



T 16 + T 16¹ = 94 260

H0-Supermodell in Hybridbauweise

Dank der Proto-87-Radsätze mit niedrigen Spurkränzen verfügt das T 16-Modell über maßstäbliche Achsstände und Radurchmesser.

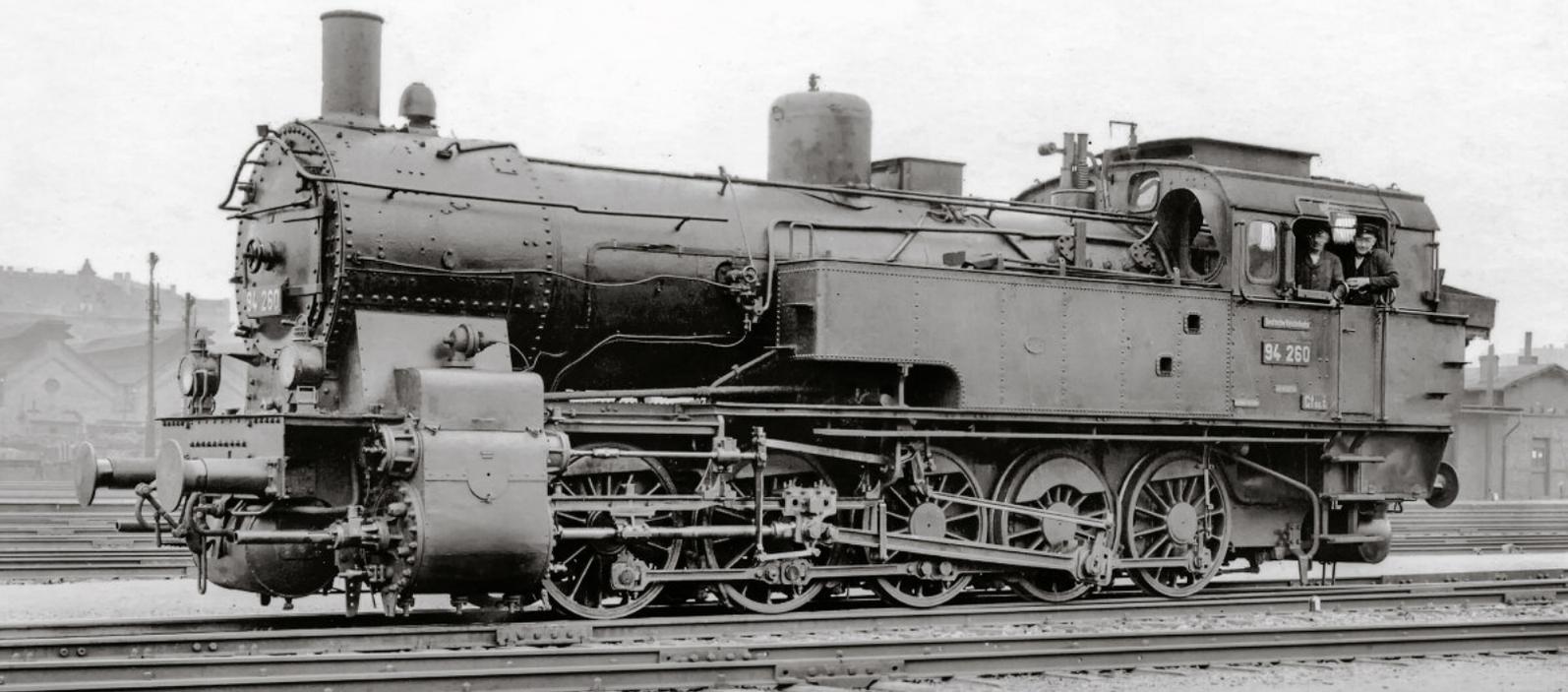
Weil es kein zeitgemäßes H0-Modell einer preußischen T 16 gibt, entstand die Wunschlok nach dem Prinzip „aus zwei mach eins“ als Supermodell für das Proto-87-System ...

Am 30. April 1932 konnte Carl Beltingrodt 94 260 des Bw Düsseldorf-Derendorf von der Heizerseite auf die Platte bannen, wenige Monate bevor sie ausgemustert wurde.

