

## VT 69 900 in H0

### Dieseltriebswagen



Foto: Dr. Rolf Brüning

In den 1920er-Jahren arbeitete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft an einer Beschleunigung des Güterverkehrs. Da der Anteil eilbedürftiger Fracht an dem gesamten Frachtaufkommen gering war, stellte man auf vielen Strecken die Eilgüterwagen Personenzügen bei. Es stellte sich aber heraus, dass auf Hauptstrecken die Züge durch das Rangieren der Güterwagen an den Güterschuppen zuviel Zeit verloren. Ergebnis der Überlegungen war das LEIG-Konzept (Leichter Eil-Güterzug). Leichte mit Personenzuglokomotiven bespannte Züge (maximal 12 Wagenachsen) fahren die wichtigsten Ortschaften an. Dadurch, dass keine Personen befördert wurden, stoppten die Züge nur an den Güterschuppen und mussten nicht rangieren. Auf diese Weise hat man den Personen- und den Eilgutverkehr gleichermaßen beschleunigt. Das Eilgut wurde an Bord der Züge sortiert. Ende des Jahres 1930 lieferte die Waggonfabrik Wismar drei 65 km/h schnelle Gütertriebswagen, deren Laderäume auf jeder Seite zwei Schiebetüren aufwiesen. Der Antrieb der als VT 10 001 bis 003 eingestellten Wagen erfolgte durch einen Maybach-Dieselmotor G 4a, der 150 PS leistete. Über ein Viergang-Schaltgetriebe gab der Motor seine Kraft auf eine Blindwelle weiter, die durch Kuppelstangen mit den beiden Radsätzen eines Drehgestells verbunden war. Im Dachaufbau saßen die vier Kühlergruppen mit jeweils vier Elementen.

Gegenüber den mit Dampfloks bespannten Zügen des Stückgut-Schnellverkehrs konnten die Triebwagen mit besseren Arbeitsbedingungen des Personals durch den ruhigeren Lauf, den geringeren Brennstoffbedarf sowie die Tatsache punkten, dass die Wagen im Solo-Betrieb an den Zielorten nicht gedreht werden mussten. Da Kohle zur damaligen Zeit aber viel billiger als Diesel-Kraftstoff war, konnten die Triebwagen ihre Verbrauchsvorteile kaum umsetzen. Di-

verse Aufnahmen beweisen, dass die Möglichkeit, maximal drei Wagen (sechs Wagenachsen) mit einer Gesamtlast von 85 t mitzuführen, genutzt wurde. Nach der Ablieferung wurden die ersten beiden Triebwagen dem Bahnbetriebswerk (Bw) Aachen, VT 10 003 dem Bw Osnabrück zugeteilt. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben alle drei Fahrzeuge in den westlichen Besatzungszonen. Sie wurden von der Deutschen Bundesbahn (DB) nun als VT 69 900 bis 69 902 bezeichnet und ab 1949 vom Bw Osnabrück aus eingesetzt. Obwohl die Triebwagen mit nur drei Fahrzeugen zu den Splittergattungen im DB-Bestand zählten, musterte man sie erst zwischen 1960 und 1962 aus.

Das Fahren mit dem VT 69 wird dank des umfangreichen ESU-Elektronikpaketes, mit dem LokSound-Decoder als Herzstück, zum Genuss. Geschmeidig beschleunigt und verzögert der urige Verbrennungstriebwagen und bewegt sich dank des eingebauten PowerPacks selbst bei niedrigster Geschwindigkeit und schmutzigen Schienen ruckfrei. Bei niedrigen Geschwindigkeiten werden bei Kurvenfahrt oder beim Befahren von Weichen Quietschgeräusche abgespielt. Die bekannt hochwertigen Fahrgeräusche werden übrigens über einen neuen Lautsprecher abgegeben. Selbstverständlich weist der Triebwagen einen Rauchentwickler auf, der synchron zum LokSound die Abgasfahne erzeugt. Sämtliche vorbildgerechte Lichtfunktionen lassen sich auch im Modell zuschalten. Der fahrtrichtungsabhängige Lichtwechsel lässt sich am zugseitigen Ende abschalten. Auch die Rangierbeleuchtung und das bis in die fünfziger Jahre gültige Falschfahr-Spitzensignal Zg2 kann man aktivieren. Eine Führerstands- und Führerpultbeleuchtung funktioniert ebenfalls abhängig von der Fahrtrichtung. Auch das die Pakete sortierende H0-Personal darf sich über einen beleuchteten Arbeitsplatz freuen.

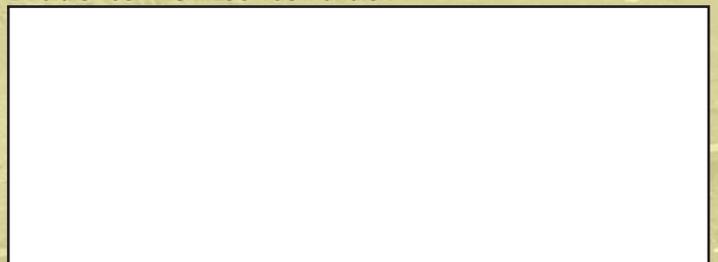
[www.esu.eu](http://www.esu.eu)

#### Modellausführung des VT 69 900

**Modell:** Kunststoff-Gehäuse auf einem Metall-Fahrgestell. Antrieb durch einen fünfpoligen Drehgestellmotor auf beide Achsen eines Drehgestells, zwei Haftreifen. ESU-LokSound-Decoder, Rauchgenerator. Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot, Rangier-, Innen-, Führerstandsbeleuchtung separat schaltbar; Kurven- und Weichengeräusche, Lüftergeräusch, Signalhorn, Glocke

*Das Modell entsteht in Zusammenarbeit mit Liliput.*

Erhältlich bei Ihrem ESU-Fachhändler:



#### Bestellinformation

Artikel Nr.	Lieferung	Beschreibung	UVP Preis
31040	Q2/12	Dieseltreibwagen VT 69 900, Epoche III, DC, Sound und Rauch	349,00 €
32040	Q2/12	Dieseltreibwagen VT 69 900, Epoche III, AC, Sound und Rauch	349,00 €