

Nachfolgend "ein paar" Stichpunkte zum Bau meiner Rü.K.B. Nr. 9m

### **Fahrwerk**

- MT-Modell für Arbeiten am Fahrwerk in Baugruppen demontieren
- Rahmenverlängerung aus EMW-Ätzteilen anbringen. Im hinteren Bereich habe ich diese durch einen weiteren unten angebrachten Weißmetallstreifen verstärkt. Der Rahmen muss bis zur hinteren Pufferbohle in voller Höhe erweitert werden. Zusätzlich ist der Bremshebel angesetzt worden.
- Rahmenverlängerung nach vorn durch ein Rahmenteil eines zweiten Bausatzes. Das hat mir Uwe dankenswerterweise überlassen
- an beiden Seiten habe ich neue Bahnräumer aus L-Profil und Messingstreifen angebaut
- Pufferbohlen vor der Montage mit innenliegender Balancierkupplung versehen. Hier habe ich die EMW-Kupplungsteile benutzt. Die angeätzten Stifte zur Aufnahme im Balancierbalken musste zum Durchstecken abgetrennt und danach mit Messingdrahtstücken wieder hergestellt werden
- unter dem Heizereinstieg wurde der Abschlammtrichter an einen 0,8mm Messingdraht gelötet. Das schräg nach hinten und unten verlaufende Abschlammtrohr befestigte ich an der hinteren Pufferbohle und dem Ablassrohr des Schlabberventils neben dem Aufstieg. Das andere Ende steckt im MT-Umlauf unter dem Wasser/Kohlekasten. Lokführerseitig keine Änderungen
- Federpaket vom Rahmen abgeschliffen, Ersatz durch zwei auf dem Wasserkasten stehende Federpaket aus verstifteten Messingstreifen. Paket muss genau an der Kante stehen, da der Kessel sonst aufschlägt. Viele Modellbauer stellen lokführerseitig ein zweites auf dem Umlauf stehendes Blattfederpaket nach, z.B. die TTe-99 4603. Das hat keine Funktion. Es ist ein auf den Kieperfotos dort liegendes Ersatzpaket nebst oft zu sehender Winde für eine schnelle Reparatur auf freier Strecke! Kann also weggelassen werden.

### **Steuerung**

- die komplette Demontage der Steuerung vom MT-Modell habe ich mir nicht zugetraut. Ich fand keinen Weg diese aus den Fassungen auszuklippsen ohne sie eventuell zu beschädigen.
- so fertigte ich aus 0,2mm Weißblech eine L-förmige Schelle/Winkle. Diese/r wurde an die Kreuzkopfvorderseite geklebt. Auf der oberen Gleisbahn steht ein kleiner Stift, der muss zum freien Lauf der obenliegenden Auflagefläche der Schelle abgeschnitten werden. Bei Tests muss der freie Lauf der Auflagefläche bis unter das verstärkte Ende der Schieberstange erreicht werden. Ist das erfolgt und freier Lauf möglich habe ich erst die unteren Gleisbahn abgetrennt. Mit ruhiger Hand und Kopflupe wurde der untere Gleisbahnbereich abgeschliffen.

### **Stromabnahme**

- die mit der Methode elektrisch getrennte Pertinaxplatte mit Federdraht hinter beide Kuppelachsen kann noch folgen. Die gefederten Pilzkontakte sind noch vorhanden.

### **Gehäuse**

- Führerhaus EMW-Ätzteil montiert. Dach von MT mit Klose-Dachhaken bestückt
- An der Seitenkästen beidseitig die Deckel der Werkzeugkästen aufgelötet. Dazu Scharnierimitate und Riegel
- auf den Führerhausboden eine M3 Messingschraube für spätere Befestigungsschraube gelötet
- Pfeife vom MT-Modell in die Führerhausvorderwand und Dach gesteckt

## Kessel

- Bestückung: Ramsbotten von Klose und oberhalb der Fussrundung gekürzt, Sandkasten MT, Glocke MT, Dampfdom EMW, Schlot MT gekürzt und neue Krempe aus einem Weißblechring angeklebt
- Kessel ist in der Führerhausvorderwand verlötet, mit dem Rauchkammersattel und alles mit dem EMW-Umlaufblech
- Dampfdom mit Flamme verlötet. Dabei "brannte" der Harzdeckel ab, Ersatz durch gedrehtes Holzteil
- Rauchkammertür MT, obere Laterne entfernt und mit Evergreen-Rundmaterial verschlossen, Griffhaken montiert
- Abstützung der Vorderseite des Rauchkammersattels aus Weißblech
- schwalbenschwanzförmige Aufnahme der Loklaternen ebenfalls aus Weißblech aufgelötet. Die Lok fuhr in den 1930er Jahren mit zwei Laternen. An der Führerhausrückwand ebenso zwei solche Aufnahmen mit untergelötetem Stift zur Verbindung mit der Rückwand
- Kesselspeiseventile von Klünder
- Doppelflansch heizerseitig am Dom von Manfred Bauer, Anstellstange mit Kardangelenk aus 0,4mm Messingdraht. Die "Gelenke" sind [1,5 x 1,5 und 2mm lange Messingprofilabschnitte](#). Durchbohren, 0,2mm Draht einfädeln und längs den 0,4mm Draht der Anstellstange durchführen. Keine Sorge, die "Kreuzung" im Profil "findet" sich. Zwischen den Gelenken dann anpassen und biegen, die obere Stange deutlich mehr
- Pulsometeranschluss am Wasserkasten und vorderer normaler Einlauftrichter müssen bei mir demontierbar sein. Da ich das EMW-Umlaufblech mit dem Gehäuse verbunden habe stehen beide Einläufe dem freien Aufsetzen oder Abnehmen im Wege. Pulsometereinlauf aus Flansch Kesselspeiseventil Klünder mit aufgesetzten Rohr, Einlauf vorn Rohr mit in Form des eckigen Trichters gefeilten Messinggussbaumabschnitt (alles ist verwendbar, auch Randstreifen von Ätzplatten!)

Das Foto zeigt die Lok unlackiert, ohne aufgesteckte Zylinderverkleidung und nicht eingesteckten vorderen Wasserkasteneinläufen aber deren Aufnahmebohrung. Ich denke beim Verschrauben des Gehäuses im Führerhausbereich schließt sich der Spalt zum MT-Umlauf noch etwas. Ich erachte die eine hintere Verschraubung von Gehäuse und Fahrwerk als ausreichend.