3/1976

M+F JOURNAL

4.90 DM

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

Was uns betrifft . . .

Das M+F-Journal 3 stellt sich Ihnen heute in einer besonderen Ausführung vor: Wir haben erstmalig (aber nur für diese Ausgabe) einen Farbtitel für das Journal verwendet. Aber nicht wegen einer Jubiläumsfeier, sondern weil nun endgültig unser Buch „Alpenbahn" kurz vor der Auslieferung steht. Es wird voraussichtlich ca. Mitte Juli dieses Jahres versandt. Unternehmen Sie durch dieses erste Buch des H. Merker Verlages eine herrliche Reise in die oberbayerische Alpenwelt. Der Band wird noch schöner als ursprünglich geplant. Incl. Titel beinhaltet er 19 herrliche Farbaufnahmen, die nicht nur Lokomotiven, sondern auch „Ganzzugaufnahmen" in einer fantastischen Alpenwelt zeigen. Durch die Auslieferungsverzögerung war es uns noch möglich, zusätzliche Bilder und Raritäten zu erhalten. Das Buch wird ein Leckerbissen und für Sie bestimmt eine angenehme Urlaubsüberraschung sowie ein abwechslungsreicher Lesestoff für - hoffentlich nicht verregnete – Urlaubstge sein. Gerade die Subskriptionsbesteller (Vorbesteller) erhalten ein kostbares Werk zu einem äußerst günstigen Vorbestellpreis. Der Vorbestellpreis von 29,– DM gilt aber nur noch ca. 4 Wochen bis zur Auslieferung Mitte Juli. Das Buch wird anschließend dann ca. 40,– DM kosten. Greifen Sie also noch schnell zu und nützen Sie das günstige Angebot. Bestellen Sie beim H. Merker Verlag diese kurzweilige und reich bebilderte Lektüre. Bestellkarten liegen diesem Journal bei.

Auszug aus einem Leserbrief

Heute möchten wir einmal **ausnahmsweise** einen Ausschnitt eines Leserbriefes des Herrn **J. Schramm aus Darmstadt** veröffentlichen. Wir möchten jedoch nicht versäumen darauf hinzuweisen, daß Leserbriefe (wenn dies auch öfters ausdrücklich von Ihnen gewünscht wird), in der Regel nicht veröffentlicht werden können.

„Kürzlich erhielt ich von Ihnen aufgrund meiner Bestellung die älteren Journale nachgeliefert. Diese haben mich derart beeindruckt, daß ich Ihnen dazu meine Meinung mitteilen möchte:
Es kam wohl bisher selten vor, daß ich eine derartige Fülle von Informationen über mein Hobby in so kurzer Zeit in mich hineingefressen habe. Was diese Zeitschrift jedem ernsthaften Modelleisenbahner bietet, ist schon fast unglaublich. Es ist mir kaum möglich, einen oder mehrere Beiträge aus den ersten Heften besonders hervorzuheben. Dies würde den anderen nicht gerecht werden. Ich weiß eigentlich gar nicht, was ich in meiner Begeisterung noch schreiben soll. Daher möchte ich mich auf einige Anregungen beschränken. Es gibt sicher viele Modellbahner, die sich aus Kostengründen keine M+F-Modelle oder komplette Zurüstsätze kaufen können. Ist es möglich, für diese Gruppe eine Beitragsreihe aufzunehmen, in der beschrieben wird, wie man mit einzelnen M+F-Bauteilen auf einfache Weise Industriemodelle verbessern kann? . . ."

Anmerkung der Redaktion

Im Prinzip ist dies möglich. Wir haben im Journal 2/76 bereits mit einer solchen Serie (P 8) begonnen. In diesem Journal zeigen wir Ihnen wieder Zurüstteile, mit denen Sie z.B. Ihre alte Röwa-T 3 in ein anderes Modell umwandeln oder zumindest durch Superzurüstteile noch verbessern können. Im Grundprinzip läßt sich jedes der noch so supergestalteten Kunststoffmodelle der einzelnen Hersteller durch M+F-Teile ergänzen. Es fehlt uns jedoch an Mitarbeitern, die uns auf solche Verbesserungen hinweisen und entsprechende Berichte für uns ausarbeiten können. Die meisten Leser sind der irrigen Auffassung, daß das Journal ja nur auf die ensprechenden M+F-Fachleute zurückgreifen braucht, um solche Berichte zu erstellen. Hierzu folgendes:
Der H. Merker-Verlag und M+F sind zwei vollkommen getrennte Unternehmen, und der Verlag kann für solche Arbeiten die sowieso schon überlasteten M+F-Mitarbeiter nicht heranziehen, auch in deren Freizeit nicht. Mitarbeiter, die tagsüber mit Modellbahn zu tun haben, sind froh, wenn sie in ihrer Freizeit von diesem Metier nichts hören und sehen. Wir sind also voll und ganz in dieser Angelegenheit auf eine freie (und preiswerte) Mitarbeit unserer Leser angewiesen. Teilweise haben wir solche Berichte schon bekommen, sie sind aber wegen Überlänge meistens nicht abdruckbar. Meistens senden uns Leser vier bis sechs Lokomotiven mit Berichten von 20 Seiten und mehr ein, die wir aber nicht veröffentlichen können, da sonst jedes Jounal nur mit solchen Umbauvorschlägen vollgepfropft wäre. Teilweise erhalten wir auch Fotomaterial eingesandt, das aber wegen der nicht ausreichenden Bildqualität von uns nicht abgedruckt werden kann. Sicher haben die meisten Leser schon die hervorragende Bildwiedergabe des Journals angenehm vermerkt.

Diese Bildwiedergabe beruht aber nicht auf einer besonders hohen Druckqualität, sondern in erster Linie auf dem guten Fotomaterial. Diese Fotos werden zum größten Teil durch unsere hervorragenden Fotografen, wie Horst Obermayer, Foto Paur und Bernd Schmid, erstellt. Sollte also einmal jemand von Ihnen einen lohnenden Umbau bzw. die Verbesserung eines Modells durch M+F-Teile vorgenommen haben, bitten wir, das Modell in unlackiertem Zustand an uns zu senden. Es wird dann, wenn das Objekt lohnend ist und die Ausführungsqualität den von uns gestellten Ansprüchen genügt, von einem unserer Fotografen fotografiert, anschließend von uns lackiert und in dieser Ausführung nochmals aufgenommen. Es geht aber nicht, wie schon einmal vorgekommen, daß wir einen Brief bekommen, in dem steht: „Bitte teilen Sie mir mit, welches Modell ich mit Ihren Bauteilen umbauen kann und welche Bauteile ich dafür benötige." Solche Briefe können wir nicht bearbeiten, da uns ganz einfach hierfür die Zeit fehlt. Wenn also jemand sich die Arbeit eines Umbaues machen will, muß er sich auch selbst über die Ausführung und das jeweilige Modell im klaren sein.

Modellverbesserungen

In letzter Zeit ist öfters der Wunsch an uns herangetragen worden, die einzelnen Bremssets für Industrielokomotiven, wie z.B. Märklin BR 44, BR 38, S 3/6 oder BR 23 und ebenso für die Liliput BR 38 einzeln anzubieten. Diesem Wunsche folgend führen wir Ihnen nachstehend die Artikel-Nummern dieser kompletten Bremssets mit Preisen auf:

Bisher nicht lieferbare einzelne Bremsset

3995s	Märklin BR 18 (S 3/6)	26,--
3996s	Märklin BR 23	29,--
3997s	Märklin BR 38 (P 8)	29,50
3998s	Liliput BR 38 (P 8)	29,50
3999s	Märklin BR 44	25,--

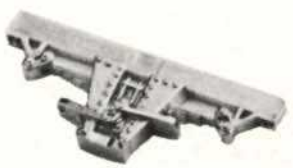
Neue Bauteile

Nachfolgend geben wir Artikelnummern einiger Bauteile an, die von unseren Bausätzen her bekannt aber im Bauteilekatalog noch nicht beinhaltet sind, jedoch oft verlangt werden.

Art.-Nr.	Bezeichnung	Stückz. in Tüte	Preis DM
1031s	Schlot BR 57 und BR 94	1	4,20
1213s	Einheits-Kesselspeiseventil mit Feuerlöschstutzen	2	4,90
1228s	Sandstreudüsen 4fach	4	4,90
1232s	Sandstreudüsen 5fach	4	5,50
1256s	Sandstreudüsen 7fach	4	5,90
1294/95s	Achslager-Schmiergefäße an Rahmenwange ein- u. zweifach sortiert	4	4,90
1398s	Schmierpumpe	1	4,50
1620s	Schmierleitungsbündel, rechte u. linke Teile (geätzt) sort.	1 Satz	9,50
1470s	Stromverteilerdose	5	4,90
1755s	Ackermann-Sicherheitsventil	2	5,50
1246s	Wasserprüfhähne	6	5,90
9200s	Kugellager	1	5,90
9526/30s	Kardangetriebe	1	6,50

Achtung! HOe-Selbstbauer

Für Waggon-Selbstbauer der Spurweite HOe wird von uns ein kleines Waggon-Achslager in Metallguß-Ausführung gefertigt. Dieses kann vierstückweise bezogen werden.
Art.-Nr. 3355S. Preis: DM 4,90.



