



6/1978

5,90 DM

# JOURNAL

**M**odellbahn + **F**achzeitschrift • aktuell • informativ



# Liebe M+F-Freunde und -Journal-Leser!

Ich möchte mich bei Ihnen für die gezeigte Anteilnahme bedanken, vor allem für die sehr zahlreiche eingegangenen Briefe, in denen Sie einerseits Ihr Mitgefühl der Familie Kaiser und unserer Firma gegenüber ausdrückten, andererseits uns Mut zusprachen, doch nicht aufzugeben, sowie Ihr Bedauern zu erkennen gaben, wenn dies wirklich so sein müßte. Wegen der Vielzahl der Briefe ist es leider nicht möglich, alle einzeln zu beantworten. Ich möchte deshalb hier im Namen der Familie Kaiser und auch in meinem eigenen Namen allen Briefschreibern recht herzlichen Dank sagen! Hier nun einige Auszüge aus den vielen Briefen, die uns erreichten. Weil schon relativ kurze Zeit nach Erscheinen des letzten Heftes wieder Redaktionsschluß für diese Nummer war, konnten wir leider keine Abdruckgenehmigung bei den einzelnen Briefschreibern einholen; wir geben die Zuschriften daher ohne Adressenangabe wieder.

Bienenbüttel, 4. 12. 1978

„Sehr geehrter Herr Merker, sehr geehrter Herr Leibner!

Vor ein paar Tagen erhielt ich dankenswerterweise das M+F-Journal mit der traurigen Notiz über das Ableben Ihres hochgeschätzten Herrn Kaiser. Sie sind natürlich im Augenblick völlig verzweifelt in puncto Zukunft Ihrer Firma. Das ist durchaus auch für uns außenstehende Laien verständlich. Aber ich kann mir nicht denken, daß Sie nun die Flinte ins Korn werfen sollten. Denn alle Gießformen der Bauteile, auch wenn sie aus Gummi oder ähnlichen Materialien bestehen, sind doch vorhanden, so daß die volle Produktion weiterlaufen kann.

Natürlich müßten nach und nach alle vorhandenen Gießformen neu gefertigt werden. Aber das ist doch technisch möglich. Suchen Sie doch per Inserate einen neuen Feinmechaniker, der sich mit Lust und Liebe in diese Angelegenheit einarbeiten könnte. Zur Überbrückung dieser Zeit haben Sie doch inzwischen einen derart großen Lieferumfang mit entsprechendem Kundenkreis geschaffen, daß die Produktion mit den derzeitigen Mitteln ohne weiteres voll weiterlaufen kann. Die Vielzahl der bis jetzt lieferbaren Modelle kann doch meines Erachtens viele Monate, wenn nicht vielleicht über ein Jahr hinweg, die Lücke in puncto Modellentwürfen überbrücken. Dann findet sich bestimmt wieder ein Rat. Sie könnten sich mit der jetzigen Modellauswahl – ganz banal gesagt – für einige Zeit ‚ausruhen‘ auf Kaisers Ideen.

Das meine ich nicht negativ. Ich kann mir vorstellen, daß es bei der heutigen Arbeitslosigkeit bestimmt Feinmechaniker geben wird, die auch von der Modellbahnerei her Lust und Liebe zur kleinen Modellbahnwelt mitbringen... Sie können uns nicht einfach sitzen lassen, zumal wir ja noch über Jahre hinaus M+F-Maschinen bestellen wollen! Der Kundenstamm bleibt Ihnen treu. Das werden Sie bestimmt schon in den letzten Tagen und Wochen aus anderen Schreiben bzw. Reden gehört haben. Fassen Sie also bitte Mut. Sie brauchen nicht zu verzweifeln. Ich hörte Meinungen, wie ‚Merker weiß nicht, was er will‘. ‚Er soll den Kopf nicht hängen lassen, erst einmal alles in Ruhe weiterliefern, was er bis jetzt produziert hat.‘ ‚Er braucht nicht in Panik zu geraten – das ist doch inzwischen eine renommierte Firma mit festem Kundenkreis‘ usw. Auch meinen Schülern im Werkunterricht habe ich Ihre Modelle beim Eisenbahnbau so ganz beiläufig gezeigt, damit sie einen Einblick in mein Hobby bekamen, was der Lehrer wohl so zu Hause, in der Freizeit, macht. Die Erstaunten fragten natürlich gleich, wer denn diese Modelle in Fürstfeldbruck herstellt. Damit möchte ich Ihnen nur sagen, daß das Ihre Kunden von morgen sind. Wenn die Jugendlichen einmal selber Geld verdienen, zum Kauf der M+F-Bausätze usw.... Daß man mit einem derart feinen Hobby auch einige zukünftige Gammler und

‚Wirtschaftsprüfer‘ (will sagen Gaststättensitzer) aus den Kneipen fernhält, sei hier nur am Rande erwähnt. Lieber Herr Merker und lieber Herr Leibner, ich möchte Ihnen geschäftlichen Trost, Mut und künftigen Erfolg im Weiterbau aller Maschinenbausätze zusprechen. Die Kunden würden in einer Reklame in der M+BA, im Eisenbahn-Magazin oder im Journal selbst den Weiterbau als einen mutigen Hinweis in dieser Richtung sehen.

Ihr alter Kunde...“

★

Bielefeld, 30. 11. 1978

„Lieber Herr Merker!

Erst jetzt beim Studium Ihres neuen M+F-Journals ist mir so recht bewußt geworden, was Sie durch den plötzlichen Tod Ihres langjährigen Mitarbeiters Heinz Kaiser verloren haben. So hat es mich wirklich erschüttert zu lesen, was nun aus M+F werden soll. Ich wünsche Ihnen von Herzen, daß Sie doch noch einen Mann finden werden, der Herrn Kaiser zumindest annähernd ersetzen kann. Schwierig genug dürfte das sein, denn die Zahl derer, die sich hauptberuflich mit dem Modellbau befassen wollen, ist ja wirklich sehr klein, und die fachliche und auch menschliche Qualifikation muß dabei sehr hoch sein. Ich drücke Ihnen den Daumen und möchte natürlich noch recht lange treuer Kunde bleiben...“

★

Bühl-Neusatz, 1. 12. 1978

„Sehr geehrter Herr Merker!

Auch wenn ich vermutlich aus Ihrer Sicht kein sonderlich lukrativer Kunde bin, so möchte ich doch nicht versäumen, Ihnen mein Bedauern über das Ableben Ihres hervorragenden Mitarbeiters und die sich hieraus ergebenden Konsequenzen für Ihren Betrieb auszusprechen. Wenn ich Ihre Mitteilung richtig verstanden habe, so werden doch immerhin die in Ihrem Bauteilekatalog aufgeführten Teile weitergeliefert, wenn auch Bausätze und Fertigmodelle sowie Lokersatzteile in Wegfall kommen...“

★

Paris, 4. 12. 1978

„Sehr geehrter Herr Merker!

Das Ableben von Herrn Kaiser habe ich wie einen Donnerschlag aus blauem Himmel empfunden. Kaum glaube ich, daß wir ihn während der nächsten Nürnberger Messe nicht mehr treffen werden. Erlauben Sie mir, mein Beileid an die ganze Familie M+F auszusprechen...“

★

Ertstadt, 4. 12. 1978

„Liebe M+F-Freunde!

