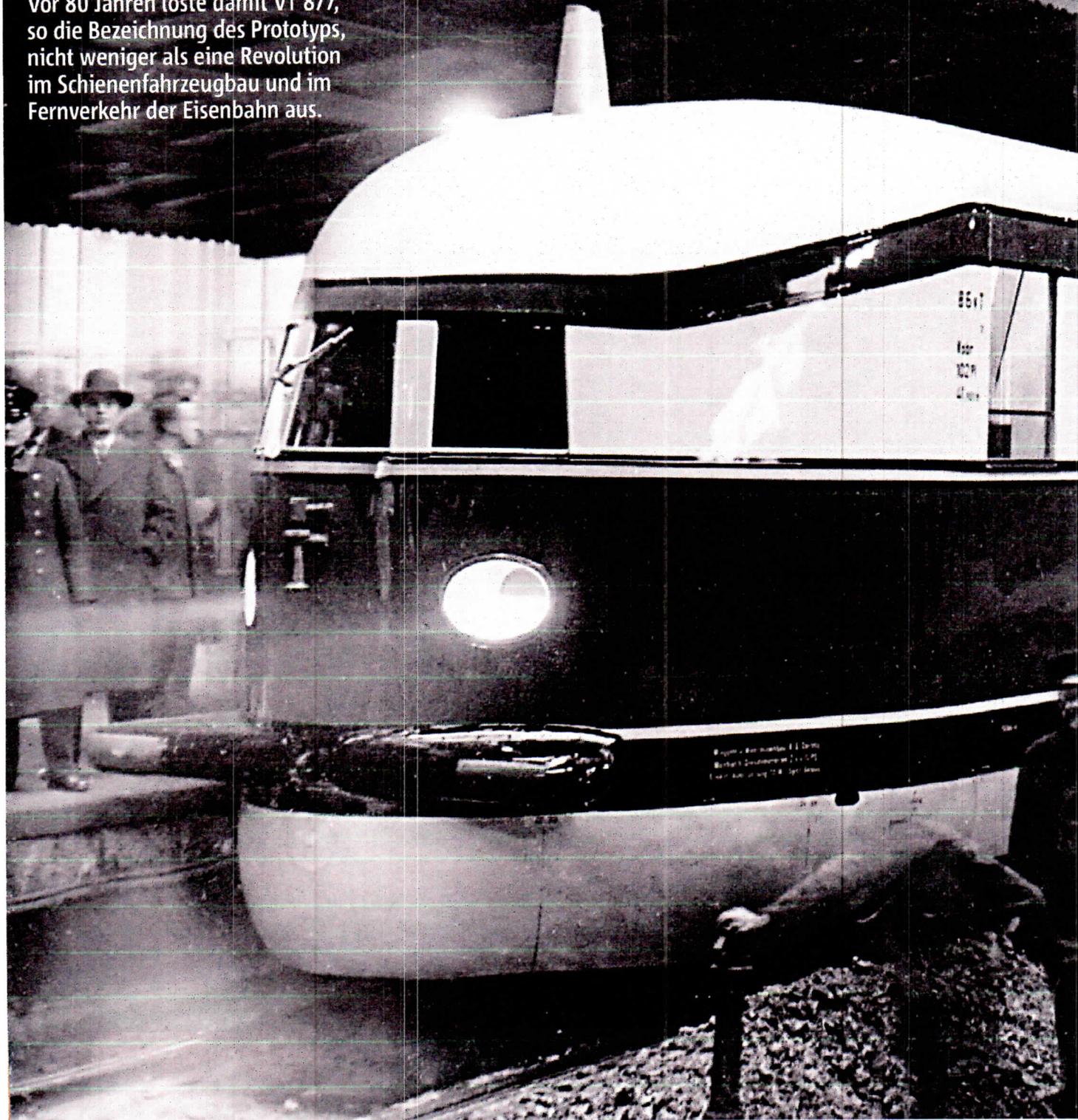


Berlin Lehrter Bahnhof, am 15. Mai 1933 morgens um 8.02 Uhr: Ein futuristischer Schnelltriebwagen lässt seine Maybach-Dieselmotoren aufbrummen und eröffnet den Planbetrieb nach Hamburg. Vor 80 Jahren löste damit VT 877, so die Bezeichnung des Prototyps, nicht weniger als eine Revolution im Schienenfahrzeugbau und im Fernverkehr der Eisenbahn aus.

# Mythos



**Auf Jungfernfahrt!** In Berlin Lehrter Bahnhof startet der in Form und Farbe bis dato einzigartige Verbrennungstriebwagen am 19. Dezember 1932 zu seiner ersten Probefahrt nach Hamburg – und legt die 286 Kilometer messende Strecke in der Rekordzeit von 142 Minuten zurück.

# „Fliegende Züge“

TITEL



**Tempo, Tempo!** Mit dem strahlenden Schnelltriebwagen als Kofferaufkleber zeigen Reisende von Welt, dass sie auf der Höhe der Zeit sind.

Axel-R...diger Krahn / 298290

## TITEL

### Wie nähert man sich einem Mythos?

Zumal einem, dem sich in den letzten Jahrzehnten schon viele Autoren angenähert, ihn technisch seziert, betrieblich geprüft und schlussendlich auch bewertet haben. Dem kann man eigentlich nichts hinterherrufen, es sei denn man huldigt dem bewährten Talkshow-Grundsatz: Es ist zum Thema schon alles gesagt – nur noch nicht von jedem. Aber ist das wirklich so beim „Fliegenden Hamburger“, bei den Fliegenden Zügen generell, den SVT, FDT? Michael Bermeitinger macht sich Gedanken

**D**ass die schnellen Triebwagen mit Verbrennungsmotor (SVT), das Netz ihrer Verbindungen und die Reichsbahn gerade der dreißiger Jahre uns so sehr interessieren, vielleicht gar faszinieren, das ist für mich, aber auch manch anderen Bahnfreund ohnehin nicht so einfach. Mich zwingt es schon zu einer fast schizophrenen Betrachtungsweise. Da blicke ich einerseits durch die Bellingrodt-Brille auf magische Fernzüge, die ein wundervolles Land durcheilen, auf Nebenbahnromantik voller Beschaulichkeit, bin fasziniert und berührt – so sehr, dass ich am liebsten in die Bilder krieche und in die Züge einsteigen würde. Aber würde ich das wirklich wollen?

