

Doppelstockwagen DAB6-37/59 (ex LBE)



Das Vorbild

1935 und 1937 beschaffte die Lübeck-Büchener Eisenbahn in zwei Serien acht Doppelstockeinheiten, die sie im Schnellverkehr zwischen Lübeck und Hamburg einsetzte. Die zweite Serie unterschied von den beiden erstgelieferten Fahrzeugen neben technischen Verbesserungen auf den ersten Blick durch die größere LüP und die kleinen Führerstandsfenster. Sieben Einheiten überstanden den Krieg und wurden nach Aufarbeitung von der Deutschen Bundesbahn im Nah- und Eilzugverkehr im Hamburger Raum und im Ruhrgebiet eingesetzt. Die letzte Einheit wurde 1978 ausgemustert. Beim Umbau 1964 wurden Führerstände und Gepäckabteile ausgebaut, die Dienstraumtüren entfernt und große Frontfenster eingebaut. In diesem stark veränderten Erscheinungsbild präsentiert sich heute noch die beim Verein Lübecker Verkehrsfreunde erhaltene Einheit, allerdings in den historischen LBE-Farben lackiert.

Das Konzept

Ich wollte eine Doppelstockeinheit der zweiten Serie in Epoche 3-Ausführung mit kleinen Stirnfenstern nachbauen. Bilder aus der Zeit Mitte der 50er bis Anfang der 60er zeigen kleine Unterschiede hinsichtlich der Lüfteranordnung und -ausführung, der Lampen, der Zierlinien und weiterer Details. Man könnte den Eindruck gewinnen, daß an den Wagen an jedem dritten Dienstag nach Fahrplanwechsel Umbauten vorgenommen wurden. Ich habe mich für das Modell letztlich an folgenden Bildern orientiert:

- Dostoeinheit mit 74 1318, Hamburg Hbf (Okt. 1951), Eisenbahn-Journal, 11/2006, Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, ISSN 0720-051-X
- Dostoeinheit mit V200 ???, Lübeck Hbf (um 1959), S. 40 in Alfred Gottwaldt, „Die Lübeck-Büchener Eisenbahn“, Alba, Düsseldorf, 1999, ISBN 3-87094-235-5
- Dostoeinheit mit V200 ???, Hamburg Hbf (1960), S. 78 in M. Meinhold/Miba-Report, Zugbildung

(1) DB Reisezüge der Epoche 3, MIBA-Verlag, Nürnberg, 2001, ISBN3-86046-006-4

- Dostoeinheit mit V160 007, Hamburg Hbf (Nov. 1962), S. 78 in M. Meinhold/Miba-Report, Zugbildung (1) DB Reisezüge der Epoche 3, MIBA-Verlag, Nürnberg, 2001, ISBN3-86046-006-4

Grundlage des Umbaus ist die DR-Doppelstockeinheit von Piko/MTX, die mittels Elementen einer dritten Hälfte verlängert wird. Damit sind diverse Kompromisse verbunden, zu denen ich im Hinblick auf möglichst einfache (Um-)Baumaßnahmen bereit bin. Neben einigen optischen Abweichungen wie zu schmalen Fenstern der 1.-Klasseabteile oder den im Original nicht vorhandenen Brüstungsleisten der Seitenwände ergeben sich auch Maßstabsdifferenzen. Das Modell erreicht mit einer LüP von 277,7 mm die Länge des Vorbildes (46340 mm bzw 289,6 mm in N) nicht ganz, vermittelt aber trotzdem den typischen Eindruck der LBE-Doppelstockwagen.





