MIBA SPEZIAL 108

MIBA

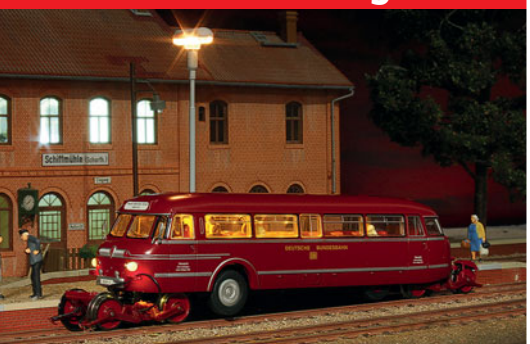
DIE EISENBAHN IM MODELL

SPEZIAL 108

B 10525
Deutschland € 12,–
Österreich € 13,80
Schweiz sFr. 23,80
Italien, Frankreich, Spanien
Portugal (cont) € 14,50
Be/Lux € 13,90
Niederlande € 15,00
Dänemark DKK 130,–

Schnittstelle Schiene – Straße

Brekinas Schi-Stra-Bus gesupert
Bus mit Beleuchtung



Verladung auf dem Lande
Ladestraßen + Laderampen

Schüttgutverladung mit Sturzbühne
Vom Lkw in den O-Wagen

LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

Die Pioniere des Containerverkehrs

Foto: © Bildersig.: Horvay

L235120 UVP 91,00 €

L235125 UVP 91,00 €

L235130 UVP 91,00 €

L235140 UVP 99,90 €

L235140 • Behältertragwagen, DB, Epoche III
BTms 55, mit 4 Behältern Ekrt 231 aus der Serie „von Haus zu Haus", Betriebs-Nr. 015 288, LüP 132 mm.

L235121 • Behältertragwagen, eingest. bei der DB, Epoche IV
BTms 55, mit 4 Bierbehältern Ddikr 624, Betr.-Nr. 042 1 206-2 P, LüP 126 mm.

Unsere Liebe zum Vorbild und zum Detail:

Alle Behälter der Wagen L235120, L235121, L235125, L235130, L235140 sind gesteckt und untereinander austauschbar. Auch unbeladen haben die Wagen durch das Metall-Fahrgestell sichere Laufeigenschaften.

Für alle Wagen gilt: *Sehr fein detaillierte Behälter, vierseitig bedruckt, beschriftet mit unterschiedlichen Behälternummern. Kurzkupplungskinematik, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Liliput-Kurzkupplung. Austauschradsätze für das Wechselstromsystem optional bei Liliput erhältlich.*

L235120 • Behältertragwagen, DB, Epoche III
BTms 55, mit 4 Behältern Eoskrt 021 aus der Serie „von Haus zu Haus", Betriebs-Nr. 015 314, LüP 126 mm.

L235125 • Behältertragwagen, DB, Epoche III
BTms 55, mit 4 Behältern Efkr 421 aus der Serie „von Haus zu Haus", Betriebs-Nr. 015 222, DB, LüP 132 mm.

L235130 • Behältertragwagen, DB, Epoche IV
Lbs 584, mit 4 Behältern Edzkr 571 aus der Serie „von Haus zu Haus", Betriebs-Nr. 21 80 411 2 381-9, LüP 126 mm.

L235121 UVP 99,90 €

Mehr Produktinformationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler bzw. unter www.liliput.de

Oder einfach den QR-Code scannen

Halten und behalten

Ein Bahnhof an einer Nebenstrecke. Doch glaube niemand, hier wäre nicht viel los. Während auf den Gleisen der Schienenbus brummt, brummt an der Ladestraße die Wirtschaft: Als Indikator gelten die zahlreichen Zustellfahrzeuge, die fleißig ihre Behälter auf den Tragwagen laden.
Zur Bildleiste unten: Der Schienen-Straßen-Bus ist ein Unikum. Noch individueller wird er mit Beleuchtung, wie Sebastian Koch meint. Er berichtet auch von Ladestraßen und Laderampen sowie von deren Umsetzung ins Modell. Helge Scholz zeigt eine Anlage mit bemerkenswerter Schüttgutumladung.
Fotos: Bruno Kaiser, Sebastian Koch, Helge Scholz

Gleise sind auf einer Modellbahn selbstverständlich. Und fast ebenso selbstverständlich werden auch auf den meisten Anlagen Straßen nachgebildet. Zumeist stehen auf den Straßen Autos aber nur herum. Ganz selten sieht man mal Straßenfahrzeuge in Bewegung. Dank des Faller-Car-Systems ist das ja heutzutage kein Hexenwerk mehr.

