

BR 290



KRAFTPACK`S der besonderen Art

Foto; M.Morkowski

MSTS Serie CW BR 290

Inhalt;

Vorwort /

Baureihenbeschreibung /Eib-t

BR 290/296 technische Daten

BR 290 Museums und Sonderloks

BR V90 / 290

BR 291

BR 294

BR 295

BR 296

BR 290-296 bei Privatbahnen

BR 290-296 in Europa

BR 290 im AW

Funktionsbeschreibung V90

BR 290 Updates & Goodys

BR 290-296 Fotos



Anfragen und Kontakt; Capfan61@gmail.com

MSTS Serie CW BR 290

Vorwort; am Anfang stand die Idee!

Im Bereich Köln lief längere Zeit die Rangierlokomotive 290 371-4. Trotz einer Vorhaltung als Museumslok, wird sie immer noch im aktiven Rangierdienst eingesetzt.

Zwei aufrechte Eisenbahner (ein Kollege und ich) erfreuten uns täglich an dieser Lok und da wir auch beide im MSTS unterwegs sind, wuchs bei uns beiden der Gedanke, diese schicke Lok auch auf MSTS Gleisen agieren zu lassen.

Aus beruflichen und privaten Gründen, schied meine Kollege aus dem Projekt aus und so erbte ich ein Grundlayout welches auf der Basis von FCS 294 entstand.

Zunächst musste die Genehmigung von Halycon eingeholt werden, um diese und eventuell weitere Loks repainten und einstellen zu können und dankenswerter Weise hatte Halycon ein Einsehen für diese Idee und hatte großzügig zugestimmt.

Nun musste ich mich nach einem neuen „Opfer“ umsehen, der mir helfen würde, noch „ein paar“ weitere Loks zu repainten. Die von Giall bereits früh angefangenen FCS- Lokomotiven konnten den Anspruch der Zeit auf eine bessere Darstellung nicht erfüllen.

Niemand der Beteiligten hätte jemals gedacht, dass daraus ein solch umfangreiches und großes Projekt werden würde.

Weitreichende Recherchen waren nötig und nicht in jedem Detail kamen wir zu einem eindeutigen Lokidentitäts-Ergebnis. Auch die unterschiedlichsten Beiträge in Foren oder Fotos im Netz, wichen teilweise stark voneinander ab.

Und genau aus diesem Grunde, mussten dann irgendwann Entscheidungen getroffen werden, woran die Nietenzähler vermutlich ihre Freude haben werden. Falls nun eine Beheimatung, Revisionsanschrift oder sonstiges nicht „stimmt“, dann seht geflissentlich darüber hinweg. Im Bereich der MSTS Lokkonstruktion mussten wir die meisten Kompromisse machen, was aber der Optik der Lok nicht abträglich ist.

Um nun das Tüpfelchen auf dem „i“ zu erlangen konnte noch ein „Enthusiast“ für das Projekt V90 gewonnen werden, der meisterhaft an Cabview und Lichteinträgen „gefummelt“ hat und dieser Serie dann nochmals einen tollen Kick verschaffte.

Etliche dieser Loks, konnte ich während ihrer Streckenfahrten oder Rangiertätigkeiten begleiten, was für das Projekt vorteilhaft war. Diese Loks wurden im Laufe ihrer teilweise schon fast 40-jährigen Einsatzzeit mehrfach maschinell und funktionell umgebaut. Dadurch ergab sich ein breites Feld von Repaintmöglichkeiten und einige davon wurden auch umgesetzt.

Nun, nach mehrmonatiger Bastelei, ist es uns also gelungen über 50 Dieselloks der Baureihe V90 bis 296 in verschiedensten Epochen und anderweitigen Einsatzgebieten im In und Ausland fertig zu stellen und sie sollen nun den Weg über WWW.Halycon.de auf die MSTS-Gleise finden.

Da diese Loks in verschiedenen 290er Ausführungen im MSTS wirklich fehlten, werden sich die MSTS Fans sich nun über eine große Anzahl dieser Dieselloks erfreuen. Die Macher werden den Einsatz im MSTS in vielfältigen Acts als Dank betrachten, gleich ob als Spieler oder KI Lok.

