

HF 110C



Aus 99 4642 / Nicki-Frank-S. wird 99 4651 oder 99 4653

Hallo liebe Bastlergemeinde,

die 99 4652 bzw. Nicki-Frank-S. sind sehr beliebte und begehrte Modelle. LGB hat diese Lok auch in den Varianten 99 4651 und 99 4653 auf den Markt gebracht. Leider sind die 99 4651 und 99 4653 nur umgenummerte Modelle mit wenig optischer Gemeinsamkeit mit dem Original. Alle drei Loks der Bauart HF100C waren nach ihrem Einsatz auf der Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahn ab 1965 auf der Nordstrecke der Insel Rügen im Einsatz. Hier soll eine detailliert Beschreibung des Umbaus einer 99 4652 bzw. Nicki-Frank-S. zu den Modellen der 99 4651 und 99 4653 dargestellt werden. Außerdem werden die Loks mit allem ausgestattet, was sie zu Fahrzeugen macht, die fast keine Wünsche offen lassen.

Folgende Dinge werden das fertige Modell ausmachen und gehören auf die Einkaufsliste:

[Massoth XLS-Dekoder](#) 1x

[Massoth Reedkontaktplatine](#) 1x

[Massoth Taktgeber](#) 1x

[Massoth Gepulster Verdampfer 19V hochergiebig](#) 1x

[Massoth Lautsprecher 40x40mm, 2Watt, 8 Ohm](#) 1x

[Fertig Automatische Entkuppler](#) 2x

[Uhlenbrock DCC-Servo](#) 2x

[Kuswa Schildersatz](#) 1x

Kunststoffgrund 1x

Lackspray schwarz matt 1x

.

und diverse Dinge, die so und so sicherlich bei Euch vorhanden sind und natürlich viel Zeit - Ehefrauen sind in den Wellnessurlaub zu schicken. Ist zwar teuer, aber dem Projekt dienlich 🍷🍷🍷

Natürlich ist das eine ganze Menge und kann beliebig dem eigenen Geldbeutel angepasst werden. Sicherlich gibt es was die Firmen/Anbieter betrifft Alternativen. Ich habe hier aber die Komponenten aufgelistet, mit denen ich gearbeitet habe. Es ist jedoch nur ein Vorschlag.

Auch lassen sich viele der im Folgenden beschriebenen Dinge auf andere Loks adaptieren.

Doch nun genug der Vorrede und ab mit Euch in die Werkstatt, oder besser gesagt Euer RAW.

Los gehts und viel Spaß! 😄

Zuerst kommt der destruktive Teil. Wir zerlegen die Lok **komplett** in ihre Einzelteile.

Ja - richtig gelesen - komplett, bis in das letzte Schraubchen. 🤔 Das kommt dann in ein Kistchen und wird bei Bedarf hervorgekramt. Wenn es danach aussieht wie ein IKEA-Hobby-Set, habt ihr alles richtig gemacht. 🍷🍷

Diesen Schritt habe ich fototechnisch nicht dokumentiert, denn diesen Anblick will man vorher nicht sehen.

Nachdem ihr nun vor eurem "Scherbenhaufen" steht 🤔, will ich natürlich so schnell wie möglich zum konstruktiven Teil kommen 🍷.

Technologisch kann man die folgenden Schritte sicherlich optimal zusammenfassen. Ich werde jedoch in meiner Anleitung so vorgehen, dass es zwischendurch auch ein paar sichtbare Erfolgserlebnisse gibt - auch schon zu Anfang 🤝.

Als Erstes schnappen wir uns den Kessel.

Hier bohren wir die Esse auf 12mm auf. Hilfreich ist hierbei eine Ständerbohrmaschine. Anschließend kann der obere Teil Der Esse noch wegen der Optik auf 14mm geweitet werden. Bitte beachtet eine geringe Drehzahl und einen geringen Vortrieb der Maschine, denn das Plastik wird bei der Bohrtiefe sehr heiß und könnte sich verformen. also langsam Bohren und öfter mal eine Pause machen.

Hier die Esse vorher



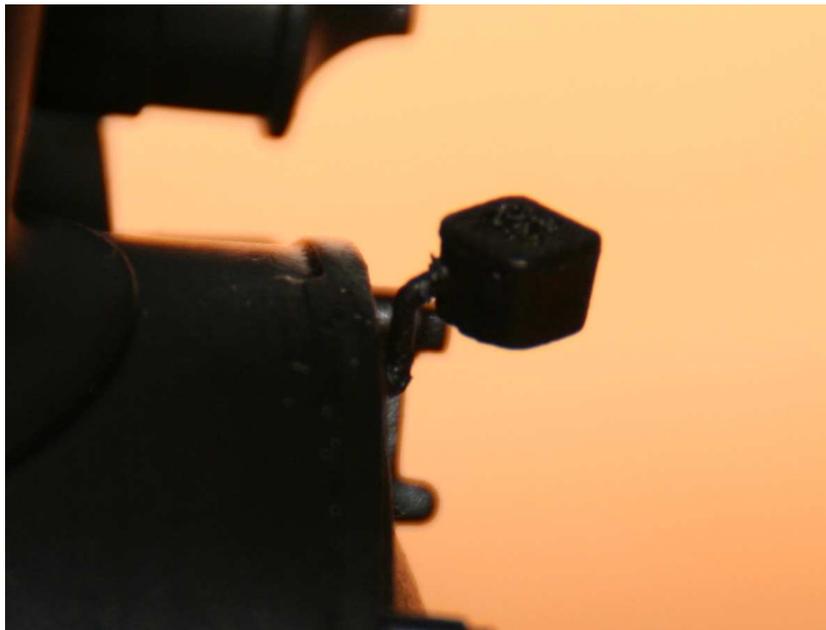
Und hier nachher



Danach kommen wir zum ersten Schritt, der eine reine Geschmacksfrage ist - das dritte Spitzenlicht. Zu Zeiten des Einsatzes bei der Jüterbog-Luckenwalder-Kreiskleinbahn waren die Loks teilweise nur mit Zweilicht-Spitzensignal unterwegs. Auf Rügen waren es jedoch immer drei. Da ich die JLKB zum Thema habe, ist die 99 4651 mit zwei, die 99 4653 mit drei Spitzenlichtern ausgerüstet. Wenn man mehrere Loks, dieser Bauart auf der Strecke hat, macht sich dieser kleine Unterschied sehr hilfreich, bei der optischen Erkennung, besonders Nachts, wenn Loknummern schwer erkennbar sind 😊.

Zum Entfernen des dritten Spitzenlichts schneiden wir einfach mit einem Cuttermesser den Lampensockel weg. Das entstandene Loch verschließen wir mit Zwei-Komponenten-Kleber zum Kneten. Das Ganze wird dann sorgfältig verschliffen. Sorgfältig heißt zum Schluss mit mindestens 1600er-Schleifpapier. Gröberes Schleifpapier zeigt nach dem Lackieren Riefen. Da hier die Rauchkammertür stört, sollte man auf den **Maschineneinsatz verzichten**.

Danach sollt man bedenken, dass trotzdem für die dritte Lampe ein Halter existierte. Diesen habe ich aus dem Kopfstück eines kleinen Kabelbinders und einem gebogenen Nagel gebaut. Bei dem Kabelbinder wird zuerst das Innenleben des Kopfstückes ausgeschnitten. Danach schneiden wir das Spannband ab. In ein zuvor gebohrtes Loch kleben wir mit Sekundenkleber den gebogenen Nagel ein. Diesen Lampenhalter kleben wir in ein Loch oberhalb der Rauchkammertür. Es ist zu beachten, wenn wir uns für die Zweilampenvariante entscheiden, dass wir gleich einen **zweiten Halter für den Tender mitbasteln**.



Nun kommt Farbe ins Spiel. Zunächst lackieren wir Kessel und Feuerbüchse. Die Feuerbüchse deshalb, weil man damals keine goldenen Handräder hatte - es war schließlich Nachkriegszeit.

Wie bei allen Lackarbeiten sprühen wir zuerst Kunststoffgrund auf.

Nach seiner Durchtrocknung lackieren wir in mehreren Durchgängen. Ich habe drei dünne Schichten aufgetragen. Verwendet habe ich matten schwarzen Lack für Autostoßstangen. Auch wenn er in den Bildern noch glänzt, so liegt das lediglich an dem starken Blitzlicht.



Nachdem wir uns genügend über unseren frisch lackierten Kessel gefreut haben, warten nun größere Aufgaben auf uns. 🤔

Als Nächstes schnappen wir uns das Gehäuse vom Führerhaus. Und jetzt wird es haarig 🤔. Erstens müssen wir auf unser handwerkliches Geschick vertrauen, zweitens müssen wir uns nun endlich einen Kopf darüber machen, was wir eigentlich wollen. Die Kernfrage ist, soll es die 99 4651 oder 99 4653 werden. Da ich mir vorstellen kann, dass zwei Fraktionen bilden, will ich auch im Weiteren beiden gerecht werden.

