

Der Triebwagen Z 105 : Geschichte und Technik

Autor(en): **Pletgen, Serge**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 39

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037661>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

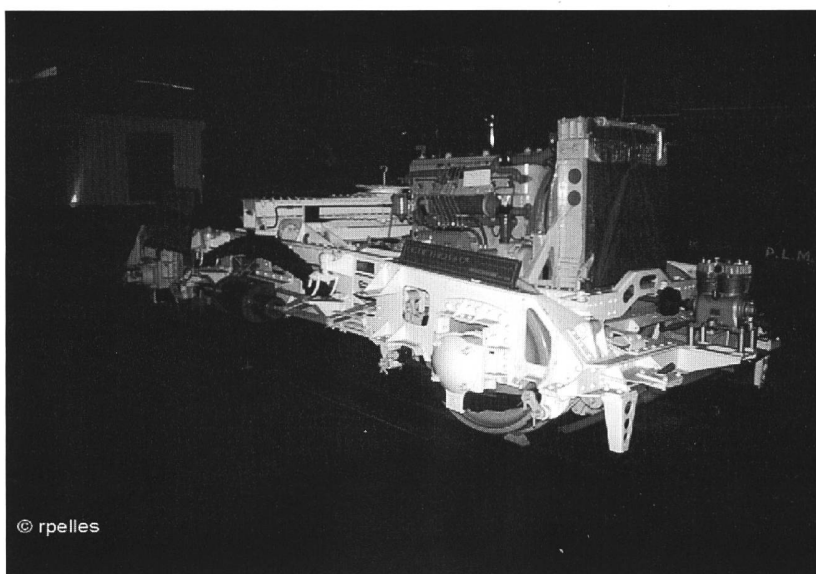
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Triebwagen Z 105 (Geschichte und Technik)

Der Triebwagen Z 105 wurde im Jahre 1949 von den De Dietrich Werken (Reichshoffen / Frankreich) an die CFL geliefert. Die gesamte Serie, welche von Z 101 bis Z 110 durchnummeriert war, basierte auf einem Prototypen, welcher 1933 den Hauptverantwortlichen der damaligen französischen Privatbahnen vorgestellt wurde. Dieses Fahrzeug, welches mit zwei 105 PS starken CLM (Compagnie Lilloise des Moteurs) Dieselmotoren ausgerüstet war, verfügte über eine mechanische Kraftübertragung mittels zweier DGG CV2 (Lizenz Mylius) Vierganggetriebe. Dieser Triebwagen bot insgesamt 75 Personen Platz, war 17,90 Meter lang und 100 km/h schnell. Dieses Fahrzeug war ein wahrhaftiger Glückstreffer, denn eine lange Serie auf diesem Fahrzeug basierender Triebwagen wurde in den folgenden Jahren an die A.L. (Elsaß-Lothringen), P.O. (Paris-Orléans), ETAT und EST (Ostbahn) Eisenbahnverwaltungen geliefert. Im Jahre 1938, dem Jahr der Gründung der SNCF, wurden diese Triebwagen in die Bestandslisten der französischen Staatsbahnen als Serie ZZ D 1000 aufgenommen, wo sie noch bis 1960 ihren Dienst versahen. Ähnliche Triebwagen fanden auch in Syrien (Damaskus-Hama Eisenbahn) Abnehmer. In den Jahren 1935-36 lieferte De Dietrich eine weitere Serie Triebwagen an die französischen Privatbahnen. Diese Triebwagen (Serie ZZ D 2000 der SNCF) waren 320 PS stark, da ab dieser Baureihe SAURER- anstatt der CLM Triebwerke verwendet wurden. Nach dem Zweiten Weltkrieg lieferte De Dietrich schlussendlich die Serie X 3700 (X 3701 bis X 3720) an die SNCF. Diese Baureihe war ein verbesserter Nachbau der Reihe ZZ D 2000. Die CFL Baureihe Z 101 bis Z 110 welche 1949 ausgeliefert wurde ist identisch mit der Baureihe X 3700 der SNCF.