Auch ich bin vom Tod des Herrn Kaiser sehr betroffen. Welcher Liebhaber seiner Modelle ist das nicht! Aber warum die Flinte in einem so großen Bogen ins Korn werfen? Sollte sich in Deutschland wirklich niemand finden, der in seine Fußstapfen treten könnte, in England findet sich bestimmt jemand, warum nicht? In der Hoffnung, daß auch der Modellbau überlebt, verbleibe ich...“

★

Mainz, 5. 12. 1978

„Sehr geehrter Herr Merker!

Dem M+F-Journal Nr. 5/78 habe ich die betrübliche Nachricht vom Ableben des Herrn Kaiser und der geplanten Produktionseinschränkung entnommen. Ich kann mir gar nicht vorstellen, daß die positive Entwicklung der Firma M+F eine so plötzliche Wende nehmen soll. Hängt Wohl und Weh wirklich nur von einem einzigen Mitarbeiter ab, oder stehen noch andere Gründe dahinter?...“

Mönchengladbach, 8. 12. 1978

„Sehr geehrter Herr Merker,

traurig, ja bestürzt las ich im letzten Journal die Nachricht über den unerwarteten Tod des Herrn Kaiser. Nach dem optimistischen Auftakt anlässlich des zehnjährigen Firmenjubiläums war dieser Artikel mit den darin aufgezeigten Folgen für Ihr Unternehmen geradezu niederschmetternd.

Alle Freunde des Lokomotiv-Modellbaus haben mit dem Tode des Herrn Kaiser und Ihrer daraus resultierenden Entscheidung, die Bausatz-Produktion einzustellen, einen auf lange Zeit sicher unersetzlichen Verlust erlitten.

Wo sollen sie nun herkommen: die bay. D XII, der Ur-  
Glaskasten, die preuß. G 9 und die BR 93?

Bestimmt haben auch die großen Modelleisenbahnhersteller mit ihren in letzter Zeit immer häufiger auftauchenden Doppelentwicklungen (E 04, BR 17, BR 94) Sie in Ihrem Entschluß bestärkt. Vom kaufmännischen Standpunkt aus gesehen, ist diese immer stärker werdende Einengung Ihrer Absatzchancen genauso bedrohlich, wie der Verlust des genialen Ur-Modellbauers.

Trotzdem bin ich der festen Überzeugung, daß es auch in Zukunft für schöne, wenngleich teure Kleinserienmodelle mit M+F-Niveau, einen Käuferkreis geben wird. Weder Märklin, Fleischmann, Roco noch Lipip werden je eines der vorgenannten Lokmodelle produzieren. Im kleineren Rahmen sollte es doch zumindest möglich sein, wenn auch zunächst keine neuen Modelle zu entwickeln, so doch wenigstens die bisher entwickelten, jedoch schon seit längerer Zeit ausverkauften Modelle noch einmal aufzulegen. Hierfür sind doch alle Formen, Filme und Vorrichtungen vorhanden!

Seit 1974 habe ich 20 M+F-Bausätze gekauft (und dafür manche Überstunde gemacht) und der Zusammenbau hat von Mal zu Mal mehr Freude gemacht – ich möchte auf diesen Spaß nicht gern verzichten. Bleibt nur zu hoffen, daß meine Bestellung vom 29. 11. nicht schon zu spät bei Ihnen eintraf.

Vielleicht kann mein Brief, der sicher für viele M+F-Freunde spricht, Sie veranlassen, Ihre Entscheidung in unserem Sinne positiv zu ändern. Es würde mich freuen, im nächsten Journal darüber lesen zu können.“

★

Wuppertal, 8. 12. 78

„Lieber Herr Merker!

Zuerst meinen Dank für das wieder hochformatige Journal 5. Ich antwortete nicht postwendend, da es mir buchstäblich die Sprache verschlagen hatte. Jetzt erst weiß man gewissermaßen, daß M+F, quasi also die ganze Firma, auf dem Bein des so für alle Überlebenden tragisch ums Leben gekommenen Herrn Kaiser stand. Und irgendwie muß längst vorher auch Ihnen dies zum Bewußtsein gekommen sein, und so brachten Sie – auf Kosten Ihrer Gesundheit – auch noch das Kunststück fertig, sich auch auf ein zweites Bein zu stellen – auf das Journal.

10 Jahre sind darüber vergangen, zumindest 8 Jahre praktischer Tätigkeiten und dem zunehmenden Wunder, daß Sie der Moba-Welt besicherten.

Entsprechend wirklich großartig auch Ihrer Gattin und Ihr persönlicher Nachruf.

(Nur – zum Donnerwetter: soll es in ganz Westeuropa niemanden geben, der Herrn Kaiser ersetzen könnte? Das wäre ja unfassbar, obgleich nicht gänzlich unmöglich. Freude und auch viel Weh sind mit Ihrem impulsiven Weg auf dem Modellbahnsektor verbunden gewesen – bis zum heutigen Tag, und ich kann Ihnen nur wieder das Allerbeste wünschen, geschäftlich wie ebensowichtig: gesundheitlich. Was mir bekannt war, habe ich von Anfang an intensiv, mit größtem Interesse und mit den besten Wünschen verfolgt.

Vielleicht und hoffentlich ist der erste große Schock der „Schuldige“, der Sie im Journal 5 so pessimistisch über M+F urteilen läßt. Das ist doch schon ein Lebenswerk und mit „Blut und Tränen“ und übermenschlicher Kraft erkämpft. Wenn ICH so pessimistisch sähe wie Sie, müßte ich weinen.

(Fortsetzung Seite 61)

**6/78**

**4. Jahrgang**

**Einzelheft** DM 5,90  
 sfr 6,30  
 öS 43,--  
 hfl 7,50  
 bfr 95,--

Verlag, Herausgeber und Vertrieb:  
 H. Merker

Redaktion: Hermann Merker

Ständige Mitarbeiter:

Horst Obermayer  
 R. Barkhoff  
 Curt G. Zillmer  
 Peter Schiebel

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

Atelier Paur  
 Ing. Horst Obermayer  
 Bernd Schmid

Druck: F. C. Mayer  
 8000 München 40

M+F-Journal erscheint 1979 6x.

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.

**Abonnement:** 35,40 + 6,- Porto

**Einzelheft:** 5,90 + 1,- Porto

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

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der  
 Vervielfältigung setzen das schriftliche Ein-  
 verständnis des Verlages voraus

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate  
 zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 2 vom  
 1. Februar 1978.

