

75 Jahre Schnellverbrennungstriebwagen (SVT) Bauart „Köln“

# Stets zu Diensten

Kaum ein Jahr standen die „Kölner“ im Plandienst der DRG, bevor sie beschlagnahmt und zu Prestigezügen der jeweiligen politischen Machthaber wurden. Auch den beiden deutschen Nachkriegsbahnen dienten sie als Aushängeschild. Ein kompletter Zug wird aufwendig erhalten.





FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Der Jubilar SVT 137 856, der einzige verbliebene dreiteilige „Köln“, wird in Delitzsch liebevoll restauriert. Am 30. August 2008 kam es dort zu einer seltenen Begegnung mit den SVT 137 225, Bauart „Hamburg“ (Mitte), und 137 234, Bauart „Leipzig“ (links).

SVT 137 278 hat als FdL 571 Karlsruhe – Berlin im Sommer 1939, am Vorabend eines fatalen Weltkriegs, soeben das Dorf Wommen passiert.



FOTO: BILDARCHIV DER GEBIRGSSTIFTUNG

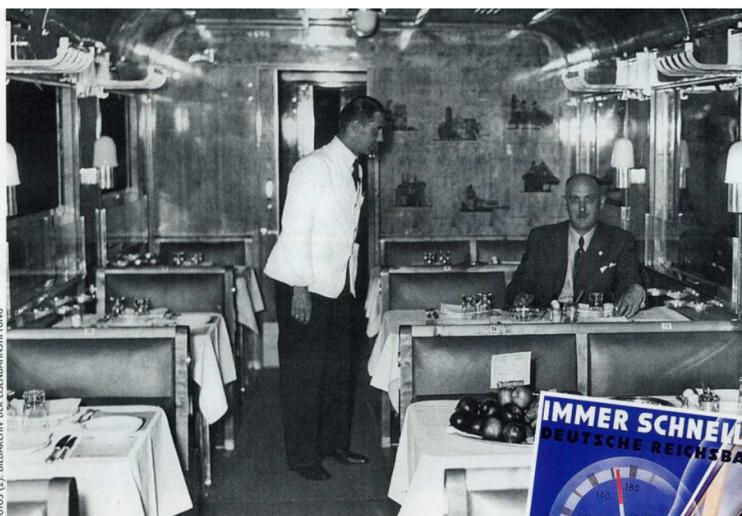
## TITELTHEMA

### Stets zu Diensten

Auf dem Weg nach Delitzsch schreibe ich im ICE 1512 die ersten Zeilen über einen seiner frühen Vorläufer. Welcher Schreibtisch ist besser geeignet als jener, der mit teils 230 km/h auf historischer Route von München aus nach Norden, bis Berlin und Hamburg, eilt? Ein Treffen mit den Freunden, die sich um den nunmehr bald 75 Jahre alten SVT 137 856 der Bauart „Köln“ kümmern, ihn restaurieren und pflegen, steht bevor. Als Museumsfahrzeug erlebt er seine inzwischen sechste Karriere! Der begehrte Zug stand im Dienst der DRG, der DB und DR, für die Nazis und die amerikanischen Besatzer. Nur wenige Eisenbahnfahrzeuge haben eine so wechselvolle Vergangenheit.

Die Idee eines Hochgeschwindigkeitsnetzes zwischen den deutschen Metropolen war keineswegs neu, als 1991 die weiß-roten Zeitenjäger zwischen Nordsee und Alpen das ICE-Zeitalter und mit ihm das Ende der klassischen Eisenbahn einläuteten: Vor rund 80 Jahren fiel die Aufnahme der ersten regulären Schnelltriebwagenverbindung zwischen Berlin und Hamburg am 15. Mai 1933 ausgerechnet in das Anfangsjahr der dunkelsten Zeit deutscher Geschichte. Ungeachtet dessen verbanden ab 1935/36 planmäßig mit 160 km/h fahrende SVT die Hauptstadt beispielsweise auch mit Köln oder München. Volksmund und Presse prägten Begriffe wie „Fliegender Hamburger“ oder „Fliegender Kölner“. Die DRG verwendete diese nicht.