Wenden wir uns nun der **CFL Baureihe Z 100** zu, zu welcher der Triebwagen Z 105 gehört. Z 105 wurde Ende 1949 bei den CFL in Betrieb genommen und auf allen Haupt- und Neben-

strecken der damals jungen CFL eingesetzt. Die Triebwagen befuhren die heute längst geschlossene Attert-Strecke (Petingen-Steinfort-Ettelbrück), Sauer-Strecke (Ettelbrück-Echternach-Wasserbillig), Schnellzugeinsätze auf Hauptstrecken gehörten ebenfalls zum täglichen Einsatzgebiet. Die zehn De Dietrich leisteten ab 1950 ein Drittel der jährlichen Personenzugkilometer der CFL (± 100.000 Kilometer pro Triebwagen). Es bleibt anzumerken, dass ab 1949 sechs Décauville Anhänger (RZ 1001 bis 1006) das Fassungsvermögen der Triebwagen



erhöhten. Im Jahre 1955 beschaffte man vier weitere Décauville Anhänger (RZ 1007 bis 1010) um der gestiegenen Beförderungsnachfrage Herr zu werden. Mit der Schließung der Attert-Strecke im Jahre 1967 und der Sauer-Strecke im Jahre 1964 begann der Stern allmählich zu sinken. Alterserscheinungen anfangs der siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts führten zur Abstellung verschiedener Trieb- und Beiwagen. Unfälle bereiteten einigen Triebwagen ein jähes Ende (Z 109 1973 in Wecker, Z 110 1976 im BW Luxemburg, Z 103 1977 in Dommeldingen). Am 27. Mai 1978 wurden dann die verbleibenden Triebwagen durch einen Beschluss des CFL Verwaltungsrates ausgemustert. Dennoch gingen nicht alle Triebwagen sofort den Weg des alten Eisens. So wurde der Triebwagen Z 105 1978 vom GAR erstanden und im BW Luxemburg hinterstellt, die Triebwagen Z 104 und Z 110 (ex Z 101) sollten im luxemburgischen Moselörtchen Remerschen

als Treffpunkt von Atomkraftgegnern eine letzte Bleibe finden. 1984 wurden sie verschrottet, nachdem Mitglieder des GAR noch alle brauchbaren Teile zur Restaurierung des Z 105 entnommen hatten.

Betrachten wir nun die **technischen Eigenschaften** von Z 105. Der Triebwagen hat eine Länge über Puffer von 25,81 Metern, ist in fahrbereitem Zustand 34 Tonnen schwer und bot anfangs 20 Personen in der 2. Klasse und 55 Personen in der 3. Klasse Platz. Zusätzlich standen noch 20 Stehplätze zur Verfügung. Die 2./3. Klasse Aufteilung wurde 1956 in eine reine 2. Klasse Ausführung umgewandelt. Um den Fahrgästen auch im Winter ein geheiztes Obdach zu gewähren, verfügt der Triebwagen über ein autonomes Heizsystem mittels eines Koks-ofens, welcher die Warmwasserheizung des

Triebwagen wird mittels einer direkttätigen Luftdruckbremse Bauart Westinghouse, welche



Passagierraumes heizt. Angetrieben wird der Triebwagen von 2 SAURER-Dieselmotoren (www.saureroldtimer.ch oder www.arbon-online.ch/museum) des Typs BXDS, welche über eine Nennleistung von je 160 PS bei 1500 Umdrehungen / Minute verfügen. Die Leistung der Dieselmotoren wird mittels einer Kupplung über zwei mechanische Vierganggetriebe Bauart Mylius CV 2 an die Hinterachse eines jeden Drehgestells gebracht. Kupplung und Motorsteuerung werden pneumatisch betätigt; die Getriebe werden über Bowdenzüge geschaltet. Diese etwas eigenartige Antriebsweise verleiht dem Triebwagen ein exzellentes Beschleunigungsvermögen, wodurch die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h schnell erreicht wird. Der

über eine einzigartige Bremsleistung verfügt, abgebremst. Z 105 ist seit 1992 wieder einsatzfähig und hat seither mehrere Tausend Kilometer auf luxemburgischen und ausländischen Gleisen absolviert. Fahrten 1997 zum Jubiläum der SBB, 1998 nach Paris und Tours (F) zu einer Retrospektive des Triebwagenbaus in Frankreich gehören zweifellos zu den herausragendsten Fahrten des Schienenoldies. Leider ist die Betriebserlaubnis von Z 105 seit Oktober 1999 erloschen, da die direkttätige Bremse Bauart Westinghouse nicht mehr zugelassen ist. Gespräche über die Übernahme des Triebwagens durch das nationale Denkmalschutzamt (**Service des Sites et Monuments Nationaux**) und seine Aufnahme in die Liste der nationalen technischen Denkmäler sind weit fortgeschritten, so dass die Zukunft und die Wiederinbetriebsetzung (nach den erforderlichen Anpassungen) gesichert scheinen.

Verfasser: Serge Pletgen

 **Buchtip:** Autorails de France Band 3
La Vie du Rail Paris
ISBN 2-902808-64-X

erhältlich bei GAR Documentation.