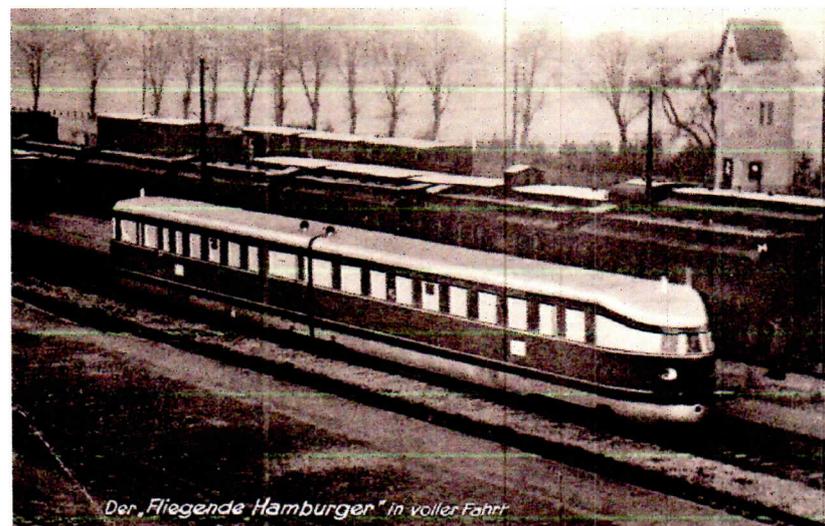
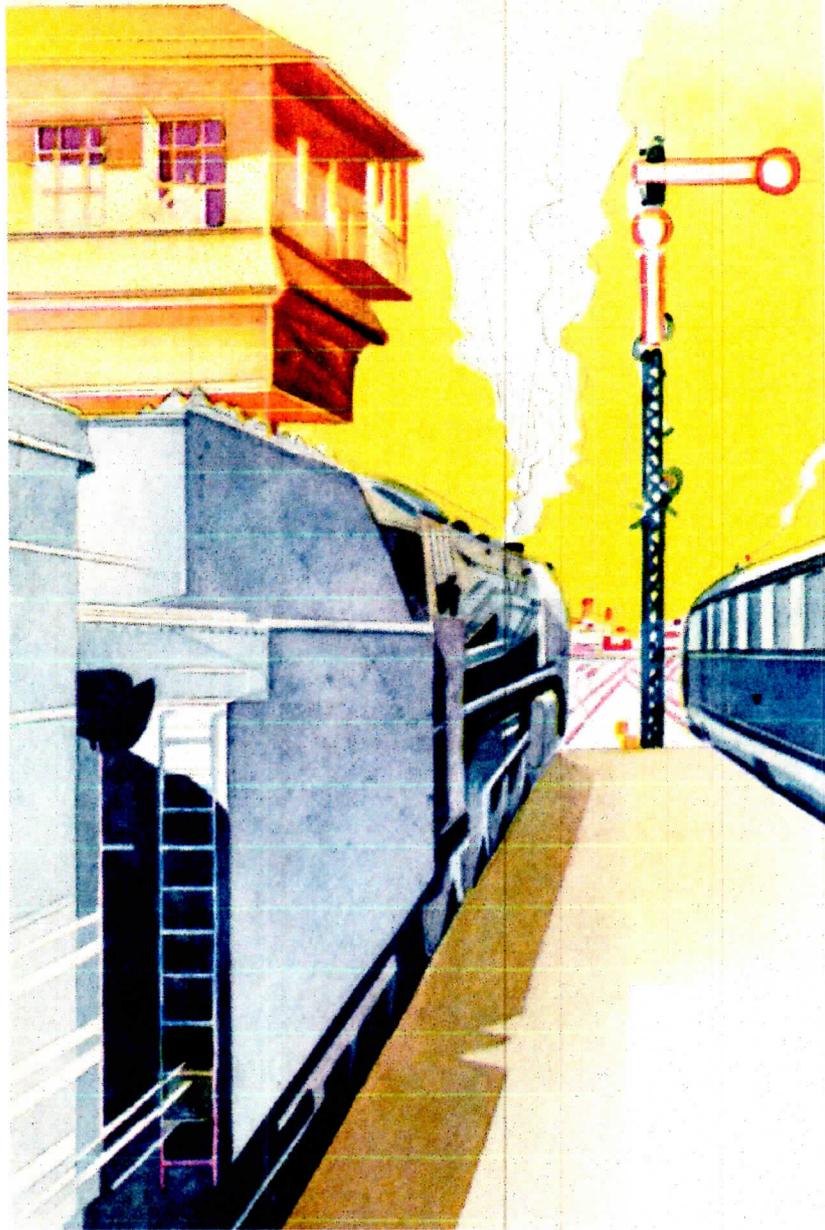
Schwierig. Denn der zweite Blick sagt mir natürlich, dass in dem schmucken SVT neben mir auch der Gestapo-Chef von München sitzen könnte, der gerade auf dem Weg ist, um sich im Berliner Reichssicherheitshauptamt von Heydrich Anweisungen für die nächste Aktion gegen Sozialdemokraten, Priester oder Juden zu holen. Der auf seiner Heimfahrt dann den Tod in der Aktentasche trägt. Oder ich begegne auf dem Bahnsteig einer gemütlichen Landstation einer jüdischen Viehhändlerfamilie, die ihre Kinder ins Ausland schickt ... unter Tränen ahnend, dass man sich nie wieder sieht ...

Bei solchen Gedanken ist in der Tat schwerlich romantisch sein. Und vielleicht ist das auch ein Grund, warum sich viele Bahnautoren vor allem der technischen und betrieblichen Seite widmen, die nicht nur überaus spannend ist, sondern – überwiegend – auch den Vorteil hat, dass das Leben an der Bahn einigermaßen außen vor bleiben kann.

Aber meine Sache ist die Technik ohnehin so wenig wie die Sicht des Apologeten, der der Reichsbahn am liebsten eine „weiße Weste“ verpassen würde, sich wenigstens aber nicht die schönen Bilder versauen lassen will. Da ist der SVT schön und schnell und revolutionär und basta.

