



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

3/1987
April

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 120 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Anzeigen: Anne Rödel,
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,
H. Kundmann, H. Lohstädt,
B. Ottersbach, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
J. Stockklauser.
Modellaufnahmen:
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel,
W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
Verona — Via Morgagni, 30
1987 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.
Abonnement (1987): DM 104,50 (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)
Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto
1987 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.
Abonnement (1987): DM 68,— (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802
(BLZ 70010080)
Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21300
(BLZ 70163370)
Dresdner Bank Nr. 695918000
(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vervielfältigung setzen das schriftliche Einver-
ständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9
vom 1. Januar 1987.

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Aufgefordert eingesandte Beiträge können
nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto
beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias
kann keine Haftung übernommen werden!



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Schienenbusse VT 98 der DB	4
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Nördlingen)	12
Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn (Teil 2)	18
Eisenbahn-Biotope in Berlin	20
Preußen-Report (Die Gattung P 4 ¹)	30
Schnelltriebwagen der Bauart »Köln«	38
Keine Angst vorm Computer (Teil 6)	42
Krauss-Maffei präsentiert die 120 101	44
Bücherecke	47, 50
Mini-Markt	52
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	54
Die preuß. T 3 mit Schlepptender	56
Karwendelbahn-Motive	62
Gut Holz! – Bauen mit Holz (Bau eines Lokschuppens in H0)	66
Zwei selbsterstellte alte Gepäckwagen	70
Eine mobile mini-club Anlage	75
Vom Bauernhaus zum Wirtshaus	78
Z-Modul zu Testzwecken für Halbnull	82
Modulanlage »Oberried«	86

Die Seiten 47–50 mit der Sektion 5 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Auf der Strecke von Aulendorf nach Kißlegg (Kursbuchstrecke 980) wurde mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1986 die Zahl der Reisezüge erhöht und gleichzeitig viele der mit Diesellokomotiven der Baureihe 215 bespannten Personenzüge wieder auf Schienenbusse der Baureihe 798 umgestellt. Zum einen konnte durch die zusätzlichen Zugfahrten der Fahrplan auf dieser Strecke attraktiver gestaltet werden, zum anderen wurde aber auch die wirtschaftliche Seite des Schienenpersonenverkehrs auf der KBS 980 bedacht. An die Stelle von Diesellokomotiven mit einer Leistung von rund 1900 PS, die zwei oder drei vierachsige Umbauwagen beförderten, traten nun Schienenbusse mit einer Leistung von nur 300 PS, die die Reisenden bei gleicher Fahrzeit zu wesentlich geringeren Zugförderungskosten zu transportieren vermögen. Eine weitere Verbesserung des Personenverkehrs auf dieser Strecke bedeutete der Ersatz der Schienenbusse durch die wesentlich komfortableren Dieseltriebwagen der Baureihe 627.0 Ende September 1986.

Das Foto vom 28.07.1986 zeigt einen 798 des Bw Tübingen als E 3909 (Aulendorf–Leutkirch) bei Wolfegg.

Foto: A. Ritz



Bild 1: Der dreiteilige Schienenbus – vorne der Triebwagen 798 663 – ist am 27.10.1972 bei Forchheim in Richtung Höchststadt (Aisch) unterwegs.

Foto: U. Geum

Die Schienenbusse VT 98 der DB

Nach dem Zusammenschluß der früheren Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn im Jahre 1920 zeigte sich sehr bald, daß der Einsatz lokomotivbespannter Züge für die Personenbeförderung auf Nebenbahnen unwirtschaftlich geworden war. Steigende Kosten und sinkende Fahrgastzahlen stellten die Verantwortlichen vor die Alternative, entweder den Zugverkehr einzuschränken oder

neue, kostengünstigere Fahrzeuge zu beschaffen. Wie diese Fahrzeuge auszusehen hatten, darüber war man sich allerdings noch nicht ganz klar. Die frühen Versuche mit den Benzin- und Dampfwagen der Württembergischen Staatseisenbahn bald nach der Jahrhundertwende brachten nicht die erhofften Ergebnisse. Einzelstücke blieben auch die beiden schienengebundenen Om-

nibusse, die in Sachsen verkehrten. Zu Beginn der dreißiger Jahre entstanden dann die ersten omnibusähnlichen Schienenfahrzeuge, die Henschel für verschiedene private Kleinbahnen und für die Deutsche Reichsbahn entwickelt hatte. Es folgten schließlich noch die Wismarer Schienenbusse in unterschiedlichen Ausführungsvarianten. Im Vordergrund der Bestrebungen stand

Bild 2: Diese Schienenbusgarnitur verläßt am 02.10.1971 Crailsheim in Richtung Schwäbisch Hall. Im Hintergrund sind am rechten Bildrand mehrere Dampflokomotiven zu erkennen, die damals noch vom Bw Crailsheim aus eingesetzt wurden.

