

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

118
Seiten
Modellbahn pur

Juni 2001

B 8784 · 53. Jahrgang

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

<http://www.miba.de>

Baureihe 156 als HO-Modell von Gützold

Cargo-Kraftprotz



Werkstatt: Fahrwerksbau

Anlage: Schmalspurig durch Sachsen

Vorbild + Modell: 50 Jahre „Kartoffelkäfer“



Wir können noch soviel mit multifunktionalen Decodern, futuristischen Displays und schnittigen Digitalhandreglern hantieren: Irgendwie wird die Modellbahnerei immer als althergebrachte Beschäftigung gelten, die – zu allem Überfluss – vorwiegend von Herren fortgeschrittenen Alters ausgeübt wird. Nicht dass die Modell-

stücke aus und ordnet sie in einen Zusammenhang ein. Er konserviert Vergangenes und Vergängliches für sich, für seine Umwelt und vielleicht auch für die Nachwelt.

Morbide Seelen könnten nun behaupten, die heutige Eisenbahn in Form der DB AG sei ein riesengroßes Museum voller lebender Fossilien, so-

zusagen ein gesamtgesellschaftlicher musealer Pflegefall – für was braucht es da noch die Modellbahn? In der Tat: Selten war die Gelegenheit so günstig, so viele „Museumstücke“ im Einsatz zu erleben. Denken wir an Elloks der Baureihen 103, 111 oder 141 oder an Dieselloks der Reihen 218,

Modern, museal oder morbide?

bahn deswegen ein schlechtes Image hätte. Als Relikt aus der großen Zeit des traditionellen Spielzeugs teilt sie das Schicksal von Metallbaukästen, Autorennbahnen, Dampfmaschinenten oder Matchbox-Autos: Allesamt durchaus hochwertig, aber im Vergleich zu Gameboys, Kickboards oder Inline-Skatern leider mächtig angestaubt.

Zugegeben: Unser Hobby ist primär rückwärtsgewandt, Modellbahn spielt meist in der Vergangenheit und selten in der Jetztzeit, sie gestaltet keine Zukunft und ist deswegen unmodern. Das bin ich gerne, denn vom Spielen mit dem Gameboy tränen mir die Augen und knarzen meine Fingergelenke, auf Inline-Skatern wäre ich gar ein öffentliches Ärgernis. Dagegen weckt die Modellbahn in mir positive Erinnerungen an eine Zeit, als Züge für viele von uns das Transportmittel erster Wahl waren. Heute verkehren wir individuell durch Stadt und Land und wenn wir die Eisenbahn sehen, zeigen wir mit dem Finger drauf: „Schau mal, da vorne – ein Zug!“

Für uns bedeutet die Modellbahn quasi die museale Erhaltung der Eisenbahn und ihres epochentypischen Umfeldes im verkleinerten Maßstab. Betrachten wir den Modellbahner also als Museumsdirektor. Er kennt zu jedem seiner betriebsfähigen Exponate eine Geschichte, er stellt seine Schau-

290 und 365 oder Triebzüge der Baureihe 624 oder an Ex-DR-Überbleibsel wie die 229 und 232. Ganz zu schweigen von den guten alten „Silberlingen“. In fünf Jahren, so tönt jedenfalls der DB-Vorstand, ist dies alles passé. Dann gibt's nur noch ICE-Triebzüge oder ICs im Einheitsdesign, gezogen von uniformen „roten Ziegelsteinen“ (BR 101, 145, 152) oder moderne Leichttriebwagen für den Nahverkehr – der Rest ist für's Museum.

