

Schnelltriebwagen ET 25 015

Die 1935 entwickelten Doppeltriebwagen sollten sowohl im Berufsverkehr als auch für schnelle Reisezüge einsetzbar sein. Aus Gründen der Platzersparnis wurde bei ihrer Konstruktion die technische Ausrüstung in den Boden des Wagens verlegt. Jeder der beiden Triebwagen besaß einen eigenen Transformator. Insgesamt 37 Doppeltriebwagen wurden beschafft. 1963-1966 wurden sie modernisiert und durch Einfügen eines Mittelwagens zu dreiteiligen Zügen mit einer höheren Anzahl an Sitzplätzen erweitert.



Technische Daten	
Achsanordnung	Bo'2'+2'2'+2'Bo'
Länge über Puffer	66 270 mm
Dienstgewicht	125 t
Stundenleistung	840 kW bei 94 km/h
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze 2-teilig/3-teilig	134 / 206
Baujahr	1935

4-teiliger Triebwagen ET 30 114

Ursprünglich für den elektrischen Nah- Schnellverkehr im Ballungsraum Rhein-Ruhr konstruiert, wurden diese Triebwagenzüge zunächst im Münchener Bereich eingesetzt. Sie sollten bei 2,5 km Haltestellenabstand und je 30 sec. Aufenthalt eine Reisegeschwindigkeit von 60 km/h, bei 5 km Abstand 80 km/h erreichen. Zur Einhaltung des 30-Sekunden-Aufenthaltes waren zahlreiche Falttüren vonnöten, um das rasche Ein- und Aussteigen zu gewährleisten.



Technische Daten	
Achsanordnung	Bo'2'+2'2'+2'2'+2'Bo'
Länge über Puffer	106 785 mm
Dienstgewicht	180 t
Stundenleistung	1 830 kW bei 120 km/h
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze 3-teilig/4-teilig	222 / 296
Baujahr	1956

Elektrischer Triebzug ET 65 006

Die Baureihe ET 65 wurde für den Vorortverkehr von Stuttgart nach Esslingen und Ludwigsburg beschafft. Die Garnituren konnten zwei- bis sechsteilig gefahren werden. Ursprünglich bestanden beidseitig Übergangsmöglichkeiten von einem Wagen zum anderen, bei später in Betrieb genommenen Triebwagen waren jedoch nur noch an der Rückfront Übergänge vorhanden.



Technische Daten	
Achsanordnung	Bo'Bo'+2'2'+2'2'
Länge über Puffer	60 060 mm
Dienstgewicht	127 t
Stundenleistung	804 kW bei 64 km/h
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h
Sitzplätze 2-teilig/3-teilig	124 / 196
Baujahr	1933

Dieseltriebwagen VT 08 520

Anfang der fünfziger Jahre wurden neue Dieseltriebfahrzeuge mit hydraulischer Kraftübertragung in Dienst gestellt, die bis zum Einsatz der TEE- Dieseltriebzüge 1957 auch im grenzüberschreitenden Verkehr Verwendung fanden. Die ursprünglich dreiteilig konzipierten Fahrzeuge konnten auf bis zu fünfteilige Einheiten erweitert werden. Der Zug steht dreiteilig oder vierteilig für Sonderfahrten zur Verfügung.



Technische Daten	
Achsanordnung	B'2'+2'2'+2'2'+2'B'
Länge über Puffer	106 700 mm
Dienstgewicht	201 t
Stundenleistung	2 x 1 000 PS
Höchstgeschwindigkeit	120 (140) km/h
Sitzplätze 3-teilig/4-teilig	156 / 216
Baujahr	1952/54

Schnelltriebwagenzug VT 11.5

Die für den internationalen Fernschnellverkehr [TEE] entwickelten Dieseltriebzüge zeichneten sich durch strömungsgünstiges und formschönes Aussehen sowie durch neuartige Trieb- und Laufdrehgestelle mit außerordentlichen Laufeigenschaften aus. Zu ihrer Zeit boten die vollklimatisierten Wagen eisenbahntechnischen Spitzenstandard. Ursprünglich setzten sie sich aus je einem Triebkopf an den Zugenden (Dü), zwei Mittelwagen mit Abteilen (Aü), einem Großraumwagen (Ay), einem Speisewagen mit Küche und Speiseraum (WRy) sowie einem Barwagen mit Bar und Sitzplätzen (ARy) zusammen. Die Züge fuhren auf stärker belasteten Relationen aber bald auch 8- oder 9-teilig.