Vorweg noch etwas zu den Materialien, speziell Klebstoffe, die ich, nicht nur für diese Arbeiten, sondern im gesamten Haushalt schätzen gelernt habe. Meine Empfehlung für uns Modellbahner ist der [Schwanheimer Industriekleber](#). Kennengelernt habe ich das Zeug auf einer Messe, wo jeder sein Produkt als das Beste und sich als Marktführer präsentiert 😊. Da ich mehrere Tage den Stand vor meiner Nase hatte, waren meine Möglichkeiten groß, mir Schweinereien auszudenken, wie ich den Standleiter vorführe. Und da gibt es aus unserem Bereich ja viele Varianten 🤔. Ich also mit meinem "Forderungskatalog" zu dem Typen mit der Forderung: "Nu zeig mal, was Du auf Tasche hast!". Das Ergebnis war, dass ich am Abend noch einen Geldautomaten gemolken habe und am nächsten Tag stolzer Besitzer einer Grundausstattung im Kofferchen für 85€ war -ja, ihr habt richtig gelesen, hier nochmal in Worten: Fünfundachzig!!! Euronen. Wenn man die Einzelkomponenten mit Baumarktpreisen vergleicht, dann nimmt sich das nicht viel. Ist vielleicht sogar billiger, da die meisten Klebstoffe nach spätestens einem Jahr in der Flasche härter sind als ihr Gefäß. Der Sekundenkleber lebt z.B. bei mir seit zwei Jahren und die Flasche ist noch halb voll 🍷🍷.

Doch nun wollen wir endlich praktisch werden.

Der größte Unterschied, der die drei Schwestern ausmacht, ist die Gestaltung der Führerhäuser. Hier die Theorie, die ihr dann gleich in die Praxis umsetzen dürft.

1. Das Führerhausdach war glatt gestaltet
2. Das Seitenfenster auf der Lokführerseite gab es bei beiden Loks nicht.
3. Das Seitenfenster auf der Heizerseite fehlte auch bei der **99 4653**
4. Bei 99 4653 fehlt das Fenster in der Mitte der Stirnseite des Führerstandes.
5. Bei der ..51 war der Bereich über den Seitentüren nur in Türbreite, dafür hatte sie das Fenster auf der Heizerseite.
6. Die 53 hatte am Kasten auf der Heizerseite noch zwei Klappen zur frostsicheren Unterbringung wichtiger Ventile. Dafür war der Kasten auf der Oberseite glatt.

Nun brauchen wir seeehr viel Mut, denn nun geht es dem überflüssigen Material ans Leder und wir müssen uns bewusst sein, was weg ist, ist weg 🤔. Aber keine Angst. Zunächst schneiden wir an den Fenstern bzw. Türbereichen mit einem Cuttermesser die überstehenden Rahmen weg. Hierbei ist ein unsauberer Arbeit sogar von Vorteil. Danach schneiden wir uns aus Acrylglas, so habe ich es gemacht, passende Teile, mit denen wir die zu füllenden Bereiche schließen wollen. Diese kleben wir bündig zur Innenwand des Führerhauses ein. Wichtig ist, dass es bündig ist, denn da soll ja später wieder der Glaskasten für die verbliebenen Fenster und die Führerstandsbeleuchtung rein.

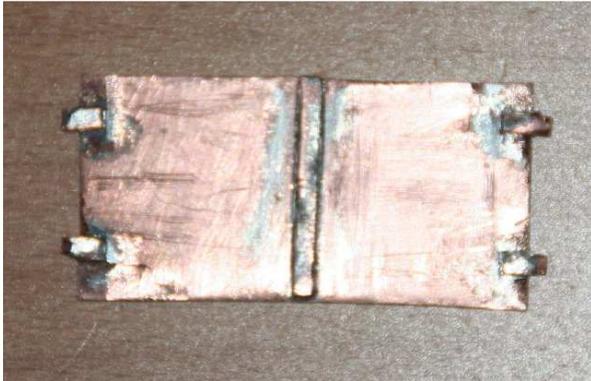
Jetzt sind wir als plastischer Chirurg gefragt und gestalten die Außenflächen. Die Differenz zwischen den eingesetzten Teilen und der Oberfläche verfüllen wir nun. Hier gibt es drei Varianten. Eine ist die Kombination aus Sekundenkleber und Füllstoff. Hierzu füllen wir den Füllstoff in den zu schließenden Bereich und träufeln Sekundenkleber drauf. Variante zwei, in den Bildern dargestellt, ist das verspachteln mit Zwei-Komponenten-Kleber, der zu kneten ist. Drittens besteht die Möglichkeit, flüssigen Zwei-Komponenten-Kleber anzumischen und die Flächen auszugießen. Egal für welche Variante wir uns entscheiden, wichtig ist, dass wir darauf achten, dass sich keine kleinen Luftblasen in der Masse verstecken. Diese sehen wir beim Verschleifen nicht, da sich die Löcher mit Staub füllen. Erst beim Lackieren bekommen wir einen triftigen Grund zum Alkoholiker zu werden. Weiterhin sollte die Füllmasse etwas über das zukünftige Oberflächenniveau herausragen. So garantieren wir, dass auch die Randbereiche verspachtelt sind und später keine hässlichen Narben entstehen.

Wir haben die Füllung aushärten lassen und fangen nun an, diesen zu verschleifen. Dem Zielniveau nähern wir uns mit immer feinerem Schleifpapier. Zum Schluß sollte mindestens eine 180er-Körnung zum Einsatz kommen. Je feiner, je besser. Ich habe mit einem Oszillationsschleifer (Fein-Multimaster) diese Arbeiten durchgeführt. Ziel ist eine Fläche, die glatt wie ein Kinder-PoPo ist. Am besten man lässt das Ergebnis durch die feinfühlig Finger der Ehefrau prüfen. Ohhhh - ich habe vergessen, die haben wir ja in den Wellnessurlaub geschickt 🤪. Hilfreich bei dieser Prozedur ist, wenn man das Bauteil öfter unter Wasser abwäscht und somit genau erkennt, wie weit man sich dem Ziel genähert hat und ob nicht vielleicht doch eine Luftblase sich eingeschlichen hat. Wenn doch, wird die halt erneut Verspachtelt und der Spieler geht auf Anfang - naja, drei Felder zurück. Wenn wir das überstanden haben merken wir, dass wir auch ein paar Nieten gekillt haben.

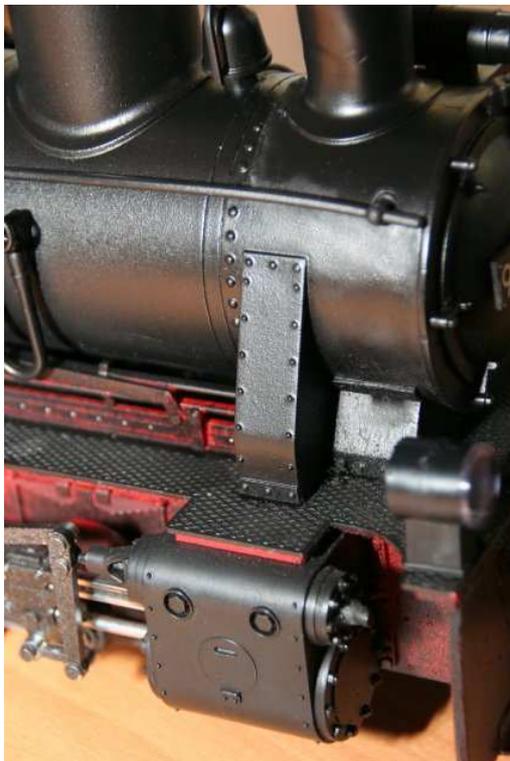
Kein Problem, denn wir haben ja auch Bereiche geschaffen, wo eine existierende Nietereihe hineinragt. Diese Nieten gestalten wir wie folgt.

Zur Modellierung von Nieten mischen wir uns flüssigen Zwei-Komponenten-Kleber an. In diesen tauchen wir die Spitze einer Nadel ein und setzen diesen Minitropfen an die Stelle der Niete. Dort führt die Viskosität des Klebers zu einer perfekten Nietbildung.

Wenn wir uns für die 99 4653 entschieden haben, müssen wir noch die Oberseite des Kastens auf der Heizerseite plan schleifen. Danach schneiden wir uns eine kleine Platte 40x20mm aus Kupferblech und löten die Beschläge auf. Diese Konstruktion kleben wir, wie gezeigt, auf das Lokgehäuse, und schon haben wir die Klappen, hinter denen Ventile versteckt waren.



So, das war's schon für diesen Bereich. Wir wischen uns nun den Schweiß von der Stirn, sprühen unser fertiges Führerhaus mit Kunststoffgrund ein und lackieren ihn anschließend mit unserem schwarzen Lackspray - das können wir ja schon. Wichtig ist, dass wir auch die Innenflächen behandeln, denn die Führerstandsbeleuchtung würde sonst unsere verschlossenen Bereiche bei Nacht in ein Geisterlicht tauchen.



Da diese Loks damals keine Luftpumpe hatten, werden wir auch diese und die zu ihr führende Leitung nicht wieder montieren. Die Abdampfleitung, welche an der Esse vorbei führt, müssen wir natürlich auch entfernen, ebenso die Befestigungszapfen. Die entstandenen Löcher verspachteln wir.