Ab 1905 beschafften die Preußischen Staatseisenbahnen über 340 Stück fünffach gekuppelte Heißdampf-Tenderloks der Bauart Gölsdorf mit seitenverschiebbaren Achsen der Gattung T 16, die in den zwanziger Jahren von der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 94²⁻⁴ bezeichnet wurden. Sämtliche T 16 der KPEV wurden von der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft BMAG vormals L.

Schwartzkopff gebaut. 1909 lieferte BMAG die Fabriknummer 4278 an die Königliche Eisenbahn-Direktion St. Johann-Saarbrücken als Lok „Saarbrücken 8104“, die 1920 zur „Trier 8104“ wurde. Im DRG-Nummernplan erhielt die Maschine 1925 dann die Betriebsnummer 94 260 und wurde bereits 1932 ausgemustert.

Ab 1914 wurde eine später als T 16¹ (94⁵⁻¹⁷) bezeichnete verbesserte Versi-





Carl Bellingrodt/EK-Verlag (2)

jsk (2)



on gebaut, die sich von der ursprünglichen T 16 u. a. durch eine vergrößerte Länge über Puffer, die von 40 km/h auf 60 km/h vergrößerte Höchstgeschwindigkeit, größere Vorratsbehälter und auch durch eine andere Kesselform unterschied.

Die T 16 im Modell

Im Gegensatz zur T 16¹, die bereits von mehreren Herstellern als H0-Großserienmodell produziert wurde, gab es von der T 16 bisher nur zwei Kleinserienmodelle. Erstmals lieferte 1977 die Firma Metropolitan die T 16.

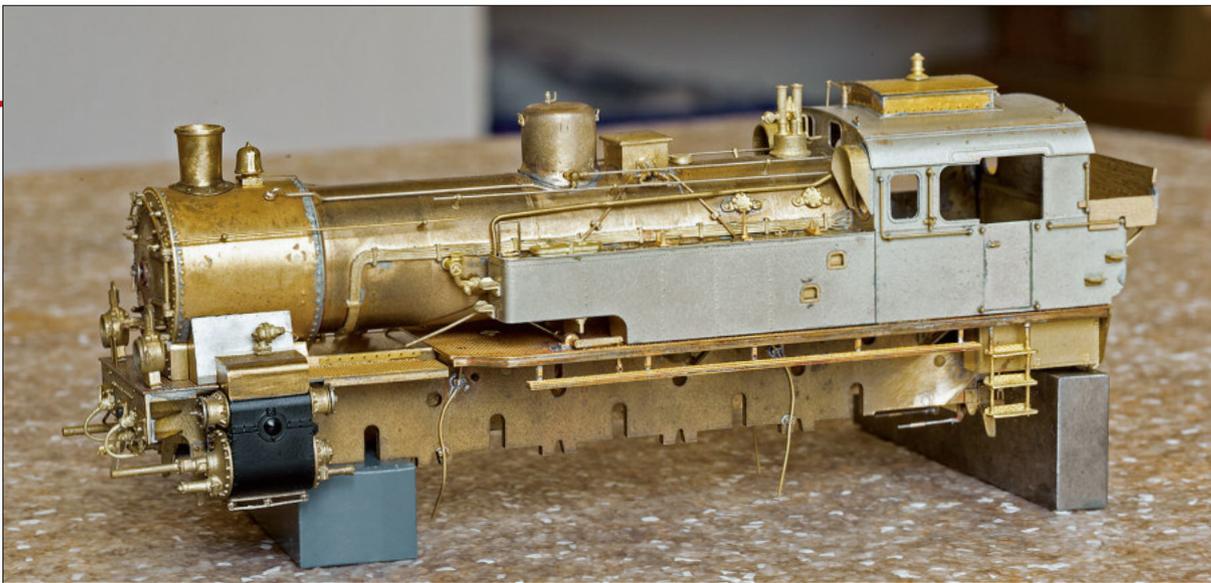
1992 folgte Westmodell mit seiner T 16, die es – auf Fahrgestellbasis der 94⁵⁻¹⁷ von Fleischmann – als Gehäusebausatz einschließlich einer neuen Steuerung oder auch als Fertigmodell gab. Beide Modelle sind im Grunde genommen in ihrer Modellumsetzung nach heutigen Kriterien nicht mehr wirklich überzeugend. Insbesondere bei der Fahrwerksnachbildung zeigen sowohl die T 16 von Metropolitan als auch die von Westmodell auf Fleischmann-Fahrgestell Schwächen. Die Vorbildlok hat recht geringe Achsabstände zwischen den Treibachsen, die

Das H0-Modell von der Lokführerseite. Ihr Lokpersonal ist wohl in die Hirschbrauerei verschwunden ...