Doch in den meisten Fällen verkehren beide Systeme auf der Modellbahn völlig unabhängig nebeneinander her. Dabei gab es doch beim Vorbild jede Menge Berührungspunkte – in früheren Epochen sogar noch viel stärker als heute. Damals überließ die Bahn der Gummikonkurrenz das Feld nicht einfach kampflos. Vielmehr wurden technisch recht aufwendige Konzepte entwickelt, um auch Kunden ohne Anschlussgleis zu erreichen. (Heute hingegen werden ja sogar funktionsfähige Anschlussgleise gekappt, wenn der Kunde die von der Bahn recht selbstherrlich festgesetzten Mindestvolumen nicht erreicht – aber das nur nebenher …)

Das interessanteste dieser Konzepte ist sicherlich das pa-System, dessen Behälter den weithin sichtbaren Slogan „Von Haus zu Haus“ trugen. Der Name war Programm, konnte doch nahezu jedes Produkt – von Ziegelsteinen oder Bauholz in offenen Behältern über Zement in speziellen Druckbehältern bis hin zu Lebensmitteln wie Bier, Milch oder Getreide – an jeden Bestimmungsort gebracht werden. Der Lkw belastete dazu die Straßen nur auf der sog. „letzten Meile“.

Zum Gesamtsystem gehörten auch speziell entwickelte Wagen, die im Lauf der 50er-Jahre von einem dreiständigen Wagen (BT 50) über einen vierständigen (BTms 55) bis hin zu einem fünfständigen Waggon (BTmms 58) stetig weiterentwickelt wurden. Die beiden letztgenannten Wagentypen sind gerade erst ausgeliefert worden (Liliput) bzw. werden in Kürze in den Fachhandel kommen (Brawa). Diese neue Belebung eines alten Themas war denn auch für uns Anlass, das vorliegende Heft zusammenzustellen.

Wobei wir aber auch die schon länger im Angebot befindlichen Wagen und Behälter anderer Hersteller nicht außen vor lassen wollen. Die herrlichen Zustellfahrzeuge von Brekina, Albedo und Weinert sind ja allemal ein Hingucker auf der Anlage. Zu wünschen wäre noch der Kleinkram: Hubroller, Elektro-Geh-Schlepper und Kippgeräte – man hat sich damals wirklich noch Gedanken gemacht, wie man das Handling der Behälter beim Kunden erleichtern kann – würden im Modell das System bestens ergänzen.

Was fehlt, ist eigentlich „nur“ eine gewisse Funktionalität, denn im Modell können die beim Vorbild kran- und rollbaren Mittelcontainer noch nicht ohne Weiteres vom Ackermann-Auflieger auf den BT-Wagen umgesetzt werden. Vielleicht baut ja in Bälde ein Leser mal was dazu. Statt simpler Zapfen kämen vielleicht Magnete zum Halten infrage. Behalten Sie diesen Behälter-Beitrag doch mal im Auge – meint Ihr *Martin Knaden*

eBooks

ZUM DOWNLOAD

Jetzt einfach vergriffene Ausgaben einzeln als eBook kaufen

ALLE MARKEN
UNTER EINEM DACH!
www.vgbahn.de/ebook

Unter anderem sind diese *vergriffenen* Klassiker als eBook erhältlich:

MIBA:
PitPeg-Sammelband

MIBA-Buch:
Salut aus Ferbach

MIBA-Report:
Zugbildung 2 und 4

Eisenbahn-Journal:
Alle Preußen-, Bayern- und Sachsen-Reports

UNSER EBOOK-SERVICE WIRD SCHRITT FÜR SCHRITT AUSGEBAUT:

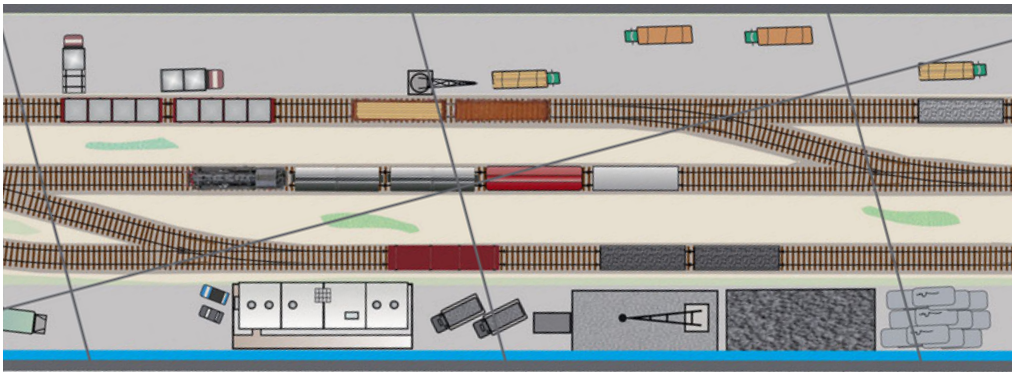
Sonder- und Spezialausgaben des Eisenbahn-Journals, MIBA-Praxis und MIBA-Report und viele mehr. Schließen Sie die Lücken in Ihrer Eisenbahn- und Modellbahn-Bibliothek!