Foto: U. Geum





Bild 3: Dieser Schienenbus mit Steuerwagen des Bw Rosenheim steht als Sonderzug am 07.09.1981 in Oberammergau zur Rückfahrt nach Simbach (Inn) bereit – eine Fahrtstrecke von mehr als 200 km (einfach).
Foto: A. Ritz

stets der Wunsch, vorhandene Antriebsaggregate aus der Serienfertigung für Kraftfahrzeuge verwenden zu können. Es blieb jedoch stets bei kleinen Stückzahlen, zumal inzwischen der Bau zweiachsiger Nebenbahntriebwagen bei verschiedenen Herstel-

lern angelaufen war. Nach 1935 erloschen die Bemühungen um die Konstruktion von Schienenbussen fast völlig; Vorrang hatten nun die vierachsigen Triebwagen für den Nebenbahndienst. Erst nach Ende des Zweiten Weltkrieges er-

innerte man sich in der Phase des Wiederaufbaues an die alte Idee mit den Schienenbussen. Bereits 1949 wurde an der Entwicklung des Uerdinger Schienenbusses gearbeitet, ab März 1950 standen die ersten Prototypen der Baureihe VT 95 zur Verfü-

Bild 4: Auf vielen Nebenbahnen verkehrten bis zur "Angebotsumstellung" im Personenverkehr die Schienenbusse der Baureihe 798. Das Foto entstand an der Strecke Passau – Freyung, in der Nähe des Haltepunktes Fischhaus. Die "Angebotsumstellung" für diese Linie, wie die Stilllegung des Personenverkehrs von der Deutschen Bundesbahn auch bezeichnet wird, erfolgte zum Ende des Winterfahrplanes 1982/83.
Foto: A. Ritz





Bild 5: Zwischen Rosenheim und Wasserburg verkehren auch heute noch Schienenbusse der Baureihe 798. Die Aufnahme entstand am 16.03.1982 in der Nähe von Wasserburg (Inn) Bf. **Foto: A. Ritz**

gung und gingen in die Erprobung. Parallel dazu liefen noch Versuche mit normalen Straßenbussen, die – auf besondere Spurwagen gesetzt – auch auf Schienen verkehren konnten und an den Endpunkten der Strecken wieder auf die Straße überwechselten.

Durchgesetzt haben sich schließlich die Uerdinger Fahrzeuge, die in großer Stückzahl zunächst als VT 95 in Dienst gestellt

wurden. Dieser Schienenbus wurde ursprünglich von einem Büssing-Unterflurmotor angetrieben, einem 6-Zylinder-Dieselmotor mit einer Nennleistung von 110 PS. Bald folgten jedoch Fahrzeuge, die mit 130 PS und schließlich sogar mit 150 PS starken Motoren desselben Herstellers ausgerüstet waren. Trotz dieser Maßnahme taten sich die einmotorigen Schienenbusse auf steigungsreichen Strecken immer noch recht schwer,

besonders bei Fahrten mit Beiwagen und hoher Fahrgastzahl.

