

Der Bau der österreichischen Stütztenderlok der Klasse Mh.

Die Loks der österreichischen Schmalspur-Baureihe Mh hatten es mir schon lange angetan. Ihr schlanker Kessel und das relativ zurückhaltende „Lametta“ macht sie in meinen Augen zu einer geradezu rassigen Lok, was man bei vielen Schmalspurloks nicht unbedingt sagen kann. Da es diese Lok nicht im Öe-Angebot gibt (auch nicht bei Kleinserienherstellern), war Eigenbau angesagt. Das machte die Sache noch reizvoller, weil ich sehen wollte, ob ich mit meinen begrenzten Fähigkeiten diese Herausforderung erfolgreich bewältigen konnte.

Als ich das Modell einer amerikanischen D-2-Schleptenderlok von Broadway Limited auf einer der letzten NUSBA-Ausstellungen zum Verkauf angeboten sah, entschloss ich mich (auch durch gutes Zureden meiner Modellbaufreunde aus dem Öe Club Hamburg motiviert) dieses Modell zu kaufen und damit den Bau meines „Traums“ zu beginnen. Die Achsabstände und die Raddurchmesser stimmten zwar nicht ganz mit denen der Mh überein, konnten aber mittels einer entsprechenden Anpassung des Gesamtentwurfes der Lok wieder in ein stimmiges Gesamtbild integriert werden.

Allerdings musste am Fahrwerk der Spenderlok noch einiges getan werden. So musste die Treibachse von der 2. Achse auf die 3. Achse versetzt werden. Dies bewerkstelligte ich durch einen Tausch der Räder. Die Achsen konnte ich nicht austauschen, da das Achs-antriebszahnrad des Getriebes an der ursprünglichen Stelle bleiben musste. Dadurch passten die Treibstangen, weil nun zu kurz, nicht mehr. Überhaupt war das amerikanische Gestänge nicht optimal, da es nicht die Original-Heusingersteuerung der Mh nachbildete. Nur die Kuppelstangen konnten original von der Spenderlok übernommen werden. Die Treibstangen verlängerte ich mittels eingelöteten Messingstücken. Ein von mir verlängerter Steuerungssatz der österreichischen Schmalspurreihe U von Henke kam zum Einsatz, womit dann auch gleich die richtige Steuerung verwirklicht werden konnte. Dazu musste allerdings auch der Steuerungsträger, an dem auch die hinteren Enden der Kreuzkopfgleitschienen befestigt sind, umgebaut werden.

Für den stimmigen Eindruck des Fahrwerks waren auch noch die relativ großen Gegengewichte des Treibradsatzes und der Kuppelradsätze darzustellen, was ich durch das Aufkleben einfacher Polystyrol-Kreissegmente erreichte.

Desweiteren musste natürlich auch die Schleppachse wegfallen. Glücklicherweise konnte der vertikale Drehpunkt der Schleppachsendeichsel als Drehpunkt für die vordere Auflager-Deichsel des (Stütz-) Tenders benützt werden; die Abmessungen passten genau!

Nachdem nun das Fahrgestell im Prinzip umgebaut und funktionsfähig war, begann ich mit den notwendigen Änderungen am Rahmen der Lok. Hierzu musste am vorderen Ende der typisch amerikanische Kuhfänger samt Halterung abgesägt werden. Aus Polystyrol und Messing habe ich dann den Rahmen ergänzt und auch gleich die Pufferbohle mit den integrierten Gleisräumern angesetzt.

Die hintere Verlängerung des Lokrahmens war nicht so einfach zu bewerkstelligen. Zum einen waren seitlich Öffnungen in der ausreichenden Größe für die Tenderdeichselenden (mit Schraubgewinde versehen) vorzusehen, zum anderen musste innerhalb dieser Rahmenverlängerung auch der Aschkasten dargestellt werden. Zur Befestigung des Führerhauses bekam die Rahmenverlängerung auf den hinteren Innenseiten jeweils eine Mutter angelötet.