Die Palette beinhaltet die 290 371 (Museumslok), die 290 999 (Bundeswehrlok), einer Ursprungslok von Mak, die Baureihen 290; 291; 294; 295; 296; einige Privatbahnloks, und Maschinen die im Ausland laufen. Ein Schmankerl besonderer Art, sind einige Loks, die in's Aw oder Bw passen, oder wegen eines Schadens dorthin überführt werden müssen.



MSTS Serie CW BR 290

Natürlich gibt es Epochenfarben und auch Loks, die im dichten Schneefall unterwegs waren und somit verschneit und vereist sind. Auch leider welche die sich dem Kreativ ADHS von Sprayern ergeben mussten

Gründe und Möglichkeiten diese Loks einzusetzen gibt es also genug.

Schaut euch die hervorragenden Bahnseiten im Netz an, dort findet Ihr Anregungen für Acts aus dem Leben.

Am Ende gibt es außerdem noch eine „Einweisung“ für das Handling der Lok und der beiden unterschiedlichen Führerstände.

Für Aufgabenbauer oder Interessierte gibt es ein Datenblatt mit Details und Screen's, um die Suche nach der geeigneten Lok zu erleichtern. Richten Sie bitte eine entsprechende Anfrage per eMail an mich, CapFan JKSKoelle1@arcor.de und ich versuche schnellstens dieses Datenblatt + Screens zuzuschicken.

Dieses Vorwort sollte nun erst einmal genügen.

Genehmigungen:

Haylcon für die Freigabe, die FCS-294 als Ursprungslok zum Repainten verwenden zu dürfen.

GR: ein paar Bremsbauteile in den stark überarbeiteten Führerständen verwenden zu dürfen.

Quellen:

Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_V_90

Drehscheibe online www.drehscheibe-online.de

Nobbis Lokseite: <http://www.lokfotos.de/>,

Rolf Wiso: <http://www.oocities.org/de/rolfwiso/Dieselloks/290.html>

EiBt München: <http://www.eib-t.de/>

Dank den Fotografen: M.Morkowski, Nortbert Schmitz (Nobbi) und viele weitere.

Beteiligte Personen:

Giagl Erste Repaints dieser Diesellok

Björn Repaint der Museumslok 290 371-4 und Vorbereitung für ein manuelles Cabview

Wolsa für alle weiteren Repaints und Recherche dieses Großprojektes

Wilhelm für die Fertigstellung des manuellen Führerstandes, Überarbeitung des Führerstandes mit Steuerkasten, Erstellung der Nachtführerstände und der Lichteinträge.

CapFan Bearbeitung der Loks (Eng und S-Dateien), Erstellung eines Datenblattes, Zusammenstellung des Gesamtpaketes (Ordnerstruktur), Steuerung der Arbeiten, Recherche.

Capfan61@gmail.com



Baureihenbeschreibung

Die V90 - die Rangierlok für den schweren Rangierdienst:

Die Baureihe 290 wurde für den schweren Rangierdienst, sowie für Bedien- und Übergabefahrten konzipiert. Die Lok ist eine Weiterentwicklung aus den Streckenlokomotiven der Baureihenfamilie V100 (BR 211 und BR 212) der Deutschen Bundesbahn. Die V90 ist gegenüber der V100 deutlich schwerer und robuster im Rangierdienst.

Nachdem ab dem Jahr 1964 die Vorserienmaschinen (20 Stück) mit dem kleineren Motor der BR 211 ausgeliefert wurden, begann ab 1966 die Auslieferung der ersten Serienmaschinen. Unterschied zu den Vorserienloks ist der etwas stärkere Motor (809 kW/1100 PS) der BR 212 und der damit um 10 km/h auf 80 km/h heraufgesetzten Höchstgeschwindigkeit. Insgesamt wurden 408 Loks ausgeliefert. Spezielle Ausrüstungen:

Einige Loks der Baureihe 290 erhielten anstatt des Motors der BR 212 einen 8-Zylinder MaK-Reihenmotor. Diese Loks werden als Baureihe 291 geführt und nur im Norden Deutschlands eingesetzt.

