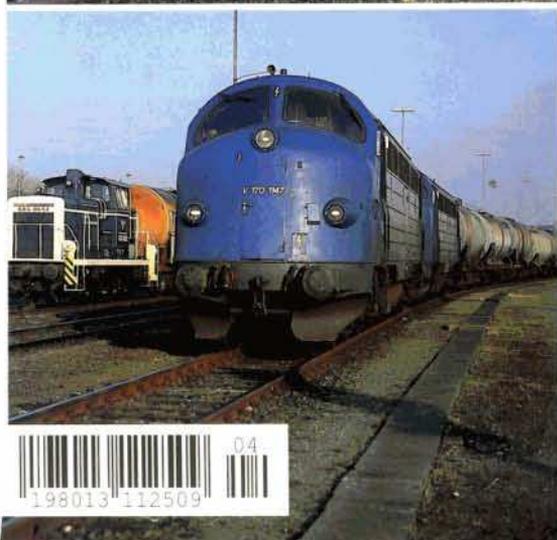


NOHABs

onrad Koschinski

Rundnasen & Kartoffelkäfer



Bilder 1 bis 3 (Titel): M61,004 der ungarischen MÁV am 26. April 1999 im Depot Tapolca. – Links darunter: V 170 1147 der Locomotion Service GmbH neben der 0652 der KEG im Frühjahr 2003 in Hof. – Rechts darunter: MX 26 der Lemvigbane, M 10 der Skagensbane, Di 3.616 der NSB und 1604 der CFL am 15. Mai 1999 beim GM-Loktreffen in Randers. **Abb.: J. Hörstel (2), giegold-profot**

Bild 4: MX 1029 der DSB im Juni 1969 mit D 333 Köln–Frederikshavn bei Flensburg Weiche. **Abb.: U. Hesse**



Vorwort	10	Reihe 1600 der Luxemburgischen Eisenbahnen	64
Die Urahn: Loks der F-Reihe von GM-EMD	12	Geschwister, Enkel und Vettern	68
Die direkten Vorfahren: Australische Class B 60	15	NOHABs im Dienst „privater“ Bahnen	72
Amis für Europa	18	Noch vorhandene NOHABs	88
Die MY, MV und MX		Fahrzeugstatistik –	
der Dänischen Staatsbahnen	26	NOHABs und typengleiche AFB-Loks	90
Die Di 3 der Norwegischen Staatsbahnen	36	Quellenangaben	92
Die M61 der Ungarischen Staatsbahn	53	Fachhändlerverzeichnis	94
Reihen 52/53/54 der Belgischen Staatsbahnen	58	Impressum	95