Bitte an unsere Berliner Leser

Wie wir gehört haben, soll bei der Firma Siemens, Berlin, noch die Schwesterlokomotive der ehemaligen LAG 4 vorhanden sein. Wir benötigen von dieser Lokomotive dringend Bildmaterial. Wer kann uns helfen? Vor allem werden auch Detailaufnahmen der Achslager, der Pufferbohlen, des Motorvorbaues, des Daches usw. benötigt. Entstehende Unkosten werden vergütet. Helfen Sie uns bitte!

Fortsetzung Seite 5

M+F JOURNAL

Modellbahn-Fachzeitschrift - aktuell - informativ

3/76 April

2. 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 –,70 Porto
Ausland	DM 5,50 + DM –,70 Porto

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 Einverständnis des Verlages voraus.

Zur Zeit gilt 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 . . . . . .

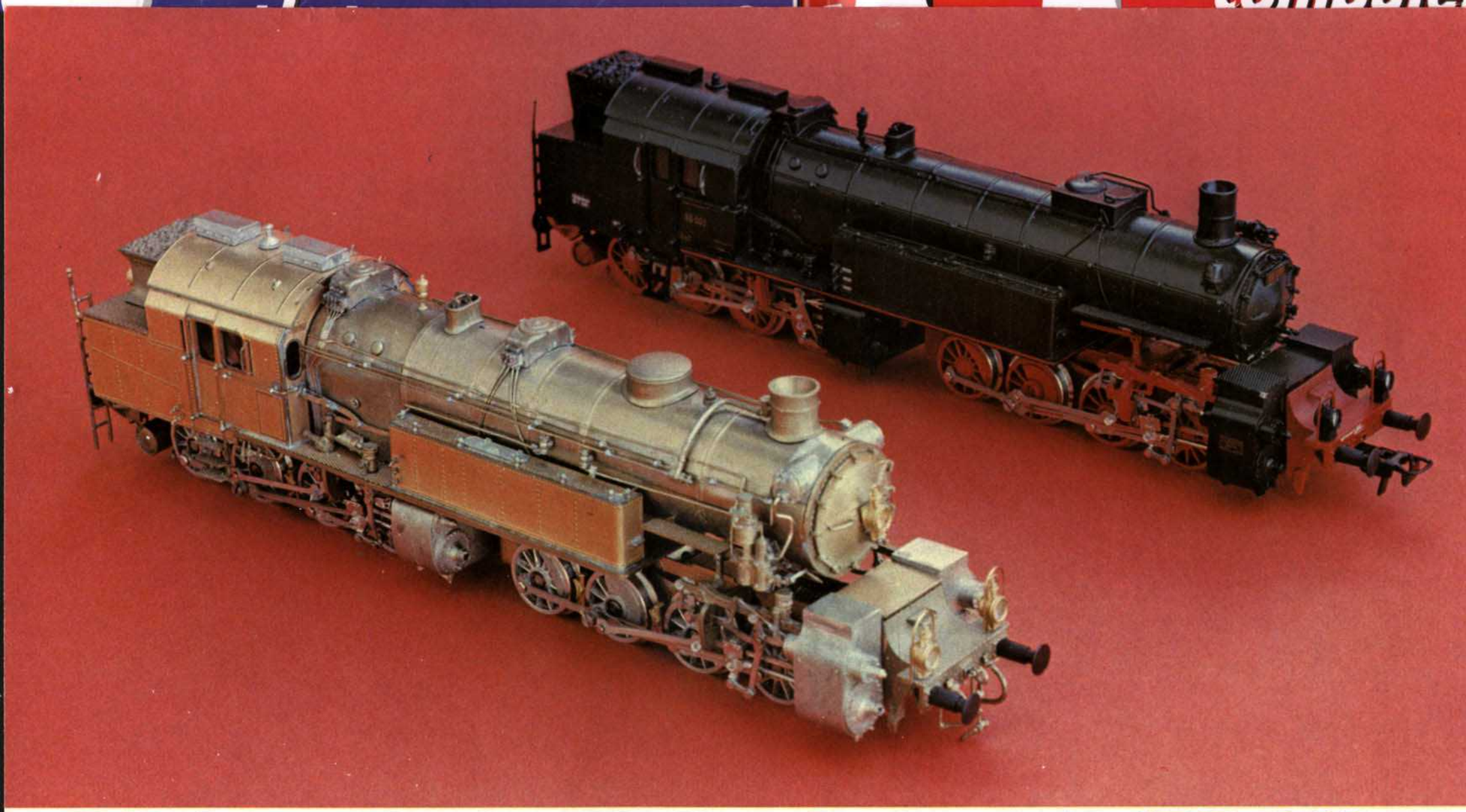
	Seite
Vorwort	2
Das Ungetüm aus Belgien	6
Die BR 42[90] mit neuem M+F-Fahrwerk	7
Die Einheitskriegslokomotiven der BR 42	9
M+F-T3-Bausatz und seine vielen unterschiedlichen Varianten	10
Helft die BR 93526 zu retten!	13
Neu von Trix und Minitrix	14
Gutes Modellbahnzubehör	14
Die Glaskasten-Kleinbekohlungsanlage von Spalt	16
Einführung in die Technik der Dampflokomotive	16
Die 140 C von Jouef, ihr französisches Vorbild und das Jouef-Modell	18
Circus Noll 3. Teil	20
Selbstbauprämierung	22
Schmalspur-Spezialitäten aus Württemberg	24
Nebenbahnromantik	26
Skandinavien und seine Dampflokomotiven 3. Teil	30
Anmerkungen eines Schreibtisch-Modellbahners	31
25 Jahre Museumseisenbahnen	33
DBC-D Internationales Dampfbahnertreffen	36
Leipziger und Hannovermesse 1976	37
In der Planung befindliche M+F-HOe-Fahrzeuge	42
M+F-Feuerwehrprogramm	45
Militär und Eisenbahn	46
Die „Donnerbüchsen“ von Roco sind da	50

Journal 3/76 — Ein Urlaubsheft

Mit einer enormen Fülle an Lese- und Themenstoff!

Zu unserem Titelbild:

Das diesmal in Farbe abgebildete Motiv stellt auch zugleich das Titelbild unseres in Kürze erscheinenden Buches **„Alpenbahn“** dar. Nähere Angaben über diesen Band finden Sie im Journalvorwort und in unserer Anzeige auf der Journalrückseite. Das Bild zeigt den ÖBB-Triebwagen 4030. **Foto Asmus.**



Die bayerische Mallet Gt 2 × 4/4 (BR 96)

Dieses herrliche Modell in 2 unterschiedlichen Ausführungen ist in Bausatzform ständig ab Lager lieferbar. Beide Varianten werden ca. im September als Fertigmodell zur Auslieferung kommen.
Das Modell hat durch Schwungmasse und das ausgereifte Getriebe hervorragende Laufeigenschaften.

Bausatzpreise:

Art.-Nr.		DM/Preis
044	Bausatz Ausführung 1, Epoche 1913	495,--
044 11	Bausatz Ausführung 2, Epoche 1923	590,--
044 10	Superzurüstsatz f. beide Ausführungen	85,--
044 68	Steuerung ungenietet	79,--
044 69	Steuerung genietet	129,--
120 57	Abziehbilder	6,--

Fertigmodellpreise:

Art.-Nr.		DM/Preis
044 70	BR 96 (Mallet) 1. Ausführung 1913	1290,--
044 71	BR 96 (Mallet) Märklin-Dreileiter-Wechselstrom 1. Ausführung	1390,--
044 75	BR 96 (Mallet) super 2. Ausf. 1923	1450,--
044 77	BR 96 (Mallet) super 2. Ausführung komplett Messingausführung (unlackiert)	1590,--

Preisänderungen

Einige Bauteile und ein Teil des Bohrzwerg-Zubehörs mußten leider im Preis angehoben werden. Fordern Sie deshalb – gegen Voreinsendung von zwei 50-Pfennig-Briefmarken – unsere neue Bauteilepreisliste an. Folgendes M+F-Katalogmaterial ist augenblicklich lieferbar:

M+F-Modellkatalog	**DM'16,50 + DM 2,–– Porto**
Loklehr- u. Ersatzteilbuch	**DM 19,90 + DM 2,–– Porto**
N-Katalog	**DM 4,50 + DM –,70 Porto**
HO-Neuheitenkatalog	**DM 2,50 + DM –,60 Porto**
MMT-Bergwerkszubehör u. Grubenkatalog	**DM 1,50 + DM –,60 Porto**
Bohrzwergprospekt	**DM 1,50 + DM –,60 Porto**
Spritzpistolenprospekt	**DM 1,50 + DM –,60 Porto**

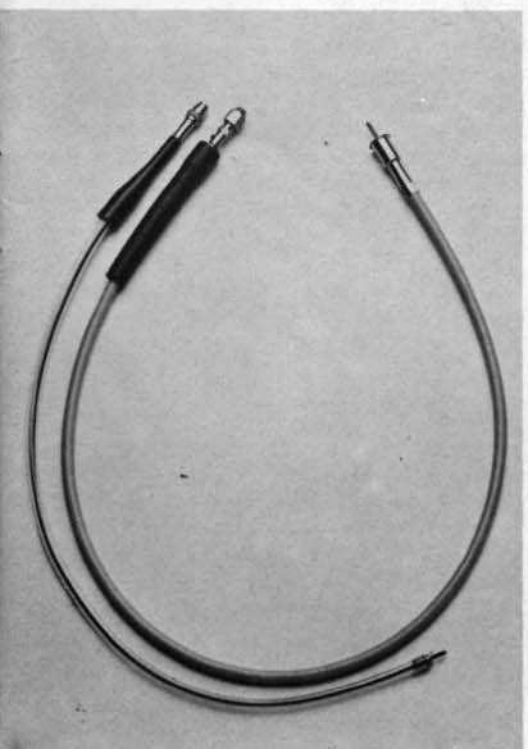
Für die in der nächsten Zeit lieferbaren Fertigmodelle gibt es ebenfalls eine neue Liefer- und Preisliste. Gegen Rückporto (DM –,50-Briefmarke) erhalten Sie auch diese zugesandt.

