



Modellfotos & Text: Peter Kuntze

Deutsche Leitkultur ...

...ist eine Phrase,

die Helmut Kohls ehemaliger Aktentaschenträger Fritzchen Merz gern nach dem Abpumpen von reichlich Warsteiner oder Veltins durch die Schützenfestzelte in Altenrüthen, Benolpe oder Küntröp im schönen Sauerland zu röhren pflegte und neuerdings auch gern in jede Fernsehkamera dröhnt. Was hat es aber nun für den Spur-Nuller mit der deutschen Leit- (oder bloß Light?) Kultur auf sich?

Ganz einfach – hier geht es um den Umbau einer als US-Maschine verkleideten italienischen Lok zu einer glaubwürdigen deutschen Industriebahn-Lok der 50er Jahre.

Jeder italienische Modellbahnhersteller, der etwas auf sich hält, hat eine Diesel-Rangierlok im Sortiment, die umgerechnet etwas größer ist als unsere Köf III. Dieses Fahrzeug gibt es bei

Rivarossi und bei Lima, und wenn ich mich richtig erinnere, gab es diese Schlüssel auch schon in den 60er Jahren bei der sagenhaften alten Firma Pocher. Diesen kleinen dicken B-Kuppler mit Endführerstand gibt es in H0 und N, und zeitweise gab es ihn auch in 0 von

Rivarossi. Es handelt sich hier offensichtlich um eine amerikanische Konstruktion der bekannten Firma Plymouth (sozusagen der amerikanischen Antwort auf Gmeinder oder Schöma). Das Kuriose an dieser Maschine ist allerdings, dass sie in den Staaten

Bild 2: Das einzige bekannte Vorbildfoto einer Original-Plymouth-Lok zeigt die Lok im Einsatz in den USA..



ziemlich unbekannt ist – das Standardwerk „The Diesel Spotter's Guide“ erwähnt sie überhaupt nicht. Nur ein einziges Exemplar dieser Bauart ist im Heimatland überhaupt eindeutig nachweisbar. Hier handelt es sich übrigens um eine Schmalspurlok von 3 Fuß Spurweite, die bei einer Zuckerfabrik in Hawaii eingesetzt war. In Hawaii hat man sich in den letzten 30 Jahren zunehmend vom Entsaften von Zuckerrohr auf das Ausquetschen von Touristen umgestellt, und so dient die Lok heute der Beförderung von Badegästen auf der „Lahaina, Kaaupali & Pacific Railroad“. In Italien scheinen dagegen mehrere dieser Loks bei der FS und auf Industrie-Anschlussbahnen im Einsatz gewesen zu sein. Über die Herkunft dieser Loks kann ich nur Mutmaßungen anstellen – sie sind entweder 1944/45 mit der US Army ins Land gekommen oder in den 50er Jahren als Wiederaufbauhilfe im Rahmen des Marshall-Plans geliefert worden. Vielleicht kann der eine oder andere Italien-Experte hier noch nähere Informationen auftreiben ...

Die Firma Rivarossi scheint dann eines Tages beschlossen zu haben, diese Lok wegen ihrer amerika-

nischen Herkunft auch in einer US-Version anzubieten – ohne Puffer, aber mit Mittelpufferkupplung und nur einem Spitzenlicht und in den buntesten Farben lackiert. Rivarossi hat sich ja inzwischen wieder aus unserer Baugröße zurückgezogen, aber hin und wieder tauchen noch Modelle dieses Herstellers bei Händlern auf. Auf der Dortmunder Messe 1999 stellte ein bekannter Fachhändler aus Niedersachsen dann die Rivarossi-Lok in silberfarbener Phantasie-Lackierung und der Beschriftung „Pennsylvania RR“ aus. Soweit ich weiß, waren die Rangierloks der PRR schwarz oder dunkelbraun, aber macht nix – bei dem Preis von 120 Mark, den der Händler verlangte, ist das piepegal. Und ich hätte die Karre sowieso umbauen und neu lackieren müssen – also Probe fahren, löhnen, einstecken und ab nach Hause!

Und dann erst mal ein Vorbild gesucht – da wurde ich schnell fündig. In einer alten Hauszeitschrift der Hoesch AG in Dortmund fand ich einen Bericht über die Verdieselung der Werksbahn auf der Hoesch-Westfalenhütte. Dort waren Loks von Orenstein & Koppel und Krauß-Maffei abge-



Bild 4: Eine typische O&K-Lok in Einsatz bei der Dortmunder Hafenbahn etwa Ende der 50er Jahre. Dieses Bild diente als Anregung für die Detaillierung der Lok..

bildet, die etwa so groß waren wie die geheimnisvolle italo-amerikanische Kiste von Rivarossi. Die KM-Lok kam als Vorbild nicht in Frage, weil sie Innenrahmen und Stangenantrieb hatte. Aber die Loks von O&K hatten Außenrahmen und Gelenkwellenantrieb – das passte wie der Faust aufs Gretchen. Also nahm ich erst mal das Gehäuse der Rivarossi-Lok vom Fahrgestell und setzte vorne einen typischen O&K-Kühler aus Polystyrolplatten an. Damit verschwand auch das US-Spitzenlicht, das vorne im Kühlergrill eingebaut war. Anschließend sägte ich den hinter dem Führerhaus freiliegenden Dieseltank ab (eine Konstruktion, die einem deutschen Sicherheitsingenieur den kalten Fußschweiß auf die Stirn treiben würde!). Er wurde nach deutschem Brauch durch eine kurze hintere Haube ersetzt, die ich auch wieder aus Polystyrol anfertigte. Die zwei seltsamen Schränke vorne an der Haube konnte ich nicht absägen, weil darin Ballast untergebracht war. Also musste ich mir überlegen, welchen Zweck sie wohl im Maßstab 1:1 dienen würden. Es blieb nur eine Lösung übrig – bei einer explosionsgeschützten Lok wären hier die speziellen Luftfilter unterzubringen. Und ein Ex-Schutz an der Lok wäre bei einem vorbildgerechten Betrieb unserer Anlage

Bild 3: Die Lok von hinten gesehen.





