



# Postlok im DB-Look: „E 69 06“

Als Prämie für den Abschluss eines EJ-Jahresabonnements gibt es jetzt eine echte Lok-Rarität: das H0-Modell der Lok 2 der Deutschen Reichspost von Dingler. In zwei Folgen zeigen wir, was sich aus dem Modell machen lässt, wenn man keinen Postbahnhof mit asymmetrischer Fahrleitung bauen möchte.



Leicht daneben: Wegen des asymmetrisch montierten Stromabnehmers ist die Dingler-Postlok auf normalen Oberleitungsanlagen nicht einsetzbar. Schade, denn der langsam laufende Schienenzweig wäre die ideale Rangier- oder Lokalbahnlok.

VON CHRISTOPH KUTTER

Eine Ellok mit außermittig montiertem Stromabnehmer ist zwar ganz witzig anzusehen, aber leider nicht kompatibel zum restlichen Fuhrpark. Will man ihr nicht extra ein Stück Gleis mit asymmetrisch verlegter Fahrleitung überspannen, bleibt nur die Überstellung in den Museumslokbestand – oder man macht sie durch Umbau „streckentauglich“.

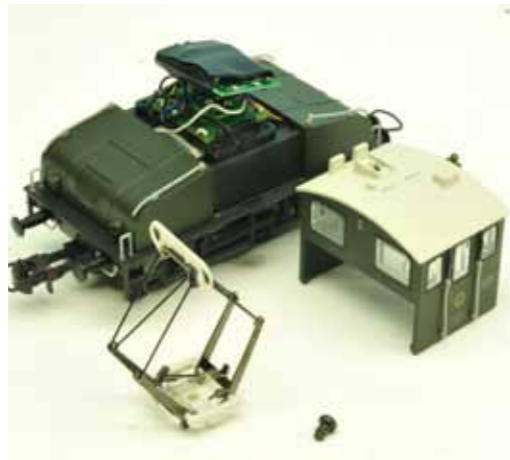
Im Falle der AEG-Lok ist Letzteres gar nicht schwer. Sogar ein Vorbild gibt es, an dem man sich orientieren kann: die E 69 01, älteste der fünf ungleichen Schwestern aus dem LAG-Bestand und in der Lokwelt Freilassung zu besichtigen. Von ähnlichen Abmessungen, ähnlichen Alters und ähnlichen Aufbaus wie die im Deutschen Technikmuseum in Berlin aufbewahrte AEG-Postlok, kann die erste E 69 problemlos einer fiktiven sechsten als Patin dienen.

Optisches Hauptproblem an der Dingler-Lok ist ihr Stromabnehmer. Nicht nur wegen seiner außermittigen Lage, auch wegen der ziemlich einfachen Ausführung. Um „echt“ zu wirken, braucht die Postlok einen „richtigen“ Stromabnehmer. Hier kommen beispielsweise die Typen SBS 9 und SBS 11 in Frage, also die Standardmodelle für langsamere Elloks mit Einfach- bzw. Doppelwippe. Die hier gezeigte Lok trägt allerdings einen Stromabnehmer bayrischen Typs von der Brawa-E 73 (Ersatzteilnummer 43054.50.01 Pantograph), um die Urtümlichkeit der Maschine zu betonen.

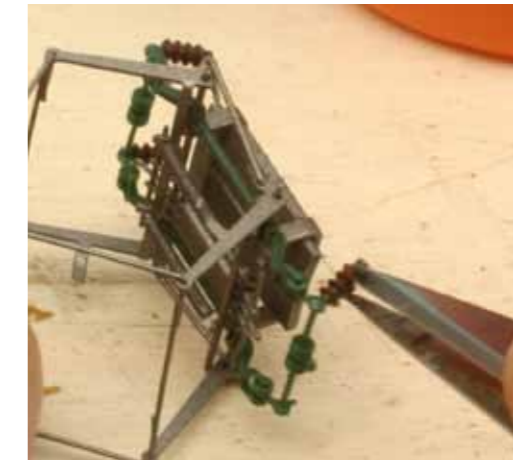
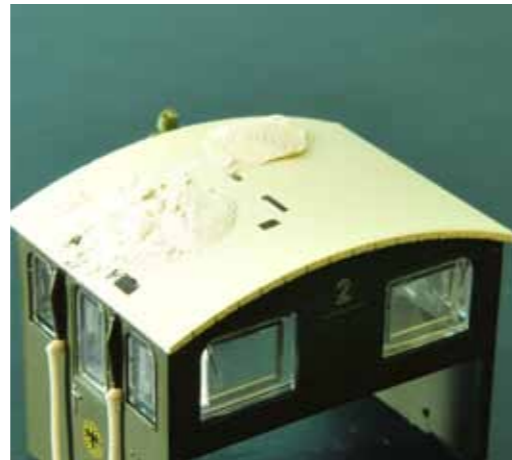
Als Erstes ist in jedem Fall das Dach des Führerhauses zu glätten. Dazu zieht man das neben den Türen eingeklippte Führerhaus nach oben ab, löst die innen liegende Befestigungsschraube des Stromabnehmers und demontiert am besten gleich auch noch Griffstangen (abziehen) und Fenstereinsätze (vorsichtig die Klebestellen lösen) sowie den kleinen Isolator an der einen Stirnwand (ebenfalls abziehen). Dann feilt man das Dach glatt. Unebenheiten und Löcher werden verspachtelt (beispielsweise mit Plasto von Revell) und ebenfalls glattgeschliffen.

