

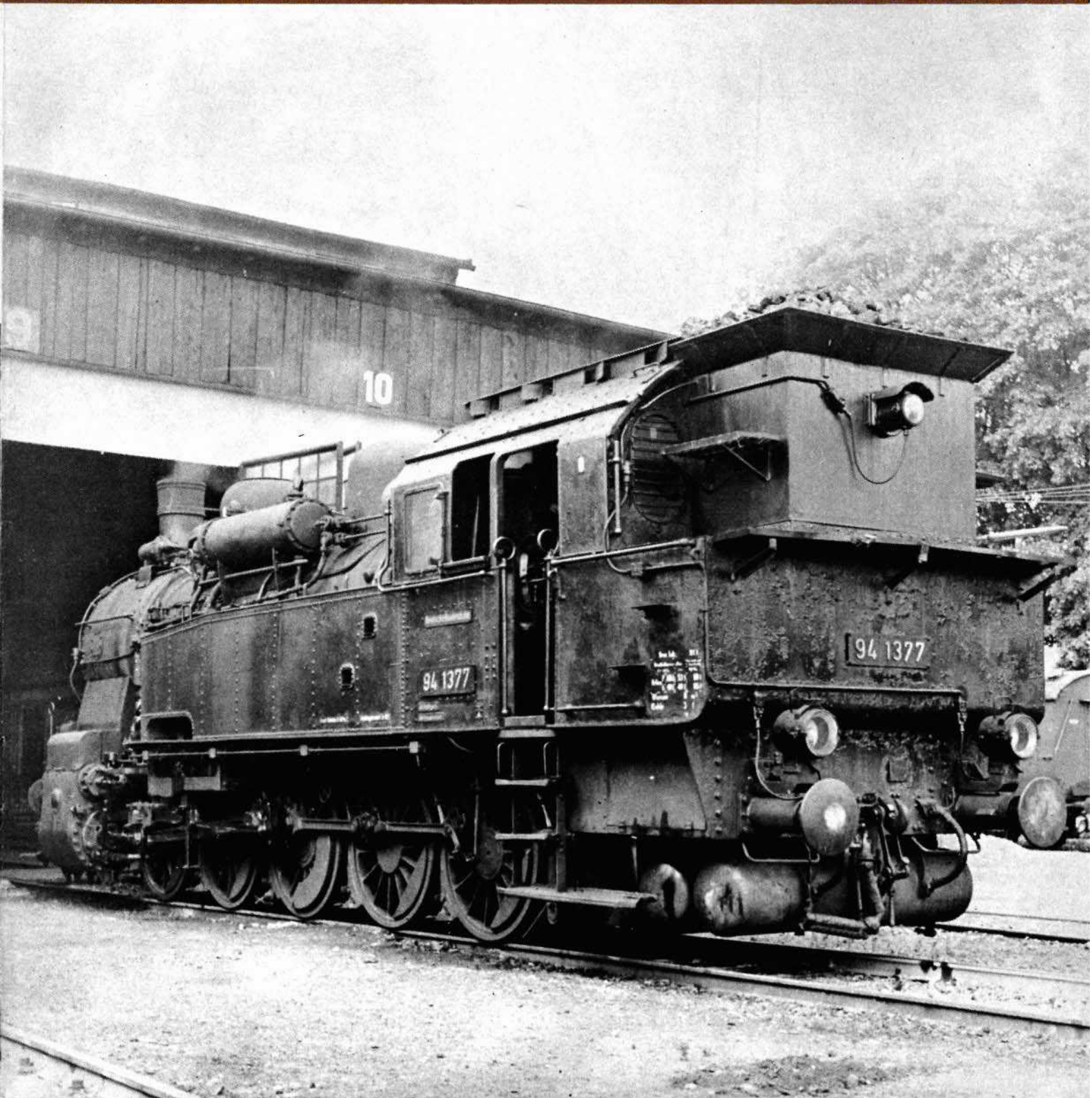


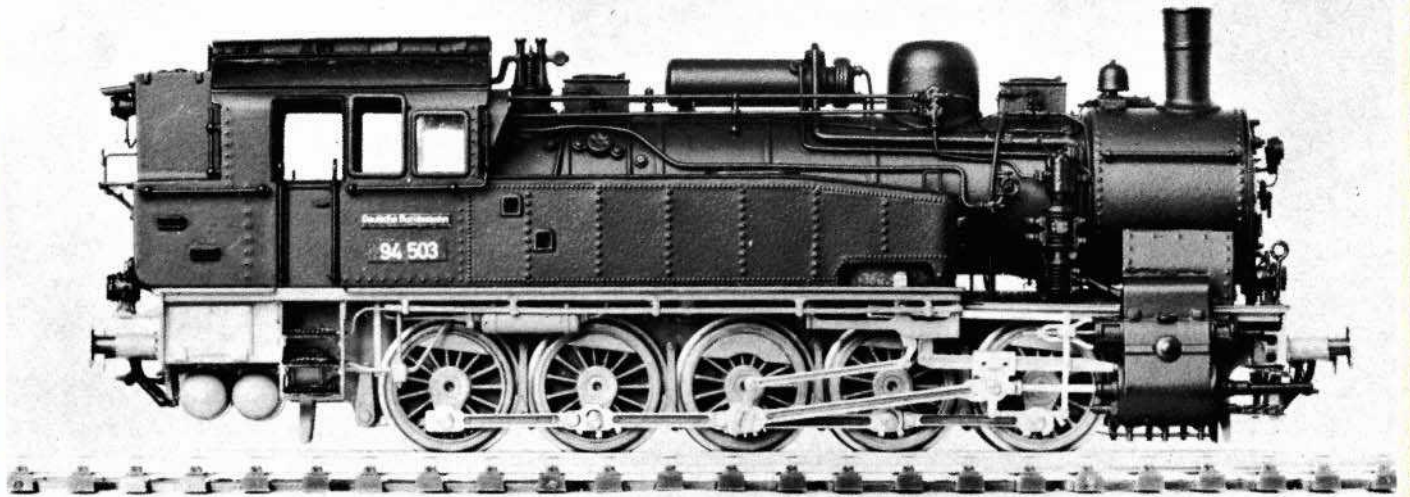
4/1975

4.50 DM

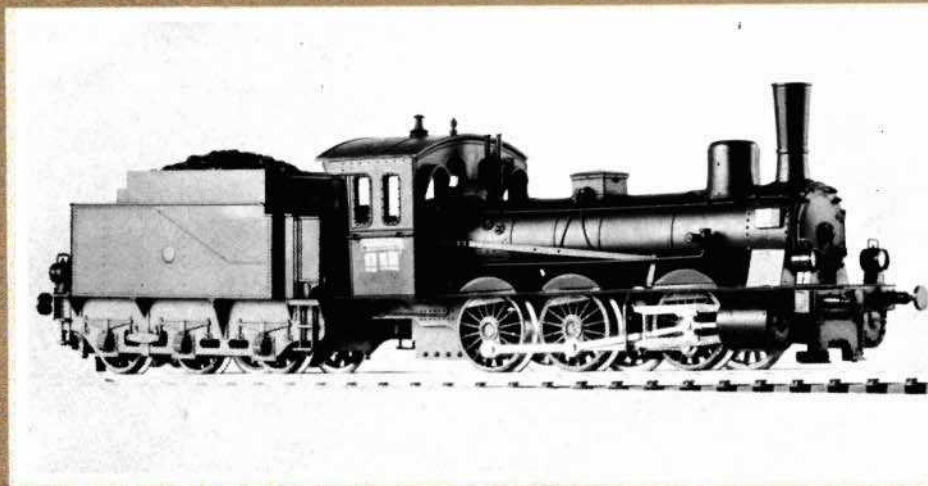
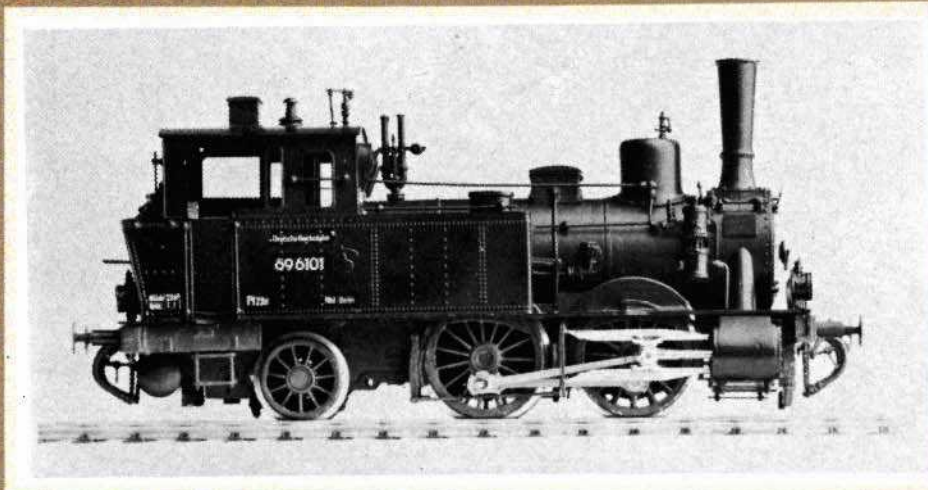
# JOURNAL