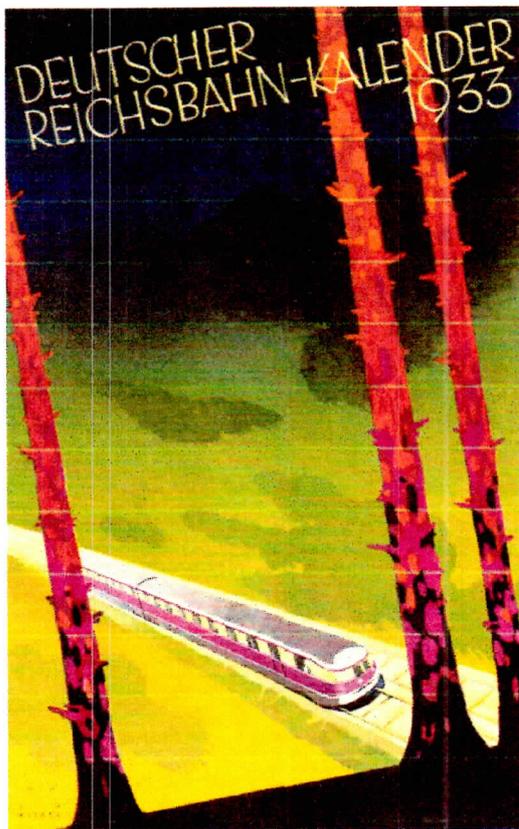
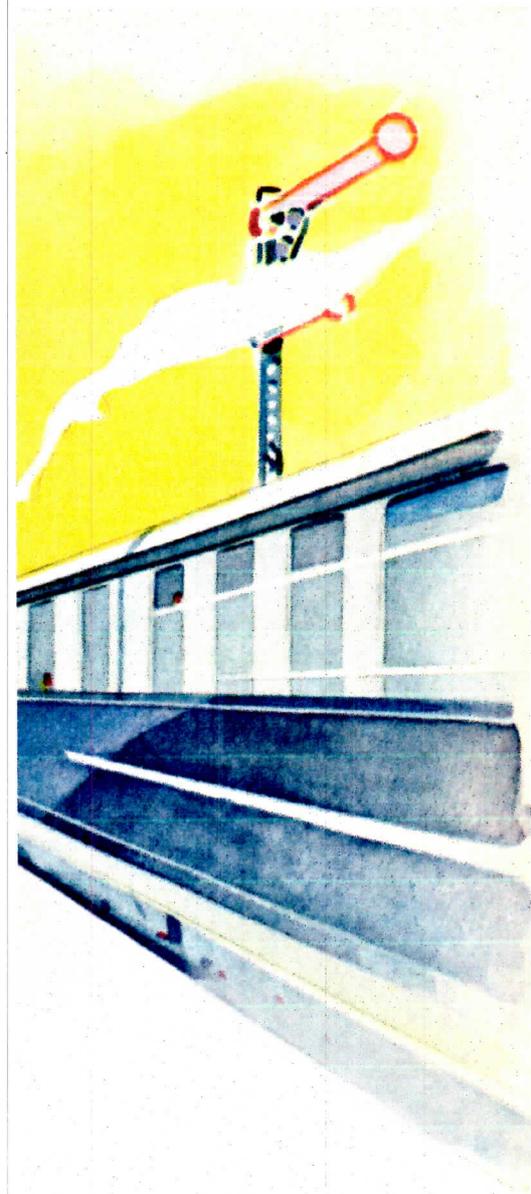
Nun gut, aber in der Tat ist der „Fliegende Hamburger“ so wenig ein Kind der Nazis wie Autobahnen und Stromlinien-design. Nein, der „Fliegende Hamburger“ ist Folge der rasanten Verkehrsentwicklung, der anwachsenden Mobilität und dem Aufkommen konkurrierender Verkehrsträger. Die Steigerung von Geschwindigkeit und auch Komfort ist ja selten allein Selbstzweck oder Forscherdrang gewesen, sondern in aller Regel auf Druck von außen forciert worden. Man denke nur an das fast wörtlich zu nehmende Wettrennen zwischen Reichseisenbahnen und Badischer Eisenbahn am Oberrhein.

Nachdem wieder einmal ein Krieg der Technik ganz allgemein und der von Kraftfahrzeugen und Flugzeugen im Speziellen einen großen Schub verliehen hatte, sah sich die Reichsbahn in den Zwanzigern auf allen Gebieten starker Konkurrenz ausgesetzt: Im Güterverkehr waren es die unzähligen Militär-



Der „Fliegende Hamburger“ in voller Fahrt

**Auch diese Postkarte** eines Hamburger Verlages erschien schon Monate, bevor der „Fliegende Hamburger“ offiziell in Betrieb ging. Auf der Rückseite steht prahlerisch „Der schnellste Zug der Welt“. Verschickt wurde die Karte fünf Tage nach der sogenannten Machtübernahme der Nazis.



#### **Schnelltriebwagen hat Vorrang.**

Der schwere, mit einer Lokomotive bespannte Schnellzug muss unter dem Reiterstellwerk warten und wird vom Stromlinienfahrzeug überholt. Das farbenfrohe Aquarell des Graphischen Ateliers Schneider stammt aus einer Werbebroschüre, die die Reichsbahnzentrale anlässlich der Olympischen Spiele 1936 herausgeben hat.

**Der SVT 877 hatte seinen Betrieb noch gar nicht aufgenommen**, da schmückte er bereits das Titelbild des Reichsbahn-Kalenders von 1933. Der kurz darauf von den Nazis als „politisch unzuverlässig“ bezeichnete Pressechef Dr. Dr. Hans Baumann hatte früh erkannt, welche werbliche Wirkung der Schnelltriebwagen entfalten würde.

**Auf voller Fahrt zwischen Hamburg und Berlin** passiert VT 877 im Oktober 1938 den Bahnhof Schwanheide. Seine farbliche Umgestaltung (dunkles Dach und violette Partie um die Frontfenster) ist nichts gegen den Wandel, der Schwanheide noch heimsuchen wird: Grenzbahnhof während der deutschen Teilung zu sein.



Axel-R...diger Krahn / 298290

## TITEL

lastwagen, die nicht mehr gebraucht und an Privatleute günstig verkauft wurden, im Personennahverkehr der aufkommende Wettbewerb mit dem Bus. Und im Fernverkehr trat ab Mitte des Jahrzehnts das Flugzeug seinen Siegeszug an.

Noch waren es keine Massenverkehre, die da auf den Fernverbindungen abwanderten, aber doch ein sehr zahlungskräftiges, auch imageförderndes Publikum. Das Flugzeug war der letzte Schrei, wie es damals hieß – die Bahn drohte altmodisch zu werden.

### Tempo, Tempo!

„Tempo, Tempo“ hieß der übermütige Kampf der Berliner der wilden Zwanziger, der schon bald durchs ganze Reich gellte. Und da konnte die DRG nicht mithalten. Das Flugzeug flog vorweg. Im Storm-Kursbuch Sommer 1930 finden sich unter anderem folgende Flugzeiten:

Berlin – Hamburg: 1 Stunde 55 Minuten;  
Berlin – Frankfurt: 3 Stunden 25 Minuten;  
Berlin – Köln: 3 Stunden 30 Minuten;  
Berlin – München: 4 Stunden 20 Minuten  
(mit zwei Zwischenstopps);  
Berlin – Gleiwitz: 3 Stunden 40 Minuten.