Worin liegt dann der Reiz des Themas „Museumsbahn“, das uns den Schwerpunkt in dieser MIBA wert ist? Es erlaubt uns einen Trick, einen Kunstgriff: Die Einrichtung von zwei Abteilungen in unserem Miniaturmuseum, deren Exponate wir nicht nur gleichzeitig betrachten, sondern auch gemeinsam in Aktion erleben können. Abteilung 1: Die moderne Bahn mit Fahrzeugen von „Blue Tiger“ über Talent und ICE bis hin zum CargoSprinter. Abteilung 2: Die Bahn vergangener Epochen in Form einer Museumstrecke auf unserer Anlage – mit Museums-Bw, musealer Bahntechnik, mit Güterschuppen und Ladestraße und Museumsfahrzeugen ganz nach Gusto. Schließlich sind wir Museumsdirektor, und wenn es dem in den Sinn kommt, wechselt er auf seiner Museumstrecke einfach mal die Zuggarnituren aus.

Thomas Hilge

Sie werden mit ihren vier Exemplaren bei der DB AG immer eine Splittergattung bleiben: Die schweren Güterzug-Elloks der Baureihe 156 sind die letzte DR-Entwicklung, das brandneue H0-Modell von Gützold rückte Gerhard Peter für den Titel der Juni-MIBA ins Licht.





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

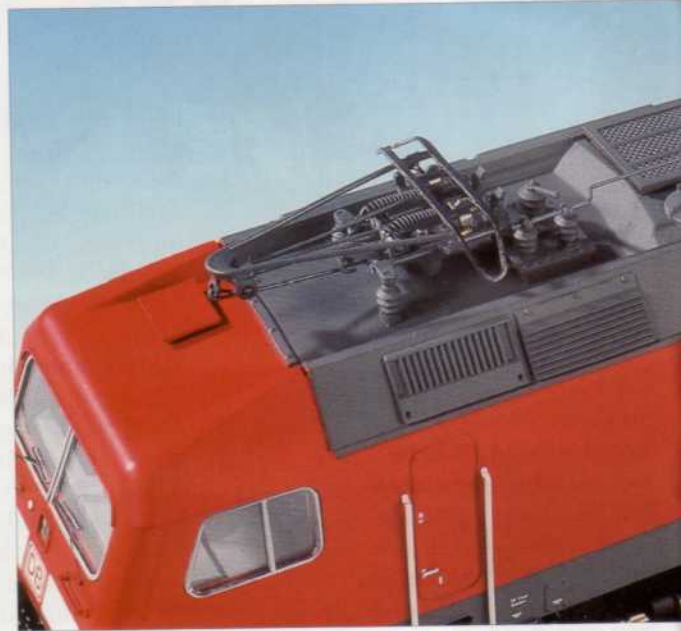
Uhlenbrock
digital

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

78 Auf der „Intermodellbau“ in Dortmund gab es auch heuer wieder eine ganze Reihe von Modellbahnanlagen zu bestaunen – Anlagen, die durchwegs zahlreiche Anregungen für den Anlagengestalter vermitteln. Das nebenstehende Motiv stammt von einer Modulanlage mit dem Thema „Kesselwagenübergabe“. **Foto: MK**



25 Gützolds H0-Modell der Ellok-Reihe 156 der DB Cargo hat sich im MIBA-Test als Kraftprotz erwiesen. Was es mit diesem Modell sonst noch auf sich hat, enthüllt unser Testbericht. **Foto: MK**



„Das Hoch-Hinaus-Sommer-Bahn-Erlebnis!“

Die Gletscher unter
Palmen-Woche:
21. bis 28. Juli 2001

Fordern Sie unsere Erlebnis-Infos an oder informieren Sie sich im Internet über unsere Spezial-Angebote ...

Hotel Stolzenfels
Horlaubenstrasse 17
CH-7260 Davos Dorf
Tel +41 81 · 417 58 00
www.stolzenfels.ch



Unsere Bahnwochen à la carte – persönlich betreut.
Wo das Erlebnis anfängt!



