Verwendung kommende, ausgezeichnete **Bühler-Motor**. Das Fahrwerk von unten zeigt deutlich die neuen Distanzklötze aus Kunststoff, die so einfach im Einbau sind und vor allem sehr geräuschkämmend wirken. Deutlich sichtbar sind auch die neuen Kunststofflager-Schalen, in denen die Schneckenwelle gelagert ist.



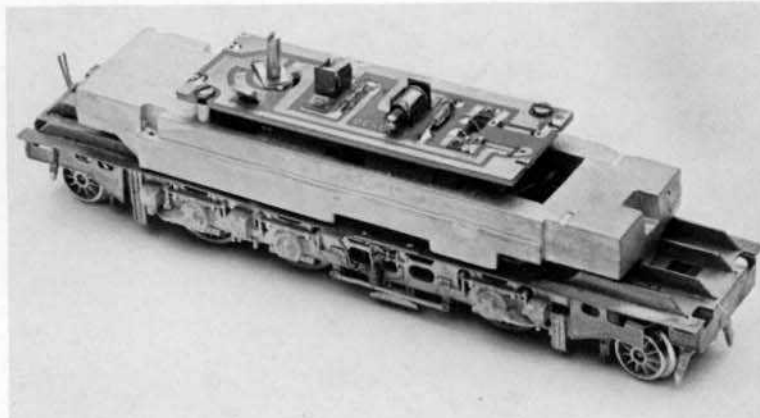
motive schon zum teureren Preis bestellt haben, erhalten selbstverständlich auch den günstigeren berechnet. Dies können wir Ihnen, da in letzter Zeit die Nachfrage nach der Lokomotive stark gestiegen ist, nochmals als besonderes Angebot bieten!

Der endgültige Zeitpunkt der Preiserhöhung steht jedoch nicht hundertprozentig fest, wird sich jedoch in etwa Mitte Januar befinden, da uns die EM zugesagt hat, im Januarheft unsere E 04 noch zu beschreiben, und wir wollten dieser Zeitschrift die Möglichkeit geben, die E 04 ihren Lesern ebenfalls noch zum günstigen Preis anzubieten. Wir schätzen in etwa, daß der 20.1.77 (es gilt der Stempel des Postdatums) endgültig zur Preiserhöhung führen wird. Näheres hierüber lesen Sie jedoch bitte in der entsprechenden EM-Anzeige bzw. im entsprechenden EM-Artikel über die E 04. Nützen Sie noch dieses kurzfristige, günstige Angebot, besonders für Weihnachten. Wir haben genügend Lokomotiven auf Lager, um Ihre Wünsche zu erfüllen. Die Fertigmodelle werden allerdings erst Mitte bis Ende Dezember fertiggestellt, voraussichtlich wird das Gros erst Anfang bis Mitte Januar 77 zur Auslieferung gelangen können. An Bausätzen bestehen jedoch, soweit es bis heute absehbar ist, keinerlei Liefer-schwierigkeiten.

Einige Modellbahner werden natürlich jetzt fragen, da es sich bei dieser Lokomotive schon wieder um eine Oldtimer-Ellok mit Vorbau handelt, wo nun hier der Unterschied zwischen der E 17, E 44 und E 04

liegt. Nun, der Unterschied zwischen E 04 und E 44 ist einfach zu erklären. Die E 44 ist eine reine Drehgestell-Lokomotive und hauptsächlich als Güter- und Personenzug-Lokomotive in bergiger und kurvenreicher Gegend gedacht. Die E 44 ist auch ein gutes Stück kürzer als die E 04. Der Unterschied zur E 17 ist z.B. beim Fahrwerk erst auf den zweiten Blick zu erkennen, da es dieselben Achslagerblenden, dieselben Räder usw. sind, jedoch die E 04 um ein Treibrad weniger besitzt. Die Vorbauten der E 17 und der E 04 sind gleich lang, dafür sind die der E 04 breiter, und die E 04 ist wiederum um ein gutes Stück kürzer als die E 17. Die E 04 wurde als reiner Flachlandrenner gebaut und hatte deshalb beim Vorbild auch eine höhere Endgeschwindigkeit als die E 17. Die E 04 kann an und für sich als Bindeglied von der E 17 zur E 18 angesehen werden. Die E 04 brachte es bei Schnellfahrversuchen immerhin auf stolze 151 km/h, bei einer Zuglast von über 300 Tonnen. Vom Vorbild her sieht sogar die E 04 etwas eleganter aus als die E 17, da sie einen etwas zierlicheren und nicht so gewaltigen Eindruck als die bullige E 17 hinterläßt. Wer Oldtimerlokomotiven liebt, für den muß es ein herrlicher Anblick sein, z.B. in einem Kopfbahnhof eine E 44, E 17, E 04, E 18, E 19, eventuell eine E 69, E 91, E 75, E 16, die Günthersche E 52, die Märklin-E 94 und unter Umständen das Krokodil nebeneinander auf den einzelnen Bahnsteiggleisen stehen zu sehen. Ob die Modellbahner eigentlich bis jetzt oder bisher schon gemerkt haben, wie viele ihrer ehemaligen Wünsche mittlerweile erfüllt wurden? **HM**

