

ISSN 0171-3671

4/1979



JOURNAL

DM 6,50
sfr 6,80
öS 50,-
hfl 8,30
bfr 110,-
Lire 3000,-

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



Mitteilungen

Buch „BR 01“ ausgeliefert

Mittlerweile ist nun auch das Buch über die BR 01 an alle Vorbesteller ausgeliefert. Ab sofort ist der Vorbestellpreis ungültig. Das Buch kostet nun bei Vorauszahlung DM 56,-.

In diesem Fall übernehmen wir die Versand- und Portokosten. Bei Bezug ohne Vorauszahlung (also per Rechnung) werden zusätzlich die Porto- und Versandkosten in Höhe von DM 3,40 erhoben.

In den vorausgegangenen Journalen haben wir schon mehrmals über den Prachtband der Baureihe 01 berichtet, möchten Ihnen aber trotzdem an dieser Stelle noch ein paar wichtige Daten und Anmerkungen geben.

Der großformatige Prachtband hat den Untertitel „Geschichte, Bau und Bewährung einer deutschen Schnellzug-Lokomotive“, umfaßt 288 Seiten und genau ebenso viele Fotos. Insgesamt 64 Zeichnungen sind zur Erläuterung der Texte und zur Erkennung der Bauunterschiede beigegeben. Von den 288 Fotos sind 16 in Vierfarbausführung gestaltet. Dem Buch liegt ein großes Ausfaltblatt (Poster) bei mit einer herrlichen Perspektivzeichnung der 01⁵, die halbdurchsichtig ausgeführt ist und dadurch auch die Funktionsweise der einzelnen Lokteile erkennen läßt. Auf der Rückseite dieses großen Ausfaltblattes sind zwei große fotografische Abbildungen als Gegenüberstellung der 01 und 015 in Ölversion abgebildet. Dieses Poster kann auch im ungefalteten Zustand einzeln bezogen werden (siehe Verlagsbestellliste IV/79). Um Ihnen nur einen kurzen Überblick über den Buchinhalt zu vermitteln, bringen wir hier einen Auszug aus dem Inhaltsverzeichnis. Unter anderem werden folgende Themen behandelt:

Der Weg zur Einheitsschnellzug-Lokomotive. Die Protoserien von Verbund- und Zwillingslokomotiven. Die Baureihen 01 und 02 im Versuchsbetrieb. Die Liefererien der Baureihe 01. Die Nachfolger der Baureihe 01. Serienlieferungen, Baumuster, Projekte, Stationierungen, Fahrzeiten, Leistungen. Die Lokomotive im Ausbesserungswerk. Beschaffung und Abnahme, Umbauten bei der Deutschen Bundesbahn. Umbauten und Rekonstruktionen bei der Deutschen Reichsbahn. Die Baureihe 01 in den 70er Jahren. Baureihe 01 tabellarischer Anhang.

Unter diesem Kapitel finden Sie folgende Tabellen:

Tabelle 1: Herstellerfirmen und Baujahre.

Tabelle 2: Anzahl der von 1926 - 1938 gebauten 01-Lokomotiven.

Tabelle 3: Aufteilung der gebauten 01-Lokomotiven auf die Lieferfirmen.

Tabelle 4: Erststationierungen (Indienststellungs-Bw und Nachkriegsverbleib der BR 01.

Tabelle 5: Erhaltungs-RAW der BR 01⁰⁻², Stand 1942.

Tabelle 6: Ausrüstung von 01-Lokomotiven der DB mit Neubauersatzkesseln.

Tabelle 7: Ausrüstungsdaten der BR 01 mit induktiver Zugbeeinflussung der Dreifrequenz-Bauarten VES, Lorenz und Knorr.

Tabelle 8: 01-Lokomotiven als sowjetische Kolonnenlok.

Tabelle 9: Hauptabmessungen der Lokomotiv-Baureihen 01 und 02.

Tabelle 10: Stationierungsübersicht der 01-Lokomotiven der DR.

Unseres Erachtens ist mit diesem Werk über die Lokomotiven der Baureihe 01 die Geschichte und Technik der Lokomotive erschöpfend und grundlegend behandelt.

Buch „Die Regentalbahn“

Auch hier steht nun der Auslieferungstermin fest. Das Buch wurde uns von der Druckerei für den 15. 10. 79 zur Lieferung zugesagt, so daß ab diesem Zeitpunkt der Versand beginnen kann. Der Vorbestellpreis für das Buch gilt noch bis zum 30. 10. 79.

Irrtümlich wurden in den früheren Verlagsbestellisten die Seitenzahlen der Bücher über die BR 01 und die Regentalbahn verwechselt. Das Buch über die Regentalbahn umfaßt über 300 Seiten. Der Vorbestellpreis beträgt zur Zeit DM 39,- + DM 2,30 Porto. Ab 1. 11. 79 beträgt der Preis DM 49,-. Bei Vorbestellung durch Vorauszahlung wird kein Porto berechnet. Bei Bezug durch Rechnung wird zusätzlich ein Porto in Höhe von DM 2,30 erhoben.

Ihr H. Merker-Verlag

M+F-Journal teurer

Eine überwältigende Mehrheit unserer Leser und Journalbezieher (annähernd 92 %) hat sich für eine Heftpreiserhöhung zugunsten der Farbabbildungen ausgesprochen. Wir haben deshalb sofort reagiert und diese Ausgabe noch farbenprächtiger gestaltet als je ein Heft zuvor. Dies zieht zwangsweise eine sofortige Preiserhöhung nach sich.