Der erst zwei Wochen alte 137 853 fährt am 1. August 1938 als FDT 17 Köln – Berlin in Wuppertal-Unterbarmen aus. Erst 1978 wurde er ausgemustert.



FOTOS (2): BILDARCHIV DER EISENBANSTIFTUNG

Die Tische im Speisewagen „Köln“ sind für den Fotografen reich gedeckt. An der Wand sind die Holzintarsien zu sehen.

Die Bauart „Köln“ folgte „Hamburg“ und „Leipzig“ in den Jahren 1938 und 1939. Sie war größer und komfortabler als die Vorgänger. 14 Züge wurden in zwei Baulosen ausgeliefert. Doch bereits am 22. August 1939 hatte sich der gesamte SVT-Verkehr mit einem Schlag den Anforderungen des nahen Krieges zu unterwerfen, was nichts anderes als die sofortige Abstellung, egal wo, bedeutete.

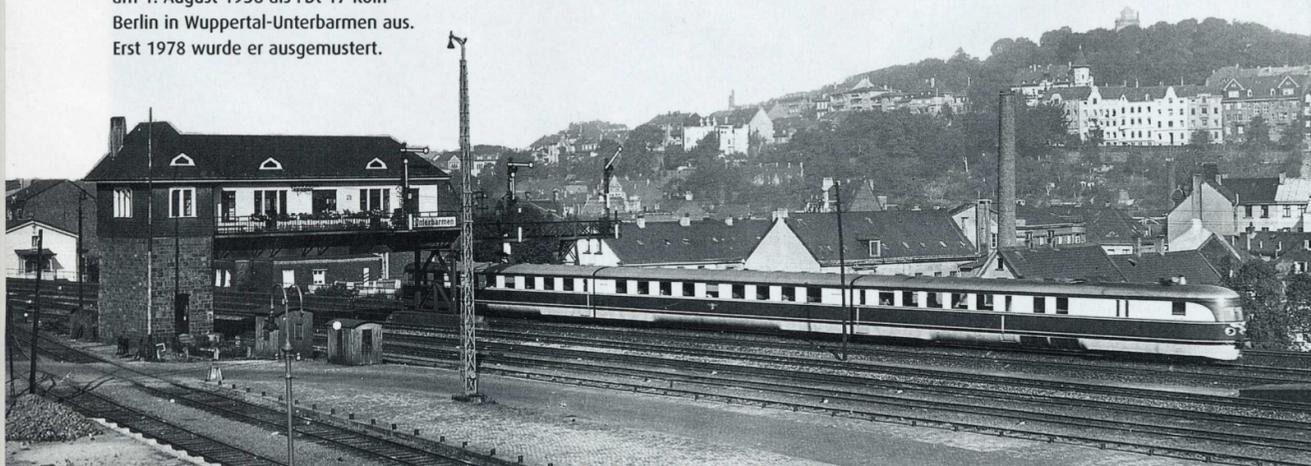
Einige „Kölner“ sollten im Krieg als Befehls- oder Salonzüge der Wehrmachtsführung zu neuen Aufgaben kommen. So diente der heutige Museumszug 137 856, in Olivgrün sowie mit Funk-, Schreib- und Schlafabteil ausgestattet, Hermann Göring ab 1944. Als ein Jahr später der imperiale Traum weniger in einem Albtraum vieler mündete, nutzten die amerikanischen Besatzer drei noch vor Kriegsende bei Piding

Im Wettlauf mit anderen Verkehrsmitteln waren die SVT die Werbeträger der Reichsbahn schlechthin.

beschlagnahmte und anschließend innen umgebaute SVT „Köln“ als rollende Konferenzräume und persönliche Salonfahrzeuge, darunter ebenfalls den SVT 137 856. Er trug nun die eigenwillige Bezeichnung 4/44/444. Ein Zug gelangte in die USA, je ein weiterer zur neuen ČSD sowie in die Sowjetunion. Neben den drei US-Army-Salonzügen waren sechs „Kölner“ in den Westsektoren verblieben. Sie wurden 1947 zu den SVT 06 102 bis 111. 1950 ka-



GRAPHIK: SAMMLUNG SVT E.V.