Dazu die Fahrzeiten der Reichsbahn im Vergleich:

Berlin – Hamburg: 3 Stunden 32 Minuten;  
Berlin – Frankfurt: 6 Stunden 57 Minuten;  
Berlin – Köln: 8 Stunden 3 Minuten;  
Berlin – München: 9 Stunden;  
Berlin – Gleiwitz: 6 Stunden 54 Minuten.

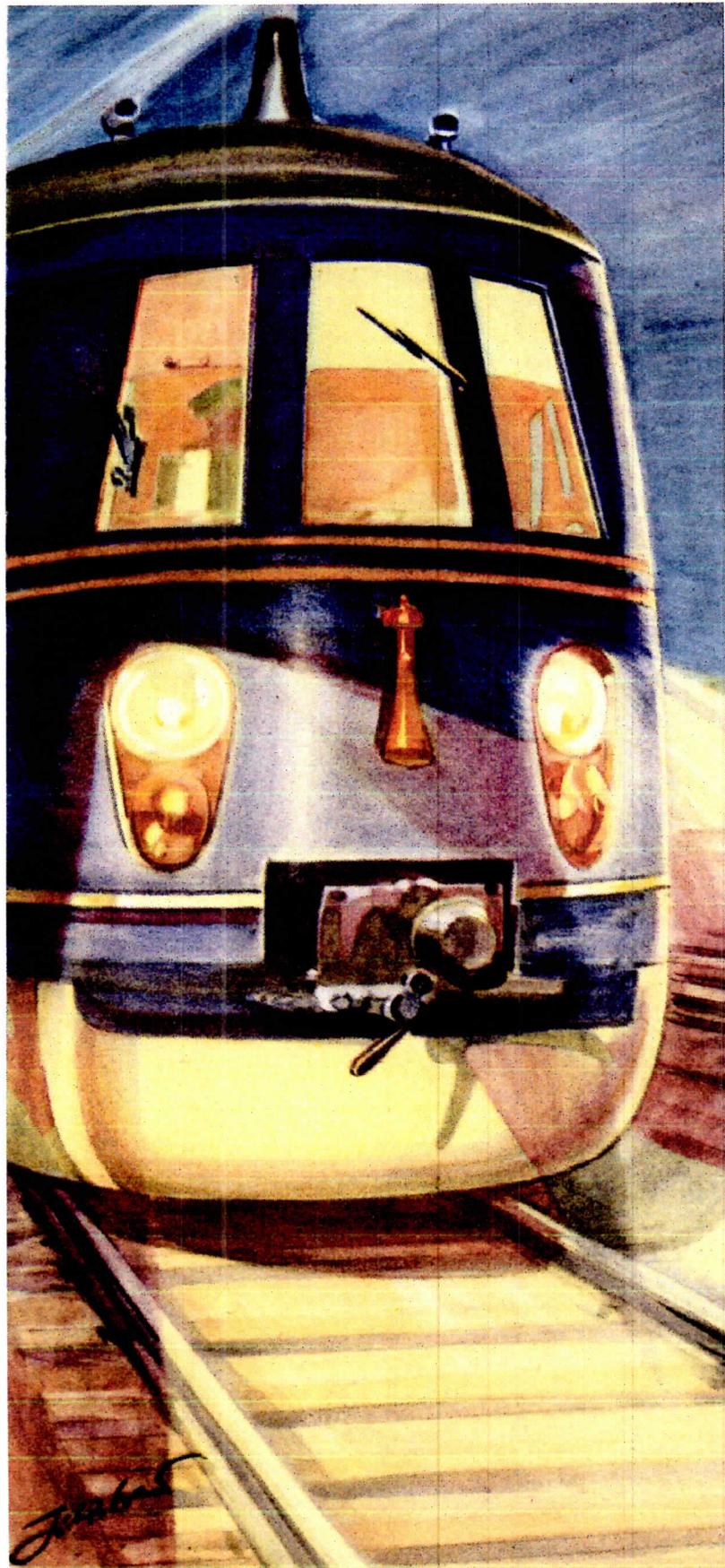
Gerade den Technikern der Reichsbahn war rasch klar, dass die Flugzeuge schon bald größer und noch schneller werden würden und damit zu einer ersten Konkurrenz. Schon im ersten Betriebsjahr 1926 hatte die Deutsche Lufthansa mehr als sechs Millionen Flugkilometer zurückgelegt und mehr als 56000 Fluggäste befördert. Sogar Nachtflüge gab es schon. Zwar nur für die Post, aber immerhin. In regelmäßigen Abständen installierte Scheinwerfer wiesen an der Ostbahn entlang den Weg nach Ostpreußen.

Der lokbespannte Zug würde da nicht mithalten können, wusste auch die DRG. Bequem war er ja, leistungsfähig, zuverlässig und mit großem Fassungsvermögen, mit Schlafwagen, Speisewagen, aber eben dadurch – selbst als FD – zu langsam. Wie es besser gehen könnte, zeigte Kruckenberg's utopischer Schienenzeppelin, der mit seiner Luftschraube nicht nur rasend schnell, sondern außen wie innen revolutionär gestaltet war. Wo die DRG schweren Stahl rollen ließ, trug hier ein filigranes Rohrgerüst, und wo man sonst auf Holz oder dickem Polster Platz nahm, gab es futuristische Bauhaus-Freischwinger.

Klar, dass die Reichsbahn niemals ein solches Fahrzeug – erdacht, entwickelt und gebaut von einem privaten Visionär – einsetzen würde, allerdings ließ sie sich inspirieren und gab im Frühjahr 1931 der Wumag in Görlitz den Auftrag, einen Schnelltriebwagen zu bauen. So konservativ die Reichsbahn unter Dormmüller war, so blickte sie doch mitten in der schweren Wirtschaftskrise in die Zukunft.