Das M+F-Journal kostet, wie schon angekündigt, nun anstatt DM 5,90 DM 6,50. Die Auslandspreise verändern sich dementsprechend. Die Abonnenten sind in diesem Fall fein heraus, da wegen des geringen Betrages von DM 1,80 (der Verwaltungs- und Schreibaufwand wäre viel zu groß) für die in diesem Jahr noch folgenden Hefte keine Nachberechnung vorgenommen wird. Wer also das M+F-Journal fest abonniert hat, hat gespart. Ab

1980 gilt die Preiserhöhung dann auch für die M+F-Journal-Abonnenten; die Mehrkosten pro Jahr betragen nur DM 3,60.

Betrifft M + F

Mittlerweile sind die Fertigmodelle der GtL 4/4 und 4/5 fertiggestellt. Wir haben hier erstmals den Versuch unternommen, die Lokomotiven mit RP-25-Rädern auszuliefern. Versuche haben ergeben, daß diese einwandfrei Fleischmann-Gleise befahren, so daß überlegt wird, ob man nicht in Zukunft sämtliche Loks (auch in Bausatzform) mit RP-25-Rädern anbietet oder zumindest diese Radsätze für die neuen Modelle zusätzlich am Lager bereithält. Bitte teilen Sie uns hierzu kurz Ihre Meinung mit. Wir werden dann in einem der nächsten Journale dazu Stellung nehmen. Je nach Wunsch bitten wir Sie, wie nachfolgend zu antworten:

„Ich wünsche bei Fertigmodellen RP-25-Räder.“

„Ich wünsche bei Bausätzen RP-25-Räder“.

Die preußische T 14 wird nun auch neu aufgelegt und sieht ihrer Fertigstellung entgegen. Da wir im Unterschied zu der alten Lok bei dem neuen Modell wenig Kompromisse eingehen möchten, haben wir uns zugunsten vorbildlicher Räder entschlossen, also die Lok zumindest in den Treibradsätzen mit RP-25-Spurkranz auszuführen. Als erstes kommt die Version der BR 93² zur Fertigung. Die Lok erhält ein vollkommen neues Fahrwerk, während das Gehäuse noch in vielen Teilen unserer altbewährten T 14 entspricht.

Dieses neue Fahrwerk entspricht den heutigen technischen Möglichkeiten bei M+F, ist also vollkommen anders aufgebaut als das frühere. Daher ist es für die Besitzer der ursprünglichen M+F-T 14 nicht ohne weiteres möglich, dieses neue Fahrwerk unter dem alten Lokgehäuse anzubringen, ausgenommen natürlich, daß man erhebliche Umbau- und Änderungsarbeiten in Kauf nimmt. Auch die neuen Radsätze können nicht gegen die alten ausgetauscht werden, da der Laufkranzdurchmesser bei den jetzt vorbildlichen RP-25-Rädern größer ist. Das jetzige Fahrwerk entspricht der Konstruktion der württembergischen T 5, mit der unsere Kunden in puncto Laufeigenschaften ja schon beste Erfahrungen gemacht haben, so daß wir auch bei der T 14 behaupten können, daß die Lokomotive vorbildlich in der Geschwindigkeit und weich fährt.

Ihre Merker + Fischer GmbH

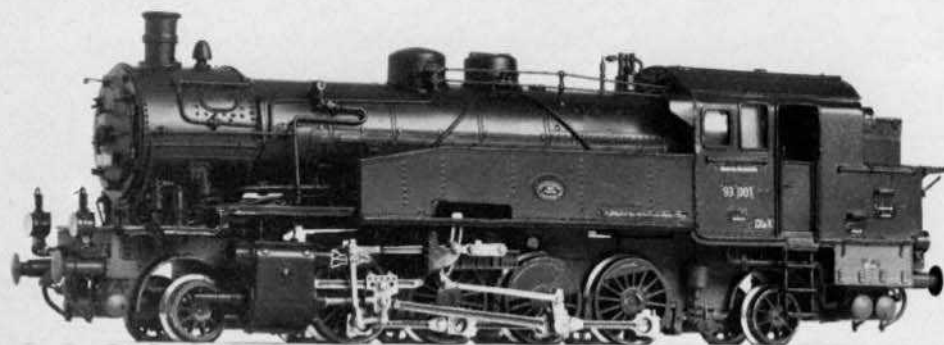


Bild 1: Die pr. T 14, BR 93², die in Kürze mit überarbeitetem Fahrwerk erscheint. **Foto: Paur**

4/79

ISSN 0171-3671

5. Jahrgang

Einzelheft **DM** **6,50**
 sfr **6,80**
 öS **50,-**
 hfl **8,30**
 bfr **110,-**
 Lire **3000**

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
 Peter Schiebel

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: 6,50 + 1,- Porto

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

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

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
 zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 3 vom
 1. Januar 1979

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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



Auflagenhöhe 17 000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Mitteilungen	2
Die Triebwagen der Baureihe ET 85	4
ES 85, Steuerwagen zum ET 85	8
Bw-Skizzen	11
Ein altes neues M+F-Modell	14
Heeresfeldbahn-Diesellokomotive in den Spurweiten H0e und H0	15
IVA – historisch	16
Der Zusammenbau der pr. G 3 , BR 53	18
Die Märklin BR 41 mit Neubaukessel	21
Zusammenbau der BR 9967-71	22
Die Baureihe 01	26
Die Kriegslokomotiven der BR 52 – II. Teil	35
Eisenbahn-Wandteller	42
Eine kleine Neuheit in „N“	43
Sonderfahrten zum „Tag des Eisenbahners“	44
Neue Dampflokomotiven in der Baugröße H0	48
Neu von Märklin	52
Neu von Roco	54
Neue Kataloge	55
DBC–D Dampfbahnclub	56
Bücherecke	58
Leser schreiben uns	59
Loreley-Tunnel von Faller	60