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Kompetenz aus Leidenschaft. Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

In der Wirtschaftswunderzeit wurde bei der Deutschen Bundesbahn Kundenfreundlichkeit noch groß geschrieben – und so wurden für den Güterverkehr die pa-Behälter entwickelt. Bruno Kaiser zeigt ab Seite 52, wie diese auch auf der Modellbahn eingesetzt werden können. ***Foto: Bruno Kaiser***

Nicht nur in Zwiesel wie im Bild oben wurde der Schi-Stra-Bus eingesetzt, wenn das Gleis zu Ende war. Die Geschichte dieses interessanten Zwitters skizziert Erich Horvay ab Seite 63. ***Foto: Sammlung Horvay***

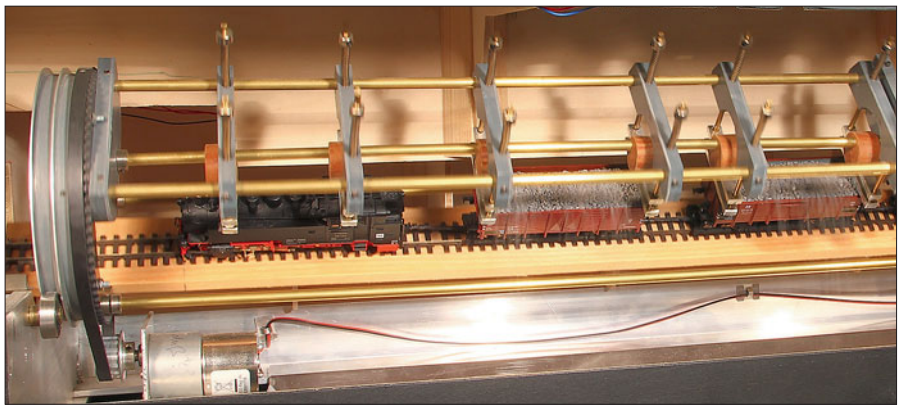
Zwischen Schiene und Straße gibt es viele „Schnittstellen" beider Verkehrsträger und ihrer Fahrzeuge. Dr. Rolf Löttgers stellt in seinem Grundlagenbeitrag ab Seite 6 eine Reihe bekannter und weniger bekannter Beispiele vor. ***Foto: Dr. Rolf Löttgers***

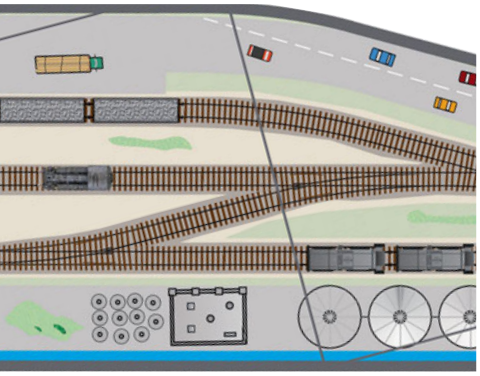


MIBA SPEZIAL 108

DIE EISENBAHN IM MODELL

In nahezu allen Bahnhöfen waren Ladestraßen und -rampen zur Verknüpfung von Schiene und Straße vorhanden, selbst heute sind sie vielerorts noch unentbehrlich. Sebastian Koch gibt ab Seite 26 einen Überblick über das Vorbild mit vielen Anregungen zum Nachbau – und ab Seite 36 wird schließlich ganz konkret gebastelt … *Foto: Sebastian Koch*





Siegfried Seidl und Jochen Klinger nahmen den Bahnhof Ehrenfriedersdorf zum Vorbild – beim Güterverkehr stand dort seinerzeit die Splittverladung im Mittelpunkt. Helge Scholz zeigt ab Seite 88, wie die beiden pfiffigen Modellbahner das Thema auf einer sehenswerten Anlage umsetzten. *Foto: Helge Scholz*

Mehr Abwechslung in den Güterverkehr bringt ein Tauschsegment mit einem Güterbahnhof, das als Anlagenzunge in den Hobbyraum ragt. Wie dies aussehen könnte, zeigen Ingrid und Manfred Peter mit ihrem Anlagenentwurf ab Seite 96.

INHALT

ZUR SACHE

Halten und behalten 3

GRUNDLAGEN

Schiene und Straße 6

VORBILD

Ladestraßen und Rampen 26
Bilderbogen Bahn-Behälter 48
Auf allen Wegen 63

MODELLBAHN-PRAXIS

Verkehrsträgerwechsel 36
Für Fahrzeuge und Stückgut 42
… von Haus zu Haus 52
Von Haus zu Haus mit der Schrottmulde 60
Ein Kran für Kisten 74
Individuelle Mobilität 78
Belebender Straßenverkehr 84

FAHRZEUGBAU

Tuning für den Schi-Stra-Bus 68

MODELLBAHN-ANLAGE

Eine Splittverladung mit Pfiff 88

ANLAGENPLANUNG

Ein Verladebahnhof als Tauschsegment 96

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 106

Landpost Steinbach–Reichenbach am Bahnhof Steinbach a. W. der Frankenwaldbahn am 15. September 1937.
Foto: Slg. Wolfgang R. Reimann

Fahrzeuge und Transportmittel für beide Systeme

Schiene und Straße

Seit es die Eisenbahn gibt, sind Schiene und Straße eng miteinander verbunden – es gibt vielerlei Berührungspunkte, „Schnittstellen“ und Kombinationen beider Verkehrsträger und ihrer Fahrzeuge. MIBA-Autor Dr. Rolf Löttgers stellt einige bekannte und weniger bekannte Beispiele vor.

