

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

Februar 2001

B 8784 · 53. Jahrgang

DM/sFr 12,- · S 90,- · Lit 17 000 · hfl 15,- · lfr 270,-

<http://www.miba.de>

Kurbel- Kabinett

E 77 von Brawa



Anlage: Industrie und Landschaft

MIBA-Test: wü. K in H0, Talent in N

Schwerpunkt: Bahnpost



Wo die Post abgeht, passiert etwas – wenn man dem geflügelten Wort glauben darf – bewundernswert schnell, präzise und pünktlich. Pünktlich wie die Eisenbahn sozusagen. Nicht nur von daher gehörten Bahnbetrieb und Postbeförderung für viele Jahrzehnte zusammen wie Schnecke und Schneckenhaus, Bahnpostwagen waren ein ganz alltäglicher Bestandteil im Zugbild. Das war so, bis vor vier

nur warten und darauf hoffen, dass dereinst die Briefe und Packerl vielleicht mit knallgelben Post-ICEs oder containerbeladenen CargoSprintern von einem Verteilzentrum zum nächsten gekarrt werden, weil dies ökonomisch sinnvoll und ökologisch schick ist und außerdem furchtbar innovativ – schließlich geht es um die Börsenfähigkeit.

Aber wir wollen nicht nur über Behörden lästern, immerhin ist die frühere Bahnpost unser Vorbild fürs Modell. Abgesehen davon hat heutzutage das Warten am Postschalter auch seine positiven Seiten, rein modellbahnmäßig betrachtet: Es bietet die Gelegenheit, die Prospekte und Flugblätter von Post Museums Shop und Deutsche Post AG Collection zu studieren, in denen neben allerlei kitschigem Post-Nippes auch leibhaftige Modelle von Postwagen und Postautos feilgeboten werden. Wer seinen Wagenpark vorbildgerecht vervollständigen will, sollte nicht lange zögern und zuschlagen – es handelt sich überwiegend um Neuentwicklungen aus den Werkhallen bekannter Modellhersteller, die nur in beschränkten Kontingenten verfügbar sind.

Gerade was Postwagen anbelangt, klaffen aber im Modellangebot (siehe S. 74ff.) weiterhin noch Lücken, die es zu füllen gilt. Ob diesbezüglich bei einigen Herstellern die Post abgeht, wissen wir in wenigen Tagen, denn dann werden auf der Nürnberger Spielwarenmesse die Neuheiten des Jahrgangs 2001/2002 präsentiert. Sicher ist, dass nur zwei Wochen nach Messeschluss die Post an Sie abgeht – mit der heißesten MIBA-Ausgabe des Jahres: dem ausführlichen Messe-Berichtsheft mit allen Neuheiten und Ankündigungen, mit Kommentaren und Bildberichten. Und für die ganz Ungeduldigen zeigen wir noch während der Messe tagesaktuell und vollständig alle Neuheiten im Internet unter www.miba.de – ein Click und ab geht die Post ...

Thomas Hilge

Ab geht die Post ...

Jahren das endgültige Aus für die Postbeförderung auf der Schiene kam. Dank „Verkraftung“ und Verkehrsträgerwechsel geht die Post seitdem nicht mehr mit der Bahn ab, sondern mit dem Lkw.

Dass sie deswegen noch schneller, noch präziser und noch pünktlicher ankommt, wollen uns vormals beamtete Phrasendrescher mithilfe telegener Berufsplauderer weismachen, indem sie von „innovativen Strukturen“ und „globalen Logistiknetzen“ schwadronieren – derlei Fortschritt lässt sich durch unsere tagtäglichen Erfahrungen nur schwer belegen. Auch wenn der Rückblick durch altersbedingten Gedächtnisschwund und rosarote Erinnerungen an bessere Zeiten des Schienenverkehrs vernebelt ist: Als die Post noch Bahn fuhr, war sie – die Bahnpost – auch nicht langsamer und unzuverlässiger als heute.

Für die Fans des modernen Bahnbetriebs, ergo für Modellbahner, die sich der Epoche V verschrieben haben, bietet der Themenschwerpunkt der Februar-MIBA (ab S. 57) vordergründig nur wenig Verwertbares. Sie können

Nach der gelungenen E 95 brachte Brawa mit der E 77 jetzt ein weiteres Modell einer Altbau-Ellok heraus, das bei den Modellbahnern sicher einen ähnlichen Zuspruch finden wird. *Martin Knaden* setzte die Maschine für den Titel der Februar-MIBA in Szene.



