VT 69 900 - Dieseltriebwagen in H0

Art.Nr. **32040** - Dieseltriebwagen VT 69 900, grün, AC

Ausführung wählen:

Das Vorbild | Das Modell | Technische Daten | Bildergalerie

Ergebnis der Überlegungen zur Beschleunigung des Eilgüterverkehrs war das LEIG-Konzept (Leichter Eil-Güterzug). Leichte mit Personenzuglokomotiven bespannte Züge (maximal 12 Wagenachsen) fahren die wichtigsten Ortschaften an. Da aber lokbespannte Züge personalintensiver als Triebwagen waren, entschloss sich die DRG auf Basis der Personentriebwagen VT 858 bis 871 einen Gütertriebwagen zu entwickeln.

Ende des Jahres 1930 lieferte die Waggonfabrik Wismar drei 65 km/h schnelle Fahrzeuge, 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 und über eine Blindwelle auf die beiden Achsen eines Drehgestells wirkte. Dadurch, dass keine Personen befördert wurden, stoppten die Triebwagen 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. Gegenüber den mit Dampfloks bespannten Zügen des Stückgut-Schnellverkehrs konnten die Triebwagen mit besseren Arbeitsbedingungen für das Personal durch den ruhigeren Lauf, den geringeren Brennstoffbedarf sowie die Tatsache punkten, dass die Wagen an den Zielorten nicht gedreht werden mussten.

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 Gütertriebwagen mit nur drei Fahrzeugen zu den Splittergattungen im DB-Bestand zählten, musterte man sie erst zwischen 1960 und 1962 aus.