Bild 5: Das „Kultheisen“ noch einmal von der Seite. Getroffen?

wegen der Anschließter (Getreidemühle, Tanklager und chemische Fabrik) zwingend notwendig. Also schnell zwei Luftfilter-Ansaugstutzen gedreht und eingesetzt. Die Rivarossi-Lok hatte keine Auftritte zum Führerhaus und auch zu der Rangiererbühne vor dem Kühler führten keine Stufen. Dieses Problem ließ sich mit Evergreen-Profilen schnell lösen. Die für ältere O&K-Loks typischen Luftbehälter seitlich unter dem Umlauf wurden schnell aus einem alten Kugelschreiber gedreht. Je zwei Stirnlampen vorn und hinten, vier

Federpuffer und zwei Schraubenkupplungen von Apolda vervollständigten die Lok und es kam noch etwas selbstgedrehtes Kleinzeug dazu: Glocke, Hupe, Funkantenne und Schornsteinaufsatz. Lackiert wurde die Lok mit Humbrol-Lack aus der Sprühdose, denn diese Farbtöne entsprechen der Original-Lackierung der Hoesch AG sehr gut. Die Beschriftung wurde mit Micrografix Designer gezeichnet und mit einem HP-Tintenschiffer auf Fotopapier gedruckt. Der Lokführer und der Rangierer sind nach mei-

nem bekannten Rezept umfrisierte und abgespeckte 1:35er Soldatenfiguren. Zum Schluss wurde die Schüssel noch mit Graphit etwas verdreht (jawoll – so heißt das und nicht „gealtert“!) und dann kam noch eine Schicht Klarlack aus dem Baumarkt drüber.

Fertig war die Anpassung der italo-amerikanischen Phantasielok an die deutsche Lightkultur (um es noch mal mit Fritzchen Merz zu sagen).

Noch einmal zu den Bildern:

Bild 1: Foto Peter Kuntze, zeigt die Lok nach dem Umbau im Betriebseinsatz auf der Anlage EMF Gütersloh.

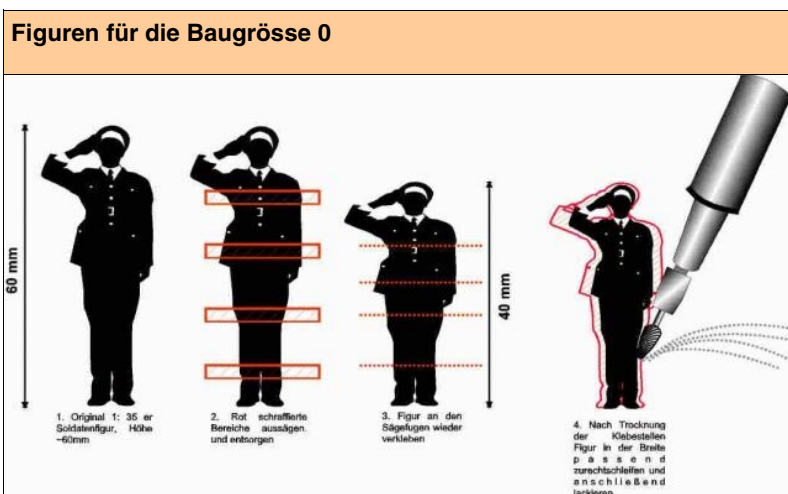
Bild 2: Sammlung Golden West Books, San Marino (Calif.).

Bild 3: Zeigt die Lok von ärschlings, wie der Anton aus Tirol sagen würde. Die hintere Haube ist zwar etwas kurz geraten und darum sieht die O&K- Lok von hinten eher nach Krauß- Maffei aus, aber das hat außer mir noch keiner gemerkt.

Bild 4: Werkfoto O&K/ Sammlung Peter Kuntze, zeigt eine typische kleinere O&K- Lok im Einsatz bei der Dortmunder Hafenbahn.

Bild 5: Seitenansicht.

Bild 6: Zeichnung Peter Kuntze zeigt die Arbeitsschritte, die nötig sind, um aus einem Spielzeug-Soldaten einen Eisenbahner zu machen.



Um aus den circa 60 mm hohen Soldaten Eisenbahner zu machen, werden zunächst die rot markierten Stellen weggeschnitten.

Danach werden die „Einzelteile“ wieder zusammen geklebt. Nach Trocknung der Klebestellen kann man durch schleifen der Figur eine schnelle Diät durchführen.

Nach dem Lackieren haben wir dann einen neuen Eisenbahner für die Baugröße 0.

Internet

Weitere Informationen, Bilder und Links zum Thema finden Sie im Internet unter <http://www.spurnull.de/umbau/rivarossi-diesellok/>