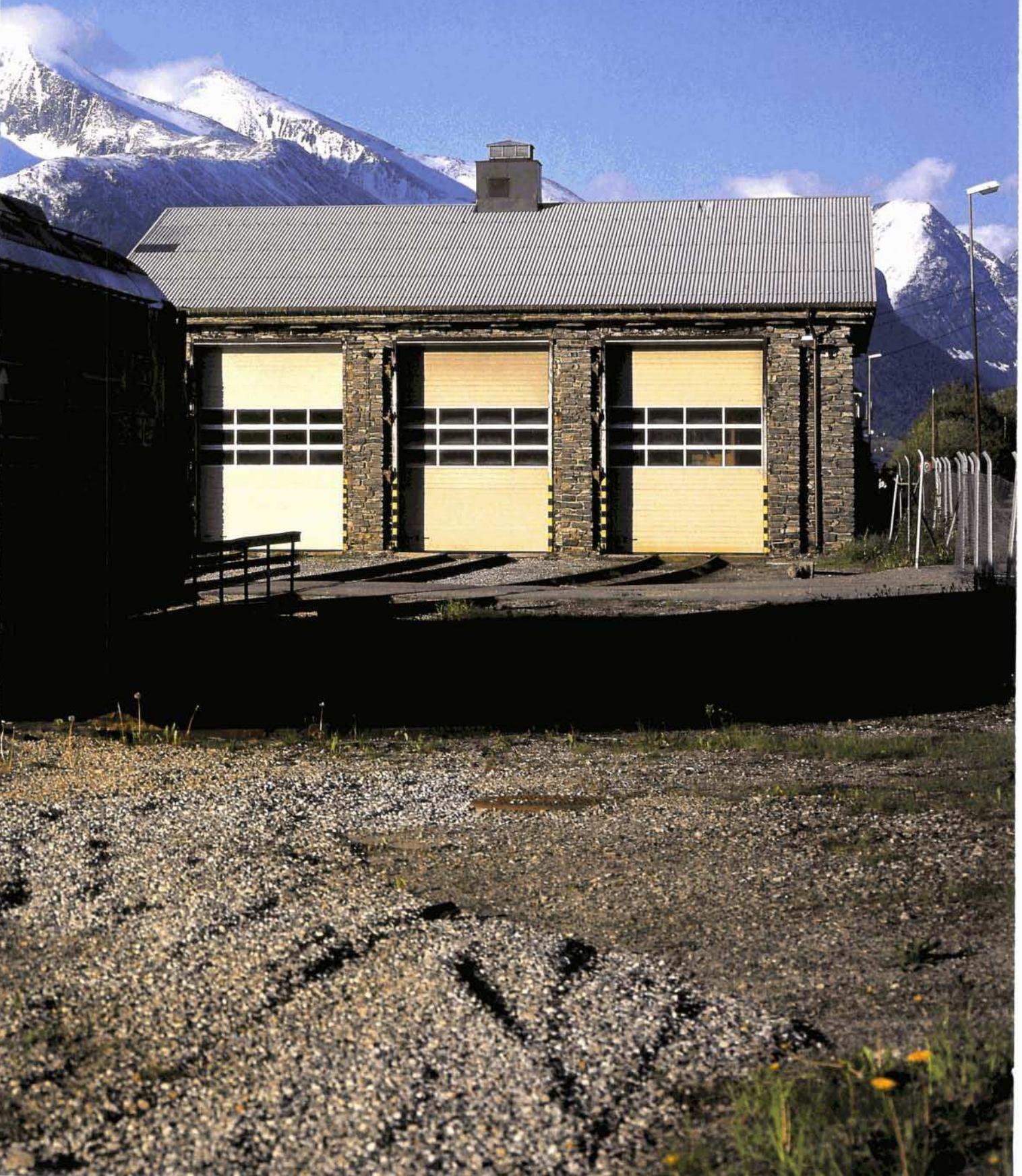


Bild 5: Jahrzehntlang beherrschten belgische „Kartoffelkäfer“ den Zugdienst auf der Athus-Meuse-Linie. 5403 kommt aus dem Tunnel bei Lustin (August 1985).
Abb.: M. Delie





Bild 6: In Norwegen endete der Planeinsatz von NOHABs auf der „Raumabane“ Dombås-Åndalsnes am 29. Oktober 2000. Di 3.628 am 4. Juni 2000 auf der Drehscheibe in Åndalsnes. **Abb.:** J. Hörstel



Vorwort

Bild 7: Zuletzt waren die M61 der Ungarischen Staatsbahn u.a. auf der Strecke entlang des Nordufers des Plattensees mit Personenzügen anzutreffen. M61.004 am 28. April 1999 mit P 9725 bei Balatonfüzfő.

Abb.: J. Hörstel

Längst sind die Rundnasen der Diesellok-Klassiker, für die der Name des schwedischen Herstellers NOHAB zum Synonym geworden ist, zu Kult-Nasen avanciert. Die Schar ihrer Anhänger in Deutschland hat sich noch vergrößert, seitdem auch deutsche Bahnunternehmen einige der in General-Motors-Lizenz gebauten Maschinen einsetzen. Eine eingeschworene Fangemeinde zog es bereits in den 1980er- und 1990er-Jahren nach Norwegen, Dänemark, Belgien, Luxemburg und Ungarn, um die urigen Stromlinien-Schnauzenloks mit dem röhrenden Motoren-sound auf ihren Stammstrecken zu erleben.

Der Popularität des großen Vorbilds eilte hierzulande die diverser H0-Modelle voraus. Märklin, Fleischmann und Piko nahmen die „europäisierten Amerikanerinnen“ früh ins Sortiment. Kurz vor dem 50. Geburtstag des Vorbilds – 1954 lieferte NOHAB die ersten Exemplare an die DSB – hat Roco nun einen neuen Modellreigen der „Rundnasen“ und „Kartoffelkäfer“ im Maßstab 1:87 eröffnet.