Ein wenig nervig ist es, die exakte Position für den Stromabnehmer zu finden, da das gewölbte Dach Messungen mit Lineal und ähnlich steifem Gerät erschwert. Mit einer Schublehre geht es deutlich einfacher. Für den Brawa-Stromabnehmer, der mit einer Bodenplatte ausgestattet ist, muss ein genau mittig auf dem Dach zentriertes Rechteck ausgemessen und angezeichnet werden. Das eigentliche Öffnen des Dachs – nötig, um die Bodenplatte absenden zu können – ist dagegen eher simpel: An den vier Ecken 1,5-mm-Löcher bohren, diese mit der Laubsäge verbinden (alternativ durch behutsame Schnitte mit dem Bastelmesser), zuletzt die Seiten so befeilen, dass sich der Einsatz mit leichtem Druck einpassen lässt und sicher sitzt. Vorsicht: Wer zu viel wegfeilt, muss spachteln, was angesichts der knappen Platzverhältnisse garantiert keinen Spaß macht.

Die Demontage des Stromabnehmers ist einfach: Führerhaus abhebeln, Schraube im Dach von unten lösen.



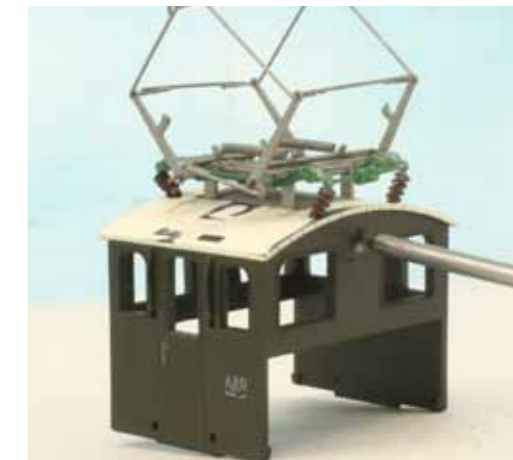
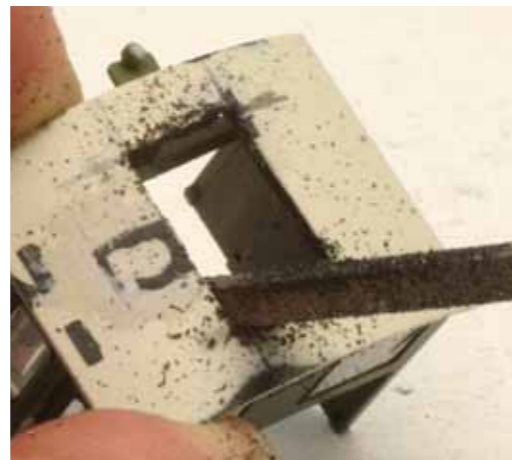
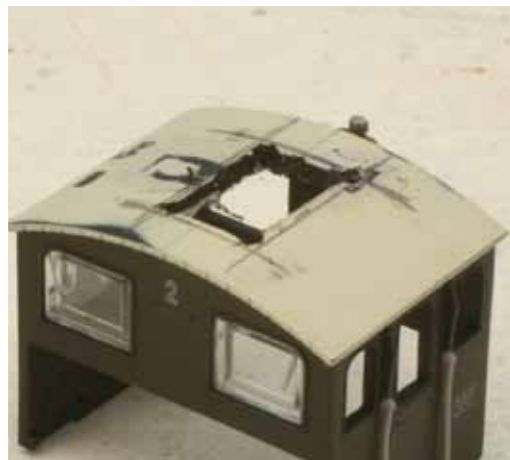
INNEN: Die Dachaufbauten werden abgefeilt, die Löcher verspachtelt und verschliffen.