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





# Achtung – die M+F-Preußen kommen



Die BR 94 und BR 69 sind die ersten M+F-Loks mit kompletten Messinggehäusen, dadurch ist 100%ige Maßhaltigkeit garantiert. Ferner wird durch die dünnen Wandstärken eine hervorragende Vorbildtreue erreicht. Diese einmaligen Superloks müssen Sie einfach in Ihrer Sammlung haben. Greifen Sie schnell zu, denn noch gelten die günstigen Vorbestellpreise!

## preuß. T 16, spätere BR 94

031 Bausatz ohne Steuerung	448,-
031 10 Superzurüstsatz	109,-
031 68 Steuerung ungenietet	49,-
031 69 Steuerung genietet	69,-
120 48 Beschriftungssatz	Preis noch nicht vorh.

## preuß. T 4<sup>2</sup>, spätere Baureihe 69

040 Bausatz mit Steuerung	259,-
040 10 Superzurüstsatz	53,-
120 50 Abziehbildergroßsatz	16,-

## preuß. G3

034 03 Bausatz nur Lok, mit Steuerung	165,-
Lok-Superzurüstsatz 034 10	59,50
120 50 Abziehbildergroßsatz	16,-

## preuß. Tender 3T12

034 30 Bausatz	165,-
Tender-Superzurüstsatz 034 35	38,-

**4/75** September

**1. Jahrgang**

**Einzelheft DM 4,50**

**sfr 5.80**

**öS 35.--**

**hfl 5.--**

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

Druck: Offsetdruckerei Autenrieth  
7 Stuttgart-1

M+F Journal erscheint 1975 5x - Ende Januar, Ende April, Ende Juni, Ende September, Anfang Dezember.  
Die Zeitschrift ist erhältlich im Modellbahn-Fachhandel, in Buchhandlungen oder direkt vom Verlag.

Die Bezugsgebühren sind:

**Einzelheft**

Inland DM 4,50 + DM 0,70 Porto  
Ausland DM 5,00 + DM 0,70 Porto

**Abonnementpreis**

Inland für 1975 DM 22,50 + DM 3,50 Porto  
Ausland für 1975 DM 25,00 + DM 3,50 Porto

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

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



**H. Merker-Verlag**

8080 Fürstenfeldbruck, Mondstraße 1

# Aus dem Inhalt . . . . .

<b>Was uns betrifft</b>	<b>Seite 4</b>
<b>3 x N - Eine fast neue N-Neuheit</b>	<b>Seite 5</b>
<b>Die Baureihe 042 auf der Emslandstrecke</b>	<b>Seite 6</b>
<b>Die preußische T 4<sup>2</sup> als M+F Modell</b>	<b>Seite 8</b>
<b>Klein und flink, die Lokomotiven der preußischen Gattungen T 2 und T 4<sup>2</sup></b>	<b>Seite 10</b>
<b>Einführung in die Technik der Dampflokomotive</b>	<b>Seite 12</b>
<b>Die beste M+F-Preußin die es je gab, die BR 94<sup>5</sup></b>	<b>Seite 15</b>
<b>Neue Abziehbilder-Großsätze</b>	<b>Seite 17</b>
<b>Die Königin der Rampen und Ablaufberge</b>	<b>Seite 18</b>
<b>Franco-Crosti Lokomotiven, eine epochemachende Entwicklung</b>	<b>Seite 20</b>
<b>Es dampf nochmal im Isartal</b>	<b>Seite 24</b>
<b>Nur eine kleine Werklok</b>	<b>Seite 27</b>
<b>Das Bergwerk und das dazu passende Zubehör</b>	<b>Seite 28</b>
<b>Neu von POLA-Baugröße HO</b>	<b>Seite 33</b>
<b>Der 1. Preis des M+F-Preisausschreibens</b>	<b>Seite 34</b>
<b>Beschriftungen für preußische Oldtimer</b>	<b>Seite 34</b>
<b>Farbe und Modellbahn</b>	<b>Seite 36</b>
<b>Im Königreich Bayern</b>	<b>Seite 38</b>
<b>ROCO-Modellgleise und Weichen für die Baugröße HO</b>	<b>Seite 41</b>
<b>Neu von FLEISCHMANN</b>	<b>Seite 42</b>
<b>Modell-Prämierung. Die 152 als Supermodell</b>	<b>Seite 44</b>
<b>Schmalspur-Spezialitäten aus Württemberg</b>	<b>Seite 46</b>
<b>DOUGLAS &amp; CLEARWATER GULCH RAILROAD</b>	<b>Seite 49</b>
<b>Neue Teile für den Modellbau</b>	<b>Seite 52</b>
<b>Wismar-Schienenbus „HO“ und „HOe“</b>	<b>Seite 54</b>

**Zu unserem Titelbild:**

Das war noch eine echte preußische T 16<sup>1</sup>, aufgenommen im Jahr 1966 vor dem Lokschuppen des Bw Freudenstadt. Die Lok war im Jahr 1922 von der HANOMAG als Fabrik-Nr. 10047 mit der Bahn-Nr. 8725 Essen geliefert worden. Für den Einsatz auf Steilrampen war sie mit einer Riggerbach-Gegendruckbremse ausgerüstet worden. Für den Streckendienst erhielt sie außerdem auch noch einen Kohlenkasten-Aufsatz.

Foto: Obermayer

# Was uns betrifft . . .

Mit dem Journal 4 haben wir das erste Abonnement abgeschlossen. In der ersten Ausgabe wurden mindestens 4 Journale zugesagt. Wir sind also unserer Verpflichtung bestens nachgekommen. Da wir sehr viele Briefe von unseren Lesern mit der Bitte erhalten haben, das Journal doch öfters erscheinen zu lassen, haben wir uns entschlossen, bereits in diesem Jahr 6 Journale aufzulegen. Unsere Abonnement-Kunden erhalten also – diesem Journal beiliegend – eine weitere Abonnementrechnung für das Journal 5 und 6. Das Journal 5 wird Ende Oktober 75 (spätestens in der ersten Novemberwoche) zur Auslieferung gelangen. Das Journal 6 wird kurz vor den Weihnachtsfeiertagen erscheinen, damit Sie ausreichenden Lesestoff für Ihre freie Zeit zur Verfügung haben. Daß wir eine gute Zeitschrift fertigen können, haben wir mittlerweile sicher unter Beweis gestellt. Daß »etwas Gutes« Geld kostet, ist sicher allen unseren Lesern verständlich. Im Journal 3 z. B. haben wir 140 Abbildungen abgedruckt – im Journal 4 werden es nicht viel weniger sein – und dazu wurden über 20 interessante Artikel geschrieben. Deswegen kann in Zukunft zu unserem Bedauern der bisher erhobene Preis – wegen ständig steigender Kosten – nicht aufrechterhalten werden. Wir müssen deshalb leider zu der unpopulären Maßnahme einer Preissteigerung von 40 Pfennig greifen. Das Journal kostet also in Zukunft DM 4,90. Auf Anheiß erscheint der Preis hoch. Wenn Sie aber rechnen, daß unser Doppelheft nur jeden zweiten Monat erscheint, dann würde bei einer Aufteilung des Journals in monatlichen Ausgaben dieses nur DM 2,45 kosten. Das ist ein Spitzenpreis!