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Auflagenhöhe 17 000

**Hermann Merker-Verlag**

8080 Fürstfeldbruck, Röntgenstraße 2

# Aus dem Inhalt . . . . .

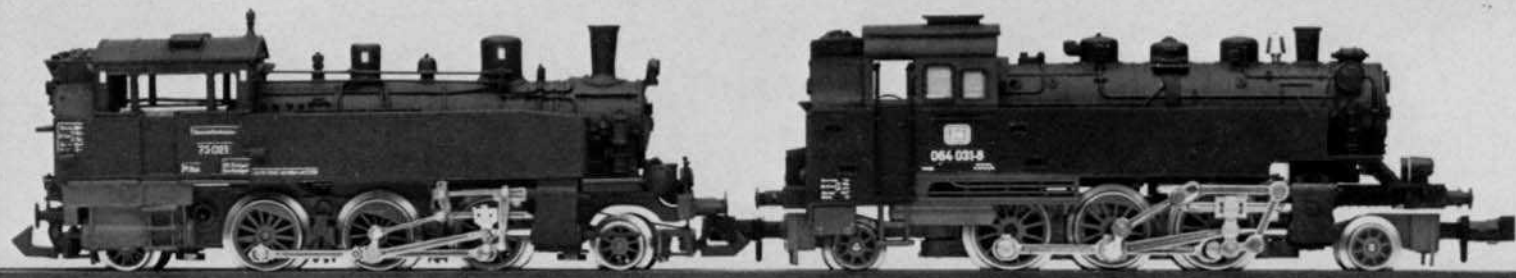
	Seite
<b>Vorwort</b>	<b>2</b>
<b>Nun ist auch die württembergische T 5 (BR 75) in der Spurweite N fertig</b>	<b>4</b>
<b>Beschriftungssatz für BR 55, Spurweite H0</b>	<b>5</b>
<b>Neu von Roco</b>	<b>7</b>
<b>Neun Dampfloks und eine Insel</b>	<b>8</b>
<b>Elektrische Speichertriebwagen Bauart Wittfeld</b>	<b>16</b>
<b>Die Stadt Blumberg kam zum Zug</b>	<b>20</b>
<b>18201 – Werkstattbericht</b>	<b>24</b>
<b>Spaß mit Märklin-mini-club</b>	<b>30</b>
<b>Neuheiten von Pola in der Baugröße H0</b>	<b>34</b>
<b>Nochmals: Dampfzugsonderfahrt endet in Schneewehe</b>	<b>35</b>
<b>Feuerwehr</b>	<b>38</b>
<b>Bw-Skizzen</b>	<b>40</b>
<b>Neue Modell-Lokomotiven in der Baugröße H0</b>	<b>46</b>
<b>DBC-Dampfbahnclub</b>	<b>50</b>
<b>Neues Zubehör von Faller</b>	<b>53</b>
<b>Neu von Vollmer</b>	<b>55</b>
<b>Märklin BR 41 mit M+F-Zurüstteilen</b>	<b>56</b>
<b>Neue N-Bauteile von M+F</b>	<b>59</b>

**Zu unserem Titelbild:**

Zwei Maschinen der Reihe 050 bis 053 vor einem schweren Güterzug auf der langen  
 Rampe bei Schwäbisch Hall-Hessenthal. **Farbfoto: Obermayer**

**Zu unserem Poster:**

Personenzug mit der Lokomotive 051 441 mit einer Garnitur dreiachsiger Umbau-  
 wagen im Weinsberger Tal. **Farbfoto: Obermayer**



**Bild 1:** Größenvergleich und Gegenüberstellung der M+FT 5 zur Trix BR 64. Gut sichtbar ist der freie Führerhausdurchblick der M+F-Lok. Die Lok hat maßstäbliche Höhe und ist um einige Millimeter kürzer als die Trix 64, was auf diesem Bild nicht einwandfrei ersichtlich ist.

## Nun ist auch die württ. T 5 (BR 75) in der Spurweite N fertiggestellt

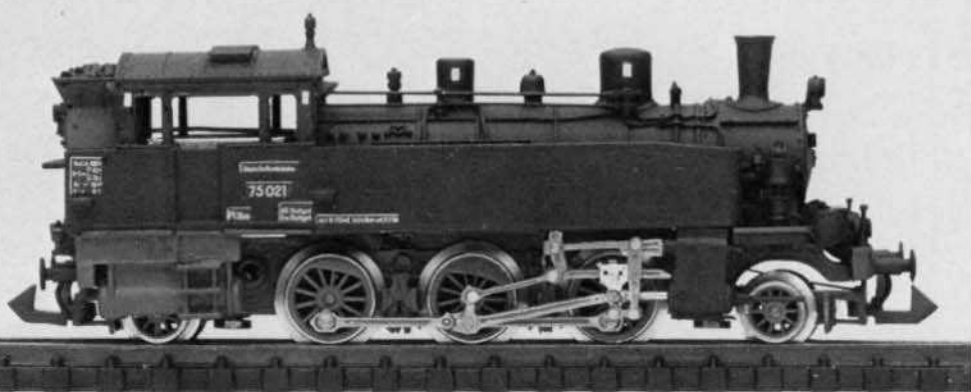
Dieses entzückende Modell ist das letzte Werk unseres verstorbenen Mitarbeiters **Heinz Kaiser** und stellt ein Nonplusultra in der Detaillierung dar. Wie es in der Überschrift heißt, ist das Modell produktionsreif fertiggestellt. Leider erhalten wir jedoch von einem Vorlieferanten Zubehörteile für die Lok nicht mehr rechtzeitig angeliefert. Wir können zwar noch vor Weihnachten die Bausätze ausliefern, jedoch werden diese, bedingt durch die allgemeine Postverzögerung vor Weihnachten, den Fachhandel erst zwischen Weihnachten und Neujahr erreichen. Bitte haben Sie hierfür Verständnis und fragen Sie bei Ihrem Fachhändler zwischen den Feiertagen an. Bei den Guß- und Formmodellen dieser Lokomotive hat Herr Kaiser zum letztenmal unter Beweis gestellt, was er konnte. Dieses winzige Meisterwerk hat es in sich und wird sicher jeden N-Modellbahner begeistern. Der Bausatz besteht aus relativ wenig Einzelteilen und dürfte deshalb auch dem ungeübten Modellbahner in puncto Zusammenbau keine allzu großen Schwierigkeiten

bereiten. Das Fahrwerk ist bereits unsererseits vormontiert, so daß die schwierigsten Arbeiten für den Bastler, die unter Umständen Vorrichtungen und spezielles Werkzeug erfordern würden, entfallen.

Die Gehäuseteile passen gut zueinander und sind mit zusätzlichen Arretierklötzchen versehen. Alle Leitungen am Kessel sind, ebenso wie die Griffstangen, angegossen, wirken aber speziell aufgrund unseres Gußverfahrens äußerst plastisch und realistisch, ganz gleich, ob Sie die Lokomotive von oben oder von der Seite betrachten. Durch Verwendung eines sehr flachen Motors konnte die Führerhausdurchsicht freigehalten werden. Dies dürfte einmalig für N-Lokomotiven dieser Größenordnung sein. Verwendet wurde ein **Roco-N-Motor**, der sich bei dieser Firma schon -zigtausendfach bewährt hat. So sind auch die Fahr- und Laufeigenschaften als hervorragend zu bezeichnen. Bezüglich Befahrbarkeit von kleinen Radien macht das BR-75-Modell keinerlei Schwierigkeiten. Auch das schwere Metallge-

häuse aus einer Hartzinn- oder Hartblei-Legierung sorgt für entsprechende Zugleistung.