Zu unserem Titelbild:

Schnellzuglok von Hamburg-Altona nach Westerland-Sylt mit der Lok-Nummer 012 082–4, aufgenommen in der Nähe von Pinneberg. **Farbfoto: H. Obermayer**

Zu unserem Poster: Die Lokomotive Nr. 012 082–4 in ihrem früheren Heimat-Bw Hamburg-Altona. Maschinen dieser Bauart waren im Schnellzugdienst nach Westerland-Sylt eingesetzt. **Farbfoto: H. Obermayer**





Bild 1: Bis zur Betriebsnummer ET 85 09 und ES 85 04 hatten die Fahrzeuge hinten angeschlagene Türen zu den Führerräumen.
Foto: HJO

Die Triebwagen der Baureihe ET 85

Endlich scheint auch das Interesse der Eisenbahnfreunde an Triebwagenmodellen zu wachsen. Unsere Berichterstattung über die Triebwagen der Baureihe ET 85 im JOURNAL 2/1979 hat zumindest ein überaus lebhaftes Echo ausgelöst und zu einer ganzen Serie zusätzlicher Fragen geführt. Nachfolgend wollen wir uns bemühen, die Anfragen mit einigen Ergänzungen zu beantworten.

Angefangen hatte es bekanntlich mit den vier bei Fuchs in Heidelberg umgebauten ehemaligen Dampftriebwagen der Bayerischen Staatsbahn, die in einer Lieferserie von sieben Stück in den Jahren 1906 bis 1909 in Dienst gestellt worden waren. Nach dem Umbau führen die Triebwagen zunächst mit den Betriebsnummern ET 701 bis 704, danach mit den Bahn-Nummern 1101 bis 1104 und ab 1940 dann schließlich als ET 85 01 bis 04. Mit einer Länge über Puffer von 19 920 mm waren

es die kürzesten Fahrzeuge der Baureihe. Die dann ab 1927 beschafften Neubauten, insgesamt 32 Trieb- und 34 Steuerwagen, hatten dann alle eine Länge über Puffer von je 20 340 mm, unterschieden sich aber in der Türanordnung. Bei der ersten Lieferung ET 705 bis 710,

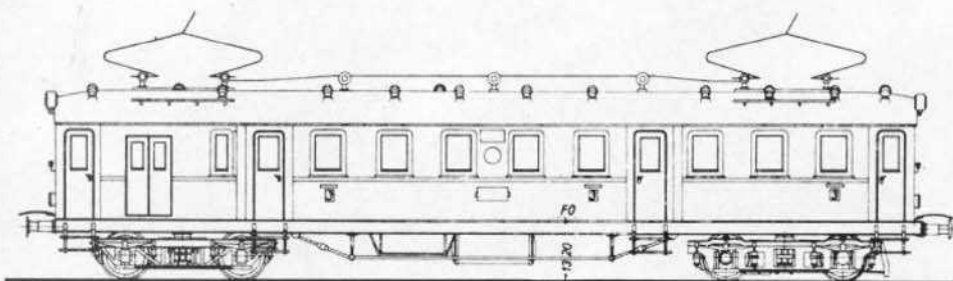
später 1105 bis 1110 und dann ET 85 05 bis 10, waren die seitlichen Führerstandstüren jeweils hinten angeschlagen. Dieselbe Türanordnung hatten auch die ersten vier Steuerwagen 21 01 bis 21 04 aus dem Jahr 1927, die später ab 1940 mit den Betriebsnummern ES

Bild 2: Dieser ET 85 35 der letzten Lieferserie hatte weder Fronttüren noch eine Übergangeinrichtung.
Foto: HJO

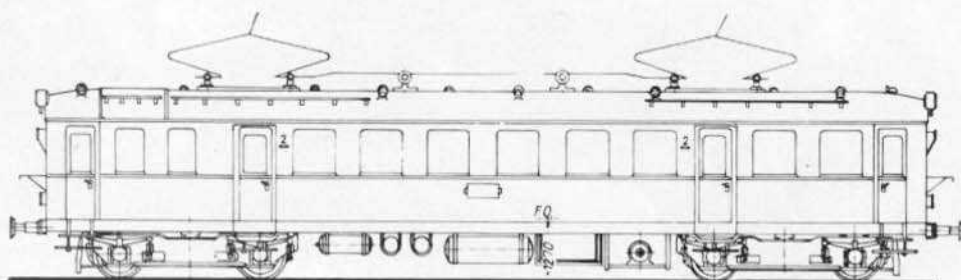
Farbbild linke Seite: ET 85 07 der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte, ausgestellt bei der Ausstellung „100 Jahre elektrische Eisenbahn“ in München-Freimann.
Farbfoto: H. Obermayer