Hotline
Donnerstags
16.00 - 20.00 Uhr
03675/8972-42

Steuerung
PIKO
MODELLBAHNER & GEBÄUDEMODELLE H0

[BR 94.20-21 Sächs. XI HT]

Ab Dezember im Handel



50060 BR 94.20-21 Sächsische XI HT DR Epoche III
50260 Wechselstromausführung mit eingebautem Decoder für Analog- und Digitalbetrieb

Aktuelle Prospekte/Kataloge

- PIKO CD-ROM (15,- DM)
- H0-Modellbahn/Gebäudemodelle (10,- DM)
- G+Spur 1-Gebäudemodelle (6,- DM)
- N-Gebäudemodelle (3,- DM)
- Das PIKO-Buch (58,- DM)

bei Ihrem Fachhändler oder direkt bei PIKO erhältlich.
PIKO im Internet: <http://www.piko.de> e-mail: piko@piko.de

PIKO Spielwaren GmbH • Lutherstraße 30 • 96505 Sonneberg

NEU 2000

FRED



-der Neue in der Familie

- Für Systeme mit LocoNet-Anschluß
- Steuert gleichzeitig bis zu vier Lokomotiven
- Schaltet Licht, vier Sonderfunktionen und Notstopp

Technische Daten

- Geschwindigkeitsregler mit Endanschlag
- Kippschalter zum schnellen Fahrtrichtungswechsel
- Langes Anschlußkabel für maximale Bewegungsfreiheit
- LocoNet-Anschluß für schnelles Umstecken entlang der Anlage
- Memoryfunktion für die eingestellten Lokadressen
- Kompatibel mit Systemen, die einen LocoNet-Anschluß haben: Intellibox, TWIN-Center, Zentralen von Digitrax
- Art.-Nr. 66 000, mit Anschlußkabel und Handbuch,
- Ab Dezember im Handel

DIGITAL 2

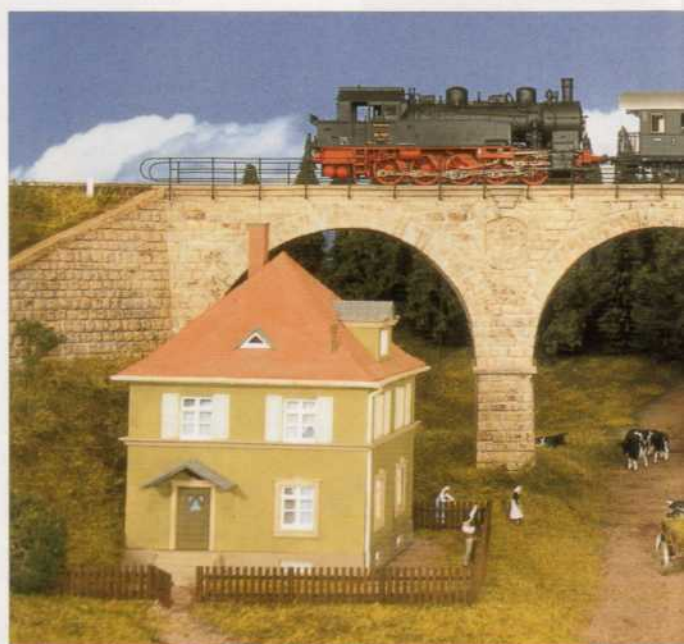
Uhlenbrock
digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH Mercatorstraße 6 46244 Bottrop www.uhlenbrock.de

16 Diese N-Anlage besteht aus einer Reihe einzelner Segmente bzw. Module, die aneinander gereiht eine beachtlich lange Fahrstrecke ergeben. Der Erbauer, Gunter Wiencirz, legte Wert darauf, dass neben dem Fahrspaß auch die Rangiermöglichkeiten (in Form von Industriegleisanschlüssen) nicht zu kurz kommen.
Foto: bk



38 Den Uerdinger Schienenbus „Urahn“ gab es lange nicht im Modell! Nun kommt er als H0-Kleinserie aus Luxemburg – zumal er bei der CFL eben auch gefahren ist – und DB-Anhänger können das Modell auch in DB-Ausführung erhalten.
Foto: MK