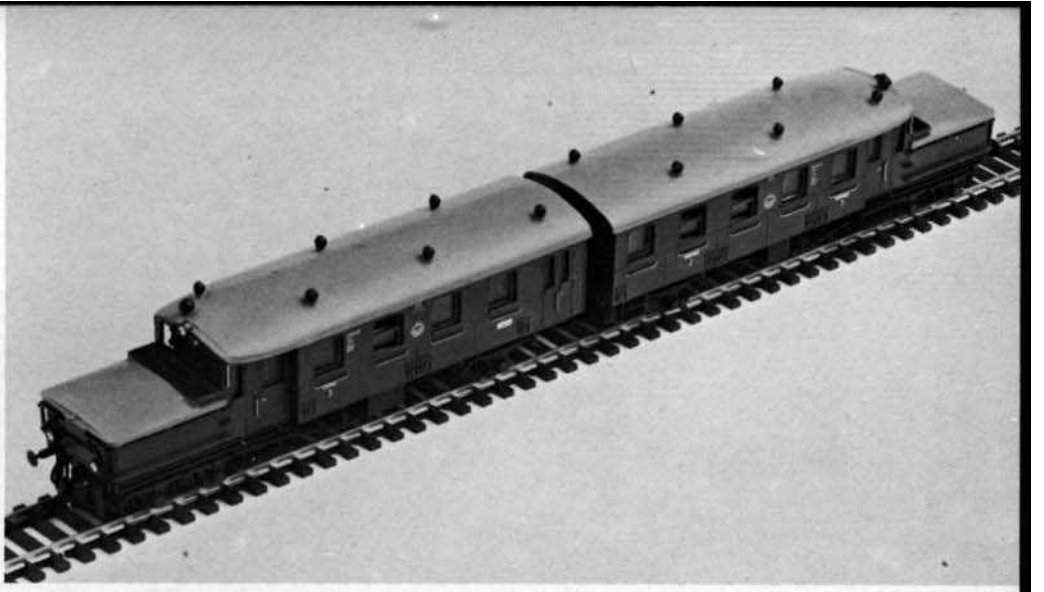
BR 17

Leider sind wir mit dem Recherchieren zu unserer Artikelfolge der **BR 17** (preußische S 10) für das Journal 3 nicht mehr rechtzeitig fertig geworden. Wir bitten Sie deshalb um Verständnis, wenn dieser Artikel erst im **Journal 4 nachgereicht wird.**

Neue biegsame Welle von M+F für den M+F-Bohrzwerg

Für den M+F-Bohrzwerg haben wir eine neue biegsame Welle in Vorbereitung. Diese ist wesentlich länger (ges. ca. 70 cm) als das früher von uns gelieferte französische Fabrikat. Auch qualitativ konnte eine wesentliche Verbesserung vorgenommen werden. Das Handstück ist jetzt ausreichend groß und griffig. Die Wellenlager sind stabiler. Der größte Vorteil aber ist, daß für diese biegsame Welle die Bohrzwerg-Spannzangen verwendet werden können. Dies gilt auch für die Gabelschlüssel. In ca. **zwei Monaten** wird der Artikel ausgeliefert. Bestellen Sie rechtzeitig dieses Qualitätsprodukt. Art.-Nr. 15210.
Der Preis wird sich gegenüber der alten Ausführung nicht wesentlich verändern.





Speichertriebwagen ETA 177

Im Journal 2/76 haben wir im Artikel „Leipziger Frühjahrsmesse" einen nicht näher bezeichneten Hinweis gebracht, daß evtl. von der Firma **VEB-PIKO** mit einer kleinen Geste für den deutschen Modellbahner zu rechnen sei. Die Angelegenheit war damals noch nicht entschieden, jetzt sind aber die Würfel gefallen. Der **ETA 177,** der von einer Modellbahnergruppe in der DDR als Kunststoffbausatz (unmotorisiert) angeboten wird und auf dem Tauschweg in ganz ordentlichen Stückzahlen in die **BRD** kam, wird nun offiziell durch die Firma VEB Piko in den Westen exportiert. **M+F** ist es nun gelungen, eine beschränkte Lieferung (noch für dieses Jahr) zu reservieren, und wir hoffen, im September/Oktober 1976 die erste Serie über den Fachhandel ausliefern zu können. Das Modell kann so einfach wie ein üblicher Gebäudebausatz zusammengeklebt werden und ist bereits vorlackiert. Von M+F wird zusätzlich ein dafür gefertigter Antrieb geliefert. Der Bausatz erhält auch anstatt der Kunststoffradsätze normgerechte Metallradsätze. Wenn Sie noch bei der für dieses Jahr „begrenzten" Stückzahl Ihr Modell reservieren wollen, ist eine schnelle Bestellung erforderlich. Das Modell wird mit einer umfangreichen und ausführlichen Zusammenbauanleitung in drei verschiedenen Farbvarianten lieferbar sein. **Die Artikelnummern sind wie folgt:**

Art.-Nr. 210 01	motorisiert	grün	DM 148,–
Art.-Nr. 210 02	"	weinrot	DM 148,–
Art.-Nr. 210 03	"	weinrot/elfenbein	DM 148,–

Wir bitten unsere Kunden, die bereits dieses Modell aufgrund des Messeneuheitenprospekts 1976 vorbestellt haben, noch schnellstens ihre Farbwünsche nachzureichen.

M+F-HO-Fahrwerk der BR 85

Wie auch in diesem Journal erwähnt, sind für das Fahrwerk der **BR 85** leider noch keinesfalls ausreichende Bestellstückzahlen vorhanden, um eine Serienanfertigung anlaufen zu lassen. Wer also an einem Zweileiter-Gleichstrom-Fahrwerk – für unseren Märklin-Umbausatz der BR 85 (Spur HO) – interessiert ist, sollte möglichst schnell seine entsprechende Bestellung aufgeben (Art.-Nr. 9611, Preis: DM 180,–).

Hermann Merker

Achtung! Die M+F-Preise (Modelle und Bauteile) erhöhen sich ab ca. August 1976. Denken Sie deshalb schon vorher rechtzeitig an Ihre Weihnachtsbestellungen.

Roco-Telegramm

Im Mai ist die Roco Kurzkupplung in Produktion gegangen und wird laufend ausgeliefert. Ausführlicher Bericht hierüber im Journal 4/76.
Folgendes ist in Kürze oder sofort lieferbar:
Industrienormalspurlok **Spur N**, Art.-Nr. 2151, jetzt mit fünfpoligem Motor zum Preis von DM 29,50.
Neue Spur-„N"-Kreuzungen.
104,2 mm lang, Ns., 30°, Art.-Nr. 2454 DM 4,50
112,6 mm lang, Ns., 15°, Art.-Nr. 2455 DM 5,50
Neue N-Container-Tragwagen Art.-Nr. 2361, LüP 132 mm ohne Ladegut, DM 7,80 und drei 20-Fuß-DB-Container, Tragwagen, Art.-Nr. 2363, LüP 132 mm, DM 9,50.
In der Spurweite HO ist folgendes lieferbar: DB–BR 144 in neuer Beige/Türkis-Farbgebung Art.-Nr. 4131 B, DM 75,–.
CFL-Nahschnellverkehrswagen Art.-Nr. 4285 und 4286, je DM 15,90. DSG-Schnellzugspeisewagen und FB-Schnellzug-Sortiment 5057 A, C, B, D, 20'Iso-Open-Top-Stahlcontainer zu à DM 2,10, 20'DB-Binnen-Flachwand-Container, Art.-Nr. 5056, à DM 2,10.
Jetzt gibt es auch den Unterflurweichenantrieb für HO-, N- und O-Weichen, Art.-Nr. 4555 A, à DM 7,90. Ebenso einen Weichenlaternensatz 4555 B zu je DM 2,90.
Einen hübschen Bahnfigurensatz mit 24 verschiedenen (unlackierten) Figuren, Art.-Nr. 4466, erhalten Sie zum Sortimentpreis per 24 Stück von DM 1,70.