Auch bei den **M+F-Artikeln** wird es sich leider nicht vermeiden lassen, daß eine ca. 15%ige Preiserhöhung für Bausätze und Bauteile vorgenommen werden muß. Bei Bauteilen wurde seit annähernd 3 Jahren der Preis stabil gehalten. Auch unsere Bausatzpreise blieben – bis auf geringfügige Korrekturen – fast 2 Jahre lang konstant. Wir wissen natürlich, daß Preissteigerungen gerade in »schlechten« Zeiten nicht sehr erfreulich sind. Allerdings müssen auch wir uns der allgemeinen wirtschaftlichen Situation anpassen.

Wegen des Röwa-Konkurses wird nach unserer Meinung die BR 58 (preuß. G 12) trotz anderer Verlautbarungen kaum in nächster Zeit zu erwarten sein. Sollte eine Fertigung infrage kommen, wird dies unserer Meinung nach sehr lange dauern, so lange, daß wir den Mut haben, die BR 58 nun selbst als Modell zu bringen. Der Entschluß hierzu fiel uns aus nachfolgenden Gründen relativ leicht: In der nächsten Zeit erscheint die BR 57 in Bausatzform. Mit dem Fahrwerk dieser Lok haben wir ein sogenanntes Allround-Fahrwerk gefertigt; denn dieses kann unter leichter Abänderung für viele, unterschiedliche Lokomotiven verwendet werden. So haben wir buchstäblich sieben Fliegen auf einen Streich erledigt; denn das Fahrwerk ist sage und schreibe für sieben verschiedene Lokomotiven ausgelegt. Diese sind wie folgt: BR 55, BR 56<sup>2-8</sup> (preuß. G 8<sup>1</sup> mit Laufachse), BR 56<sup>20-29</sup> (G 8<sup>2</sup>), BR 56<sup>1</sup> (G 8<sup>3</sup>), BR 57 (G 10), BR 58 (G 12), BR 59 (Württ. K).

Ahnlich verhält es sich bei dem im Franco-Crosti-Artikel beschriebenen Fahrwerk für die BR 42<sup>90</sup>. Hier können auch viele, verschiedene Lokomotiven auf ein und demselben Fahrwerk aufgebaut werden. Diese sind: BR 42, BR 42<sup>90</sup>, BR 44, BR 50, BR 50<sup>40</sup>, BR 051, BR 052, BR 85, BR 95. Die Fahrwerke für all diese aufgeführten Typen sind also in Kürze fertiggestellt.

## Eine unschöne Angelegenheit

Im Journal 1 haben wir in einem Aufruf Bilder von Schweizer Lokomotiven angefordert. Hier sind wir teilweise auch sehr gut bedient worden, speziell von unseren deutschen Modellbahnfreunden. Es hat jedoch den Anschein, als wenn einige Schweizer Modellbahner uns für Krupperben oder Flick-Konzerninhaber halten. Es wurden für Einzelbilder Preise von 50,-DM, in einem Fall sogar 80,-DM gefordert, und dazu noch Fertigmodelle aus unserer Produktion. Auf solche Angebote müssen wir natürlich dankend verzichten. Bei großen deutschen Archiven werden zwischen 1,- und 5,-DM (je nach Bildgröße) berechnet. Also liebe Modellbahner, gönnen Sie den Modellliebhabern die Modelle, die wir nach diesen Bildern bauen, oder auch eine Veröffentlichung Ihrer Bilder.

## Druckfehlerteufel

Im Journal 3 hat uns leider wieder der Druckfehlerteufel einen Streich gespielt. So wurden in der Anzeige auf Seite 2 die Bildtexte verwechselt. Vielen von Ihnen ist sicher aufgefallen, daß das letzte Bild nicht die preußische G 4<sup>1</sup> (dies ist das mittlere Bild), sondern die **neue preußische G 3 zeigt**.

Auf Seite 30 (Artikel über Schmalspuranlage) sind die meisten Bildnummern im Text falsch. Bei Bild 2 verläßt natürlich nicht die sächs. VIK ein Tunnel, sondern unsere BR 994501 überquert mit einem Personenzug die Brücke am See. Mit dem im Text erwähnten Bild 1 war natürlich das Bild 6 gemeint.

Alle übrigen, im Text falsch **benummerten** Bilder haben Sie sicher schon ausfindig gemacht.

Ein weiterer Fehler unterlief auf Seite 47. Hier haben wir die herrlichen **KIBRI**-Stadthäuser der Firma Heljan zugeschrieben. Bitte ändern Sie deshalb im Journal 3 alle mit vierstelligen Artikelnummern ausgezeichneten Bilder der Seite 47 von Heljan auf **KIBRI** ab.

## Ein Wort an die N-Modellbahner

Nach unserer Messeankündigung, N-Artikel ganz aus dem Programm zu nehmen, war eine kräftige Reaktion in anderen Fachzeitschriften und in unserer Korrespondenz zu verspüren. Dadurch ließen wir uns dazu verleiten, weitere N-Modelle für die Fertigung vorzusehen. Obwohl es sich beim Umbausatz der Franco-Crosti um ein ausgesprochenes Spit-

zenmodell handelt, blieb jedoch die Reaktion weit hinter unseren Erwartungen zurück. Wir machen nun nochmals einen Versuch mit dem Bausatz der **BR 85**, den Sie zum **Vorbestellpreis von DM 198,-** (später DM 218,-) erhalten können. Wir sind gespannt, ob sich dadurch nun die N-Modellbahner nicht doch einmal aus der Reserve locken lassen. Gerade auch auf den dem Journal 3 beiliegenden N-Katalog haben wir große Hoffnungen gesetzt. Das Ergebnis war bis heute jedoch beschämend. Wir waren der Meinung, daß speziell Lokomotiven, wie z. B. die BR 01<sup>10</sup> mit Stromlinienverkleidung, ein Umbausatz für die BR 75, eine BR 78 oder BR 70, ausgezeichnete Zugpferde sein müßten. Jedoch auch hier zeigte sich keine nennenswerte Reaktion von Seiten der N-Modellbahner. Sollte sich diese Situation nicht verbessern, werden wir tatsächlich **zur Messe 76 das N-Programm streichen** und nur noch die bereits recht zahlreich vorhandenen N-Bauteile liefern. Wir werden zusätzlich auch versuchen, in unseren Journalen die stark vernachlässigten N-Modellbahner noch besser zu berücksichtigen. So wird ab dem nächsten Journal eine Serie über N-Anlagen beginnen. Sollten Sie selbst gute Bilder Ihrer eigenen Anlage sowie Beschreibungen besitzen, würden wir uns freuen, wenn wir diese zur Verfügung gestellt bekämen. Im Augenblick entsteht bei uns eine Redaktionsanlage in Spur N, die wir hier nach Fertigstellung der einzelnen Baustufen ebenfalls behandeln werden. Übrigens, das Journal 3 mit dem kostenlos beiliegenden N-Katalog ist – wie auch die Ausgaben 1 und 2 – noch lieferbar. Greifen Sie zu!

Also, N-Modellbahner meldet Euch, sonst fährt »der Zug« für spezielle Supermodelle für Sie ab! An den Preisen kann es ja nun nicht mehr liegen, da unsere N-Supermodelle (in Bausatzform) gegenüber unseren HO-Modellen wirklich preiswert sind. HM

## N-Katalog

Der neue N-Katalog mit der erweiterten Bauteileliste ist sofort lieferbar. Diesen erhalten Sie gegen Voreinzahlung von DM 3,- + DM -,60 Porto auf Postscheckkonto München 57199-802 an den H. Merker-Verlag.