Bild 7: Fahrwerk mit dem Bleibeswerungsgewicht und der darauf aufgebauten Schaltplatine. Diese Schaltplatine ist im Normalbausatz nicht beinhaltet. Sie sorgt für die Umschaltung von Ober- auf Unterleitung bzw. auch für die Beleuchtung und den automatischen Lichtwechsel. In der Schaltplatine ist auch der Entstörersatz mit untergebracht. Wer seinen Normalbausatz (die Lichtleitstäbe sind im Bausatz beinhaltet) auf billigere Art und Weise beleuchten will, kann dies ohne weiteres durch Einzelglühbirnen, die im Fachhandel erhältlich sind, tun. Die Entstörersatzteile für unseren Motor liegen dem Bausatz bei.



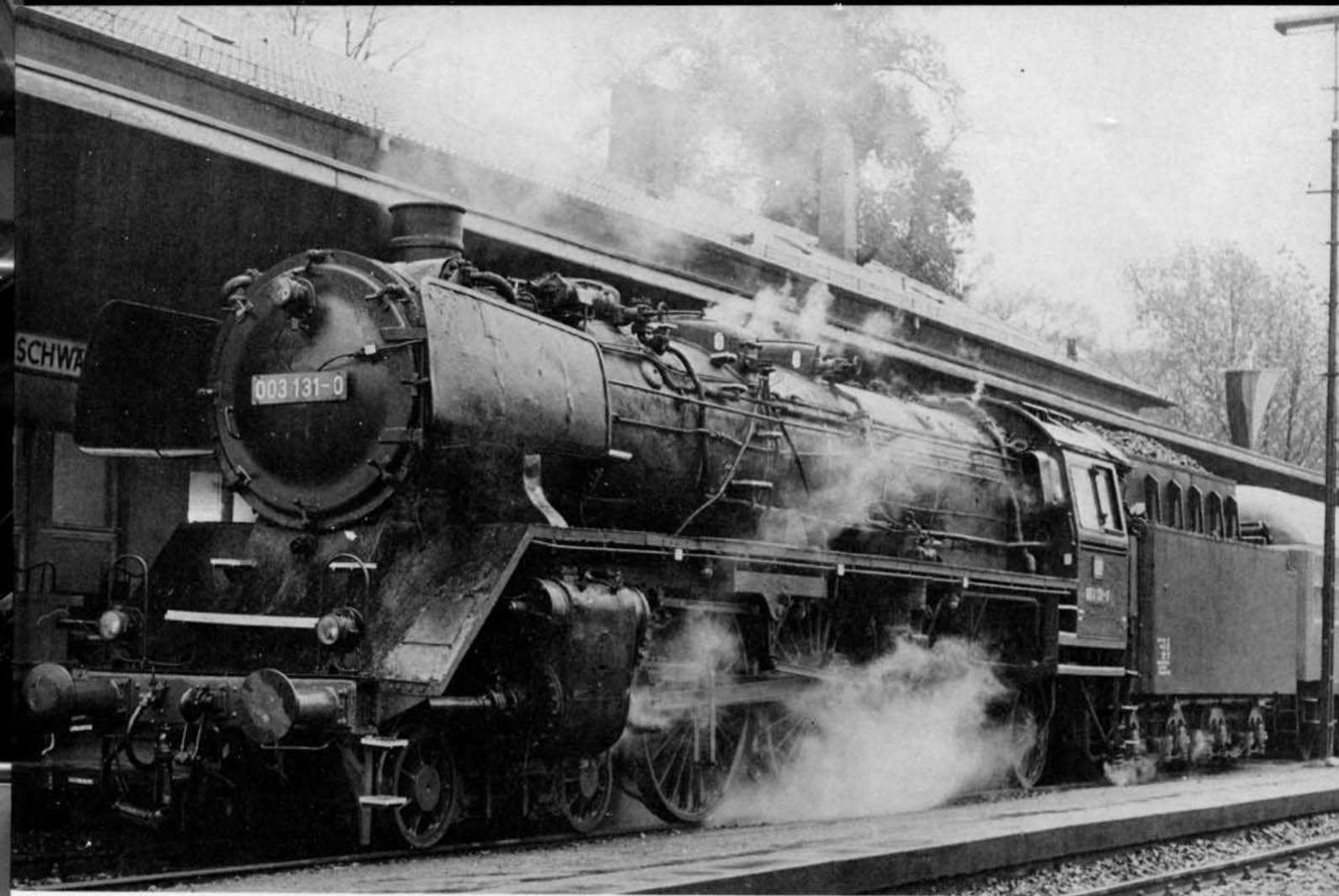


Bild 1: Anläßlich eines Tages der offenen Tür kam die 003 131 mit einem Sonderzug nach Schwäbisch Hall.

Foto: HJO

Erinnerungen an die Dampflokkzeit

Die 03 und 03¹⁰ der DB sowie der DR (DDR)

Nach einer amtlichen Fahrzeugstatistik vom 29. Januar 1970 verfügte die Deutsche Bundesbahn noch über insgesamt 1654 Dampflokomotiven aus 24 verschiedenen Gattungen. Maschinen der Baureihen 044 und 050-053 waren noch zu Hunderten im Einsatz und