MIBA-SCHWERPUNK Bahnpost

Verlorene Posten	58
Bahnpost in den Sechzigern	64
Ein Bahnpostamt	70
Postverkehr auf Bündner Gleisen	72
Gebotene Posten	74

VORBILD + MODELL

Die Hochgewachsene	10
--------------------	----

MODELLBAHN-ANLAGE

Streckenfahrt und Industrie (1)	16
Module und Modelle	85
Diorama fürs Büro	96

NEUHEIT

Rot im Doppelpack	22
Zahn um Zahn	42

VORBILD

Geteiltes Leid ...	24
Leichtgewicht mit Schlägermütze	34
Ick häv mol in Hamburch ...	40

MIBA-TEST

Kurbelkabinett (E77, Brawa)	27
K wie Kraftprotz (wü K, Märklin)	30
Spätheimkehrer (VT 95)	38
Pro Moderne Bahn: Talent in N	98

ELEKTROTECHNIK

Unterstützung durch www.miba.de	44
--	----

MENSCHEN UND MODELLE

Vier Tage Modellbahnschau	47
---------------------------	----

MODELLBAU

Die Donnerbüchse als Gartenhaus	88
Brückenbau mit Gips	92

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	46
Kleinanzeigen	48
Bücher/Video	80
Neuheiten	99
Impressum · Vorschau	116



10 Vor 50 Jahren entstanden beim Vorbild die Neubaulokomotiven der DB-Reihe 65. Martin Knaden setzt mit dieser Baureihe seine Neubaulok-Serie fort und zeigt im Modell die möglichen Bauart-Unterschiede der formschönen „65er“ auf.
Foto: Harald Ott

92 Auch eine Möglichkeit für den Brückenbau en miniature demonstriert Uwe Volkholz: Er verwendet als Baustoff für sein H0-Modell des Hirschbacher Viadukts Gips. Außerdem entstand in der gleichen Technik ein kleiner Durchlass im Bahndamm.
Foto: Uwe Volkholz

Gebäude für Epoche V

Ich bin seit Jahrzehnten MIBA-Dauerleser und finde die Monatshefte in der Regel immer super. Was mir jedoch immer wieder auffällt, ist, dass es zwar jede Menge Fahrzeuge für Epoche 5 und höher gibt, jedoch neue Gebäude und Bauwerke in diesen Epochen Mangelware sind. Hier ist im Regelfall Selbstbau angesagt.

Gebäude aus Stahl, Beton und Glasfassaden sind toll anzusehen und interessieren bestimmt noch viele andere Modellbahner auch. Zur Zeit baue ich ein Hochhaus für meine H0-Anlage. Teilweise ist die Materialbeschaffung (Glasfolien, Träger, Fenster, Betonplatten, Verarbeitungshinweise etc.) sehr schwierig. Auch die Beleuchtung ist nicht einfach, da die meisten Lampen der Hersteller eigentlich auf „Alt“ getrimmt sind, oder maßstäblich nicht stimmen.

Ein weiteres interessantes Thema ist für mich auch der Rückzug der Sowjetarmee aus Ostdeutschland. Da ich auf einem Teil meiner Anlage den „Aufbau Ost“ als Thema habe, möchte ich dies in Ausschnitten auf meiner Modellbahn festhalten.

Michael Sommer (E-Mail)

MIBA 10/2000, Sauer macht lustig

Nicht nur Säure ...

Einige Bemerkungen zu den Säurewagen: Gleich das erste Bild zeigt einen Kesselwagen, der nichts mit Säuren zu tun hat. Er ist auch nicht wie angegeben für flüssigen Schwefel, sondern für gelben geschmolzenen Phosphor vorgesehen und gekennzeichnet.

Auch der auf dem zweiten Bild abgebildete Kesselwagen hat nichts mit Säure zu tun. Es ist ein Gaskesselwagen. Und der orangene 30 cm breite umlaufende Streifen kennzeichnet nicht nur Chlorkesselwagen, sondern alle Gaskesselwagen, die für die Beförderung von verflüssigten Gasen vorgesehen sind.