INNEN: Die Sommerfeldt-(Oberleitungs-)Isolatoren sind etwas zu lang und daher um eine Rippe zu kürzen.

Mit einem Tröpfchen Kunststoff- oder Sekundenkleber benetzt werden die Isolatoren an den Stromabnehmer geklebt.

Beim Brawa-Stromabnehmer muss die Bodenplatte im Dach versenkt werden. Dazu ist ihre Position exakt zu vermessen.

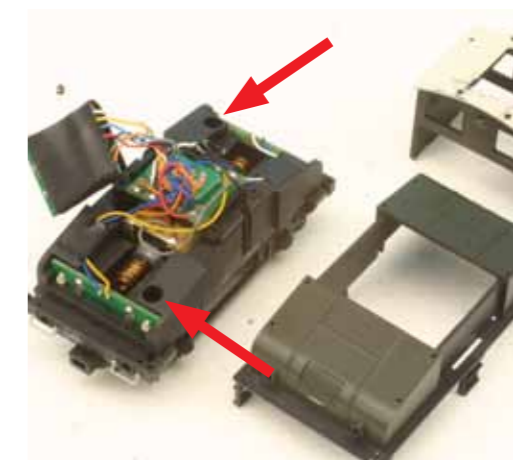
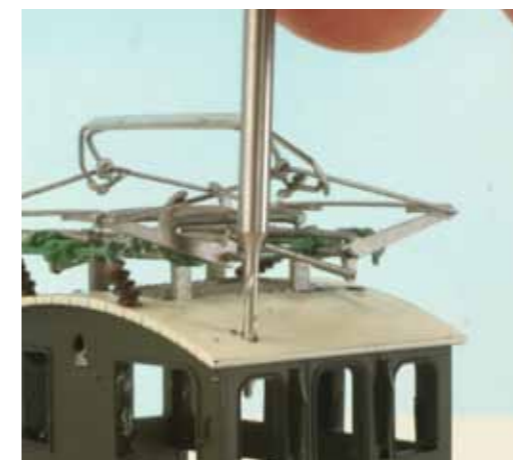


INNEN: Passprobe gelungen, auch die Isolatoren sitzen.

Nächster Schritt: Die Befestigungslöcher für die Lötwerke (bzw. dritte Spitzenlichter) werden gebohrt.

INNEN: Beim Ausfeilen der Öffnung sollte man sehr vorsichtig arbeiten, um Nachspachteilen zu vermeiden.

Hat man sauber gemessen und gearbeitet, sitzt der Stromabnehmer spaltfrei in der Dachöffnung.

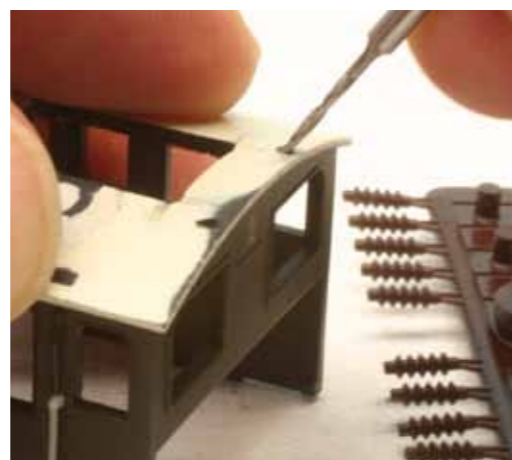


INNEN: Die Löcher für Pfeife und Hauptleitung sind so ins Dach zu setzen, dass ausreichend Platz zum Stromabnehmer bleibt.

Die Vorbauten sind mit dem Fahrwerk von unten verschraubt. Die Löcher (Pfeile) zeigen, wo die Schrauben zu finden sind.

INNEN: Auch die Dachwölbung passt.

Vor dem Einbau der Isolatoren wird auf dem Dach markiert, wo die Bohrungen zu setzen sind.



INNEN: Vor dem Lackieren sollte man die Griffstangen abziehen und die nicht einzufärbenden Gehäuseteile abkleben.

Vorbauten und Führerstand in frischem Lack. Das Dach ist im nächsten Durchgang an der Reihe.

