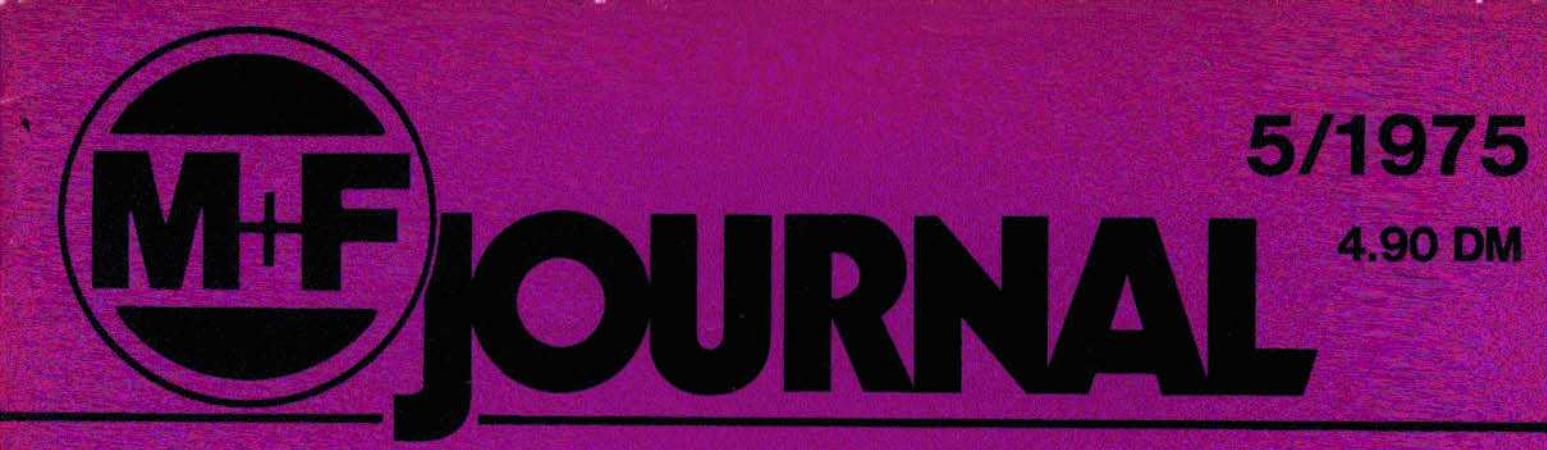
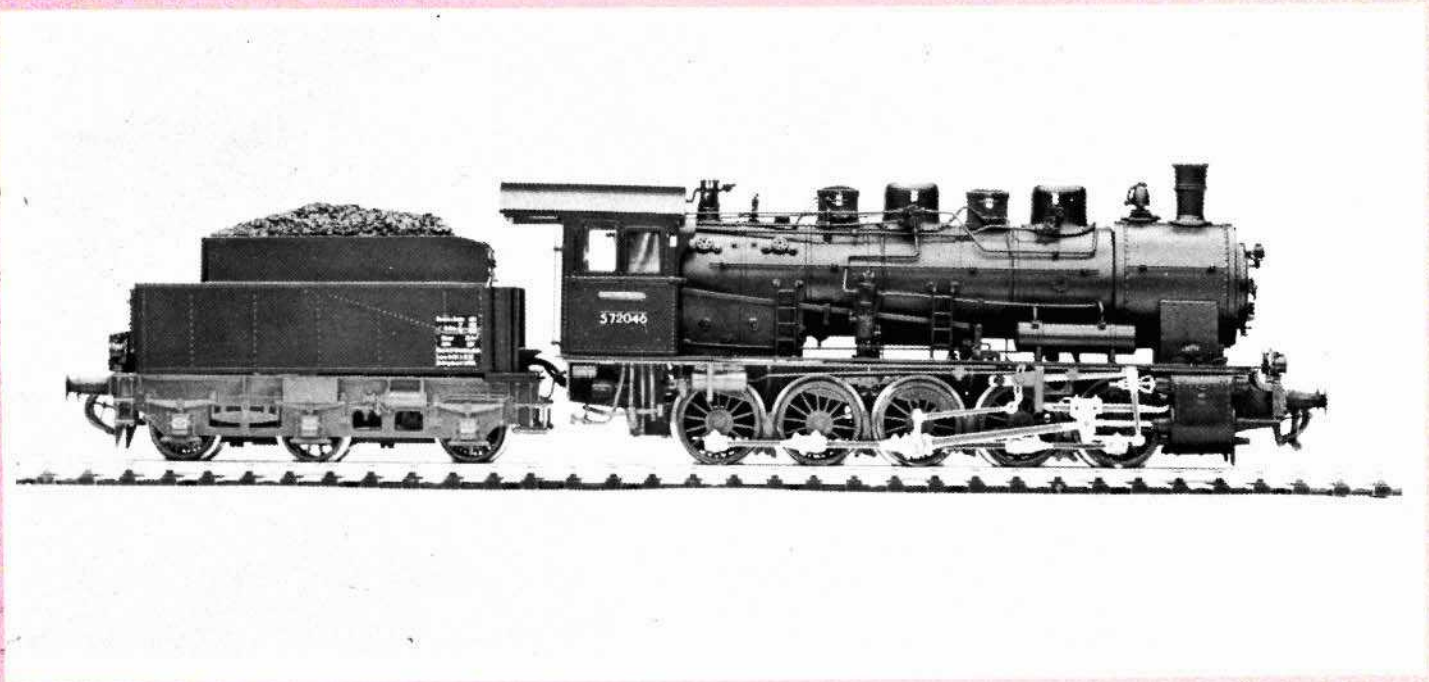


5/1975

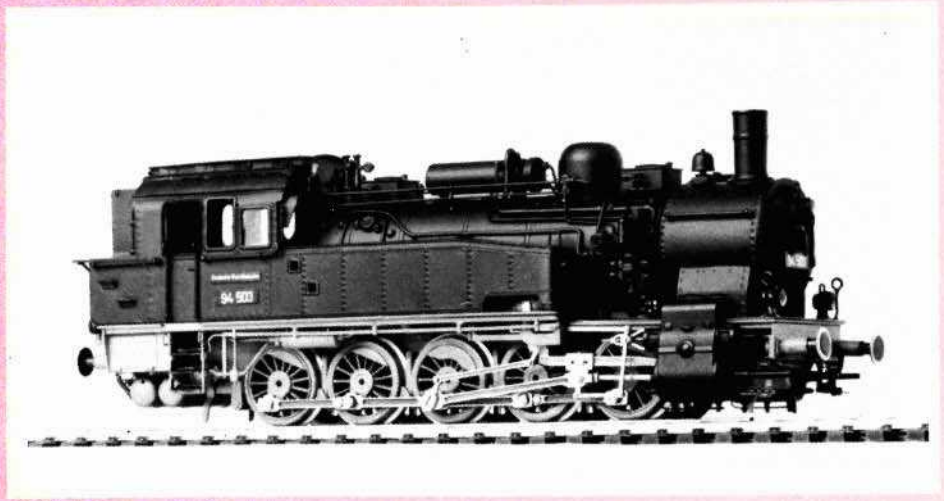
4.90 DM

Modellbahn + Fachzeitschrift • aktuell • informativ



Achtung die M+F-Preußen

Nun ist auch die BR 57 in hervorragender Ausführung lieferbar. Mit dem Grundbausatz und Superzurüstsatz können von der Zwei- bis zur Vierdom-Variante die unterschiedlichsten Ausführungen gestaltet werden. Die BR 57 ist ein echtes M+F-Sparmodell. Sie erhalten dieses bis Ende Dezember 75 noch zu dem sehr günstigen Vorbestellpreis.
Für die BR 94 und BR 69 ist die Vorbestell-Sonderpreisaktion nun angelaufen. Sehen Sie hierzu die neuen, unten aufgeführten Preise:

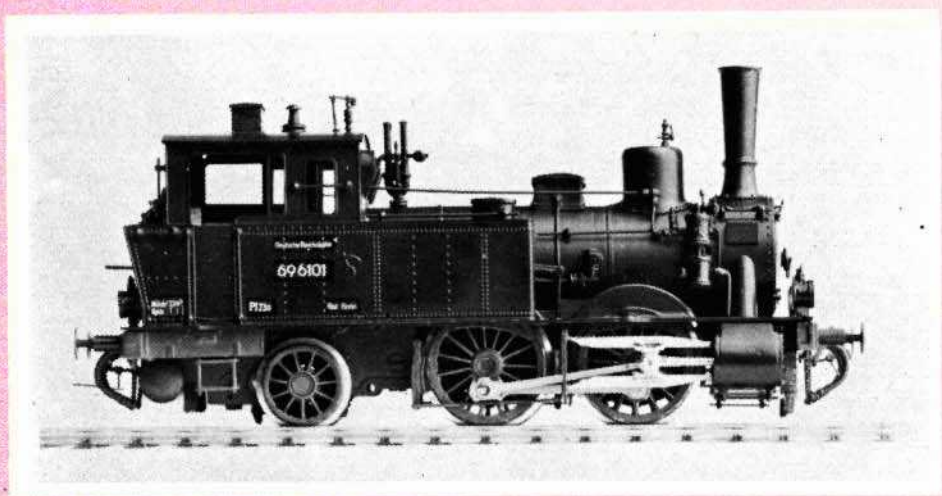


Preußische G 10, spätere BR 57

033 01	Bausatz ohne Steuerung, mit mot. Tender	498,–
	später ca.	550,–
033	Bausatz (nur Lok) ohne Steuerung	316,–
033 10	Superzurüstsatz (Lok)	149,–
033 68	Steuerung ungenietet	49,–
033 69	Steuerung genietet	69,–
120 49	Abziehbilder-Großsatz	Preis noch nicht vorh.