Für die Erstausgabe des N-Katalogs (die mit dem Journal 3 ausgeliefert wurde) erhalten Sie die neue, erweiterte Bauteileliste gegen Rückporto von DM -,50 sofort zugesandt.

**Modellbahn-Revue** 1966-73 geschlossen für DM 80,- zu verkaufen. Pobel, Berlin 45, Viktoriast. 5a

**Suche** Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe, Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit. Josef Holzapfel, 8031 Gut Rottenried, Telefon 08105/8265

# 3 × N

## Eine fast Neue N-Neuheit

Bild 1:

Die von Herrn Kaiser, Bremerhaven, umgebaute T3 mit Schlepptender in bereits lackiertem Zustand. Für den vorderen Pufferbohlenschlot wird von uns auch noch das kleine Riffelblech dem Bausatz beigelegt. – Alle Fotos Paur, Fürstenfeldbruck



Unser Mitarbeiter, **Herr Heinz Kaiser**, vielen Lesern bereits bekannt, hatte unseres Erachtens eine ausgezeichnete Idee: Als Sonntags-Bastelarbeit baute er eine normale **Trix-T3** Spur »N« mit **M+F-Teilen** – und zusätzlich mit von handgefertigtem Zubehör – um.

Dieser Umbau ergab eine ganz entzückende BR 89<sup>62</sup>. Verwendet wurden folgende Teile: Der komplette M+F-Trix-T3-Umbausatz – Art. Nr. 600, der einen kleinen Messingguß-Zurüstsatz, neue Speichenradsätze und die Steuerung enthält. Zusätzlich wurden von Herrn Kaiser ein neuer Schlot, die Wassereinfüllstutzen, Kesselspeiseventile und das Dach mit Lüfteraufsatz von Hand gefertigt. Ferner konnten mittlerweile die Luftpumpe und der Generator – diese Teile sind vielen von Ihnen aus dem Bausatz der BR 50<sup>40</sup> (Franco-Crosti) bereits bekannt – verwendet werden. Zusätzlich wurden dann die Glocke mit Klöppel der Kl 2, die neuen Bremsschlauch-Kupplungen und die Länderbahnpuffer angebracht. Die Führerhaus-Aufstiegsleitern stammen von unserer Nm-Schmalspurlok »Hoya«. Zum Schluß kam noch der Original-Tender der Trix-BR 24 dazu – und fertig war die Lok. Leider wurde eine falsche Loknummer angebracht (T 3 ohne Schlepptender), da keine

passenden Abziehbilder vorhanden waren. Um unseren »N«-Freunden mit den Bildern nicht nur die Zähne lang zu machen, haben wir uns entschlossen, für dieses Modell kurzfristig einen Umbausatz herzustellen. Durch die Nichtfertigung der BR 39 in »HO« (zugunsten der Firma Rivarossi) haben wir Kapazität im Formenbau und der Fertigung frei, so daß dieser hübsche kleine Bastelsatz bereits in Kürze ausgeliefert werden kann. In unserem neuen N-Prospekt ist das Modell unter der **Art. Nr. 600 02** mit einem Preis von **DM 165,-** bereits angekündigt. Stöhnen Sie nicht über diesen Preis, denn der Artikel ist preiswerter als man auf den ersten Blick annimmt!

Erstmalig sind nämlich bei diesem »N«-Bausatz sämtliche Industrieteile der **Firma Trix** mitbeinhaltet – nicht nur das, sondern die Gehäuseteile bereits für den Umbau vorgefertigt. So ist z. B. beim T3-Lokgehäuse der Original-Trix-Schlot abgefräst. Hierfür erhalten Sie im Bausatz einen M+F-Messingguß-Schlot, an dessen Stirnseite bereits eine Glocke mit Klöppel außen angegossen ist. Die Laternen auf der vorderen Pufferbohle und die Rauchkammertüre sind ebenfalls von uns abgefräst und die Bohrungen für die Messinggußlaternen bereits werksseitig angebracht. Zum Anbringen an die Rauchkammer erhalten Sie eine hübsche, neue messingge-

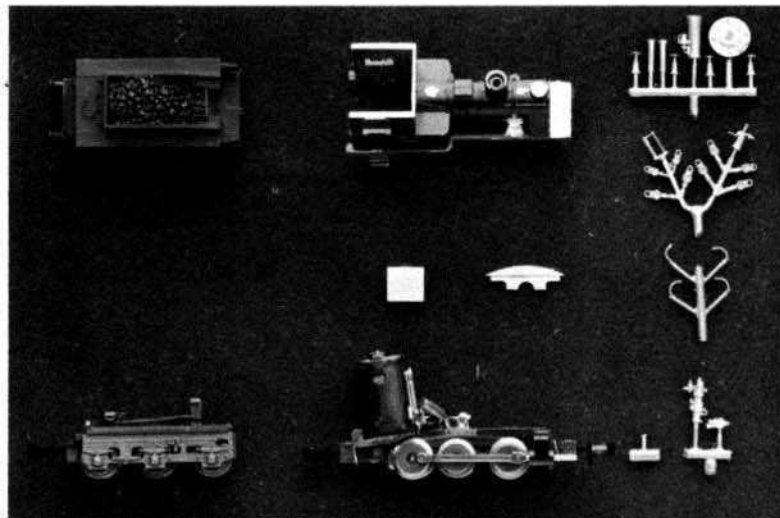
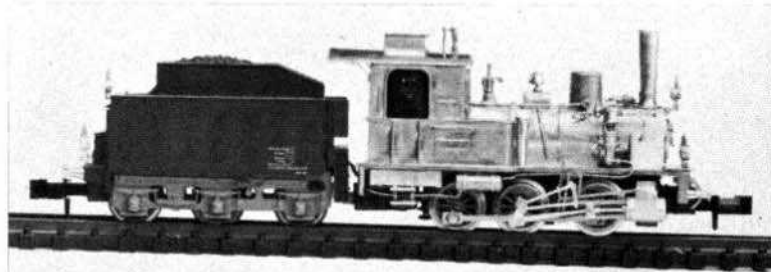
gossene Rauchkammertüre mit Handrad. Das Trix-Führerhausdach und die -Rückwand werden ebenfalls von uns abgefräst und bereits für die Anbringung des neuen Daches zugerichtet. Alle Bohrungen für Leitungen und Messinggußteile sind am Tender sowie am Lokgehäuse von uns vorgenommen. Der Umbau beschränkt sich also hauptsächlich auf das Ankleben der neuen Teile und das Lackieren des Modells. Der Original-Beschriftungssatz wird ebenfalls für diese Lok von uns noch erstellt. In diesem Umbausatz sind jedoch die M+F-Speichenräder und die M+F-Steuerung nicht beinhaltet. Eine Steuerungsanbringung empfehlen wir nur ganz erfahrenen Modellbauern, da diese Arbeit sehr diffizil und die Lok nur mit Kniffen anschließend einwandfrei zum Laufen zu bekommen ist. Das liegt daran, daß die Trix-Lok nicht für Kuppelstangen-Anbringung korstruiert und zwischen den Zahnrädern und Achsen sehr viel Spiel vorhanden ist. Dies beträgt zwischen erster und letzter Achse fast 1/4 Radumdrehung. Unsere Radsätze ohne Steuerung können jedoch ohne Schwierigkeiten jederzeit angebracht werden. Der unveränderte Trix-Antrieb mit Trix-Rädern und der Treibstange mit Kreuzkopf liegt dem Grundbausatz – Art. Nr. 600 02 – bei. Uns gefällt dieser kleine Winzling, der durch die Zurüstsätze enorm gewinnt, ausgezeichnet. Wie gefällt die Lok Ihnen? Wir hoffen jedenfalls auf gute Bestellreaktion.

