

ISSN 0171 3671

5/1979



JOURNAL

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

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



Geschenke an unsere Leser

Das erste Geschenk

Ist dieses Journal - das farbigste, das es je gab. Wir glauben auch, daß noch nie eine Eisenbahn-Fachzeitschrift (zumindest in deutscher Sprache) mit so vielen Farbseiten (bei dieser Ausgabe sind es über 30 Farbseiten) gedruckt wurde. Warum machen wir das? Nun, in erster Linie, um Ihnen eine Freude zu bereiten, zum anderen weil der H. Merker-Verlag nun schon bis auf einige Tage seit 5 Jahren existiert und die Herren Ing. Horst Obermayer und H. Merker nun seit genau 5 Jahren an den M + F-Journalen arbeiten. Von Mitte November bis zum Anfang der Nürnberger Messe dauerte es damals, bis wir, 1975, das erste Journal in Nürnberg vorstellen konnten. In rasanter Fahrt, bedingt durch stetige Verbesserung, von einer Ausgabe zur anderen, konnten wir uns von ursprünglich 3000 Lesern auf mittlerweile 20000 Leser hocharbeiten. Aber wir möchten mehr!

Warum soll es mit unserem qualitativ hochwertigen Heft nicht möglich sein, auch 25000 bis 30000 Leser anzusprechen? Sicher ist dies möglich, aber bestimmt nicht ganz ohne die Mithilfe unserer Leser; denn am besten ist die Werbung von Mund zu Mund - die sogenannte Flüster-Propaganda. Deshalb auch unsere Bitte an Sie:

"Flüstern Sie mal kräftig!"

Im Klartext: Zeigen Sie das Journal Ihren Bekannten und Eisenbahnfreunden, und werben sie für uns. Für jedes neu geworbene Abonnement, also ein Abo, das noch nicht bei uns bestand, erhält der Werber 5 großformatige M + F-Dampflok-Poster nach unserer Wahl im Wert von DM 8,- als Geschenk.

Wir sind sicher, daß nicht nur wir, sondern auch Ihre Eisenbahnkollegen dankbar sind, wenn sie auf diese farbige Eisenbahnfreude aufmerksam gemacht werden und dadurch ihr Hobby noch interessanter und farbiger wird. Darum

unser zweites Geschenk

Der Journal-Bezug wird billiger. Natürlich wird das Journal selbst nicht billiger, da wir ja gerade erst wegen der Farbabbildungen unseren Preis anheben mußten; aber es wird auch in nächster Zeit nicht teurer.

Wirklich billiger wird das Abonnement, da wir im nächsten Jahr unseren Abonnenten kein teures Porto mehr berechnen, sondern nur noch den Ladenverkaufspreis des Journals in Höhe von $DM\ 6,50 \times 6 = DM\ 39,-$ in Rech-

nung stellen. Dies hat zusätzlich den Vorteil, daß die Direktbezieher mit unter den ersten sind, die jeweils das neue Journal erhalten. Einzel-Journale sind schneller verpackt als große Lieferungen an den Buch- und Zeitschriftenhandel. Sollten Sie also Ihre begehrte Eisenbahn-Fachzeitschrift am Kiosk oder über den Ladentisch früher erhalten als Ihre Abo-Sendung, dann ist etwas faul.

Es gibt viele Leute, die das Journal zu Ihnen transportieren und vielleicht Eisenbahnfreunde sind und vor der Weitergabe das Journal gerne selbst lesen, unter Umständen beim Lesen sogar die Weiterbeförderung vergessen! Wir möchten hier beileibe keiner Transport-Firma (auch nicht der Post und deren Angestellten) so etwas unterstellen, aber noch so fest aufgeklebte Adressen können sich irgend einmal lösen...

Wenn Sie uns mitteilen, daß Sie das Journal nicht rechtzeitig erhalten, stellt spätestens beim drittenmal unser Computer fest, ob dies immer in derselben Gegend passiert oder ob es sich um reine Zufälle handelt. Wir können dann entsprechend reklamieren.