Preußischer Tender 3 T 16,5

033 30	Bausatz Tender mit Antrieb	199,–
033 35	Tender-Superzurüstsatz	22,–



preuß. T 16, spätere BR 94

031	Bausatz ohne Steuerung	485,–
031 10	Superzurüstsatz	115,–
031 68	Steuerung ungenietet	49,–
031 69	Steuerung genietet	69,–
120 48	Beschriftungssatz	14,–

preuß. T 4², spätere Baureihe 69

040	Bausatz mit Steuerung	269,–
040 10	Superzurüstsatz	59,–
120 50	Abziehbildergroßsatz	16,–

M+F JOURNAL

Modellbahn-Fachzeitschrift - aktuell - informativ

5/75 November

1. Jahrgang

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

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

Druck: Offsetdruckerei Autenrieth
7 Stuttgart-1

M+F-Journal erscheint 1975 6x.
Journal 6 erscheint Mitte Dezember.
Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-Fachhandel, im Buchhandel oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren sind:
Einzelheft
Inland DM 4,90 + DM 0,70 Porto
Ausland DM 5,50 + DM 0,70 Porto
Abonnementpreis
Inland für 1975: DM 27,80 + DM 4,20 Porto
Ausland für 1975: DM 31,-- + DM 4,20 Porto
Inland für 1976: DM 28,80 + DM 4,20 Porto
Ausland für 1976: DM 33,-- + DM 4,20 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.
Zur Zeit gilt Preisliste Nr. 1 vom 1. 2. 1975
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Mondstraße 1

Aus dem Inhalt . . . . . .

Was uns betrifft	Seite 4
Wir verbessern die Liliput P 8	Seite 5
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	Seite 7
Modell-Prämierung BR 94	Seite 9
II. Internationales Dampfbahntreffen	Seite 10
Die Preußische G 10 der Baureihe 57^{10-35}	Seite 12
DOUGLAS & CLEARWATER GULCH RAILROAD	Seite 17
MÄRKLIN S 3/6 in der Rheingold-Version	Seite 20
N-Messeanlage mit Schmalspurbetrieb	Seite 21
Preußische Tenderlokomotiven T 0–T 4^2	Seite 24
Schmalspur-Spezialitäten aus Württemberg	Seite 26
1000 Möglichkeiten mit VOLLMER-Teilen	Seite 28
Modellbahngebäude gekonnt gealtert	Seite 29
Die neuen vierachsigen Umbauwagen von ROCO	Seite 31
Neu für das TRIX e.m.s-System	Seite 32
Der neue M+F-Förderturm	Seite 33
Bergwerk-Übertagebetrieb, 1. Folge	Seite 35
Monsieur 100 000 Volt	Seite 39
MINITRIX T 3 gesupert	Seite 40
100 Jahre Elstertalbahn	Seite 41
Reiseüberraschung	Seite 43
Dampflok-Akustik von SIMUTRONIK	Seite 44
Die Königin der Rampen und Ablaufberge	Seite 46
Auf schmaler Spur durch das Waldviertel	Seite 48
Skandinavien und seine Dampflokomotiven	Seite 50
Die BR 130 der Deutschen Reichsbahn	Seite 52

Zu unserem Titelbild:

Lokomotive 57 2618 mit vier Domen und mit rundem Dach, während des Verschiebedienstes im Güterbahnhof in Weil am Rhein. Bitte beachten Sie auch die Rangierfunk-Antenne auf dem Führerhaus. Der Tender entspricht der Bauart preuß. 3 T 16,5. Die Aufnahme entstand im Jahr 1967.

Foto: Obermayer

Was uns betrifft . . .

Diesmal möchten wir als erstes die Preisausschreiben-Gewinner bekanntgeben. Im Journal 4 reichte leider die Zeit – vor Redaktionsschluß – nicht mehr aus zur Nennung der Namen. An dieser Stelle möchten wir uns auch für die zahlreiche Beteiligung unserer Leser und M+F-Kunden bedanken. Das Ergebnis war äußerst aufschlußreich. Hier sind sie nun – die glücklichen Gewinner:

1. Preis Wert DM 18,50,– BR 05 Fertigm. **Peter Hoeveler jun., 405 Mönchengladbach**
2. Preis Wert DM 748,– BR 41 Superbaus. **T. Benzinger, 7 Stuttgart**
3. Preis Wert DM 567,– BR 94 Bausatz **Werner Böhle, 42 Oberhausen**
4. Preis Wert DM 399,50 E 75 Bausatz **Jürgen A. Bock, 3548 Arolsen**
5. Preis Wert DM 350,– BLS-Triebw. Baus. **Dieter Krafft, 232 Plön**
6. Preis Wert DM 229,– BR 98^{72} Baus. **Winfried Mötter, 58 Hagen**
7. Preis Wert DM 209,– BR 50^{40} Umbaus. **Norbert Reppelmund, 8021 Taufkirchen**
8. Preis Wert DM 169,– E- u. Akku-Baus. **Jürgen Ehlers, 562 Velbert**
9. Preis Wert DM 98,– Wism. Schiebu. Fertigm. **Karl-Ernst Neuse, 3548 Arolsen**

Zehn 10. Preise M+F-Jahresabonnement 1976 Wert DM 33,60:

C. M. Rönnau
R. P. Standfuss
T. Lohrmann
J. Wahler
K. Müller

H. J. Haug
G. Altmann
A. Neuhaus
J. Sautter
P. Kläfiger

Wir beglückwünschen die Gewinner.

M+F-Loklehr- und Ersatzteilbuch

Wir erhalten immer wieder Anfragen, wann mit der Erweiterung des Dampfloklehr- und Ersatzteilbuches zu rechnen ist. Hierzu sei folgendes gesagt: Neue Lokbauteile kommen bei uns schneller, als sie für den Katalog gezeichnet werden können. Mittlerweile sind die neuen Bauteile so umfangreich, daß eine Erweiterung des alten Bauteile-Kataloges nicht mehr möglich ist. Das bisherige Buch würde aus allen Nähten platzen. Wir haben uns deshalb dazu entschlossen, den 31. 12. 75 als Abschlußtermin für die Bauteile festzusetzen, d.h. alle Bau- und Lokeinzelteile, die bis zu diesem Zeitpunkt fertiggestellt sind, werden in das neue Ersatzteilbuch aufgenommen. Der Umfang des neuen Bauteilebuches wird in etwa doppelt so groß sein, wie dies bisher der Fall ist. Es bleibt uns daher nichts anderes übrig, als in Zukunft das Loklehr- und Ersatzteilbuch zu trennen. Das eigentliche **Loklehrbuch** wird dadurch aller Wahrscheinlichkeit nach, mindestens 1 Jahr nicht mehr lieferbar sein. Das **Ersatzteilbuch** hoffen wir – mit den Zeichnungen und neuen Texten – bis ca. Mitte des Jahres 1976 druckreif zu haben. Für die Druckmontagen- und Litho-Fertigstellungen sowie den Druck selbst müssen wir dann nochmals mit ca. 3 Monaten rechnen. Es wird deshalb nicht möglich sein, das neue Ersatzteilbuch vor Herbst 1976 auszuliefern. Bitte gedulden Sie sich also deshalb und begnügen Sie sich vorerst noch mit dem schon jetzt sehr umfangreichen Bauteileangebot des noch lieferbaren Loklehrbuches.

Wichtig für alle Mallet-Liebhaber! Die BR 96 6bayerische Gt 2 x 4/4)

hoffen wir noch vor Weihnachten ausliefern zu können. Wir sind dann weitestgehend unseren, im Frühjahr gegebenen Messeversprechungen in puncto HO nachgekommen. Für alle Besteller der BR96 haben wir eine sehr erfreuliche Nachricht. Für Vorbesteller (bis zum 31. 12. 75) können wir einen sehr günstigen Vorbestellpreis einräumen: Der Lokbausatz (Art. 044) kostet für Vorbesteller DM 595,–, die Steuerungen ungenietet (04468) DM 79,–, die Steuerungen genietet (04469) DM 129,–. Wir können Ihnen also nur empfehlen, das Modell noch so schnell wie möglich zu bestellen. Die BR96 wird – ähnlich wie die BR94 – weitestgehend aus messinggeätzten Teilen (Gehäuse) gefertigt. Die Auslieferung des Wismar-Schienenbusses in Plastikausführung verzögert sich leider noch etwas. Der Plastikspritzguß-Werkzeugbauer, dem wir den Auftrag zur Fertigung der Formen erteilt hatten, mußte leider seine Firma auflösen. Wir hoffen aber, das Modell in **HOe** und **HO** (DM 89,90 u. DM 98,– Fertigm., DM 69,– u. DM 75,– Bausatz) als Bausatz noch Ende November 75 ausliefern zu können. Das Fertigmodell erhalten Sie dann in der ersten Dezember-Hälfte dieses Jahres. Die **N-Freunde** können als Weihnachtsüberraschung – Anfang Dezember – mit der Auslieferung der BR85 rechnen.