**Weitere T3-Varianten siehe unter N-Anzeigen.**  
**HM**

Bild 2 zeigt den komplett vorbereiteten Bausatz. Auf dieser Aufnahme fehlen lediglich noch das Führerhausdach und die neue Rückwand (waren bei Redaktions-schluß noch nicht fertiggestellt).

Bild 3: BR 89<sup>62</sup> – noch im Rohzustand (Lokführerseite)

Bild 4: Die Kaiser'sche »Schlepptender T3« auf der M+F-Messeanlage 74. Mit original-preußischen Waggons ergibt dies eine entzückende Zugeinheit. Auf die M+F-Messeanlage gehen wir im Journal 5 noch ausführlicher ein.



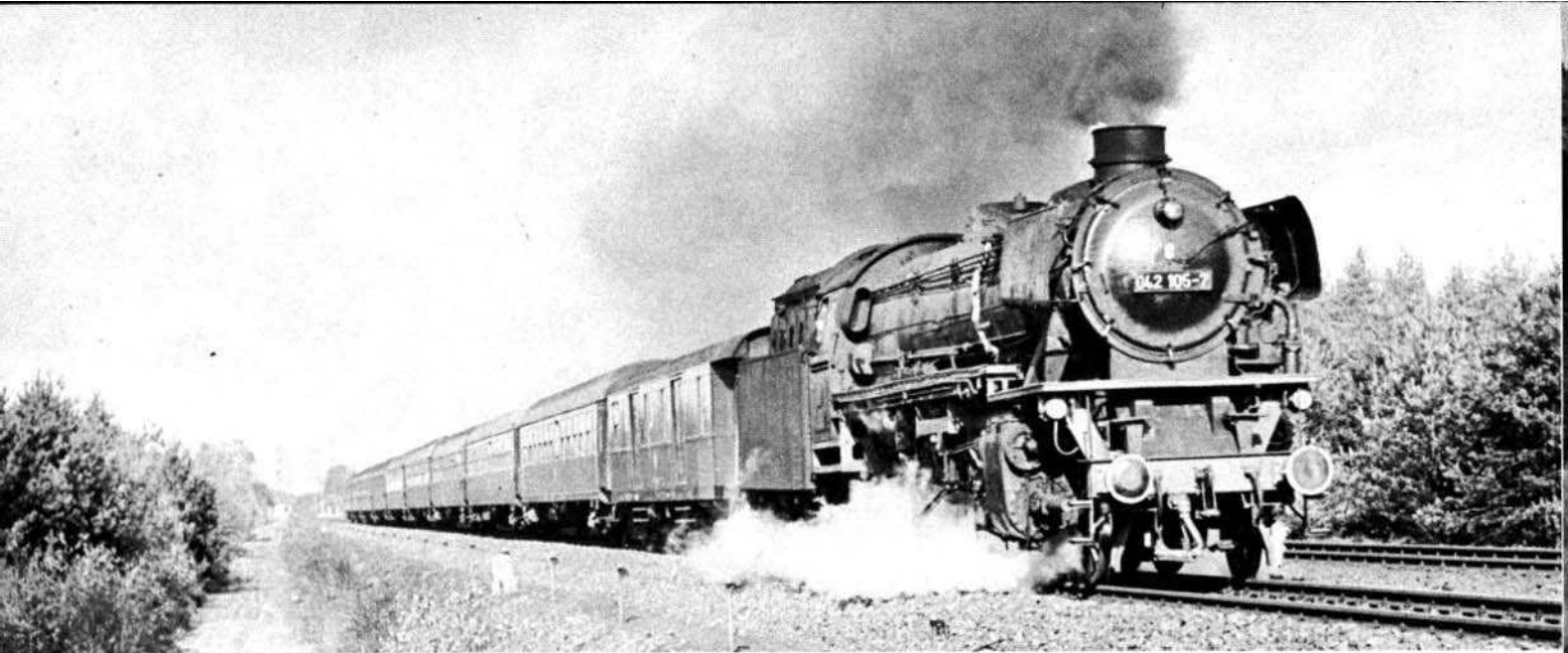
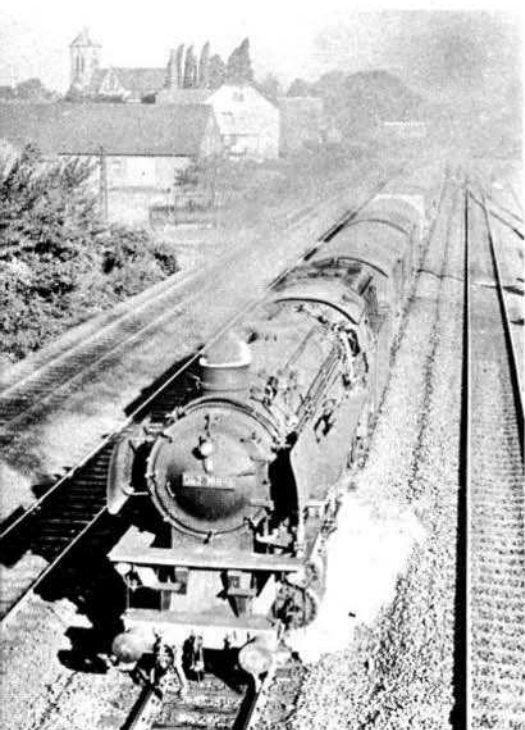


Bild 1 Die 042 vor dem D734 am 1. 11. 74 bei Leschede

## Die Baureihe 042 auf der Emslandstrecke



In den Jahren 1957–1961 wurden 40 Lokomotiven der Baureihe 41 mit Ölhauptfeuerung und neuem Kessel versehen.

Die Baureihe galt als die bestgelungendste deutsche Einheitslok und hatte sich mehr und mehr zu einer Mehrzweckmaschine entwickelt. Die »Öl«-Loks wurden den Bahnbetriebswerken Osnabrück und Kirchweye zugeweiht und waren in der Hauptsache auf der Rollbahn zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet im Dienst.

Seit 1971, nach Elektrifizierung der wichtigen Nord-Süd-Strecke, sind alle Maschinen beim Bahnbetriebswerk Rheine, dem heute bedeutendsten Dampflok-Bahnbetriebswerk der Deutschen Bundesbahn, stationiert. Ende 1974 waren noch 35 Loks, inzwischen in Bau-

reihe 042 umgezeichnet, betriebsfähig vorhanden. Sie wurden bis heute im Ausbesserungswerk Braunschweig nach allen Schadensgruppen untersucht. Eine Anzahl von Maschinen haben Fristen bis über das Jahr 1978 hinaus, so daß auf dem Papier ein Einsatz von mehr als drei Jahren möglich wäre.

Das Bahnbetriebswerk Rheine setzt die Baureihe 042 in der Hauptsache auf der Strecke Osnabrück–Rheine–Salzbergen–Bentheim (holländische Grenze) ein. Auf der 1848 eröffneten Emslandstrecke Rheine–Emden–Nordeich–Mole, nimmt ihr Aufgabengebiet in letzter Zeit zu. Man trifft sie vor Eilgüterzügen, Auto- und Kohlezügen nach Emden, dem drittgrößten Hafen der Bundesrepublik.

Bild 2: zeigt die BR042 (ehemalige Baureihe 41 Öl) vor einem langen Güterzug in Salzbergen am 4. 9. 74.

Bild 3: Eine 042 im Vorspann vor einer 044 – dahinter ein 4000 t Erzzug. Die interessante Zuggarnitur wird bei Eilbergen (am 6. 4. 74) von einem D-Zug, der ebenfalls durch eine 042 gezogen wird, überholt.





den echten Dampflokreund ein wahrer Ohrenschmaus.

Wie zu hören ist, wird auf der Strecke die Be-  
spannung von Reisezügen im Sommerfahr-  
plan 1975 voll verdieselt.

Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf  
dem Teilstück Rheine-Bentheim steht kurz  
bevor. Danach wird sich vermutlich das Ein-  
satzgebiet der Baureihe 042 völlig auf die  
Emslandstrecke verlagern, allerdings nur zur  
Beförderung von Güterzügen.

