

Art.-Nr. 04531 • 04532 • 04535 • 04536 • 04537 • 04538 • 04539 • 04540 • 04541 • 92654



Abbildung zeigt 04539

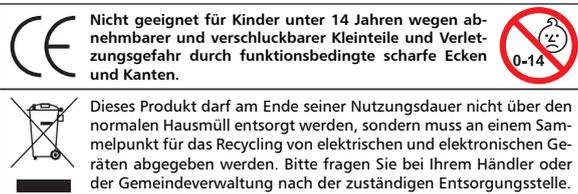
© TILLIG

DAS VORBILD

Die im deutschen Sprachgebrauch als NoHAB oder Kartoffelkäfer bezeichneten Dieselloks sind schon als legendär zu bezeichnen. Wenige Jahre nach dem Kriegsende waren sie das Synonym für diese Traktionsart. Ihre kraftvolle Erscheinung und der Klang der Maschinenanlage prägten den Dieselbetrieb bei der Eisenbahn.

Die NoHAB Dieselloks mit elektrischer Kraftübertragung haben ihre Wurzeln im amerikanischen Lokomotivbau. Basierend auf der vierachsigen F 7 wurde für Australien eine Lok für geringere Achslasten mit kleinerem Lichtraumprofil und zwei Endführerständen entwickelt. Daraus entstand eine den europäischen Verhältnissen angepasste Lok. Als Lizenznehmer für die GM Technik (General Motors) bewarb sich die schwedische Firma Nydqvist och Holm AB (NoHAB: Nidqvist und Holm AG). Die „Rundnase“ wurde mit einem grün lackierten und dem Firmenlogo von NoHAB und GM versehenem „Demonstrator“ ab 1954 fast allen europäischen Bahnverwaltungen vorgestellt. Obwohl die Maschine die in sie gestellten Erwartungen erfüllte, wollte die Deutsche Bundesbahn auf ihre dieselhydraulischen Entwicklungen aufbauen. Für die DR kam eine Lok aus dem westlichen Ausland gar nicht erst in Frage, obwohl auch hier 1960 Messfahrten stattfanden. So waren es die Dänischen Staatsbahnen, für deren Umstellung auf Dieselbetrieb die Entwicklung gerade recht kam, und die Norwegischen Staatsbahnen, die sich für diese Maschinen besonders interessierten. Während die Norweger die Lok von 1954 bis 1957 als gemietete Lok testeten und dann ab 1957 direkt aus Schweden kauften, wurde bei den Dänen die dänische Firma Frichs als Zulieferer mit in den Vertrag eingebunden. Die ersten Loks wurden hier 1954 in Betrieb genommen. Aber auch die Belgische Staatsbahn beschaffte 1955 eine Serie, die sie nach dem Muster der NoHAB aber in Lizenz bei Anglo-Franco-Belge, den Motor bei Smit in den Niederlanden bauen ließ. Aus dieser Serie wurden 1955 vier Maschinen für die Luxemburgische Staatsbahn „abgezweigt“, die diese für den Korridorverkehr schneller und schwerer Züge benötigte. Als letzte Bahnverwaltung entschlossen sich die Ungarn, diese Loks 1963 insbesondere für den Balatonverkehr zu beschaffen. Entsprechend den unterschiedlichen Anforderungen der Bahnverwaltungen wurden die sechsachsigen Maschinen mit vier oder sechs angetriebenen Achsen hergestellt. Die Motorleistungen der einzelnen Lieferserien ist ebenso unterschiedlich (1250–1433 kW / 1700–1940 PS), wie die erzielbaren Höchstgeschwindigkeiten (100–140 km/h), wobei die Loks mit den stärksten Motoren nicht unbedingt die größte Geschwindigkeit fahren. Der extrem langsam drehende 16-Zylinder- 2 Takt-Dieselmotor (275 U/min 1. Fahrstufe, 835 U/min letzte Fahrstufe) ist dabei für den charakteristischen Klang verantwortlich. Das Einsatzgebiet der Loks war universell; vom leichten Personenzug über den hochwertigen Schnellzug bis hin zum schweren Güterzug. Die Doppeltraktionsfähigkeit besaßen die Loks schon von ihren Ahnen, der F 7. Für die Zugheizung sind die Loks mit einer Dampfkesselanlage ausgestattet. Die DSB rüstete einige Loks mit einer elektrischen Heizanlage aus. Im Laufe der langen Einsatzzeit wurde auch sehr viel an den Maschinen geändert, was sich zum Teil auch auf ihr äußeres Erscheinungsbild auswirkte. So setzten die NSB schon beizeiten die rechten Führerstandstüren zu und bauten an die Maschinen große Schneepflüge statt der einfachen Frontschürzen an. Die SNCB modernisierte 1979 eine Reihe der Maschinen so gründlich, dass vom alten Erscheinungsbild eigentlich nichts übrig blieb.

Dass sich die Loks sehr gut bewährt haben, zeigt die lange Einsatzzeit der Maschinen. Äußerst robust und zuverlässig versahen sie insbesondere unter den harten Bedingungen des Nordens ihren Dienst. So gut, dass die beabsichtigte Ablösung durch moderne Elektronik durch deren Unzuverlässigkeit immer wieder verzögert wurde. So fuhr am 06.01.2001 die letzte NoHAB bei der NSB im regulären Streckendienst. Nachdem die Staatsbahnen die Loks endlich durch modernere Maschinen ersetzen konnten, fahren viele von ihnen immer noch für private Verkehrsunternehmen, nunmehr in ganz Europa. So lebt die Legende, wenn auch äußerlich mit Spuren des harten Lebens, auch noch heute weiter, über 50 Jahre nach ihrer ersten Indienstellung.



TILLIG Modellbahnen GmbH

Promenade 1, 01855 Sebnitz

Tel.: +49 (0)35971 / 903-45 • Fax: +49 (0)35971 / 903-19

Service-Hotline: unsere aktuellen Hotline-Zeiten finden Sie unter:

www.tillig.com

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.