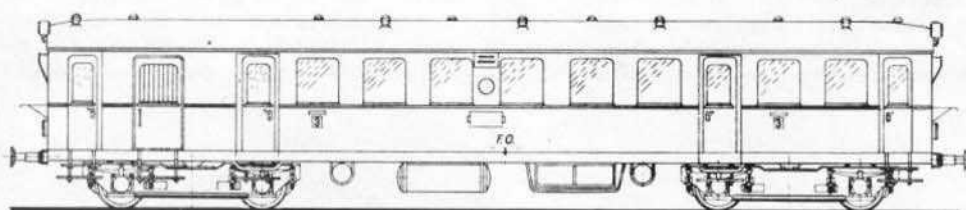
ET 85 01



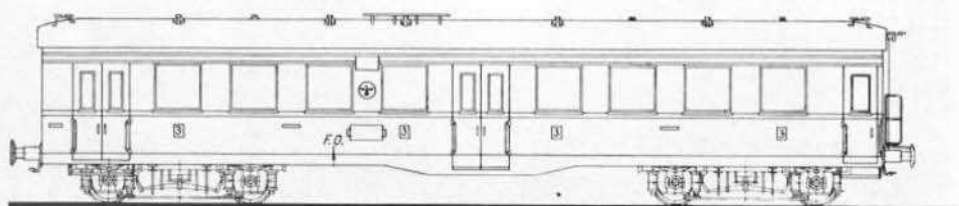
ET 85 05



ES 85 01



ES 85 40



85 01 bis 04 liefen. Bei der größten Lieferserie aus dem Jahr 1928 mit den Fahrzeugen ET 85 05 bis 30, ursprünglich ET 711 bis 730 bzw. 1111 bis 1130, und bei den Steuerwagen ES 85 05 bis 30, früher 2105 bis 2130, waren die Türen dann vorne angeschlagen. Die im Jahr 1933 in Dienst gestellten Triebwagen 1131 bis 1136 und die Steuerwagen 2131 bis 2134, die ab 1940 die Nummern ET 85 31 bis 36 und ES 85 31 bis 34 trugen, hatten ebenfalls vorne angeschlagene seitliche Führerstandstüren. Auf Türen in den Stirnfronten und auf Übergangseinrichtungen hatte man bei der letzten Bauserie bereits verzichtet. Bei den zuvor gelieferten Fahrzeugen wurden die vorhandenen Fronttüren später verschlossen.

Es ist also sicherlich richtig, für den Nachbau ein Vorbild aus der großen Serie von 1928 auszuwählen, zumal hieraus auch die drei Exemplare der Baureihe ET 90 01 bis 03 entstammen. Zur selben Gruppe zählt natürlich auch der ET 85 19, der später über der Computer-Nummer an den Stirnseiten auch noch das ihn schmückende DB-Emblem trug. An dieser Stelle, auf dem damals dort noch vorhandenen hochgeklappten Übergangsblech, war früher die Betriebsnummer aufgemalt. Ein uraltes Foto aus dem Jahr 1929, das leider nicht mehr zu reproduzieren ist, zeigt einen Triebwagen mit der Bezeichnung ET 714. Das im Starnberger Bahnhof in München entstandene Bild ist überhaupt sehr aufschlußreich. Zwischen Trieb- und Steuerwagen, beide sind zweifarbig rot/beige, sind zwei einfarbige dreiaxelige Beiwagen bayerischer Bauart eingestellt. Zu jener Zeit waren diese Beiwagen wahrscheinlich noch grün lackiert und ohne Zierstreifen. Ein anderes Foto aus den ersten fünfziger Jahren zeigt dagegen den Beiwagen EB 85 60 bereits in weinrotem Kleid mit gelben Zierstreifen und mit einem silbernen Dach. Dieser Wagen stammt aus dem Jahr 1899 und ist 1933 umgebaut worden.

Verschiedene Anfragen erreichten uns auch zum Steuerwagen ES 85 40 mit der Gattungsbezeichnung BPw 4 ES. Jenes Fahrzeug fuhr als Mitteleinstiegswagen C 4i-35a mit der Nummer 73 525 auf der Müglitztalbahn Dresden-Altenberg. Die verhältnismäßig kurzen Wagen, mit einer Länge über Puffer von 19 130 mm, waren mit den Nummern 73 413 bis 73 416 und 73 467 bis 73 526 registriert. Der Umbau eines Exemplares zu einem Steuerwagen erfolgte im Jahr 1949. Hierbei wurden die am Traglasten-Abteil liegende Stirnfront geschlossen und ein Führerstand eingebaut. Der große, durch seitliche Doppeltüren verschlossene Raum diente als Gepäckabteil.

Zusätzlich waren auch noch Stirnlampen anzubringen, ansonsten bleibt der Wagen unverändert. Weil ein Steuerstand nur an einer Seite vorhanden war, blieb der Wagen stets mit einem Triebwagen der Baureihe ET 90 gekuppelt und lief so auf der Strecke von Berchtesgaden nach Königssee. Das Modell eines solchen Mitteleinstiegwagens wurde bereits vor längerer Zeit von der Firma Schicht in Dresden entwickelt und über Schreiber auch in der Bundesrepublik Deutschland vertrieben.

Als Steuerwagen war das Fahrzeug weinrot lackiert, hatte gelbe Zierstreifen und ein silbernes Dach. HO

