

Online Version  
**Spurnull.de**

Ausgabe 6/2003  
3. Jahrgang  
Kostenlose  
PDF-Ausgabe  
ISSN 1651-8403

**Zeitschrift für den Modelleisenbahner der Baugröße 0**



**V100 als Neuheit  
Umbauvorschlag für Magic Train**

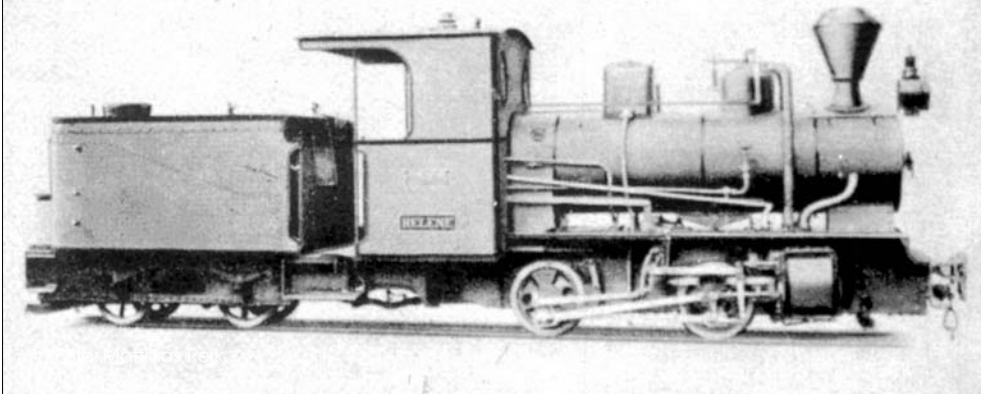




Foto: Werksfoto Firma Fleischmann

## Und noch ein Verbesserungsvorschlag

Von Peter Kuntze

... für noch'ne Fleischmann-Lok! Die Schlepptender- Dampflok, die die Firma Fleischmann im Jahre 2002 als Neuheit auf den Markt geschmissen hat, hat mir auch von Anfang an gestunken, um es ganz offen zu sagen. Auch hier haben wir schon wie bei der Diesellok die gleiche Verquickung von DDR, Nazi- Reich und einem weit hergeholtten exotischen Vorbild gefunden, die vorne und hinten nicht stimmt. Aber wenn man nur die Jahreszahl 1933 genug herausstellt und die Lok womöglich einer sagenhaften „Deutschen

Heeresbahn“ zuschreibt, die es ja nie gegeben hat, dann werden die Amis das auch in Old Haidlböörg oder am Oubrsolzboörg schön kaufen, denn die kaufen ja jeden „Jawoll, Herr Werrwirtschaftfurrerr!“-Kitsch, glauben die Herren Macketink-Mennetscher zu wissen. Und bei den dürftigen Kenntnissen, die der US-Durchschnitts-Spießer Joe Sixpack so über die Alte Welt besitzt, kauft er ja wirklich alles, was nach Nazi aussieht. Diese Lehre aus dem Berchtesgadener Andenkenhandel werden die Herren aus dem Verkaufs-Befehlsbunker der Firma Fleischmann dann wohl auch hier schon

mit aller gebotenen Konsequenz zur Durchführung gebracht haben.

Und das heißt dann auch hier: Pfeif auf die Wirklichkeit – Kitsch verkauft sich gut! Je peinlicher, um so besser, dazu braucht man gar nicht erst BWL, Jura und Psychologie studiert zu haben oder ein Schüler eines Marketing-Gurus wie Roland Berger (der sein Vermögen an der Börse vergeigt hat) oder Jürgen Höller (der inzwischen drei Jahre sitzen gehen durfte) gewesen zu sein. Das kann jede Kioskbesitzerin in Berchtesgaden aus dem Handgelenk sagen.

Auch bei dieser Dampflok stimmt es einfach von vorne bis hinten nicht. Es ist alles so zusammengepfuscht, dass Joe Sixpack und Tamagotchi Rukizuki darauf abfahren, weil es typisch deutsch aussieht und deutlich nach 1933 riecht.