C. Rennebaum

Bild 4: Eine 042 auf der Leerrückfahrt bei Pet-  
kum/Ems



Bild 6 zeigt zum Vergleich die Baureihe 41 der DDR.  
Auch in der DDR erhielt die Baureihe 41 einen  
Neubaueessel und wird deswegen als Reko  
(Rekonstruktions) Lokomotive bezeichnet.  
Der eigenartige Oberflächenvorwärmer ist  
nur in der DDR anzutreffen.

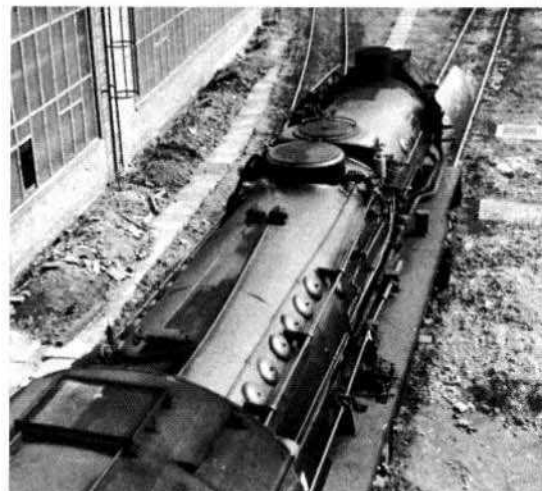


Bild 5: 042218-8 auf der Leerrückfahrt; entgegen-  
kommend ein leichter Güterzug, gezogen  
durch die 042 166 bei Salzbergen am 6. 4. 74.

Bild 1-5 C. Rennebaum

Bild 7 verdeutlicht am besten die Unterschiede zur  
042 der DB. Bei der 41 DR ist entgegen zu un-  
serer 042 der Sanddom auf dem Kesselschei-  
tel angebracht. Bei der BR 042 sind die Sand-  
kästen links und rechts auf dem Umlauf.  
Sonstige Konstruktionsmerkmale sind sehr  
ähnlich, wie z. B. die beiden Ackermann-Si-  
cherheitsventile und der vor dem Führerhaus  
sitzende Naßdampfentnahmestutzen. Die  
Steuerstangen sind jedoch unterschiedlich.  
Bei der DB-Ausführung ist eine Umsteuer-  
schiebestange mit Umlenkhebel angebracht,  
während bei der DR 41er die Umsteuerung  
des Aufwerfhebels durch eine mit Kardan  
versehene Getriebebestange vorgenommen  
wird.

Bild 6+7 Sammlung H. Merker



Häufig sieht man die Maschinen als Vorspann  
vor den, allen Eisenbahnfreunden sehr be-  
kannten und beliebten, 4000-t-Erzzügen. Es  
ist ein imposantes Schauspiel für Auge und  
Ohr, den harten Auspuffschlag und die oft  
durchdrehende zweite Zuglok (meist 044 oder  
043) bei mächtiger Dampf- und Rauchent-  
wicklung bei der Abfahrt eines solchen Zuges  
in Emden-Süd Rbf zu erleben.

Der schlechte Zustand der wenigen einsatz-  
fähigen 012-Schnellzugloks zwingt die Lok-  
leitung im Bahnbetriebswerk Rheine, die  
042 auch im hochwertigen Reisezugdienst  
einzusetzen. Eine Aufgabe, für die diese Ma-  
schine aufgrund ihrer Höchstgeschwindig-  
keit von nur 90 km/h gar nicht gebaut wurde.  
Trotz dieser niedrigen Höchstgeschwindig-  
keit kann die Lokomotive, bei Einsatz vor Eil-  
und auch D-Zügen durch ihr gutes Beschleu-  
nigungsvermögen, zum größten Teil den  
Fahrplan einhalten.

Ob in Lingen, Leer oder an irgendeinem  
Bahnhof an der Emslandstrecke fährt die 042  
mit gewaltigem Schlag an, um ihren Zug  
planmäßig zum nächsten Halt zu bringen. Für

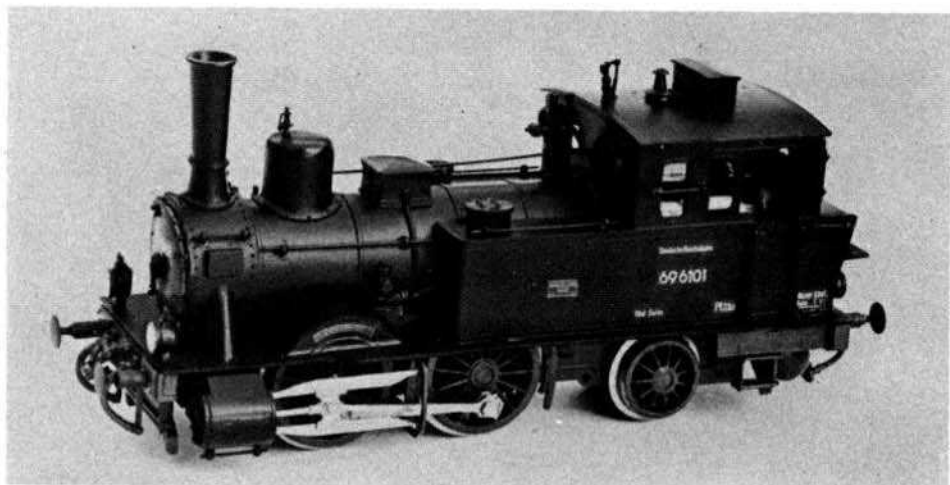
## BR 85 Spur N

### Umbausatz für Trix BR 52

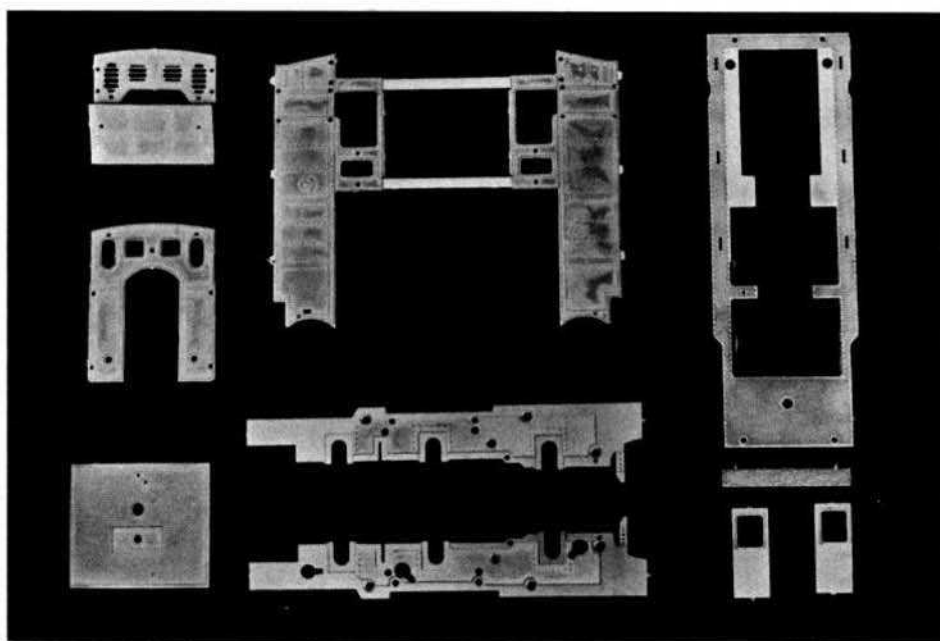
Dieser Umbausatz - Art. Nr. 607 - ist in Vorbereitung. Vorbesteller erhalten diesen  
zum Sonderpreis von DM 198,-. Nach Auslieferung (ca. im Oktober 75) kostet das  
Modell DM 218,-. Vorbestellen lohnt sich also!