Das dritte Präsent

Zum Journal-Preis von DM 6,50 war ursprünglich eingeplant, pro Ausgabe 12 Farbseiten zu bringen. Durch modernste Technik in puncto Farbscanner und Druckmaschinen ist es uns jedoch jetzt möglich, wesentlich mehr an Vierfarbdruck zu bieten, wenn vielleicht auch nicht bei jeder Ausgabe über 30 Seiten, wie in diesem Fall.

Auf alle Fälle sind wir jetzt in der Lage, beste Farbqualität für einen Preis zu bieten, für den sie normalerweise selbst im Fotofachhandel kein einziges Bild bekommen, es sei denn in Briefmarkengröße. Wir bieten Ihnen großformatige Farbfotos, die bei Einzelfertigung bzw. Einzelfarbabzügen bei weitem unseren Journal-Preis übersteigen.

Zur richtigen Zeit

Viele unserer Journal-Mitarbeiter haben bei unwiederbringlichen Eisenbahnscenen rechtzeitig an ihrer Kamera auf den Auslöser gedrückt.

Sie tun dies auch heute noch. Trotzdem möchten wir möglichst vielen Bildautoren die Möglichkeit geben, gut gelungene Fotografien zu veröffentlichen. Sollten Sie solche Fotos besitzen, bzw. in der Zukunft fertigen, würden wir uns freuen, diese in der uns bestmöglichen Farbqualität veröffentlichen zu können. Am liebsten sind uns 6×6 und Kleinbild Dias, aber auch Farbbilder. Bei Farbbildern sollten nach Möglichkeit die Abzüge nicht unter Postkarten-Format sein. Am besten sind Abzüge ab einem Format 13×13 oder 13×18 geeignet. Wir bitten jedoch darum, nicht nur Sonder- und Abschiedsfahrten einzusenden, vor allem kein Bildmaterial auf dem das schaulustige Publikum überwiegt.

Am liebsten sind uns Zug- und Lokaufnahmen in der Landschaft, bzw. soweit wie irgend möglich ohne Publikum. Für Meisterschüsse und gute Aufnahmen zahlen wir auch gute Honorare.

Wir freuen uns schon heute auf das von Ihnen eingehende Farbbildmaterial.

Die besten Aufnahmen werden prämiert.

M + F - Mitteilung

Z. Zt. befindet sich die bayer. Mallet BB II (BR 98^a) in Bausatzform in der Auslieferung, ebenso die preuß. T 14 (BR 93^a). In Kürze folgt dann die T 14 (BR 93^b). Auch die Schmalspurlokomotive der BR 99⁷¹⁻⁷⁶ (größte Schmalspur-Einheitslokomotive) wird in Kürze für das Minitrix-Fahrwerk der BR 85 ausgeliefert.

Obwohl es sich bei den beiden ersten um ältere M + F-Modelle handelt, möchten wir nicht versäumen, Ihnen mitzuteilen, daß hier die Rede von komplett überarbeiteten Lokomodellen ist. Die Fahrwerke entsprechen alle der neuesten M + F-Technik.

Alle unsere - d.h. alle, die uns geschrieben haben - Leser haben sich für **RP 25 Radsätze** ausgesprochen. Daher werden die Modelle in Zukunft (ausgenommen die für das Märklin-Welchselektrom-System) mit RP-25-Treib- und Laufrädern geliefert.

Vor Weihnachten werden noch folgende Fertigmodelle ausgeliefert:

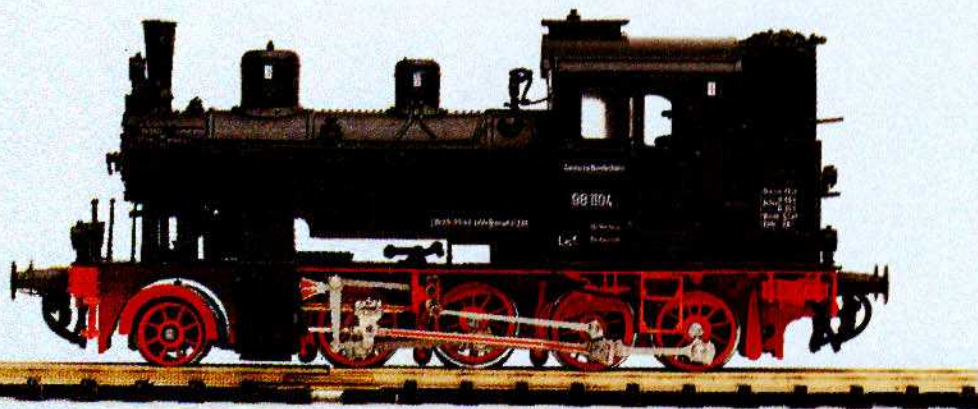
in den nächsten Tagen die GtL 4/4, etwas später die "Helene" der DGEG, anschließend dann die BR 99⁶⁷⁻⁷¹.