Eine typische Reihung war Dü + Aü + WRy + ARy + Ay + Aü + (Aü +) (Aü +) Dü.



Im TEE-Einsatz war der Triebzug auf folgenden Strecken:			
Saphir	07/57 - 09/71	Dortmund - Oostende	7-teilig
Helvetia	10/57 - 05/65	Hamburg - Zürich	8/9-teilig
Rhein-Main	12/57 - 05/67	Frankfurt/M - Amsterdam	8-teilig
Paris-Ruhr	12/57 - 05/60	Paris - Dortmund	7-teilig
Parsifal	05/60 - 09/68	Dortmund - Paris	8-teilig
Diamant	05/65 - 09/71	Dortmund - Antwerpen	8-teilig
Mediolanum	06/69 - 08/72	München - Mailand	8-teilig

Mit Beginn des IC-Verkehrs entfiel der Barwagen und das TEE-Emblem auf den Triebköpfen wurde durch "InterCity" ersetzt.

Versuchsweise wurden vier Triebköpfe 1972 zur Leistungssteigerung mit Gasturbinenantrieb ausgestattet, der sich jedoch nicht bewährte. Einer dieser als VT 602 bezeichneten Einheiten steht in der neuen Fahrzeughalle.

Die Einführung des zweiklassigen IC-Verkehrs bedeutete das Aus für den Einsatz des Triebzugs als InterCity.

1979 erfolgte der Umbau zum Einsatz im Turnusverkehr. Statt des Fernsprecherraums wurde in den Triebköpfen ein Gepäckraum eingerichtet, im Zolldienstraum war nun der Platz für den Reiseleiter. Großraum und Barwagen wurden mit Dreh-Ligesitzen ausgestattet, die Abteilwagen erhielten Klapptische zum Service am Platz. Im

Turnusverkehr, z.B. als "Alpen-See-Express" fuhren die Einheiten normalerweise zehnteilig.

Historische Fahrzeuge der DB

Für den internationalen Fernschnellverkehr (TEE) führte die DB die Dieseltriebzüge der Baureihe VT 11.5 ein. Zu ihrer Zeit boten die vollklimatisierten Wagen eisenbahntechnischen Spitzenstandard.

Um auch Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h mit einer größeren Zahl von Mittelwagen fahren zu können, musste die Leistung der Triebköpfe gesteigert werden.

Versuchsweise wurden vier Triebköpfe statt mit Dieselmotoren mit einem doppelt so starken Gasturbinenantrieb ausgestattet. Diese als VT 602 bezeichneten Einheiten konnten mit einem dieselmotorbestückten auf der anderen Triebzugseite kombiniert werden. In der Praxis bewährten sich die stärkeren Triebköpfe jedoch nicht. Ein mit Dieselmotoren bestückter Triebzug zählt jedoch zum Bestand der betriebsfähigen historischen Fahrzeuge.

Technische Daten	
Achsanordnung	B'2'+2'2'+2'2'+2'2'+2'2'+2'2'+2'2'+2'2'+2'2'+2'B'
Länge über Puffer	185 200 mm
Dienstgewicht	328 t
Stundenleistung	2 x 1 100 PS
Höchstgeschwindigkeit	140 (160) km/h
Sitzplätze	232
Baujahr	1957

Dieseltriebwagen VT 12.5

Anfang der fünfziger Jahre begann die DB mit der Beschaffung von neuen Dieseltriebwagen mit hydraulischer Kraftübertragung, die einerseits im nationalen Fernschnellverkehr, andererseits im Städte-Schnellverkehr eingesetzt werden sollten. Die Einheiten beider äußerlich fast identischen Serien von Triebzügen bestehen jeweils aus drei Teilen. Eine vierteiligen Einheit ist unter dem Namen "Stuttgarter Rössle" in Betrieb.