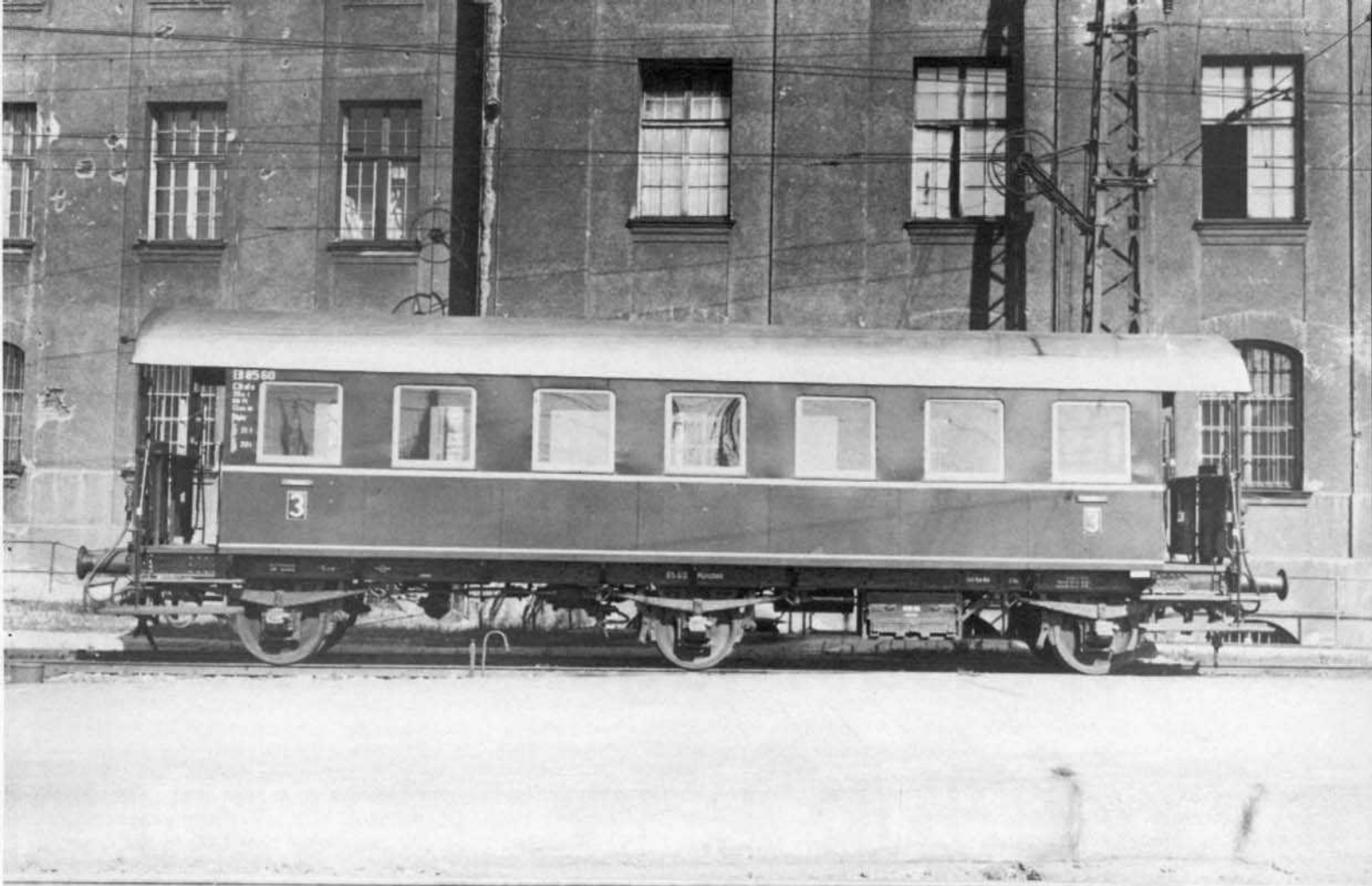
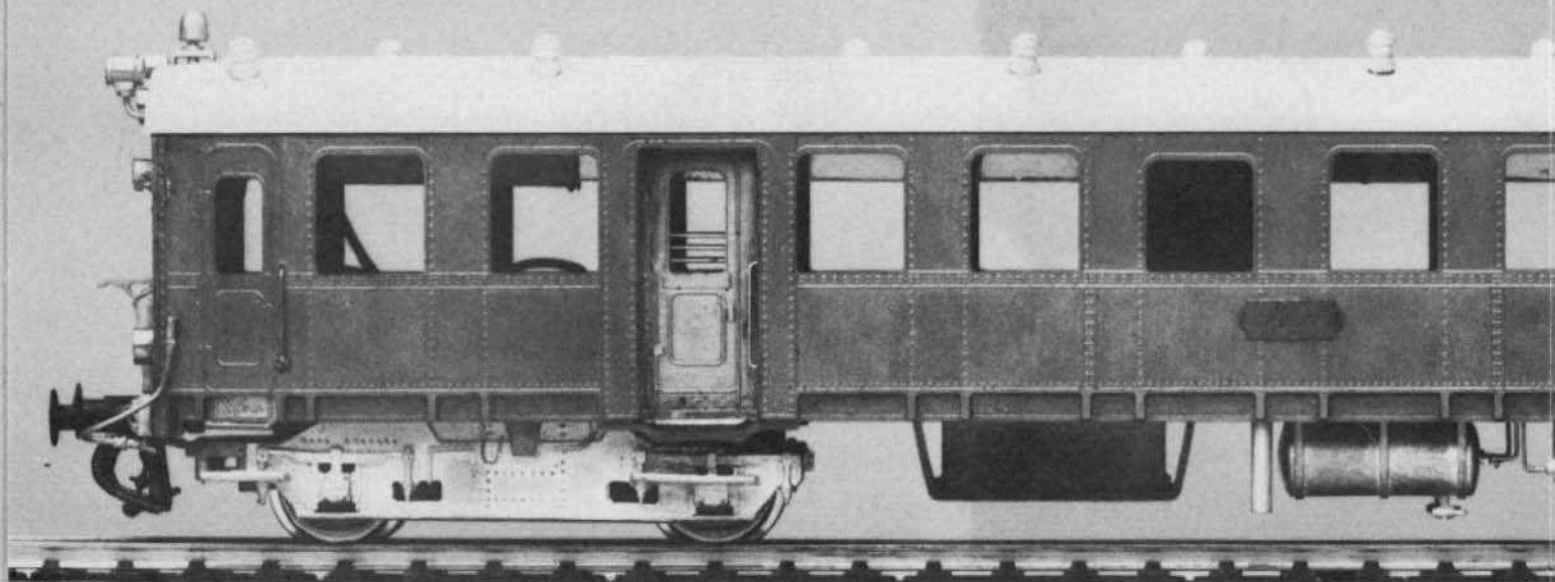


Bild 3: Beiwagen ES 85 60, der 1933 aus einem alten bayerischen Personenwagen des Baujahres 1899 entstanden war. Das Foto zeigt den Wagen nach einer Renovierung.
Foto: Bellingrodt / Dr. Scheingraber

Bild 4: Recht schmuck sieht dieser 485 019 mit dem DB-Emblem auf der Stirnfront aus.