Hier noch weitere Bilder zum Text. Dargestellt ist das Führerhaus der 99 4651

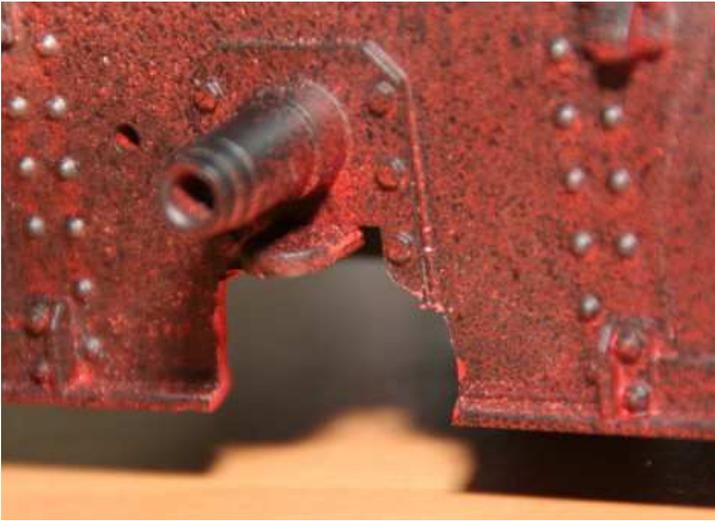


Nun geht es an die Gestaltung der Front des Rahmens.

Zuerst werden die Lampenhalter mit einem kleinen Cuttermesser vorsichtig abgetrennt. Hierbei ist darauf zu achten, dass die kleinen seitlichen Nasen an der Unterseite nicht beschädigt werden, denn diese sind wichtig als Schutz gegen das Verdrehen der Lampen. Die entstandenen Löcher, sind mit Zwei-Komponenten-Kleber zu verschließen. Die Lampenhalter kleben wir danach genau über die Löcher der entfernten Griffstangen, welche nicht mehr benötigt werden. Anschließend bohren wir gemäß Abbildung kleine Löcher in den Rahmen zur Kabeldurchführung.



Weiterhin ist zur Aufnahme der automatischen Entkupplung, der vorhandene Kupplungsschacht auf beiden Seiten um ca. der Breite der dort befindlichen Verstärkungsbleche zu erweitern.



Bei den Lampen trennen wir den Bügel und den Kamin ab. Den Bügel bewahren wir sorgfältig auf, da wir das Material für später benötigen.



Als Nächstes widmen wir uns der Schürze, die bei unserer Lok ein weiteres typisches Merkmal ist. Dazu schneiden wir uns zwei passende Formteile aus Plastik. Je sauberer wir hierbei arbeiten, um so weniger haben wir nach dem Einkleben zu verspachteln. Als Radius für den Bogen nehmen wir als Maß den Zylinderblock. Somit ist eine Profilmfreiheit gegeben, welche wichtig ist bei der späteren Fahrt vorbei an Weichenantrieben.

Einkleben – Lackieren – und fertig. Unsere Lok hat jetzt ihr typisches Gesicht.

Am Getriebelock bauen wir nun laut der Herstellerangaben die Platine der Reedkontakte und den Taktgeber ein. Die Kabel führen wir senkrecht nach oben durch die vorgesehenen Öffnungen im oberen Getriebedeckel.

Wenn wir die Reedschalter einsetzen, sollten wir uns vorher markieren, welcher Draht mit welchem Kontakt verbunden ist, denn der Massoth-XLS-Decoder besitzt keinen Steckanschluß sondern nur Schraubklemmen. Aus diesem Grund muß der Stecker entfernt werden. Und da wir nachher nicht mehr wissen, zu welchem Kontakt nun die Markierung gehört, einigen wir uns auf das Kürzen des Kabel von dem Kontakt, der bei Vorwärtsfahrt rechts liegt – also Lokführerseite.

Bei der Befestigung der Magnetscheibe für den Taktgeber ergibt sich jedoch ein Problem. Die mitgelieferte Achse können wir nicht verwenden, da sie nicht mit denen unserer Lok identisch ist. Wir müssen demzufolge den Magnetring auf unserer vorhandenen Achse mit Zwei-Komponenten-Kleber anbringen und dabei auf den Abstand zum Zahnrad und eine exakte Zentrierung achten. Die Achse, ist selbstverständlich vorher zu entfetten.

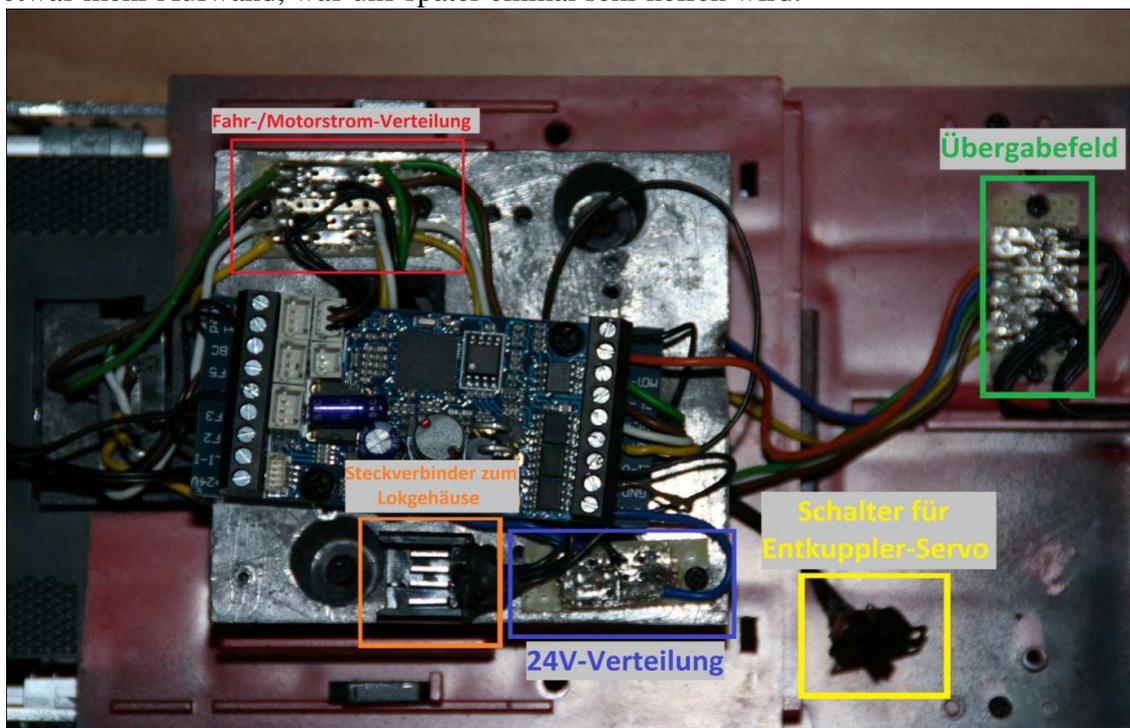
Am unteren Getriebedeckel ist noch der Zapfen für die Befestigungsschraube im Bereich der Reedkontaktplatine zu kürzen. Die dort befindliche Schraube hält den Getriebeblock im Rahmen - deshalb nur Kürzen und nicht Entfernen. Die fehlende Kraftaufnahme übernimmt dann die darunter liegende Platine mit.

Sollten wir vorhaben, unsere Lok zu altern, nutzen wir den Umstand des ausgebauten Getriebes gleich noch, um die Radscheiben „zu beschmutzen“. Danach kann der Getriebekblock in den Lokrahmen gesetzt und die Gestänge angebracht werden.

Der letzte mechanische Arbeitsgang, bevor es elektrisch wird, ist das Einsetzen des Entkupplers und seines Servoantriebes. Wichtig ist, dass wir den Servo wie auf der Abbildung mit der Welle in Richtung Heizerseite einsetzen. Uns zu passe kommt, dass der Servo genau zwischen den Zylinderblock und den Zapfen für die Befestigung der Kupplung passt. Somit ist schon mal eine optimale Kraftaufnahme gesichert und wir müssen nur noch eine Befestigung basteln. Auch diese modellieren wir wieder aus Zwei-Komponenten-Kleberknete. Zuvor streichen wir die Seite des Zylinderblocks und den Servo dünn mit Fett ein. Dieses verhindert ein Haften des Klebstoffes. Danach bringen wir den Servo in seine Position und formen mit dem Kleber an dem Aufnahmezapfen für die Kupplung einen kleinen Halteblock. Zu beachten ist, dass der Servo leicht schräg liegt, damit wir einen Zugang zur Befestigung des Steuerhebels haben und sich im Anschluss der Servo leichter festschrauben läßt. Nach der Aushärtung der Klebers bohren wir für die Befestigungsschraube etwas vor und setzen diese ein. Das Anschlusskabel des Servos verlegen wir parallel zu den Leitungen der Spitzenlichter. Da der Klebstoff nicht am Servo haftet, können wir letzteren problemlos entfernen. Das ist wichtig, da die vordere Befestigungsschraube für das Lokgehäuse genau darunter liegt. Anschließend setzen wir die Kupplung ein. An dieser Stelle beenden wir erst mal unsere Arbeit. Die weiteren Schritte in Bezug Entkuppler folgen später.

Kommen wir nun zu Teil der elektrischen Ausrüstung unserer Lok.

Die hier vorgestellte Lösung basiert auf der Erkenntnis, das Nichts von Ewigkeit ist. Wir werden immer wieder in den Umstand versetzt, dass sich ein Bauteil verabschiedet oder gewartet werden muss. Gerade das Zerlegen eines Fahrzeuges zu Reparatur- oder Wartungszwecken gestaltet sich problematisch, wenn man mit dem Gedanken gebaut hat, da muss ich nie wieder ran. Dem soll vorgebeugt werden. Lieber investieren wir im Folgenden etwas mehr Aufwand, was uns später einmal sehr helfen wird.