Das dritte Bild ist schon wieder ein Kesselwagen nicht für Säuren. Er ist für Stoffe der Klasse 5.2 (Organische Peroxide) vorgesehen. Aber in der Tat, eine Nebengefahr des beförderten Stoffes

ist die Ätzwirkung (obere Zahl der orangenen Kennzeichnung „8“). Die beiden unteren Bilder auf der Seite 41 zeigen auch keine Kesselwagen für Säuren. Der linke zweiachsige VTG Fährbootkesselwagen ist für Gase, der rechts abgebildete vierachsige Kesselwagen ist wie angegeben für Natrium. Und das ist keine Säure, sondern ein brennbarer fester Stoff.

Der zuletzt abgebildete Behältertragwagen trägt Behälter für entzündbare flüssige Stoffe der Klasse 3. Erkennbar an der oberen Zahl der orangenen Kennzeichnung X333, mit der Bedeutung „pyrophorer flüssiger Stoff, der mit Wasser gefährlich reagiert“.

Noch ein Tipp für den epochegerechten Einsatz von genieteten Kesselwagen: Genietete Kessel wurden im Zeitraum von 1978 bis Ende 1988 aus dem Verkehr gezogen. Sie waren danach für die Beförderung gefährlicher Güter nicht mehr zugelassen.
Dipl.-Ing. B. Brieger, Mannheim

Anm. des Autors

Herr Dipl.-Ing. Brieger hat Recht: der Kesselwagen im ersten Bild entlädt tatsächlich roten Phosphor. Auch seine übrigen Anmerkungen sind nicht falsch. Aber wie im Vorspann des Beitrags gesagt, sollten außer den Säurekesselwagen auch andere Kesselwagen z.B. für ätzende Gase wie Chlor und Schwefeldioxid und andere ähnliche Gefahrgüter mitbetrachtet werden. Deswegen tauchen solche Kesselwagen auch im Bild auf.

Thomas Becker, Bremen

MIBA 10/2000, Bahnsteigkunde

Niedrige Bahnsteige

Auch heute, in der Epoche V gibt es noch unglaublich niedrige Bahnsteige, z.B. der Haltepunkt Göbelnrod an der Strecke Gießen–Fulda hat eine Bahnsteigkantenhöhe von 130 mm über Schienenoberkante.

Das Ein- und Aussteigen ist für ältere oder behinderte Reisende sehr beschwerlich, wenn nicht gar unmöglich. In der Relation Gießen–Fulda halten dort montags bis freitags sechzehn Züge, in umgekehrter Richtung dreizehn!

Dipl.-Ing. Hans.-J. B. Fischer, Tostedt

MIBA 11/2000, Schwerpunkt

Ergänzende Bemerkungen

Der Eingangsbeitrag zum Schwerpunkt „elektromechanische Stellwerke“ ist von sehr hoher fachlicher Qualität. Auch der Bau des Modellstellwerks ist eine Leistung, die höchste Anerkennung verdient.

Es wird im ganzen Schwerpunkt nur unzureichend auf die Tatsache eingegangen, dass elektromechanische Stellwerke auch sehr oft in oder an Empfangsgebäuden untergebracht wurden. Insbesondere die übliche Unterbringung in Vorbauten bietet reizvolle und platz sparende Möglichkeiten der Modelldarstellung.

Die von Herrn Knipper beschriebenen „Halbschalen“ dienen der „Schutzbedeckung von Kabeln im Erdreich“ (Friedrich Tabellenbücher Elektrotechnik, Leipzig 1965) und heißen daher „Kabelschutzhauben“ oder kurz „Kabelhauben“. Nicht ausdrücklich erwähnt wurde, dass erdverlegte Kabel aller Art mindestens in 80 cm Tiefe (unter Geländeroberfläche) verlegt und unter Gleisen in mindestens 1,20 m Tiefe (unter SO) hindurchgeführt werden müssen. Mit dem Spalt in der 10-mm-Trassenplatte (entspricht 87 cm Vorbildtiefe) ist eine korrekte Darstellung erreicht.