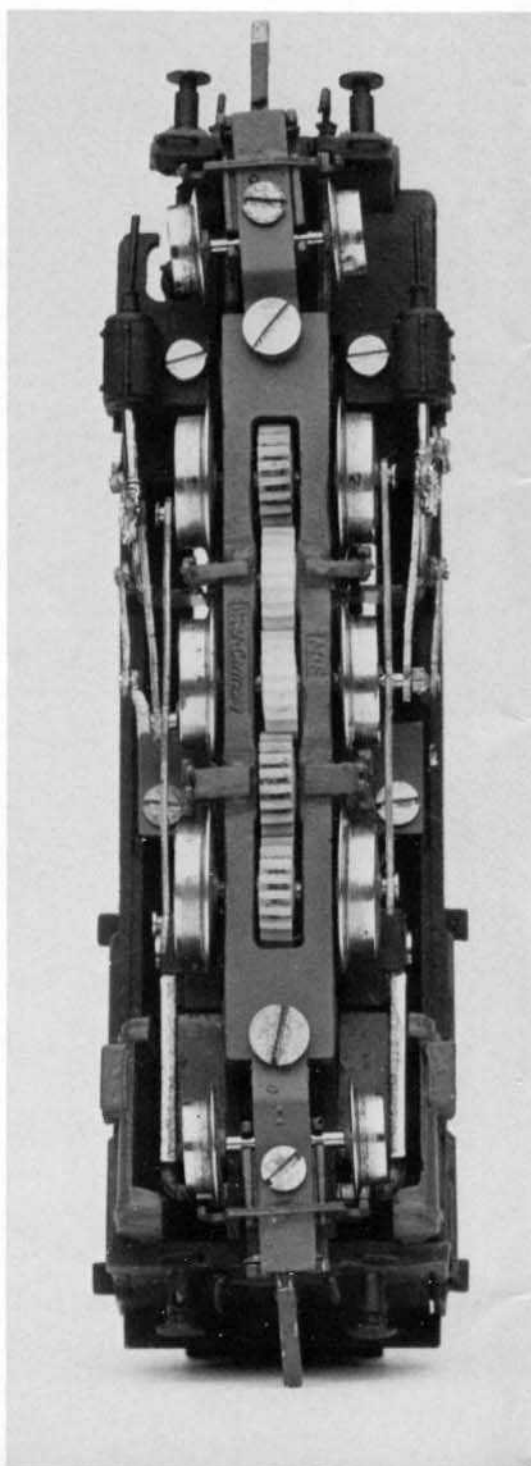
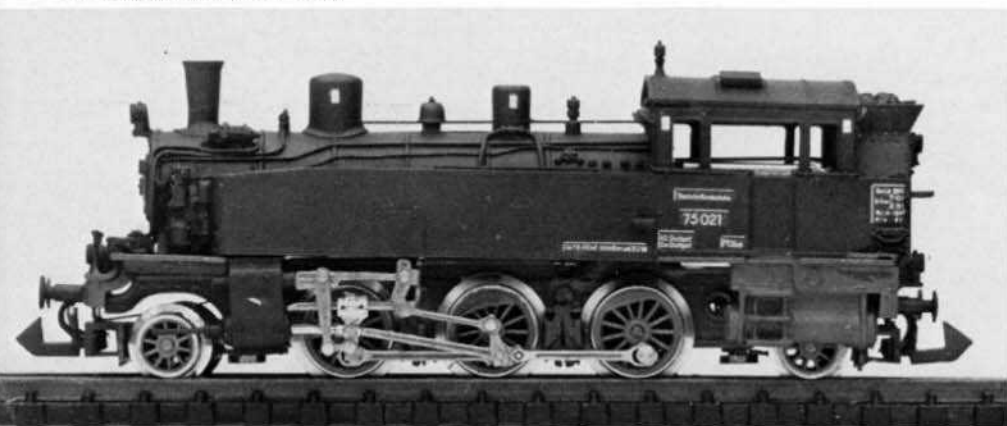
Jedem Bausatz liegt bereits die fertig genietete Steuerung bei, die trotz ihrer zierlichen Aus-



**Bild 2:** Die neue „N“ T 5 (BR 75) als komplette M+F-Lokomotive von der Lokführerseite.

**Bild 4:** Untersicht. Hier ist gut der Zahnradantrieb des komplett aus M+F-Teilen bestehenden Fahrwerks erkennbar.

**Bild 3:** Heizerseitenansicht der BR 75.



führung sehr robust ist. Entgegen früheren M+F-Steuerungen in der Spurweite N (z. B. KL 2, Trix-T 3, Trix-BR 24 und 64) wurde diese wegen der größeren Robustheit nicht in 3/10-, sondern in 4/10-Messing-Materialstärke ausgeführt. Sie ist also bei weitem nicht mehr so empfindlich, wie dies früher bei den M+F-Supersteuerungen für die oben erwähnten Modelle der Fall war.

Dadurch ist das M+F-Modell der württembergischen T 5 ein reines Gebrauchs- und Strapaziermodell und nicht nur ein Vitrinenstück, wie man vielleicht annehmen könnte. Wenn Original-Kupplungsimitation, Bremsschläuche und

Heizschlauchkupplung mitangebracht werden, also der sogenannte Superzurüstung beim Bau mitverwendet wird (dieser enthält zusätzlich zu den soeben genannten Teilen noch Federpuffer und Bremsbacken), kann das Modell ohne weiteres auch zu einem Vitrinenstück umfunktioniert werden und steht dann hinsichtlich Detaillierung in keiner Weise der großen HO-Schwester nach.

So, liebe N-Freunde, wäre es die BR 75 nicht einmal wert, einen Zusammenbau an den langen Winterabenden zu versuchen? Ein Mitarbeiter von M+F hat das hier abgebildete Fotografier-Einzelstück an einem Samstagnach-

mittag (ganz gemütlich, natürlich aber ohne Spritzlackierung) zusammengebaut. Wer jedoch keine Zeit zum Selbstbau hat, kann die Lokomotive auch Anfang 1979 als M+F-Fertigmodell beziehen. Hier zur Erinnerung nochmals die einzelnen Bestellnummern:

Artikel-Nr.	Preis/DM
605 Bausatz BR 75 (württ. T 5)	359,-
605 10 Superzurüstung	30,90
605 70 Fertigmodell normal	539,-
605 75 Fertigmodell super	598,-
125 08 Abziehbilder	12,-

HM

# Beschriftungssatz für BR 55, Spurweite H0

Schon vor einiger Zeit haben wir im Journal 2/78 einen Umbaubericht für die Fleischmann-BR 55 gebracht. Unser M+F-Journalleser Herr Ziegler aus Kämpfelbach hat sich seinerzeit

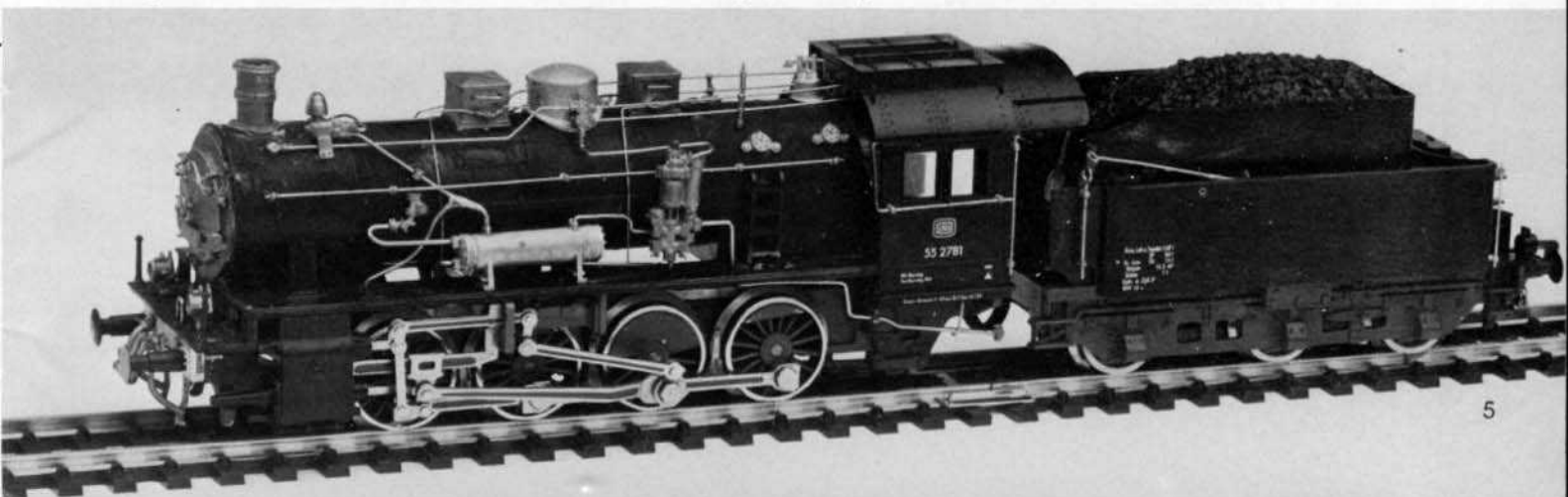
die Mühe gemacht, die Fleischmann-BR 55 mit M+F-Teilen umzubauen bzw. zu supern. Zum damaligen Zeitpunkt hatten wir noch vor, einen kompletten M+F-Zurüstungssatz für die Supe-