Folgende, für 1975 angekündigte Neuheiten können erst im kommenden Jahr produziert werden: E04, BR82, BR17, BR59 in HO. In HOe SWEG-Diesellok, $BR99^{45}$, $BR99^{67-71}$. Die E91 ist nun endgültig zur Lieferung für die erste Jahreshälfte 1976 vorgesehen.

Neues in Sachen RÖWA

Aus unserer Journalbeilage (Nr. 4) konnten Sie bereits entnehmen, daß ein Teil des RÖWA-Programmes von uns übernommen wurde. Wir werden aller Wahrscheinlichkeit nach in der Lage sein, noch vor Weihnachten T3-Fertigmodelle ausliefern zu können, Bausätze dieses Modelles jedoch erst in der ersten Jahreshälfte 1976. Veranlassen Sie also **Ihren Fachhändler**, Ihren Auftrag schnellstens an uns weiterzuleiten, oder senden Sie uns diesen direkt. Eine Bestelliste über ehemalige RÖWA-Artikel liegt diesem Journal nochmals bei. Als Besonderheit können wir Ihnen anbieten, daß die drei zur Auslieferung gelangenden Ausführungen (1. Reichsbahn, 2. SWEG, 3. Eurovapor) für diese Vorausserien einheitlich zum Preis von 149,– DM noch bis zum 31. 12. 75 abgegeben werden können.

BR 94 Messing-Handarbeits-Ausführung

Aus der Anzeige Merker Fertigmodellbau können Sie ersehen, daß für das nächste Jahr eine BR94 in kompletter Messinghandarbeits-Ausführung als Fertigmodell geplant ist. Diese Handarbeits-Ausführung wird jedoch nur als Fertigmodell (nicht in Bausatzform) lieferbar sein. Die Lok erhält auch Messingräder mit RP-25-Spurkranz. Die BR94 wird in erster Linie unlackiert ausgeliefert, kann aber auch auf Wunsch (gegen Aufpreis) in jeder gewünschten Farbgebung bezogen werden. Den Preis hierfür entnehmen Sie bitte der entsprechenden Anzeige. Bei Interesse ist – wegen der kleinen Stückzahl – eine schnelle Bestellung unbedingt erforderlich.

HM

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 EISENBAHNLITERATUR

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

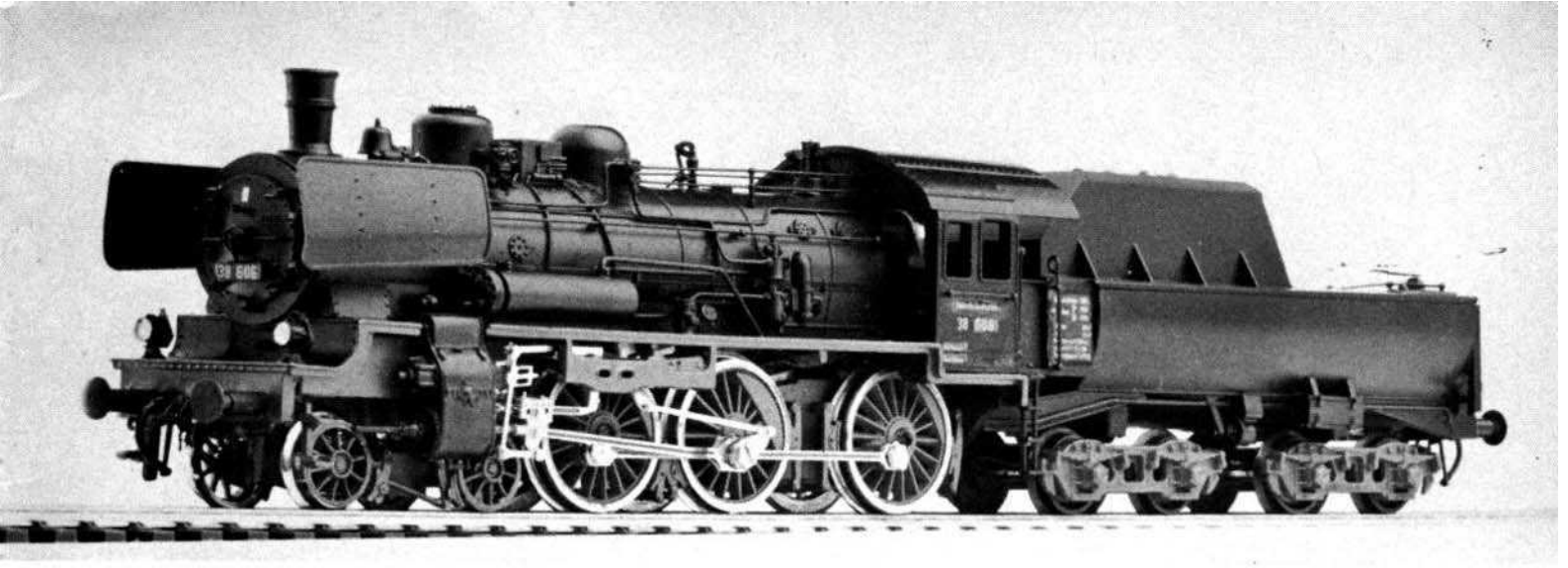
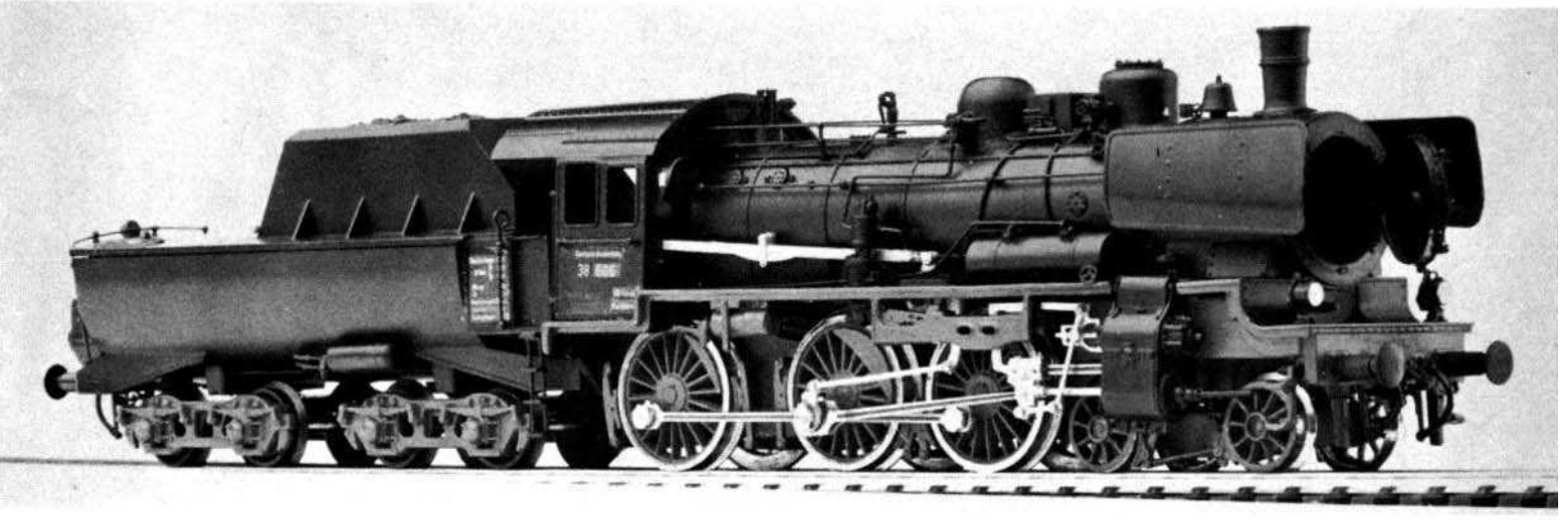


Bild 1: Heizerseite der gesuperten Liliput P 8 mit Wannentender. Gut ersichtlich sind auch die neuen Wannentender-Ergänzungsteile. Die zierlichen, neuen Windleitbleche sind im Umbausatz bereits enthalten. Die superfeingeätzte Steuerung ist ebenfalls ein M+F-Produkt und kann einzeln bezogen werden. Alle Fotos Paur, FFB.