INNEN: Die Bohrung selbst lässt sich behutsam von Hand erledigen, da der Kunststoff des Lokgehäuses ziemlich weich ist.

Mit einem silberfarbenen Markierstift sind die Zierringe um die Lampen schnell nachgezogen.



INNEN: Griffstangen, Lütwerke und die Pfeife sind fertig zum Lackieren. Die Rangierergriffe ließen sich leider nicht abziehen.



Erst nach der Montage des Stromabnehmers wird auch der Isolator der Dachdurchführung mitsamt Drahtleitung angeklebt.



INNEN: Abblätternen Lack an den Griffen kann man mit dem Permanentmarker ausbessern. Papier schützt das Lokgehäuse.



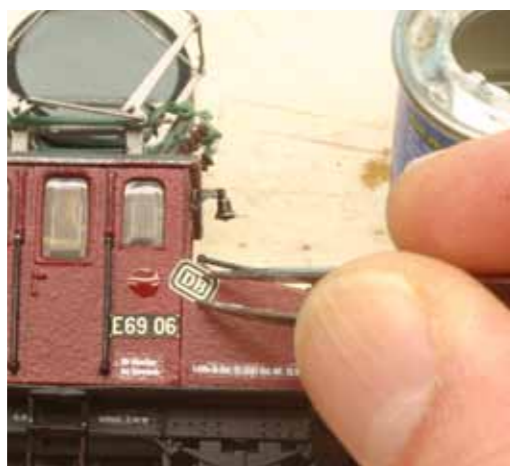
Die plumpen Puffer laden zum Tausch. Stangenpuffer – wenn auch für die Epoche III anachronistisch – wirken filigraner.



INNEN: Die „fast echte“ Beschriftung erfolgte durch Naßschiebebilder in Anlehnung an die realen E 69.



Die Ätzschilder werden mit Klarlack fixiert. Nicht gerade sitzende Schilder lassen sich leicht nachträglich ausrichten.



Zum Abschluss kann man das Fahrwerk mit Pulverfarben patinieren. Aber behutsam, die E 69 waren gepflegte Loks!



Die E 69 06 im Anlageneinsatz. Im Vergleich mit dem Winzling wirkt sogar die E 69 02 links mächtig. BEIDE ANLAGENFOTOS GIDEON GRIMMEL

Passt der Stromabnehmer, wird er zunächst einmal genauso vorsichtig wieder entfernt, um Beschädigungen zu vermeiden. Dann bekommt die Lok auf einer Seite des Dachs ein 0,5-mm-Loch für die Pfeife gebohrt (Weinert 83531), auf der anderen Seite eins für die Hauptleitung. Bei beiden ist darauf zu achten, dass noch genügend Luft zum Schleifstück des eingezogenen Stromabnehmers bleibt.

An jeder Führerhausstirnwand kann ein drittes Spitzenlicht seinen Platz finden oder ein Lütwerk. Alternativquartier für Letzteres ist eine der Dachecken. Dass die E 69 06 als Lütwerk mit einer simplen Glocke ausgestattet ist (Weinert 8366), soll rein ihren Exoten- und Lokalbahncharakter unterstreichen.

Wählt man als Stromabnehmer einen SBS 9 oder 11, sind die Isolatoren bereits montiert und passen problemlos aufs Dach. Lediglich kleine würfelförmige Sockel sind aus Kunststoffprofil selbst anzufertigen. Beim Brawa-Bayer fehlen die Isolatoren und die beim Vorbild auf ihnen gelagerten Stützen liegen so weit außen, dass sie über die Dachkante ragen. Daher werden die hier verwendeten (um einen Ring auf vier gekürzten Sommerfeldt-Isolatoren schräg eingebaut, sicherheitshalber in ebenfalls schräg gesetzten Bohrungen ins Dach (Sommerfeldt 167).

### Farbenwahl

Bevor die Anbauteile festgeklebt werden, ist der Lokkasten neu zu lackieren. Zur Wahl für die Epoche III stehen (Ellok-)Grün und (Rangierlok-)Rot, denn auch die E 69-Patinnen fuhren ja seit Ende 1959 nicht mehr im einheitlichen Lack durch die Lande: E 69 03 und 05 hatten damals das rote Farbleid der Baureihen E 60 und E 63 bekommen, die drei anderen E 69 waren grün geblieben.