Roco, Salzburg

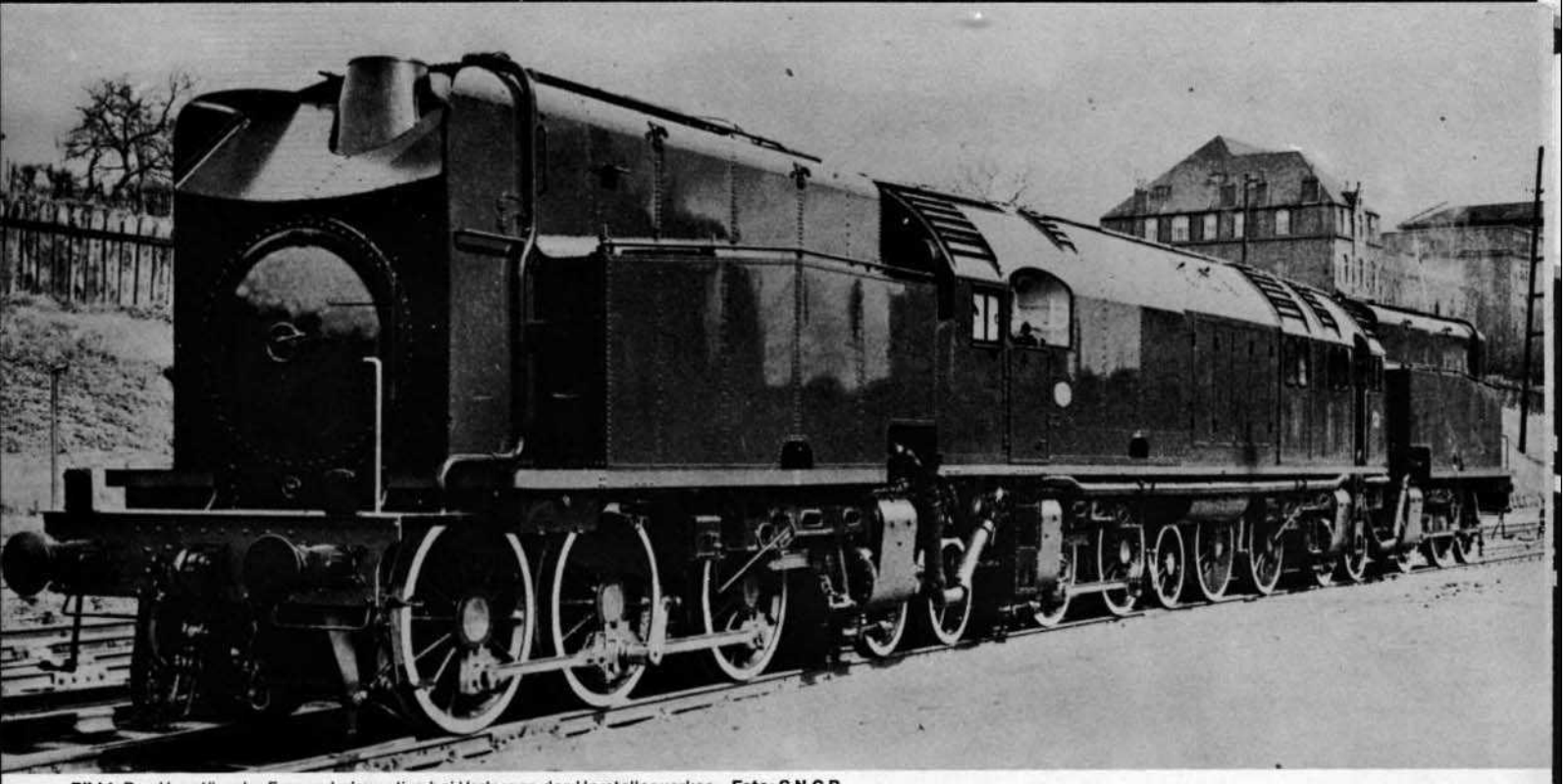
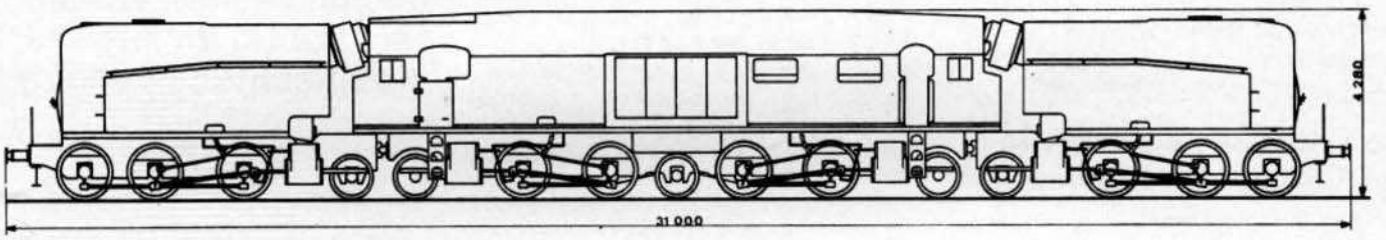


Bild 1: Das Ungetüm der Franco-Lokomotive bei Verlassen des Herstellerwerkes. **Foto: S N C B**



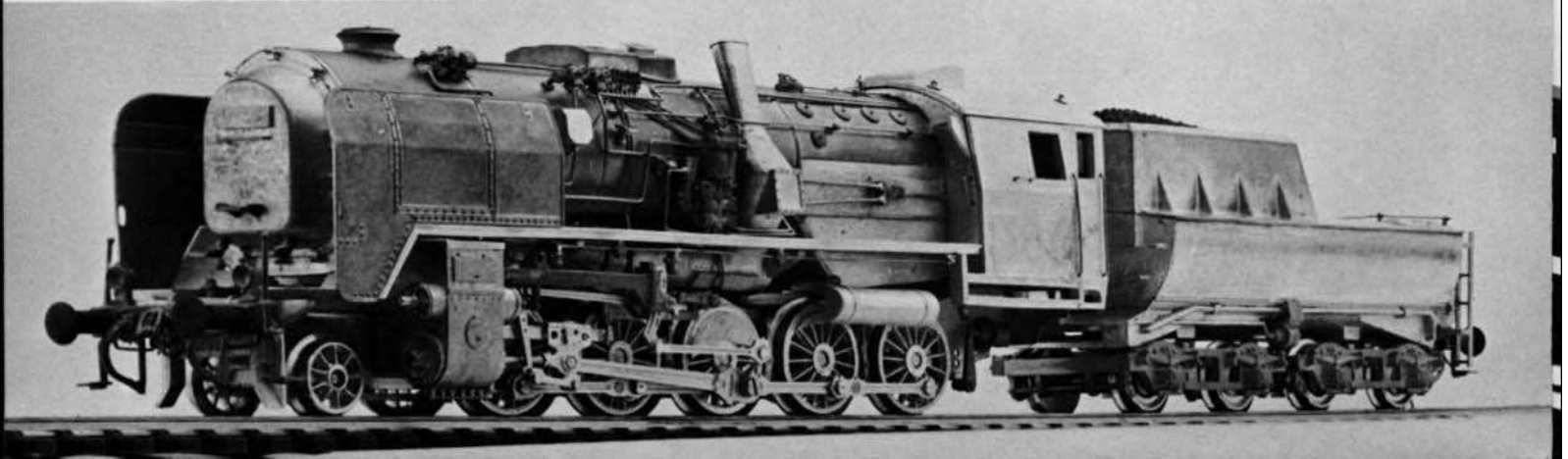
Diese Aufrißzeichnung wurde der Broschüre „NOS INOUBLIABLES VAPEUR" entnommen.

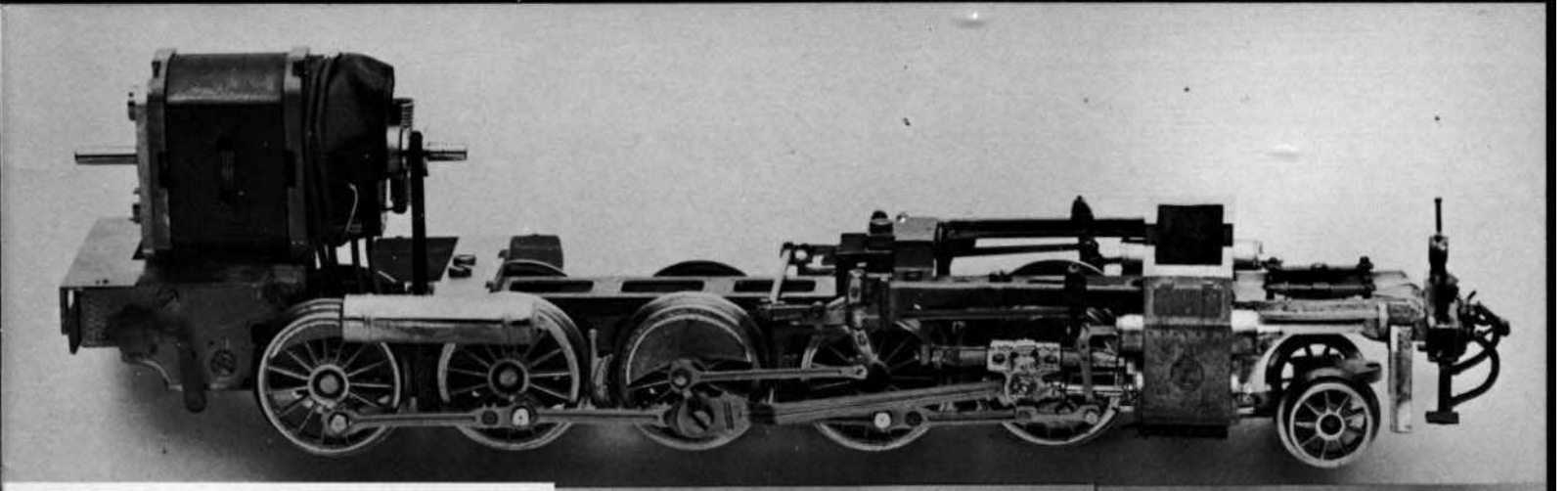
Das Ungetüm aus Belgien

Bereits in den Journalen 4 und 6 des Vorjahres haben wir über Modell und Vorbild der Franco-Crosti-Lokomotive eingehend berichtet. Im Journal 4 haben wir unter anderem geschrieben, daß von der ersten Franco-Lokomotive, die jemals gebaut wurde, unseres Wissens keine Fotografie erhalten geblieben sei. Dies war ein Irrtum, auf den uns unser Leser, **Florian Heimeran aus München,** aufmerksam machte. Herr Heimeran besitzt eine Publikation aus Belgien über Dampflokomotiven mit dem Titel **„NOS INOUBLIABLES VAPEUR",** in dem eine Typenskizze dieser Franco-Lokomotive und gleich 2 Abbildungen zu finden sind. Herr Heimeran setzte sich auch gleich mit der SNCB in Verbindung und besorgte uns das hier abgebildete Foto dieser Lokomotive, das wir Ihnen keinesfalls vorenthalten wollen. Den in der beschriebenen Publikation abgedruckten Text geben wir Ihnen anschließend in etwa sinngemäß wieder:

Im Jahre 1931 wude bei den Eisenwerken TUBIZE eine nach dem Ingenieur Franco genannte Versuchslokomotive nach italienischen Patenten gebaut. Diese riesige Lokomotive, die 31 m lang war und vollständig in Belgien gebaut wurde, hatte ein Dienstgewicht von 248 t. Sie erreicht eine max. Geschwindigkeit von 60 km/h. Achsfolge war (C1) 1B1B1 (1C) mit 10 Treibachsen. Zusammengesetzt aus 3 zusammengekuppelten Triebeinheiten umfaßte die „Franco-Lokomotive" 8 Zylinder mit einfacher Dampfdehnung. Die mittlere Einheit trug den Kessel mit 2 Hauptfeuerbüchsen und 2 gegenüberliegenden Zylinderblöcken. Der Lokführer hatte jeweils 2 symmetrische und identische Führerstände, die zur Umkehrung der Fahrtrichtung dienten. Versuche, die auf der Strecke nach Luxemburg durchgeführt wurden, bewiesen die gute Kurvenanpassung und das Beschleunigungsvermögen der Lok. Ein Zug von 1207 t – limitiert durch die größte Zughackenbelastung – wurde mit der Geschwindigkeit von 24 km/h eine Steigung von 16 mm/m hinaufge- **und nun steht in diesem Artikel tatsächlich** -rissen. Die Lokomotive verfügte über, für die damalige Zeit sagenhafte 3000 PS. (Anmerkung der Redaktion:) Die weitere Verwendung der Lok wurde in Belgien für nicht nötig erachtet, und so wurde die Franco „verschrottet", nachdem sie auf der Brüsseler Ausstellung von 1935 vorgestellt worden war. Da Ing. Crosti erst später zur Franco-Gesellschaft kam, wurde

Bild 2: Das ist nun die, komplett aus M+F-Teilen bestehende, BR 42[00] mit motorisiertem Lokfahrwerk.





der Typ noch nicht als Franco-Crosti-Lokomotive bezeichnet. Soweit in etwa der von Herrn Heimeran übersetzte französische Text. Wir werden uns bemühen, noch weiteres Fotomaterial dieser Lok zu erhalten und dies dann bei Gelegenheit im Journal zu veröffentlichen. Dieser Vorspannartikel soll uns als Überleitung zum **Franco-Crosti-Modell der BR 42^{90}** dienen, über deren Modell wir bereits im Journal 6/75 ausführlich berichtet haben. Die in jener Ausgabe vorgestellte M+F-Lokomotive beruhte auf dem Fahrwerk der **Trix-BR 42,** die mittlerweile leider nicht mehr lieferbar ist. Aus diesem Grund haben wir, wie schon damals angekündigt, nun ein eigenes Fahrwerk für diese Lokomotive konstruiert und fertiggestellt.

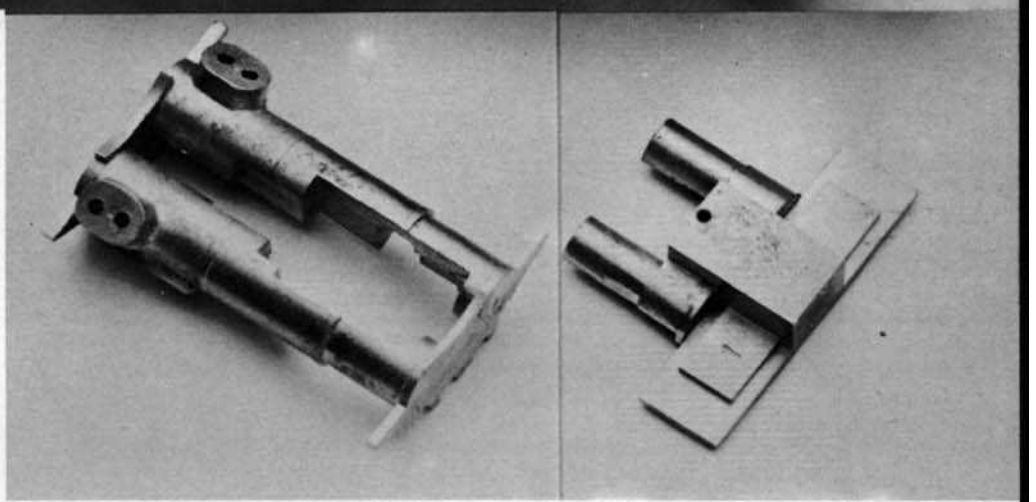


Bild 3: Motorisiertes Lokfahrwerk mit davorliegenden Gehäuseteilen, die beim bisher gelieferten M+F-Umbausatz für die Trix BR 42 unterschiedlich bzw. nicht enthalten waren. Das abgebildete Fahrwerk kann auch für die **BR 85** verwendet werden. Hierfür müssen jedoch von M+F noch ein neuer Pufferbohlentisch, Zylinderblocks, Steuerungsträger und Gehäusebefestigungsteile gefertigt werden. Die bisher vorliegenden Aufträge über dieses Einzelfahrwerk (siehe auch Text) rechtfertigen eine solche Formenherstellung noch nicht.

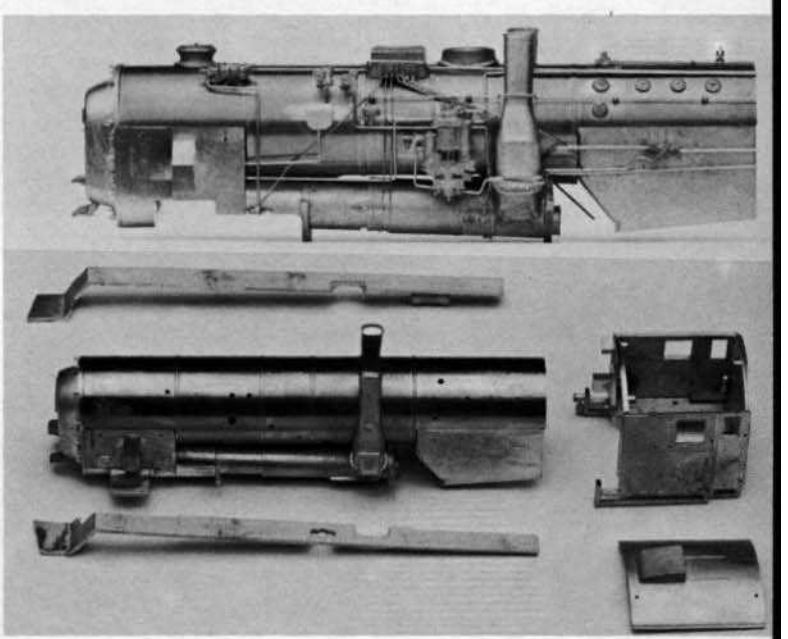
Die BR 42^{90} mit neuem M+F-Fahrwerk

Da, wie schon erwähnt, die Trix-Lokomotive nicht mehr lieferbar ist und beim Fachhandel kaum noch Lokomotiven dieses Typs erhältlich sind, haben wir für die Franco-Crosti (BR 42^{90}) ein neues Fahrwerk aus feingeätzten Messingblechen gefertigt. Bei diesem sind die zweite und vierte Achse über Schneckengetriebe (Schneckenwelle mit 2 Kugellagern) angetrieben, und es erhielt auch eine vorbildliche zierliche Steuerung. Wie schon im Journal 6/75 bemerkt,

Bild 5: Hier sind gut unter der Rauchkammer die Aussparungen ersichtlich, die bei Verwendung eines Trix-Fahrwerkes notwendig werden.

Bild 6: Hier sind die Aussparungen entsprechend unserem Fahrwerk geschlossen.

Bild 4: Fahrwerk der Märklin-Wechselstrom BR 50, das von der Firma Rudert, Triangel, auf Zweileiter-Gleichstrom umgebaut wird.



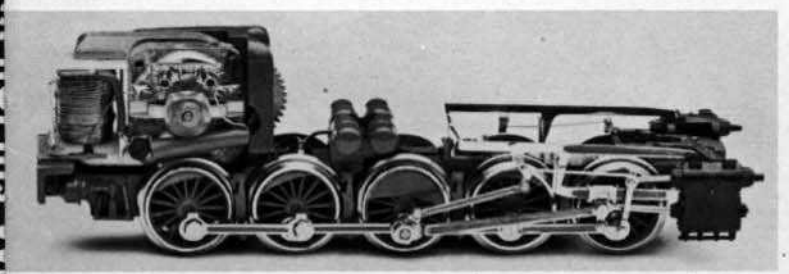


Bild 7: Diese Ansicht verdeutlicht den wesentlich besseren Rahmendurchblick, da nicht, wie beim Trix-Fahrwerk, Getriebeteile stören.