28 Nach Motiven des heutigen Museumsbahnhofs Oberriittersgrün und der ehemaligen erzgebirgischen Schmalspurstrecke gestaltete Thorsten Gutsche seine sehenswerte H0E-Anlage in Rundum-Form. **Foto: MK**



**MIBA-SCHWERPUNKT
Museumsbahn**

Museumsbetrieb im Preßnitztal	58
Modelle im Museumsdienst	65
Diesel für die Museumsbahn	68
Evergreens	72

VORBILD + MODELL

Der „Kartoffelkäfer“	10
FD 25/26: Fernschnellzug mit kurzen Flügeln	16
Glanzvolles Comeback (E 16, Roco)	21

VORBILD

Post, Expressgut – und Personen	20
Vorserie ohne Serie (156)	22

MIBA-TEST

Cargo-Kraftprotz (156, Gützold)	25
---------------------------------	----

MODELLBAHN-ANLAGE

Säggs'sche Schmalspurbahn	28
---------------------------	----

GEBÄUDEBAU

Ein Güterschuppen für Barthelsaurach	36
Die Sache ist geritzt!	42

WERKSTATT

Mechanik für kleine H0-Industrie- Ellok (1)	90
--	----

MENSCHEN + MODELLE

Großer Andrang auf kleine Bahnen	78
----------------------------------	----

BRANCHE INTERN

Das fehlt Ihnen	85
-----------------	----

FAHRZEUGBAU

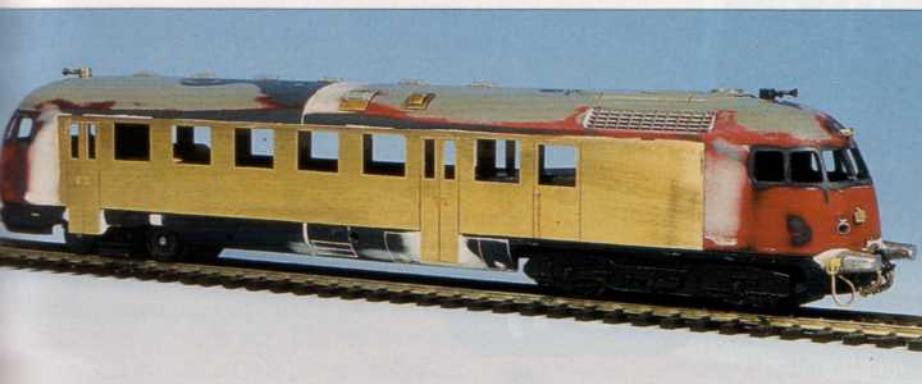
Fahrzeugbau in 1:160	86
----------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	46
Kleinanzeigen	48
Bücher/Video	76
Neuheiten	98
Impressum · Vorschau	116



36 Einen Güterschuppen, der zu seinem Bahnhof „Barthelsaurach“ passt, baute Dr. Gebhard J. Weiß. Das Besondere an diesem Selbstbau ist das Material: Der Schuppen entstand aus Karton-Mauerplatten. *Foto: Gebhard J. Weiß*



10 Die Eierköpfe haben Jubiläum! Aus diesem Anlass baute Martin Knaden ein H0-Modell des „Kartoffelkäfer“ genannten Vorläufers der bekannten Triebwagenfamilie (VT 08, VT 12, ET 30, ET 56), des Versuchs- und Schlepptriebwagens VT 92 501 aus Lima-Kopfstücken und geätzten Messing-Seitenteilen – Schleifarbeiten inklusive! *Foto: MK*

Wichtige Typen fehlen noch!

Ich muss leider sagen: Wieder ist eine Messe vorbei. Wieder muss man hoffen, dass Modellbahner die Epoche-III-Modelle sammeln oder fahren, im nächsten Jahr mit einigen Modellen mehr Glück haben, die bisher mit Sorgfalt vermieden wurden. Es fehlen, obwohl immer wieder ins Gespräch gebracht, wichtige Typen – und vieles gibt es doppelt.

1. Der Dieseltriebwagen VT 24.6/624.6 der DB, der „Intercity der Nebenstrecken“ in den 50er-Jahren und frühen 60ern, fehlt. Der sehr elegante dreiteilige (oder vierteilige Triebwagen) leuchtend rot, mit großer weißer Stirnblende war auf vielen Nebenstraßen zu Hause.