Aus einer laufenden Serienfertigung bei der Uerdinger Waggonfabrik wurden im Jahre 1953 deshalb drei Fahrzeuge herausgenommen und mit zwei Motoren mit einer Nennleistung von je 150 PS ausgerüstet. Diese Prototypen waren die ersten Schienenbusse der Baureihe VT 98 mit den Betriebsnummern VT 98 901 bis 903. In ihrer sonstigen

Bild 6: Ein Triebwagen der Baureihe 798 hat den Haltepunkt in Otting erreicht und setzt seine Fahrt von Waging am See nach Traunstein fort (07.09.1980). **Foto: A. Ritz**





Bauausführung entsprachen sie denen der Baureihe VT 95, d.h. die Schienenbusse hatten noch die einfache Scharfenbergkupplung und die federnden Stoßbügel. Nach einer eingehenden Erprobung erhielt die Uerdinger Waggonfabrik den Auftrag für eine Serienfertigung von 50 solcher Triebwagen, die ab Juli 1955 zur Auslieferung gelangten. Diese sowie alle weiteren Fahrzeuge der Baureihe VT 98 waren bereits mit Seitenpuffern der Regelbauart und mit normalen Schraubenkupplungen ausgerüstet. Den Fahrgastraum hatte man mit 56 Sitzplätzen in der Sitzanordnung 2 + 3 und 2 Klappsitzen im Bereich der Führerstände ausgestattet. Als Höchstgeschwindigkeit wurden 90 km/h zugelassen.

Bis Ende 1956 waren 150 Schienenbusse mit den Betriebsnummern VT 98 9501 bis 9650 in Dienst gestellt, alle noch mit Stahlfederung der beiden Radsätze. Nach einer fast dreijährigen Pause erfolgte ab Herbst 1959 die nächste Lieferung von weiteren 71 Fahrzeugen. Diese Schienenbusse ab der Be-

Bild 7: Bei Schechen, 10 km nördlich von Rosenheim, wurde dieses Foto aufgenommen. Die Berge über dem Inntal (im Hintergrund zu erkennen), waren am 22. Mai 1982 noch mit Schnee bedeckt.
Foto: A. Ritz





Bild 8: Diese Schienenbusgarnitur wurde im Neckartal unterhalb der Burg Hornberg im Sommer 1972 aufgenommen (Strecke Neckarelz – Bad Friedrichshall-Jagstfeld).

Foto: H. Obermayer

Bild 9: Die 052 406 des Bw Crailsheim befindet sich im Sommer 1975 mit einer dreiteiligen Schienenbusgarnitur auf der Fahrt von Lauda nach Wertheim.

Foto: U. Geum





Bild 10: Lange Jahre versahen Schienenbusse der Baureihe 798 den Pendeldienst zwischen den Bahnhöfen Eichstätt Bahnhof und Eichstätt Stadt, hier am 17.06.1974 unterhalb der Eichstätter Willibaldsburg aufgenommen. Heute werden Triebzüge der Baureihe 628.1/928.1 des Bw Kempten auf der 5 km langen Strecke eingesetzt. **Foto: U. Geum**

triebsnummer VT 98 9651 verfügten nun schon über eine komfortablere Luftfederung. Weitere Serien folgten, und am 3. Mai 1962 wurde schließlich der letzte der zweimotorigen Schienenbusse mit der Betriebsnummer VT 98 9829 abgenommen. Außer den drei Prototypen verfügte die DB nun über 329 Fahrzeuge der Baureihe VT 98. Davon wurden 171 Stück von der Waggonfabrik Uerdingen geliefert, 85 Busse entstanden bei der Waggon- und Maschinenbau GmbH Donauwörth WMD und 73 Exemplare fertigte die M.A.N. im Werk Nürnberg. Zu den Schienenbussen bestellte die Deut-

sche Bundesbahn eine große Anzahl von Bei- und Steuerwagen. Von den 320 Beiwagen baute Uerdingen 100 Stück, die Orion-Werke in Eschwege fertigten 110 Fahrzeuge, WMD lieferte 75 und Rathgeber in München 35 Beiwagen. Der erste Lieferabschnitt in der Zeit von 1955 bis 1956 umfaßte die Nummern VB 98 001 bis 220. Von 1960 – 1962 wurden dann die Beiwagen VB 98 2221 bis 2320 in Dienst gestellt.

Ohne große Lieferpausen entstanden von 1955 bis 1961 insgesamt 310 Steuerwagen (Betriebsnummern VS 98 001 bis 321, mit Lücken), davon 120 bei WMD, 101 bei der

M.A.N., 74 in Uerdingen und 15 bei der Waggonfabrik Credé in Kassel-Niederzwehren. Hinzu kamen noch weitere Steuerwagen VS 98 046 bis 048, die im Jahr 1958 aus den Beiwagen VB 98 100 bis 102 entstanden. Frei geblieben sind die Nummern 049 und 050.