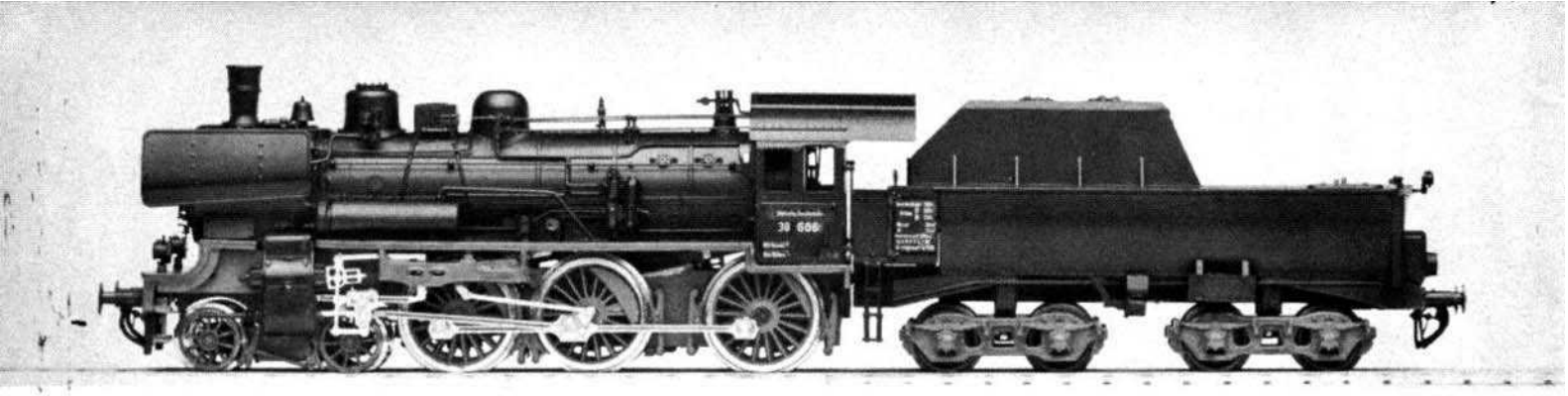
Bild 2: Dieselbe Lok wie auf Bild 1, jedoch von der Lokführerseite. Wie schon von den M+F-Bausätzen her bekannt, liegt dem Superzurüstsatz eine Rauchkammertüre zum Öffnen und die komplette Rauchkammer-Inneneinrichtung bei.



Wir verbessern die „LILIPUT-P 8"

In unserem Modellkatalog ist bereits seit längerer Zeit ein Superzurüstsatz für dieses Lokmodell angekündigt. Da nun durch die BR 94 und BR 57 wieder viele preußische Bauteile angefallen sind, war es relativ einfach, diesen Superzurüstsatz zu fertigen. Wie gut das Lokmodell wirkt, ersehen Sie am besten aus den Abbildungen. Es lassen sich wieder mehrere Varianten gestalten, so z. B. mit 2 Domen und Kessel-Speiseventilen oder mit 3 Domen und Dom-Speiseventilen. Wie gewohnt, haben wir auch nicht das kleinste Teil zur Anbringung übersehen. Erst durch die freistehenden Regler-Bedienungsstangen und die klobigen Ventile erhält diese Lok das richtige preußische Aussehen. Selbst die Führerstands-Inneneinrichtung wurde bis auf das kleinste Detail komplettiert. Es sind auch die neuen M+F-Lokführer- und Heizersitzge-

Bild 3: P 8 in der Zweidom-Version mit dem ursprünglichen Kastentender 2'2' T 21,5.



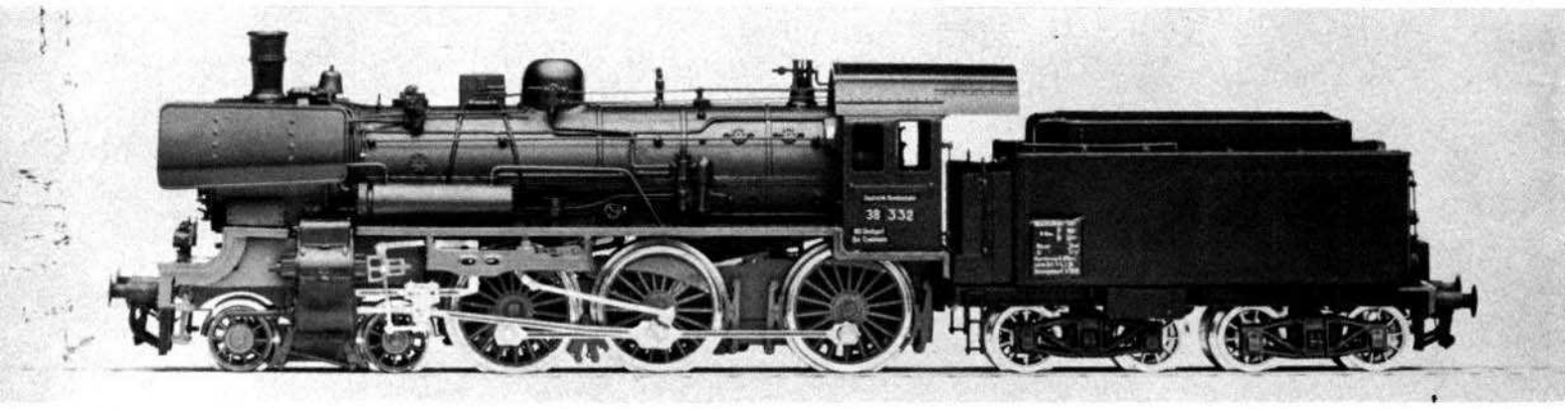


Bild 4: Totale Seitenansicht (Heizerseite). Die eng anliegenden Bremsbacken lassen sich gut erkennen.

Bild 5: Zum Vergleich nochmals eine Totalseitenansicht (wie auf Bild 4), jedoch in der Zweidom-Ausführung.

legenheiten im Führerhaus mitangebracht. Der endgültige Gag jedoch dürfte die Rauchkammer-Inneneinrichtung und die Rauchkammertüre zum Öffnen sein. Der sehr schlanke Liliput-Schlot wurde ebenfalls durch einen passenden M+F-Messing-Schlot ersetzt. Die bereits vor Jahren für diese Lok gefertigte Steuerung ist noch lieferbar, so daß es nun wirklich keine Schwierigkeit mehr bereitet, aus der Liliput-Lok ein Modell mit Handarbeitscharakter zu schaffen. Sehr viel tragen hierzu auch die vollkommen neuen Original-P-8-Bremsbacken bei. Der Superzurüstsatz enthält natürlich auch Verbesserungsteile für die verschiedenen Tenderversionen. Wir glauben, daß gerade jetzt, wo die letzten P 8 ausgemustert wurden, die Erhaltung dieser Loktype im Modell für Sie äußerst interessant sein dürfte.

Für die verschiedenen Bahnverwaltungen wurden etwa 3800 Stück dieser Gattung gebaut. Allein die preußische Staatsbahn beschaffte 3370 Stück. Zur Deutschen Reichsbahn kamen noch mehr als 3000 Lokomotiven. Wie schon vorher im Text erwähnt, wiesen nicht alle Lokomotiven die genau gleichen Typenmerkmale auf. Gerade bei einer Lokgattung, die in so großer Stückzahl gebaut wurde, waren die mannigfaltigsten Ausführungen anzutreffen. So traten z. B. Unterschiede in den Führerhausdächern auf, ebenso waren die Kesselaufbauten verschieden. Es gab, wie schon eingangs beschrieben, Kessel mit 1 Sanddom und 1 Reglerdom. Diese Dome waren etwas zur Kesselmitte hin angebracht. Die Zweidom-Ausführung stellte sich aber auch noch in einer zweiten Variante dar: Bei dieser saß der Reglerdom auf dem ersten Kesselschuß, gleich nach der Rauchkammer – also an der Stelle, an der das Liliput-Gehäuse mit dem Fahrwerk verschraubt wird. Der Sanddom befand sich dahinter (an derselben Stelle, wie er bei der Liliput P 8 angebracht ist). Desweiteren waren Kessel mit 1 Speisedom, 1 Sandom und 1 Dampfdom, sowie auch Kessel mit 4 Domen anzutreffen. Mit den neuen M+F-Teilen sind Sie in der Lage, alle Kesselvarianten im Modell nachzubilden.

Ebenso gab es drei verschiedene Tender für die BR 38. Der Ursprungstender mit der größten Stückzahl war der preußische Tender 2'2' T 21,5. Die Lok war jedoch mit dem Tender der BR 17 (preuß. 2'2' T 31,5) recht oft anzutreffen. Später erhielt eine größere Anzahl der Lokomotiven auch den Wannentender 2'2' T 30. Wenn man nun noch die verschiedenen Kesselvarianten und unterschiedlichen Windleitblech-Ausführungen hinzunimmt, kann man in etwa 8–10 verschiedene P-8-Ausführungen gestalten. Zumindest brauchen Sie über Eintönigkeit der verschiedenen Modelle auf Ihrer Anlage nicht zu klagen.

Wie wir mittlerweile erfahren haben, wird bei Rivarossi der bereits oben aufgeführte preu-

Bild 6: Mit M+F-Teilen zugerüsteter Führerstand. Auch die Sitze für das Lokpersonal liegen dem Umbausatz bei.