Wie auf dem Übersichtsbild zu erkennen ist, existieren neben dem Decoder noch drei weitere Platinen. Diese, gefertigt aus Universalplatinen mit Streifenraser, dienen als Verteiler, da die Schraubklemmen des Decoders nur eine begrenzte Aufnahmekapazität besitzen, und als Übergabestelle zur wartungsfreundlichen Verdrahtung.

Zuerst befestigen wir den Decoder in der Mitte des Lokgewichtes. Als Nächstes schneiden wir uns die Verteilerplatinen für die Fahr-/Motorstrom-Verteilung (4-polig), die 24V-Verteilung und das Übergabefeld zur Tenderverkabelung (8-polig) zu. Diese befestigen wir mit Schrauben gemäß der Abbildung. Die Leiterbahnen sollten wegen der Strombelastung komplett verzinkt werden.

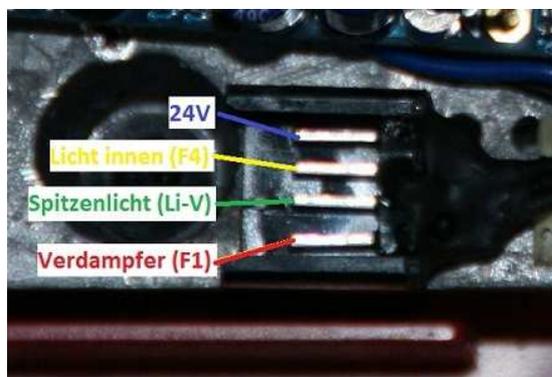
Als Erstes verlegen wir unsere vierfarbige Hauptschlagader. Wir schließen an die Fahr-/Motorstrom-Verteilung den Stecker vom Getriebeblock, die Leitungen zum Decoder und zum Übergabefeld an.

Wir können nach diesem Schritt einen ersten Funktionstest einlegen um zu schauen, ob der Decoder arbeitet und wir bei den Arbeiten an Getriebe und Steuerung keinen Fehler gemacht haben. Auch kann jetzt schon die erste Programmierung erfolgen, falls wir nicht warten können. Aber wir können, denn dann ist es ein Arbeitsgang.

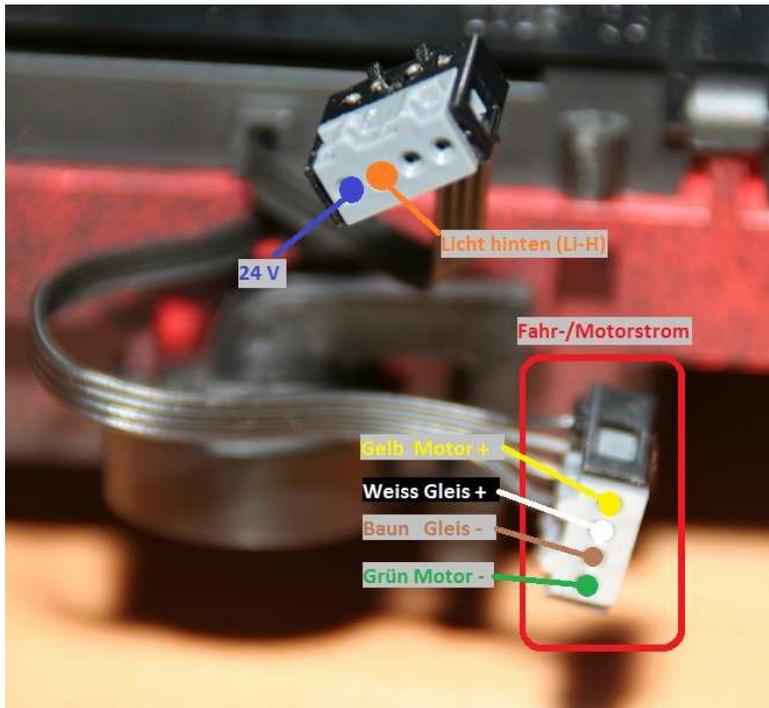
Danach schließen wir die 24V-Verteilung am Decoder an.

Anschließend vereinen wir die beiden Kabel der Spitzenlichter zu einer Zwei-Draht-Leitung und schließen diese an der 24V-Verteilung und am Decoder (Li-V) an. Und schon könnten die Augen unserer Lok leuchten, ABER das probieren wir erst nach der CV-Konfiguration, denn die Ausgänge müssen erst gedimmt werden. Und da wir gerade beim Thema Erleuchtung sind, legen wir zwecks der Tenderbeleuchtung eine Zwei-Draht-Leitung vom Übergabefeld zum 24V-Verteiler und zum Anschluss für Licht hinten (Li-H).

Danach kommt der Anschluss der Reed-Kontakte an die Reihe – das braune Kabel (Masse) an GND und die beiden schwarzen Kabel entsprechend ihrer Zuordnung an die Klemmen Reed 1 und 2 des Decoders. Nun kommt der Anschluss des Entkupplers an die Reihe. Diesen rüsten wir mit einem Schalter aus, um ihn bei eventuellen Updates des Decoders elektrisch abzuklemmen. Wir nehmen eine Zwei-Draht-Leitung und verlöten sie mit dem Anschlusskabel des Servos. Diese Leitung führen wir vorbei an der Fahr-/Motorstrom-Verteilung, wo wir eine Ader auftrennen. Die beiden Aderenden schließen wir an die Fahrstromversorgung (ws/br) an. Danach führen wir die Leitung weiter zu dem Punkt, wo später die Feuerbüchse montiert wird, und schließen dort einen kleinen Schalter an.

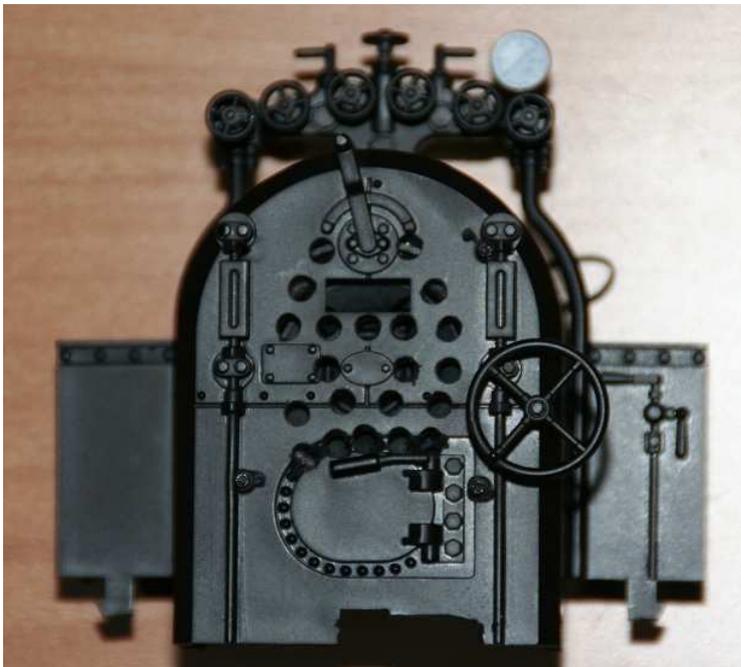


Nun installieren wir noch die Steckverbindung zum Lokgehäuse. Diese bietet uns bei den späteren Arbeiten und notwendigen Wartungsarbeiten (z.B. Tausch des Heizelementes im Verdampfer) den Komfort, dass das Lokgehäuse mit ein paar Steckverbindungen komplett elektrisch vom Untergestell gelöst werden kann und zwei diskrete Elemente vorliegen. Die in der Abbildung gezeigte Kontaktbelegung soll nur einen Vorschlag in Bezug auf die Anordnung darstellen.

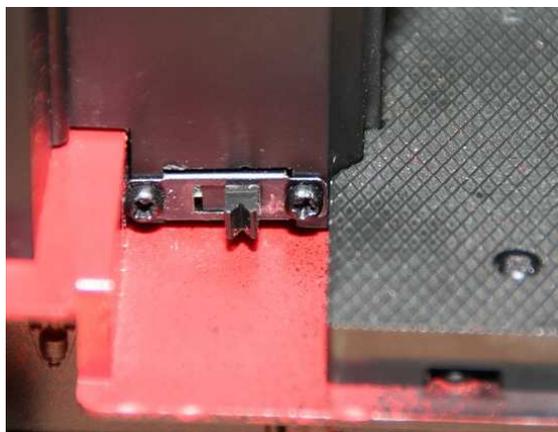


Zum Schluss kommt die Verdrahtung der Leitungen, die den Tender versorgen. Hier kommen wir zum Sinn des Übergabefeldes. Kabelverbindungen zwischen zwei Fahrzeugen sind hohen mechanischen Beanspruchungen ausgesetzt. Deshalb kommt es hin und wieder zu Beschädigungen. Um nicht jedes Mal im Reparaturfall, das komplette Fahrzeug zerlegen zu müssen, um einen ganzen Kabelbaum zu tauschen, haben wir uns dieses Übergabefeld geschaffen, welches unter den Füßen des Lokführers verschwinden wird.