2. Die Dieselloks V 215 und V 216 einschließlich der Lollo-Vorserie V 217, V 218 werden in den Epochen IV und V angeboten. Für Epoche III ist keine dieser typischen Bauformen im Angebot.

3. Auch bei den Dampfloks muss man sich manchmal wundern. Die BR 10, von der es nur zwei Exemplare gab, wird von mehreren Firmen angeboten, die letzte DB-Entwicklung BR 66 ist zwar auch nur in zwei Exemplaren gebaut worden, aber hat seit Jahrzehnten keine Chance als Modell.

Kurt S. Müller, Lübbecke

Technisch außer Tritt?

Märklin hat zur Spielwarenmesse wieder einen dicken, farbenfrohen Neuheitenprospekt vorgelegt. Nach dem Durchblättern bleibt ein bitterer Beigeschmack. Für das mit großem Erfolg eingeführte C-Gleissystem gibt es keine Neuheiten. Was ist mit der erwarteten schlanken DKW, den Bogenweichen mit großem Radius oder dem Drehscheibenanschluss? Das Digitalsystem bedarf einer neuen weiterentwickelten Zentrale. Es reicht nicht aus, alte Komponenten (Keyboard mit vier Decodern K 83) im Sonderangebot zu vertreiben.

Die Mitbewerber ziehen mit neuen, preisgünstigen Entwicklungen davon. Der mit großem Werbeaufwand angekündigte Sinus-Motor ist plötzlich für Gleichstromlokomotiven ungeeignet. Auf Grund verzögerter Konstruktion warteten die Fachhändler im umsatzstarken Weihnachtsgeschäft vergeblich auf angekündigte Neuheiten

(E 44, Taurus usw.) und klagen über beträchtliche Umsatzausfälle. Es scheint, als hätte Märklin in der Entwicklung und im Technikbereich erhebliche Probleme.

Walter Langenmeier, Augsburg

Leidgeprüfte Märklinisten

Schon oft hallte der Ruf durch die MIBA „Märklinisten, wo seid ihr? – Zeigt her eure Anlagen!“ Bisher war die Resonanz reichlich dünn. Woran liegt das wohl? Ganz einfach: Wir haben keine Anlagen! Die meisten von uns sind nämlich Jäger und Sammler, die ihre einmalige Sonderauflagen nur im Originalkarton „unbespielt“ belassen.

Und die anderen? Die, die spielen wollen? Die mal geglaubt haben, der „systembedingte Vorteil der sicheren Stromabnahme“ lasse sich doch gerade für den betriebsorientierten Modellbahner vorteilhaft nutzen? Die haben keine Gleise! Keine vernünftigen Gleise jedenfalls, und das schon seit Jahrzehnten. Auf schlanke Bogenweichen warten wir noch heute. Schlanke EKW, doppelte Gleisverbindung mit schlanken Weichen, alles Fehlzanzeige. Das Gleis ist heute zudem in seiner technischen Konzeption in die Jahre gekommen. Das einzige zuverlässige an den Weichenantrieben ist ihre Unzuverlässigkeit. Die schlanke DKW ist so schlecht konstruiert, dass trotz „systembedingtem Vorteil der sicheren Stromabnahme“ regelmäßig die meisten Märklin-Loks stehen bleiben, entweder weil bei Rangiertempo der Schleifer mit seinem Loch (für die Befestigungsschraube) genau in Weichenmitte an dem einzigsten Punktkontakt weit und breit hängen bleibt oder wegen gravierender Masseprobleme (die halbe Weiche hat keinen Massekontakt).