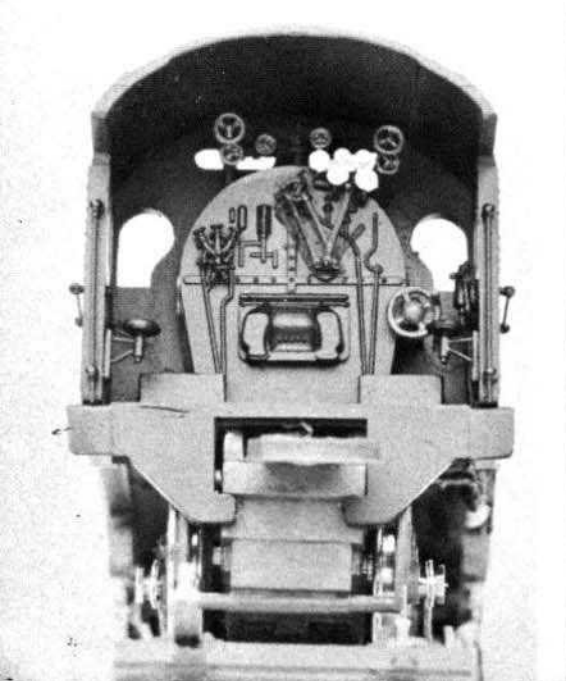
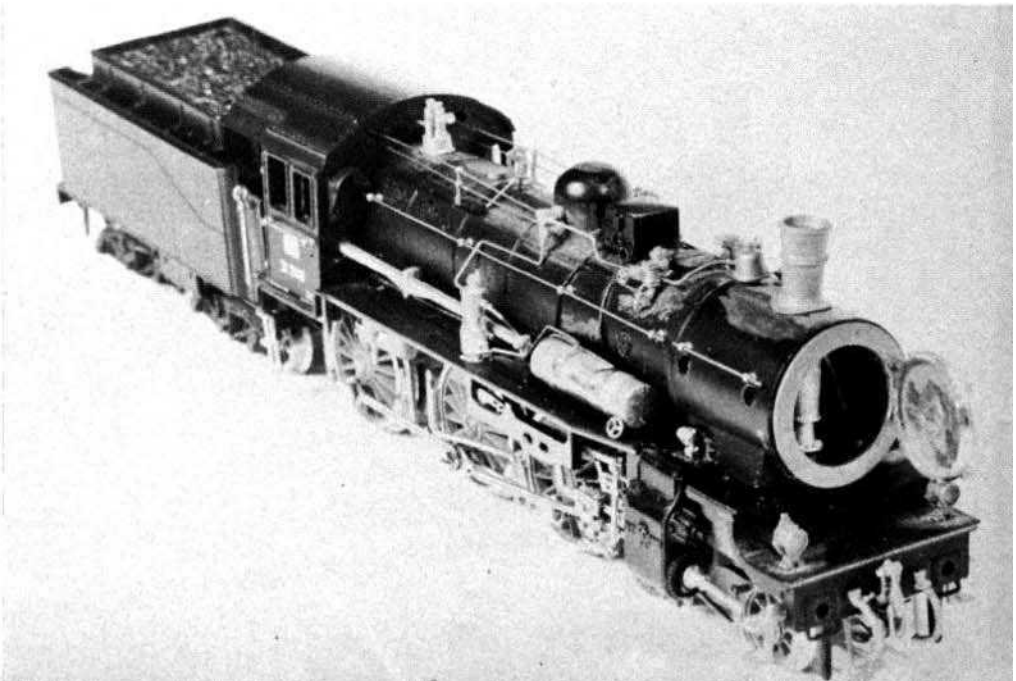


Bild 7: Lok in unlackiertem Zustand. Die neu angebrachten Teile sind gut sichtbar. Die Puffer werden erst nach der Lackierung eingeklebt.



ßische Tender 2'2' T 31,5 (für die BR 39) nicht motorisiert, da in der Lokomotive der Motor untergebracht wird. Aus diesem Grunde müssen wir für die – in der ersten Jahreshälfte 1976 – zur Auslieferung kommende BR 17(preuß. S 10) den Tender nachträglich motorisieren. Im Zuge dessen wird es relativ einfach sein, wenn wir auch für den Original-Liliput-Tender (2'2' T 21,5) eine Motorisierung entwickeln. Beide Tender können dann für viele weitere preußische Lokomotiven, wie z. B. für die Fleischmann BR 55 und – wie in dem hier beschriebenen Falle – für die Liliput P 8 verwendet werden. Dies hat auch den Vorteil, daß dadurch die Lokomotiven vorbildliche Geschwindigkeit und Fahreigenschaften erhalten. Zusätzlich kann hierdurch Ihre P-8-Sammlung durch die sich anbietenden, weiteren Variationsmöglichkeiten erweitert und komplettiert werden.

Die im P 8-Superzurüstsatz enthaltenen Tenderteile sind in erster Linie für den Wannentender konstruiert. Diese können aber auch teilweise für den Kastentender 2'2' T 21,5 verwendet werden. Es bleiben hier jedoch einzelne Teile übrig. Wir empfehlen Ihnen aber, die Sätze nur komplett zu kaufen, da Sie hierdurch – wenigstens vorerst – einen enormen Preisvorteil haben. Alle an der P 8 angebrachten Teile würden einzeln bezogen ca. 250,– DM kosten. Wir bieten Ihnen diesen Komplettsatz jedoch zum Einführungs- und Vorbestellpreis von 149,50 DM an. In ca. 6 Wochen wird der normale Preis dann zwischen ca. 185,– und 189,– DM liegen.

Ein ähnlicher Umbausatz ist auch für die Märklin-BR 38 vorgesehen. Dieser wird jedoch preislich niedriger liegen, da z. B. wegen des Motors – im Führerhaus – wahrscheinlich die komplette Führerhaus-Inneneinrichtung entfallen muß. Da am Zinkdruckguß-Gehäuse die Märklin-Rauchkammertüre nicht so leicht zu entfernen ist, wie dies beim Liliput-Plastikgehäuse der Fall ist, werden wir aller Wahrscheinlichkeit nach auf dieses Zubehör – beim Märklin-Superzurüstsatz – ebenfalls verzichten. In puncto Bremsbacken-Anbringung bei dieser Lok gibt es ebenfalls noch eine schwierige Nuß zu knacken, da (bei Märklin) auf einer Lokseite die Zahnräder außen liegen und wegen des Punktkontaktschleifers die Anbringung nicht ganz einfach sein dürfte. Mehr hierüber erfahren Sie in späteren Journalen oder in unseren Fachzeitschrift-Annoncen.

Die Bestellnummer für den Liliput-Superzurüstsatz ist – wie im M+F-Modellkatalog ausgedruckt – 038 10. Für die spätere Märklin-Ausführung muß auf der Bestellung die Artikelnummer 038 12 angegeben werden. Für die Märklin-BR 38 (P 8) ist keine M+F-Steuerung vorgesehen. HM

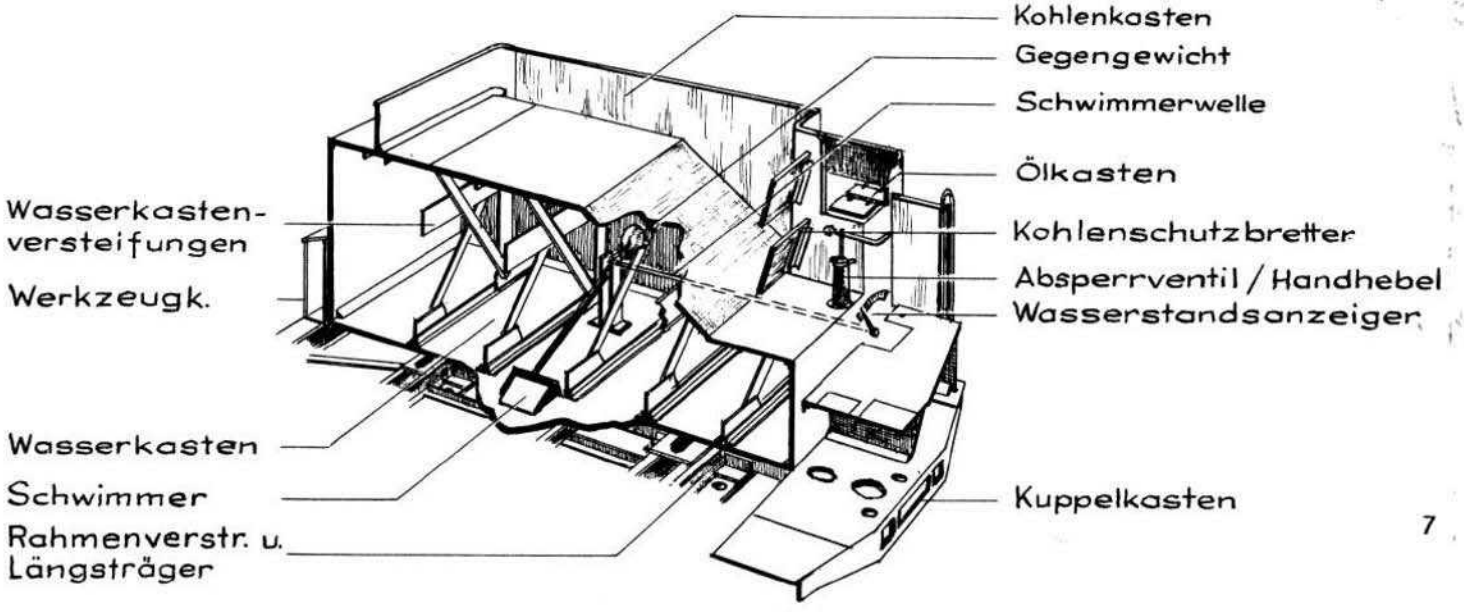
* * * * * * *

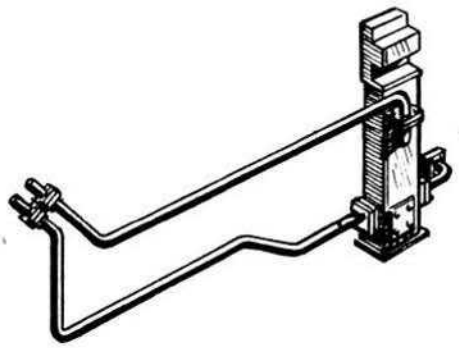
Zeichnung 1: Alle Zeichnungen Barkhoff.