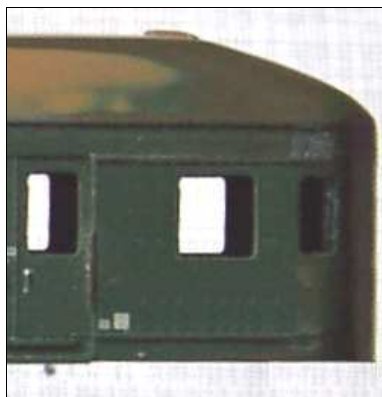
Der Wagenkasten

Benötigt werden drei Hälften der DR-Doppelstockeinheit von Piko bzw. MTX, die zunächst komplett zerlegt werden. Nach Lösen der Schrauben im Unterboden läßt sich der Wagenkasten vom Fahrgestell abheben. Anschließend wartet eine große Herausforderung. Die verklebten Fensterbänder müssten nun eigentlich ohne Schäden am Wagenkasten und den Fenstern entfernt werden. Zumindest an den Fenstern lassen sich Beschädigungen aber kaum vermeiden. Der Kleber erfüllt seine Aufgabe stellenweise so gut, daß die Anwendung kontrollierter Gewalt wie Heraushebeln unweigerlich zu Verlusten führt und mit dem Fensterband auch Teile der Seitenwand herausgebrochen werden können. Erwärmen führt nicht zur Lockerung der Klebestellen. Ich habe versucht, die Klebestellen mit einem scharfen(!) Cutter vorsichtig zu durchtrennen. Die eine oder andere Fensterecke hat trotzdem nicht überlebt, der Wagenkasten ist aber intakt geblieben. Es empfiehlt sich, die Bastelstube währenddessen für Kinder, Haustiere und andere potentielle Störfaktoren zur verbotenen Zone zu erklären.

Nun kommt es zu gezielten Zerstörungen. An den Seitenwänden aller drei Teile werden die Zierstreifen, die Buchstaben DR und die Fahrzeugnummer mit einer Fingernagelpolierfeile entfernt, sonst würden sie nach der Neulackierung erkennbar auftragen. Dann wird bei zwei Teilen der Führerstand abgesägt. Der waagrechte Schnitt liegt unterhalb der Dachkante, die senkrechten Schnitte verlaufen mittig durch das erste Seitenfenster. Die verbleibende Hälfte des nun nur noch halb so breiten Fensters stellt das Eckfenster des Führerstandes dar, welches allerdings beim Vorbild in der Führerstandsroundung und nicht wie hier in der Seitenwand sitzt. Dafür entfällt aber die schwierige Anfertigung eines abgerundeten Fenstereinsatzes, stattdessen kann hierfür einfach ein schmales Frontfenster des DR-Doppelstockwagens verwendet werden. Daher ist dieser Kompromiß akzeptabel.



Die neue Front entsteht aus dem Dach eines Roco Gr 20. Von diesem wird ein der Wagenkastenhöhe entsprechendes Stück eingeklebt. Das DR-Doppelstockdach steht nun an den Wagenkastenecken über und wird mit der Feile der neuen Stirnrundung angepasst. Die vom vorderen Dachlüfter zu den Ecken laufenden Kanten müssen flacher gefeilt werden, bis sie kaum noch als Kanten zu erkennen sind. Die unausbleiblichen Nahtstellen sind zu verspachteln und zu glätten. Die Unterkante der Stirnfront wird der des Wagenkastens angepasst.

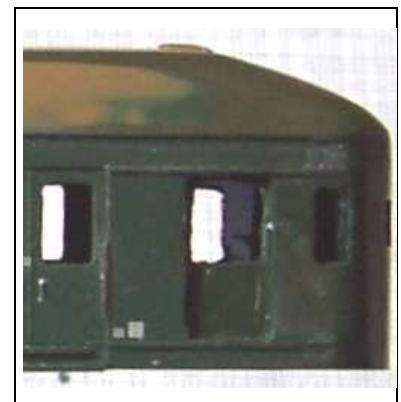


Dann können die kleinen Stirnfenster herausgearbeitet werden. Die Umrissse werden zunächst mit einem Faserschreiber auf die Stirnwand gezeichnet, um die richtige Position zu finden. Wenn der typische Eindruck stimmt, werden die Fenster aufgebohrt und quadratisch aufgefieilt. Die Größe der Öffnung entspricht der Breite der schmalen Original-Stirnfenster. Diese werden

später geteilt (etwa gedrittelt) und als Einsätze für die Führerstands-fenster verwendet. Dadurch ist an jedem Fenster an drei Seiten ein Rahmen vorhanden, was nicht zu den von außen betrachtet scheinbar rahmenlosen Fenstern des Vorbildes passt. Diese Lösung sieht aber immer noch sauberer als meine Versuche mit selbstgefeylten Fenstereinsätzen aus.



Die 2.-Klasse-Wagenhälfte erhält hinter dem Führerstand jeweils links und rechts eine Tür für das Dienst-/Gepäckabteil. In der Breite des dort befindlichen Fensters wird eine Türöffnung ausgeschnitten. Durch ein dahintergeklebtes Kunststoffplättchen wird eine Tür nachgebildet, aus welcher eine Fensteröffnung herauszutrennen ist. Als Fenstereinsatz findet später das erste Seitenfenster des DR-Wagens Verwendung und ist somit für die Größe der Öffnung im wörtlichen Sinne maßgebend.