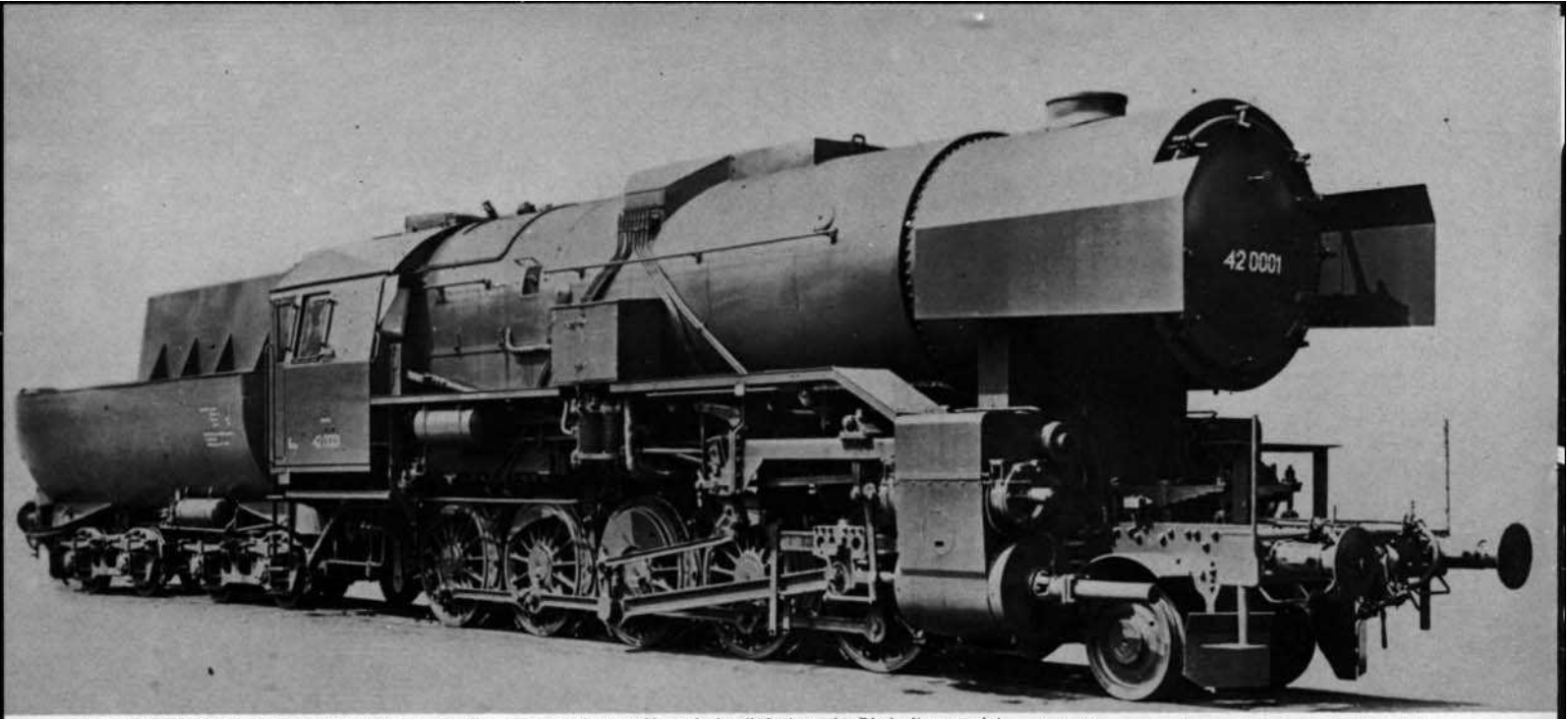
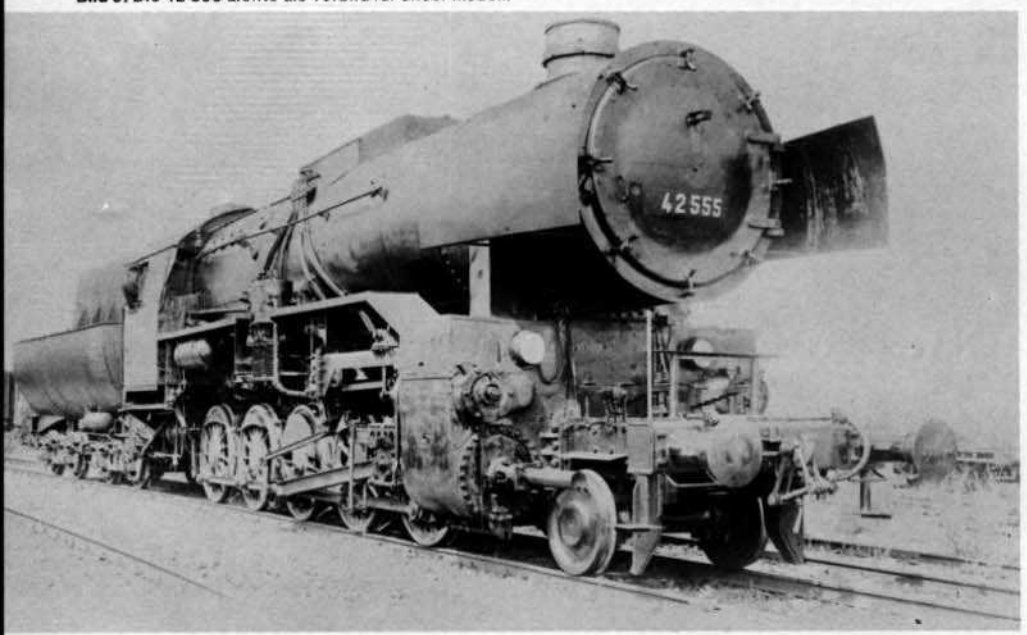
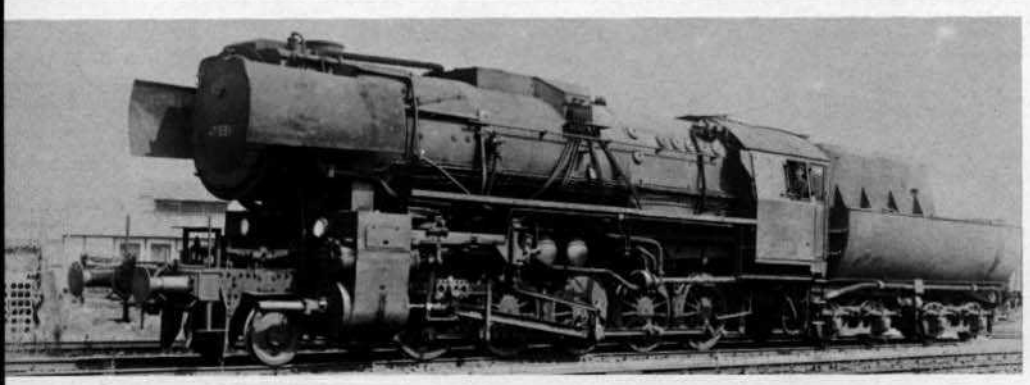
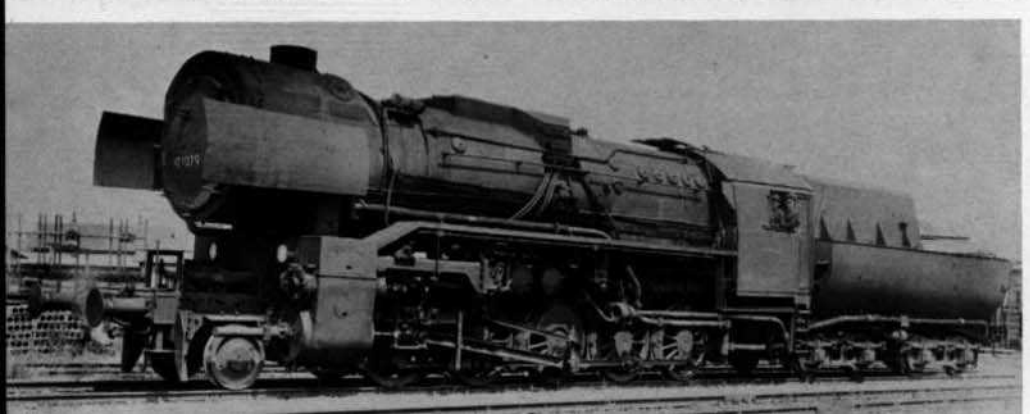


Bild 8: Werksfoto der Brotan-Kessellokomotive, die als erste 42er von Henschel geliefert wurde. Die Luftpumpe ist durch einen Kälteschutzkasten verkleidet; am Zylinder sind die abgeblendeten Kriegslampen angebracht.