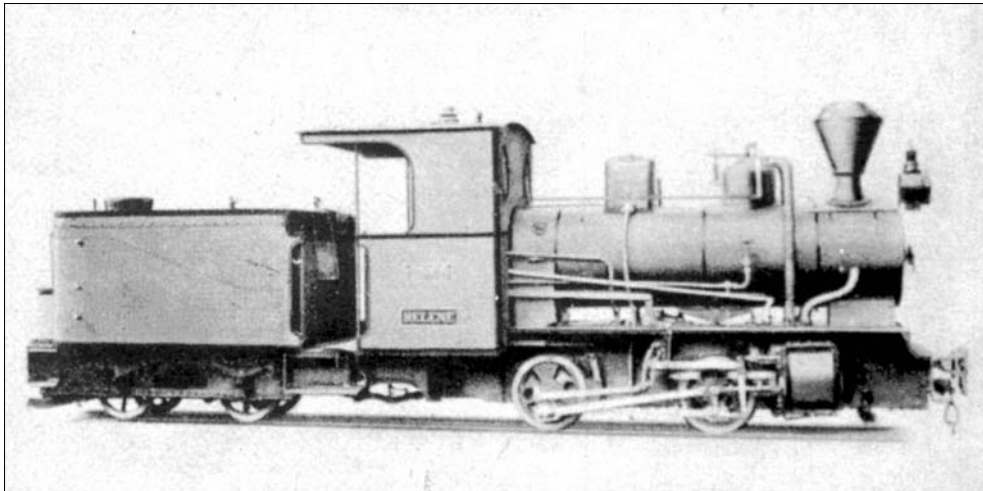
Das fängt auch hier schon mit der Beschreibung der Lok an. Die ominöse Jahreszahl 1933 ist auch hier schon an mehreren Stellen deutlich angeschrieben und die Lok ist der Rbd Stettin zugeteilt. Und dann ist die ganze Beschriftung auch noch messingfarben ausgeführt – Messingschilder sind typisch für die DRG vor 1939. Mit Kriegsausbruch sind sie „aus übergeordneten Interessen“ den Buntmetallsammlungen zugeführt worden. Die Betriebsnummer 99 4608 ist von der DR nach 1949 tatsächlich an eine Lok der ehemaligen Pommerschen Landesbahn vergeben worden. Die Lok hatte auch die Achsfolge B, aber das war die einzige Gemeinsamkeit. Es handelte sich nämlich

hier um eine Lok, die vom Stettiner Vulcan erbaut worden war und alle Konstruktionsmerkmale ihrer Herstellerfirma trug.

Und außerdem ist die Lok sehr deutlich als Krauß-Erzeugnis zu erkennen. Wenn die Firma Fleischmann dann ein Henschel-Fabrikschild anleimt, dann ist das doch ein lehrbuchmäßiges Beispiel für Etikettenschwindel. Und das Schild gehört auch nicht an den Dampfdom – diese Anbringung war immer typisch für Krauß. Ein Henschel-Fabrikschild gehört an die Kohlenkästen vor dem Führerhaus.

Es müsste also einiges getan werden. Aber was? Bis vor kurzem bin ich auch nicht darauf gekommen, weil ich kein konkretes Vorbild für einen Umbau finden konnte. Kürzlich gelang es mir, einen alten Henschel-Prospekt von 1932 an Land zu ziehen, und da fand ich dann ein passendes Vorbild. Henschel hatte 1924 ein paar Loks der bekannten Bauart „Riesa“ (9,5t–75/80 PS) mit zweiachsigen Schlepptendern versehen und sie an südamerikanische Plantagen- und Waldbahnen geliefert. Eine der Loks blieb in Kassel zurück, offenbar hatte der Kunde in Südamerika Pleite angesagt. Für die Lok konnte aber kurzfristig ein Interessent im Inland gefunden werden.

Die Zuckerfabrik in Bernburg/Anhalt betrieb von etwa 1900 bis 1955 ein eigenes Rübenbahn-Netz auf 600mm Spurweite. Dieses Unternehmen benötigte dann 1924 gerade eine neue Lok, und die Schlepptenderlok war billig zu haben –



Henschel-Lok der bekannten Bauart „Riesa“.

Foto: Werkfoto Firma Henschel

der Kunde aus Südamerika hatte offenbar schon eine erhebliche Anzahlung geleistet, bevor er das Handtuch geworfen hatte. So zog die Lok dann nicht brasilianischen Kaffee oder argentinische Edelhölzer durch die Pampa, sondern sie schleppte Muldenkipper mit Rüben nach Bernburg. Wie lange sie dort im Einsatz war, ist heute nicht mehr zu ermitteln. Sie kann im 2. Weltkrieg schon von der Wehrmacht beschlagnahmt worden sein, weil sie sich mit ihrem Schlepptender gut für lange Strecken im Osten eignete. Sie kann auch im Krieg zerstört oder von den Russen als Reparationsleistung beschlagnahmt worden sein, aber vielleicht hat sie auch dem VEB Zuckerfabrik in Bernburg bis zum „Verkehrsträgerwechsel“ (so hieß das bei Waldi Ulbricht) Mitte der 50er Jahre treu gedient. Günter Meyer, der Chronist der 50er Jahre bei der DR, scheint jedenfalls

nie in Bernburg gewesen zu sein und mir ist auch nicht bekannt, dass sich mal jemand vom „Modelleisenbahner“ aus Ostberlin nach Bernburg verlaufen haben könnte

Was muss nun bei der Lok geändert werden, um sie zu einem glaubwürdigen Modell der Schlepptender-Version von Henschels „Riesa“ zu machen?