Vielen Stellwerksmodellen der Zubehörerhersteller, die auf den ersten Blick eigentlich elektromechanische Einrichtungen beherbergen müssten, fehlt es an dafür typischen konstruktiven Voraussetzungen bzw. Details. Vom Stellwerkskasten, der allseitig zugänglich im Raum steht, sind umfangreiche Kabelstränge wegzuführen. Dazu wurde zumindest bei Reiter- und Brückenstellwerken der Kabelboden vorgesehen, ein niedriger begehbare Raum unter dem Dienstraum. Dieser ließe sich vielleicht im Stellwerk Neustadt (Seite 99) innerhalb der Trägerkonstruktion vermuten, jedoch fragt man sich, wo in dem Fachwerkstellwerk daneben die Kabel verlegt sind. Auch die typischen elektrischen Betriebsräume (Batterieraum, Raum oder Aufstellplatz für das Notstromaggregat



Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN

AN DIE REDAKTION

vth Verlag für Technik
und Handwerk GmbH

Redaktion MIBA

Senefelderstr. 11

90409 Nürnberg

Tel. 0911/51 96 50

Fax 0911/5 19 65 40

E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

MIBA-Anzeigenverwaltung

Am Fohlenhof 9 a

82256 Fürstfeldbruck

Tel. 08141/5 34 81 15

Fax 08141/5 34 81 33

E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services

GmbH & Co. KG

MIBA-Aboservice

Postfach 10 41 39

40032 Düsseldorf

Tel. 0211/69 07 89 24

Fax 0211/69 07 89 50

E-Mail: pms.duesseldorf@cityweb.de

BESTELLSERVICE

vth Verlag für Technik
und Handwerk GmbH

MIBA Miniaturbahnen

Senefelderstr. 11

90409 Nürnberg

Tel. 0911/51 96 50

Fax 0911/5 19 65 40

E-Mail: service@miba.de

Fachhandel:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb

GmbH & Co. KG

Breslauer Str. 5

85386 Eching

Tel. 089/31 90 62 00

Fax 089/31 90 61 94

E-Mail: dettloff.anita@mzv.de

usw.) müssen entsprechend gestaltet (z.B. Be- und Entlüftung) und gekennzeichnet sein.

Jochen Dietrich (E-Mail)

MIBA 12/2000, Hebel auf der Bank

Falsch herum?

Bei der Hebelbank sind die Weichen-/Signalhebel mit den Handfallen falsch herum eingebaut. Auf Seite 27 und 28 besonders gut zu sehen – es müsste folglich der Aufbau mit den Hebeln um 180 Grad gedreht werden um dem Vorbild gerecht zu werden. Beim Fahrstraßenschrank (S. 28 unten) sind die Hebel auch verkehrt eingebaut – die Handfallen müssen nach unten zeigen.

Noch etwas zur Farbgebung der Handgriffe. Nach meinen Informationen waren die Handgriffe der Hebel entweder blanker Stahl oder lackiert (Schwerpunkt 9/99, S. 60 ff), aber nicht aus Holz. Allerdings hat der Verfasser Recht: so was sieht sowieso keiner mehr nach dem Einbau in ein Stellwerk.

E. Hofman (E-Mail)

MIBA-Spezial 46, Fahrzeugbau

Tipp von Gaßner

Zum MIBA-Spezial 46 möchte ich Ihnen ein großes Lob aussprechen, endlich einmal kann man sich zusammengefasst über diese Thema informieren. Es gibt aber immer kleine Kritikpunkte.

In dem Beitrag, in dem es um Lokschilder ging, wird beschrieben, dass man nach dem Lackieren die Nummern der Schilder mit einer feinen Feile wieder blank „polieren“ soll. Wie man aber schon auf den Bildern sieht, verkratzt auch dieses Verfahren die Nummern erheblich! Von Herrn Gaßner persönlich habe ich den Tipp bekommen, die Schilder mit gewöhnlichem Kopierpapier (auf einer glatten Unterlage) blank zu polieren. Das dauert zwar etwas länger, aber die Oberfläche wird überhaupt nicht verkratzt, sie bleibt richtig glatt und wird sozusagen spiegelblank!

Zum Beitrag über weiße Leuchtdi-

oden als Ersatz für gelbe LEDs: Die Auswahl der Beispiellok war sehr unglücklich, denn gerade Altbauloks hatten keine so hellen Leuchten, das serienmäßige Gelb kommt sogar näher hin als dieses blaustichige Weiß! Richtig weiße Lichter gibt es bei der Bahn erst, seit vor einigen Jahren die Fernscheinwerfer an den meisten Tzf angebracht wurden sowie bei den modernen Neubaueloks der letzten Jahre.