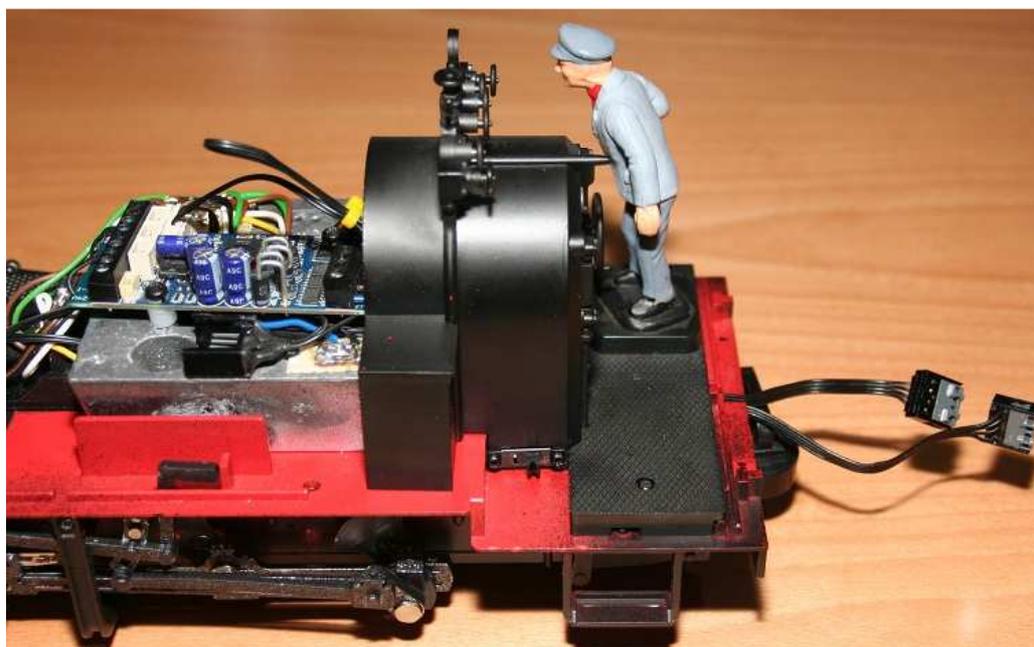
Für den anschließenden Einbau des Lautsprechers müssen wir in die Feuerbüchse noch ein paar Löcher bohren. Zusätzlich schneiden wir an der Unterseite gemäß der Abbildung noch eine Aussparung zur Kabeldurchführung zum Übergabefeld. Weiterhin schneiden wir auf der linken Seite den Einbauraum für den Schalter des Entkupplers frei.



Nun kann auf der Rückseite der Lautsprecher angeschraubt werden.

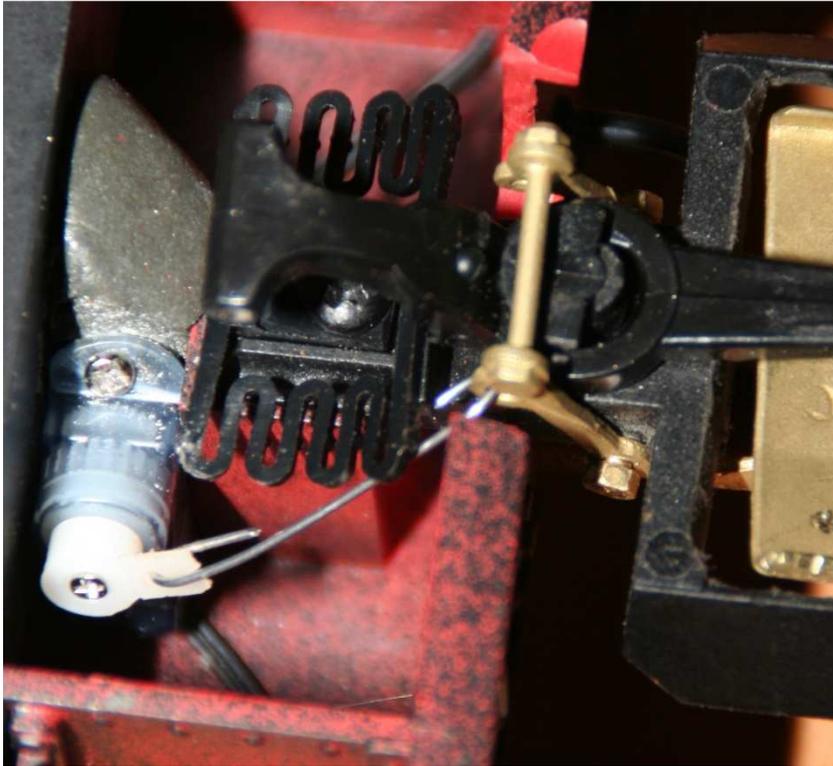


Wenn wir den Schalter angeschraubt haben, können wir die Feuerbüchse montieren, den Lautsprecher am Decoder anschließen und die Abdeckplatte mit dem Lokführer anschrauben.



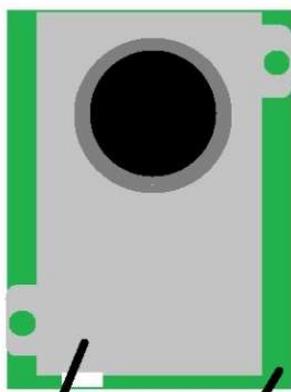
Nun stehen wir „kurz“ vor dem Abschluss unserer Arbeiten am Fahrgestell. Da unser Servomotor für den Entkupppler nun mit Spannung versorgt werden kann, können wir den Teil Entkupppler an der Lok nun abschließen. Zunächst stellen wir unsere Lok auf das Gleis zum Programmieren der Servos. Als erstes geben wir ihm in CV1 die gleiche Adresse wie unserer Lok. Dann legen wir unter CV49 die Konfiguration fest. Hier kommt nun zum Tragen, dass wir den Servo in der angegebenen Position eingebaut haben, denn an sonst müssten wir die Drehrichtung ändern, was später mit der Programmierung des Fahrdecoders kollidieren würde. Wir legen also unter CV49 den Wert 2 ab. Somit ist der Entkupppler nur im Digitalbetrieb aktiv und es kann bei möglichem Analogbetrieb nicht zu ungewollten Zugtrennungen kommen, die wir dann dem Eisenbahn-Bundesamt melden müssten ☹.

Unter der CV257 mit dem Wert 65 legen wir fest, dass die Steuerung via Lokadresse und Sonderfunktion erfolgen soll. Mit CV258 auf 35 wird die Arbeitsgeschwindigkeit festgelegt. Bevor wir uns wieder der Mechanik zuwenden, stellen wir in der CV261 mit dem Wert 50 den Servo auf seine Position 1 (gekuppelt), in der CV262 vorerst Position 2 (entkuppelt) mit dem Wert 130 ein und unter CV265, mit welcher Funktionstaste, wir die Kupplung betätigen wollen. Im Weiteren ist als Beispiel die Taste 8 verwendet. Nach erfolgter Programmierung bringen wir den Servo in die Position 1 (gekuppelt) und nehmen das Fahrgestell wieder vom Gleis.



Nun bauen wir die Kupplung und ihre Entkupplermechanik ein. Am Hebelarm des Servo bohren wir zur vollen Nutzung des Drehmomentes, also der Erhöhung der Zugkraft, in der Entfernung von 5mm zur Drehachse ein 0,8mm Loch. Den Rest des Hebels trennen wir ab. Jetzt fixieren wir die Kupplungsmechanik in der Position gekuppelt und stecken den Hebelarm des Servo provisorisch auf. Er sollte dabei in Verlängerung genau in Richtung der Zugöse der Entkupplungsplatte zeigen. Wir biegen uns nun aus dem Draht, der dem Servo beiliegt, einen Zuganker, der genau die Lücke zwischen Hebelarm und Zugöse schließt. Zur Montage des Drahtes müssen wir nochmal den Hebelarm abziehen, um ihn anschließend in der vorherigen Position endgültig zu montieren und die Fixierung der Kupplungsmechanik zu lösen.

Zum Einstellen der Position 2 (entkuppelt) des Servos stellen wir das Fahrgestell wieder auf unser Programmiergleis. Durch schrittweise Erhöhung des Wertes in CV262 tasten wir uns langsam an den Punkt, wo die Entkupplungsplatte vollständig mit der Unterkante der Kupplungsöse abschließt.

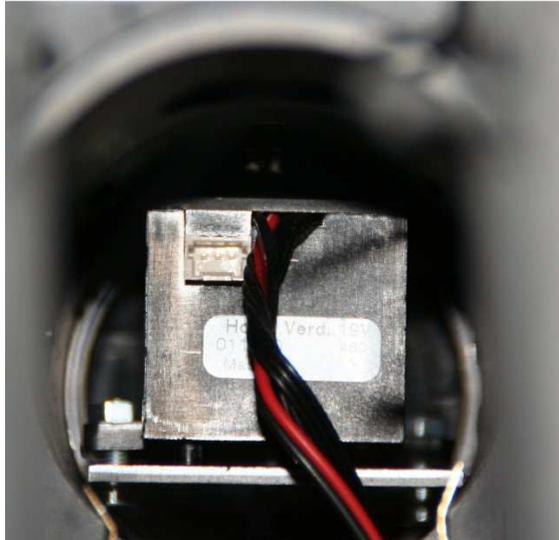


Verdampfer

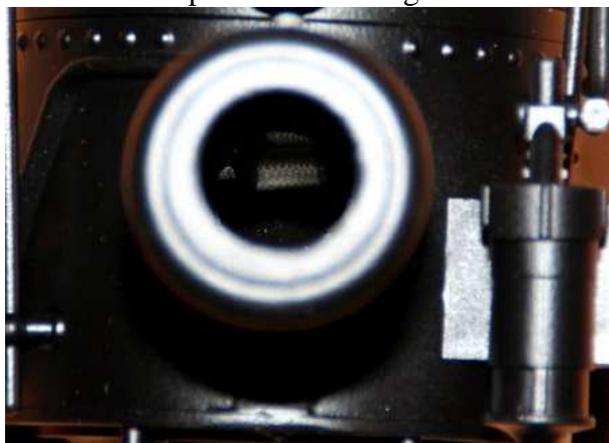
Grundplatte

Zur Montage des Verdampfers fertigen wir eine Blechplatte von ungefähr 2mm Stärke, deren Maß dem Umriss des Verdampfers entspricht, bohren zwei Löcher zur Befestigung des Verdampfers und schrauben diesen fest.

