



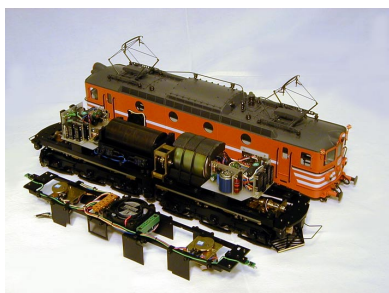
Fotos: Kenneth Jonsson
Text: Frank Ulbrich

Ein Traum komplett in Messing

Bau der schwedischen Güterzuglokomotive Ma 405

Als TGOJ in Schweden in den fünfziger Jahren neun Lokomotiven der Baureihe Ma bestellte, sollten diese vor allem auf der neu elektrifizierten Strecke zwischen Ludvika und Oxelösund eingesetzt werden. Der Güterverkehr beschränkte sich auf Erztransporte, für die die kraftvollen Maschinen eingesetzt wurden.

Die Ma 405 in ihren Baugruppen



So eine Lok fehlte Kenneth Jonsson noch in seiner Sammlung und Weihnachten 1995 sollte ein Bausatz eines schwedischen Herstellers diese Lücke füllen. Es war ein H0-Modell, was da auf dem Tisch vor ihm lag.

Die Arbeit begann mit einigen Nachforschungen über das Original. Dabei fielen Kenneth Jonsson u.a. Zeichnungen eines Eisenbahnmagazins aus den achtziger Jahren in die Hände. Als die Zeichnungen, die im Maßstab 1:160, 1:87 und 1:45 gehalten waren, da so vor ihm lagen, war er von den Ausmaßen der Spur Null fasziniert.

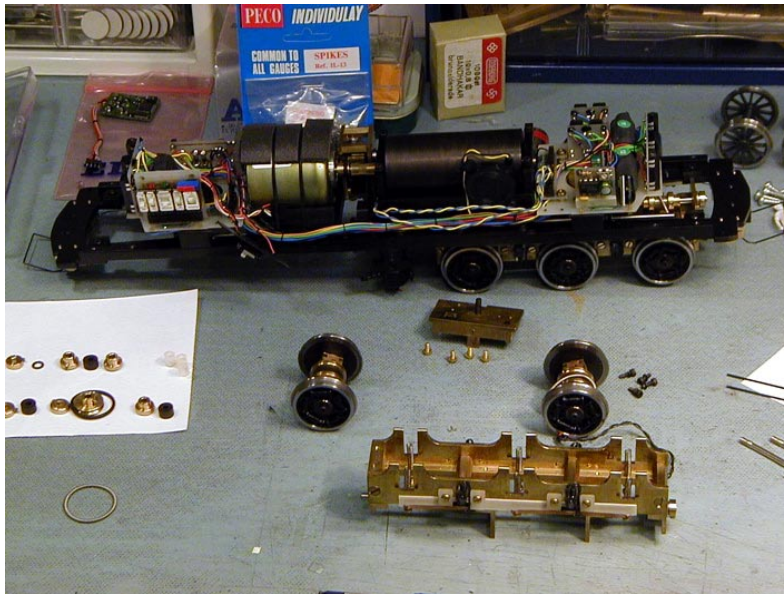
Und so stand es fest: Eine Ma 405 im Maßstab 1:45 sollte es werden. Ohne Kompromisse, und so nah

am Vorbild orientiert wie nur eben möglich.

Die Herausforderung

Seine Vereinskameraden im Modellbahnclub in Norrköping rieten ihm von diesem Projekt direkt ab. Das wiederum spornte Kenneth Jonsson noch mehr an und er begann mit der Planung und dem Bau der Ma 405.

Knapp zweieinhalb Jahre später stand sie dann fertig auf dem Tisch. Gebaut mit viel Liebe und Geduld, kann man getrost von einem Spitzenmodell reden. Bevor es aber richtig los ging standen einige Besuche bei TGOJ in Eskilstuna auf dem Programm. Alle Details der Lok wurden dabei ausführlich studiert.



