

Die Baureihe VT08.5, b.z.w. BR 613 **Dieseleierköpfe**

Von 1952 bis 1954 wurden diese Dieseltriebwagen für den Fernverkehr gebaut. Hersteller waren: MAN und Düwag für die Triebköpfe, WMD Donauwörth für die Mittelwagen und Rathgeber, München, sowie Westwaggon, Köln, für die Steuerwagen.

Von 1952 bis 1964 wurden verschiedene FT, später als F Züge, und internationale DT, später als D-Züge bezeichnet, gefahren. Sogar erste TEE Züge nach Paris wurden bis 1969 von Frankfurt aus gefahren. Diese Baureihe soll für die Franzosen den Anstoß zum Bau der TGV Flotte gegeben haben.

Um die Standzeit auf den Wendebahnhöfen möglichst gering zu halten, wurden an den Bahnsteigen Tankmöglichkeiten geschaffen. Zwei Beispiele: In Bremen wurden Ölfässer zum Tanken bereitgestellt, und in Frankfurt wurden aufgeschemelte Tankwagen zum Nebengleis gefahren. Damit war es möglich, die Wendezeit in Bremen auf 15 Minuten zu beschränken.

Es wurden viele Verbindungen geflügelt. So fuhr z.B. ein mit 4 Triebzügen gekoppelter Zug von Dortmund nach Frankfurt. Auf dem weiteren Weg wurden mehrmals in die Richtungen Stuttgart, Würzburg und Münschen der Zug aufgeteilt.

Ein weiteres Beispiel. Der F Zug Roland fuhr an einem Tag folgenden Weg:
Frankfurt-Basel SBB- Frankfurt-Bremen-Bremen-Basel SBB-Frankfurt.

Zwischen Frankfurt und Basel SBB, b.z.w. Basel SBB- Frankfurt fuhr der F Zug Schauinsland, Laufweg FrankfurtBasel SBB, angekuppelt mit.

Anfang der 1960 er Jahre erfolgte der Umbau in die Baureihe VT 12.6, b.z.w. Spätere Baureihe 613. Der Umbau in die Nahverkehrsversion, b.z.w. Bezirksverion, erfolgte aus dem Grund, weil die Baureihe VT08.5 für den Fernverkehr entbehrlich wurde. Interessant hierbei ist, das bei den Triebwagen ein Lätewerk nachgerüstet wurde, welches die Deutsche Bundeabahn als unversichtbar ansah, da auch Nebenbahnen befahren wurden.

Als Auslauf BW wurde zunächst das AW Nürnberg in Betracht gezogen. Aufgrund der dort nur kurzen vorhandenen Laufwege, wurde das BW Braunschweig als Auslauf BW festgelegt. Bis 1985 waren alle Triebwagen ausgemustert.

Übrig geblieben war nur der Braunschwiger Museumszug mit den Teilen VT 08 503, VN 08 510, VM 08 512, VT 08 520, und dem VS 08 503.

Der VS 08 503 ist zum jetzigen Zeitpunkt total verrottet. Die anderen Teile fristen in Meiningen ein Dasein, aus dem man schließen kann, das dieser Zug nie wieder rollen wird.

Wer mehr über diese Baureihe erfahren möchte, dem sei dasBuch: Die Baureihen VT8 und VT12.5 aus dem EK-Verlag ans Herz gelegt.

Bei diesem Führerstand handelt es sich um den Umbau des Führerstandsbildes von 2008, welches mir seinerzeit von Carsten Hölscher zur Verfüguzng gestellt wurde. Hierzu noch meinen Herzlichen Dank.

Für Loksim nachgebildet wurde der Führerstand als **I60**



1 Richtungswender, 2 Fahrschalter, 3 Türschließung, 4 Sanden, 5 Magnetbremse, 6 Indusi Befehl, 7 Indusi Frei, 8 Indusi wachsam, 9 Spitzenlicht, 10 Anlasser, 11 LM Motor, 12 LM Schleudern, 13 LM Traktion gesperrt, 14 Indusi 60, b.z.w. PZB90, 15 Tacho, 16 LM Magnetbremse aktiv, 17 LM Schnellbremsung, 18 LM Sifa, 19 Dynamische Bremsstufe, 20 Druckanzeigen, 21 Leistung und Luftpresser(wird durch Taste Federspeicherbremse, geschaltet)

Die Standardbremse ist die Dyn. Bremse, welche hier die Elektrische Bremse des Triebwagens widerspiegelt. Es werden hierbei Magnetventile der Scheibenbremse elektrisch geöffnet und geschlossen.

und als **PZB 90** Version



(C) Martin Finken, 2024