Manfred Schmid (E-Mail)

Rundum gelungen

Mit dem Spezial zum Fahrzeugbau ist ein rundum gelungenes Sonderheft aufgelegt worden, das für jeden Modellbahner etwas enthält. Ein paar Anmerkungen dazu möchte ich mir gestatten.

– Es muss nicht eine (teure) Lötstation sein. Ich habe einen Billig-Lötkolben aus einem Computer-Werkzeugset mit einer zunderfreien Lötspitze und einem Dimmer (einfacher Bausatz aus dem Elektronikhandel) sozusagen „gesupert“. Mit etwas Erfahrung lässt sich die optimale Temperatur so recht gut regeln.

– Zum Artikel über Zurüstteile: Es ist bedauerlich, dass konische Steckzapfen bei Plastik-Zurüstteilen nicht Standard sind – die Mehrkosten bei der Formerstellung sollten einen Modellbahnhersteller nun wirklich nicht in den Ruin treiben und die Montage würde sich spürbar vereinfachen. Bezüglich des Anklebens möchte ich grundsätzlich davon abraten, die Zapfen mit Klebstoff zu benetzen; vielmehr muss der Kleber ins Loch, da nur so überschüssiger Klebstoff nicht auf der Gehäuseoberfläche landet.

– Zum Ätzen ein Hinweis, den ich allerdings noch nicht selbst erproben konnte: Von Zweckform wird unter der Bestellnummer 3491 eine Laser-Folie für die Druckformerstellung angeboten, die angeblich im Laserdrucker eine stärkere Deckung, also zuverlässigere Belichtung liefert als normale Folien.

Peter Popp (E-Mail)

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.



50 Jahre DB-Neubaufahrzeuge – 3. Teil: BR 65

Die Hochgewachsene

Die für eine Tenderlokomotive recht hohe Kesselmitte von 3250 mm über SO verlieh der BR 65 ihre charakteristische Erscheinung. Auch die 65 wurde in unterschiedlichen Ausführungen gebaut. Martin Knaden beschreibt diese Varianten des Vorbilds und wie sie ins Modell umgesetzt werden können.

Schon gegen Mitte der Dreißigerjahre zeichnete sich die Notwendigkeit ab, die in großen Stückzahlen eingesetzten preußischen Tendermaschinen der Reihen 93.5 und 78 zu ersetzen. Die Laufwerke dieser Gattungen entsprachen einfach nicht mehr den Anforderungen. Das Projekt kam jedoch vor dem Zweiten Weltkrieg nicht über Vorstudien hinaus.

Nach dem Krieg war zunächst erwo-gen worden die Einheitslokomotiven 86 und 62 nachzubauen. Der Lokomotiv-Fachausschuss entschied sich jedoch für ein Neubauprogramm, in dem auch eine Baureihe „93 neu“ enthalten war. Die zunächst angedachte Achsfolge war tatsächlich wie bei der pr T 14 1'D1'.

Die Lokomotivhersteller Maschinenfabrik Esslingen, Henschel, Jung, Krupp und Krauss-Maffei wurden beauftragt, Entwürfe für eine Tenderlok zu erarbeiten, deren Achsdruck bei etwa 17 t und deren Höchstgeschwindigkeit bei ca. 85 km/h liegen sollte. Alle Fabriken lieferten schließlich Entwürfe mit der Achsfolge 1'D2' um relativ große Vorräte unterbringen zu können.

Während die Entwürfe von Jung und Krupp vom Lokomotivausschuss als zu klein eingeschätzt wurden, hielt man die von Esslingen und Krauss-Maffei vorgeschlagenen Lokomotiven für zu groß. Folglich wurde aus dem Entwurf von Henschel die Basis für die anschließende Weiterentwicklung. Im September 1949 erging der Auftrag zum Bau von zunächst 13 Lokomotiven an Krauss-Maffei. Im Verlauf des Jahres 1950 wurde mit dem Bau der Maschinen begonnen.

Die Anlieferung von 65 001 erfolgte Ende Februar 1951 an die DB, die Abnahme datiert vom 2.3.1951. Bis Ende Mai 1951 wurden nach und nach die übrigen zwölf Lokomotiven dieses Bau-loses der DB angeliefert.