### Technik und Tempo war die eine Waffe in der Verkehrsschlacht, Werbung die zweite

Und an dieser Front hatte die Reichsbahn längst den Kampf aufgenommen. Direktionspräsident Dr. Adolf Sarter und Reichsbahn-Pressechef Dr. Dr. Hans Baumann waren zwei

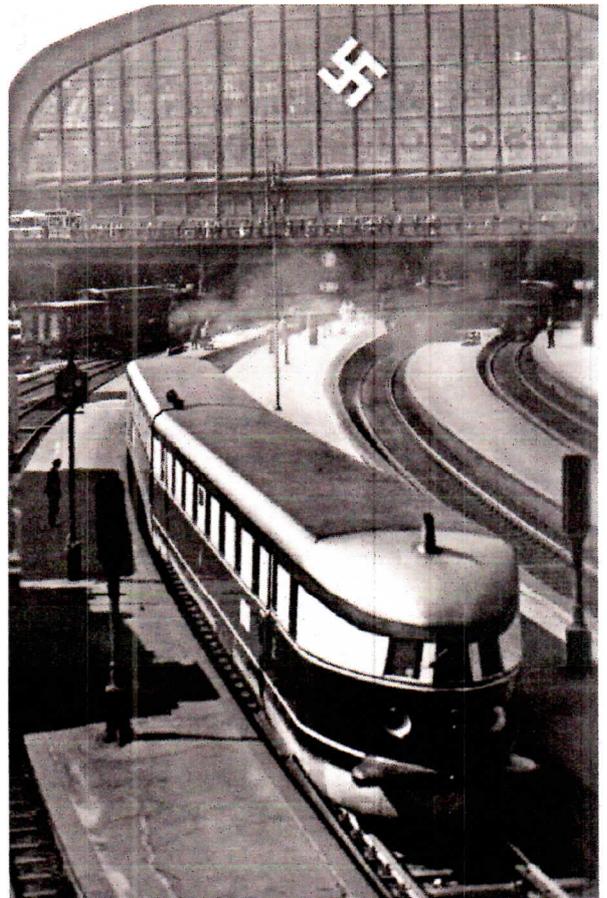




„Wann und wo verkehrt der FDT?“ lautet der komplette Titel dieses Faltprospekts, der laut dem beiliegenden Fahrplanblatt vom Sommer 1937 stammt. Sehr schön die modische Kappe der Dame, die zudem noch geschminkt ist und somit gar nicht dem Idealbild der Nazis von der deutschen Frau entspricht.



Diese Karte wurde in England hergestellt, wo der SVT treffend als „The Flying Hamburger“ bezeichnet wurde. Ein weiterer englischer Begriff für die „Fliegenden Züge“ war „The German Diesel Flyers“. Geschrieben hat die Karte übrigens im Juli 1938 ein Franzose.

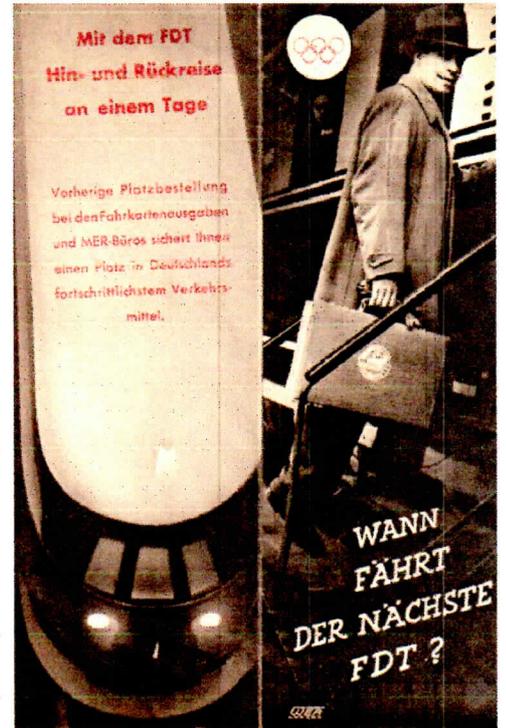


Zarte Auspuffwölkchen künden davon, dass der Fliegende Hamburger gerade aus dem Hauptbahnhof der Hansestadt ausfährt. Angefertigt hat die Aufnahme der für seine Hamburger Eisenbahnfotos bekannte Fotograf Hans Hartz. Verunstaltet wird das schon Bild durch das Hakenkreuz auf der Stirnseite der Halle.



## Die Reise IM SCHNELL-TRIEBWAGEN DER DEUTSCHEN REICHSBAHN ein Erlebnis!

Im FDT-Zug sitzen Sie auf einem bequemen, weichgepolsterten Sessel. Durch weite Fenster genießen Sie die Aussicht auf die vorbeigleitende Landschaft. Mahlzeiten, Erfrischungen können Sie während der Fahrt an kleinen Tischen einnehmen. Im FDT-Zuge haben Sie die gleiche Bewegungsfreiheit wie im D-Zugwagen. Besonders angenehm werden Sie den ruhigen, erschütterungsfreien Lauf des Wagens empfinden, der 160 km wirklich nicht vermuten läßt. Die Wagen sind gut geheizt und mit einer Frischluftzuführung versehen. Es ist also in jeder Beziehung dafür gesorgt, daß Sie sich wohlfühlen und die Reise im FDT-Zug genießen!



Aus dem Olympia-Jahr 1936 stammt dieser Faltprospekt mit dem Titel „Wann fährt der nächste FDT?“, der das Prinzip der Tagesrandverbindung hervorhebt und aufgeklappt einen schönen Blick ins Innere eines Nachfolgers des Fliegenden Hamburgers bietet. Hatte der erste SVT noch ein sehr auffälliges, fast expressionistisch anmutendes Polster, waren diese nun sehr dezent gehalten.

ganz entscheidende Macher, die erkannt hatten, dass Werbung Not tat, um sich in der öffentlichen Wahrnehmung zu behaupten. Propaganda war das Schlagwort, und es hatte noch nicht den üblen Beiklang wie später, als ein ebenso intelligenter wie bössartiger kleiner Klumpfuß ein Ministerium dieses Namens beherrschte.

Werbung und Fliegende Züge – diese beiden Themen sind untrennbar miteinander verbunden, denn nicht umsonst ist einer Zugart, die vergleichsweise wenig Fahrgäste beförderte, so viel Aufmerksamkeit zuteil geworden, dass ihr Ruhm noch Jahrzehnte später nachhallt. Heute ist es natürlich schwer zu sagen, welchen Stellenwert etwa ein „Fliegender Hamburger“ in der Gesellschaft hatte. War er wirklich in aller Munde? Wusste der Junge im bayrischen Wald tatsächlich, was ein Fliegender Zug ist?