Für den Ablaufbetrieb an großen Rangierbahnhöfen (z.B. München-Nord) erhielten einige Loks eine spezielle Ablaufbergfunkfernsteuerung. Mit dieser Funkfernsteuerung wird die Lok vom Bergmeister ferngesteuert und der Lrf (Lokrangierführer) auf der Lok überwacht die Geschwindigkeiten beim Abdrückvorgang. Nach dem Abdrücken rangiert der Lrf die Lok an den nächsten Zug zum Abdrücken. Ab 1995 wurden einige Loks der Baureihe 290 und 291 mit einer Funkfernsteuerung der Firma Krauss-Maffei ausgerüstet. An einem Rechnerschrank in der Lok kann gewählt werden, ob die Lok manuell oder im Funkbetrieb gefahren werden soll. Wird die Lok im Funkbetrieb gefahren, kann der Lrf die Lok mit einem Fernsteuerbediengerät (FBG) steuern und somit selbst die Spitze einer geschobenen Rangierfahrt besetzen. Umgebaute Loks der Baureihe 290 werden nun als Baureihe 294 bezeichnet, umgebaute Loks der Baureihe 291 werden als Baureihe 295 bezeichnet. Außerdem erhielten die Loks der BR 294/295 zur Arbeiterleichterung und Beschleunigung der Rangierarbeiten eine automatische Rangierkupplung RK 900.

Als Baureihe 296 werden diejenigen Maschinen bezeichnet, die über den Bergfunk zum Abdrücken und zusätzlich über die Funkfernsteuerung von Krauss-Maffei verfügen. Diese Loks sind in Mannheim, Seelze und an verschiedenen Standorten in Nordrheinwestfalen beheimatet.

Remotorisierungsprogramm:

Seit 2003 werden Loks der Baureihe 290 und 294 mit einem neuen Motor ausgerüstet. Der neue Motor des Typs 8V 4000 R41 von MTU leistet 1000 kW/1360 PS und ist damit leistungsstärker als der Vorgängermotor. Neben dem neuen Motor werden bei dem Umbau auch eine neue Lüfteranlage, sowie ein neuer Luftpressor (anstelle von bisher 2 Luftpressern) eingebaut. Die Ordnungsnummer der als „Remot-Loks“ bezeichneten Maschinen wird dabei um 500 erhöht. (Beispiel: Aus der 290 188 wurde nach dem Umbau die 290 688)

Zukunft:

In nächster Zeit sollen die Loks der BR 291/295 durch neuere Loks ersetzt werden. Nachfolger wird die bereits bestellte Voith Gravita sein. Vor allem die Loks der Baureihe 294 sind aber momentan aus dem Rangierdienst nicht wegzudenken



Foto: M. Morowski

Quelle+Text

DB-Eibt/München
Www.eib-t.de

Technik

Technische Daten:

Baujahr	1964 bis 1974
Stückzahl	408
Hersteller	Henschel, Jung-Jungenthal, Krauss-Maffei, Krupp, MaK, Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD)
Achsanordnung	B'B'
Kleinst befahrbarer Radius	R = 80 m
Kleinst befahrbarer Scheitelhalbmesser	R = 200 m
Höchstgeschwindigkeit	Rangiergang: 40 km/h Schnellgang: 80 km/h Schleppgeschwindigkeit: 80 km/h
Kleinste Dauergeschwindigkeit	Rangiergang: 3 km/h Streckengang: 9 km/h
Größte Anfahrzugkraft (bei mittlerer Reibung und vollen Vorräten)	Rangiergang: 201 kN
Länge über Puffer	14,32 m
Dienstgewicht	80 t
Kraftstoffvorrat	3250 Liter (bei 90% Füllung)
Sandvorrat	ca. 450 kg
Motoren	MTU DM 8V 4000 R41 (BR 290/294 Remot) MTU MB 12 V 652 TZ (TA) 10 (BR 290/294 vor Remot) MaK 8 M 282 AKB (BR 291/295)
Leistung	1000 kW/1360 PS bei 1800 U/min (BR 290/294 Remot) 809 kW/1100 PS bei 1400 U/min (BR 290/294 vor Remot) 809 kW/1100 PS bei 927 U/min (BR 291/295)
Ölinhalt (min/max)	85 / 115 Liter (BR 290/294 Remot) 104 / 141 Liter (BR 290/294 vor Remot) 215 / 265 Liter (BR 291/295)
Kraftübertragung	hydraulisch
Verbrauch	Dieselmotoren: Leerlauf: ca. 12 l/h Vollast: ca. 230 l/h
Farbgebungen:	
Altrot	Oceanblau/Beige
Orientrot/Kieselgrau	Verkehrsrot