Demontiert wird das restliche Lokgehäuse, indem man zwei sinnlosweise von den Rad-sätzen verdeckte Schrauben sucht und löst. Danach lassen sich die miteinander verbundenen Vorbauten nach oben abziehen. Sind von diesen und vom Fahrwerk alle Griffstangen abgehoben und die Lichtleiter abgezogen,

werden alle Teile entfettet (mit Spiritus oder in einem Bad aus heißem Wasser und reichlich Spülmittel). Dann maskiert man die Teile des Fahrwerks, die schwarz bleiben sollen, mit Klebeband. Auf gute Haftung ist zu achten, damit keine Sprühfarbe darunterkriecht.

### Mit und ohne Airbrush

Zum Lackieren optimal ist natürlich ein Airbrush. Wer keinen hat, kann auf Autolack in der Spraydose ausweichen. Zu achten ist natürlich auf die richtige RAL-Nummer (3004 bei Purpurrot, 6020 für Chromoxidgrün). Sprühlackiert wird wie immer in mehreren Schichten dünn übereinander mit ausreichend Trocknungszeit dazwischen. Das Dach wird alufarben, wobei man wegen der kleinen Fläche und der vielen verdeckenden Anbauteile auch pinseln kann.

Für die Griffstangen wäre eigentlich die Farbe des Lokkastens richtig, doch haftet der Lack nur kurzfristig am Kunststoff. Das Einzige, was halbwegs hält, ist schwarzer Permanentstift (Edding), mit dem man bei Bedarf auch leicht nachlackieren kann. Ein untergeschobener Papierstreifen schützt dabei den Lack. Wer die ohnehin etwas massiven Griffstangen durch solche von Weinert ersetzt (Halter und 0,3-mm-Draht), kann sie natürlich gleich in Lokfarbe lackieren.

Gut zu ersetzen sind die etwas massiven Puffer, die nur abgezogen werden. Verwendet man Ersatzteile von Piko oder Roco, lassen sich die einfach einstecken. Edlere Tauschteile, auch gefederte, findet man bei Weinert.

Als weitere optische Verbesserung der Lok würden sich eigentlich holzfarbene Rahmen um die Fenster anbieten. Leider haftet auf dem Klarsichtkunststoff keine Farbe so richtig, weshalb man sich das eh knifflige Bemalen (Ansatzkanten o.Ä. fehlen) gleich sparen kann. Überflüssig ist auch ein Innenanstrich der Lokführerkabine in Elfenbein oder Hellbeige, da die Farbe wegen der reflektierenden Fenstereinsätze kaum sichtbar ist. In der Wechselstrom-Version blockiert zudem der Decoder die Sicht.

Leicht und schnell gehen dagegen die Einfassungen der Lampen, verwendet man einen silbernen Lackstift. Nur zwischendrin austreifen sollte man ihn, da er den Gehäuselack anlöst und dadurch selbst mit Rot bzw. Grün zuschmiert.

### Wiederaufbau

Ist der Dachlack trocken, wird der Stromabnehmer eingepasst und von unten mit Sekundenkleber fixiert. Dann klebt man die vier Isolatoren in ihre Löcher und setzt die vier Näschen der Stromabnehmerstützen ein. Auch Pfeife, Lütwerke und eventuelle Lampen werden angebracht.

Als Isolator für den Durchlass der Hauptleitung dient ein dicker Rillenisolator Sommerfeldt Nr. 150, der um die Hälfte gekürzt wird (mit schrägem Schnitt wegen der Dachneigung). Ein Stück abgewinkelter 0,5-mm-Draht bildet die Leitung selbst nach, die diskret unterm Stromabnehmer endet.

Beim Wiedereinsetzen der Griffstangen kann es sein, dass die Löcher etwas vom Lack verstopft sind und man daher mehr Druck als nötig aufwenden muss. Aufbohren mit einer Nadel löst das Problem und ein Hauch Sekundenkleber sichert die Griffe für die nähere Zukunft.

Die Beschriftung der Lok erfolgte hier mit Ätzschildern von Kuswa (Nummern, DB- und Fabrikschild) sowie Naßschiebebildern von Hartmann Original. Untersuchungsdaten und Bremswerte entsprechen „Pi mal Daumen“ dem angenommenen Einsatzzeitraum und der Leistung der Lok. Die Rahmenanschriften blieben, wohingegen die Untersuchungsdaten von 1930 auf der Pufferbohle natürlich verschwinden mussten.

### Im zweiten Teil

... zeigt Gideon Grimmel, wie aus der Postlok eine vielseitig verwendbare Akku-Industrielok nach dem Vorbild einer Maschine der Dampfbahn Fränkische Schweiz entsteht. □