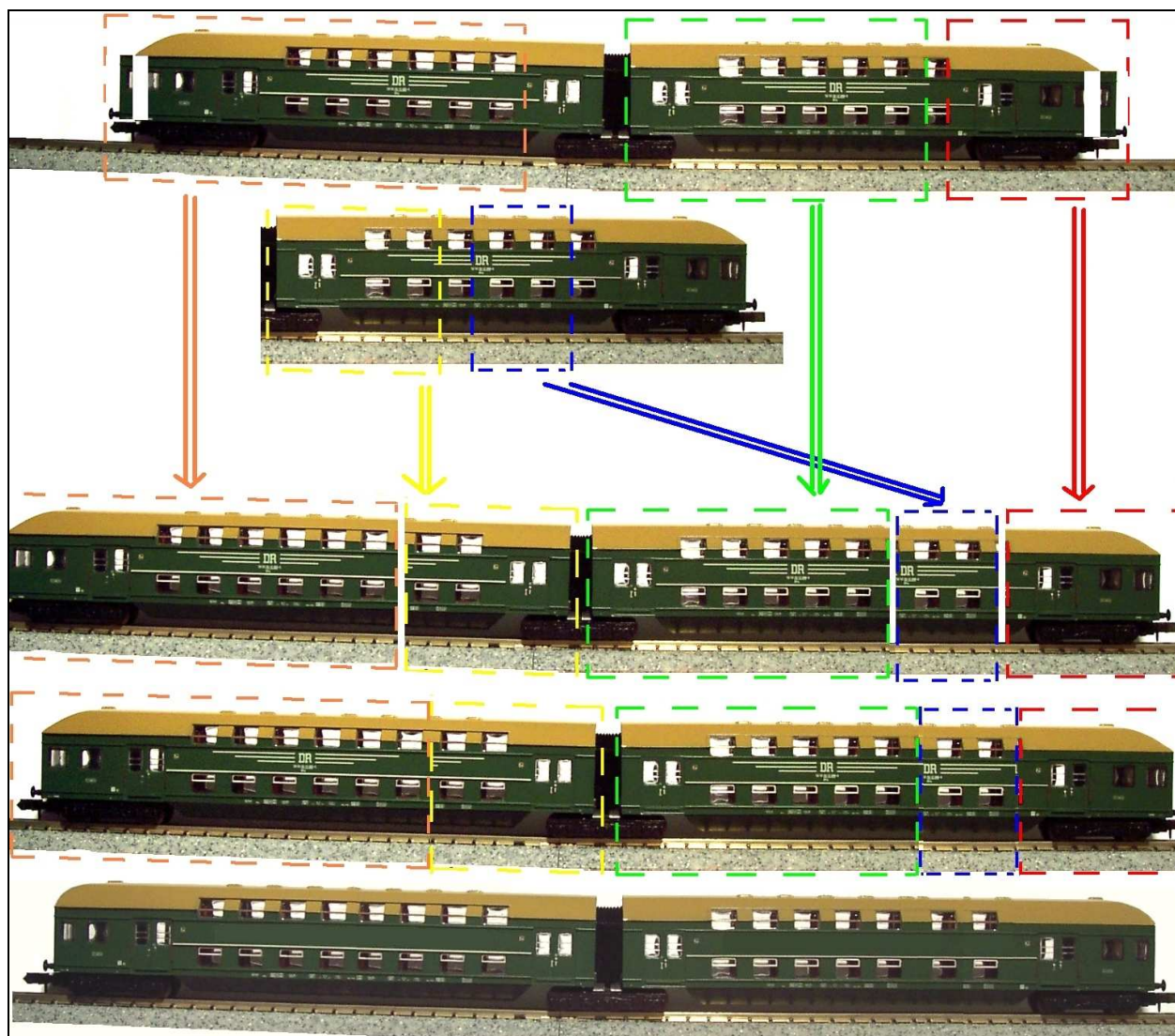




Jetzt werden die Wagenteile nach untenstehendem Schnittmuster zergesägt und in verlängerter Version zusammengesetzt. Für die 2.-Klassehälfte werden die Trennschnitte jeweils in der Mitte der Fensterstege gesetzt. So ergibt sich am fertigen Aufbau nur eine zu verspachtelnde Trennfuge. Die 1./2.-Klassehälfte weist im Bereich des inneren 1.-Klasse-Abteils zwei Fenster auf, wo beim 2.-Klasseteil drei Fenster untergebracht sind. Daher werden dafür die Schnitte nicht mittig, sondern außen an den