Zwischen den Bildern auf dieser Seite liegen gerade einmal 20 Jahre. 1937 gab es sie noch – die Landpost, die ihre Fahrgäste vom Bahnhof Steinbach a. W. in das fünf Kilometer entfernte Reichenbach brachte, und auch der damals schon alte Bahndienstwagen 700 427 Nürnberg wurde noch gebraucht. 20 Jahre später war die Kombination aus einem offenen Drehschieber-Seitenentladewagen plus Förderband plus Borgward-Zugmaschine mit Muldenkipper („im Auftrag der DB“) Beispiel für einen zeitgemäßen Güterumschlag von der Schiene auf die Straße.

Heute betrachtet man beide Bilder mit den Augen des Fahrzeughistorikers. Genau so wie all die anderen Fahrzeuge, die auf Schiene und Straße fuhren, die auf Schienen gesetzten Kraftfahrzeuge und die Züge, die Kraftfahrzeuge oder wenigstens deren Ladebehälter beförderten und dies – Beispiele „Rollende Landstraße“, Containerzüge, Auto(reise)züge – teilweise heute noch tun.

Der nachfolgende Beitrag versteht sich in erster Linie als historischer Rückblick ohne jeden Anspruch auf Vollständigkeit. Er zeigt die Vielfalt von

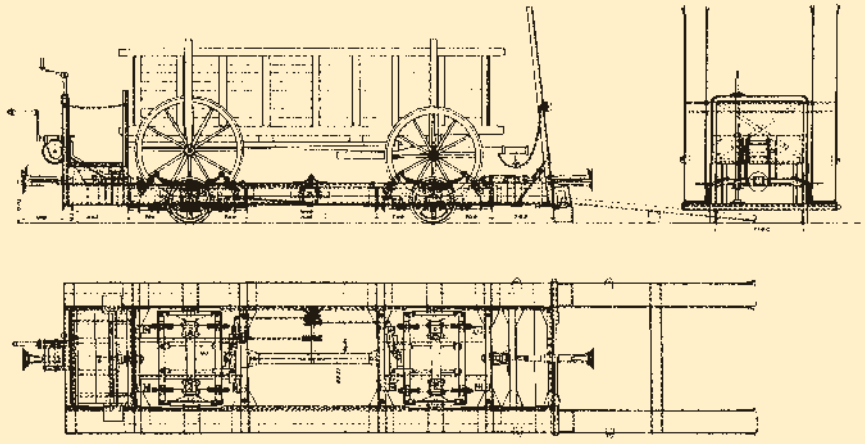
Vorführung eines SEAG-Seitenkippers am Güterbahnhof Hameln im Jahre 1957. Die Borgward-Zugmaschine – ein Typ A 4500 – ist zu diesem Zeitpunkt gewissermaßen noch flammneu. ***Foto: SEAG***

Kooperationsformen zwischen Schiene und Straße auf, wie sie namentlich in den beiden ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg voller Euphorie ausprobiert wurden und erinnert an einige kurzlebige Versuche aus den Jahren vorher.

Fuhrwerke huckepack

Der Güterverkehr gehört nicht unbedingt zu den Kernaufgaben einer Straßenbahn. Es gab zwar in Deutschland etliche Betriebe, die eine Mischung aus Straßen- und Kleinbahn waren, auch Straßenbahnbetriebe, die auf einem Teil ihres Netzes Güterverkehr mit speziellen Güterwagen oder sogar auf Rollwagen aufgeschemelten Normalspurwagen betrieben, aber die Kombination aus Straßenbahnwagen und Fuhrwerk war nun doch etwas Besonderes. Fast zwanzig Jahre, bis etwa 1920, gab es solche Verkehre.