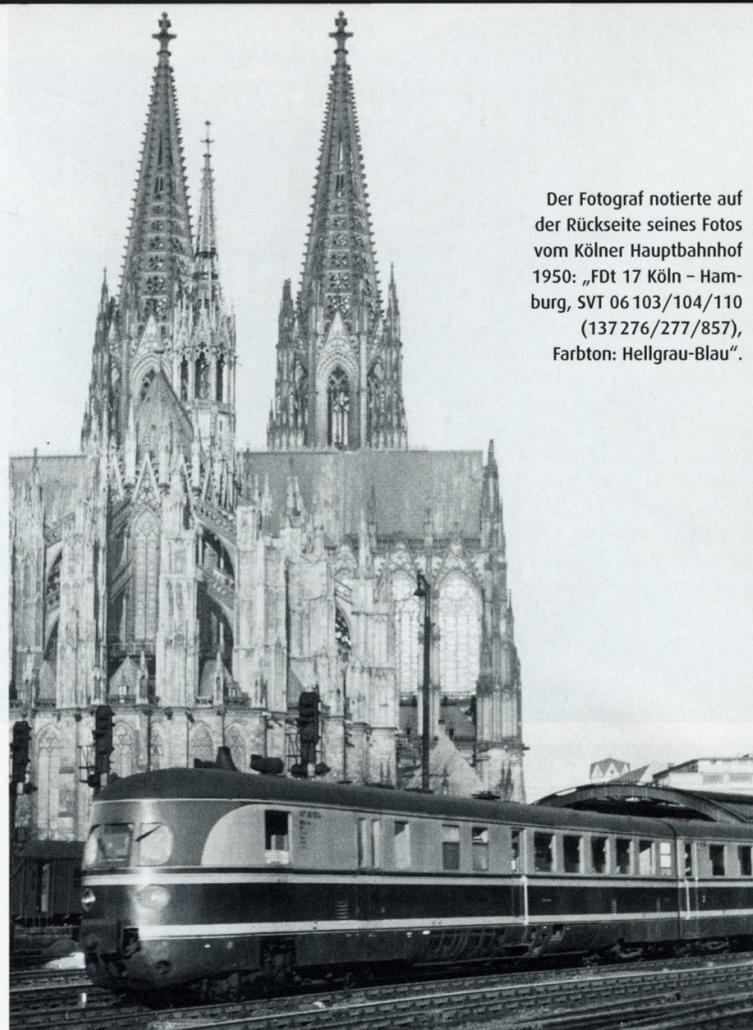
men die ersten Züge, inzwischen nur noch als VT 06 bezeichnet, wieder in den planmäßigen Fernschnelltriebwagenverkehr zwischen Frankfurt und Hamburg, jetzt bei der jungen DB. Im Jahr darauf waren fünf Einheiten ein Grundstein des neuen Bundesbahn-F-Zug-Netzes, darunter die bekannte „Rheinblitz-Gruppe“. Infolge der ersten Lieferungen neuer VT 08 und erster Ausmusterungen ab 1957 veräußerte die Bundesbahn vier „Kölner“, darunter den heute in Delitzsch erhaltenen VT 06 109, an die Reichsbahn der DDR.