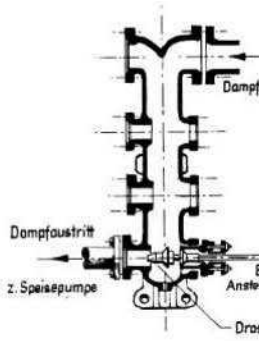
Diesmal wollen wir uns der Kesselspeisung bei Schlepptender-Lokomotiven zuwenden. Wie das Speisewasser vom Tender zur Lok gelangt, haben wir bereits in schematischen Zeichnungen im Teil 1 beschrieben. Zum Wasserkasten des Schlepptenders sei noch kurz bemerkt, daß der Wasserraum durch Versteifungen und sogenannte Schwingbleche unterteilt ist. Dies kann man speziell von außen – durch die senkrechten Nietreihen – gut erkennen. Die Schwingbleche tragen dazu bei, daß die Wassermassen bei anfahrender und bremsender Lok nicht zu stark in Bewegung kommen können bzw. die Wassermassen schneller wieder beruhigt werden. Bei verschiedenen Schlepptender-Lokomotiven durchfließt das – vom Tender kommende – Speisewasser unter dem Führerhaus einen sogenannten Speisewassermischer. In diesem wird durch eine Rohrzuführung Abdampf und Kondensate der verschiedenen Aggregate, wie z. B. Generator, Vorwärmer, Luft – ja selbst von der Speisepumpe, mit Restwärme zugeleitet und dem frischen Speisewasser beigemischt. Dieses so temperierte Wasser wird von der Speisepumpe angesaugt. Im Journal 4 haben wir das Thema Speisewasserförderung durch Pumpen bereits angeschnitten. Nun wollen wir speziell auf dieses Thema eingehen und die Arbeitsweise etwas näher erläutern.

Bei einer Kolbenpumpe der Bauart Knorr arbeitet die schwungradlose Dampfmaschine mit voller Füllung. Hierbei wird der Dampf auf die Zylinderräume durch einen Hauptschieber in besondere Steuerkammern verteilt. Der Hauptschieber wird durch Dampf bewegt, der ihn durch den Hilfsschieber (der sogenannten Vorsteuerung) in Abhängigkeit von der jeweiligen Lage des Dampfmaschinenkolbens zugeführt wird. Durch sinnvolles Zusammenarbeiten dieser Teile wird die Füllung im Pumpendampfzylinder und somit das Arbeiten des Kolbens gesteuert. Die Pumpe wirkt doppelt, d. h. bei Auf- und Abwärtsbewegung des Kolbens wird Wasser gefördert. Die Saug- und Druckfunktion der Pumpe steuert ein Ventil-

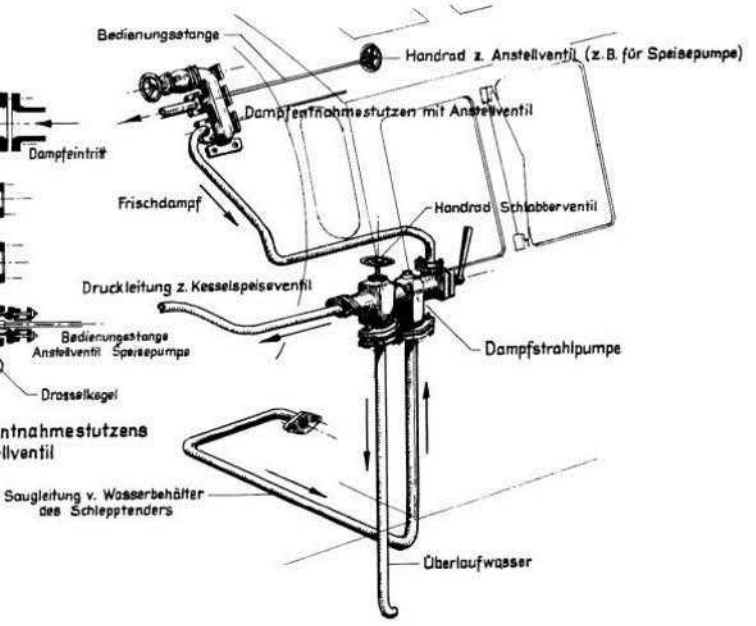
Zeichnung 2: Querschnitt und Aufbau eines Schlepptenders.





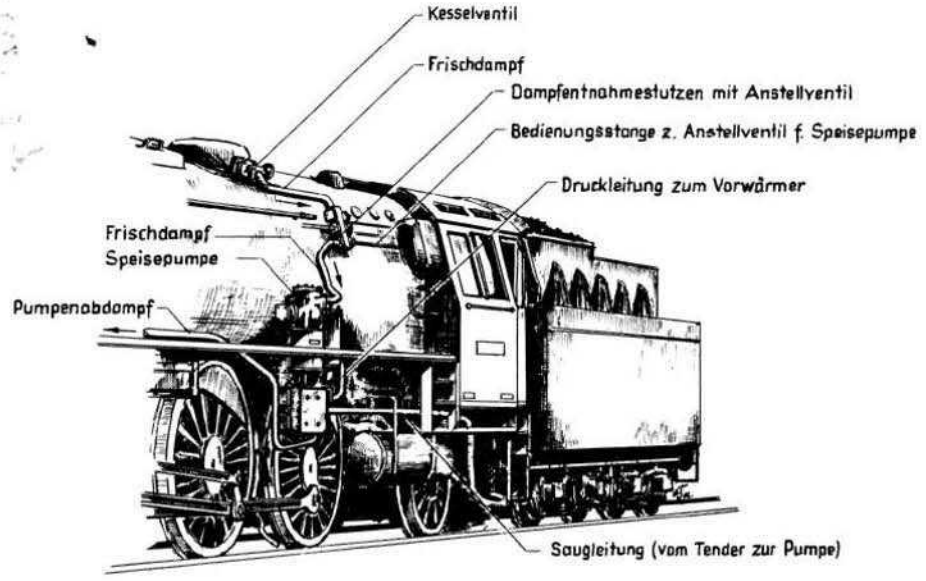


Schnitt eines Dampfentnahmestutzens mit Anstellventil

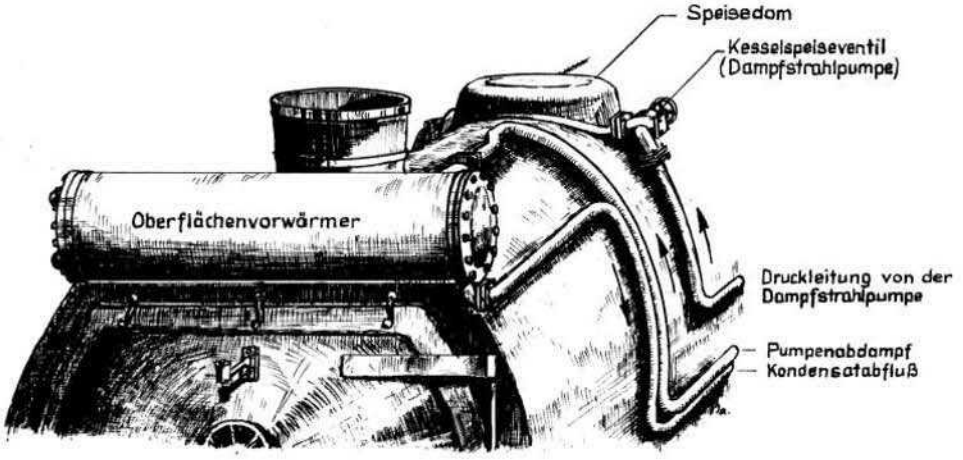


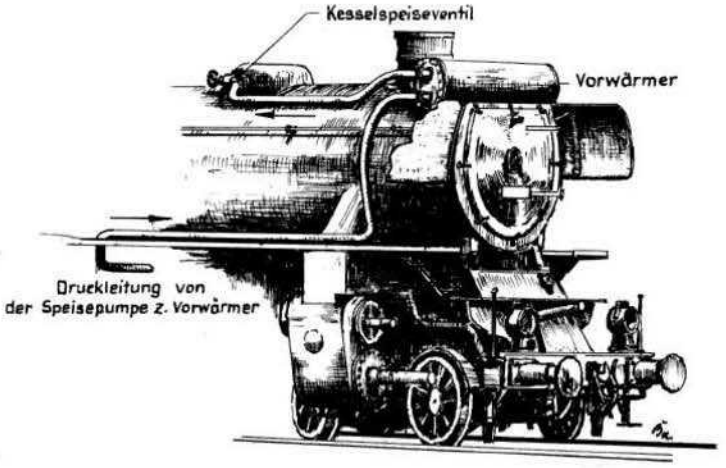
Zeichnung 3: M+F-Modell Speisewassermischer

Zeichnung 5: Vorwärmer-Speiseanordnung anhand der BR 01[10]



Zeichnung 4: Anbringungsschema des Dampfentnahmestutzens und der Dampfstrahlpumpe.