Diese Konstruktion schieben wir jetzt in den Kessel und richten sie so aus, dass sie waagrecht liegt und die Dampföffnung genau unter der Esse positioniert ist. Ist die Endlage gefunden, arretieren wir provisorisch diese mit einem kleinen Keil, den wir zwischen Verdampferdeckel und Kesselwand schieben.



Danach markieren wir uns die Position für die spätere Befestigungsschraube der Gesamtkonstruktion. Dazu drehen wir das Gehäuse auf den Kopf. Etwa unter der Esse befindet sich ein Langloch an dessen Enden, die Kesselbänder umgebogen sind. In der Mitte dieses Loches markieren wir auf der darunter liegenden Platte die Position für die Befestigungsschraube. Wenn das getan ist, bauen wir unseren Verdampfer wieder aus und nehmen ihn von der Platte. An der Position unsere Markierung bohren wir nun ein Loch und schneiden ein M3-Gewinde hinein. Bitte an dieser Stelle auf lotrechtes Arbeiten achten, an sonst findet der Verdampfer nicht seine korrekte Lage. Nun bauen wir alles wieder zusammen, schieben den Verdampfer unter die Esse und schrauben die Platte von unten fest. Ob wir sorgfältig gearbeitet haben, erkennen wir daran, dass der Verdampfer wieder waagrecht positioniert ist und beim Blick in die Esse nur die Heizelemente, nicht aber der Rand der Dampfaustrittsöffnung sichtbar sind.



Nun müssen wir nur noch dem Dampf seinen Weg weisen, damit er sich nicht übermäßig im Kessel verteilt und mit seinem Kondensat unserem Decoder die letzte Ölung verpasst. Hierzu gehen wir in das Zoo-Fachgeschäft unseres Vertrauens und besorgen uns Silikonschlauch für Aquarien mit 12mm-Durchmesser. Da wir nur 1,5cm benötigen, haben wir sicherlich das Glück, vom Verkäufer eine Gratisprobe zu bekommen. Bevor wir den Schlauch aber in die Esse schieben, müssen wir aber bedenken, dass er bis in den Verdampfer ragt. Wenn wir Letzteren aber mal demontieren wollen um das Heizelement zu wechseln, müssen wir den Schlauch problemlos mit einem Haken oder einer spitzen Zange etwas herausziehen können. Hierzu schieben wir etwas stabilen Draht durch das obere Drittel des Schlauches und biegen ihn an den Enden so um, dass der Durchmesser des Schlauches nicht vergrößert wird.



Nun nehmen wir uns einen Papierstreifen und positionieren ihn zwischen Verdampferöffnung und Kesselwand. Den Schlauch schieben wir durch die Esse bis er auf dem Papier (Oberkante Verdampfer) aufsitzt. Nach dem Entfernen des Papierstreifens schieben wir den Schlauch noch um 1mm weiter. So ragt er bis in den Verdampfer, sitzt aber nicht auf den Heizelementen auf.

Wir können den Punkt Verdampfereinbau abhaken und unseren Fokus auf die Verdrahtung lenken.

Hierzu müssen wir alle Komponenten des Lokgehäuses nur an den neuen Verbindungsstecker anschließen. Die Pin-Belegung nehmen wir von der Steckverbindung zum Lokgehäuse, die wir neben dem Decoder installiert haben. Da wir in den Stecker jeweils nur einen Draht pro Pin bekommen, führen wir die 24V-Seite von Verdampfer, dem optionalen Spitzenlicht und der Führerstandsbeleuchtung zu einem gemeinsamen Draht und isolieren es mit etwas Schrumpfschlauch. Die Masseanschlüsse der Einzelkomponenten führen wir direkt in den Stecker. So haben wir den Kabelwust etwas reduziert.

Jetzt brauchen wir nur noch das Kabel der Taktgeberplatine in den Verdampfer, dessen Taktausgang in den Decoder, den Susi-Stecker in den Decoder und unseren Stecker für die Spannungsversorgung in unseren Steckverbinder neben dem Decoder zu stecken.

Abschließend setzen wir das Lokgehäuse auf und schrauben es fest. Nun sieht unser Werk wieder aus wie eine Lok. Aber etwas fehlt noch.

Als Erstes bekommt sie wieder ihre Glocke. An dieser müssen wir jedoch die Rastverbindung abschneiden, da diese mit dem Verdampfer kollidieren würde. Klebstoff bringt sie aber zum Halten.

Auf die Sicherheitsventile kleben wir kleine Kupferröhren und lackieren sie schwarz. Dann können wir auch die Sicherheitsventile wieder aufsetzen.



Nun kommen wir zu einer kleinen Bastelarbeit, die typisch war für die Loks HF110C – die Verkleidung des Dampfdomes. Diese Löteten wir uns aus Kupferblech.



Zuerst schneiden wir uns einen Ring mit 25mm Innendurchmesser und ca. 31mm Außendurchmesser. Diesen schneiden wir gemäß der Abbildung an einer Seite flach ab.



Danach löten wir die 13mm hohen Halbschalen an. Genaue Maße über die Breite existieren nicht. Hier ist Augenmaß gefragt. Die hier vorgestellte Variante kommt Originalfotos jedoch sehr nahe.



Anschließend Löten wir an der Unterseite die dreieckigen Stützbleche an den ersichtlichen Positionen an. Auch hier geht Augenmaß über Meßschieber.



Wenn wir das Teil lackiert haben, können wir es in der gezeigten Position an der Lok ankleben. Dabei zeigt die abgeflachte Seite des Ringes auf die Lokführerseite.



Für den letzten Schliff sorgt ein Schlauch, der üblicher Weise dort aufgewickelt war. Ihn fertigen wir uns aus 1,5mm² schwarzem Kabel, dessen Enden wir schwärzen und das wir nur in seiner Form mit Klebstoff stabilisieren. So können wir den Schlauch nach Belieben auch mal wieder abnehmen.

Mechanisch und elektrisch haben wir unsere Lok fertiggestellt. Was fehlt, ist die Konfiguration des Decoders und des Verdampfers per CV, was wir auch in dieser Reihenfolge tun sollten.

Bei dem Decoder gibt es zwei Arten an CV's, die einen, die sich auf feste elektrische Eigenschaften unserer Lok beziehen, wie z.B. Dimmwerte, und jene, mit denen wir Lokfunktionen nach unseren eigenen Bedürfnissen anpassen. Die in der Anlage befindliche CV-Liste ist somit eine Mischung aus Pflicht und Kür. Deshalb wird im Weiteren ausschnittsweise nur auf den Teil eingegangen, der lediglich einen Vorschlag bei der Abweichung von Standardwerten darstellt. Die Ordnung lehnt sich dabei an die Nummerierung der CV's an. Da einige Einstellungen in Abhängigkeit von der Gleisspannung erfolgen, wird im Folgenden von einem Wert von 22V ausgegangen.

Für die Geschwindigkeit wurden Werte gewählt, die einem vorbildgerechten Fahren entsprechen. Bei maximaler Fahrstufe erreicht unsere Lok damit etwa 30km/h. Das ist zwar recht gemütlich, vermeidet aber eine hässliche Kondensstreifenbildung an der Kupplung.

CV5 = 90

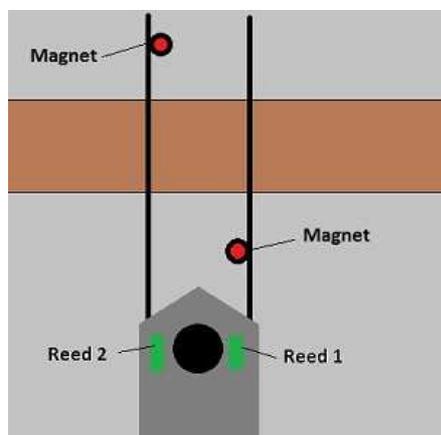
CV6 = 45

Bei den Werten für die Dimmung des Lichtes wurde nur eine „3“ eingetragen, was unter dem Maximalwert liegt. Dadurch wird ein Überstrahlen vermieden, denn die Loks hatten schließlich keine Suchscheinwerfer. Hinzu kommt, dass dadurch die Lebenserwartung der Glühlampen erhöht wird. Da wir die Führerstandsbeleuchtung am Funktionsausgang 4 angeschlossen haben, um sie separat schalten zu können, muss auch dieser gedimmt werden.

CV50 = 3

CV112 = 132

Die eingebauten Reedkontakte nutzen wir zur Auslösung der Pfeife. Die Annahme, dass wir bei zwei Kontakten und der technischen Möglichkeit, jedem einen separaten Sound zuzuordnen zu können, ist jedoch ein großer Trugschluss.