Die bereits 1949 mit zwei DR-„Kölnern“ wiederaufgenommene Route Berlin – Hamburg zählte zu den schnellsten Ver-

### Sechs Karrieren in drei deutschen Staaten

bindungen zwischen zwei europäischen Städten in der Nachkriegszeit. Eine neue SVT-Verbindung führte ab 1951 nach Prag und wurde 1957 zum „Vindobona“ nach Wien (s.a. MEB 2/2007). DR, ÖBB und ČSD stellten abwechselnd für jeweils zwei Jahre die Fahrzeuge. Andere Routen nach Brest, Budapest und Kopenhagen folgten.

Lokführer Conrad Schimmer kann sich noch an jene Zeit erinnern: „In meiner Anfangszeit sind wir oft mit einem Hamburger gekuppelt nach Wien gefahren. Das war vielleicht eine Fahrerei! Der Hambur-



Der Fotograf notierte auf der Rückseite seines Fotos vom Kölner Hauptbahnhof 1950: „Fdt 17 Köln – Hamburg, SVT 06 103/104/110 (137 276/277/857), Farbton: Hellgrau-Blau“.

FOTO: HELMUT SAUBERICH



FOTO: DR. ROSE BRUNING

Der VT 06 103 (SVT 137) hat am 9. März 1958 als FT 38 „Rheinblitz“ soeben den Frankfurter Hauptbahnhof verlassen.





FOTOS (2): GUNNAR W. CHRISTENSEN

ren diese in der Regel durch den klobigen Luftansaug- und Abgasstutzen auf dem Dach. Der heute 76-jährige Schimmer kann auch von abenteuerlichen Notlösungen erzählen. So musste er einmal auf den letzten Kilometern vor Berlin unter den Wagenboden kriechen, um einen Kompressor der Bremsanlage per Hand funktionsfähig zu halten. „Ich habe nur noch gesagt, bitte vergesst mich nicht da unten! Aber ich hab's überlebt“, lacht er.

### Meistens zuverlässig, manchmal Abenteuer

Der Triebwagenführer, der nie am Dampfregler stand, weiß auch vom einstigen Stellenwert der stolzen Züge zu berichten: „Wir waren alle beseelte Dieselfritzen, haben unsere Züge geliebt! Unser Bw-Chef Überschär hat den Vindobona fast immer mit seinem Pudel auf dem Ostbahnhof erwartet. Er ist irre geworden, wenn nach dem Fensterputzen noch ein Fingerabdruck auf den Scheiben war.“ Der Zug wurde jeden Tag von innen und außen auf Hochglanz gebracht. „Wir sind jeden Tag rausgefahren, als ob es zur Messe ging!“, sagt Schimmer voller Überzeugung. Die Renommierzüge der Reichsbahn trugen bis zu ihrer allmählichen Ablösung durch neue VT 18.16 das gewünschte Bild der DR ins Ausland, vor allem nach Österreich und Dänemark. Im Binnenverkehr spielten sie anfangs nur eine untergeordnete Rolle,

Eine Gruppe aus zwei vierteiligen „Kölnern“ war am 13. September 1969 in Rostock Hbf zu beobachten. Als „Neptun“ ist ein SVT der Bauart „Köln“ 1966 in Kopenhagen eingefahren (kleines Bild).

Entladung des „Neptun“ Berlin – Kopenhagen in Gedser. Der Schnelltriebwagen verlässt an einem schönen Sommertag das 1963 gebaute Fährschiff „Warnemünde“.



FOTO: SCANDINAVIS

In den letzten Einsatzjahren trugen die SVT ein vergleichsweise schlichtes rot-weißes Farbleid. Ein Städteexpress aus Berlin mit 182.001/002/502 fährt 1973 in Leipzig ein.