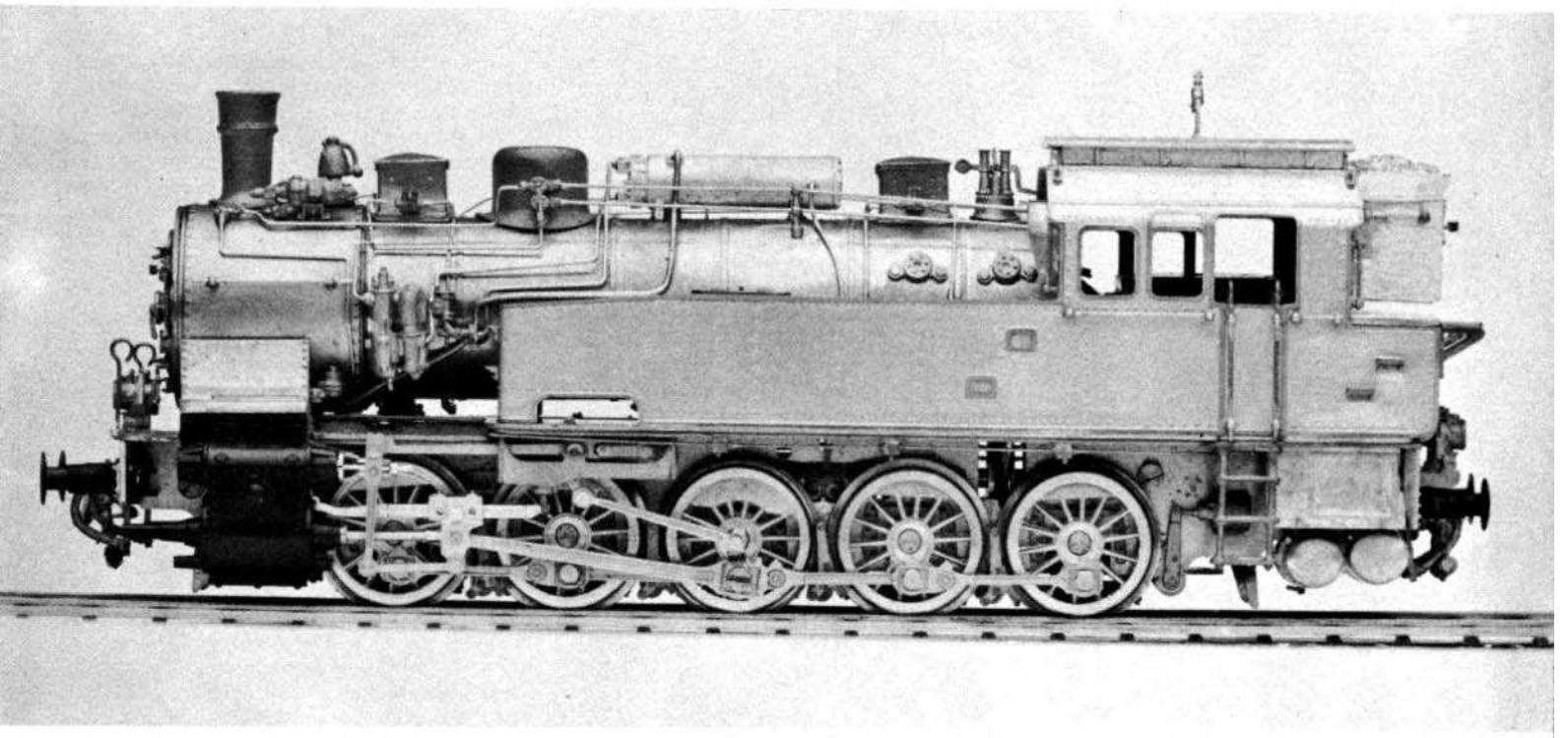


system im angeflanschten Ventilkasten. Um in der Saug- und der Druckleitung sowie an den Steuerventilen der Pumpe starke Schlagwirkungen durch die Kolbenschübe zu vermeiden, schaltet man in die Leitungen Saug- und Druckwindkessel ein. Durch wechselndes Komprimieren und Entspannen des Luftpolsters im Saugwind- oder Windkessel wird ein gleichmäßiges Strömen des Wassers erreicht. Durch Prüfhähne kann die Luftfüllung im Windkessel kontrolliert werden. Um ein Einfrieren der Pumpe bei kalter Witterung unbedingt zu verhüten, wird bei älteren Pumpen der Abdampf durch einen Heizmantel geführt. Dieser umhüllt die Zylinder und Ventile. Neuere Dampfmaschinen der Pumpenaggregate sind als Verbundsysteme ausgeführt, d. h. Frischdampf strömt während des ganzen Kolbenhubes zunächst in den Hochdruckzylinder. Dann wird der Verbinderdampf in den ca. dreimal so großen Niederdruckzylinder geleitet, wo er durch die zusätzlich geleistete Arbeit weiter entspannt wird.

Der Antrieb der Speisewasser-Kolbenpumpen erfuhr im Laufe der Zeit zahlreiche Veränderungen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wurde immer wieder versucht, den Dampfverbrauch zu senken und die Betriebssicherheit zu erhöhen. Antriebszylinder und Steuerungen hat man mehrfach verbessert. Bei neueren Anlagen dieser Art sind Pumpen- und Vorwärmsysteme ineinander einbezogen (Heinl-Mischvorwärmer-Pumpe). Was allen Kolbenpumpen gemeinsam verblieb, war die Anordnung des Antriebs sowie des Pumpenkolbens auf ein und derselben Kolbenstange. Die Grundbauart aller Speisepumpen-Bauarten ist deshalb gleich.

Die Schlauchkupplung zwischen Tender und Lok, sowie die Saugleistung zur Speisepumpe befindet sich bei unserem Vorbild – wie bei den meisten Schlepptenderlokomotiven – linksseitig, in unmittelbarer Nähe des Führerhauses. Demonstrationsobjekt ist übrigens die Schnellzuglok der Baureihe 01[10]. Eine jener Lokomotiven also, die einst eine Stromlinienverkleidung trugen und die in den 30er Jahren durch ihre Schnellfahrten von sich reden machten. Bei unseren Zeichnun-

gen ist die Verkleidung bereits entfernt.
Das von der Speisepumpe geförderte Wasser gelangt nun – speziell bei der BR 01[10] – zur rechten Lokseite, auf der sie weiter zur Vorwärmereinspeisung führt. Dieser ist bei unserer Maschine fast freiliegend vor dem Schlot montiert. Das vorgewärmte Wasser erreicht dann über das Speiseventil am Speisedom das Kesselinnere. Der Pumpenabdampf wird zur weiteren Wärmegewinnung dem Vorwärmer zugeführt. Das Kondenswasser des Vorwärmers fließt über eine Leitung unter die Maschine und wird bei dieser Lok ausgeschieden. Bei späteren Umbauten in die 012 sowie bei weiteren Typen, z.B. BR 44 und BR 45, wird dieses – wie bereits eingangs beschrieben – in den Speisewassermischer geleitet.
Frostsicher ist auf der Heizerseite des Führerhauses die zweite Fördereinrichtung, die Dampfstrahlpumpe (Injektor) installiert. Links unten befindet sich der Anschlußflansch, der die Saugleitung mit dem Wasserbehälter des Tenders verbindet. Über die Druckleitung, die auf der linken Lokseite verlegt ist, gelangt das Speisewasser, ohne den Vorwärmer zu durchlaufen, über das linke Speiseventil in den Verdampfungsraum des Kessels.
Bis auf geringfügige Abweichungen ist also auch bei der Schlepptenderlokomotive der Weg des Speisewassers der gleiche wie bei einer Tenderlok.
Sofern Hilfsaggregate einer Lokomotive mit Dampf betrieben werden, müssen am Kessel Vorrichtungen zur Dampfentnahme installiert werden. Es sind dies die Dampfentnahmestutzen, zumeist mit mehreren Anschlüssen versehen. Oft beinhalten sie auch gleich die Anstellventile für die zahlreichen mit Dampf betriebenen Hilfsmaschinen. Auf unserer Zeichnung z. B. wird über eine Stange das Anstellventil der Speisewasserkolbenpumpe bedient. Ein Drosselkegel auf der Gewindespindel im Innern des Ventils gestattet die Regelung der Dampfmenge. Selbstverständlich kann über ein Absperrventil am Dampfentnahmestutzen des Kessels die Dampfzufuhr unterbunden werden. Fortsetzung nächstes Journal.
R. Barkhoff