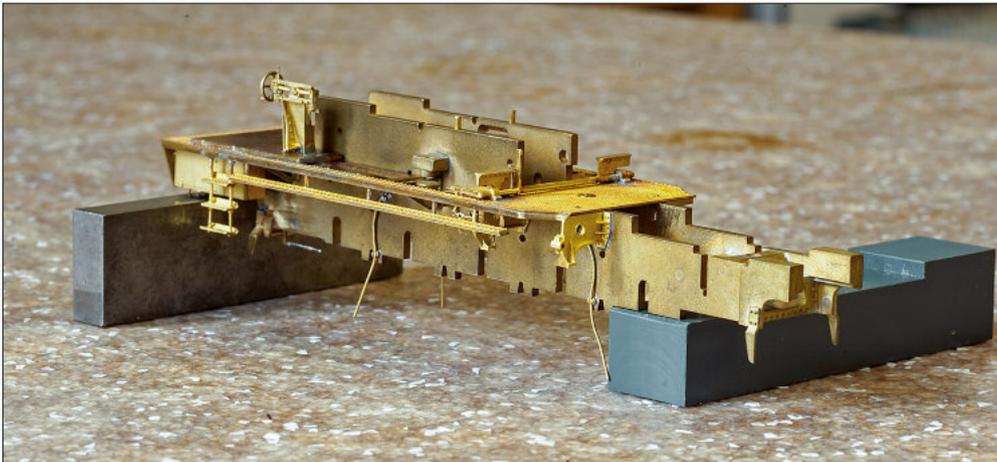
Bild oben: Das Bellingrodt-Foto von 94 260 am 30. April 1932 in Düsseldorf war der Auslöser für das Modell, dessen Schlot noch durch eine „Garbesche Angströhre“ ersetzt werden soll.

aber im Modell wegen der im Verhältnis viel höheren NEM-Spurkränze zu einer Vergrößerung der Achsstände bzw. zu einer Verkleinerung der Rad-durchmesser zwingen, wodurch die Optik der Modellfahrwerke erheblich verfälscht wird.

Was tun, wenn eine möglichst perfekte T 16 gewünscht wird? Ein EK-Leser hat einen Weg gefunden und sich „seine“ Wunschlok bauen lassen, die er uns freundlicherweise leihweise zur Verfügung gestellt hat. Als „Aus-besserungswerk“ wurde Klaus Urban von der Modellbau Werkstatt-Urban



Ursprünglich war geplant, als Aufbau für die T 16 den Westmodell-Bausatz zu verwenden, von dem jedoch im Endeffekt nur einzelne Teile Verwendung fanden. Der Kessel entstand weitgehend als Neubau.



Klaus Urban (5)

(www.mwu-modelle.de) beauftragt, der auf Basis vom Westmodell-Gehäusebausatz die neue T 16 auf die Räder stellen sollte.

Als Vorbild diente 94 260 im Zustand von 1928, die durch zwei Bellingrodt-Bilder gut dokumentiert ist und außerdem noch den optisch interessanten Antrieb auf der vierten Treibachse besaß. Die erhaltene Museumslok 94 249 hätte sich dagegen als Vorbild nur bedingt geeignet, weil sie gegenüber dem Zustand der zwanziger Jahre im Lauf der Zeit z. B. durch den Vorwärmer, an der Rauchkammertür, am Schlot, bei den Pumpen, Lampen etc. zahlreiche Änderungen und Modernisierungen erfahren hat.

