

Inhalt

Retter der Nebenbahn.....	1
Allgemein	1
VT 95 911 und VB 142 005 der DB	1
VT 95 9150 und VB 142 035 der DB	3
VT 98 9552 und VS 98 120 der DB sowie BR 798 716-7 und 998 604-3 der DB	4
VT 172 007-7 und 172 607-4 der DR	5

Retter der Nebenbahn

Allgemein

Schon vor 1950 hegte man bei den deutschen Bahnverwaltungen den Wunsch, den nicht gerade lukrativen Nebenbahnbetrieb mit kostengünstigen Fahrzeugen zumindest kostendeckend zu betreiben. Doch blieben die meisten Entwicklungen in den Kinderschuhen stecken.

Bereits bei der Deutschen Reichsbahn der 30iger Jahre des vorigen Jahrhunderts hatte man die Idee, Fahrzeuge, welche konzeptionell an den damaligen Straßenbussen ausgerichtet waren, für einen wirtschaftlichen Nebenstreckenbetrieb einzusetzen. Aus dieser Zeit kam für solche Fahrzeuge auch die Bezeichnung „Schienenbus“.

VT 95 911 und VB 142 005 der DB



Im Jahr 1949 wurden die Prototypen VT 95.901 bis VT 95 910 für die auch noch in Westdeutschland existierende Deutsche Reichsbahn bei der Waggonfabrik Uerdingen bestellt. Der VT 95.911 wurde an die damals selbständige Saarbahn geliefert. Die 10 m langen Fahrzeuge waren mit einem Büsing-Motor mit einer Leistung von 81 kW (110 PS) ausgestattet. Eine Triebwageneinheit bestand immer aus einem Verbrennungstriebwagen und einem Beiwagen der Baureihe 142. Da für diesen Fahrzeugtyp keine Steuerwagen vorgesehen waren, musste an den jeweiligen Endbahnhöfen das Triebfahrzeug immer umgesetzt werden. Interessant ist, dass die Fahrzeuge nicht über eine bei der Bahn sonst übliche Hakenkupplung verfügten, sondern bei der Ablieferung durch den Hersteller zuerst mit einer Ringfeder-LKW-Kupplung ausgestattet waren.

Im Einsatz zeigte sich dann, dass das Platzangebot zu gering geplant war. So wurde noch der längere VT 95.912 als Vorserienfahrzeug in Dienst gestellt. Sein Achsabstand



wurde im Gegensatz zu seinen Vorgängern von 4,5 m auf 6 m erhöht. Er stellte damit die Konstruktionsbasis für die späteren Serientriebwagen dar.

Die Ausmusterung der VT 95 901 bis VT 95 911 erfolgte bei der Deutschen Bundesbahn in dem Zeitraum von 1961 bis 1966.

Die luxemburgische Firma Modelshop hat den saarländischen VT 95 911 in guter Kleinserienqualität umgesetzt. Aus Kostengründen hat man wohl auf die Ausrüstung mit Decoderschnittstelle und die Beleuchtung der Stirnlampen

verzichtet. Angetrieben wird das Modell von einem dreipoligen Motor mit einer kleinen Schwungmasse. Das hier abgebildete Modell wurde nur in einer limitierten Auflage von 200 Stück gebaut.

Technische Daten des Originals:

- Gewicht: 11,5 t
- Geschwindigkeit: 90 km/h
- Motorleistung: 110 PS/ 81 kW
- Radstand: 4,5 m
- LüP: 10.650 mm

VT 95 9150 und VB 142 035 der DB

Ab 1951 bestellte die Deutsche Bundesbahn (DB) insgesamt 573 dieser von Uerdinger Waggonfabrik gebauten Triebwageneinheiten. Ab 1952 erfolgte dann die tatsächliche Indienststellung der Fahrzeuge als VT 95.91 (Triebwagen) und VB 142 (Beiwagen). Was weniger bekannt ist; einige dieser Fahrzeuge wurden auch von MAN gebaut. Im Triebwagen mit der Achsfolge A'1 fanden 56 Fahrgäste einen Sitzplatz.

Ein Schienenbus dieser Bauart durfte immer nur in Kombination mit einem Beiwagen fahren. War das Fahrgastaufkommen größer, war auch die Kombination VT+VB+VT+VB erlaubt. Darüber hinaus war aus bremstechnischen Gründen eine weitere

Verlängerung des Zuges nicht möglich. Ein Unikum dieser Fahrzeuggruppe stellte ein Einachsiger Anhänger mit der Baureihenbezeichnung VB 414 dar. In diesem konnten Fahrräder oder Gepäckstücke transportiert werden. Bewährt hat sich dieser „Packesel“ nicht, da er beim Fahrtrichtungswechsel teilweise per Hand umgesetzt werden musste.



An den Triebwagen selbst wurden im Laufe der Zeit immer wieder Änderungen vorgenommen: so wurde die Sitzzahl erhöht, das markante Stirnfenster entfernt oder die ursprünglichen Motoren ausgewechselt. Im Rahmen der Computerregistrierung bei der DB erhielten die Triebwagen die Baureihenbezeichnung 795. Eingesetzt wurden diese Fahrzeuge bis in das Jahr 1983. Einige kamen nach ihrem Ende des Regeleinsatzes zu Museumsbahnen und sind dort immer mal wieder im Einsatz.