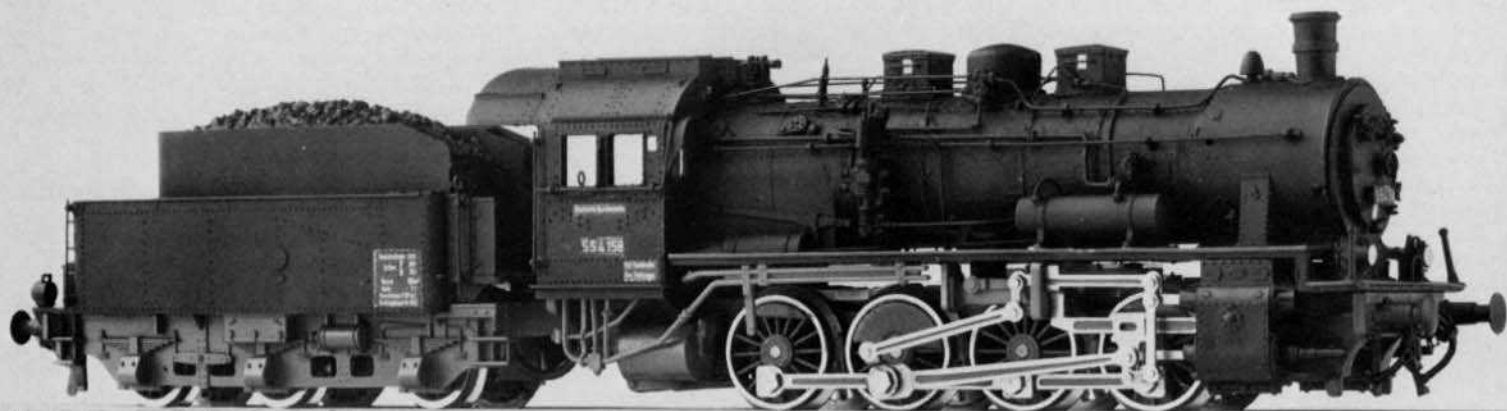
rung und die verschiedenen Varianten dieser Lokomotive zu bringen. Da sich die Nachfrage jedoch nur auf 80 bis 100 Interessenten beschränkte, ist dieses Unterfangen unrentabel.

Bild 1: Der neue M+F-Beschriftungssatz mit sämtlichen Beschriftungsmöglichkeiten.

Fotos: Paur, Fürstenfeldbruck

Bild 2: Umgebaute Fleischmann-55. Am Führerhaus und Tender befindet sich noch die Original-Beschriftung.





**Bild 3:** Nach dem Umbau lackiert und nun mit Abziehbildern beschriftet. Zum damaligen Zeitpunkt war der Beschriftungssatz, Art.-Nr. 12 121, noch nicht fertiggestellt; die Nr. wurde aus verschiedenen M+F-Beschriftungssätzen zusammengeklebt.

Bei so kleinen Vorbestellstückzahlen amortisieren sich nicht einmal die Erstellung einer Bauanleitung und die hierfür notwendigen Zeichnungen; ebenso verhält es sich mit der ursprünglich geplanten zierlichen Ätzsteuerung.

Wir empfehlen deshalb den interessierten Modellbahnern, auf die abgedruckte Stückliste des besagten Artikels und die dort beschriebene Umbauanleitung zurückzugreifen. Einige Leser schlugen uns vor, wenn am Fleischmann-Kessel schon dermaßen viel geändert und abgenommen werden muß, im Umbausatz doch gleich einen neuen Kessel mit anzubieten. Wir haben dies seinerzeit überprüft, sind jedoch zu dem Entschluß gekommen, hierauf zu verzichten, weil es sich bei der 55er noch um ein relativ altes Fleischmann-Modell handelt, das leider maßstäblich viel zu groß ausgefallen ist. Es wäre dann sicher besser gewesen, gleich eine komplett neue Lokomotive (evtl. zum Fleischmann-Antriebsstern-

der), die dann maßstäblich wäre, anzubieten. So abwegig wäre dieser Gedanke gar nicht gewesen, zumal das M+F-Fahrwerk der BR 57 schon so gestaltet war, daß es nach Absägen einzelner Teile ein entsprechendes, aber maßstäbliches Fahrwerk abgegeben hätte.

Übrigens ist die M+F-BR 57 nicht recht viel länger als die Fleischmann-Lokomotive. Vielleicht könnten Sie, unter Abänderung, diesen Kessel für einen entsprechenden Umbau verwenden. Kürzen des messinggedrehten Kessels dürfte sicher relativ leicht sein. Die entsprechenden Aufbauten und Bestückungsteile für den Kessel sind auf diesen zugeschnitten. Die Bauteile sind auf alle Fälle noch lieferbar. Vor einiger Zeit bereits fertiggestellt wurde der Beschriftungssatz für die Fleischmann-BR 55, der sowohl für die Original-Fleischmann-Lokomotive als auch für die einzelnen Umbauvarianten verwendet werden kann. Kleine Skizzen auf dem Beschriftungssatz erläutern, zu welcher Type und Domanordnung bzw.

Kesselbestückung die einzelnen Nummern passen. Wer seine Fleischmann-Lokomotive nicht umbaut, aber vielleicht zwei Loks desselben Typs auf seiner Anlage eingesetzt hat, ist nun in der Lage, die Lokomotiven unter verschiedenen Loknummern einzusetzen. Wie Sie auf der Abbildung sehen können, sind sowohl Reichsbahn- und DB- als auch Computer-Nummern vorhanden. Da wir die Beschriftung nur in Schwarz/Weiß abbilden können, möchten wir noch erläutern, daß die Schilder der älteren Version farblich den Alu-Gußschildern nachgebildet sind, während die Computer-Nummern weiß auf schwarzem Grund sind. Die DB-Schilder sind natürlich auch aluminiumfarben, und die hier schwarz abgedruckten Hochspannungspfeile sind auf dem Abziehbildersatz dem Vorbild entsprechend rot auf weißem Grund.