Weitere Preiserhöhung

Seit 1. Oktober berechnen wir einen 6,7%igen Teuerungszuschlag. Wir möchten heute schon darauf hinweisen, daß bis zur Messe in Nürnberg, also spätestens Mitte Februar, neue Preislisten erstellt werden, die eine nochmalige nicht unerhebliche Preiserhöhung beinhalten. Bestellen Sie deshalb Ihren Bedarf möglichst noch vorher! Diese weitere Erhöhung ist leider nicht zu umgehen, da uns in Fürstentfeldbruck, bedingt durch das nahe München, in allen Bereichen die Lohnkosten davonlaufen.

Ihre Firma Merker + Fischer GmbH

Seite 2: GtL 4/5 mit RP 25 Rädern als M + F Fertigmodell - in kleiner Stückzahl noch lieferbar.



5/79

ISSN 0171-3671

5. Jahrgang

Einzelheft DM 6,50
sfr 6,80
hfl 8,30
bfr 120,-
Lire 3500

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: Printed in Italy
by Nuova Grafica Moderna S.p.A. - Verona

M+F-Journal erscheint 1979 6x.
Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofsbuchhandel,
oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel 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 Einverständnis
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 20 000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt.....

| | Seite |
|---|-----------|
| Geschenk an unsere Leser- und M + F Mitteilungen | 2 |
| Schmalspurlok 99 4301 eine der Kleinsten unter den Kleinen | 4 |
| Dampfsonderzug auf der Rhätischen Bahn | 6 |
| Neu von Roco | 12 |
| 100 Jahre Ellok- 50 Jahre Raw Dessau | 15 |
| Neues auf der Leipziger Herbstmesse | 21 |
| Die Bergbahn bei Oberweißbach in Thüringen | 24 |
| Unsere Leser schreiben uns | 29 |
| Kurzmitteilungen | 30 |
| Die Baureihe 03 bei der Deutschen Bundesbahn | 31 |
| Die T 13 von Eurotrain in der Baugröße 0 | 40 |
| Fahrt ohne Wiederkehr | 43 |
| Elektrolokomotiven der Baureihe E 75 | 46 |
| Montage der E 75 (Baureihe 175) von M + F | 48 |
| Heeresfeldbahn-Diesellokomotive | 52 |
| M + F Bilderbogen ET-ES 85 | 56 |
| DBC-D Dampfbahnclub | 58 |
| Besuch beim Miniatur-Dampfbahnclub Japan | 60 |
| BW-Skizzen | 62 |
| Umbauten von Industriemodellen | 64 |
| Neue Bücher im H. Merker Verlag | 66 |
| Neu von Minitrix | 68 |
| Neue Kits in Spur 0 | 70 |

Zu unserem Titelbild und Poster: Die BR 03 281 eine der letzten Maschinen dieser Baureihe des BW Ulm im Wendebahnhof Backnang bei Stuttgart.

Fotos: Stefan Franz



Bild 1: Die großen Überhänge vorn und hinten, der geringe Kuppelraddurchmesser von 600 mm und die bescheidene Bremsausrüstung erklären die auf 15 km/h festgesetzte Höchstgeschwindigkeit. Die Züge zum Dampfdom auf der Heizerseite sind mit Kardangelen versehen.

Schmalspurlok 99 4301 – eine der Kleinsten unter den Kleinen



Bild 2: In dieser Frontansicht wird die Gesamtbreite von nur 1600 mm glaubhaft. Am Schornstein wird in einem gesonderten Rohr der Lichtmaschinenabampf abgeleitet.