wurden kaum beachtet. Damals gab es auch noch rund 84 Schnellzuglokomotiven der Baureihen 001, 003, 011 und 012. Noch größer war die Zahl der Personenzuglokomotiven, allein die Baureihe 23 war noch mit 93 Exemplaren vertreten.

Sechs Jahre später war von dieser ganzen Herrlichkeit nicht mehr viel übrig geblieben. Wer eine Dampflokk sehen oder gar fotografieren wollte, mußte schon weitere Reisen in Kauf nehmen. Das erste Halbjahr 1976 war zur Zeit des großen Abschieds von der Dampflokkomotive geworden. Über einige jener Veranstaltungen haben wir im JOURNAL berichtet und auch über das letzte große Einsatzgebiet, das Emsland. Auch dort beginnt sich nun bereits das Ende abzuzeichnen.

Selbst bei der Deutschen Reichsbahn in der

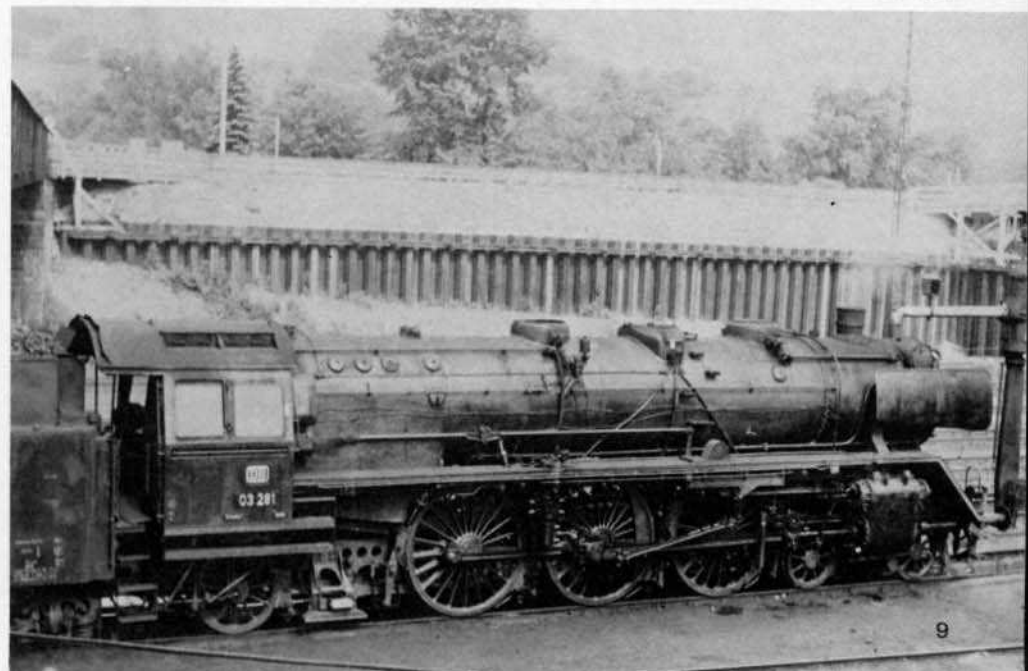
DDR häufen sich in letzter Zeit die Ausmusterungen bekannter und beliebter Lokomotivgattungen. So mußten erst unlängst die Maschinen der Baureihe 58 den Dienst quittieren, und bald wird auch für die Baureihen 03 und 03¹⁰ die letzte Stunde geschlagen haben. Unser Mitarbeiter O. Weiß hat diesen Schnellzuglokomotiven rasch