**Artikel-Nr. 12121**

**18,50 DM.  
HM**

# DRACHE

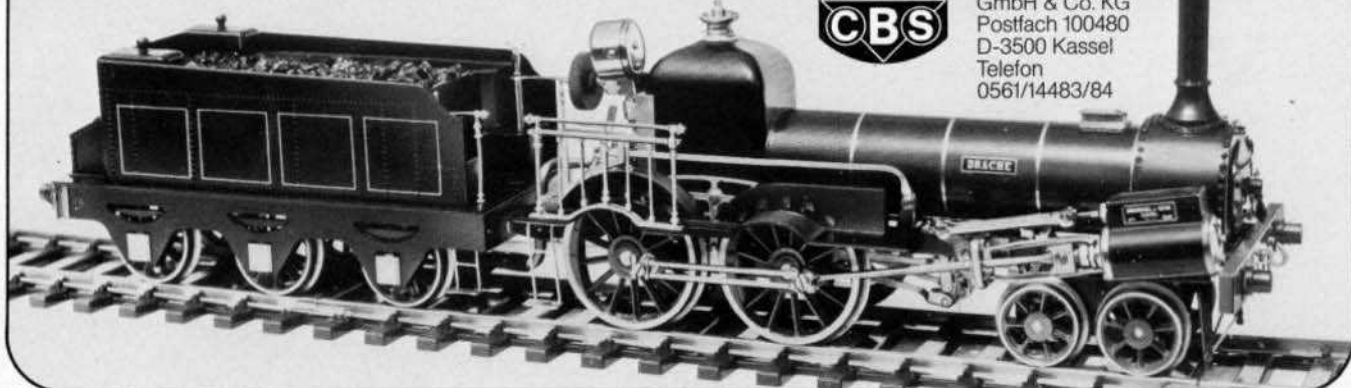
Der weltbekannte »Drache«, 1848 von Henschel in Kassel gebaut, ist der 1. Typ der Beck-Modellbahnserie. Maßstab 1:32, Spur I, mit Dampf- oder Elektroantrieb.

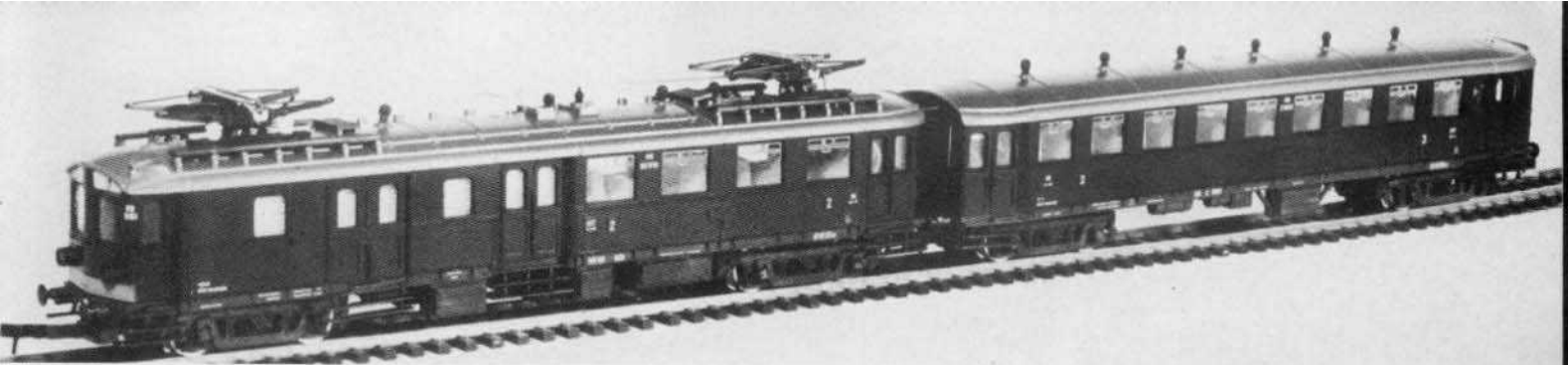
Jetzt neu im Programm:  
»Die Pfalz«, Bauart Crampton.

Bitte verlangen Sie Farbprospekt »Drache« und/oder »Die Pfalz« (bitte angeben) gegen DM 2,- Schutzgebühr pro Stück (in Briefmarken) direkt vom Hersteller.



Chr. Beck & Söhne  
GmbH & Co. KG  
Postfach 100480  
D-3500 Kassel  
Telefon  
0561/14483/84





**Bild 1:** Der holländische Triebwagenzug von ROCO in der Baugröße H0, bereits serienmäßig kurzgekuppelt.

**Bild 2:** Die neue CORAIL-Lokomotive BB 22 201 der SNCF als H0-Modell.

# Neu von Roco

Außer der Schnellzug-Dampflokomotive der Baureihe 17<sup>10-12</sup>, die wir an anderer Stelle in dieser Ausgabe behandeln, lieferte Roco noch im November zahlreiche weitere Neuheiten nach verschiedenen europäischen Vorbildern aus.

## Holländischer Triebzug in der Baugröße H0 (Art.-Nr. 4190)

Der Triebzug besteht aus einem Triebwagen mB4 und einem Steuerwagen CeS. Zusätzlich dazu ist auch noch ein Modell des Triebwagens ohne Antrieb erhältlich; außerdem kann der Steuerwagen auch noch einzeln erworben werden. Wie zu erwarten war, sind die Fahrzeuge wieder vorzüglich in ihrer Ausführung. Sämtliche Einzelheiten der schweren Wagen in Nietbauweise entsprechen genau dem Vorbild. Die Fenster sind eingesetzt und in ihrem oberen Teil mit Lüftungsklappen versehen. Sowohl der Triebwagen als auch der Steuerwagen laufen auf Drehgestellen der amerikanischen Bauart Schwanenhals. Beide Modelle werden mit Inneneinrichtung und bereits eingebauter Innenbeleuchtung geliefert. Der Antrieb erfolgt beim Triebwagen auf die beiden Achsen des vorderen Drehgestells; zwei Räder sind mit Haftreifen versehen. Der große Roco-Standard-Motor ist, umgeben von einem Ballastklotz, im Dienstraum des Triebwagens angeordnet. Auf eine Schwungmasse hat man verzichtet, obwohl Raum dafür vorgesehen wurde. Die Fahrzeuge des holländischen Triebzuges sind bereits mit der Roco-Kurzkupplung ausgerüstet; andere Tauschkupplungen liegen bei. In einem Set werden ein Triebwagen und ein Steuerwagen zum Preis von 138,- DM angeboten. Der einzeln lieferbare, zusätzliche 3.-Klasse-Waggon (Art.-Nr. 4219, Preis 34,- DM) für eine dreiteilige Garnitur konnte hier leider nicht abgebildet werden, wird aber im nächsten Journal vorgestellt.

## Elektrolok BB 22 201 der SNCF

Nach der schmucken Elektrolokomotive der Serie BB 7201 der SNCF in der eleganten grau-

en Lackierung mit orangefarbenen Zierstreifen, passend zu den Corail-Wagen, erschien nun die Maschine BB 22 201. Auf den ersten Blick gleichen sich beide Modelle wie ein Ei dem anderen. Antrieb, Gehäuse und Farbgebung sind identisch. Beim genauen Vergleich entdeckt man dann aber Unterschiede bei den Armaturen auf dem Dach und bei der Art und Anordnung der Einholm-Stromabnehmer. Der unverbindliche Richtpreis wird mit 89,- DM angegeben.

## Corail-Wagen 2. Klasse der SNCF

Die Corail-Wagen von Roco in der Nenngröße H0, nach den Vorbildern der SNCF, zählen ohne Zweifel zu den schönsten Modellen. Nach dem Wagen der 1. Klasse steht nun auch der Wagen 2. Klasse zur Verfügung. Dieses Modell unterscheidet sich nur durch den grünen Kennstreifen unter der Dachunterkante und durch eine andere Inneneinrichtung. Hier ist eine Sitzanordnung 2+2 vorhanden; die Farbe der Sitze ist braun. Beim Wagen der 1. Klasse sind die Sitze in Tütchen verpackt den Modellpackungen bei. Bemerkenswert ist der stramme Sitz

der Sessel in den Vertiefungen der Bodenplatte. Der Wagen wird zum Preis von 19,80 DM angeboten.