Text/QuelleDB- Eibt/München

BR 290

Museums+Sonderloks



290 371
Museumslok



290 999
Bundeswehrlok



Weihnachtslok
2012

Diese Rubrik wird nach und nach weiterentwickelt!
Auf Wunsch werden auch Einzelstücke angefertigt.
Informationen über capfan61@gmail.com



95 Jahre
BW Gremberg

BR 290



290 022-3



290 188-2



290 212-6



Ulrich Budde © www.bundesbahnzeit.de



290 515-3



290 242-7



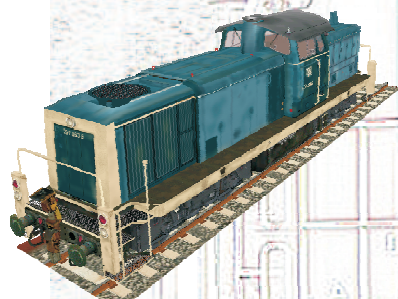
V90 055



V90 066

Die 290er Serie entstand aus der „V90“ wovon bekanntermaßen 408 Lokomotiven gebaut wurden. Hersteller dafür waren Mak, Deutz Jung und Henschel. Ab 1995 wurden die Loks auf Funkfernsteuerung umgebaut (siehe BR 294). Außerdem wurde für die privaten Eisenbahnbetreiber eine eigene Bauserie abgeleitet, die um ca.70 cm länger war. Schon frühzeitig wurden einige Loks versuchsweise mit Fernsteuerung ausgerüstet. Als äußere Kennung wurden diese mit einem Warnanstrich und gelber Rundumleuchte versehen (siehe 290 188). Diese Versuchsloks wurden damals im Raum München getestet.

BR 291



Die 291er Serie entstand aus der „V90“ wovon bekanntermaßen 408 Lokomotiven gebaut wurden und vomehmlich im Norden Deutschlands unterwegs waren. Ab 1995 wurden die Loks auf Funkfernsteuerung umgebaut (siehe BR 295)



BR 294



Die 294er Serie entstand aus der „BR 290“ und als Kennung, dass die Lok auf Funkfernsteuerung umgebaut war, wurde die Baureihenbezeichnung auf 294 hochgesetzt. Außerdem wurden die Loks mit einer automatische Kupplung ausgerüstet und einem Kennlicht außen am Führerstand. Erhielt die Lok außerdem einen neuen Motor, dann wurde die Betriebskennzahl um +500 erhöht, Beispiel aus 290 001 mit Funkfernsteuerung wurde 294 001 und mit neuem Motor erhöhte sich die Kennzahl auf 294 501.



BR 295



Die 295er Serie entstand aus der „BR 290“ und als Kennung, dass die Lok auf Funkfernsteuerung umgebaut war, wurde die Baureihenbezeichnung auf 295 hochgesetzt. Außerdem wurden die Loks mit einer automatischen Kupplung ausgerüstet und einem Kennlicht außen am Führerstand.



BR 296



Diese Baureihe erscheint
im ersten Quartal 2013.

BR 290

Privatbahnen



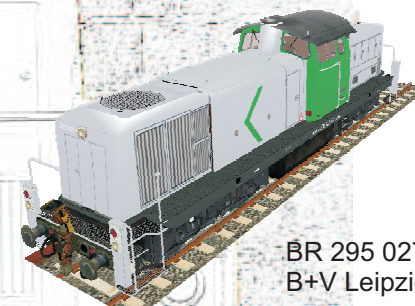
MAK P3
Vorserienlok



BR 290 127
RPRS Railsystems



V90
Cologne Rail



BR 295 027
B+V Leipzig

Als besondere Zugabe, werden wir das bestehende Projekt stets erweitern, da mittelfristig damit zu rechnen ist, dass weitere Lokomotiven dieser Baureihe an private EVU'S in's in- und Ausland gelangen. Diese werden als Goodie bearbeitet und können unter der eMail Capfan61@gmail.com angefordert werden.