Das Modell in Spur N der Firma Fleischmann lässt weder in Hinsicht auf die Detaillierung noch auf das Fahrverhalten Wünsche offen.

Technische Daten des Originals:

- Gewicht: 13,2 t
- Geschwindigkeit: 90 km/h
- Motorleistung: 110 PS/ 81 kW
- Radstand: 6 m
- LüP: 13.265 mm

VT 98 9552 und VS 98 120 der DB sowie BR 798 716-7 und 998 604-3 der DB



Der VT 98 kann als Weiterentwicklung des VT95.9 angesehen werden. Die ab 1953 von der DB in Dienst gestellten Vorserienfahrzeuge besaßen, im Gegensatz zum VT 95.9, eine Regelschraubkupplung und damit auch Regelpuffer. Dies ermöglichte die Mitnahme von Güterwagen. Die Bremsen und die Motoren waren so ausgelegt, dass ein Triebwagen mehr als einen Beiwagen ziehen konnte. Außerdem waren die Triebfahrzeuge mit einer Vielfachsteuerung zum Einsatz eines Steuerwagens ausgestattet. Es war daher möglich die Fahrzeuge in der Kombination VT+VB+VS zu nutzen. Ab 1955 erfolgte die Beschaffung der Serienfahrzeuge. Insgesamt wurde von den Firmen MAN, Uerdinger Waggonfabrik, Rathgeber und WMD 2145 Einheiten, bestehend aus VT, VB und VS geliefert.



Im Rahmen der Umzeichnungsmaßnahme auf Computernummern, erhielten die Triebwagen im Jahr 1968 die Baureihenbezeichnung 798. Die DB musterte Ende der 80er Jahre und Anfang der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts die meisten dieser Fahrzeuge aus. Es sind aber immer noch einige bei etlichen Privatbahnen zuverlässig im Betrieb.

In der Seitenansicht ist der VT 98 in Z von Märklin zu sehen. Mein Modell hat noch den dreipoligen Motor und fährt damit eher schlecht als recht.

Im Gegensatz dazu sind die Fahreigenschaften des Roco-Modells in HO grandios. Die werkseitige Alterung (s. Bild) hat mir an diesem Modell besonders gut gefallen. Was ich allerdings bei neueren Modellen von Triebwagen mit Beiwagen etwas seltsam finde, ist der Fakt, dass die Motorwagen mit einer Schnittstelle für den Digitalbetrieb ausgestattet ist, während bei den Bei- oder auf jeden Fall bei den Steuerwagen dann doch wieder das Lötens angesagt ist. Ich habe daher meinem VS 98 einen digitalen Funktionsdecoder unter Zuhilfenahme eines Lötkolbens verpasst.

Technische Daten des Originals:

- Gewicht: 20,9 t
- Geschwindigkeit: 90 km/h
- Motorleistung: 110 PS/ 81 kW
- Radstand: 6 m
- LüP: 13.265 mm

VT 172 007-7 und 172 607-4 der DR



Auch bei der ehemaligen Deutschen Reichsbahn der DDR (DR) hatte man Bestrebungen, nach dem 2. Weltkrieg wirtschaftliche Fahrzeuge für den Nebenbahnbetrieb zu entwickeln. Ab 1957 stellte die DR Triebwagen der Baureihe VT 2.09.0 (Später 171.0) in Dienst. Ab 1964 folgte die Weiterentwicklung VT 2.09.1 (später 172.0 bzw. 772 bei der DB-AG). Letztere Bauvariante verfügte über eine Vielfachsteuerung, die es erlaubte kombiniert mit Steuerwagen zu fahren. Da am



Rahmen der Triebwagen und am Getriebe im Laufe der Zeit Risse entstanden sind, entschloss man sich seitens der DR diese Teile zu überarbeiten. So folgte 1968 der VT 2.09.1 (später 172.1 bzw. 772 bei der DB-AG). Die DR hatte sich im Rahmen dieser Umbaumaßnahmen entschlossen, den Fahrzeugen leistungsfähigere Motoren einbauen zu lassen.

Nach dem Zusammenschluss von DB und DR zur DB-AG wurden die Fahrzeuge modernisiert. Sie erhielten

für den Regionalverkehr eine neue Lackierung und eine verbesserte Innenausstattung. Im Zuge dieser Maßnahmen wurde der Fahrerbereich vom Fahrgastraum abgetrennt. Die DB-AG mustert Ihre auch als „Ferkeltaxe“ oder „Blutblase“ bekannten Fahrzeuge nach und nach aus. Es sind aber immer noch Exemplare auf deutschen Nebenstrecken anzutreffen.

Das HO-Modell von Brawa hat tolle Laufeigenschaften und ist super detailliert. Diese Detaillierung bringt aber den Nachteil mit sich, dass es durch den spröden Kunststoff zu Abbrüchen kommt. Bei meinem Exemplar sind die Bremsschläuche bei Öffnen des Modells gebrochen. Wenn nichts abbricht, dann fallen ab Werk schlecht angebrachte Zurüstteile ab. Auch wenn Brawa-Produkte noch so schön sein sollten, werde ich mir in Zukunft von diesen China-Importen deshalb nichts mehr zulegen.

Technische Daten des Originals:

- Gewicht: 19,6 t
- Geschwindigkeit: 90 km/h
- Motorleistung: 180 PS/ 132 kW
- Radstand: 6 m
- LüP: 13.550 mm