## Zweiachsiger Kesselwagen der VTG

Dies ist der schönste zweiachsige Kesselwagen, der bislang in der Baugröße H0 entstanden ist. Das Fahrzeug besticht nicht nur durch die nicht mehr zu übertreffende Detaillierung, sondern auch durch die vollständige, feine und vorzügliche Beschriftung. Das Untergestell des Wagens ist schwarz, der Kessel dunkelgrau. Für das Fahrzeug gibt es eine Preisempfehlung von 11,50 DM.

## Hecht-Packwagen in der Baugröße N

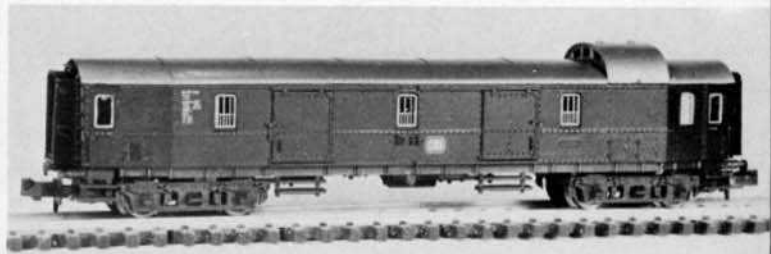
Mit dem Erscheinen des hübschen vierachsigen Packwagens ist nun die Garnitur der Hechte in der Baugröße N komplett. Wie alle Wagen der Serie ist auch dieses Modell wieder sehr sorgfältig ausgeführt. Das Fahrzeug mit feinen Nietreihen hat Drehgestelle der preußischen Regelbauart erhalten und wird für 13,80 DM angeboten.

HO



**Bild 3:** So schön gemacht und bis in die letzten Einzelheiten ausgeführt, gab es bislang noch keinen Kesselwagen in der Baugröße H0.

**Bild 4:** In der Baugröße N erschien nun auch noch der Packwagen in der Hecht-Serie, die nun komplett ist. **Fotos: HJO**





**Bild 1:** Die 86 1040-4 fährt in den Bahnhof Zinnowitz ein, der speziell in den Sommermonaten stark von Ferienreisenden frequentiert wird.

# Neun Dampfloks und eine Insel

Es handelt sich bei der Insel um kein „Eiland der Superlative“, auch um keine Märcheninsel. Aber ihre Geschichte oder genauer die

Geschichte ihrer Eisenbahn ist doch recht wechselhaft und es wert, einmal etwas genauer betrachtet zu werden. Zuerst geht un-

sere Fahrt von Berlin auf der Strecke Pasewalk—Anklam—Greifswald nach Norden. Aber es ist nicht die Insel Rügen, wie Sie viel-

**Bild 2:** Die 86 1323-4 (mit Vollrad-Schleppachse) rollt von der Drehscheibe. Nur das Bw Heringsdorf verfügt noch über eine Drehscheibe. Alle Maschinen führen die Strecke Heringsdorf—Wolgast—Fähre, Schornstein vorne, und dieselbe Strecke zurück, nicht gewendet, mit dem Kohlenkasten voran.





leicht vermuten, nein: In Züssow macht unser Zug kopf, und weiter geht die Fahrt – nach Osten. Und bereits nach 19 km Fahrt sind wir am Ziel: Bf Wolgast-Hafen, der Endpunkt der Bahn. Vom Bahnhof geht es an alten Speichergebäuden vorbei zum Peenefluß, und nun sehen wir das Ziel unserer Exkursion: die Insel Usedom!

Nun werden Sie im Hinblick auf die Überschrift fragen: „Schön, die Insel haben wir; aber neun Dampfloks?“ Nun – ein klein wenig Geduld; bald löst sich das Rätsel.

Die Fahrt zur Insel Usedom ist erst seit 1945 über Züssow–Wolgast aktuell geworden, vordem verlief die Strecke ganz anders . . . Die Insel Usedom war schon relativ früh für den Fremdenverkehr erschlossen worden. Man genoß um die Jahrhundertwende in den vielen kleinen Ortschaften entlang der Ostseeküste dieselben Badefreuden, nur nicht ganz so komfortabel, wie in den mondänen Seebädern der Nordseeküste. Der Großteil der Badegäste kam aus den mittleren und südlichen Gebieten Deutschlands, und man war sehr bald an einer durchgehenden Bahnverbindung interessiert. Zu diesem Zweck wurde die bereits bestehende Bahnstrecke Berlin–Stralsund bis zu dem Ort Ducherow benutzt. Von hier zweigte eine zweigleisige Strecke nach Nordosten ab.

Etwa 10 km hinter Ducherow lag der Bahnlinie ein breites Hindernis im Weg: die Peene bzw. der Ausläufer des Oderhaffs. Zwangsläufig mußte hier ein Brückenbauwerk errichtet werden. Diese Brücke war aber nur einige Jahrzehnte den ständig steigenden Anforderungen gewachsen, die Bahn und Schifffahrt an sie stellten. 1932 begann der Bau einer neuen Brücke, die lange zu den Glanzpunkten deutscher Ingenieurkunst zählen sollte: die Karniner Hubbrücke. 1934 war der Bau beendet, und die Einweihung konnte erfolgen. Die Brücke hatte eine Länge von 300 m und bestand aus zwei festen Brückenteilen und zwei beweglichen „Fahrstühlen“. Jeder dieser „Fahrstühle“ hatte eine Masse von 138 t und konnte maximal um 36 m über Schienenniveau angehoben werden. Somit war auch den größten auf dieser Route verkehrenden Schiffen freie Durchfahrt möglich. Bei gesenkten Brückenteilen konnte die ganze Brücke mit der für diese Strecke zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h befahren werden. Noch nach 1945 wurde dieses imposante Bauwerk sinnloserweise gesprengt; damit war die durchgehende Bahnverbindung von Berlin nach der Insel Usedom Vergangenheit geworden. Heute sieht der Reisende im Zuge nach Züssow oder Stralsund rechts am Horizont noch die Stützpfeiler der beweglichen Brückenteile gen Himmel ragen, von ehemaliger technischer Perfektion und dem Widersinn der Kriege kündend.

Nach Passieren der Karniner Hubbrücke war die Insel Usedom erreicht, und die Strecke führte über Karnin–Swinemünde–Seebad Ahlbeck zum damaligen Endbahnhof Heringsdorf. 1876 konnte die Strecke von Ducherow bis Heringsdorf in Betrieb genommen werden.

## Küsten-Eisenbahnlinie

36 Jahre mußten vergehen, bis die Insel eine durchgehende Bahnverbindung erhielt. Der mehr und mehr anschwellende Strom von Feriengästen in den Sommermonaten und die damit verbundenen Versorgungsprobleme führten 1909 zum Bau einer Bahnstrecke von



**Bild 3:** Die 86 1759-9 mit Witte-Windleitblechen. Dieses Erscheinungsbild war typisch für die Usedom 86er. Die Pufferbohlen-Aufschrift Zw.Unt.Cs 31. 1. 73 ließ damals noch nicht erkennen, daß bereits ein Jahr später das unerbitterliche „Aus“ für die Maschine kam.

