

# Insider Jahreslokomotiven Spur H0



## 2008

39100 / 41100 Insider Jahreslokomotive H0 2008



39100 :  
Tages-Gliederzug VT 10.5 der DB "Senator".  
Zug aus 2 Triebwagen, 1 Großraumwagenglied und 1 Wagenglied mit Küche.  
Farbgebung im Auslieferungszustand 1953/1954.

mfx-Decoder, geregeltm Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus und Geräuschgenerator im Triebwagen A. Wartungsfreier Motor in kompakter Bauform. 2 Achsen im Drehgestell des Triebwagens A angetrieben. Haftreifen. Zweilicht-Spitzensignal und rote Schlusslichter, Innenbeleuchtung und Tischlampen mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Mehrpolige Strom führende Spezialkupplung und dicht schließende Übergangsblenden zwischen den Fahrzeugen. Schleiferumschaltung. An den Enden Nachbildung der abgedeckten Scharfenberg-Kupplung (ohne Funktion).  
Zuglänge 69,1 cm.

€ 599.00



41100 :

3 Zwischenwagen zum Tages-Gliederzug = 2 Großraumwagenglieder ohne Einstieg und 1 Großraumwagenglied mit Einstieg.

Zur Verlängerung des Zuges 39100 zur vorbildgerechten 7-teiligen Einheit. Mehrpolige Strom führende Spezialkupplung und dicht schließende Übergangsblenden zwischen den Fahrzeugen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung und beleuchtete Tischlampen über die Triebköpfe gespeist und gesteuert. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden.

Verlängerung des Zuges um 42,0 cm.

€ 149.00

VT 10.5

"Senator" für den Tag,

"Komet" für die Nacht.

Anfang der 50er-Jahre entwickelte die 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 Schienenzepplin 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.