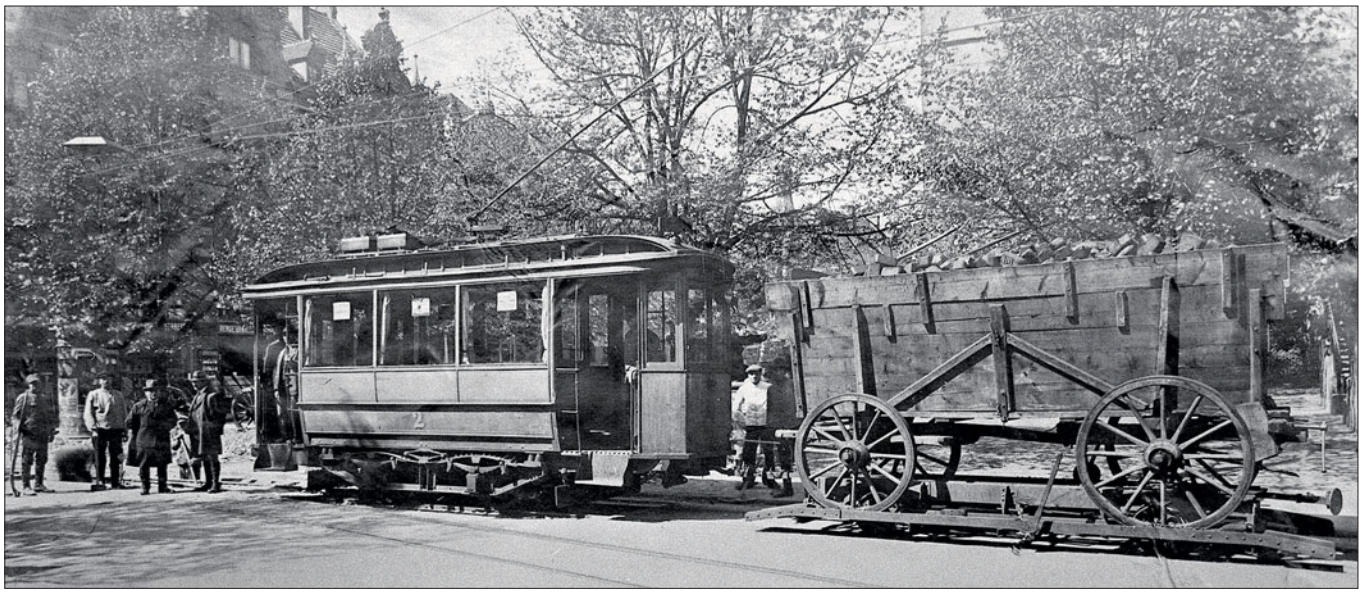
Dabei gilt es zu unterscheiden zwischen den Jahren etwa von 1903 bis 1910 und den letzten Kriegs- bzw. ersten Nachkriegsjahren. Kurz nach der Jahrhundertwende boten wenigstens zwei Waggonbauer, einer von ihnen Arthur Koppel, mit mäßigem Erfolg ihre „Transporteure“ an. Koppels Modell wirkte dabei etwas stabiler und besser durchdacht als das Konkurrenzprodukt; es wurde in der damaligen Fachpresse wie der „Zeitschrift für Kleinbahnen (ZfK)“ und der „Deutschen Straßen- und Kleinbahnzeitung (DSKZ)“ mehrfach in Berichten und mit Anzeigen beworben. Es verkaufte sich aber nur schlecht, beispielsweise nach Braunschweig. Deshalb wandte sich die Firma, mittlerweile Teil des Unter-



„Plattformwagen zur Beförderung gewöhnlichen Straßenfuhrwerkes auf Gleisen, ausgef. von Arthur Koppel, Berlin“. ***Skizze: Zehme, Elektrische Eisenbahnen***

Der „Transporteur“ von Arthur Koppel auf einer Anzeige aus der DSKZ von 1906. Das Fuhrwerk wird mit einer Winde, deren Kurbel links neben der Handbremse zu sehen ist, über die klappbare Rampe auf das Untergestell gezogen. Wie bei einem „echten“ Güterwagen gibt es auch bei diesem Modell einen Bremserstand.

Unten: Das in Detmold benutzte Modell ist wesentlich einfacher konstruiert, braucht keine Rampe und besitzt auch nur eine Handbremse mit Ratsche in der Art einer Fuhrwerksbremse. In Detmold wurden mit drei solchen „Transporteuren“ jährlich bis zu 4.000 t befördert. ***Foto: Sammlung Jörn Müller***

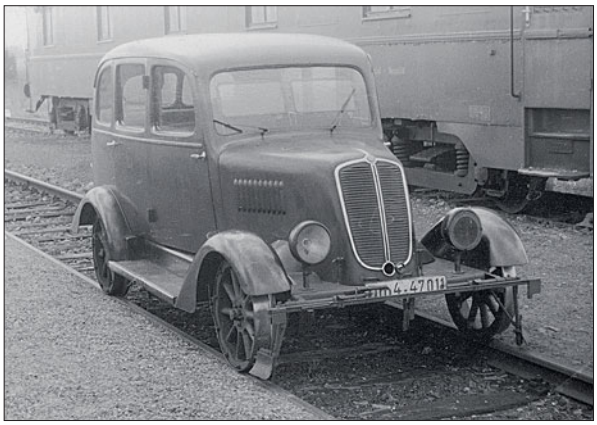


Ein Opel P 4 auf 750 mm Spurweite! Der Bahnverwalter der Kleinbahn Steinhelle–Medebach benutzte ihn für seine Inspektionsfahrten. Die beiden Bilder zeigen das Fahrzeug bei einem Halt in der oberen Spitzkehre der malerischen 750-mm-Strecke zwischen Küstelberg und Wissinghausen und vor der Gastwirtschaft Schmidt in Wiemeringhausen, die zugleich auch als Agentur diente. ***Foto: WVG Medebach***

nehmens Orenstein & Koppel, fortan lukrativeren Projekten zu.