Technische Daten	
Achsanordnung	B'2'+2'2'+2'2'+2'B'
Länge über Puffer	107 250 mm
Dienstgewicht	198,6 t
Stundenleistung	2 x 1 000 PS
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Sitzplätze	221
Baujahr	1954

Schienenbus VT 95.91

Der einmotorige Dieseltriebwagen VT 95 wurde 1949 als Ersatz für die dampflokbetriebenen Personenzüge in Auftrag gegeben. Nachdem sich das Sitzplatzangebot als nicht ausreichend erwiesen hatte, wurde der Achsstand bei der Serienfertigung von 4,5 auf 6 m erweitert, so dass zusätzliche Sitzfläche entstand. Außerdem wurde die Motorleistung von 95 PS auf 150 PS gesteigert. 1983 wurde das letzte Fahrzeug ausgemustert.



Technische Daten	
Achsanordnung	A1+2
Länge über Puffer	24 313 mm
Dienstgewicht	31,6 t
Stundenleistung	150 PS
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Sitzplätze	90
Baujahr	1952

Schienenbus Baureihe VT 98.95

Die Baureihe 98.95 stellt eine leistungsfähigere Variante der Reihe VT 95.9 dar. Um den Aufgaben der Nebenbahnen gerecht zu werden, wurde sie mit Regel-Zug- und Stoßeinrichtungen sowie Regelbremsart ausgerüstet, was z.B. das Mitführen von Güterwagen ermöglichte. Nach jahrzehntelangem, erfolgreichem Einsatz weit über ihre geplante Nutzungsdauer hinaus wurde diese Baureihe erst in den 80er Jahren ausgemustert.

Der "Ulmer Spatz" ist ein 1959 bei Waggonbau Uerdingen gebauter zweimotoriger Schienenbus. Bis in die 60er Jahre fuhr er im bayerischen Personenverkehr, wurde renoviert und auf der Chiemgau-Bahn eingesetzt. Nach einem kurzen Gastspiel auf der Regentalbahn übernahm die BSW-Freizeitgruppe Ulm Anfang 1997 die Patenschaft des Museumszuges.

Nach mehrjährigen Restaurationsarbeiten fährt er nun jeden Sonntag im Sommer von Ulm in die Schwäbische Alb und auf Wunsch zu den schönsten Ausflugszielen Süddeutschlands.

Neben zwei Triebwagen mit jeweils 2 x 150 PS sind noch zwei Beiwagen und ein Steuerwagen betriebsfähig. Dieser Zug kann gechartert werden und bietet - je nach Wagenzusammenstellung - Platz für 86 bis 248 Passagiere.



Technische Daten	
Achsanordnung	Bo+2+2
Länge über Puffer	41 850 mm
Dienstgewicht	93,3 t
Stundenleistung	2 x 150 PS
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Sitzplätze	161
Baujahr	1955-62

Dieseltriebwagen VT137 (184 DR)

Für den Schnellverkehr im Ruhrgebiet wurden ab 1938 zweiteilige dieselektrische Triebwagen beschafft.

Jedes Triebwagenteil hatte einen Dieselmotor mit Generator, der Antrieb erfolgte über die zwei Elektromotoren des mittleren Jacobs-Drehgestells. Große Türbereiche erlaubten schnelles Aus- und Einsteigen. Aber für den Einsatz im Berufsverkehr war die Kapazität von 114 Sitzplätzen zu gering bemessen.

Technische Daten	
Achsanordnung	2' Bo 2'
Länge über Puffer	43 486 mm
Dienstgewicht	95,3 t
Stundenleistung	2 x 410 PS
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	141
Baujahr	1938-40

Dieselschnelltriebzug SVT 175

Dieser komfortable Triebzug für den internationalen Fernverkehr wurde 1963 auf der Leipziger Messe vorgestellt. Die in der Regel vierteilig fahrenden Einheiten konnten bei Bedarf um zwei Mittelwagen verlängert werden

Technische Daten	
Achsanordnung	B'2+2'2+ 2'2+2'B
Länge über Puffer	87 360 mm
Dienstgewicht	212,7 t
Stundenleistung	2 x 900 /1000PS
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	157
Baujahr	1963