D15
Dortmunder Eisenbahn
Mak Vorserie



D16
Dortmunder Eisenbahn
Mak Vorserie

BR 290

In Europa



FERSALENTO s.rl.
Gleissbau Italien



BR 295/SBB
Designstudie



ARMAFER s.rl.
Gleissbau Italien

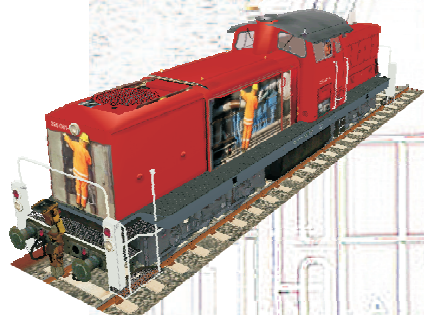
Als besondere Zugabe, werden wir das bestehende Projekt stets erweitern, da mittelfristig damit zu rechnen ist, dass weitere Lokomotiven dieser Baureihe an private EVU'S in's in- und Ausland gelangen. Diese werden als Goodie bearbeitet und können unter der eMail Capfan61@gmail.com angefordert werden.



0469 103
LCH Ungarn

BR 290

Im AW



Diese Rubrik wird weiter ergänzt!



Anmerkungen zum Händling der Lok.

Ein Teil der Loks ist mit einem „manuellen“ Führerstand ausgerüstet. Hier funktionieren die üblichen Tasten für Wendeschalter, Leistung, Bremse usw. wie gewohnt.

Der andere Teil dieser Loks ist mit einer „Steuereinheit“ versehen, ähnlich einer Joy-Stick Handhabung. Hier wird also nur mit den Tasten A oder D gefahren oder gebremst.

Alle weiteren Tastenbelegungen wie z.B. Licht (H), Motorstart (V), Innenlicht (Strg+L), linke Innenansicht (Pfeil links) Sand, Hupe usw. sind in beiden Führerständen gleich.

In beiden Versionen kann man mit Strg+8 (auf dem Zifferblock) die automatische Kupplung hoch oder runter gefahren.

Weiterhin kann man mit der Taste 5 die Rangieransicht (links aus dem Fenster) anwählen.

Für die Rückwärtsfahrt gibt es zwei Möglichkeiten. Mit der Taste Pfeil-rechts, hat man einen Blick durch das rückwärtige Fenster, muss aber daran denken, dass man jetzt „rückwärts“ fährt, also den Wendeschalter auf S legen (ist für kurze Rangierfahrten gedacht).

Bei dieser Möglichkeit, hätte man Nachts nun aber kein „Fahrlicht“. Daher hat der Cabview-Bastler einen „halben“ rückwärtigen Führerstand geschaffen. Das bedeutet, man wechselt mit der Taste 1 den Führerstand und sieht zwar jetzt auch wieder durch das bereits bekannte rückwärtige Fenster, aber ohne die Armaturen zu sehen. Nun kann man aber wie gewohnt Licht einschalten und auch die Steuerung ist in Richtung vorwärts, also der Wendeschalter muss jetzt wieder in Richtung W gelegt werden.

In dem abrufbaren Datenblatt ist der manuelle Führerstand mit 290.cvf gekennzeichnet und der „Joy-Stick“-Führerstand mit 294.cvf. Natürlich können Freaks sich ihren Wunschführerstand dann selbst aussuchen durch Umbezeichnung der Eng-Einträge.

Pfeil-links (Führerstand innen links)



Taste 5 (Rangieransicht)



Pfeil-oben (außen nach vorne)



Pfeil-unten (außen nach hinten)



Manuelles Cab (290.cvf)



Führerstand mit Steuereinheit (294.cvf)

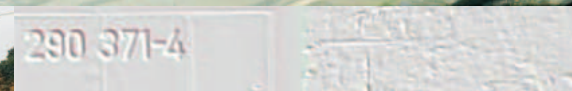


Pfeil rechts (einfach Rücksicht hinten)



Taste 1 Fst-Wechsel mit allen Funktionen





Ein besonderer Dank
an alle Eisenbahn-Fotografen!