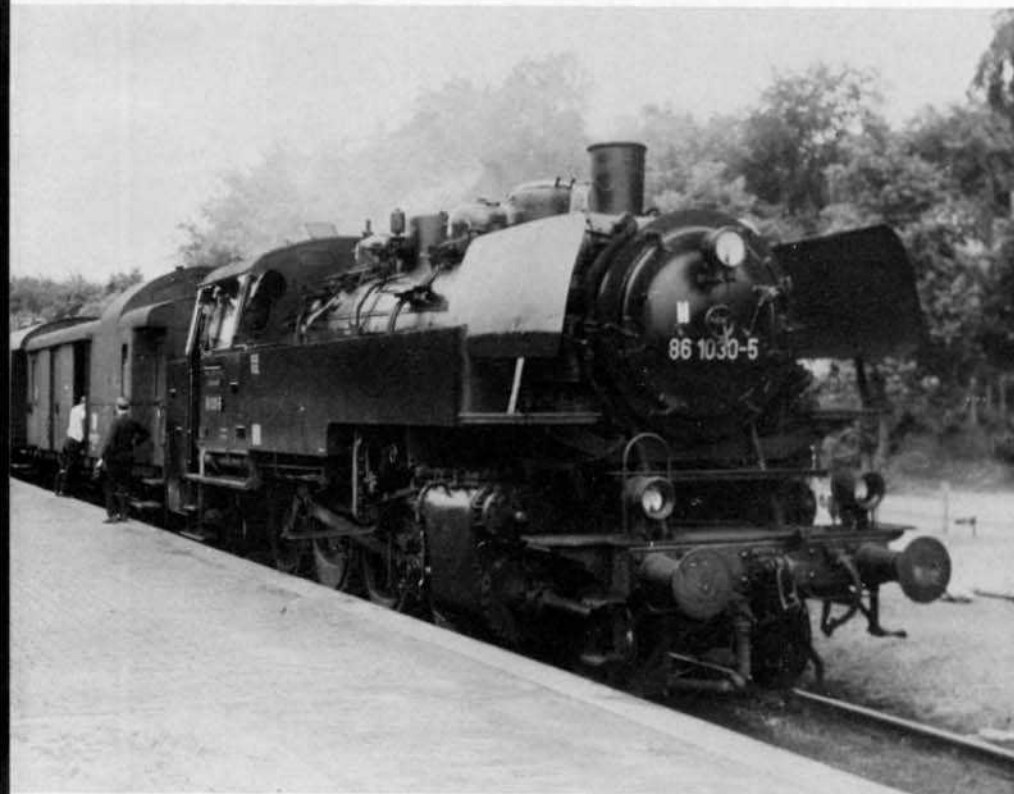
**Bild 4:** Ein Ng. bespannt mit der V 20 der DR (102 260) hinter dem Haltepunkt Trassenmoor, auf der Fahrt nach Peenemünde. Bis 1945 waren hier die V 36 und 2 Eiloks für 1100 V Gleichstrom anzutreffen. Bis zum damaligen Zeitpunkt war die Strecke elektrifiziert.





**Bild 5:** Bahnhof Heringsdorf. Hier endeten früher auch die Bäderzüge von Berlin. Ein Teil der großzügig angelegten Gleisführung (rechts vorn und hinter dem Bahnsteig) wurde zwischen 1945 und 1946 abgebaut. Ebenso ein Gleis der bis dahin zweigleisigen Strecke Bf. Heringsdorf – Bf. Seebad Ahlbeck. Heringsdorf ist Kopfbahnhof, im Hintergrund schließt ein Prellbock die Strecke ab.

**Bild 6:** Die 86 1030-5 steht am Perron Heringsdorf abfahrtsbereit.



Heringsdorf längs der Küste bis zum Bahnhof Wolgast-Fähre. 1911 konnten die ersten durchlaufenden Züge verkehren. Die Bäderzüge, wie sie damals genannt wurden, verkehrten nun bis Heringsdorf, wo die Lok umgesetzt bzw. eine neue Zuglok bereitgestellt wurde und es weiter bis nach Zinnowitz ging, dem nördlichsten Badeort. Die leeren Zuggarnituren wurden entweder in Zinnowitz abgestellt oder bis in den nächsten Bahnhof, Trassenheide-Karlshagen, gefahren. Was waren das für Zeiten, als man am Zuglaufschild am preußischen Abteiloberlicht-D-Zugwagen noch lesen konnte: Berlin – Ducherow – Swinemünde – Heringsdorf – Zinnowitz – Trassenheide-Karlshagen!

Eine weitere Verbindung zur Insel bestand zwischen Bf Wolgast-Hafen (Festland) und Bf Wolgast-Fähre (Insel) mit einer Eisenbahnfähre. Das Fährschiff diente dem Trajekt von Güterwagen. Die noch heute im Einsatz befindliche „Stralsund“ wurde 1935 nach Wolgast überführt. 1890 von der Schichau-Werft gebaut, war sie erst bis 1912 zwischen Stralsund und der Insel Rügen eingesetzt, wechselte dann bis 1935 zur Trajektverbindung Swinemünde – Ostswine (Verbindung der Inseln Usedom und Wollin) und wurde dann zur Verbesserung der Versorgung speziell für den Luftwaffenstützpunkt Peenemünde verwendet.

Mit dem Auf- und Ausbau des Luftwaffenstützpunktes und der Raketenversuchsanstalt Peenemünde entstand auf der Insel Usedom auch noch eine weitere Bahnverbindung: die 1936 gebaute Stichbahn von Zinnowitz nach Peenemünde, die nicht von der damaligen Reichsbahn übernommen wurde, sondern bis 1949 als Privatbahn betrieben wurde. Die Streckenlänge betrug 12,2 km. Diese Bahnlinie war äußerst modern konzipiert, beileibe keine „Wald- und Wiesenbahn“. Die dort gebauten Bildstellwerke zählten damals zu den modernsten Hochbauten im Eisenbahn-Sicherungssystem. Eine weitere Sensation war die durchgehende Elektrifizierung dieser kleinen Bahn mit 1100 kV Gleichstrom. Stromerzeuger war das Kraftwerk Peenemünde, das den gesamten Energiebedarf der Insel decken mußte. Auch der Fahrzeugpark war den Erfordernissen der Bahn angepaßt. Dem Personenverkehr dienten Oberleitungs-Triebwagen, die weitgehend der BR 167 der Berliner S-Bahn entsprachen, anstelle der seitlichen Stromzuführung aber Pantographen besaßen. Für den Güterverkehr standen 14 Lokomotiven zur Verfügung, und zwar zwei E-Loks, zwei Loks der BR 36 und zehn Kleinlokomotiven Kö. In Spitzenzeiten des Berufsverkehrs verkehrten die 16 Viertelzüge, bestehend aus Trieb- und Steuerwagen, in Zehn-Minuten-Abständen.

Auf der eigentlichen Inselbahn gaben sich die verschiedensten Lokgattungen ein Stelldichein. Da waren 17.0, 17.1 und 17.2 zu finden; die 57 geisterte über die Schienen, und Tenderlokomotiven waren wie Sand am Meer vertreten, so die BR 78 und 86.

Für den Anlagenliebhaber historischer Anlagenmotive eine außergewöhnlich günstige Perspektive: BR 17 von **Roco** und **M+F**, V 36 von **M+F**, BR 57 und Kleinlok ebenfalls von **M+F**, 78 von **Lilliput**, 86 von **Märklin** oder **VEB Piko** – fast alles ist schon vorhanden. Noch

**Bild 7:** Die Bahnhöfe waren in ihrer Architektur der Landschaft und der dort üblichen Bauweise angepaßt. Hier der Bahnhof Zinnowitz, der einen Kreuzungs- und Endbahnhof (Strecke Zinnowitz – Peenemünde) in sich vereint.