Als nächster großer Bauabschnitt stand die Fertigung des Kessels mit seinen An- und Aubauten an. Aus einem Messingrohr mit richtigem Durchmesser wurde der Kessel gedreht, wobei auf den grösseren Durchmesser bei den Kesselbändern als auch auf den geringeren Durchmesser im Bereich der Rauchkammer geachtet werden musste. Um die Niete an der Verbindung der Rauchkammer zum vordersten Kesselschuß darzustellen, hatte ich vor, ein entsprechend mit Nietköpfen versehenes Messingblech um das Messingrohr zu „wickeln“, d.h. zu kleben. Danach bohrte ich auf dem Kesselscheitel an den richtigen Stellen Löcher zur späteren Befestigung von Schlot, Dampfdom, Sandkasten etc. Alle diese teile wurden ebenfalls auf der Drehbank gefertigt. Überhaupt kam meine kleine Unimat-Drehmaschine bei diesem Bauprojekt ganz schön ins Schwitzen!

In den unteren Teil des Kessels wurde dann die Aussparung für das Getriebe und den Motorlagerblock ausgesägt und gefräst. Auf der Unterseite der Rauchkammer habe ich noch eine Reihe von Löchern gebohrt, die als Schallaustrittsöffnungen für den später einzubauenden Lautsprecher des ESUS-Soundsystems zu dienen hatten.

Die Befestigung des Kessels vorne wird durch eine von unten durch den Rahmen in die Rauchkammer gesteckte lange Schraube realisiert. Die hintere Befestigung machte schon mehr Mühe. Da hier keine Möglichkeit bestand, den Kessel direkt unten an den Rahmen zu schrauben, wird er an der Frontwand des Führerhauses festgeschraubt.

Als nächstes Bauteil war das Führerhaus zu basteln. Hier kam meine kleine selbstgebaute Nietenpresse zu Einsatz, um die doch recht zahlreichen Niete in das 0,4 mm dicke Messingmaterial zu pressen. Auf einer Grundplattenverlängerung auf der linken Seite fand ein aus Messingrundmaterial gedrehter Luftkessel seinen Platz. Unterhalb dieser Grundplatte waren auf beiden Seiten die weit außen liegenden Halterungen für die vom Tender kommenden flexiblen Versorgungsschläuche anzulöten, wobei ich darauf achten musste, dass der Schwenkbereich der Tender-Längsträger nicht eingeschränkt wurde.

Als letzter größerer Bauabschnitt war nun der Tender herzustellen. Das zweiachsige Tenderdrehgestell war eine relativ einfache Sache aus Messingblech, -profilen und Polystyrolstückchen. Die Tenderrahmenseitenteile bestehen aus Doppel-T-Profilen, die nach vorne zu der notwendigen Länge haben, um unter der Grundplatte des vorderen Führerhausteiles durchzuführen und dann an der Deichsel festgemacht zu

Nachdem auch das gemeistert war und das Blech entsprechend der Kontur des Tenders gebogen und an der Grundplatte angelötet war, konnte das letzte Bauteil, die Führerhausrückwand mit Dach, die Tenderoberseite mit den Wassertankluken und dem aufgesetzten Kohlenkasten in Angriff genommen werden. Innerhalb der Wassertankluken und ganz hinten in der Mitte befinden sich die Befestigungsschrauben, mit denen dieses Bauteil auf die Seitenwände geschraubt wird. An der Tendervorderwand habe ich die „Führerhausmöbilierung“ (Schränkchen und Schubladen) sowie die Kohlenkastenluke mit Schiebeklappe nachgebildet.

Damit war das Modell im Generellen fertiggestellt. Hinzu kamen dann noch die Haltegriffe, Aufstiegsleitern, Laternenpodeste, Rauchkammerfrontwand mit Klappe, diverse Leitungen, etc.

Die Mh bekam noch einen ESU-Loksound Baustein mit den entsprechenden Geräuschen verpasst.

Nach ausgiebigen Probefahrten und Optimierungsarbeiten habe ich dann abschliessend die Lok grundiert und mit einem seidenmatten Schwarzton aus der Spraydose lackiert und das Fahrwerk per Pinsel rot angemalt. Das ist zwar nicht typisch österreichisch (dort ist das Fahrwerk ebenfalls schwarz) aber der Direktor der ETLB mag das so lieber! Die Lok wurde sehr zurückhaltend verschmutzt, da die Mh ja der Stolz der Gesellschaft ist und deshalb immer sehr gepflegt wird.