Die Straßenbahn in Detmold setzte seit 1903 drei recht einfach konstruierte „Transporteure" eines anderen Waggonbauers auf ihren Strecken nach Johannaberg und Hiddesen ein – Tragkraft jeweils 7 t. In der Statistik sind die Wagen bis 1914 nachgewiesen. Sie beförderten in den Jahren bis 1909 jährlich zwischen 1.400 und 4.000 t.

Die zweite kurze Epoche, während der Fuhrwerkstransport mit Straßenbahnwagen erfolgte, hatte ihre Ursache eher in der Not der letzten Kriegsjahre, als selbst Zugpferde Mangelware waren. Die Offenbacher Straßenbahn begnügte sich damit, Fuhrwerke an ihre Straßenbahnwagen zu hängen. Da das Gleisbett vollständig gepflastert war, scheint es kaum Komplikationen gegeben zu haben. Die Nürnberg-Fürther Straßenbahn hingegen fand gleich zwei Lösungen. Zum einen baute sie auf ein altes Herbrand-Untergestell eine Plattform zur Fuhrwerksbeförderung. Die zweite Lösung war nachgerade abenteuerlich: Ein auf der vorderen Plattform liegender Balken ragte seitlich um einen guten Meter in die neben dem Gleis verlaufende Fahrbahn. An diesen Balken wurde die Deichsel des Fuhrwerks befestigt, das damit auf gleicher Höhe mit der Straßenbahn auf der Straße unterwegs war.



Die CSD bestellten beim Automobilhersteller Tatra mehrere Bahnmeister-Draisinen, die aus dem 1947 erstmals gebauten Modell 14/52 abgeleitet waren. Angetrieben wurden die Fahrzeuge von einem 1,9 l-Motor mit 30 PS. Die Betriebsnummer steht auf dem Nummernschild. Klaus Kieper fotografierte Dm 4-47011 im Mai 1978 in Hor. Plana.

Auch die Waldbahn von Cierny Balog nutzte einen tschechischen Pkw-Typ als Draisine, nämlich den Skoda 1200-BR. Allerdings riecht dieses im Sommer 1978 ebenfalls von Klaus Kieper fotografierte Modell regelrecht nach Marke Eigenbau …

Autos auf Schienen – historisch

Dies ist ein Thema, das bereits mehrere Bücher füllt, deshalb seien hier nur einige Aspekte beleuchtet. Fast alle schienengängig gemachten Straßenfahrzeuge sind bzw. waren Einrichtungsfahrzeuge – rühmliche Ausnahme: die VW-Draisine 272 von EH – sodass eine Wendevorrichtung gleich welcher Art eingeplant werden muss. Abgesehen davon müssen vor allem die Achsen von Straßen- auf Eisenbahnmaß reduziert und mit passenden Rädern versehen werden.

Dazu eine Vorbemerkung: Die mittig unter dem Fahrzeug sitzende Wendevorrichtung, gleichgültig ob „Modell Wagenheber" oder eine aufwendigere hydraulische Konstruktion, bedingte in der Regel einen unter dem Aufbau montierten Hilfsrahmen zur Versteifung, etwa bei den Draisinen auf Basis des VW Käfers oder Bullis. Man konnte natürlich auch eine ausgetüftelte Wendevorrichtung mit halbkreisförmigem Gleisbogen und Wendebock für die Vorderachse und einer Drehscheibe für die Hinterachse konstruieren, wie es die Waggonfabrik Werdau bei ihrem Schienen-Omnibus machte, den sie 1929 an die meterspurige Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn (GMWE) lieferte. Eine andere Möglichkeit war der Bau primitiver Drehscheiben an den Streckenendpunkten, wie es bei der Nebenbahn Amstetten–Laichingen für den „Schienen-Trambus" T 35 gemacht wurde.