Foto: BBC/HJO





ES 85, Steuerwagen zum ET 85

Wie schon im letzten M+F-Journal angemerkt, wurde der Beiwagen zum ET 85, der ES 85, wegen Lieferschwierigkeiten von Vorlieferanten bei uns verspätet fertiggestellt. Mittlerweile ist aber auch dieses Supermodell ausgeliefert und sowohl beim Fachhandel als auch bei uns sofort erhältlich.

Der Beiwagen steht dem Modell des Triebwagens der Reihe ET 85/90 in puncto Detaillierung und sonstiger Ausführung in keiner Weise nach. Im Gegenteil – er ist genauso sorgfältig detailliert und mit sämtlichen Extras versehen, wie dies schon beim ET 85 der Fall war. Auch dieses Modell kann mit Märklin-Inneneinrichtung und Beleuchtung versehen werden.

Da sicher niemand den Beiwagen einzeln kauft, ohne vorher den Triebwagen bezogen zu haben, erübrigen sich eigentlich viele Worte über Zusammenbau, Ausführung und Detaillierung etc. des ES 85 bzw. ES 90, da er sich in der Technik und Ausführung in keiner Weise vom ET 85 oder 90 unterscheidet.

Für den Beiwagen wird auch kein Extra-Beschriftungssatz benötigt, da die Beschriftung bereits im Großbeschriftungssatz des ET 85 mit der Artikelnummer 12098/1-4 enthalten ist.

Anzumerken ist, daß auch dieses Modell genau seinem Vorbild entspricht und von der Firma M+F sorgfältigst durchgearbeitet wurde.

Hauptunterschiede

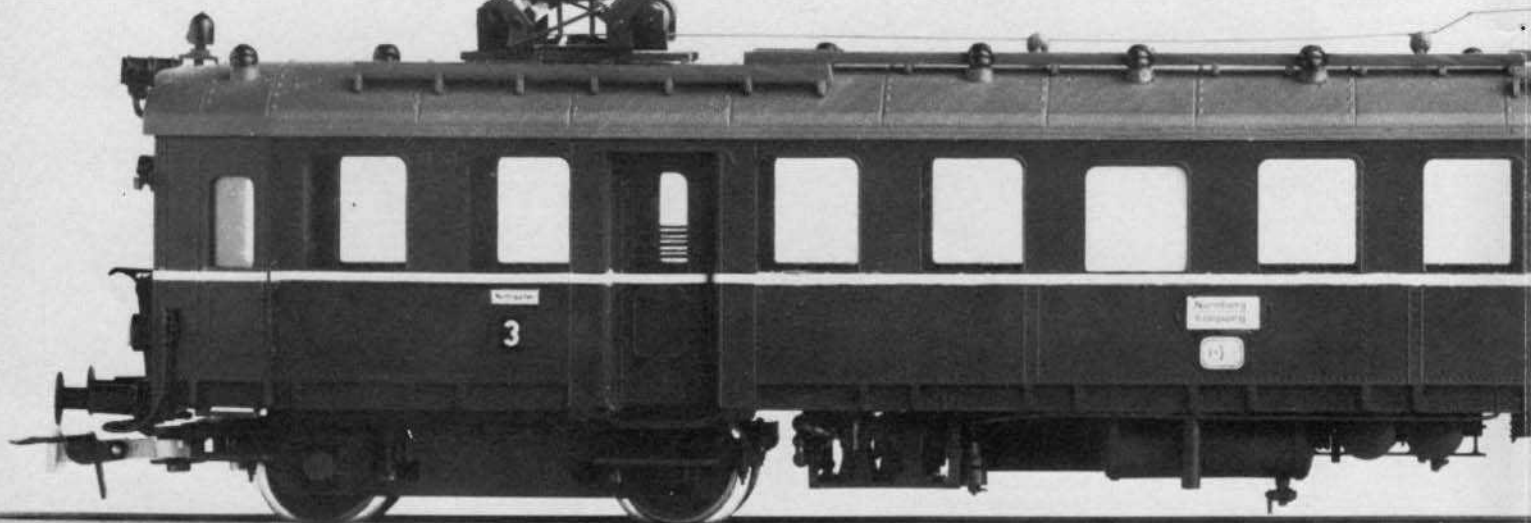
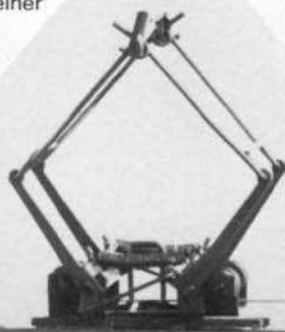
Die Seitenwände sind in bezug auf Fenster, Türen usw. anders eingeteilt als bei der Triebwagen-Ausführung. Auch die Bodendetaillierung unterscheidet sich hier wesentlich, vom

Dach natürlich ganz abgesehen, da der Steuerwagen über keinerlei elektrische Leitungen oder gar Pantographen verfügt.

Die Bohrungen für die Lüfter sind im Kunststoffdach (übrigens das einzige große Kunststoffteil, das hier Verwendung findet) innen anmarkiert und brauchen nur durch die schon im Triebwagen-Bausatz beigelegten Bohrer und nach Bauanleitungs-Zeichnung von innen durchgebohrt werden.

