



Die Baureihe 5090:

Für die Muraltbahn der Steiermärkischen Landesbahnen wurden die ersten schmalspurigen Dieseltriebwagen VT 31–35 der ÖBB entworfen. Basierend auf dieser Fahrzeugtype wurden dann die Triebwagen der Reihe 5090 und eine Reihe von Triebwagen für die Zillertalbahnen entwickelt.

Als Ende der 1970er-Jahre bereits der Ersatz der Personenbeförderung durch Autobusse diskutiert wurde, entschloss sich die Betriebsführung der Landesbahnen doch zu einer alternativen Lösung auf der Schiene, die zur Entwicklung eines Triebwagens mit dieselektrischer Kraftübertragung führte. Den Auftrag zur Fertigung erhielt die Wiener Firma Knotz, welche zu diesem Zeitpunkt bekannt war für die Produktion individueller Konstruktionen im Schienenfahrzeugbau auch in geringer Stückzahl. 1981 traf der erste Triebwagen VT 31 seine Testfahrten im Murtal an, weitere drei Fahrzeuge wurden bis 1982 ausgeliefert.

Alle Fahrzeuge waren ursprünglich mit einem gelben Anstrich mit orangefarbenen Fronten und blauem Dach versehen, ab etwa Mitte der 1990er-Jahre erhielten sie ihre aktuelle Farbgebung in rot, weiß und grün. Auch wurden sie inzwischen mit bequemeren Polstersitzen ausgestattet.

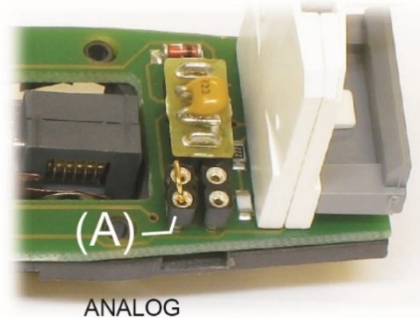
Die Fahrzeuge werden heute im Regelfall in der Kombination Triebwagen und Steuerwagen als Zweiwagenzüge eingesetzt, der im Jahre 1999 bei den Jenbacher Werken nachbeschaffte VT 35 wurde wegen zahlreicher Abweichungen gegenüber der ersten Serie zunächst nur als Verstärkerwagen in den Schülerzügen eingesetzt. Erst seit umfangreichen Anpassungen an den älteren Fahrzeugen kann er freizügig eingesetzt werden.

Im Jahre 1984 beschaffte die Zillertalbahnen zwei technisch gleiche Triebwagen, die die Nummern VT 3 und 4 erhielten. Bald zeigte sich jedoch, dass eine derartige Kombination zu schwach war. Daher beschaffte man vier weitere Triebwagen. Heute werden die Triebwagen mit einem Zwischenwagen als Dreiwagenzüge eingesetzt, die Steuerwagen finden gemeinsam mit weiteren Zwischenwagen und einer dafür ausgestatteten Diesellok als Wendezug Verwendung.

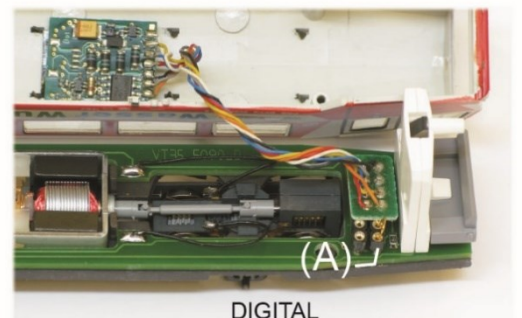
Da die Triebwagen auf der Muraltbahn zu einem vollen Erfolg wurden, testete die ÖBB den VT 34 1983 Probefahrten auf den Waldviertler Schmalspurbahnen, im Oktober desselben Jahres folgten Probefahrten auf der Pinzgaubahn (heute Pinzgauer Lokalbahn). Daraufhin beschlossen die Bundesbahnen zunächst fünf dieser Triebwagen zu beschaffen, die ersten Triebwagen der Baureihe 5090. Sie unterschieden sich technisch nicht wesentlich von ihrem Vorbild, lediglich die Drehfältüren wurden durch besser dichtende Schwenktüren ersetzt.