Heute haben wir ja nun das Gleis mit dem Klick! Ganz ohne Polemik: Das C-Gleis ist wirklich durchdacht, sowohl in elektrischer Hinsicht als auch in seiner Geometrie und Mechanik. Wieder haben die Unbelehrbaren unter uns gewartet. Und siehe da: Sie ist toll geworden, die schlanke Weiche. Sogar maßstäblich lange D-Zug-Wagen geben darauf einen herrlichen Anblick ab. Und weiter? Letzten Herbst erschien die schlanke Kreuzung. Schon hatten wir irrtümlich geglaubt, nun ist sie nicht mehr weit, die schlanke DKW. Fehlzanzeige! Schlanke Bogenweichen, schlanke EKW, schlanke DKW, eventu-

ell noch weitere große Radien, alles Fehlzanzeige!

Und Drittanbieter? Nun, Roco hat uns zwar den Flüsterschleifer beschert. Innovation von morgen für die Gleise von vorgestern. Beim Gleis konnte und wollte man wohl seinerzeit nicht. Die Hoffnung, dass von weiteren Drittanbietern noch was Bahnbrechendes kommt, habe ich aufgegeben.
Dipl.-Ing. Karl Hesse (E-Mail)

MIBA 3/01, Leserbrief

Genug Ausstellungen

Herr Pröhl klagt über das geringe Ansehen der Modellbahner: „Eisenbahnspielen als infantile Freizeitbeschäftigung“. Wenn er damit Probleme hat, soll er sich doch ein Hobby mit einem besseren Sozialprestige aussuchen: Schach spielen, Briefmarken sammeln, segeln oder reiten. Er verlangt von den Modellbahnherstellern mehr Öffentlichkeitsarbeit (Messen, Werbung). Dabei vergisst er, dass am Ende wir als Käufer diese bezahlen müssen. Ich denke nicht, dass mehr Messen nötig sind. Neben der jährlichen Messe in Nürnberg gibt es alle zwei Jahre eine in Köln. Und dann gibt es noch die Messen mit regionalem Charakter wie in Dortmund oder Sinsheim. Mir reichen drei Messen (Köln und Dortmund) in zwei Jahren. Weiterhin beklagt er, dass eine Lego-Eisenbahn mit (hochpreisigen) Kleinserienmodellen in einen Zusammenhang gebracht werden. Das Thema der Messe in Nürnberg lautet aber Spielwaren und nicht Modellbahnen. Sollen deshalb die Modellbahnproduzenten diese Messe meiden? Sind Modellbahnen etwa kein Spielzeug?

Gerd Eidmann, Wuppertal

MIBA 3/01, Neuheit

Beschriftungssets bitte!

Im Heiligenstädter Eisenbahn-Verein, zu dem ich auch gehöre, haben mehrere Mitglieder den Bausatz der Gleis-



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 Fürstenfeldbruck

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

MIBA-BESTELLSERVICE

Am Fohlenhof 9a

82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/5 34 81 34

Fax 08141/5 34 81 33

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

stopfmaschine Plasser & Theurer von Liliput bei Völkner bestellt und bekommen, teilweise in Epoche III, teilweise in Epoche IV. Könnten Sie bitte durch die MIBA anregen, dass sich möglichst ein Hersteller findet, der dafür Beschriftungssets anfertigt? Bei einigermaßen großer Anzahl von Bestellungen dieses Bausatzes müsste es sich doch rentieren.

Christian Gaumnitz, Heiligenstadt

MIBA 4/01, Aprilscherz

Umsonst gefreut?

Tolle Idee von Fleischmann, eine ausgemusterte Lokomotive als Neuheit herauszubringen! Vor Jahren wollte ich eine triste Ecke meines damaligen H0-Bws „beleben“ und brachte es einfach nicht übers Herz, eines meiner wertvollen Modelle dafür zu opfern. Man könnte übrigens den Tender durchaus in der Packung belassen, der Bastler könnte somit einen Schneepflug oder einen Wasserwagen für einen Löschzug bauen. Noch während ich den Beitrag las, fiel es mir wie Schuppen aus den Haaren; ich hielt die April-Ausgabe Ihres Magazins in der Hand. Also doch zu früh und womöglich umsonst gefreut?!