Indes lebt die Dieselloklegende auch im Großen weiter, und dies keineswegs nur im Museumsbetrieb. So sind viele ehemalige MX und MY der Dänischen Staatsbahnen heute im Dienst privater Gesellschaften in



Dänemark, Schweden und Deutschland unterwegs. Für ehemalige Di 3 der Norwegischen Staatsbahnen haben sich neue Aufgaben in Italien, im Kosovo und in Norwegen selbst gefunden. Lediglich knapp ein Drittel der insgesamt 104 von den DSB und weniger als die Hälfte der 35 von den NSB beschafften „NOHABs“ landeten bis zum Sommer 2003 auf dem Schrottplatz. Zerlegt wurden inzwischen die meisten der 20 an die Ungarische Staatsbahn gelieferten M61. Neben drei Loks für Nostalgiezüge ist in Ungarn aber auch noch eine für Zwecke der MÁV-Oberbaumessgruppe betriebsfähig.

Bis ins 21. Jahrhundert hinein behauptete sich das Gros der 40 nach NOHAB-GM-Typenblatt von Anglo-Franco-Belge (AFB) für die Belgischen Staatsbahnen gefertigten Maschinen. Soweit nicht vorher ausgemustert, verloren die Loks der SNCB-Reihen 52/53/54 jedoch bis 1993 durch Radikalumbau ihr charakteristisches Erscheinungsbild. Nur zwei belgische und drei der vier an die Luxemburgischen Eisenbahnen gelieferten „Original-Kartoffelkäfer“ sind als Museumsstücke erhalten.

Mit dieser EJ-Sonderausgabe liegt erstmals eine umfassende deutschsprachige Bau-

reihenbeschreibung der „NOHABs“ und ihrer AFB-Pendants vor, die auch auf die amerikanischen Urahnen und die direkten australischen Vorfahren eingeht. Übrigens: Die in Mode gekommene Schreibweise NoHAB – mit kleinem o – ist bewusst vermieden worden. Die Schreibweise NOHAB – ausschließlich in Großbuchstaben – orientiert sich an jener, die die Nydqvist och Holm Aktiebolag (bzw. Nydqvist & Holm AB) auf Fabrikschildern, in Werbebroschüren und Anzeigen verwendete.

Konrad Koschinski





Bild 8: Vier Einheiten der F-Reihe (Serie F7, Baujahr 1949) mit zusammen knapp 6000 PS um 1960 in Ogden, Utah. Abb.: Tom Klinger Collection

Die Urahnen: Lokomotiven der F-Reihe von

Jahrzehntelang am Polarkreis und in den Ardennen, am Großen Belt und rund um den Plattensee eingesetzt, ist den in Schweden oder Belgien gebauten Maschinen mit den markanten Rundnasen im Nachhinein der Status einer Europalok zugesprochen worden. Das Design ihrer Karosserie, unter der sich eine geradezu archaische Technik verbirgt, verrät aber den US-amerikanischen Ursprung.

Abgeleitet wurde die Bauform von den ab 1939 in großer Stückzahl gefertigten Mehrsektions-Diesellokomotiven der F-Reihe von General Motors (GM). Als Antriebsaggregat diente ein langsam laufender, auf dem bereits 1936 entwickelten Grundtyp 567 basierender Zweitakt-Dieselmotor. Auch Komponenten der elektrischen Leistungsübertragung mittels angeflanschem Gleichstromgenerator auf Tatzlager-Fahrmotoren übernahm man von der F-Reihe. Natürlich mussten Fahrzeugmassen und -abmessungen europäischen Verhältnissen angepasst werden, worauf noch zurückzukommen ist. Klar zu stellen ist außerdem, dass die als „NOHABS“ populär gewordenen Dieselloks nicht in direkter Linie von der F-Reihe abstammen, sondern von deren für Australien gefertigter Version. Allemal aber handelt es sich um eine europäisierte Amerikanerin, im Speziellen um eine auf der Serie F7 bzw. FP7 basierende Konstruktion.