Ja, das ist anzunehmen. Denn betrachtet man die Dokumente, die aus der Reichsbahnzeit erhalten geblieben sind, so gehören die Fliegenden Züge in der Tat zu den sehr weit verbreiteten Motiven – von Anfang an. So war der Zug überhaupt noch nicht fertiggestellt, da nahm ihn Pressechef Baumann schon auf das Titelbild des 33er-Reichsbahnkalenders. Und kurz nach den ersten Probefahrten, schon Monate vor der Aufnahme des Betriebs zum Sommerfahrplan 1933, waren die ersten Ansichtskarten auf dem Markt: Ein Kunstverlag St. Georg aus Hamburg zeigte mit dem Titel „Der Fliegende Hamburger in voller Fahrt“ den SVT in einem eher ländlichen, winterlichen, aber schneelosen Bahnhof neben einem Abteilwagenzug. Eine eher graue Atmosphäre, aus der der Zug mit seinem cremefarbenen Fensterband und dem silbernen Dach erfreulich hervorsticht. Die Rückseite prahlt: „Der schnellste Zug der Welt im Betrieb der Reichsbahn.“

Unzählige Ansichtskarten zierte der SVT 877. Auch die Mitropa vertrieb solche am Büffet des Triebwagens, mit Hinweis auf ihre Bewirtschaftung und oft geziert vom Stempel „Mit 160 Stundenkilometern“ mit tagesaktuellem Datum. Eine Ansichtskarte nannte den Namen Berlin-Nordsee-Express, oft wurde er auch nur

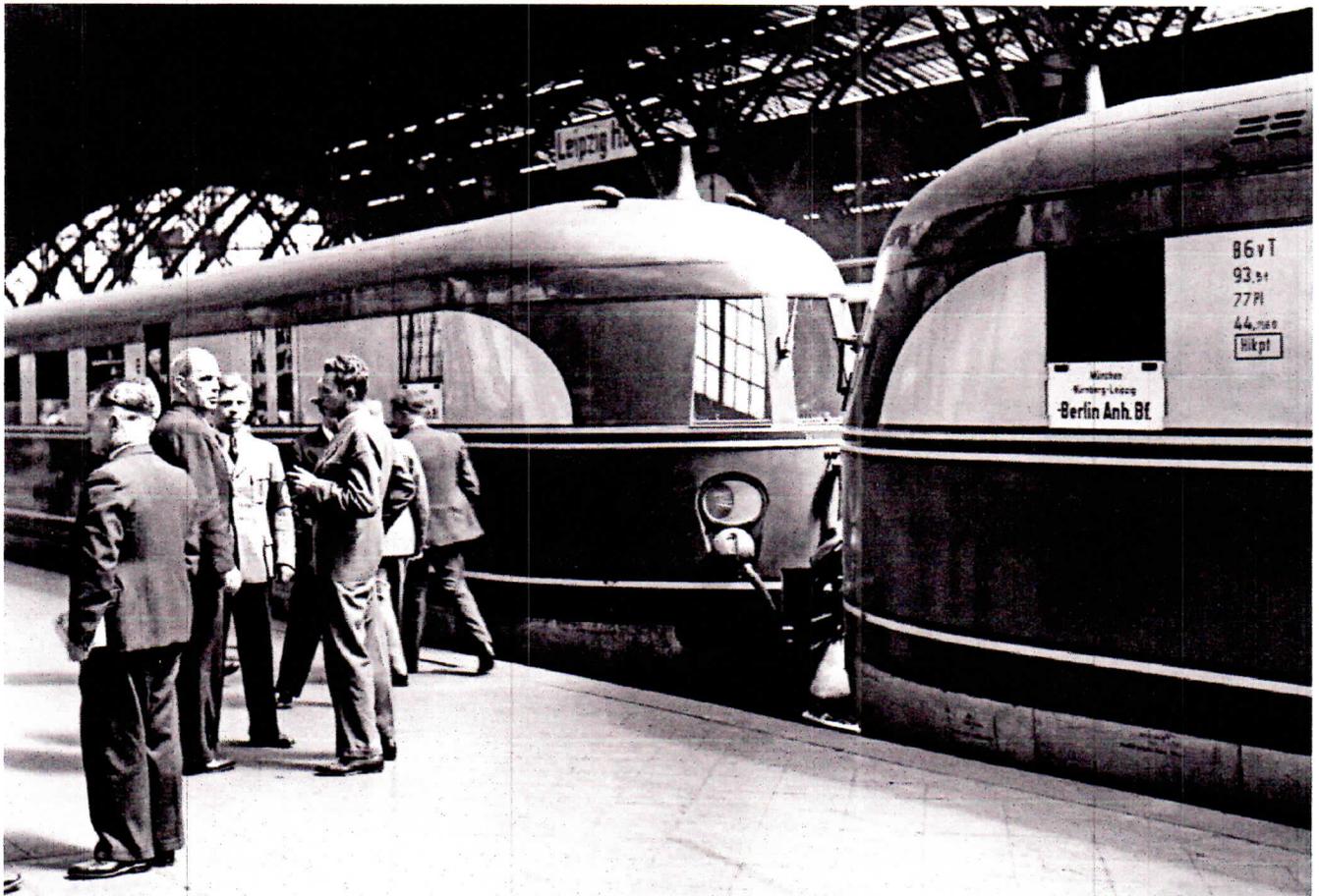
Schnelltriebwagen genannt, aber eigentlich stand von Anfang an der Name „Fliegender Hamburger“ im Raum. Dieser Begriff wird, soweit meine Kenntnis, dem gern zitierten Volksmund zugeschrieben, da er allerdings schon lange vor dem fahrplanmäßigen Verkehr auftauchte (s.o.), also bevor breitere Bevölkerungsschichten ihn überhaupt wahrnehmen konnten, würde ich bei der Herkunft entweder auf Werbefachleute oder Zeitung tippen.

Die Reichsbahn übernahm den Begriff aber nur zu gerne. Und das Ausland auch. So gab es in England die „German Diesel Flyers“ auf einem kolorierten Zigarettenbild des Tabakfabrikanten W.D. & H.O. Willis – übrigens nach einem Bellingrodt-Foto von zwei SVT bei Lauenstein in Oberfranken anno 1936. Und eine ebenfalls englische Postkarte zeigt „The Flying Hamburger“ kräftig eingefärbt im Sachsenwald. Auch die Reichsbahn selbst trieb mit den Fliegenden Zügen Werbung im Ausland. Etwa das „German Railroads Information Office“, das an der Fifth Avenue in New York residierte und auf den schön gestalteten, oft ganzseitigen Annoncen in großen Lifestyle-Magazinen den „Fliegender Hamburger“ als kleine Vignette einblendete.

