

## Der Weg ist das Ziel

Die Deutsche Reichsbahn hat im Jahr 1936 den Verbrennungstriebwagen VT 137 240 in Dienst gestellt. In den Folgejahren kamen noch die beiden Triebwagen VT 137 462 und 463 mit kleinen geänderten Details hinzu. Intension zur Entwicklung dieser Fahrzeuge war, den immer stärker werdenden Ausflugsverkehr von der Straße auf die Schiene zu locken.

Die Triebwagen besaßen außer den Deckenfenstern auch jeweils ein "Cabrio-Verdeck", das bei entsprechendem Wetter elektrisch geöffnet werden konnte. Genießen konnten diesen Luxus maximal 60 Fahrgäste. Die ursprüngliche Farbgebung der 120 km/h schnellen Triebwagen war hechtgrau/blaugrau und wich vom generellen Farbschema der DRG ab. Während des zweiten Weltkrieges waren die Fahrzeuge abgestellt. Danach erfolgte eine Aufarbeitung von zwei kriegsbedingt beschädigten Triebwagen. Sie erhielten eine rote Farbgebung. Außerdem wurden anfangs der fünfziger Jahre einachsige Skianhänger beschafft. Dies änderte nichts daran, dass die Ausmusterung der nun in VT 90.5 umbenannten Fahrzeuge in den Jahren 1960 und 1962 erfolgte.

Das Modell in Spur HO von der Firma Liliput-Bachmann gibt den VT 137 240 als



Epoche II Variante wieder. Das Modell ist nach meiner Meinung von der Detaillierung und von den Fahreigenschaften absolut überzeugend. Fehlt eigentlich nur noch ein tatsächlich zu öffnende Verdeck.

Damit war der elektrische Triebwagen der Baureihe ET 91 01 nun der einzige weltweit noch einsatzfähige Aussichtstriebwagen.

Bereits 1935 und 1936 wurde jeweils ein Fahrzeug bei der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt. Auch diese beiden sollten den an die Straße verloren gegangenen Ausflugsverkehr für die Schiene zurück erobern. Die Fenster waren wie beim voran beschriebenen Verbrennungstriebwagen so angeordnet, dass die Fahrgäste einen



Panoramablick genießen konnten. Lediglich das "Cabrio-Verdeck" fehlte aufgrund der elektrischen Dachaufbauten. Die anfängliche Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h wurde später aufgrund von Änderungen am Übersetzungsverhältnis des Tatzlagergetriebes auf 110 km/h reduziert. Den Krieg überstand lediglich ET 90 01. Anfangs der fünfziger Jahre erhielt auch dieser Triebwagen, wie seine Dieselerwandtschaft, einen einachsigen Skianhänger, der aber lediglich bis 1961 als solcher im Einsatz war. 1986 erfolgte eine Wiederaufarbeitung des mittlerweile mit der Baureihenbezeichnung 491 versehenen Triebwagens. Im Dezember 1995 hatte er einen schweren Unfall in Garmisch. Über eine geplante betriebsfähige Aufarbeitung des Fahrzeuges ist mir nichts bekannt.

Das Modell wurde in Spur N von der Firma Fleischmann hergestellt und gibt den ET



91 01 in DB-Ausführung in rot/beiger Farbgebung wieder. Es handelt sich zwar um ein älteres Objekt, das aber bezüglich der Detaillierung nicht den Vergleich mit einem HO-Modell zu scheuen braucht. Hinsichtlich der Fahreigenschaften ist das etwas zu leicht geratene Modell nicht so besonders gelungen, aber eventuell schaffen da die neuen Dekoder von Lenz aus der geplanten Goldenen Serie ja Abhilfe.