Kontakt 1 ist immer der, welcher in Fahrtrichtung rechts liegt. Vor einem eingleisigen

Bahnübergang werden die Auslösemagnete folglich rechts im Gleis positioniert, um die Pfeife auszulösen. Nach Passieren des Bahnüberganges kommt nun der Auslösemagnet für die Gegenrichtung auf der linken Seite und schaltet Kontakt 2. Jetzt darf aber Nichts passieren. Wir erkennen also, dass wir zwar zwei physikalische Kontakte, aber nur einen logischen Kontakt haben.

Bei der Belegung der Funktionstasten war ausschlaggebend, wie häufig eine Funktion/Sound benötigt wird und die daraus resultierende Erreichbarkeit.

- 0 – Spitzenlicht
- 1 – Pfeife
- 2 - kurzer Pfiff (Anfahrtsignal)
- 3 – Glocke
- 4 – Führerstandsbeleuchtung
- 5 – Zylindernebengeräusch
- 6 – Sound ein
- 7 – Verdampfer ein
- 8 – Entkupppler
- 9 –
- 10 – Lichtmaschine
- 11 – Strahlpumpe
- 12 - Kohleschaufeln
- 13 – Signal „Kommen“
- 14 –
- 15 – Sicherheitsventil
- 16 – Rangiergang

Wichtig ist, da wir die Luftpumpe abgebaut haben, dass wir auch die entsprechenden Sounds deaktivieren.

In punkto Verdampfer müssen wir nur den Dampfakt auf 4/4-Takt stellen, damit bei jedem akustischen Dampfschlag auch ein Wölkchen aufsteigt.

CV903=0

Ganz wichtig ist jedoch, dass wir am Decoder via CV49=18 die SUSI-Schnittstelle freischalten, sonst bekommt der Verdampfer von unseren Bemühungen nichts mit.

Wenn wir das getan haben, ist unsere Lok bereit für ihre erste Probefahrt. An Stelle einer Schippe Kohle in die Feuerbüchse geben wir ein paar Tropfen Dampföl in den Verdampfer, schalten Sound, Verdampfer und Licht ein und wagen uns in die erste Fahrstufe. Wenn unsere Lok sich beleuchtet bewegt und der Verdampfer das einzige Bauteil ist, welches raucht, haben wir jeden Grund uns zu freuen und den Augenblick zu genießen.

Wenn wir uns genügend an unserem Werk ergötzt haben, erinnern wir uns an unsere Ehefrau.



Wir greifen also zum Telefon, rufen im Wellnesshotel an und geben bei der Rezeption nochmal unsere Kreditkarte frei. 😊 Anschließend lassen wir uns mit unserer Frau verbinden und bringen ihr die frohe Botschaft, dass sie noch eine weitere Woche bleiben kann. Wir hören uns geduldig an, wie toll das dort ist, freuen uns über die vielen neuen Freundinnen, die sie dort gefunden hat und akzeptieren, dass dieser südländische Masseur einfach der Hammer

ist 😏. Letzteres juckt uns in keiner Weise, denn wir haben ja unsere Lok. Abschließen sagen wir unserer Frau noch, dass wir sie unheimlich vermissen. 🚫 🚫 🚫 🚫 🚫

Warum haben wir das jetzt getan?

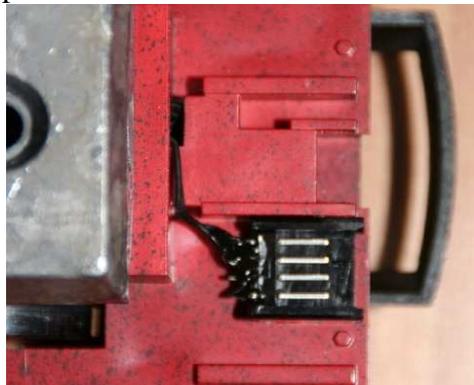
Richtig – Weil wir Ruhe brauchen, denn nun kommen wir zum zweiten Teil, den Arbeiten am Tender. Hier erwartet uns ein ähnliches Programm wie bei der Lok aus technischen und kosmetischen Arbeiten.

Angefangen wird wieder am Fahrgestell.

Jene von uns, die ihre Lok altern, müssen nun natürlich die Gunst der Stunde nutzen und schon mal den Tenderrahmen mit „Dreck“ bewerfen. Da das aber für uns eine Tätigkeit ist, die wir schon an der Lok geübt haben, wenden wir uns nun gleich der elektrischen Grundausstattung zu.

Das Kabel, welches von der bestehenden Steckverbindung kommt, führen wir zwischen Rahmen und Getriebeblock durch zum Anschlußstecker des Getriebeblocks. Dort löten wir es gemäß der Steckerbelegung von der Lok an. An diesem Punkt unbedingt den Tender schon mal elektrisch mit der Lok kuppeln und zwischen den Rädern von Lok und Tender messen, ob wir keine Adern vertauscht haben. Das kann immer passieren, und wenn wir das nicht machen, laufen wir Gefahr, einen Kurzschluß zu zaubern, der einmal quer durch unser Fahrzeug läuft. Da eine Dimax-Zentrale bis zu 12A auf die Reise schickt, können wir uns ausmalen, wie dann unsere Lok im Inneren aussieht.

Weiterhin kleben wir gemäß Abbildung den zusätzlichen Steckverbinder auf. Dieser muss bündig zur Rahmenkante positioniert werden, da der Platz dahinter benötigt wird für die Kabelverlegung und die Stirnwand des Tenders. Das Kabel für die Beleuchtung verlegen wir parallel zum Kabel für den Fahr-/Motorstrom. Um dessen Ende kümmern wir uns später.



Nun verpassen wir unserem Tender noch etwas zusätzlichen Ballast. Dazu schrauben wir einfach auf das vorhandene Gewicht ein zweites. Platz haben wir genügend, denn die Elektronik ist schließlich komplett in der Lok. Selbst Pufferkondensatoren sind bei fünf stromabnehmenden Achsen und zwei Schleiferpaaren überflüssig. Sollte trotzdem jemand Lust auf den elektrischen Reservekanister haben, so kann er natürlich den Raum auch dafür nutzen. Selbst unsere zusätzliche E-Kupplung bietet neben der 24V-Leitung noch zwei Reservekontakte zur Anbindung der Kondensatoren.



Die letzte Aktion am Fahrgestell des Tenders ist der Einbau des Entkupplers. Dieser erfolgt in ähnlicher Weise wie bei dem an der Lok.

Zuerst bohren wir ein senkrecht Loch durch den Rahmen und den Kupplungshalter zur Aufnahme des Schutzröhrchens für den Zugfaden. Dabei müssen wir darauf achten, dass wir die Schraubverbindung des Kupplungshalters nicht verletzen, denn dieser hält gleichzeitig den Getriebeblock im Rahmen. Das Schutzröhrchen setzen wir von oben ein, bis es mit dem Kupplungshalter unten bündig abschließt und verkleben es an der Oberseite mit dem Rahmen. Bitte nur am Rahmen verkleben, da wir vielleicht irgendwann mal den Getriebeblock ausbauen müssen. Den überstehenden Rest schneiden wir ab. Anschließend Montieren wir die Kupplungsmechanik. Natürlich müssen wir auch hier den Rahmen etwas aussparen.

Den Servo montieren wir mit den ihm beiliegenden Winkeln und Schrauben am Tenderrahmen. Hierbei achten wir wieder darauf, dass die Drehung der Achse in Richtung „Entkuppeln“ nach rechts erfolgt. Den Servo können wir im Anschluß direkt an die Spannungsversorgung Gleis +/- am Anschlußstecker des Getriebeblocks anlöten.

Die Grundprogrammierung der CV's kann nun erfolgen, wozu wir nur den Tender auf unser Programmiergleis stellen und die Prozedur analog zur Lok durchführen.

Wenn das getan ist, fädeln wir den Zugfaden doppelt von der Kupplung durch das Schutzröhrchen und schieben von oben eine kleine Aderendhülse drauf. Dann wird ein Fadenende durch den Hebelarm des Servos gezogen und mit dem anderen Ende verknotet. Ein Fadenende fädeln wir dann wieder zurück durch die Aderendhülse. Diese schieben wir dann über den Knoten und pressen sie zusammen. Das hält bombenfest und der Knoten kann sich nicht lösen. Nun nur noch den restlichen Faden kappen und den Servo per CV feinjustieren. Das Fahrgestell des Tenders ist fertig.



Jetzt geht es dem Tendergehäuse an den Kragen.

Hier werden den Lampen ihre ursprünglichen Positionen gegeben. Den Lampenhalter für das dritte Spitzenlicht auf der Oberseite trennen wir vorsichtig mit einem kleinen Cuttermesser ab. Diesen benötigen wir noch, wenn wir uns für das dritte Spitzenlicht entscheiden.

Ansonsten heben wir ihn uns für andere Basteleien auf. Das entstandene Loch verspachteln wir in gewohnter Manier.



An der Rückwand ist etwas mehr Aufwand zu betreiben. Auch hier geht es vorrangig um die Umpositionierung der Lampen. Hierzu bohren wir neue Löcher für die Lampendurchführung und die Justage senkrecht über den vorhandenen Positionen. Die Bohrung für die Lampe hat ihren Mittelpunkt 8mm unter der Gehäuseoberkante. Wichtig für das Einsetzen der Lampenplatte ist, dass nicht nur das vertikale Maß sondern auch das Maß zwischen den Lampen exakt ist. Die Montagezapfen der alten Lampen schneiden wir ab und verfüllen die alten Löcher.