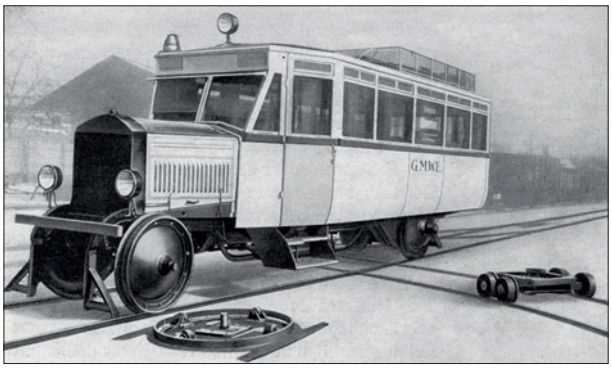
Wenn der Fahrzeughersteller selber solche „Schienen-Autos" anbot oder ein versierter Waggonbauer unter Rückgriff auf serienmäßige Fahrzeugkomponenten eine Kleinserie auflegte,

Am 30. Juli 1966 steht der aus einem Büssing-Trambus umgebaute T 35 der Nebenbahn Amstetten–Laichingen neben der Werkstatt in Laichingen auf Reserve. Am Heck des Triebwagens ist die extra für den „Schienen-Trambus" gebaute Drehscheibe zu sehen. ***Foto: Dr. Löttgers***

bekam das Fahrzeug dem Betriebszweck entsprechende geschmiedete Achsen. Faun beließ beim Bau seiner Schienenkräne für die Wehrmacht die Achsen des als Basisfahrzeug dienenden Neuntonners deren ursprüngliche Länge und rückte die gusseisernen Scheibenräder der beiden Hinterachsen auf Normal- bzw. Breitspurweite zusammen.

Die Hauptwerkstatt Neuffen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) hingegen kürzte 1954 die Hinterachsen ihres Büssing-Trambusses auf Meterspur ein (belastete Spurweite vorher 2030 mm, nachher 1050 mm) und baute statt der Omnibus-Vorderachse eine Schmalspur-Zehntonnenachse ein. Die Waggonfabrik Werdau ersetzte 1929 die Vorder- und Hinterachse ihres ehemaligen Straßen-Omnibusses durch Eisenbahn-Radsätze mit leicht unterschiedlich großen Scheibenrädern. Die Gardelegen-Neuhaldensleben-Weferlinger Eisenbahn (GNWE) wiederum versuchte es beim Umbau ihrer neun 1932 aus Berlin übernommenen Doppelstock-Omnibusse zunächst mit Rädern, die aus zwei Ringteilen zusammengefügt waren; zwischen Radreifen und Felge befand sich eine Hohlgummieinlage. Da die Kleinbahnaufsicht diese Konstruktion nicht genehmigte, musste die GNWE eisenbahntypische Scheibenräder beschaffen und einbauen.

Der 1929 von der Waggonfabrik Werdau – damals schon Teil von Linke-Hofmann-Busch – für 24.000 RM an die GMWE gelieferte Schienen-Omnibus war aus dem Umbau eines im Jahr zuvor auf der Berliner Verkehrsausstellung gezeigten „Ladenhüters" entstanden, den Werdau und die Vogtländer Maschinenfabrik (Vomag) 1928 entwickelt hatten. Außer der bereits genannten aufwendigen Wendevorrichtung (Preis 16.000 RM) ist die Tatsache erwähnenswert, dass das ursprünglich vorhandene Lenkrad beim Umbau erhalten blieb und die Vorderachse nicht starr war, sondern leichtes Spiel hatte; angeblich ließ sich so die äußerst kurvenreiche Strecke der GMWE besser bewältigen. Der Triebwagen wurde zwar noch als VT 133 521 in den Fahrzeugpark der „ostzonalen" Reichsbahn eingereiht, aber schon 1951 in Barth abgestellt und wenig später verschrottet.



Der Schienen-Omnibus der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn mit der Wendevorrichtung – dem Wendebock, der unter die Vorderachse gefahren wird, der Drehscheibe für die Hinterachse und dem über zwei Weichen an die Strecke angeschlossenen halbkreisförmigen Gleisbogen. ***Foto: LHB-Werdau***

Die bereits erwähnten neun von der Berliner Verkehrs-Gesellschaft gekauften Doppelstockbusse (Baujahr 1925/26) waren für die GNWE die letzte Chance, ihren Personenverkehr halbwegs rentabel und vor allem attraktiver zu gestalten. Der Preis allerdings war beachtlich: 50.000 RM allein für die Basisfahrzeuge, endlos viele Tüfteleien in der eigenen Werkstatt, um daraus Schienenfahrzeuge zu machen

Der letzte der neun aus Berlin übernommenen Doppelstockbusse wurde bei der Gardelegen-Neuhaldensleben-Weferlinger Eisenbahn kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs mit einem Holzkohlengas-Generator ausgerüstet. ***Foto: Slg. Dr. Löttgers***

Die Sylter Verkehrsgesellschaft benutzte für ihren 1952 gebauten LT 1 als Zugfahrzeug einen Borgward-Lkw mit verkürztem Chassis. Der dazu passende Auflieger entstand in der Westerländer Werkstatt. Am 25. Juni 1966 verlassen LT 1 und Beiwagen 7 gerade den dortigen Kleinbahnhof in Richtung List. ***Foto: Dr. Löttgers***

– und das unter den Augen einer sehr kritischen Kleinbahnaufsicht. Heraus kamen schließlich höchst bemerkenswerte Fahrzeuge, allesamt Unikate, und tatsächlich eine Verkehrssteigerung von bis zu 50 % schon nach drei Betriebsjahren. Zwei Fahrzeuge überlebten den Krieg, eines im polnischen Pleschen, das andere bei der GNWE, wo es noch die Reichsbahn-Nummer VT 133 511 verpasst bekam und bis 1957 erhalten blieb.