Bild 9: Die 42 555 diente als Vorbild für unser Modell.







ist dieses Fahrwerk äußerst vielseitig verwendbar. Es kann sowohl für die BR 42[90] als auch für die im anschließenden Artikel beschriebene neue M+F-BR 42 verwendet werden. Damit aber nicht genug; auch für die Original **Fleischmann** BR 50 kann es unter Abänderung der Führerhausinneneinrichtung angewandt werden. Die Zylinderblockbefestigung ist so ausgelegt, daß anstatt der von der BR 42[90] her bekannte Zylinderblock mit Aufsatz, auch der Original Fleischmann-Zylinderblock angeschraubt werden kann, d.h. also, daß Sie auch unsere Umbausätze, der BR 44 und BR 50[40], die für Fleischmann BR 50 ausgelegt waren, für jenes Fahrwerk verwenden können. Da unser Lokfahrwerk angetrieben ist, kann bei diesen Umbausätzen – für die Zukunft – ein Triebtender entfallen. Es kann hierbei auf den sehr preisgünstigen und vor allem maßstäblichen **Märklin**-Einheitstender (der BR 03) zurückgegriffen werden. Leider stimmen aber die auf den Fleischmann-Maßstab ausgelegten Proportionen des BR 44-Führerhauses dann nicht mit diesem Tender überein. Wir werden deshalb im Laufe der Zeit diesen Umbausatz in einen Komplettbausatz (Maßstab 1 : 87) umwandeln, so daß Sie eine stilreine Baureihe 44 erhalten. Dieser Lokbausatz mit Märklin-Tender wird nicht wesentlich mehr kosten, als heute unser Umbausatz plus der entsprechenden Fleischmann-Lokomotive. Das Fahrwerk kann auch noch für unseren Umbausatz **BR 85** verwendet werden, der bisher auf ein entsprechendes Märklin-Fahrwerk ausgelegt war. Leider sind die Bestellstückzahlen für diesen Artikel **(Art.-Nr. 9611)** noch zu gering, so daß es sich momentan nicht lohnt, die passenden Zylinderblocks und die entsprechenden Gehäusebefestigungsteile – in Formen – zu fertigen. Sobald der Auftragseingang für dieses BR 85-Fahrwerk ausreichend ist, werden wir auch dieses fertigen. Übrigens, die Firma **Gerhard Rudert**

Bild 10: Die 42 591 mit Vorwärmer und Turbo-Speisepumpe. Der Umlauf unterscheidet sich zu den üblichen 42ern.

Bild 11: Diese Lok hat wieder einen völlig anders konstruierten Vorwärmer erhalten.

Bild 12: Die neue M+F BR 42 in der Nachkriegsversion

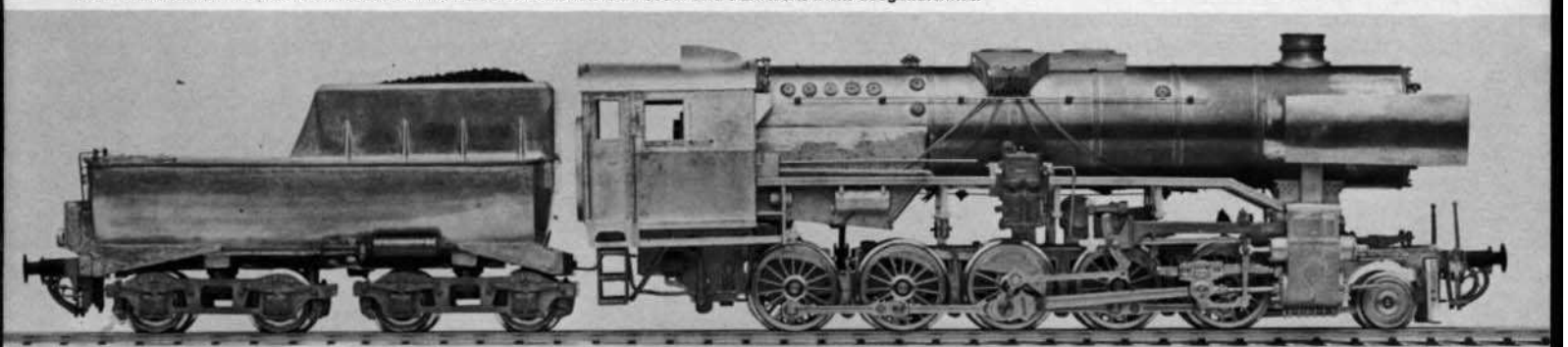
in 3171 Triangel bringt einen Fahrwerksumbau auf Märklin-Basis BR 50 für Zweileiter-Gleichstrom, der auch für unseren Umbausatz der BR 85 verwendet werden kann. Dieses Fahrwerk, das jedoch nur in kleinen Stückzahlen erhältlich ist, kostet ca. DM 110,– und ist – allerdings mit Lieferzeiten – greifbar. Für die Inhaber von Trix BR 42-Lokomotiven liefern wir natürlich auch nach wie vor, – zumindest, solange der Vorrat reicht, – noch den Franco-Crosti-Umbausatz mit der Art.-Nr. 026 aus. Dieser Umbausatz kann jedoch nicht für das neue M+F-Fahrwerk verwendet werden, da in diesem wesentliche Teile, die auf unser Fahrwerk abgestimmt sind, nicht enthalten sind. Sehen Sie hierzu auch **Abb. 3,** die beiden vor dem Fahrwerk liegenden Zinngußteile. Die Abbildungen 5 und 6 zeigen die maßgeblichen Unterschiede. Auf der **Abbildung 5 (Trix-Umbausatz)** sind die Aussparungen unter dem Kessel ersichtlich, die für das Trix-Fahrwerk erforderlich sind. Auf der **Abbildung 6** sind die entsprechenden Füllteile eingearbeitet. Die Laufeigenschaften der Lokomotive sind sehr gut und speziell der Fahrwerkszusammenbau nicht besonders schwierig. Wie bei allen in letzter Zeit gefertigten M+F-Lokomotiven sind auch hier die Radachsen in Messing-Rundlagerbüchsen gelagert. Diese passen genau in die – im Abstand – 100%ig maßhaltig geätzten Fahrwerksaussparungen. Dadurch wird ein Maximum an Passung erreicht, ohne daß die Kuppelstangen klemmen. Diese stimmen immer genau mit den Achslagerabständen überein. Für die nächste Zukunft ist auch vorgesehen, jenes Fahrwerk für das **Märklin Dreileiter-Wechsel-Strom-System** auszulegen. Wir werden dann entsprechende Radsätze mit den neuen Märklin-Spurkränzen fertigen. Eine Puco-Schleifer-Anbringungsmöglichkeit am Fahrwerkboden ist bereits vorhanden. Das Umschaltrelais wird im Wannentender untergebracht. Zum Wannentender ist noch folgendes anzumerken: Dieser wurde ursprünglich von uns mit Motorisierung angeboten, leider müssen wir zumindest vorerst jedoch hierauf verzichten, da von der Firma Trix die Wannentender-Gehäuseteile, die wir für unseren Wannentender verwenden, in nächster Zeit nicht mehr nachgeliefert werden können. Die vorhandenen Wannentenderteile reichen nur für die Bausätze der BR 42^{90} und BR 42 aus. Aus demselben Grund entfällt auch die Fertigung des motorisierten Wannentenders. Sollte nach wie vor für diesen Artikel (Nr. 026 31) Nachfrage bestehen, werden wir evtl. im Laufe des nächsten Jahres einen eigenen Wannentender fertigen.

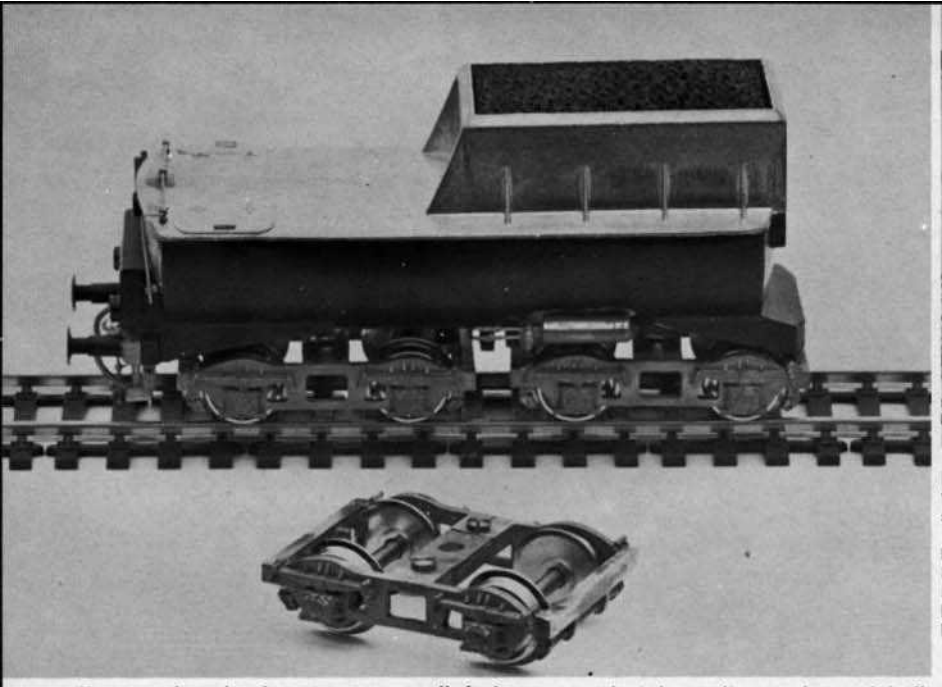
HM

Die Einheitskriegslokomotiven der BR 42

Nun ist auch dieser schon länger angekündigte M+F-Bausatz lieferbar. Die BR 42 haben wir bisher in unserem Messeneuheitenprospekt und unseren Messeberichten im Journal nur mittels Vorbildfoto vorgestellt. Wir waren der Auffassung, daß das Modell durch die früher gelieferte Trix-Lokomotive hinreichend bekannt war. Bis zum Konstruktionsbeginn hatten wir uns mit dieser Baureihe sehr wenig befaßt und deshalb relativ geringe Kenntnis von dieser Lokomotive. Immer erst dann, wenn ein Lokmodell in Arbeit genommen wird, befassen wir uns näher mit dem einzelnen Typ, und dabei stellten wir fest, daß ausgerechnet in unseren Vorankündigungen immer die BR 42 0001 abgebildet wurde. Diese Lokomotive war zwar die erste dieser Baureihe, stellte aber keinesfalls die Regel dar, denn die von Henschel gelieferte 42 0001 hatte einen sog. Brotan-Kessel. Jener war aber bei der gesamt gefertigten Stückzahl nicht die Norm. Wir haben deswegen während der Konstruktion schnell umdisponiert und für unsere Grundtype eine Vorbildlokomotive gewählt, die man als Regelbauart der BR 42 ansehen kann. Es handelt sich hierbei um die **BR 42 555,** die in ihrer Art als Grundtype der meisten Lieferungen gelten dürfte. Teilweise stärkere Unterschiede traten dann meist erst bei späteren Revisionen, Reparaturarbeiten oder Nachkriegs-Neubauten auf. Die Lokomotiven wurden später teilweise mit Vorwärmer und sonstigem Gerät ausgerüstet. Die 42 555 kam nach dem Kriege auch noch zur Bundesbahn (ED Hannover, Bw-Minden) und wurde 1954 ausgemustert. Diese Lokomotive hat also – fast unverändert – den harten Kriegseinsatz

Bild 13: BR 42 von der Lokführerseite der freie Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk wirkt ausgezeichnet.