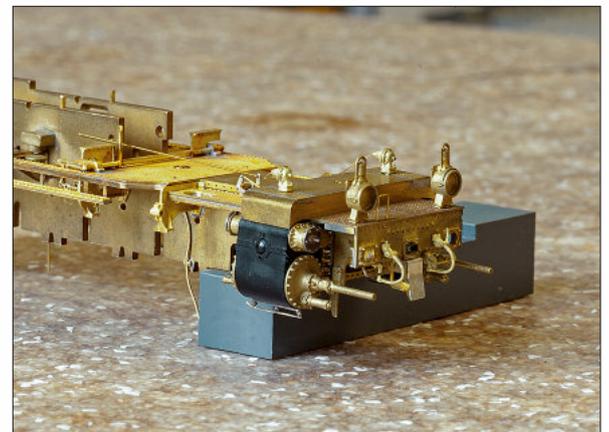
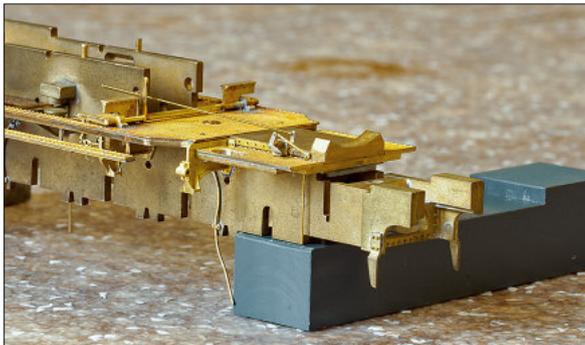
Für ein erheblich vorbildgerechtes Fahrwerk gab es zum Glück bereits eine weitgehend passende Grundlage: Ein Wipplagerfahrwerk für die 94⁵⁻¹⁷ aus dem Hause Teichmann, das einschließlich der vollständig neuen Räder nach Proto-87-Norm komplett erworben werden konnte. Dank der annähernd maßstäblichen Spurkranzhöhe bietet das Teichmann-Fahrwerk maßstäblich verkleinerte Raddurch-

Als Fahrgestell für die T 16 wurde ein Teichmann-Wipplagerfahrwerk einer T 16' verwendet, dessen Rahmen nur leicht zu kürzen war.

Der Rahmen des Teichmann-Fahrwerks erforderte für den T-16-Aufbau u. a. passende Auflager und einen neuen Umlauf.

Der Fleischmann-Zylinderblock der T 16' wurde mit etlichen Feingussteilen modifiziert.

Vor der Lackierung werden die fertigen Aufbauten zur Probe auf das Fahrwerk gesetzt.





messer und Achsstände, die auch mit der T 16 übereinstimmen. Nur bei der Gesamtlänge des Rahmens musste der beim Vorbild 16 cm bzw. im Modell 1,8 mm längere Rahmen der T 16¹ für den Einbau in die T 16 an den Enden um diesen Betrag gekürzt werden.

Für die Lokaufbauten war es zunächst vorgesehen, den Westmodell-Bausatz zu verwenden, von dem im Endeffekt jedoch nur die Rauchkammer, der Dachaufsatz und ein paar Messingussteile übrigblieben. Der

Kessel wurde neu gedreht, das Führerhaus und die Wasserkästen entstanden aus Neusilberätzteilen, Umlauf und Rauchkammerträger wurden aus Messing gefräst. Außerdem mussten viele Bauteile neukonstruiert, im 3D-Druck als Wachsteil erstellt und dann in Neusilber oder Messing umgeschmolzen werden. Weiterhin wurden zahlreiche fertige Kleinteile wie z. B. Armaturen, Pumpen und Anderes vor allem von Reitz verbaut, um das Äußere der Vorbildlok so genau wie

möglich wiederzugeben. Als einzige Kunststoff-Großserienbauteile sind an der edlen Maschine Zylinder einer 94 von Fleischmann eingebaut.

Zu guter Letzt bekam die Lok ihre rot-schwarze Epoche-II-Lackierung und Beschriftung im vorletzten bekannten Zustand der späten zwanziger Jahre. Die in Düsseldorf-Derendorf beheimatete Lok ist noch mit „Rbd Elberfeld“ beschriftet, die bereits 1930 zur Rbd Wuppertal wurde.

DR. RAINER HUMBACH

Das Epoche-II-Modell von 94 260 ist ein Unikat – ein Großserienmodell der preußischen T 16 gibt es bisher noch nicht.

In der leichten Schrägansicht zeigt sich u. a. die wunderschöne Optik der Proto-87-Räder.

jsk (2)