Zehn Kilometer südöstlich von Magdeburg, an der Fernverkehrsstraße Nr. 184 Magdeburg—Zerbst—Dessau und der Kursbuchstrecke Nr. 720 (Magdeburg—Dessau—Leipzig), liegt das kleine Ackerbürgerstädtchen Gommern. Über die Strecke Nr. 720 ist inzwischen auch der Fahrdrabt gespannt, und für den Dampflokkfreund bieten Bahnhof und Strecke nichts Reizvolles.

Vor dem Bahnhofsgebäude jedoch, inmitten einer kleinen Parkanlage, steht als Denkmallok ein winziges Dampflokomotivchen, die 99 4301. Sie steht dort seit 1975 und kann 1980 ihren 60. Geburtstag feiern. 1920 ist die Lokomotive von Orenstein & Koppel mit der Fabriknummer 9418 gebaut und in Gommern als Verschiebelok eingesetzt worden. 1946 kam sie nach Burg (bei Magdeburg) auf den Umladebahnhof und gehörte als Lok Nr.23 zu den Kleinbahnen des Kreises Jerichow 1. 1950 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Maschine und gab ihr zunächst die Betriebsnummer 99 4401, korrigierte sie 1956 in 99 4301.

Als im Sommer 1965 der Betrieb auch auf der letzten Strecke des Kreises Jerichow einge-

Bild 3: Führerhausanschriften.