Aus einer bestellten Serie herausgenommen wurden die Steuerwagen VS 98 085 bis 090, aus denen dann die Zahnrad-Steuerwagen VS 97 001 bis 006 gefertigt wurden. Die Zahnrad-Schienenbusse lieferte Uerdingen mit den Betriebsnummern VT 97 901 bis 908 in den Jahren 1961, 1962 und 1965. Äußerlich



Bild 11: Am 02.04.1982 verkehrten der N 7106 (Passau – Freyung) sechsteilig. Die Aufnahme entstand beim Haltepunkt Neuhausmühle.
Foto: A. Ritz

Bild 12 (Mitte links): Das Unkraut zwischen den Schienen läßt schon erahnen, daß diese Strecke zu jenen Nebenbahnen gehört, die die Deutsche Bundesbahn gerne stilllegen möchte – doch noch ist es nicht soweit, noch kann man von Zwiesel nach Bodenmais im Bayerischen Wald mit der Eisenbahn reisen.
Foto: A. Ritz.



Bild 13: Mit dem Steuerwagen voraus verläßt die dreiteilige Garnitur im Sommer 1974 den Bahnhof Eberbach.
Foto: H. Obermayer



und in der Innenausstattung entsprachen die Zahnradbusse weitgehend den Fahrzeugen der Baureihe VT 98.

Ende der fünfziger Jahre waren die Schienenbusse der Baureihen VT 95 und VT 98 mit ihren Bei- und Steuerwagen in 80 verschiedenen Bahnbetriebswerken der 16 Bundesbahndirektionen beheimatet und von Husum bis Freilassing auf unzähligen Nebenstrecken eingesetzt. Ohne VT 98 blieben die BD Essen und die BD Köln, dort fuhren nur VT 95. Hochburgen der "Zweimotorigen" waren die Direktionen München, Nürnberg, Regensburg und Wuppertal. Überall in der Bundesrepublik, vor allem aber im Süden und Südosten, waren die roten "Uerdinger" zu "Rettern" der Nebenbahnen geworden. Zugleich brachten sie aber auch das Ende für viele der alten Dampflokomotiven aus der Länderbahnzeit. Vor allem die Baureihen 70⁰, 75⁰ und 91³⁻¹⁸ sowie zahlreiche Lokalbahnlokomotiven waren von diesem Traktionswechsel betroffen.

Nach Jahrzehnten erfolgreichen Einsatzes zeichnete sich Anfang der achtziger Jahre auch das Ende der Schienenbus-Ära ab, und mit Beginn des Sommerfahrplanes 1980 waren bereits alle Fahrzeuge der Baureihe VT 95 ausgemustert, die seit 1968 unter der Bezeichnung 795 geführt worden waren. Nur der 795 445 lief noch zwei Jahre lang im Personaleinsatz des Bw Köln-Nippes. Die Entwicklung bei der Baureihe 798/998 verdeutlicht die nachfolgende Tabelle. Die in Klammern angegebenen Bestandszahlen geben an, wieviele der Fahrzeuge davon bereits z-gestellt waren.

Bestand	798.5-8 (VT 98)	998.0-3 (VB 98)	998.6-9 (VS 98)
31.12.1980	315 (5)	309 (1)	308 (1)
31.12.1981	303 (1)	298 (4)	303 (1)
31.12.1982	272 (11)	250 (7)	270 (6)
31.12.1983	236 (25)	201 (7)	220 (9)
31.12.1984	177 (4)	163 (1)	184 (7)
31.12.1985	170 (3)	142 (5)	157 (7)

Anzumerken ist auch noch, daß in der amtlichen Bestandsliste Ende 1985 von den ehemaligen Zahnrad-Schienenbussen nur noch drei (Betriebsnummern 797 502, 503 und 505) sowie die drei Steuerwagen 997 604 bis 606 geführt wurden. Der Steuerwagen 997 606 war zu dieser Zeit bereits z-gestellt. Obwohl die Ausmusterungszahlen inzwischen etwas zurückgegangen sind, werden weitere Streckenstilllegungen und die Umstrukturierung des Personennahverkehrs bald weitere Schienenbusse entbehrlich machen.

HO