Wie gesagt, müssen alle Schilder runter. Wenn es gelingen sollte, das Fabrikschild vom Dom zu lösen, sollte man es aufheben. Das kann man nämlich noch gebrauchen. Ovale Fabrikschilder bei Henschel-Loks werden zwar den Unwillen vieler Nietenzähler erregen, aber sie waren von ~1910 bis ~1935 in Kassel bei kleineren Loks bis ~25t durchaus gebräuchlich. Die anderen Schilder sind Sondermüll und gehören in den entsprechenden Eimer. Deckel drauf und ab dafür.

## Der Umbau

1. Der Dampfdom muss unbedingt eine Nummer kürzer gemacht werden. Die auffallend hohen Dampfdomen waren auch immer ein typisches Konstruktionsmerkmal der Firma Krauß. Bei den kleineren Henschel-Loks ist der Dom nur etwa halb so hoch. Der an der Dom-Vorderseite angebrachte Reglerkasten ist auch ein typisches Krauß-Baumerkmal

2. Auf den Dampfdom gehört unbedingt der Aufsatz für den Regler, und von dort müssen die außenliegenden Einströmröhre zu den Zylindern führen – das war auch eine ganz typische Henschel-Bauweise bei kleineren Loks bis 15 Tonnen.

3. Das Führerhaus sollte auch ein wenig geändert werden. Henschel-Loks hatten immer eine gerade Führerhaus-Rückwand, die im unteren Teil eingezogen war, während die s-förmige Biegung typisch Krauß ist. Noch besser wäre natürlich, das Führerhaus gleich im KPEV-Schleppenderlok-Stil (hinten offen) umzubauen, wie es die Firma Henschel 1924 gemacht hat. Die Ausführung als Halbtenderlok mit Wasserkasten im Rahmen und Kohlenkästen vor dem Führerhaus war allerdings bei Henschel auch im Angebot, sie wurde vor allem nach Indonesien und Südamerika exportiert. Eine serienmäßige Henschel-Baulok mit zweiachsigem Tender kam übrigens nach 1945 zur DR als 99 3001 und war bis Ende der 50er Jahre



beim Bw Anklam stationiert. Man kann die Lok also auch ohne Führerhaus-Neubau bei der DR laufen lassen oder bei der „Soekodhono Suiker Cultuur Maatschappij“ (Niederländisch-Indien vor 1940) bzw. der „Pabrik G'ulah Ngar-direjo“ in Indonesien nach 1945. Bei der Ausführung als DR 99 3001 kann man auch den Tender schön mit Parolen verzieren wie „Deutsche an einen Tisch“ oder „Wir fordern gesamtdeutsche Wahlen!“. Denn was kaum ein Besserwessi weiß: Die DDR zur Zeit von Sachsenherzog Walter dem Bärtigen produzierte so viele und so schöne gesamtdeutsche Lippenbekenntnisse wie Konrad Adenauers Bonner Phrasen-Dreschunternehmen!

Überliefert ist dieser Polit-Blubb Berliner Art auf Fotos von Günter Meyer aus den 50er Jahren.

4. Der typisch österreichische Schall-dämpfer für die Saugluftbremse gehört auch in den Sondermüll. Das ist dieser komische Zylinder vor dem Führerhaus. Die Sicherheitsventile sollten auch geändert werden. Kleinere Henschel-Loks hatten bis zum Schluss um 1955 Federwaagen-Sicherheitsventile, die in den Regleraufsatz auf dem Dampfdom eingebaut waren. Größere Maschinen hatten seit etwa 1914 Popp-Ventile und die kleineren Schüsseln konnten gegen Aufpreis mit Ramsbottom-Ventilen ausgerüstet werden, wie sie vor 1914 bei den größeren Loks üblich gewesen waren. In der neuesten Ausführung scheint die Lok gar keine Sicherheitsventile zu haben – so eine Kleinigkeit ist ja auch völlig unwichtig. Dafür sitzt auf dem Kessel ein schönes Dampfblätewerk – in Lummer-

## Typische Führerhaus-Bauformen bei Feldbahnloks

Die verschiedenen Hersteller von Feldbahnloks lassen sich normalerweise auch leicht an den Führerhaus-Bauformen identifizieren. Nachstehende Übersichtszeichnungen geben die typischen Charaktereigenschaften wieder.