noch einen Besuch abgestattet, um nachfolgend in Wort und Bild darüber zu berichten.

In der Bundesrepublik mußte man sich von einem Teil dieser Maschinen schon vor vielen Jahren verabschieden. Bereits zu Beginn des Jahres 1967 war das Ende für die letzten zehn Lokomotiven der Baureihe

Bild 2: Ein Foto aus der Zeit als die Baureihe 03 auch noch auf den Strecken des Schwarzwaldes anzutreffen war. Hier die 03 281 vom Bw Ulm in Villingen im Jahr 1965.

Foto: HJO



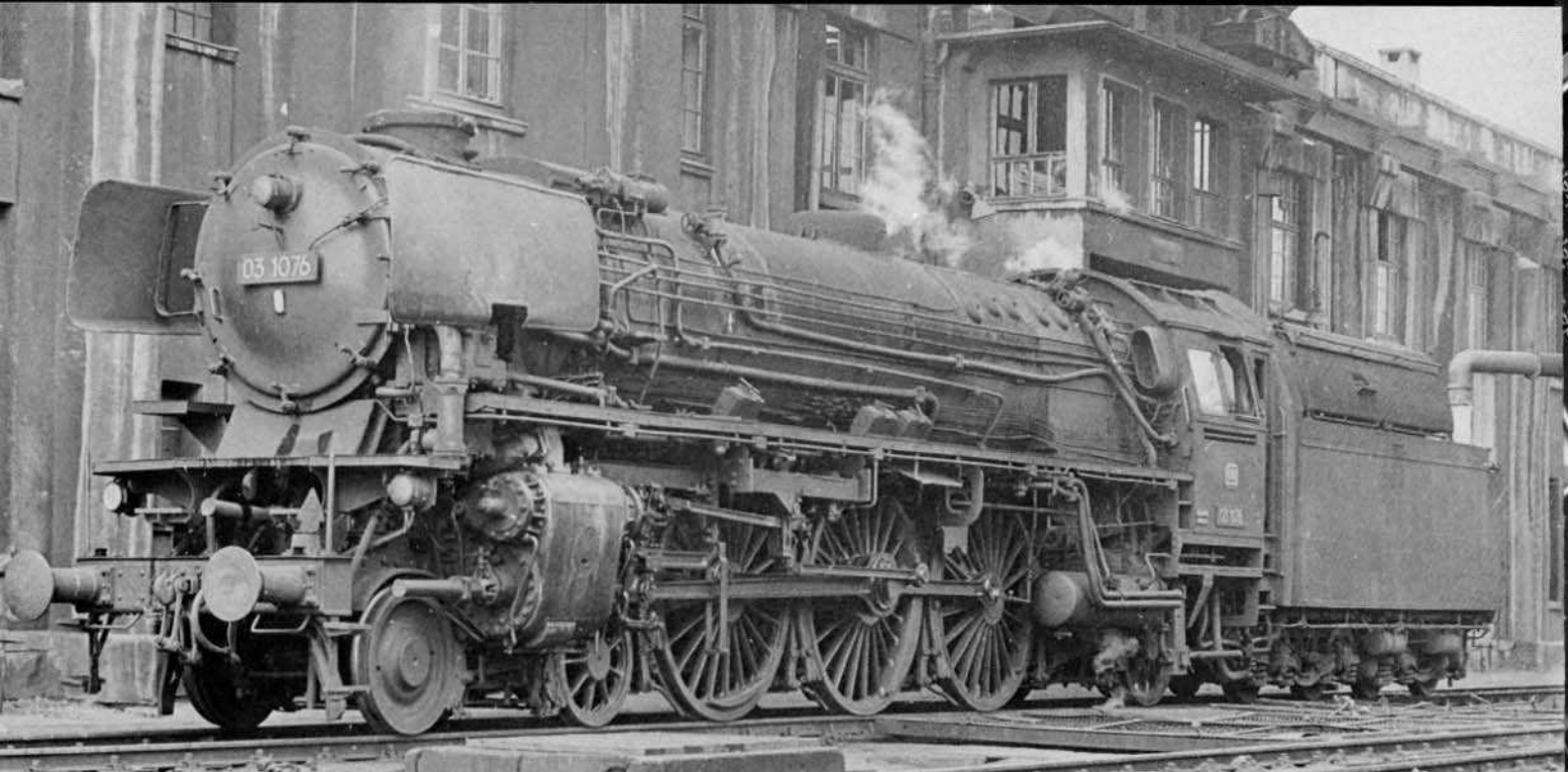


Bild 3: BR 03 1076 beim Wasserfassen im Bw Hagen-Eckesey. Die Abdeckhauben über dem Kohlenkasten sind abgeklappt. Man beachte auch die Scheibenräder der ersten Achse des Drehgestells. Foto: HJO

03¹⁰ der DB gekommen. Diese mächtigen Schnellzuglokomotiven waren in den Jahren 1939 und 1940 von den Firmen Borsig, Krupp und Krauss-Maffei geliefert worden. Besonderes Merkmal der Maschinen war

die Stromlinienverkleidung, die bei einem Teil der Fahrzeuge bis dicht über die Schienenoberkante reichte und bei einem anderen Teil im Bereich der Treib- und Kuppelachsen ausgeschnitten war. Nach wie vor

umstritten sind die Angaben zur Farbgebung der Lokomotiven. Außer der schwarz/roten Einheitslackierung soll es Maschinen in weinroter und dunkelblauer Lackierung gegeben haben. Wer kann dazu zuverlässige Aussagen machen? Nach dem Krieg verblieben der Deutschen Bundesbahn nur noch 27 Lokomotiven, deren Verkleidung bis zum Jahr 1950 zunächst teilweise und danach völlig entfernt worden war. In der Zeit von 1956 bis 1958 