## Fortan „flog“ alles

Als 1935 die Nachfolge-SVT zunächst der Bauart Hamburg anrollten und neue Verbindungen geschaffen wurden, gab es bald den „Fliegenden Kölner“, den „Fliegenden Frankfurter“ und den „Fliegenden Schlesier“. Sogar ein 3.-Klasse-Eiltriebwagen erhielt den Begriff Fliegender Leipziger aufgepappt.

Das Siegel der Modernität war für die Reichsbahn aber nicht nur wichtig, um Reisende zu gewinnen oder wenigstens nicht ans Flugzeug zu verlieren, sondern auch im Kampf um Anerkennung bei den neuen Machthabern. Hitler hatte schon vor der Macht ergreifung eng mit der Lufthansa kooperiert – etwa bei seinen Deutschlandflügen in den Wahlkämpfen von 1932 – und er war ein begeisterter Autofahrer. Da wollte die Reichsbahn mit ihrem



**Leipzig Hauptbahnhof, 5. Mai 1936:** Aus Stuttgart und München kommend, laufen die beiden SVT der Bauart „Hamburg“ seit Nürnberg vereint als FDT 551 nach Berlin. Während des zweiminütigen Aufenthalts und Fahrtrichtungswechsels vertreten sich einige Herren in Anzug und SA-Uniform die Beine.

**Deutsche Reichsbahn**

**voran**

in der Durchführung des Vierjahresplans und der Mitarbeit an Großdeutschlands Aufstieg

durch  
gemaltige Verkehrsleistungen bei gemeinnütigen Tarifen

durch  
Milliardenaufträge an die Deutsche Wirtschaft für Bauvorhaben von ungewöhnlichem Ausmaß und für ein umfangreiches Beschaffungsprogramm

durch  
Beschäftigung von rund 800.000 Volksgenossen

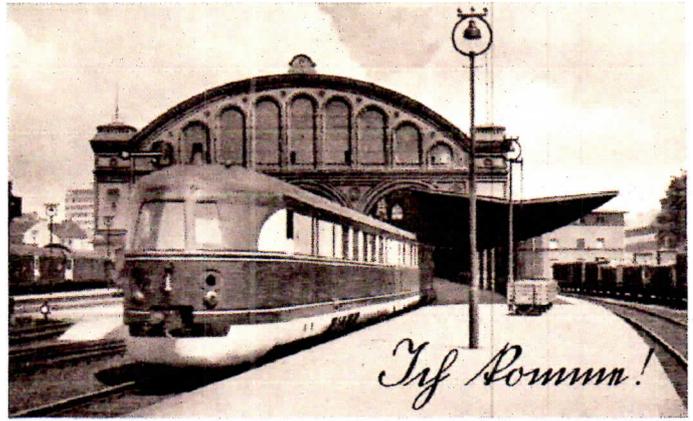
durch  
Mitarbeit an dem Ausbau der Straßen des Führers

**Illustrierten-Annonce um 1938,** als der Begriff „Deutsches Reich“ den Machhabern als nicht mehr ausreichend erschien – nun musste es Großdeutschland heißen. Für die schmierige Anbieterei der Reichsbahn bei den Nazis musste der schöne SVT der Bauart Berlin als Girlande erhalten, der aber auch schon den Pleitegeier an der Front trug ...

bei vielen Nazis zunächst verhassten Generaldirektor Dormüller nicht hintanstellen – ging es doch um die Investitionen der nächsten Jahre. Die Anbieterei bei den Nazis trieb schlimme „Blüten“ – etwa eine riesige Farbannonce vom Ende der dreißiger Jahre mit einem SVT Berlin: „Deutsche Reichsbahn voran in der Durchführung des Vierjahresplans und der Mitarbeit an Großdeutschlands Aufstieg.“

Bis dahin hatte sich der Verkehr mit den Fliegenden Zügen ab 1935 zu einem veritablen Netz entwickelt, das nicht allein auf Berlin ausgerichtet war, sondern auch Verbindungen wie Köln – Hamburg, Frankfurt – Hamburg, Dortmund – Basel, Leipzig – Wesermünde und Hamburg – Dresden bot. Dennoch war der Verkehr mit der Reichshauptstadt der Kern des Schnellverkehrs, lag doch im zentralistisch ausgerichteten Staat alle politische Macht in Berlin. Aber auch die Wirtschaft, gerade die moderne Elektroindustrie sowie die Banken, hatten dort ihren Sitz. Und die Konzerne und Branchen, die nicht direkt dort ansässig waren, hatten dort wenigstens ihre Lobbyistenverbände.

**Vom Anhalter Bahnhof in Berlin** fuhren die FDT nach München/Stuttgart und nach Frankfurt, später wurde letztere Verbindung bis Karlsruhe verlängert, im Sommer 1939 kam dann noch eine Verbindung bis nach Basel SBB hinzu – die längste Fahrtstrecke eines Schnelltriebwagens.



**Basel SBB, Juli 1939:** VT 137 853 erreicht am späten Nachmittag nach 880 Kilometern Fahrt, seitdem er am Morgen den Anhalter Bahnhof verlassen hat, sein Ziel in der Schweiz. Diese Verbindung existiert erst mit dem am 15. Mai begonnenen Sommerfahrplan und endet, wie alle anderen Läufe auch, mutmaßlich am 26. August 1939.



**Ausbesserungswerk Wittenberge, 1938:** Auf halbem Weg zwischen Hamburg und Berlin gelegen, somit an der hochfrequentierten SVT-Stammstrecke, rüstet die DR die Reparaturwerkstatt für die neuen Züge aus: Triebwagen der Bauart „Köln“ in der ebenso neuen Hebehalle.