Kein Kinderspiel ist der Zusammenbau aller Einzelteile

Der Bau

Wieder daheim angekommen ging es nun an den Bau des Lokkastens. Die Seitenwände sind aus 1 mm dicken Messingblech ausgesägt worden. Um die Krümmungen an den Stirnseiten ordentlich hinzubekommen, wurden sie über einen 10 mm Metallstab rund gebogen. Beim Dach jedoch bedurfte es der Hilfe eines Fachmanns. So wurde das 0,8 mm dicke Blech beim örtlichen Blechschmied in die richtige Form gebracht.

Als Dach und Seiten miteinander verlötet waren, konnte man schon erkennen wie eindrucksvoll diese Lok einmal werden sollte. Doch bis dahin war es noch ein gutes Stück Arbeit. Fenster und Türen wurden ausgesägt, in richtige Größe aufgeföhlt und der Aufbau mit feinsten Messingprofilen bestückt.

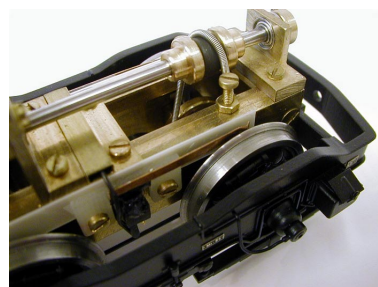
Die Lüftungsgitter an den Seiten stellten dann die erste größere Hürde da. Mühevoll wurde eine Lötlehre gebaut und nach und nach ging der Bau voran. Fenster wurden aus Plexiglas geföhrt, Stromabnehmer entstanden aus 119 (!) Einzelteilen, das Dach wurde detailliert und eine Bodenplatte eingepasst.

Jetzt stand der Bau der Drehgestelle und die Motorisierung auf dem Programm. Hierbei lies sich Kenneth Jonsson von anderen Enthusiasten der Spur Null beraten. Nach einigen Überlegungen und Versuchen entschied er sich schließlich für einen Antrieb mit Spiralfedern, anstatt der ansonsten durchaus üblichen Zahnradanordnungen. Ein Vorteil dieser Antriebsart war, dass bei der Montage des Antriebs nicht so hoher Wert auf Präzision gelegt werden musste; schließlich mussten am Ende nur die Spiralfedern für den reibungslosen Antrieb angepasst werden.

Das die Drehgestelle und Führerstände vorbildlich nachgebaut worden sind, versteht sich da schon fast von selbst.

Rechts: Digital macht's möglich

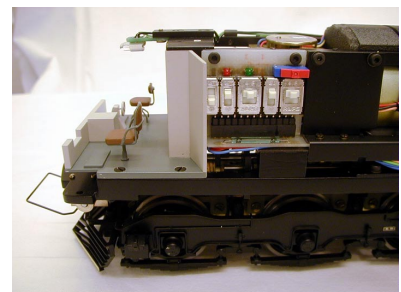
Unten: Antrieb mit Spiralfedern



Digital macht Spaß

Abschließend noch ein Blick auf die Elektrik in der Lok.

Drei Digitaldecoder sind für die komplette Steuerung verantwortlich. So lässt sich vom Fahrerpult aus das Licht im Führerstand einschalten ehe der Stromabnehmer am anderen Ende sich langsam an die Fahrleitung anpresst (natürlich nicht manuell). Danach ist es Zeit für den Lokführer den Kompressor zuzuschalten. Nun sieht man die Ma 405 nicht nur, sondern hört sie auch. Also Instrumentenbeleuchtung und Fahrlicht einschalten und sogar der Ventilator, der unter dem Dach noch Platz gefunden hat, lässt sich jetzt zuschalten. Gleich kann es losgehen. Doch zuvor muss der Lokführer noch die Innenbeleuchtung des Führerstands ausknipsen und das Fernlicht einschalten, schließlich ist es noch Dunkel. Und langsam rollt die starke Güterzuglokomotive aus dem Stall...



Das hier beim „Spielen“ Stunden vergehen ist klar. Die Freude am Modell lässt schnell alle Probleme vergessen und wir freuen uns schon jetzt auf Neues von Kenneth Jonsson aus Schweden.

Fakten

Maßstab: 1:45
Länge über Puffer: 373,3 mm
Gesamtgewicht: ca. 5 kg
Bauzeit: Januar 1996 bis Mai 1998

Internet

Weitere Bilder und Links finden Sie im Internet unter <http://www.spurnull.de/fahrzeugbau/ma405/>