erhielten die Maschinen schließlich noch neue vollkommen geschweißte Hochleistungskessel der Firma Krupp, die im AW Braunschweig zum Einbau kamen. Nach diesem Umbau kamen die Fahrzeuge zum Bw Hagen-Eckesey und versahen von dort aus den Schnellzugdienst im Westen der Bundesrepublik. Leider ist nicht ein einziges Exemplar dieser schnellen Dreizylindermaschinen erhalten geblieben. Glücklicherweise hat sich wenigstens die Modellbahnindustrie an diese Baureihe erinnert bzw. erinnern lassen. So schuf die Firma MÄRKLIN das Modell der Stromlinienausführung, und vom Modellbau GÜNTHER gibt's dazu einen Zurüstsatz für eine Vollverkleidung. Die Bauausführung der DB mit Ersatzkessel läßt sich dagegen aus der 01 von FLEISCHMANN und dem Umbausatz von M+F realisieren. Wesentlich länger konnten sich die Eisenbahnfreunde an den Maschinen der Baureihe 03 erfreuen. Noch zu Beginn der siebziger Jahre standen beim Bw Ulm mehrere Lokomotiven im Planeinsatz, vor allem auf der Strecke zum Bodensee. Fast über Nacht war Ulm für Tausende von Eisenbahnfreunden aus dem In- und Ausland zum Mekka geworden. Jeder wollte noch rasch sein Bild von dieser aussterbenden Baureihe 03 schießen. Einige Jahre zuvor, in der Zeit um 1956, hatte man kaum Notiz von diesen Maschinen genommen. Ungehindert konnte man damals Stand- und Betriebsaufnahmen von den Fahrzeugen machen. Als letzte Ulmer Maschine wurde die 03 131 am 29. August 1973 ausgemustert. Heute ist die

Bild 4: Lokomotive 03 1076 im Jahre 1966 im Hbf von Hagen in Westfalen.

Foto: HJO