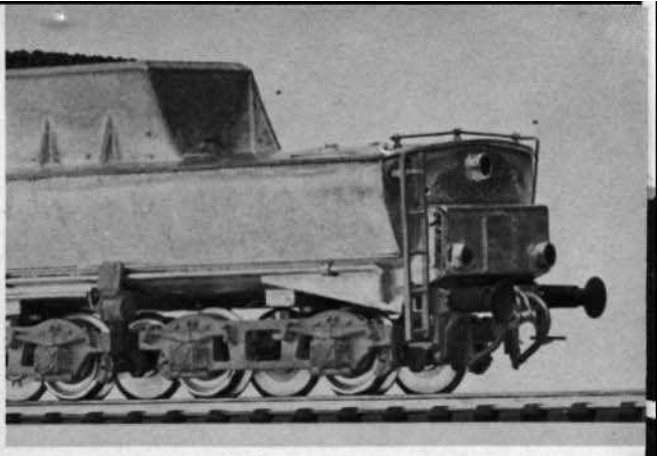


Bild 14: Wannentender mit neuen M+F-Teilen. Das vor dem Wannentender einzeln abgebildete Drehgestell kann in Bausatzform aus Messingguß extra bestellt werden.

Bild 15: So sieht die Rückpartie des Wannentenders mit der neuen, von M+F gefertigten Aufstiegsleiter aus. Die Leiter und die Pufferbohle können auch für alle Trix BR 42 Lokomotiven verwendet werden.
Bild 2–7 und 11–15 Foto: Paur
Bild 8–10 Bellingrodt

überstanden. In dem von uns gelieferten Grundbausatz sind sowohl die abgeblendeten Kriegslaternen, als auch die späteren, bei der DB verwendeten Laternen ohne Blendschutz im Bausatz enthalten. Der Lokomotiv-Bausatz enthält auch als Zusatzteil den Kälteschutzkasten, der auf dem Luftpumpenoberteil angesetzt war. Jener war hauptsächlich für den Einsatz in Rußland notwendig. Bei vielen Lokomotiven befand sich auch aus demselben Grund der Generator unter Verkleidung oder war sonstwie geschützt. Für den Beschriftungssatz der BR 42 (Art.-Nr. 12073) sind 5 unterschiedliche Loknummern vorgesehen. Es handelt sich hierbei auch teilweise um unterschiedliche Lokvarianten (wenn manchmal auch nur minimal). Auf dieses Thema werden wir aber noch gesondert in weiteren Journal-Artikeln eingehen. Das Brotan-Kessel-Hauptmerkmal war der wesentlich stärkere Langkesseldurchmesser. Die Rauchkammer verjüngte sich relativ stark und hatte in etwa dasselbe Maß wie die 42er der Regelausführung. Unter Umständen werden wir in einzelnen Zurüstsätzen oder als Zurüstteile Ihnen diese und andere Variationsmöglichkeiten später anbieten. Hierüber aber auch mehr zu gegebenem Zeitpunkt in späteren Journalen. Die BR 42 gab es auch teilweise mit auf dem Rauchkammerscheitel angebrachten Vorwärmern, die oft recht obskure Formen aufwiesen. Eine kleine Auswahl der Unterschiede zeigen wir Ihnen anhand der in diesem Bericht abgebildeten Vorbildfotos und auch in weiteren Fortsetzungsberichten.

Nun aber zum M+F-Bausatzmodell

Über das Fahrwerk braucht im allgemeinen nichts mehr gesagt zu werden; dieses ist bereits im davor befindlichen Beitrag über die 42^{90} schon behandelt worden. Beide Fahrwerke unterscheiden sich nur in Details. So erhielt die BR 42 eine Vorlaufdeichsel mit Vollrad, eine andere Pufferbohle, einen abgewandelten vorbildgerechten Pufferbohlentisch, entsprechende Zylinderblockabdeckungen und am Zylinderblock angesetzte Laternen. Wenn Sie beide Modellabbildungen miteinander vergleichen, so werden Sie feststellen, daß die Steuerung einheitlich ist, aber der Steuerungsträger und die Steuerungsumlenkhebel anders angeordnet sind. Das hat folgenden Grund: Bei der Franco-Crosti lagen die beiden unteren Rauchgasröhrenvorwärmer sehr tief auf dem Rahmen, und es mußte deshalb die Umsteuerwelle für die Steuerungsumlenkung (der gegenüberliegenden Lokseite) unter diesen hindurchgeführt werden. Bei der BR 42 war dies jedoch nicht erforderlich, da diese Lokomotive eine sehr hohe Kessellage aufwies. Wir haben deshalb genau wie beim Vorbild die Aufwerfhebel sehr hoch (fast direkt unter dem Umlaufblech) angebracht. Der Lokomotivkessel besteht aus einem Messingdrehteil, an dem, ähnlich wie schon von der BR 42^{90} her bekannt, gegossene „Hartzinnstehkesselteile" beidseitig angesetzt werden. Da vom Vorbild her schon der Kessel relativ einfach war, muß auch beim Modell hier entsprechend wenig an Einzelteilen angesetzt werden.

Die bei unserem Fotografiermuster angebrachten Windleitbleche sind noch von Hand gefertigt. Es fehlt – gegenüber der Serie – an diesen noch die Nietdetaillierung. Auch für diese Lokomotive haben wir wieder eine messinggegossene Rauchkammertüre (zum Öffnen) hergestellt. Wie üblich, kann – bei Verwendung jener – die komplette Rauchkammer-Inneneinrichtung nachgebildet werden, sie ist aber aus Preisgründen im Bausatz nicht enthalten. Diese Teile können entweder als Einzelbestellung oder im Zuge des kompletten Superzurüstsatzes gekauft werden. Da das Lokführerhaus rundum geschlossen ist, wurde auch hier, wie schon bei der 42^{90} (aus Gründen der Motorunterbringung) auf eine Führerhausinneneinrichtung gänzlich verzichtet. Erfreulich ist, daß bei diesem Bausatz die Bremsbacken (wie auch bei der 42^{90}) bereits beinhaltet sind.

Das Wannentendergehäuse besteht weitgehend aus **TRIX**-Zinkdruckgußteilen. Von uns wurden zusätzlich eine neue superdetaillierte Pufferbohle, eine Aufstiegsleiter, Bremsdruckluftbehälter und weitere Detaillierungsteile neu erstellt. Auch die zierlichen metallgegossenen Drehgestelle sind ein reines M+F-Produkt. Im Bausatz liegen solche aus Hartzinnguß (mit vorbildlichen Bremsbacken) bei. Dieselben Drehgestelle (in Messinggußqualität) werden von uns auch als einzelnes Ersatzteil angeboten. Wir liefern diese unter der **Art.-Nr. 3352/54** zum Preis von **DM 14,50** . Die gesamte Lokomotive weist trotz ihrer geringen Detaillierung (im Kesselbereich) eine vornehme Eleganz auf. Betrachten Sie unsere Modellabbildungen genau – reizt Sie dieser Bausatz nicht?

Für den Zusammenbau benötigen Sie etwa nur die halbe Arbeitszeit der M+F BR 41.

HM

M+F-T3-Bausatz und seine vielen unterschiedlichen Varianten

Bei M+F gibt es nicht weniger als 7 Bausatz- und Fertigmodell-Varianten der ehemaligen preußischen T 3. Einzelne Modelle unterscheiden sich teilweise nur geringfügig, so z.B. in der Technik, in der Beschriftung oder in der Farbgebung. Die Reichsbahn-Ausführung unterscheidet sich stärker. Fangen wir bei den Unterschieden der Technik an. Solche gibt es nur bei der Schlepptender-Ausführung. Ursprünglich (bei Röwa) gab es hier nur eine Variante. Bei jener war die Lokomotive angetrieben und eine Achse mit Haftreifen versehen. Der Tender war mehr oder weniger nur ein angehängter Waggon. Diese Ausführung wird auch jetzt wieder von uns in der nächsten Zeit zur Auslieferung gelangen. Zusätzlich haben wir aber unter der **Art. Nr. 049 01** eine weitere Variante mit motorisiertem Tender geschaffen. Dies hat mehrere Vorteile: Der Motor