**Merker + Fischer GmbH, 8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstr. 6**

# Die preußische T 4<sup>2</sup> als M+F-Modell

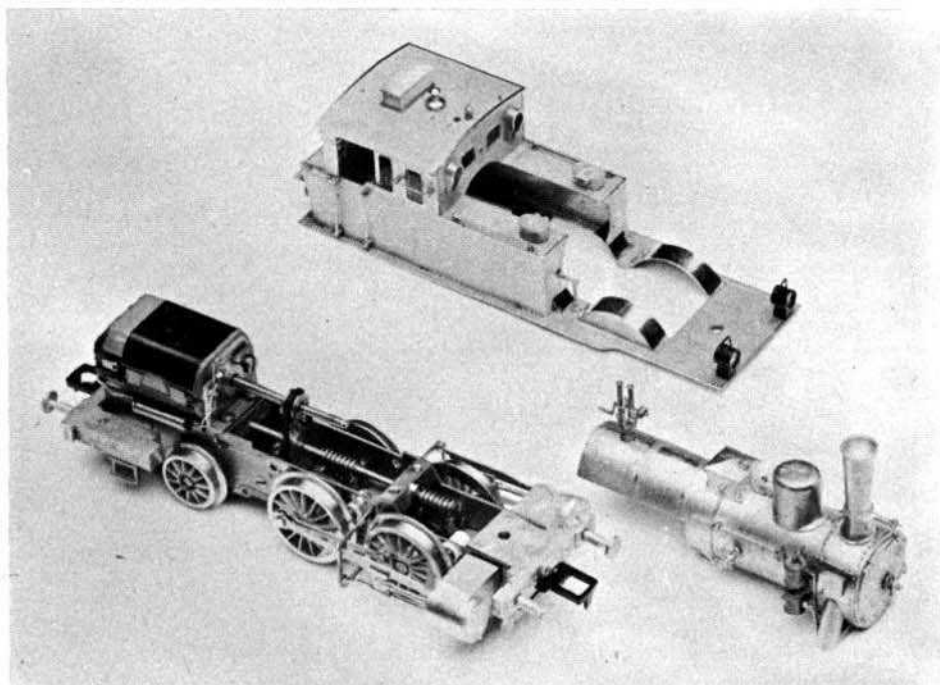


Die fertige 696101 mit der Heizerseite. Foto: Obermayer



Das sind die hervorragend ausgeführten Messing-Ätzteile. Foto: Obermayer

Die Baugruppen fertig montiert, aber noch im Rohzustand. Foto: Paur

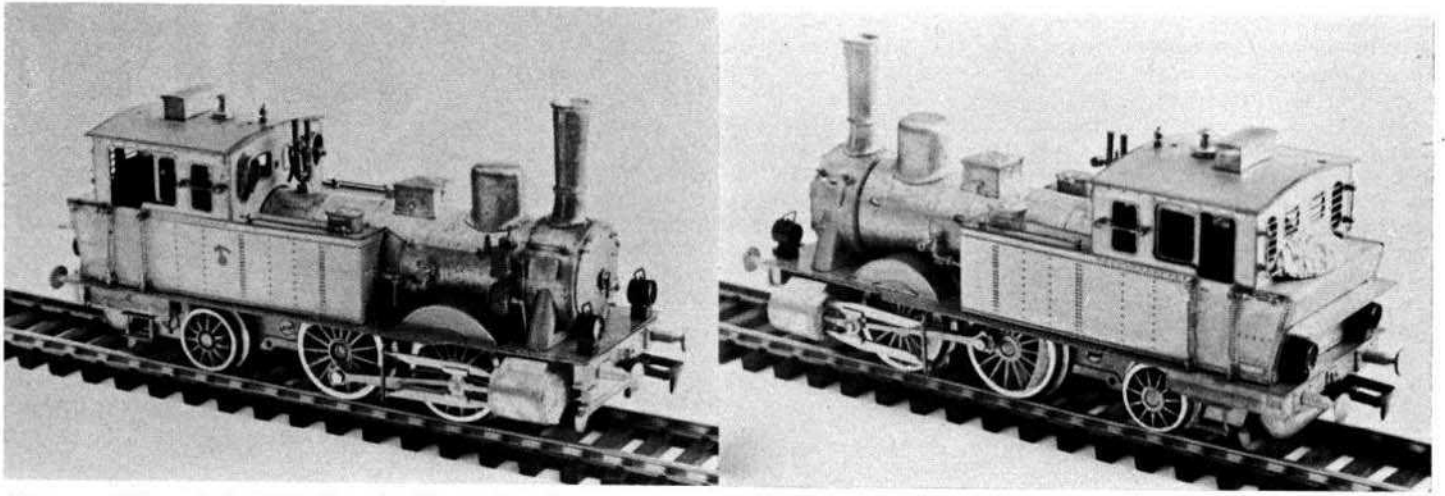


## Ein Supermodell mit feinsten Ätzteilen

Unlängst brachte der Postbote ganz unerwartet, ohne jegliche Vorankündigung, ein Päckchen aus Fürstenfeldbruck. Der Inhalt war einer der ersten Bausätze für die preußische T4<sup>2</sup>. Man hatte mir den Bausatz mit der Bitte übersandt, das soeben geschaffene Modell zusammenzubauen und ein Protokoll darüber zu schreiben. Trotz der permanenten Zeitnot ging ich gerne an die Arbeit. Vor genau zwanzig Jahren hatte ich nämlich bereits eine Lok derselben Gattung ganz aus Messing mit Hilfe von einigem wenigem Werkzeug und mit meiner UNIMAT gebaut. Sogar der Motor war weitgehend eine Eigenkonstruktion. Dieses alte Modell ist heute noch in meinem Besitz und voller Stolz kann ich behaupten, man kann es immer noch anschauen.

Mit dem neuen Modell aus der M+F-Fertigung kann es natürlich nicht konkurrieren. In Fürstenfeldbruck hat man sich wirklich wieder etwas Besonderes einfallen lassen. Bei einigen Baugruppen hat man die bislang übliche Gußtechnik verlassen. Führerhaus, Umlaufblech und Wasserkästen sind vollständig aus Messingblech gefertigt. Es gibt beim Führerhaus nicht mehr die dicken und manchmal





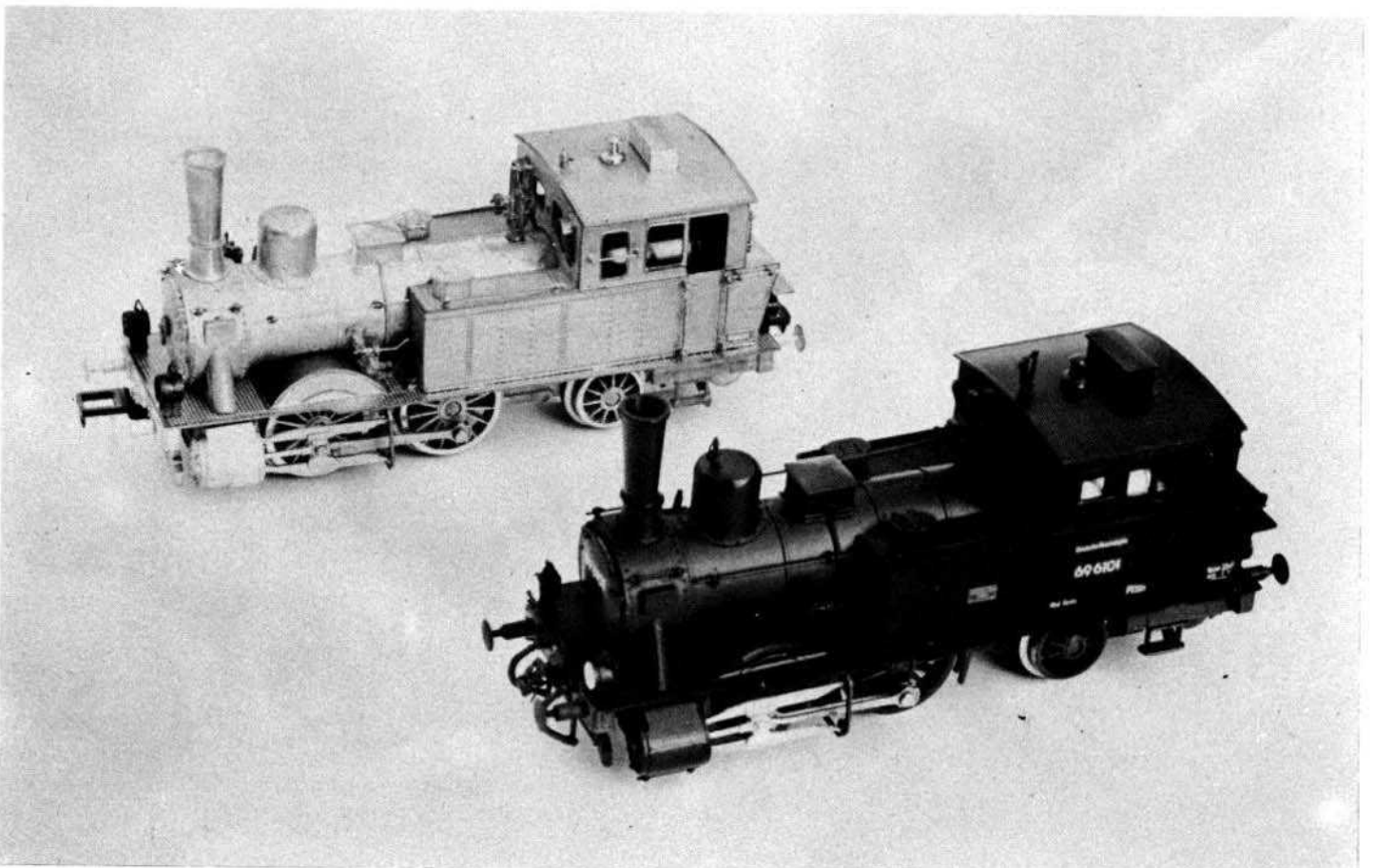
Führer- und Heizerseite der T4<sup>2</sup> in Normalausführung. Foto: Obermayer