Im Grundbaukasten sind auch wieder die Abteiwände enthalten, die beim Einbau der Märklin-Beleuchtung allerdings an den vorgezeichneten Stellen ausgenommen werden müssen.

Der Zurüstsatz für den Steuerwagen beinhaltet fast die gleichen Teile wie für den Triebwagen. Er besteht im einzelnen aus Federpuffern, doppelten Bremschlauchkupplungen, Elektroanschlüssen, abstehenden Spitzenleuchten und einigen anderen Kleinteilen. Die Aggregate für die Unterboden-Detaillierung unterscheiden sich dagegen vom Triebwagen



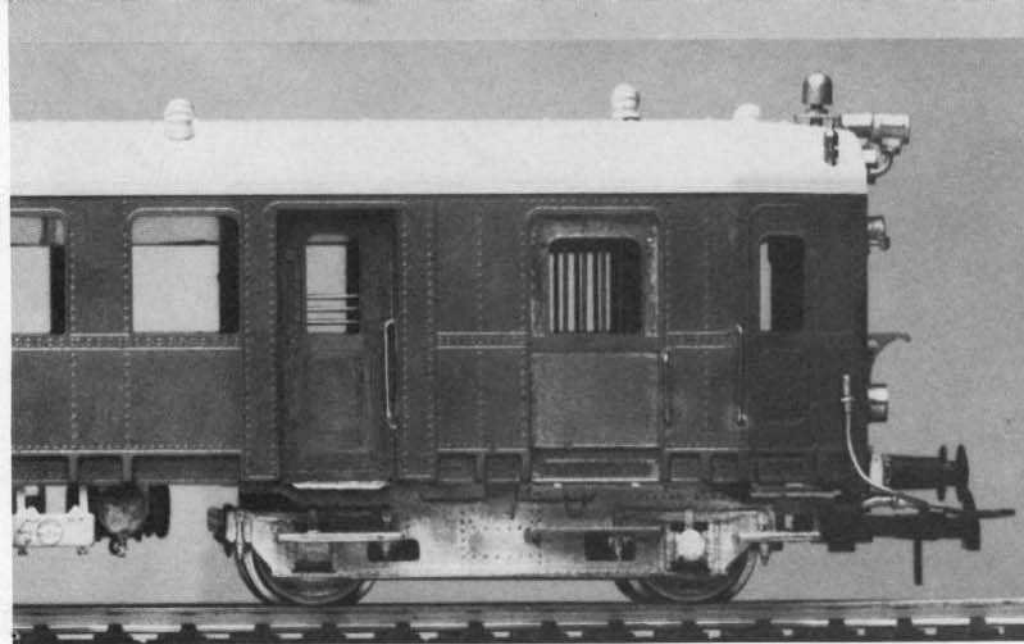


Bild 1: Der neue ES 85 (Steuerwagen zum ET 85 bzw. 90) von M+F.

sehr wesentlich. Sie sind aber im Grundbausatz bereits enthalten.

Es empfiehlt sich, das Messingchassis (Wagenkasten) nach Möglichkeit weitgehend zu löten, während die übrigen Teile wie Drehgestelle usw. geklebt werden können. Bei einwandfreiem Zusammenbau paßt das Dach genau und braucht nicht mehr durch Klebstoff befestigt zu werden, sondern hält alleine durch Aufdrücken, wie Sie anhand unserer Fotografiemodelle sehen. Es ist vorteilhaft, wenn das Dach bei Gelegenheit leicht abgenommen werden kann, damit die Birnchen der Innenbeleuchtung bei eventuellem Ausbrennen leicht ausgetauscht werden können. Im Journal 2/79 konnten wir den ET 85 nur als Garnitur mit Zwischenwagen und zwei Triebwagen vorstellen. Nun ist es auch möglich, den Triebwagen mit dem Steuerwagen, wie er unseres Wissens am meisten anzutreffen war, einzusetzen. Wir würden uns freuen, wenn alle Triebwagen-Freunde, die den M+F-ET 85