Jürgen Schneider, Worms

Ratlosigkeit?

Als Epoche-III-Freund habe ich mit großer Freude zur Kenntnis genommen, dass Fleischmann nun die S 6 in selbiger Epoche als Sonderserie plant. Doch meine Freude war nur kurz. Mein Fachhändler in München fand das Modell in keiner Liste und auch ein Anruf bei Fleischmann ließ Ratlosigkeit zurück. Selbst der Vertriebsleiter und der Außendienst wussten keinen Rat. Noch nicht einmal eine Artikelnummer ist bekannt. So bleibt für mich nur die Erkenntnis: tolles Modell, aber erst einmal unerreichbar. Schade.

Guido Kruschke (E-Mail)

MIBA 4/2001, Haken weg statt Bügel hoch

Hoffentlich bald zu kaufen!

Endlich ein konstruktiver Vorschlag um die Vorzüge der Digitaltechnik aus-

zunutzen. Genau das, was ich gesucht habe um ohne manuelle Eingriffe nach Herzenswunsch rangieren zu können. Begeistert war ich deshalb, als die Firma Roco eine digitale Kupplung anbot. Ich habe mir dann sofort die BR 365 mit digitaler Kupplung, die auch von der MIBA positiv getestet wurde, zugelegt. Leider ist daraus ein kleines Drama geworden. Die Lok blieb auf unpolarisierten Weichen (Roco-Line) oder bei geringen Höhenunterschieden im Gleis wegen fehlender Stromabnahme trotz der sechs Stromabnahmepunkte stehen. Die Schwungmasse nutzte wegen der geringen Rangiergeschwindigkeiten nichts. Überprüfung bei meinem Fachhändler, einschicken an Roco und Nachfragen bei Messen ergaben, dass die Achsen entgegen der normalen Lok nicht mehr höhenverschiebbar sind. Wenn es funktioniert, ist es eine herrliche Sache! Aber es müsste neben weiteren Lokmodellen eine einbaubare Kupplung, z.B. in Waggons geben. Ich hoffe deshalb, dass ich die MIBA-Entkupplung bald kaufen kann!

Zudem sollte bei Tests nicht jede Niete nachgemessen werden, sondern die Fahreigenschaften intensiver geprüft werden, so auch ohne Decoder auf nicht optimal verlegten Gleisen und unpolarisierten Weichen.

Walter Lauth

MIBA 5/01, MIBA-Test

Wechselstrom-Vergleich

Herzlichen Glückwunsch zum Märklin-/Roco-Taurusvergleich in MIBA 5/01! Endlich mal ein Wechselstrom-Vergleichstest. Bitte, bitte mehr davon. Ich bin zwar „digitaler Wechselstromer“, möchte aber nicht immer nur auf Märklin-Loks zurückgreifen müssen. Andere Mütter haben bekanntlich auch schöne Töchter. Die Frage ist nur, an welche man sich herantrauen kann ohne hinterher einen Fehlgriff bereuen zu müssen. Schon so manche Gleichstromlok hat nach Wechselstrom- und Digitalumbau viel von ihren zuvor eleganten Fahreigenschaften verloren.

Manfred Jansen, Lingen

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 – 5. Teil: VT 92 501

Der „Kartoffelkäfer“

Bei der jungen Bundesbahn gings rund, was sich auch in der Gestaltung ihrer Fahrzeuge widerspiegelte. Eine neue Ära begann am 9. Juni 1951 mit der Ablieferung des Versuchs-VT, der in Form und Antriebstechnik wegweisend war für eine ganze Generation von Triebwagen. Martin Knaden stellt den interessanten Einzelgänger in Vorbild und Modell vor.