Modell-Prämierung BR 94

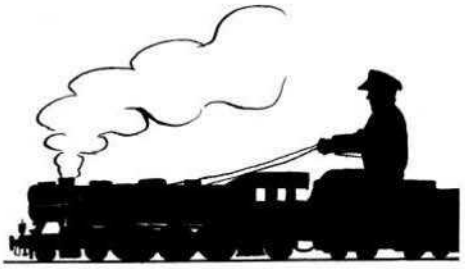
Heute wollen wir einen Lokselbstbau prämiieren, der allen Journallesern und M+F-Kunden seit der Messe 75 bereits bekannt ist. Es handelt sich hierbei um die im Neuheitenprospekt 75 und im Journal 4 abgebildete BR 94. Wir haben uns in diesem Falle mit fremden Federn geschmückt und uns selbst die teuere Handmuster-Fertigung erspart. Sie, als M+F-Kunde, werden uns dies sicher verzeihen. Beim Journal 4 war jedoch der Druckabgabetermin so knapp, daß keine Zeit mehr zur Verfügung stand, die M+F-94er fertig lackiert zu fotografieren. Wir konnten diese lediglich in den einzelnen Baustadien abbilden. Das lackierte Fertigmodell ist eine reine Handarbeit von Herrn **Johannes Boßhammer, 7032 Sindelfingen 1, Ernst-Barlach-Str. 19.** Es wurden auch hier teilweise M+F-Bauteile verwendet. Der Selbstbau ist so exakt ausgeführt und die Lok so einmalig schön, daß wir ohne weiteres das Modell auf der Messe als Ausfallmuster für die zu erwartende Serie vorstellen konnten. Unser Modell ist deshalb auch eine fast genaue Kopie der Musterlok. Herr Boßhammer hat – angefangen beim feindetaillierten Gehäuse bis zu den Rädern usw. – die Lok in über 600 Arbeitsstunden in präziser Eigenfertigung hergestellt. Selbst die Steuerung ist reine Handarbeit. Die Gehäusenieten wurden mit einer selbstentwickelten Vorrichtung in die Messingbleche getrieben. Auch der Schieberkreuzkopf ist bei diesem Modell noch beweglich. Alle Achsen sind abgefedert. Der Antrieb aller 5 Achsen erfolgt über die Kuppelstangen. Ein weiterer Clou ist, daß die Stromaufnahme bei diesem Selbstbaumodell über die abgefederten Bremsbacken erfolgt. Dies läßt sich natürlich bei einer Serie nicht durchführen, da der Aufwand und die Kosten viel zu hoch wären.

Für die geleistete, vorbildliche Arbeit sprechen wir **Herrn Boßhammer** unsere **Anerkennung** aus, und er erhält das **M+F-Diplom**, sowie den mittlerweile sehr begehrten Schlüsselanhänger für Diplom-Inhaber.

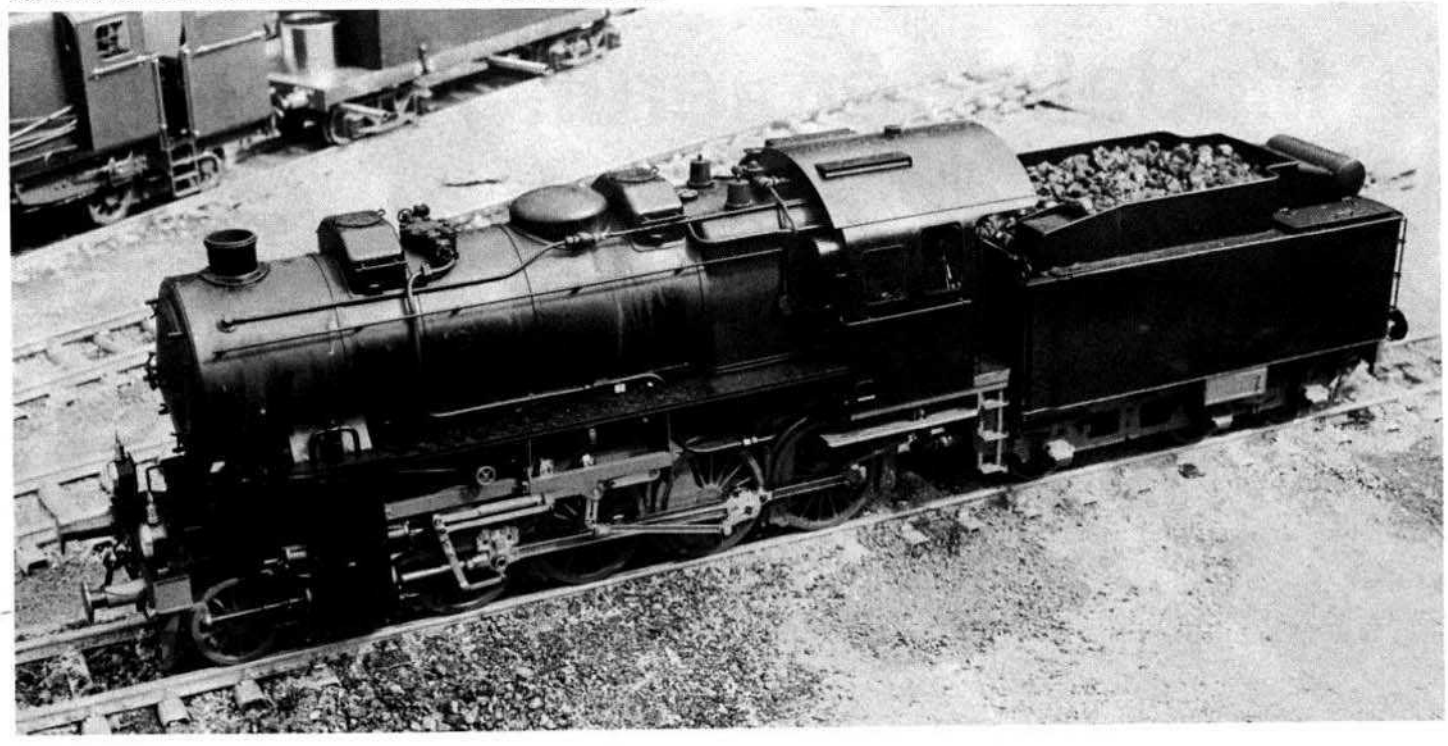
Da allen unseren Kunden mittlerweile die Boßhammer-BR 94 ausreichend bekannt ist (sh. auch Journal 4, Seite 15 u. 16), möchten wir heute an dieser Stelle unser Fertigmodell der BR 94 (unlackiert) vorstellen. Gegenüber der Boßhammer-Lok haben wir jedoch die ursprüngliche Knorr-Speisepumpe angebracht. Diese wurde teilweise später bei der DB gegen die größere (M+F-Art.-Nr. 1412) – mit Saugwindkessel – ersetzt. Auch Sie können diese beim Modell anbringen. Alle Leitungsanschlüsse bleiben – gegenüber der Bauanleitung – gleich.
HM

Auch Seine Durchlaucht, der Fürst von Hohenlohe-Öhringen war als Lokführer tätig
Eine schwere Mallet-Schmalspurtenderlok, gebaut von der Fa. Zimmermann

Das ist die herrliche BR 56, der Star der großen Schau von Friedrichsruhe



II. Internationales Dampfbahntreffen der Dampfbahnfreunde Friedrichsruhe 28.8.–31.8.1975

Mit Kind und Kegel waren sie hinausgezogen zu den Dampfbahnfreunden von Friedrichsruhe. Tausende waren gekommen, zur Superschau der deutschen Dampfbahner. Fachleute und Laien bestaunten fasziniert die kleinen und großen Meisterwerke, deren Erbauer keine Opfer gescheut haben um rechtzeitig zum Jahrestreffen 1975 fertig zu werden.

In vortrefflichem Zustand präsentierte sich natürlich wieder die Gleisanlage der Dampfbahnfreunde Friedrichsruhe. Überall herrschte Hochbetrieb, außen fuhren die dikken Brummer der Spurweite von 71/4". Dazwischen schufteten die bewährten und bekannten »Dampfer« der Baureihen 55 und 99, die bei Zimmermann mit der Spurweite 5" in Öhringen das Licht der Welt erblickt hatten. Unermüdlich zogen sie Runde um Runde, stets waren die Züge mit großen und kleinen Kindern voll besetzt. Fast beängstigend war der Betrieb auf den 3 1/2" Gleisen. Bis zu 10 Maschinen stauten sich mitunter vor der Einfahrt zum dicht umlagerten Bahnhof. Da standen sie die kleinen Zwei- und Dreikuppler, mit Stahl- und Kupferkessel, mit großen und winzig kleinen Treib- und Kuppelrädern. Hochbetrieb gab es natürlich auch dort, wo die Loks ihre Nahrung fanden. Außer dem