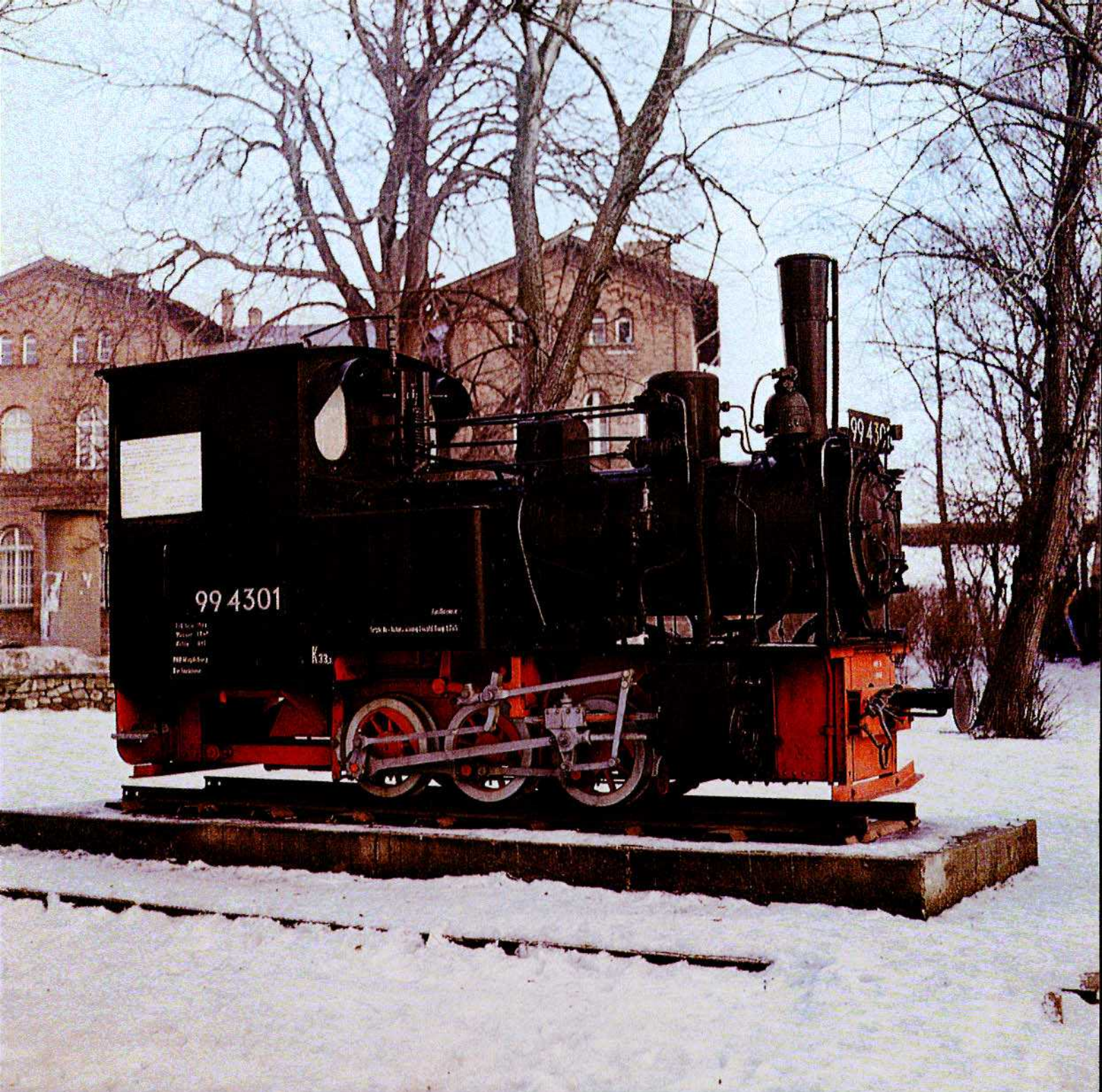


Bild 4: Vor dem Bahnhof Gommern auf einem Betonsockel hat seit 1975 die 99 4301 ihren Ehrenplatz, aufgestellt von der Arbeitsgemeinschaft Natur- und Heimatfreunde des Klubs "Martin Schwantes" im Kulturbund der DDR.

stellt wurde, verkaufte die Reichsbahn das Lokomotivchen dem VEB (K) Sandgruben Preizien. Aufgrund brandschutztechnischer Verfügungen mußte man die Maschine 1970 außer Dienst stellen. Von umsichtigen Eisenbahnfreunden vor der Verschrottung bewahrt, fand sie 1975 ihren Platz als technisches Denkmal in Gommern.

Wenn man dieses Maschinchen, das nur 5630 mm LÜP aufweist und 1600 mm breit ist, mit den Maschinen der Gattung VI K (99⁶⁴⁶⁵) oder den wuchtigen 1'E 1'-Neubaulokomotiven der Baureihe 99⁷⁷⁻⁷⁹, die gleichfalls auf 750-mm Spur verkehren, vergleicht, wird die Winzigkeit dieser Lokomotive noch offener. Eine 99⁷⁷⁻⁷⁹ bringt immerhin 58 Mp Dienstlast auf die Waage, die 99 4301 nur ganze 15 Mp. 600 mm Ø messen die Treib- und Kuppelräder,

und man mußte schon die 3. Kuppelachse antreiben, um eine Treibstange von akzeptabler Länge zu erhalten.

Bestehend ist die Ausführung der Heusinger-Steuerung zum Antrieb der Flachschieber des Naßdampftriebwerks. Gebremst wurde nur der Treibradsatz einseitig von hinten und nur mit einer Handbremse. Dampfbläutewerk Bauart Latowski und Lichtmaschine wirken viel zu groß auf dem kleinen Kessel, der aber immerhin mit 12 kp/cm² betrieben wurde.

Mit Handbremse und zulässiger Geschwindigkeit von 15 km/h war die Lok nicht für den Streckendienst geeignet und deshalb mit Verschiebearbeiten beschäftigt. In den Wasserkästen konnte 1 m³ Wasser mitgeführt werden. Die Führerhausanschrift spricht von

0,9 t Kohle. Da ein Kohlekasten fehlt, bleibt heute, wo man nicht mehr ins Führerhaus schauen kann, rätselhaft, wo man die 18 Zentner Kohle versteckt hielt.

Mithin: ein liebenswertes Lokomotivchen, und Dank vor allem denen, die es vor dem Schneidbrenner bewahrt haben. Die kleine Schmalspurlok ist sicherlich ohne große Probleme nachzubauen und bestimmt auch ein lohnenswertes Objekt für Kleinserienhersteller.

Steffens

Quelle: Horst J. Obermayer: Taschenbuch Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven. 3. Auflage. Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart 1977.





Bild 1: Die Rhb 107 und 108 im Bahnhof Landquart (linke Farbseite).

Bild 2: Die Rhb 108 schräg von vorne aufgenommen.

Dampfsonderzug auf der Rhätischen Bahn

Der Schweizer Kanton Graubünden wird durch ein umfangreiches meterspuriges Schienennetz der "RhB" erschlossen. Auf dieser großteils hochalpinen Bahn verkehren heute mit Elloks bespannte Schnell- und Eilzüge modernster Bauart zu den weltbekanntesten Wintersportorten Davos, Chur, St. Moritz etc.