In der Vorkriegszeit hatte das auf Berlin ausgerichtete Netz des Schnellverkehrs internationales Aufsehen erregt. Dieseltriebwagen der Baureihe SVT 137 verkehrten fahrplanmäßig mit 160 km/h zwischen den großen Städten des Deutschen Reiches. Ende der Vierziger-Jahre lag dieses Netz vollständig am Boden, sowohl Gleise wie Fahrzeuge waren – wie so vieles in Deutschland – in desolatem Zustand.

Früh schon war nach dem Krieg absehbar, dass die Reisezeiten wieder verkürzt werden müssten. Für ein neues, nun das Finanzzentrum Frankfurt stärker berücksichtigendes Schnellverkehrsnetz würde aber die Zahl der verbliebenen Vorkriegstriebwagen nicht ausgereicht haben. Da sich das Konzept der schnellen und leichten Triebwagen jedoch bewährt hatte, kam

ein Ersatz durch lokbespannte Züge nicht in Frage. Stattdessen wurden neue, zeitgemäße Fahrzeuge angestrebt.

Diese Triebwagen sollten hinsichtlich ihrer Kopfform den Erfordernissen des Luftwiderstandes bei hohen Geschwindigkeiten Rechnung tragen. Eine auch im Dachbereich nach hinten fliehende Form führte zu messbaren Verbesserungen des Luftwiderstandes. Allerdings mussten die hieraus resultierenden Mehrkosten sorgfältig abgewogen werden.

War noch bei den Vorkriegsbauarten das Blech der Kopfform aus Kostengründen nur in einer Richtung gekrümmt, so konnten nun auch dreidimensional gekümpelte Bleche mit minimalen Mehrkosten hergestellt werden, wenn nur die Fertigung durch

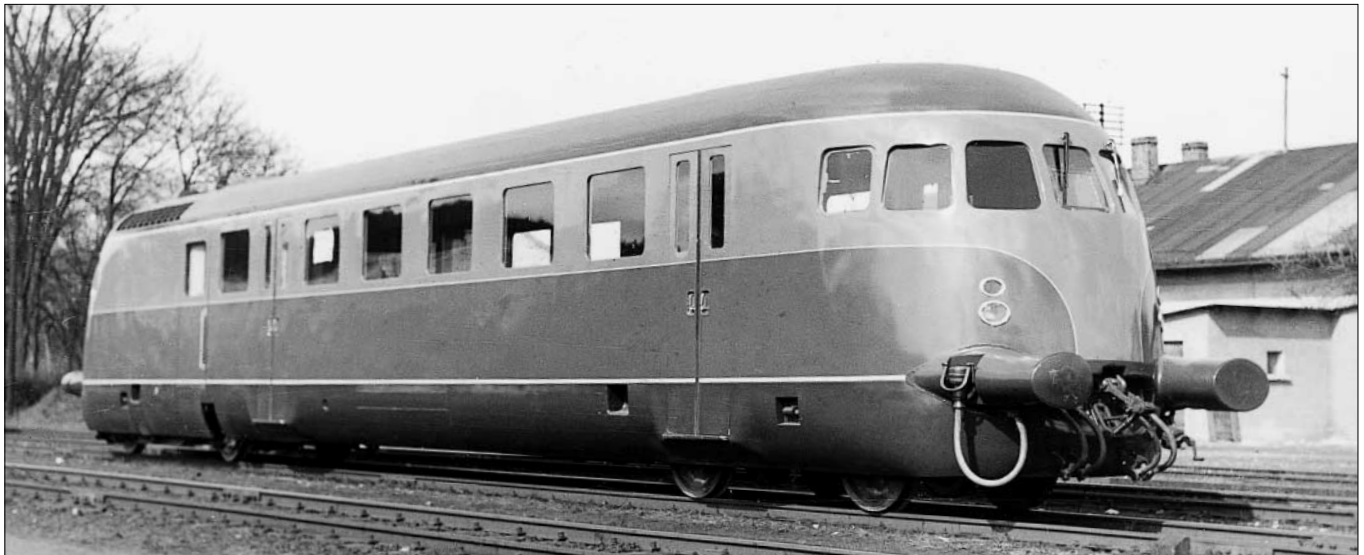
gleiche Kopfform aller geplanten Fahrzeugtypen möglichst rentabel gestaltet wurde. Außerdem wurde eine elegante Erscheinung angestrebt um die Modernität der Triebwagen auch visuell zu unterstreichen.

