

Insider Jahreslokomotiven Spur 1



2006

55137 Insider Jahreslokomotive 1 2006



Triebzug SVT 137 der DRG "Fliegender Hamburger".
(zweiteilige, fest gekuppelte Einheit)

Achsfolge B' 2 B'. Zweiteiliges Gußfahrgestell, Digital-Hochleistungs-Antrieb im Jakobs-Drehgestell, durchgehende Schürzen mit geführten Blenden über den Radausschnitten.

Violett/beigefarbenes Gehäuse aus Kunststoff, silberfarbenes Dach mit angesetzten Details, dunkelgelbe Aufschriften - u.a.: "DEUTSCHE REICHSBAHN", Betriebs-Nummern.: Berlin 137 150 a und 137 150 b, dunkelgelbe Klassenkennzeichnung "2", dunkelgelbe DRG-Embleme, "Raucher"- und "Nichtraucher"-Schilder, eingesetzte Fenster, Inneneinrichtung, Innenbeleuchtung, Kulissenführung mit geschlossenem Faltenbalg zwischen den Fahrzeugen.

Mfx-Decoder, Geräuschmodul, Führerstandsbeleuchtung, Zweilicht-Spitzensignal und zwei integrierte rote Schlußlichter beidseitig, Lichtwechsel (weiß/rot) und Führerstandsbeleuchtung mit Fahrtrichtungsänderung. Spitzensignal, Signalhorn, Innenbeleuchtung sowie Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung digital schaltbar.

Funktionslose Nachbildungen der Scharfenberg-Kupplung.
Länge (über Kupplungen) 140,4 cm.

Das Modell benötigt einen Mindestradius von 1020 mm.

€ 1599.00

Zusammengestellt von Ludger Flaig, MIST72

www.mist72.de

In den 1920er-Jahren erkannte die DRG die zunehmende Konkurrenz durch Automobil- und Flugverkehr. Schon damals schätzten insbesondere Geschäftsleute und Gutsituierte schnelle Tagesreisen - morgens hin, abends zurück. Gerade diese anspruchsvolle Kundschaft wollte die Bahn jedoch nicht verlieren. Deshalb musste sie mit attraktiven Angeboten schneller werden. Nach Erfolg versprechenden Schnellfahrversuchen mit dem propellergetriebenen Schienenzeppelin, der gewissermaßen als "Technologieträger" bei seiner Weltrekordfahrt im Juni 1931 sensationelle 230 km/h erreicht hatte, gab die Bahn einen zweiteiligen Verbrennungstriebwagen in Auftrag. Er wurde im Mai 1932 in Dienst gestellt und verband die beiden Metropolen Berlin und Hamburg. Die 228 km lange Strecke durchraste der Schnelltriebwagen in 132 Minuten. Mit fast 128 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit war er damit der weltweit schnellste fahrplanmäßige Zug und ging als "Fliegender Hamburger" in die Geschichte ein.

Der Erfolg des neuen Schnellverkehrs war überwältigend. Daher gab die Reichsbahn weitere Triebzüge in Auftrag. Nach den beim "Fliegenden Hamburger" gesammelten Erfahrungen flossen in den VT 137-Serienbau konstruktive Verbesserungen ein. Ferner erhielten die Triebzüge eine besonders elegante, windschnittige Frontpartie und zum Fahren in Doppeltraktion eine Vielfachsteuerung. Für den dieselelektrischen Antrieb befand sich über jedem der beiden Enddrehgestelle je eine Einheit aus 12-Zylinder-Dieselmotor und Generator. Diese Aggregate erzeugten den Strom für die beiden elektrischen Tatzlager-Fahrmotoren an den Achsen des zentralen Jakobs-Drehgestells.

Die DRG erweiterte ihr mit den SVT betriebenes Schnellverkehrsnetz zügig. Von und nach Berlin fuhren die Triebzüge der Bauart Hamburg nach Köln, Frankfurt, Leipzig, Stuttgart und München. Auch zwischen Hamburg und Köln gab es eine direkte Verbindung. Zur Sicherheit hielt die Reichsbahn Stromliniendampfloks der Baureihe 03 in Reserve. Bedarfsweise konnten diese mit einer dreiteiligen Schürzenwagen-Garnitur beim eventuellen Ausfall eines SVT einspringen. Die in den Serienfahrzeugen eingebaute Vielfachsteuerung erlaubte es, einen großen Teil der Strecke von Berlin nach Süddeutschland zunächst in Doppeltraktion zu fahren. Nach der Trennung in Nürnberg fuhren die beiden Triebzüge einzeln nach Stuttgart bzw. München weiter. Speziell geschultes Zug- und Bahnhofspersonal schaffte die erforderlichen Kuppelmanöver in Windeseile. So konnte schon nach einer Minute Aufenthalt der erste, nach einer weiteren Minute der zweite Triebzug weiterfahren. Auf dem Rückkurs wurden beide Garnituren wieder in Nürnberg vereint.