

Uerdinger Schienenbusse in N

Wer kannte sie nicht? Die roten Schienenbusse, gelegentlich auch genannt die „roten Brummer“ oder auch schon mal „rote Maus“. Sie bevölkerten zwischen den 50er und 80er Jahren viele Nebenbahnen in der BRD. Auch damals gab es schon lange Gesichter bei den Fotofreunden, wenn sie sich auf die Lauer legten und Nebenbahnzüge fotografieren wollten und statt dem erwünschten Dampfzug ein Schienenbus um die Ecke kam.

Anfang der 50er Jahre überlegte die DB, wie sie auf den Nebenbahnen Kosten einsparen konnte. Ein dampfgeführter Zug brauchte mindestens 4 Personale (Lokführer, Heizer, Zugführer und Schaffner). Bei Triebwagen nur die Hälfte. Der Heizer und Schaffner konnte eingespart werden und der Triebwagenführer verdiente weniger als ein Lokführer. Nach Probearbeiten begann man ab 1952 einmotorige Schienenbusse in Dienst zu stellen, beginnend ab VT 95 9113. Bis 1958 wurden 557 Schienenbusse der Bauart VT 95 gebaut. Sie boten 57 Sitzplätze und hatten Motoren bis 150 PS. Damit sie auch mal auf Hauptbahnen eingesetzt werden konnten, hat man ihre Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h festgelegt. Außerdem wurden 564 Beiwagen der Reihe VB 142 beschafft. Ferner wurden 60 Einachsanhänger der Reihe VB 141 dazu gebaut. Diese dienten u.a. für sperriges Gepäck oder Fahrräder. Diese Trieb- und Beiwagen hatten alle eine Mittelpuffer-Kupplung, so konnten keine weiteren Wagen angehängt werden. Außerdem musste der Triebwagen an der Endstation immer umsetzen. Bis 1983 waren die Wagen im Einsatz

Es zeigte sich bald, dass die Leistung der Schienenbusse für gewisse Strecken nicht ausreichte. So kam man auf die Idee, dem Triebwagen zwei Motoren mit je 150 PS einzubauen. Grundlage war der VT 95. Der neue Triebwagen war ca. 70 cm länger und hatte 56 + 2 Notsitze. Gebaut wurden von 1955 bis 1962 insgesamt 329 Triebwagen der VT 98, 310 Steuerwagen VS 98 und 220 Beiwagen VB 98 mit Packabteil. Auch diese Triebwagen konnten 90 km/h fahren. Anders als die VT 95 hatten die VT 98 Puffern und normale Kupplungen, sodass ein oder zwei Wagen mitgeführt werden konnten. Bekannt sind die 4-achsigen Kurswagen in die Feriengebiete, die vorher mit einem D-Zug zur Übergabestation gebracht worden waren. Zudem brauchte der Triebwagen nicht umgesetzt werden, wenn ein Steuerwagen dabei war. Der VT 98 hielt sich bis zum Jahre 2000.

Modell







Schon früh in unserer N-Spur wartete Minitrix mit seinem Schienenbus VT 98 auf. Er wurde auf der Messe 1965 angekündigt und im gleichen Jahr ausgeliefert. Er bestand aus einem VT 98 und VS 98. Der Zug hatte Puffer, jedoch keine Kupplungsmöglichkeit. Es war eine Stange zwischen den beiden Wagen vorhanden, die fest verschraubt war. Später folgte noch der Beiwagen VB 98. Das ließ den Pionier der N-Spur nicht ruhen: Im folgenden Jahr kam Arnold mit seinem Schienenbus heraus, der aber im Gegensatz zu Minitrix eine N-Standard-Kupplung aufwies. Auch hier gab es den VT 98 und mit neuer Bestellnummer den VS 98, sowie der VB 98. Bis 2021 legte Minitrix den Schienenbus drei Mal neu auf und passte ihn den neuen digitalen Ansprüchen an. Minitrix spendierte seinem Schienenbus nie eine N-Standard-Kupplung. Die Erstausgabe bei Minitrix kostete damals 35,- DM, für die letzte Version mussten 330 € hingeklappert werden, also fast das 20fache.









Der nächste Produzent, der sich an den Schienenbus wagte, war Fleischmann. 1995 erschien der VT und VB 142, wobei der VT die eigenartigen Oberlichtfenster aufwies. Bei jüngeren Varianten gab es den Triebwagen auch ohne Oberlichtfenster. Der letzte Produzent eines Schienenbusses









war Piko. Sie kamen 2015 damit auf dem Markt, zunächst in Epoche IV, ein Jahr später auch in Epoche III. Auch hier wurde eine Garnitur VT und VS 98 angeboten. Bis heute konnte sich Piko noch nicht dazu durchringen, einen Beiwagen VB 98 anzubieten.









Hier folgt eine Übersicht meiner roten Schienenbusse in N, getrennt nach Trieb-, Steuer- und Beiwagen.





Klaus Kosack (06/2021)

Hersteller	Art.- Nr.	Herge- stellt ab	Wagen- num- mer	Bemer- kungen	Bild Front	Bild Seite
Triebwagen						
Minitrix	2980-1	1965	VT 98 9731	Stangen- kupplung		
Arnold	2910	1973	VT 98 9655	N- Kupplung		
Minitrix	12554-1	2007	798 522-7	Stangen- + Kurzkup- plung		

Hersteller	Art.- Nr.	Herge- stellt ab	Wagen- num- mer	Bemer- kungen	Bild Front	Bild Seite
Piko	40252-1	2016	VT 98 9730	Elektr. Kupplung und N- Kupplung		
Minitrix	16981-1	2021	VT 98 9719	Elektr. Kupplung und NEM		
Fleischmann	7400	1995	VT 95 9150	NEM Kupplung		
Fleischmann	740001- 1	2011	VT 95 9495	NEM Kupplung		

Hersteller	Art.- Nr.	Herge- stellt ab	Wagen- num- mer	Bemer- kungen	Bild Front	Bild Seite
Steuerwagen						
Minitrix	2980-2	1965	VS 98 276	Stangen- kupplung		
Arnold	2912	1973	VS 98 175	N- Kupplung		
Minitrix	12554-2	2007	998 477-2	NEM Kupplung		
Piko	40252-2	2016	VS 98 304	NEM Kupplung		

Hersteller	Art.- Nr.	Herge- stellt ab	Wagen- num- mer	Bemer- kungen	Bild Front	Bild Seite
Minitrix	16981-2	2021	VS 98 004	Elektr. Kupplung und NEM		
Beiwagen						
Minitrix	2981	1965	VB 98 276	Stangen- kupplung		
Minitrix	18014	1996	VB 98 ???	Stangen- kupplung		
Minitrix	15394	2021	VB 98 134	Elektr. Kupplung und NEM		

Hersteller	Art.- Nr.	Herge- stellt ab	Wagen- num- mer	Bemer- kungen	Bild Front	Bild Seite
Arnold	0391	1966	VB 98 175	N- Kupplung		
Fleischmann	7401	1995	VB 142 053	NEM Kupplung		
Fleischmann	740001- 2	2011	VB 142 267	NEM Kupplung	