Nachdem also der Frontgestaltung eine erhebliche Bedeutung zukam, wurde beschlossen Versuchstriebwagen zu bauen, die nicht nur der Erprobung neuer Motoren und Getriebe, sondern auch als Studienobjekt für die äußerliche Gestaltung dienen sollten.

Als Basis wurden die beiden Reichsbahn-Triebwagen VT 872 und VT 874 vorgesehen, die offiziell nicht mehr im Bestand aufgeführt waren. Am 1. Oktober 1949 hob die Hauptverwaltungsbehörde (HVB) die Ausmusterung auf und verfügte zugleich den Umbau. Die neue Baureihenbezeichnung der Triebwagen lautete nun nach dem Nummernschema von 1947 (VT 90 bis VT 99 für Sonderbauarten) VT 92, die mit 5 beginnenden Ordnungsnummern 501 und 502 deutete auf hydraulische Kraftübertragung hin.

Tatsächlich wurde jedoch nur VT 872 umgebaut zu VT 92 501, VT 874 mit Wirkung vom 6.5.1951 endgültig ausgemustert. Der Umbau des verbliebenen Triebwagens erfolgte in Nürnberg bei MAN und zog sich bis ins Jahr 1951 hin.

Das Fahrzeug erhielt zunächst eine Maybach-Antriebsanlage mit 800 PS,



Eine der ersten Probefahrten führte den noch gänzlich unbeschrifteten VT 92 501 nach Neukirchen. Wie der Vergleich mit späteren Aufnahmen zeigt, waren einzelne Komponenten wie Dachkühleranlage, Steckdose an der Front oder dritte Lampe noch nicht im endgültigen Zustand.

Fotos: MAN, Slg. Dr. Löttgers

später wurde dieser Motor im Rahmen turnusmäßiger Hauptuntersuchungen gegen den inzwischen entwickelten 1000-PS-Standardmotor der DB getauscht.

Für den Wagenkasten wurde die aus dem Flugzeugbau bekannte Leichtbauweise erprobt. Hierbei bildeten Spanten und Außenblech zusammen mit dem Rahmen eine selbst tragende Röhre. Beim Versuchs-VT konnte allerdings der vorhandene, vom VT 872 stammende Rahmen nicht mit in den Leichtbau einbezogen werden.

Die Lackierung des Einzelstücks wich von jedem gängigen Farbschema ab: In zwei verschiedenen Brauntönen präsentierte sich der Wagenkasten, während das Dach in Grau und die Schürze in Schwarz dem gewohnten Anstrich entsprachen. Sämtliche Farb-trennkanten waren zudem durch gelbe Zierlinien abgesetzt. Dies führte zum Spitznamen „Kartoffelkäfer“, welcher sich auch nach Änderung der Lackierung beharrlich hielt.

Der VT wurde im Juni 1951 von der MAN abgeliefert und umfangreichen Probefahrten unterzogen. Die Abnahme durch die DB erfolgte am 16. Oktober 1951. In den folgenden Jahren wurden mit dem Komponententräger neu entwickelte Motoren, Getriebe und Drehgestelle erprobt. Die beengten Verhältnisse der Führerstände führten in der Serienausführung der VT jedoch



Am 17.8.1958 ist VT 92 501 in Nürnberg Hbf bereit zur Abfahrt mit einem Eilzug. Sehr schön sind auf dieser Aufnahme die Einzelheiten der Frontpartie zu erkennen.

Das Hauptschriftenfeld kennzeichnet den Triebwagen als „Versuchs-VT“, obwohl er längst wie eine Lokomotive eingesetzt wird.

Fotos: Joachim Claus