

## Zugmaschine der Gleislosen Bahn

Kurz nach der Jahrhundertwende des letzten Jahrhunderts, das Automobil steckte noch in den Kinderschuhen, entwickelte die Firma Schiemann in Wurzen (Sachsen) ein neuartiges, elektrisch per Kontaktstangensystem betriebenes Straßenfahrzeug.

Diese sogenannte „Gleislosen Bahn“ war der Vorläufer der heutigen O-Bus- Betriebe.

Die Fahrzeuge besaßen Elektromotoren die über ein Schneckengetriebe die Hinterräder antrieben. Der Strom wurde über zwei lange Stromabnehmerstangen von der doppelpoligen Oberleitung abgenommen, die es ermöglichten, dass die Fahrzeuge nach beiden Seiten einige Meter von der Oberleitung abweichen konnten.

Gleislose Bahnen wurden überall in Deutschland und auch im Ausland sowohl für Personen-, als auch für den reinen Güterverkehr gebaut, wo sie z.B. in Kalksteinbrüchen, in Industriebetrieben oder in Hafenanlagen eingesetzt wurden.



Quelle: Butz,W.: Die gleislosen Bahnen System Schiemann; Polytechnisches Journal; Bd. 320; Berlin (1905), S. 421

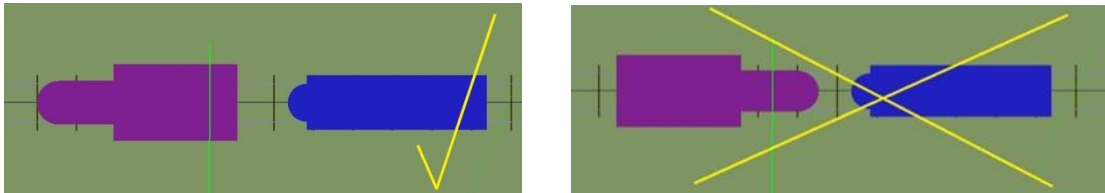
Die meisten der gebauten Anlagen wurden bis Anfang der 1950er Jahre stillgelegt, bzw. von moderneren Oberleitungsnetzen abgelöst. In Drammen (Norwegen) hielt sich ein Netz jedoch noch bis 1967.

Das hier angebotene EEP-Modell entspricht einem häufig verwendeten Typ einer Güter-Zugmaschine. Obwohl je nach Netz die Oberleitungsdrähte beim Vorbild unterschiedliche Abstände zueinander aufwiesen, wurden die Stromabnehmerstangen dieses Modells an das bewährte Oberleitungssystem von Jörg Svoboda angepasst, so dass die Zugmaschine problemlos in diesem System verwendet werden kann.

Dem Set liegt sowohl ein Modell für den Straßenbetrieb als auch für den Feldweg-Betrieb bei.

Die Stromabnehmerstange wird separat im Ordner: „*Rollmaterial-Strasse-LKW*“ unter „*Stromstange\_3*“ gespeichert. Ebenso liegt im selben Ordner (bzw. bei geöffneter Anlage im Ordner: „*Strassenfahrzeuge (Hauptgruppe)*“) eine per Slider „zusammenrollbare“ Zugkette, sowie für den Feldwegbetrieb eine abnehmbare Prallplatte bei, die es ermöglichen, z.B. unterschiedliche Pferdeanhänger oder ganze Gespanne, je nach deren Kuppelpunkt im realistischen Abstand an die Zugmaschine anzukuppeln oder von hinten zu „schieben“. (Für ein realistisches Ergebnis sind aber eigene Versuche angeraten).

**(Achtung: Bitte unbedingt darauf achten, dass sowohl bei der Zugmaschine als auch bei der Stromabnehmerstange „vorne“ in dieselbe Richtung zeigt!**



**Wegen der Eigenart der an die hintere Kupplung der Zugmaschine angekuppelten Stromabnehmerstange sollte beim Abkuppeln eines Anhängers niemals die Kupplung der Zugmaschine, sondern stets die Kupplung des Anhängers betätigt werden, da andernfalls die Stromabnehmerstange mit entkuppelt wird.)**

*Hinweis: Beim Straßenbetrieb ist die Prallplatte bereits vorne fest mit der Zugmaschine verbunden, kann aber bei Nichtgebrauch per Slider versenkt werden.*

Ich wünsche Ihnen viel Freude mit diesem ungewöhnlichen „Hingucker“.

Jörg Windberg (JW3)