Wie die anderen Maschinen des Neubauprogramms waren auch die 65er vollständig geschweißt. Sie waren durch ihren Treibraddurchmesser von 1500 mm gegenüber 1350 mm der zu ersetzenden BR 93.5 im Personenzugverkehr freizügiger einsetzbar. Die Verdampfungsleistung des Kessels war der preußischen Maschine weit überlegen, obwohl die 65 nur ein 10 % höheres Gesamtgewicht hatte.

Parallel zu den BRen 23 und 82 der ersten Baureihe erhielten die 65 001 bis 013 Oberflächen-Vorwärmer der Bauart Knorr und ein Führerhaus mit senkrechten Türen und Lüfteraufsatz. Die Stangen waren mit Gleitlagern ausgestattet. Das Buntmetall auch wieder für andere als kriegswichtige Zwecke zur Verfügung stand, dokumentierte man mit der Verwendung von Messingschildern.

Auch die 65 blieb von Kinderkrankheiten nicht verschont. Schon nach wenigen Betriebsmonaten waren die Spurkränze der vorderen Laufachse scharf gelaufen, weil die Rückstellfedern zu schwach bemessen und das Lenkgestell schief eingebaut war. Die gerade erst gebauten Loks fielen für etwa drei Monate gleich wieder aus.

Zu noch längeren Stillstandszeiten kam es, weil bei der Fertigung die Domaushalsungen aus dem Kesselblech herausgepresst worden waren. Dabei hatte sich an einigen Stellen das Blech zu dünn gezogen, so dass es nun hier unter Druck zu Ausbeulungen kam. Von Januar 1952 an waren sämtliche Maschinen erneut abgestellt. Ab Anfang 1953 führte Krauss-Maffei die Reparaturen durch: Ein Verstärkungsring wurde unterhalb des Domausschnitts angeietet. Erst im Sommer 1953 konnten alle bisher gebauten 65 wieder dem Betrieb übergeben werden.

1955 erhielt Krauss-Maffei den Auftrag zum Bau von fünf weiteren Lokomotiven mit den Betriebsnummern 65 014–018. In diese zweite Baureihe flossen die bisher gemachten Erfahrungen aus dem Betrieb mit ein. Dies führte neben einigen äußerlich nicht

ins Gewicht fallenden Änderungen – die Beschilderung war z.B. wieder in Aluminium gehalten – zu einem völlig anderen Erscheinungsbild im Bereich des Führerhauses und beim Vorwärmer.

Als Vorwärmer kam der inzwischen entwickelte Henschel-Mischvorwärmer vom Typ MVT zum Einsatz. Die Komponenten dieser Anlage, Kaltwasserkammer, Speicherkammer und Heißwasserkammer, waren im vorderen Teil des linken Wasserkastens untergebracht. An der Stirnseite führte ein auffälliges Rohr Zylinderabdampf zur Mischdüse. Auf der Oberseite des Wasserkastens waren drei Waschlukken und ein Entlüftergefäß, an das sich ein Entlüfterrohr anschloss. Der Wasser-einlauf war entsprechend nach hinten gerückt.

Unterhalb des Wasserkastens lagen vorn gut zugänglich die Henschel-Turbospisepumpe des Typs TP-BB 180 mit 180 l Förderleistung und mittig der Strahlheber, der mit dem Abdampf der Turbopumpe automatisch mitlief. Er hatte eine Förderleistung von 210 l, so dass die Kammern stets nachgefüllt werden. Ein Überlaufrohr verhinderte eine Überfüllung.

Die zweite, äußerlich auffällige Änderung war das Führerhaus, das nun mit rundem Dach und integrierten Lüfterklappen ausgestattet war. Die Türen lagen nicht mehr senkrecht in Nischen, sondern folgten einschließlich Knick der Außenlinie des Führerhauses.