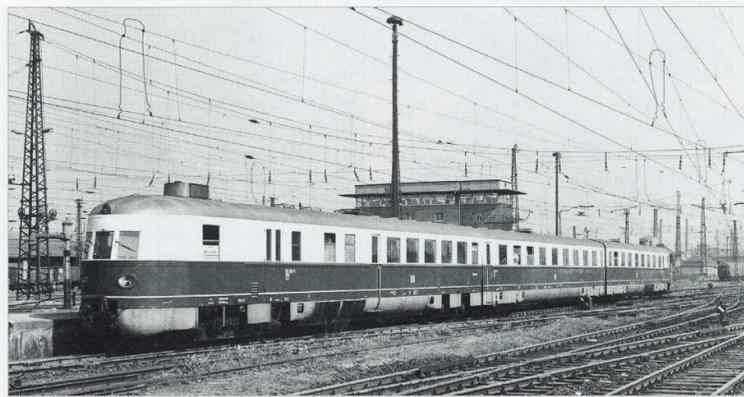


FOTO: SAG. BÄNKE ALBRECHT

## Stets zu Diensten



FOTO: DIK KERNHOLD

2011 war der 137 856 auf einer Ausstellung in Friedrichshafen viel beachtet. Nach mehreren Wochen wurde er mit einer V 100 und zwei Bremswagen am 28. August 2011 über eine beachtliche Distanz von über 600 Kilometern wieder zurück in seine Heimat Delitzsch überführt.

verstärkten allerdings in ihren letzten Jahren den Städteschnellverkehr beispielsweise zwischen Berlin und Leipzig. Aber auch als Eil- oder Personenzüge kamen sie noch zum Einsatz. 1970 wurden die „Kölner“ der neuen Baureihenbezeichnung 182 zugeordnet.

1972 kam es zu den ersten Abstellungen. Zehn Jahre später waren alle Züge außer Dienst. Der Delitzscher 137 856 trug seit 1970 die Nummern 182 009/509/010 und stand ab etwa 1980 im Bw Berlin-Lichtenberg. Dort begann der allmähliche Verfall. Vor allem aber die folgende Verwendung als Baubüro im Bahnhof Schöne-weide während der Elektrifizierung der Rbd Berlin förderte den Verlust historischer Substanz. Immerhin, 1992 retteten einige SVT-Freunde den letzten „Kölner“ der DR vor der Verschrottung. Im Bw Leipzig-Süd,

das den SVT als dringlichen Hilfszug getarnt überführt hatte, fand er eine sichere Bleibe. 1998 übernahm Dr.-Ing. Günter Stier den Zug und suchte Mitstreiter für eine Restaurierung. Im Januar 2000 schließlich gelang

### Vom Vorzeigeobjekt zum Baubüro degradiert

die Gründung des Fördervereins Dieselschnelltriebwagen (SVT) e.V. in Berlin. Doch es gab Uneinigkeiten und fast wäre das engagierte Vorhaben gescheitert.

Gründungsmitglied Hans-Joachim Eitze arbeitete damals im Verkehrsmuseum Dresden an den Resten des Kruckenberg-SVT 137 155, bevor er mit Stier in Kontakt kam: „Wir waren 23 oder 24 Leute. Der Stamm ist so geblieben. Heute sind wir insgesamt 68,“ sagt Eitze. Kaum mehr als ein

Dutzend arbeitet ständig am Zug. Es gibt auch Mitglieder, die allein aufgrund ihres Fachwissens von Wert für den Verein sind, beispielsweise einen Elektroingenieur bei Bombardier. Der Jüngste ist 20. Doch die Mitglieder sind in ganz Deutschland verteilt, was manches erschwert. „Ein Glücksfall für uns war das Projekt Jung lernt von Alt im Rahmen einer ABM,“ sagt Eitze: „Die drei Jahre haben uns weit gebracht.“ Zwei Betreuer der Jugendlichen sind danach geblieben und jetzt Vereinsmitglieder.