Auch auf dieser Bahn wird, wie in der Schweiz ganz allgemein, die Pflege der Tradition, entgegen der Art der DB, groß geschrieben. So verkehren auf diversen Streckenabschnitten den Sommer über meist ausverkaufte Dampfsonderzüge. Diese werden aufgrund der schwierigen Streckenverhältnisse meist von zwei Dampflokomotiven der Achsfolge 1 D mit Schleptender geführt. Auch für die am 26. August 1979 angesetzten Dampfsonderfahrten auf dem Streckenabschnitt Landquart-Klosters-Davos-Filisur-Chur-Landquart standen 2 Lokomotiven bereit.

Um die schwierigen Streckenverhältnisse zu verdeutlichen, sei erwähnt, daß der Ausgangspunkt dieser Sonderfahrt, der Bahnhof Landquart, 530 m über dem Meeresspiegel liegt, die Station Davos hingegen auf 1558 m. So erklärt sich auch, daß die auf der Rhätischen Bahn im Plandienst verkehrenden Elloks über für eine meterspurige Bahn beachtliche Leistungen zwischen 1200 und 2400 PS verfügen. Auch heute kann man noch verein-

zelt das auf der Rhätischen Bahn seit dem Jahre 1921 verkehrende "Krokodil" der Gattung Ge 6/6 I (Achsfolge C'C') antreffen.

Ansonsten begegnet man überwiegend Elloks der Gattungen Ge 4/4 (Achsfolge Bo'Bo') und Ge 6/6 II (Achsfolge Bo'Bo'Bo').

Auf die beiden heute bei der RhB noch existierenden Dampfloks und deren technische Daten wollen wir später eingehen. Zuvor soll ein kurzer geschichtlicher Abriss der Sonderfahrtstrecke Landquart-Davos-Chur-Landquart gegeben werden:

Landquart—Klosters—Davos

Am 29. Juni 1888 wurde mit dem Bau der Bahnstrecke Landquart-Klosters begonnen. Aus den Vorjahren stammende Projekte zur Streckenführung (hier hatte man u.a. an die Erbauung einer Zahnradbahn zwischen den Stationen Klosters und Wolfgang mit einer Maximalsteigung bis zu 100 ‰ gedacht) waren verworfen worden.

Die Eröffnung der genannten Strecke erfolgte bereits am 9. Oktober des dem Baubeginn folgenden Jahres. Speziell das Fassen zahlreicher Quellen hatte viel Mühe und Arbeit bereitet.

Der streckenmäßig schwierige Abschnitt

Klosters-Davos Platz wurde 1889 fertiggestellt. Am 20. Juli 1890 konnte erstmals die gesamte Strecke Landquart-Davos durchgehend befahren werden.

Der zuletzt fertiggestellte Abschnitt Klosters-Davos weist allein fünf Tunnel mit einer Gesamtlänge von 1,302 km auf. Die stärkste Steigung auf dieser Strecke beträgt 45 ‰.

In den darauffolgenden Jahren wurde auf der gesamten Strecke noch eine Vielzahl an ergänzenden Bauten, wie Steinschlag- und Lawinen-Galerien, errichtet.

Besonders schwere Schäden erlitt die Bahn 1910 durch Hochwasser des Landquart-Flusses.

Davos—Filisur

Im Jahre 1905 wurde der Bahnbau von Davos in Richtung Filisur fortgesetzt. Auch hier war der Bau von 14 Tunneln mit einer Gesamtlänge von 4,213 km notwendig. Doch das schwierigste, freilich auch imposanteste Bauwerk auf diesem Abschnitt ist der Wiesener Viadukt.

Dieser mußte in einem tiefen, unwegsamen Tal erstellt werden. Allein das zum Bau notwendige Gerüst bildete eine großartige Leistung. Das Gerüst wurde innerhalb von rund



Bild 3: Der imposante Landwasser-Viadukt. Rechts führt die Strecke durch einen Tunnel in eine senkrechte Felswand.

Bild 4: Auf dem Weg nach Chur.