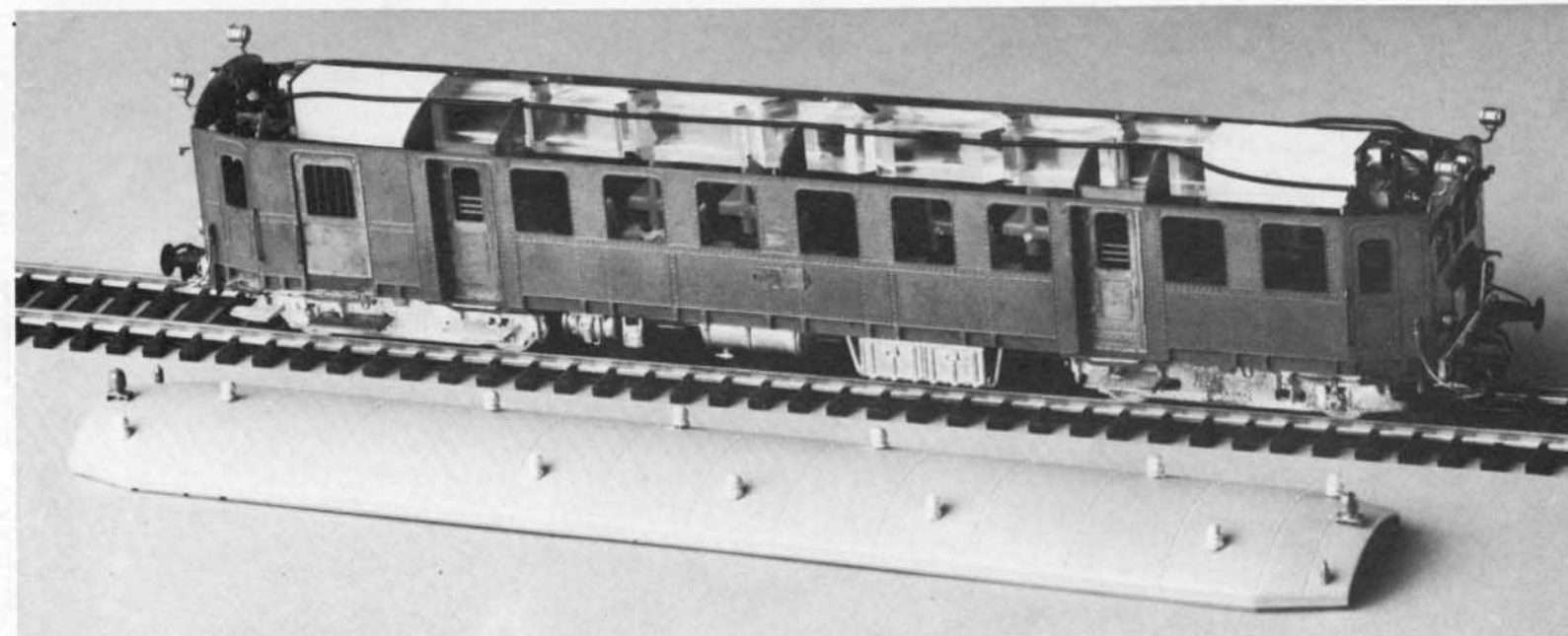
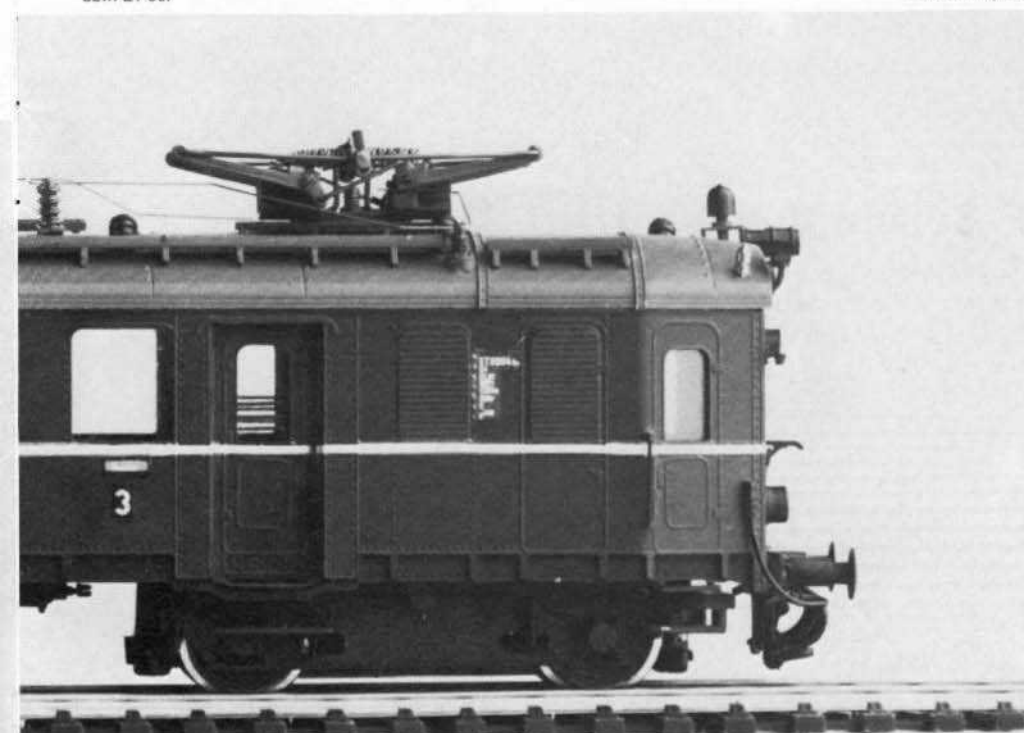


Bild 2: Der Steuerwagen mit abgenommenem Dach. Sehr gut erkennt man hier die Märklin-Inneneinrichtung und -Wagenbeleuchtung.

Bild 3: Nochmals zur Erinnerung und Gegenüberstellung der Triebwagen- und Beiwagen-Seitenwände die Abbildung des ET 85 bzw. ET 90. Fotos: Paur, FFB



bzw. 90 in ihrem Besitz haben, nun auch Mut zum Zusammenbau des Steuerwagens hätten, zumal dieser einen geringeren Arbeitsaufwand wegen der fehlenden Motorisierung und der fehlenden Dachaufbauten erfordert. Natürlich gibt es auch den Steuerwagen für die Märklin-Freunde in entsprechender Ausführung mit Märklin-genormten Radsätzen.

Art.-Nr. Preis/DM

211	Bausatz ET 85/ET 90	298,-
211 01	dto. unmotorisiert	249,-
211 02	Dreileiter-Wechselstrom-Ausführung, motorisiert	328,-
211 03	Dreileiter-Wechselstrom-Ausführung, unmotorisiert	279,-
211 10	Superzurüstsatz	88,-
12098/1-4	Abziehbilder-Großsatz	25,-
281	Bausatz Steuerwagen zu ET 85/90	198,-
281 10	Superzurüstsatz	49,-
281 02	Bausatz Steuerwagen Dreileiter-Wechselstrom-Ausfg.	210,-
		HM