Die äußerliche Aufarbeitung schreitet weiter voran und 2013 soll eine Hauptuntersuchung des Fahrwerks abgeschlossen werden. Dann wird der SVT wesentlich einfacher zu überführen sein und soll als Urahn der heutigen ICE häufiger auf Ausstellungen von der Frühzeit des deutschen Schnellverkehrs zeugen.



FOTOS: (2) OLAF HAENSCH

Aktive des Fördervereins, darunter die Herren von Witkowski und Schimmer (1. u. 2. v.l.) sowie der 2. Vorsitzende, Hans-Joachim Eitze (r).

### SVT-Lokführer mit Leib und Seele: Conrad Schimmer

Über den Umweg der Transportpolizei kam der 1935 geborene Kurt Conrad Schimmer 1958 zum Beruf des Lok- und Triebwagenführers im Bw Berlin-Karlshorst. Später gehörte er zum Bw Lichtenberg. Neben den SVT fuhr er Streckendiesellokomotiven, bis ihm Mithilfe zur Republikflucht unterstellt und er in den Rangierdienst versetzt wurde. 1994 ging er in Rente. Heute ist der Ur-Berliner eines der aktiven Mitglieder des SVT-Fördervereins. Für den MEB hat er in seiner Uniform noch einmal im Führerstand Platz genommen, der etwa 20 Jahre lang sein Arbeitsplatz war.



Ob es in einigen Jahrzehnten Menschen geben wird, die von ihrer heutigen Tätigkeit im Statussymbol ICE ebenso euphorisch erzählen wie Triebwagenführer Schimmer von seiner großen Zeit im Führerstand des einstigen Prestigeobjekts SVT „Köln“? Die Augen schließend verdränge ich den Gedanken, den Anschlusszug zu verpassen. Nicht nur mein Zug ist heute verspätet. Ganz Deutschland ist von einer Schneedecke überzogen, die Computerbahn weichen- und signalgestört. Im Restaurant verweigert die freundliche Bedienung, den Tränen nahe, die Annahme neuer Bestellungen. Auf sich allein gestellt, hatte sie in Restaurant und Bistro seit Stunden alles gegeben. □ *Olaf Haensch*



Jugendliche einer ABM bei der Restaurierung eines Wagens im Jahr 2006.



Im nach DR-Vorbild restaurierten Speisewagen ist es heute wieder gemütlich wie einst.



Ein Abteil erinnert mit einer Ausstellung an die Zeit des 137856 im Dienst der US-Army.

## Was von den SVT der Bauart „Köln“ erhalten blieb

Neben dem Delitzscher SVT 137856 blieben noch einige weitere Fahrzeugteile erhalten. Von besonderer Bedeutung sind dabei zwei Triebköpfe des 137277 im Werksmuseum von Alstom (früher Linke-Hofmann-Busch) in Salzgitter. Der Mittelwagen wurde verschrottet. Die Sammlung des Museums soll allerdings aufgelöst werden. Das weitere Schicksal der Fahrzeuge ist noch nicht geklärt.

Der SVT 137277, früher VT 06104, ist seit dem 28. August 1962 ein wertvolles Exponat im Alstom-Museum. Die Inneneinrichtung ist weitgehend komplett. Auch die Holzintarsien befinden sich wieder an ihren Plätzen. Sie zeigen deutsche Landschaften.



Zweigeteilt erhalten sind Reste des ehemaligen Botschafterzuges von US-Hochkommissar Mc Cloy, VT 06106. Das Foto rechts zeigt den in Travemünde als Heim des Eisenbahner-Hochseesportfischer-Vereins Lübeck-Travemünde genutzten früheren SVT 137851 c im Jahr 2007.



Die beiden Zugteile 137851 a/b dienen dem gleichen Zweck, allerdings am anderen Ende Deutschlands, in Konstanz. Der Zug war als VT 06106 im August 1963 ausgemustert und anschließend verkauft worden. 1956 bekam der Zug als einziger SVT die blaue F-Zug-Farbgebung und trägt die Grundfarbe bis heute.

