

Insider Jahreslokomotiven Spur Z



2008

88100 Insider Jahreslokomotive Z 2008



Schnelltriebzug "SENATOR" Gliederzug VT 10.5 der DB
Achsfolge B'1'1'1'1'1'1'B'
Gesamtlänge 455 mm.

Leichtbau-Konstruktion mit 2 Diesel-Triebköpfen und 5 Zwischenwagen, verbunden durch einachsige Drehgestelle. Einsatz im Tagesverkehr Frankfurt - Hamburg ab 1954.

€ 399.00

"Senator" für den Tag,
"Komet" für die Nacht.

Anfang der 50er-Jahre entwickelte die Deutsche Bundesbahn (DB) zwei Gliedertriebzüge für den Fernverkehr. Die Konstruktion entstand unter Beteiligung von Franz Kruckenberg, der sich bereits in den 30er-Jahren einen Namen mit Schnellfahrzeugen machte. Bei der Entwicklung der beiden Triebwagen konnte er auf wertvolle Erfahrungen zurückgreifen, die bereits mit dem Schienenzeppelin und dem SVT 135 155 gemacht wurden: hohe Geschwindigkeit durch weitgehenden, kompromisslosen Leichtbau aus Aluminium.

Erstmals wurden die beiden Gliederzüge auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München 1953 vorgestellt: Der VT 10 501, gebaut von Linke-Hofmann-Busch als Tageszug "Senator" für die DB und der von Wegmann gefertigte VT 10 551 als Nachtzug "Komet" für die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft. Abgesehen vom Einsatz und der Farbgebung wiesen die zwei Züge Bauartunterschiede auf. Während die Wagen des "Senator" mit Einachslaufwerken ausgestattet waren, hatte der "Komet" Jacobs-Drehgestelle zwischen den Einheiten. Bei beiden Zügen wiesen die Endwagen jeweils ein zweiachsiges Triebgestell auf. In den Motorwagen arbeiteten MAN-Dieselmotoren mit ursprünglich 118 kW, später mit 154 kW Leistung. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h; eine geplante Erhöhung auf 160 km/h unterblieb. Die Kraftübertragung war hydraulisch mittels Viergang-Getriebe. Der "Senator" bot seinen Fahrgästen 135 Sitze in der 1. Klasse, davon 24 Liegesitze. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1954 nahmen die Züge den regulären Betrieb auf. Der Tageszug VT 10 501 als Ft 41/42 "Senator" auf der Verbindung Frankfurt/Main - Hamburg, der Nachtzug als Ft 49/50 "Komet" zwischen Hamburg und Basel (ab Sommer 1955 bis Zürich). Die Laufeigenschaften des Nachtzuges wurden positiv bewertet, über den Tageszug heißt es dagegen in DB-Unterlagen: "Alles in allem ist anscheinend ... die Güterwagen-Charakteristik aus dem Fahrzeug nicht herauszubringen." Der "Senator" war bis zum Juni 1956 im Fahrgasteinsatz, wurde anschließend mehrfach umgebaut und bei Versuchsfahrten erprobt. 1959 wurde die Ausmusterung verfügt und 1962 die Zerlegung angeordnet. Bis auf den Mittelwagen VT 10 551i des Nachtzuges, der von den Nürnberger Eisenbahnfreunden als Clubheim genutzt wird, wurden alle Fahrzeuge verschrottet. Die Erfahrungen mit den beiden Kruckenberg-Konstruktionen flossen in die Entwicklung des späteren TEE-Triebzuges VT 11.5 der DB ein.