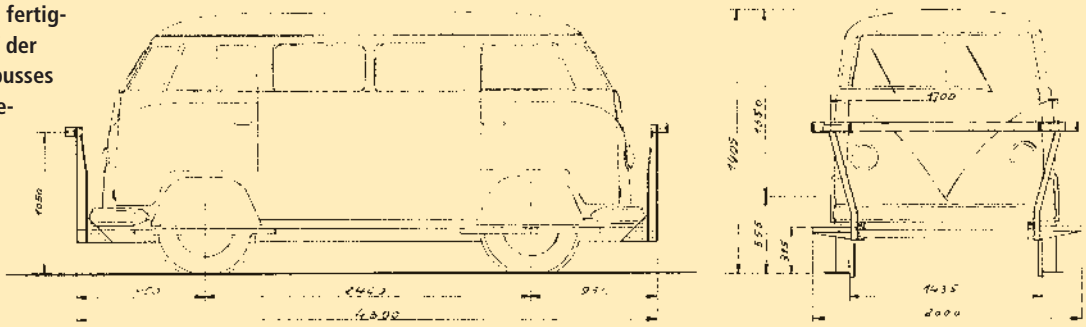
Der Omnibus, den die WEG 1954 von der ÜSTRA in Hannover übernahm, war einer der ersten Büssing-Trambusse mit unterflur angeordneter Maschinenanlage (Baujahr 1936/7). Innerhalb von zwei Monaten entstand so der auf der Nebenbahn Amstetten-Laichingen eingesetzte T 35. Zuerst nahm Gottlob Auwärter in Stuttgart-Möhringen einige Karosseriearbeiten vor, ehe die WEG-Hauptwerkstatt Neuffen den Umbau zum „Schienen-Trambus“ besorgte. Der Büssing-Dieselmotor von 1936 hielt noch bis 1956 und wurde erst nach einem Unfall gegen den vom Uerdinger Schienenbus bekannten U 10 ersetzt.

Nachdem innerhalb kurzer Zeit zwei weitere Schmalspur-VT auf die Schwäbische Alb versetzt worden waren, stand der kuriose T 35 fast nur noch auf Reserve, erhielt sogar kurz vor einem schweren Zusammenstoß 1967 noch eine Hauptuntersuchung mit Neulackierung – und war dann nur noch Schrott.

Kommen wir zu den Schienen-Lkw. Auf der Basis ihres Neuntonners baute Faun ab 1937 für die deutsche Wehrmacht einen dreiachsigen Auto-Schienenkran mit 7-9 t Tragfähigkeit. Dieser Typ LK5S war eine bemerkenswerte und überaus langlebige Konstruktion, deren letzte Exemplare nahezu unverändert bis weit in die Sechzigerjahre bei der ÖBB im Einsatz waren.

Von der Konzeption her war es ein Zweiwege-Fahrzeug; die Lkw-Vorderachse hing beim Schienenbetrieb „radlos“ in der Luft. Ihre Aufgabe übernahm ein mit eisenbahntypischen Scheibenrädern versehener Radsatz, der unterhalb des Führerhauses montiert war. Auf den beiden Hinterachsen saßen auf Normal- oder Breitspur eingerichtete Scheibenräder. Beim Wechsel von Schiene auf Straße konnten die sechs Lkw-Reifen problemlos auf die frei liegenden Radnaben montiert werden. Da ihr Durchmesser größer war als der der Scheibenräder, war es dann möglich, den Schienenkran an der nächsten geeigneten Stelle auszugleisen. Die Eisenbahnräder hatten nun keinen Bodenkontakt mehr.

Angetrieben wurde der Auto-Schienenkran von einem Deutz-Dieselmotor mit 150 PS, der zugleich auch den Bordgenerator versorgte, der den

Der für die Wehrmacht gebaute Auto-Schienenkran von Faun war von der Konzeption her ein echtes Zweiwegefahrzeug. Bei der ÖBB in Salzburg wurde der Kranwagen 930.04.03 am 29. Juni 1962 aber nur noch als Schienenfahrzeug eingesetzt.
Foto: Dr. Löttgers

Die von Büssing 1953 fertiggestellte Draisine auf der Basis eines VW Kleinbusses brauchte keine Wendevorrichtung, da sie als Zweirichtungsfahrzeug konzipiert war.
Skizze: Büssing u. Sohn