Wer die Steckdose noch benötigt, muss sich an der ursprünglichen Position im Innern eine kleine Halterung aus Zwei-Komponenten-Kleberknete formen. Hierbei aber bitte auf den Servo der Entkupplung achten, der sehr nahe an dieser Position ist. Ansonsten verfüllen wir auch dieses Loch.



An den Lampen entfernen wir ebenfalls die Kamine und Griffbügel. Aus dem Material der Griffbügel schneiden wir uns neue Leitungsrohre für die Elektrik. Wir überbrücken damit die Lücke an der ehemaligen Steckdosenposition und schaffen auch eine imitierte E-Versorgung zur neuen Lampenposition. Die noch vorhandene Versorgungsleitung für das dritte

Spitzenlicht ist abschließend auch noch zu entfernen.

Nun das Ganze schön glatt schleifen, grundieren und „Feuer frei“ für die Farbdusche.



Die letzte große Aktion ist die Gestaltung des Aufsatzes für den Tender.

Hierbei ist entscheidend ob wir die Zwei- oder Dreilichtspitzensignal-Variante bauen.

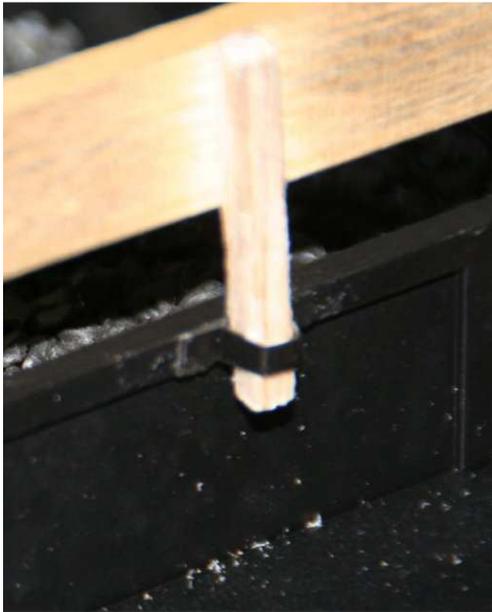
Bei zwei Spitzenlichtern müssen wir lediglich einen Lampenhalter wie an der Lok bauen.

Etwas komplizierter wird es bei einem dritten Licht, denn das muss nicht nur mechanisch sondern auch elektrisch am Kohlekasten angeschlossen werden.

Dazu biegen wir uns einen kleinen Winkel aus Metall und kleben auf ihn den zuvor abgeschnittenen Lampenhalter. Selbstverständlich haben wir vorher Bohrungen für die Montage und Kabeldurchführung gesetzt. Diese Konstruktion können wir dann gleich am Kohlekasten anschrauben. Danach setzen wir den Kohlekasten provisorisch auf das Tendergehäuse und bohren unterhalb des Lampenhalters im Winkel von 45° ein Loch für das Kabel durch den Kohlekasten und das Tendergehäuse. Im Kohlekasten verbinden wir die beiden Löcher mit einem kleinen Röhrchen, damit wir auch nach dem „Laden“ von Kohle ein wechseln des Kabels möglich ist. Der elektrische Teil folgt später.



Nun bauen wir die Halter für die Prallwände. Dazu schneiden wir uns kleine Streifen aus Metall und biegen sie in die entsprechende Form. Als Material nehmen wir den Schutzschieber einer ausgedienten 3,5“-Diskette. Dieses Blech ist extrem dünn und sehr formstabil. Die fertigen Halter kleben wir an die Kante des Kohlekastens. Somit können wir später auch die Prallwände, die wir uns aus Holzleisten separat bauen, wie beim Vorbild abnehmen und so das Aussehen unsere Lok verändern.



Und wieder heißt es grundieren und lackieren.

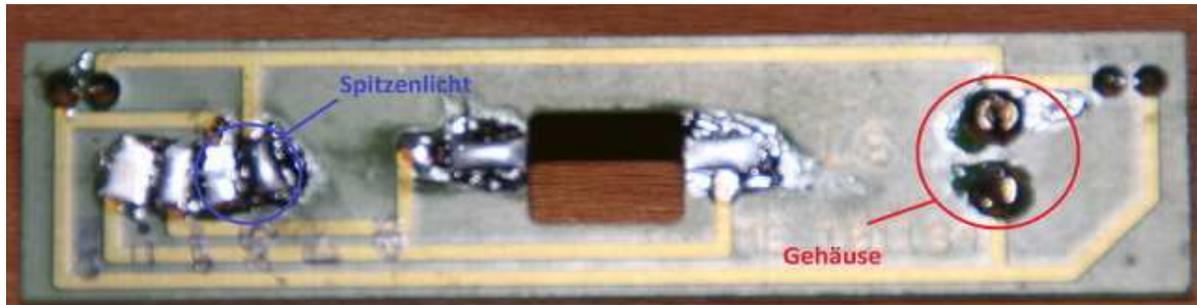
Jetzt wird die Kohle geladen. Dazu modellieren wir im Kohlekasten die Grundform unserer Kohlenoberfläche aus Kleberknete. Wir achten darauf, dass an der Seite Richtung Führerstand der Füllgrad durch den Kollegen Heizer natürlich bereits reduziert ist und die Kohle dort trichterförmig nachrutscht. Wenn die Grundstruktur ausgehärtet ist, bestreichen wir sie mit flüssigem Zwei-Komponenten-Kleber und streuen das Kohlgranulat darüber und drücken es fest. Nach dem Aushärten fällt der überschüssige Teil einfach ab.



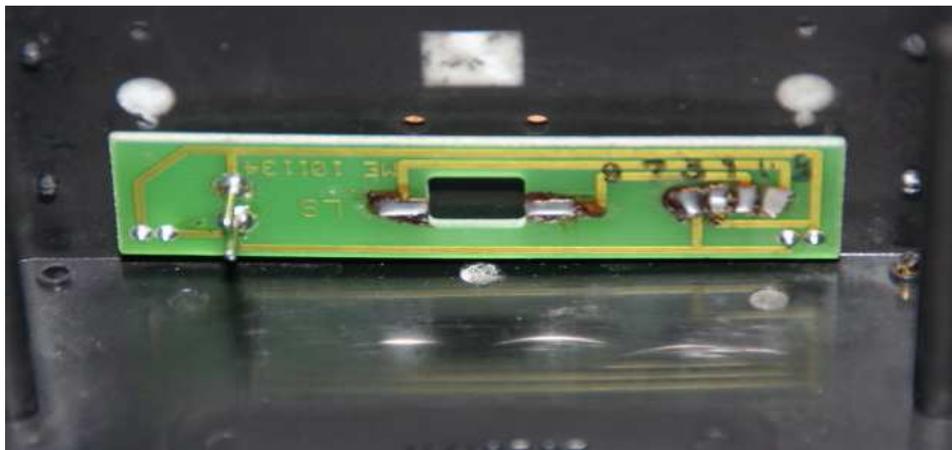
Den Kohlekasten können wir nun auf dem Tendergehäuse montieren.

Jetzt wird es wieder elektrisch.

An der Lampenträgerplatine löten wir die Steckdose ab. Wir setzen gegebenenfalls die Fassung des dritten Spitzenlichtes ein und fädeln das Kabel in das Tendergehäuse. Das Kabel löten wir dann an der Platine an.



Der Lampenträger kann nun eingesetzt werden. An die Kabelenden, die vom zusätzlichen Steckverbinder zur Lok kommen, löten oder krimpen wir Steckhülsen an und verbinden das Kabel mit dem Lampenträger.



Der Tender kann nun wieder montiert werden. Und damit ist der Tender fertig und auch dieser Teil abgeschlossen.

Den krönenden Abschluss unserer Arbeiten ist die heilige Montage der Lokschilder. Die Schilderhalter an der Rauchkammertür und am Tender müssen etwas gekürzt werden. Die Schilder selbst kleben wir mit Sekundenkleber an. Bei den Schildern am Führerstand ist es uns überlassen, ob wir die Schilder für Rbd und Bw mit anbringen. Zu Zeiten der Jüterbog-Luckenwalder – Kreiskleinbahn waren sie teilweise nicht vorhanden. Wenn die Schilder vielleicht etwas schief werden, dann ist das kein Ärgernis. Vielmehr sind wir dadurch sehr nahe am Vorbild, denn besonders an der 99 4653 waren sie nicht sehr gerade.



Unsere Lok ist fertig und wir können nun stolz die Jungfernfahrt starten.

Wenn die Jungfernfahrt erfolgreich verlaufen ist, wird es Zeit, unsere Frau aus dem Wellnessurlaub zu holen. Jetzt ist absolute Sorgfalt geboten. Wohnung aufräumen, Geschirr abwaschen und die Blumen nach zwei Wochen erstmals gießen – vielleicht erholen sich ja ein paar. Wenn dann die Gattin erscheint, meiden wir das Thema Eisenbahn, hören uns geduldig ihre Erlebnisberichte an und suchen krampfhaft eine Antwort auf die Frage, warum kein Brot im Haus ist. Und dass am nächsten Wochenende ihre neuen Freundinnen zu Besuch kommen, nehmen wir als Argument, um zwei Wochen später unseren Kumpels unser Schmuckstück zu präsentieren – die neue Lok.