Eingeliefert wurden die Triebwagen bei der Zugförderungsstelle Gmünd, die ersten drei kamen jedoch bald zur Krimmlerbahn nach Zell am See, während die beiden letzten im Waldviertel verblieben, wo sie fortan auf der Strecke Gmünd–Groß Gerungs zum Einsatz kamen. Anders als die StLB beschafften die ÖBB jedoch keine Steuer- oder Beiwagen, die Triebwagen sollten stets solo eingesetzt werden. Während das Platzangebot eines Triebwagens im Waldviertel meist ausreichte und nur gelegentlich mit beiden Wagen gemeinsam gefahren wurde, gab es im Pinzgau bald Platzprobleme. Daher wurden einerseits zwei weitere Triebwagen bestellt, die im Jahr 1993 geliefert wurden und sich von ihren Vorgängern nur durch die Lackierung unterschieden, jedoch nach dem Konkurs von Knotz von Bombardier gebaut wurden.

Die dritte Serie 5090, welche sich im Innen- und Außendesign erheblich von ihren Vorgängern unterschieden, technisch jedoch weitgehend gleich waren. Anstelle der Klappsitze ordnete man zwei klappbare Längsbänke an, um auch die Beförderung von Fahrrädern zu ermöglichen. Dadurch



ANALOG



DIGITAL



sind die (weiterhin angeschriebenen) 64 Sitzplätze allerdings nur mehr theoretischer Natur.

Von den zehn Fahrzeugen, welche alle im Laufe des Jahres 1995 geliefert wurden, kam eines wiederum in den Pinzgau, sechs ins Ybbstal und lediglich drei auf die Krumpke, was aber angesichts des mittlerweile dort ziemlich eingeschränkten Verkehrs durchaus ausreichte. Diese drei in St. Pölten stationierten Triebwagen wurden recht bald mit Wappen der Anrainergemeinden versehen.

Die Modelle der Baureihe ÖBB 5090:

Die Modelle werden mit einem umfangreichen Set an Zurüstteilen ausgeliefert. Für die korrekte Anordnung der Teile konsultieren Sie bitte die beigefügten Grafiken.

Die Modellserie der 5090er wird mit einer achtpoligen Schnittstelle nach NEM652 ausgeliefert. Es ist möglich jeden handelsüblichen Decoder mit achtpoliger Schnittstelle einzubauen.

Für den Decoder-Einbau öffnen Sie zuerst die vier Schrauben an der Unterseite, die das Gehäuse mit der Fahrwerksplatte verbinden. Entfernen Sie den Blindstecker und stecken Sie den Decoder entsprechend der Abbildung an. Den Decoder können Sie mit doppelseitigem Kleband ankleben sodass die bunten Kabel von außen nicht sichtbar sind.

Bitte achten Sie darauf den Jumper auf die Digitalposition gemäß der Abbildung umzustecken!

Nun können Sie das Gehäuse wieder vorsichtig aufsetzen und verschrauben.



The 5090 series:

The first narrow-gauge diesel railcars VT 31-35 of the ÖBB were designed for the Murtalbahn of the Styrian State Railways. Based on this vehicle type, the railcars of the 5090 series and a series of railcars for the Zillertalbahnen were developed.



When the replacement of passenger transport by bus was already discussed at the end of the 1970s, the management of the state railways decided on an alternative rail solution that led to the development of a multiple unit with diesel-electric power transmission. The Viennese company Knotz, which was known at the time for the production of individual designs in rail vehicle construction, even in small numbers, received the order for production. In 1981, the first VT 31 railcar met its test runs in the Mur Valley, and three more vehicles were delivered until 1982.

All vehicles were originally painted yellow with orange-red fronts and a blue roof, from around the mid-1990s they were given their current colors in red, white and green. They have also been equipped with more comfortable upholstered seats.

As a rule, the vehicles are used today in the combination of multiple units and control coaches as two-car trains; the VT 35, which was purchased from Jenbacher plants in 1999, was initially only used as an amplifier car in the student trains due to numerous deviations from the first series. Only after extensive adjustments to the older vehicles can it be used freely.