Rückwand gerade:  
O&K, Jung, Borsig,  
Maffei, Schwartz-  
kopff, Krauß (bei  
kleineren Loks bis  
~60PS)



Rückwand s-förmig  
gebogen: Krauß (bei  
größeren Loks bis  
~60PS)



Rückwand im unteren  
Drittel eingezogen:  
Henschel, Krauß-Maffei  
(ab 1938)



Rückwand stark ein-  
gezogen und auf-  
fälliger Rundbogen  
am Führerhaus-  
Seitenfenster:  
Hanomag



land und Schlumpfenhausen wird der Überdruck anscheinend über das Läutewerk durch besonders heftiges Bimmeln abgeführt!

5. Auf den Schornstein gehört ein Funkenfänger. Der war in Südamerika bei der dort üblichen Holzfeuerung absolut lebenswichtig, und im Freistaat Anhalt konnte er sich auch noch recht nützlich machen, wenn man dort mit Braunkohlen heizte.

6. Ein neuer Anstrich als Abrundung des Ganzen wäre auch nicht verkehrt. Henschel-Feldbahnloks waren in der Regel ab Werk dunkel-olivgrün lackiert, ein passender Farbton ist Tamiya XF-13 („Japanese Air Force Green“). Die Original-



Auch keine ganz schlechte Lösung – die Reichsbahnloks mit der Extra-Portion gesamtdeutschem Blubb!

maschine wurde 1924 allerdings im grauen Grundanstrich vor der bekannten weißen Segeltuchplane fotografiert.

Damit dürfte dann alles klar sein. Bleibt mir nur noch, die Kollegen von det Kombinat Ssuckaindustrie viel Jlicke ssu wünschen for det große Aufbauwerk, wat sie da vollbringen tun!



## Impressum

**Herausgeber und Redakteur:** Frank Ulbrich, Lugnets Allé 57, 12067 Stockholm, Schweden  
E-Mail: [info@spurnull.de](mailto:info@spurnull.de)  
Web-Site: <http://www.spurnull.de>

**Erscheinungsweise:** Spurnull.de erscheint zwölfmal im Jahr etwa zu Monatsanfang.

**Abonnementspreis:** Das Jahresabonnement für eine gedruckte Ausgabe beträgt bei monatlicher Erscheinungsweise € 30,- (Studenten € 25,-) inklusive Kosten für Porto und Verpackung innerhalb Europas.

Die Abonnementsgebühren sind im Voraus fällig. Keine Ersatzansprüche bei Störungen durch höhere Gewalt.

**Anzeigen:** Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 1. Kontaktaufnahme über [werben@spurnull.de](mailto:werben@spurnull.de)

**Mitarbeit:** Die Redaktion freut sich jederzeit über Vorschläge und Beiträge, behält sich jedoch das Recht vor selbst zu entscheiden welche Beiträge veröffentlicht werden. Die Redaktion bedankt sich bei allen Mitarbeitern für die Unterstützung und Genehmigung zur Veröffentlichung einzelner Beiträge.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge repräsentieren nicht unbedingt auch die Meinung der Redaktion.

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Illustrationen.

**Copyright:** Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Herausgebers ist nicht zulässig.

# Neuheiten

## Uhde's Railways

Die dieselhydraulische Lokomotive Baureihe V 100 der DR wird von Herrn Uhde angeboten.

Der sogenannte kleine Metallbausatz besteht aus zwei Messing-Ätzplatten 450 x 300 x 0,5mm, zwei Faulhaber-Getriebemotoren, zwei Kegelradgetrieben, Slatters-Radsätzen, Inbusschlüssel, Stromabnehmern sowie einer bebilderte Bauanleitung.

Der Bausatz kostet z.Zt. € 370,-. Die Messing-Ätzplatten sind für den Bastler auch einzeln zu einem Preis von € 190,- zu beziehen. Alle Preise verstehen sich zuzüglich Kosten für Porto/Fracht. Die

Lieferzeit beträgt z.Zt. ca. 3 Monate nach Bestellung und Eingang einer Anzahlung von € 100,-.

Puffer, Kupplung, Beschriftung, evtl. Drehgestell-Gußteile und andere Kleinigkeiten sind gegen Aufpreis erhältlich.

Erstmalig wurde der Bausatz auf der Jahreshauptversammlung der Arge Spur 0 am 30. Mai vorgestellt.

### *Bezugsmöglichkeit*

Uhde's Railways  
Sülld. Kirchenweg 44  
D-22587 Hamburg  
Tel./Fax 040 - 86 95 03

⇒ <http://www.spurnull.de/uhde>



Handmuster der V 100.

Foto: Uhde's Railways