Fensterstegen gesetzt. Dadurch ergeben sich beim Zusammenfügen der Elemente im 1.-Klassebereich breitere Stege. Ein maßstäblicher 1.-Klassebereich würde sich aus der Verwendung von zwei einzelnen Abteilelementen incl. der Fensterstege ergeben. Damit ergäben sich in diesem Bereich drei Trennfugen, was mir zu instabil erscheint. Daher wurde nur ein Element mit zwei Abteilen verwendet, hier sind dann nur zwei Fugen zu verspachteln. Dieser Kompromiß führt dazu, das die 1./2.-

Klassehälfte um 2 mm kürzer als die 2.-Klassehälfte wird. Eigentlich wären die Fenster der 1.-Klasse vorgerechnet zu verbreitern, allerdings ist dann auch die Neuanfertigung der Fenstereinsätze notwendig. Gerade für die Fenster im Oberstege übersteigt dieses meine Fähigkeiten. Daher habe ich die Fenster nicht verändert und die Originaleinsätze weiterverwendet. Eine weitere Abweichung sind die Brüstungsleisten des DR-Dostos, die entfernt werden müssten.





Die Detaillierungsarbeiten auf dem Dach sind überschaubar. Bis auf den Vorderen werden alle Lüfter entfernt und durch mittig ange-

brachte Kuckucklüfter von Schlosser ersetzt, die sich je nach Wagenhälfte in ihren Positionen unterscheiden. Zusätzlich werden

jeweils an den gekuppelten Wagenenden Luken bzw. Trittroste aus Kunststoffresten aufgeklebt.



Anschließend wird der Aufbau lackiert. Die Lackierung erfolgt mit Tamiyafarben (Dach: TS-32 haze grey, Wagenkasten: TS-9 british green, Rahmen und Schürze: TS-6 matt black). Dann werden an den Stirnfronten Lampen und Puffer angebracht. Hinter den Lampen verbergen sich grün lackierte Stücke einer Lichtleitfaser, die in entsprechende Löcher der Front geklebt werden. Nach Aushärtung des Klebers werden die Lichtleiterspitzen mit einer Feile vorsichtig von Farbe befreit. Die Stromlinienpuffer entstanden aus Kuswa-Puffern,

über die kurze Stücke aus Stäbchen von Q-Tips geschoben wurden.



Die Beschriftung beschränkt sich auf Decals für die Klassenbezeichnungen, den 1.-Klassestreifen sowie

Raucher- und Nichtraucher Schilder. Für den Anschriftenspiegel mit Wagennummer, Beheimatung und Gewichten habe ich nichts passendes gefunden. Dieser fehlt somit ebenso wie eine Rahmenbeschriftung. Anschließend erhalten die Aufbauten einen Überzug mit Topcoat-Mattlack. Dann werden Fenster und Inneneinrichtungen eingesetzt, wobei beides noch den verlängerten Wagenkästen entsprechend zuzusägen ist. Damit sind die Arbeiten am Aufbau abgeschlossen.





Rahmen und Fahrwerk

Die Enddrehgestelle werden bis auf den Austausch der Kupplungen gegen verkürzte Normkupplungsköpfe von Eichhorn nicht verändert. Am Mitteldrehgestell wird nur die mittlere Achse und deren Achslagernachbildung entfernt. Das Mitteldrehgestell ist zwar für einen LBE-Dosto zu lang, wegen der Kurvengängigkeit ist aber ohnehin

ein größerer Abstand der Wagen zueinander erforderlich. Da die Verbindung der Einzelwagen des Piko/MTX-Modells über die Rastung im Faltenbalg/Drehgestell absolut betriebssicher ist, gebe ich dieser Lösung gegenüber einer maßstäblichen Bastellei den Vorzug. Das Chassis wird aus den drei Teilen auf die Länge der

Wastenkästen gebracht und die in der Schürze sichtbaren Trennfugen verspachtelt. Im vorderen Bereich muß ein Teil abgetrennt und der Rest bis auf Höhe der Drehgestellzapfen verschmälert werden, damit das Fahrwerk unter die Front passt. Dann wird alles schwarz lackiert und abschließend mit Topcoat-Mattlack überzogen.



Finale

Nach Einlegen der Beschwerungsbleche in den Rahmen wird der

Aufbau aufgesetzt und verschraubt. Die Doppelstockeinheit kann nun

mit passender Zuglok ihre Runden ziehen.