In 1984 the Zillertalbahnen procured two technically identical railcars that were given the numbers VT 3 and 4. However, it soon became apparent that such a combination was too weak. Therefore, four more railcars were purchased. Today the railcars with an intermediate car are used as three-car trains, the control cars are used together with other intermediate cars and a diesel locomotive equipped for this as a push-pull train.

Since the railcars on the Murtalbahn were a complete success, the ÖBB tested the VT 34 in 1983 test runs on the Waldviertel narrow-gauge railways. Thereupon the Federal Railways decided to procure five of these railcars, the first motorcars of the 5090 series. They did not differ technically from their prototype, only the revolving folding doors were replaced by better sealing swing doors.

The railcars were delivered to the Gmünd train support station, but the first three soon came to the Krimmlerbahn in Zell am See, while the last three remained in the Waldviertel, where they were used on the Gmünd – Groß Gerungs route. Unlike the StLB, the ÖBB did not procure any control or sidecar, the railcars should always be used solo. While the space available for a railcar in the Waldviertel was mostly sufficient and was only occasionally driven with both cars, there were soon space problems in the Pinzgau. Therefore, on the one hand, two more railcars were ordered, which were delivered in 1993 and differed from their predecessors only in the paintwork, but were built after the bankruptcy of Knotz von Bombardier.

The third series 5090, which differed significantly from their predecessors in the interior and exterior design, but were technically largely the same. Instead of the folding seats, two foldable longitudinal benches were arranged to enable the transportation of bicycles. As a result, the (still written) 64 seats are only of a theoretical nature.

Of the ten vehicles, all of which were delivered in 1995, one went to the Pinzgau, six to the Ybbstal and only three to the Krumpke, which was quite sufficient given the now rather limited traffic there. These three railcars stationed in St. Pölten were soon given the coats of arms of the neighboring communities.

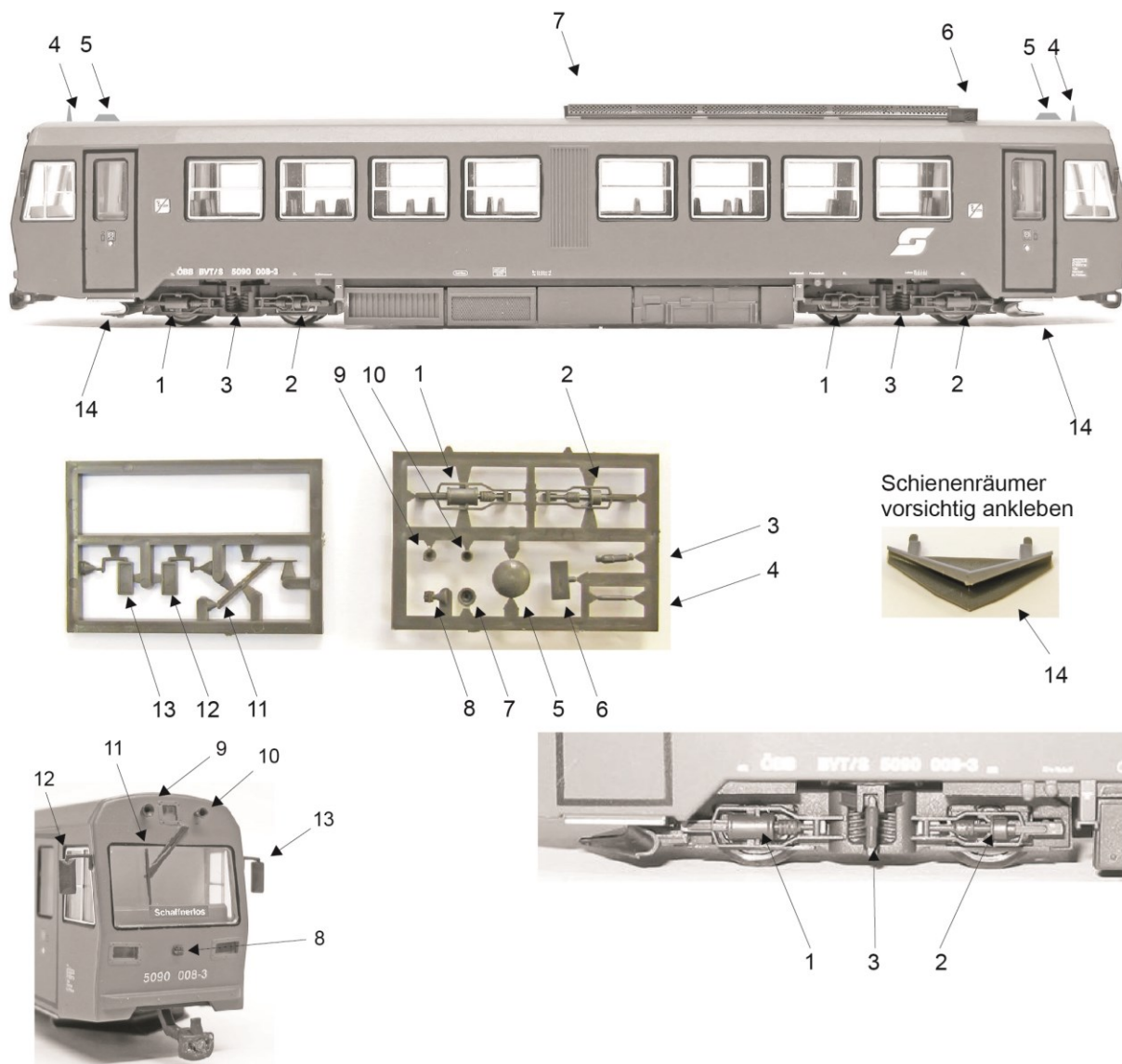
The models of the ÖBB 5090 railcars:

The models come with an extensive set of accessories. For the correct arrangement of the parts, please consult the attached diagram.

The model series of the 5090 is delivered with an eight-pole interface according to NEM652. It is possible to install any standard decoder with eight-pole interface.

For decoder installation, first open the four screws on the underside that connect the housing to the chassis plate. Remove the dummy plug and connect the decoder as shown. The decoder can be attached with double-sided adhesive tape so that the colored cables are not visible from the outside.

Please make sure to change the jumper to the digital position according to the picture! Now you can carefully put the housing back on and screw it on.



Made in Austria!



Achtung! Dieses Modell ist KEIN SPIELZEUG! Nicht geeignet für Kinder unter 18 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile. Bei unsachgemäßem Gebrauch besteht Verletzungsgefahr durch scharfe Kanten! Dieses Produkt darf am Ende seine Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muss an einem Sammelpunkt für Recycling von elektronischen Geräten abgegeben werden. **Attention!** This model list NOT A TOY! Risk of injury if handled improperly. Beware of sharp edges! At the end of its useful life recycle this product at a collection point for electronic equipment. **Attention!** Risque de blessures en cas de mauvaise manipulation. Méfiez-vous des arêtes vives! **Attenzione!** Pericolo di lesioni, se gestita in modo improprio. Attenzione ai bordi taglienti! Questo modello non è un giocattolo! **Attenzione!** Questa lista dei modelli non è un giocattolo! Pericolo di lesioni, se gestita in modo improprio. Attenzione ai bordi taglienti! Alla fine della sua vita utile riciclare questo prodotto in un punto di raccolta per apparecchiature elettroniche. **iAtención!** Esta lista de modelos NO ES UN JUGUETE! Peligro de lesiones si se maneja de manera inadecuada. Tenga cuidado con los bordes afilados! Al final de su vida útil reciclar este producto a un punto de recogida para equipos electrónicos. **Pozor!** Tento seznam modelu není hračka! Nebezpečí zranění při nesprávném zacházení. Dejte si pozor na ostré hrany! Na konci své životnosti recyklovat tento výrobek na sběrném místě pro elektronické zařízení.

Garantie und Service:

Leopold Halling GesmbH., A-1230 Wien, Leopoldigasse 15-17, +43 1 604 31 22, office@halling.at, www.halling.at