Die Maschinen der Typenreihe F sind zusammen mit der schon ab 1937 vom gleichen Hersteller gefertigten Typenreihe E zum Inbegriff der klassischen US-Diesellok geworden. In der englischsprachigen Fachliteratur heißen sie kurz auch „F-Units“ und „E-Units“. Außerdem wird jeweils noch zwischen A- und B-Units unterschieden, denn beiden Typenreihen gemeinsam ist das

Konzept mehrteiliger, vielfachgesteuerter Triebfahrzeuggruppen mit führendem Triebkopf (A-Unit) und nachgeordneten, führerstandslosen „Boostern“ (B-Unit). Ein weiteres gemeinsames Merkmal ist die stromlinienförmige Schnauze der A-Units mit Führerstand, die bei jenen der F-Reihe allerdings deutlich steiler ausfiel als bei den bis 1942 in geringer Stückzahl produzierten E-Serien bis zur Type E6. Es handelte sich um „single-ended Diesels“. Sofern sie nicht zu symmetrischen Doppelloks zusammengekuppelt waren (ggf. auch mit einer oder zwei dazwischen eingereihten B-Units), mussten sie wie Schlepptender-Dampflokomotiven in den Endbahnhöfen gewendet werden.

Die sechssachsigen Lokomotiven der E-Reihe mit der Radsatzfolge (A1A)‘(A1A)‘ leiteten in den USA die Verdieselung der Reisezüge ein, die Bo’Bo’-Lokomotiven der F-Reihe waren zunächst nur für den Güterverkehr bestimmt. Nachdem der Kriegserzeugungsproduktionsausschuss (US War Production Board) im Februar 1942 den Weiterbau der E-Reihe verboten hatte, produzierte die seit 1941 so firmierende Electro-Motive Division of General Motors (EMD) nur noch Güterzugloks der F-Reihe. In den Jahren 1939 bis 1945 entstanden insgesamt 1096 Einheiten der Type FT mit 1350-PS-Dieselmotoren. Das F stand für Freight, das T für die „Twenty-Seven hundred horsepower“ einer zweiseitigen Sektion. – *Dazu sei angemerkt, dass deutsche Pferdestärken (PS) genau genommen nicht mit amerikanischen horsepower (abgekürzt h.p. oder H.P.) gleichzusetzen sind. 1000 H.P. entsprechen nämlich 1014 PS. Also wäre die Nennleistung von 1350 H.P. gerundet mit 1370 PS anzugeben. Aus diesem feinen – mal beachteten, mal nicht beachteten –*

Unterschied resultieren in der Literatur und in (übersetzten) Datenblättern kleine Unstimmigkeiten. Sie fallen beim aufmerksamen Vergleich von Leistungsangaben wohl auf, sind aber letztlich vernachlässigbar.

Einer Zwischenserie von nur 104 Einheiten der Type F2 folgte ab 1946 die Massenproduktion der Type F3 mit 1520-PS-Dieselmotoren. Die F3 wurde von EMD als äußerst vielseitig verwendbare Lokomotive gepriesen, ihre Höchstgeschwindigkeit betrug je nach Übersetzung 80 bis 164 km/h (50 bis 102 mph). Insgesamt 1807 Einheiten der F3 (1111 A-Units und 696 B-Units) konnte EMD bis zum Jahr 1949 verkaufen. Noch erfolgreicher war die ebenfalls mit 1520-PS-Dieselmotoren bestückte Type F7: In den Jahren 1949 bis 1953 setzte EMD 3849 Einheiten (2366 A-units, 1483 B-units) ab, außerdem 376 Einheiten der mit Dampfheizkessel ausgerüsteten Version FP7. Das Kürzel FP stand für „Freight and Passenger“. Von der F3 unterschieden sich die F7 bzw. FP7 hauptsächlich in der elektrischen Ausrüstung, insbesondere durch verbesserte Traktionsmotoren. Wie die F3 wurden die F7/FP7 als Mehrzwecklokomotiven mit verschiedenen Getriebeübersetzungen angeboten, die es ermöglichten, alle Zugförderungsarbeiten – vom schweren Güterzug bis hin zum schnellen Reisezug – zu übernehmen. In Mehrfachtraktion mit bis zu