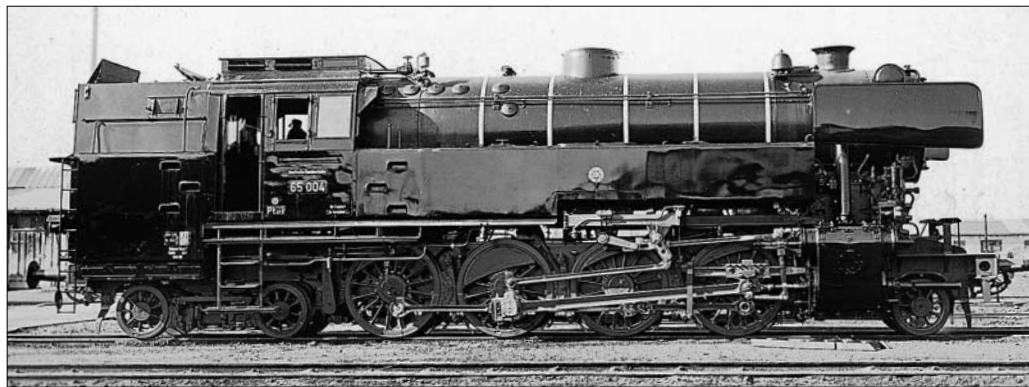
Weniger auffällig waren der etwas kleinere Dampfdom, der nun konstruktiv gegen Ausbeulungen gesichert war, und die Roste in den Trittmulden, wodurch die Unfallgefahr für das Personal vermindert wurde. Äußerlich praktisch nicht erkennbar waren die dickeren Bleche der Wasserkästen, die zusätzlichen Rückstellfedern am Lenkgestell und die Hartstahlgleitplatten an den Achslagerführungen.

Bereits nach kurzer Betriebszeit, sobald sich an den Lagern ein minimales Spiel einstellte, begannen die Lokomotiven ab etwa 60 km/h einen unruhigen Lauf zu zeigen. Dies betraf sowohl die rollende wie auch die unter Dampf fahrende Lok und resultierte aus dem unzureichenden Massenausgleich des Triebwerks. Die letzte Maschine dieser Baureihe, 65 018, erhielt daher ein sogenanntes Leichtbautriebwerk, mit dem die hinundhergehenden Massen verringert werden sollten. Durch das Hohlbohren der Kolbenstangen, Abschwächen der Treibstangen und



Speckglänzend präsentiert sich 65 004 unmittelbar nach ihrer Indienststellung beim Bw Darmstadt im Februar 1951. Fotos: Dr. Scheingraber/MIBA-Archiv

Auf dem Wasserkasten von 65 013 (linke Seite) ist zusätzlich noch eine Halterung für einen Schürhaken angebracht. An der Seitenansicht von 65 004 (unten) erkennt man, wie wellig die Wasserkastenbleche durch die Schweißtechnik wurden. Fotos: Bellingrodt/MIBA-Archiv



Kreuzköpfe konnte das Gewicht der betreffenden Bauteile um über 200 kg reduziert werden. Die gleich bleibende Festigkeit wurde mit härteren Stahlsorten erreicht. Somit ergaben sich statt der bisherigen 19,9 % Massenausgleich nun 28,4 %. Bei ausgiebigen Versuchen durch die Lokomotiv-Versuchsanstalt Minden, die unmittelbar nach Ablieferung der 65 018 durchgeführt wurden, ergab sich ein wesentlich ruhigerer Lauf, freilich gemessen mit nagelneuen Lagern.

Alle Maschinen der zweiten Bauserie wurden direkt nach der Abnahme mit einer Wendezugsteuerung versehen, deren Stromkabel und Steckdose am vorderen Pufferträger schon von weitem erkennbar waren. Diesen Umbau nahm das AW Jülich 1955/56 vor, wo kurz zuvor bereits die Essener Loks 65 012 und 013 ebenfalls mit dem Befehlsgerät der Bauart Hagenuk ausgerüstet worden waren.

Die Lokomotiven waren hauptsächlich in den Bw Essen Hbf und Darmstadt beheimatet. Die mit Wendezugsteuerung ausgerüsteten 65 des Bw Essen pendelten im Nahverkehr an der Ruhr und erreichten Spitzenleistungen von ca. 9000 km im Monat. Insgesamt hat sich die 65 trotz vereinzelter Gegenmeinungen bewährt, wenngleich durch die geringe Stückzahl diese Beurteilungsbasis recht schmal ist.

Ende der Sechzigerjahre begann mit dem Strukturwechsel bei der DB die Ausmusterung der 65. Als letzte Maschine wurde 65 018 am 30.4.1973 im Bw Aschaffenburg ausgemustert, blieb aber dort bis zum Jahresanfang 1975 als Heizlok vorhanden. Danach wurde sie ins Deutsche Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg überstellt. Im Oktober 1981 kam 65 018 in die Niederlande zu Stoom Stichting Nederland. Dieser Verein setzt die Lok seit Herbst 1984 zu Sonderfahrten ein.