etwas störenden Wandstärken. Die neuen Teile sind ausgezeichnet geätzt. Die Ausführung verlangt ein uneingeschränktes Lob, alles ist exakt und sehr sauber gemacht. Die Rückfront mit den Schutzgittern in den Fensteröffnungen ist bereits vorgebogen. Alle anderen Biegekanten sind an der betreffenden Stelle vorgeätzt. Sowohl die Paß-, als auch die Maßgenauigkeit sind einwandfrei. Rauchkammer, Kessel und der Zylinderblock sind aus einer Weißmetall-Legierung gegossen. Auch diese Teile sind recht sauber gemacht und lassen sich ohne Schwierigkeiten in das Gehäuse einpassen. Alle Blechteile wird man zweckmäßigerweise zusammenlö-

ten. Den Kessel und die Rauchkammer habe ich mit Cyanolit in das Gehäuse eingeklebt. Vor dem Auflöten des Daches sollte man darauf achten, daß die beiden Stege, welche die Verbindung zwischen beiden Seitenteilen bilden, sauber abgeschnitten werden. Sehr kurz abschneiden sollte man die Zapfen an den Wassereinfüllstutzen. Versäumt man dies, lassen sich die Ballastgewichte nicht am richtigen Platz einkleben, man erhält dann Schwierigkeiten bei dem Einbau des Motors. Der Zusammenbau aller Baugruppen oberhalb des Umlaufs ging leicht und ohne besondere Probleme vorstatten. Mit dem Lötzinn oder Tinol empfiehlt es sich, etwas spar-

sam umzugehen. Dadurch erspart man sich eine zeitraubende Nacharbeit sind Säuberung des Modells. Die ersten kleineren Schwierigkeiten ergaben sich beim Zusammenbau des Rahmens und des Triebwerks. Die Rahmenwangen sind ebenfalls sehr fein geätzte Messingteile, bereits mit allen Aussparungen und Bohrungen versehen. Die Ausätzungen für die Isolierbuchsen der Pilzschleifer sind ein wenig zu knapp ausgefallen. Mit einer Rundfeile ist hier leicht Abhilfe zu schaffen. Dasselbe Instrument benötigt man außerdem zur äußerst vorsichtigen Nacharbeit der Aussparungen für die Achslagerbuchsen. Im Anlieferungszustand besteht die Möglichkeit, daß

Unlackiert die Normalausführung, lackiert das Supermodell. Foto: Obermayer



die Schneckenräder nur mit den Spitzen zum Eingriff kommen. Dies darf nicht sein, denn in diesem Zustand wirken die beiden Stahlschnecken als Fräser. Andererseits ist aber auch etwas Spiel zwischen Schnecke und Schneckenrad erforderlich. Hier heißt es also mit sehr viel Feingefühl vorzugehen. Die kleine Mühe zahlt sich aber aus, denn bei sorgfältiger Arbeit läuft das Modell sauber und weich. Vor der endgültigen Montage des Fahrwerks sollte man dasselbe zuerst einem Probelauf unterziehen. Die Achslagerbuchsen müssen sich nicht der Fall ist, sollten Sie die Buchsen mit einer kleinen Zange etwas lockern und die Achse mit einem Messer ab-

schaben. Es ist möglich, daß bei der Montage der Räder etwas Cyanolit auf die Achse geflossen ist. Bitte achten Sie auch darauf, daß die Kreuzköpfe mit den Treibstangen leicht in den Kreuzkopfführungen laufen. Eventuell müssen die Führungen etwas niedriger gefeilt werden. Obwohl das Modell bereits in der Normalausführung recht attraktiv aussieht, würde ich doch noch den Erwerb des Zurüstsatzes empfehlen. Damit wird die Lok dann zu einem richtigen Schmuckstück. Beim Einsetzen der Bremsbacken ist zu beachten, daß weder die Isolierbuchsen, noch die Bremsbacken selbst an der unteren Riemenscheibe streifen.

Etwas Geschick vorausgesetzt, ist die pr. T 4<sup>2</sup>

an einem Wochenende gut zu montieren. Mir hat die Sache wieder einmal richtig Spaß gemacht. Die Bauanleitung ist übrigens ausführlich genug und leicht verständlich. Sie enthält auch die Farbvorschläge für die Länderbahn- und die Reichsbahnausführung. Das kleine und relativ einfache Modell läßt sich noch ohne weiteres aus der Sprühdose lackieren. Mit einer guten und handlichen Spritzpistole wird das Ergebnis aber zweifellos besser. HO

## Klein und flink, die Lokomotiven der preußischen Gattungen T 2 und T 4<sup>2</sup>

Mit zunehmender Dichte des Netzes der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen wuchs zu Beginn der achtziger Jahre naturgemäß auch der Bedarf an Lokomotiven. Gefordert waren leichte und flinke Tenderlokomotiven. Die Firma Borsig schuf mit der Bauart »Möabit« im Jahr 1882 eine für jene Zeit recht leistungsfähige 1Bn2-Maschine, von der bis 1892 insgesamt 91 Exemplare beschafft wor-

den waren. Andere Hersteller beteiligten sich seinerzeit am Bau weiterer Lokomotiven mit den Achsfolgen 1B und B1. Die meisten davon kamen im Großraum Berlin zum Einsatz, ihre Gattungenbezeichnungen lauteten T2, T4 und T4<sup>1</sup>. Bei dieser Eingruppierung ging man aber ohne besondere Konsequenz vor. Selbst nach dem Vorliegen von Musterblättern für einige Gattungen, nahm man es mit der Be-

zeichnung nicht sehr genau.

Obwohl dann bereits zu Beginn der neunziger Jahre feststand, daß die kleinen zweifach gekuppelten Maschinen den Anforderungen im Berliner Nahverkehr nicht mehr gewachsen waren, gab Preußen eine neue Serie von B1 Naßdampflokomotiven in Auftrag. Hierbei handelte es sich um Maschinen nach dem Musterblatt III 4a der »Elberfelder Bauart«, für

Bild 1: Lokomotive Koeln 1519, Baujahr 1894, Fabrik-Nr. 4085. Werkfoto Henschel