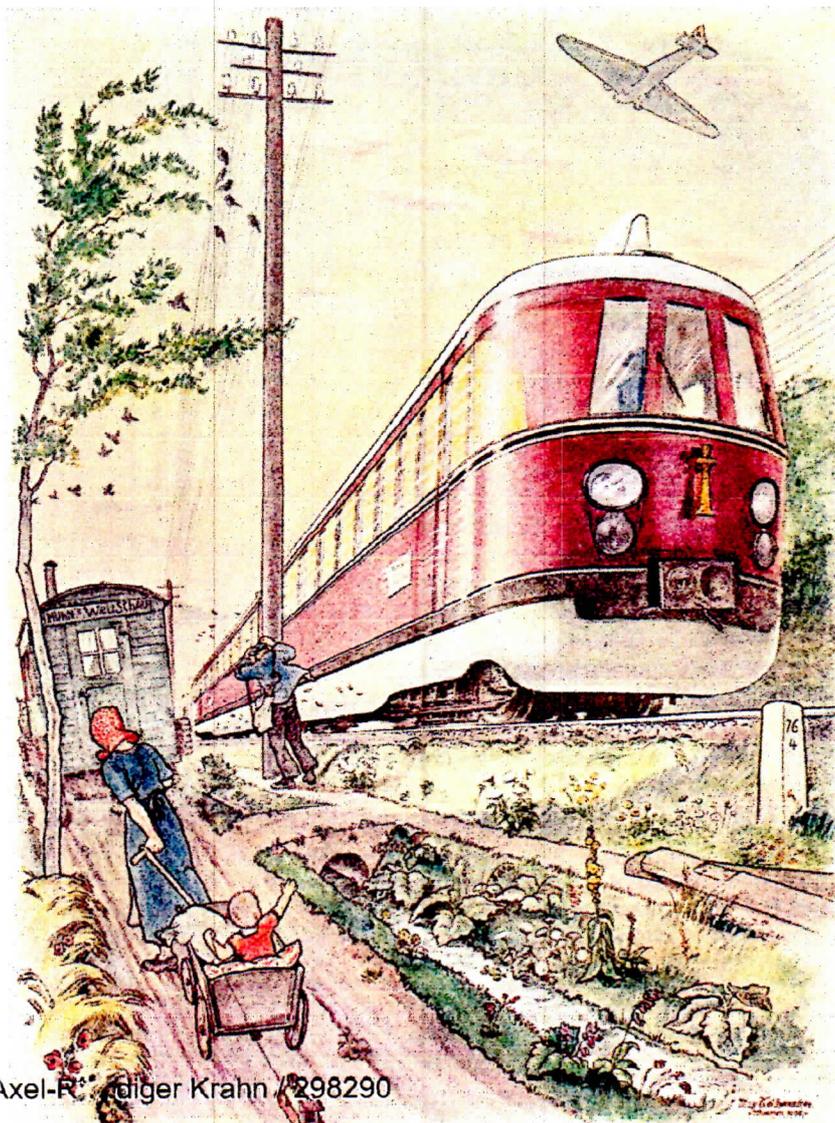
**Carl Bellingrodt** lichtete am 3. August 1938 den FDT 17 „Fliegender Kölner“ in Wuppertal-Elberfeld ab. Auf der Rückseite gestempelt – von wem auch immer – ist die Nummer 137 852, in der Literatur findet sich 137 274.

### So bildete sich das Prinzip der Tagesrandverbindung aus:

Es bot dem Reisenden in Geschäfts- oder Nazi-Angelegenheiten die Möglichkeit, bei sehr früher Abfahrt am Morgen wenigstens drei Stunden in Berlin zu verbringen, um dann spätabends oder in der Nacht wieder daheim zu sein. Um 6.15 Uhr aus Stuttgart weg, 13.24 Uhr Ankunft am Anhalter, dort Abfahrt um 16.40 Uhr mit Heimkehr nach Stuttgart um 23.53 Uhr. Das war schon epochal, und wer vom Rhein-Ruhr-Gebiet kam, der hatte fast sechseinhalb Stunden Zeit in der Hauptstadt, die Schlesier und Oberschlesier sogar fast zehn!

Einzig die Verbindung mit der Schweiz, mit Basel SBB fiel hier aus dem Rahmen. Der erst zum Sommerfahrplan 1939 ins Leben gerufene FDT 34, der mit SVT der Bauart Köln gefahren wurde, hatte mit rund 880 Kilometern schlicht einen zu langen Laufweg, um die Fahrt an einem Tag hin und zurück bewältigen zu können. Aber diese Verbindung, die einzige des FDT-Netzes mit dem Ausland, diente weniger dem Verkehr in Richtung Berlin, sondern

**Motiv aus der Serie „Reisen zu Lande – einst und jetzt“**, die 1935 vom Reichsbahn-Werbeamt herausgegeben wurde. Gemalt wurde das Bild von dem ehemaligen Eisenbahner Max Teschemacher (1882–1967), der es bei anderen Motiven weder an HJ-Uniformen noch an Hakenkreuzfahnen mangeln ließ.



Axel-Rüdiger Krahn / 298290





**Berlin-Lichterfelde Süd**, an einem Spätsommernachmittag 1937. Familie Eschen ist rausgefahren ins Grüne und guckt Züge: Da kommt der „Fliegende Münchner“ als FDt 552 angebraust, bestehend aus einer Doppelgarnitur, voran VT 137 225. Mutter und Sohn beleben auf gemähtem Bahndammgras den Vordergrund, als Vater Eschen seine Rolle auslöst. Doch die Idylle trägt wieder einmal: Fritz ist Jude, ausgegrenzt und mit Berufsverbot belegt. Seine Frau lässt sich nicht scheiden und hält zu ihm. Ebenso Freunde, Offiziere darunter. Auch die Reichsbahn gibt ihm Aufträge als Fotograf. Noch.

**Der Fliegende Schlesier** FDt 45/46 Berlin Stadtbahn – Beuthen (Oberschlesien). In Heydebreck konnte man den Zug höchstens im Hochsommer bei Helligkeit sehen, denn er durchquerte die Stadt um 5.55 Uhr. Auf dem Heimweg passierte er die Brücke über die Klodnitz um Mitternacht.



*Heydebreck O/Schlesien*

*An der Klodnitz FL Zug*

# TITEL

1	2	3	4	5	6	7
<b>FDI Wilhelmshaven—Oldenburg—Bremen—Hannover—Berlin Stadt</b>						
51						
W						
1 BEVT		52	Wilhelmshaven—Berlin	52	758	
Ersatzzug						77 Plätze
2 AB&U als BA3		52		58		
1 BC4u*						* C-Absatz Gepäck und Küche
<b>FDI Berlin Stadt—Hannover—Bremen—Oldenburg—Wilhelmshaven</b>						
52/54						
W						
1 BEVT		51	Berlin—Wilhelmshaven	51	758	
Ersatzzug						77 Plätze
2 AB&U als BA3		51		51		
1 BC4u*						* C-Absatz Gepäck und Küche

**Zugbildungsplan** der SVT-Verbindung zwischen Hauptstadt und Marinehafen aus dem Fahrplanjahr 1938/39. Bei Ausfall des Diesellagregats springt ein dampfgeführter Ersatzzug aus drei Wagen ein.

ne Eisenbahnreise“ von 1937, auf einer Werbepostkarte der Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr für den französischen Markt aus dem gleichen Jahr oder auf Fahrplanblättern für Ungarn und England – überall war der finster blickende Ur-Ahn zu sehen. Obwohl er doch im Regelbetrieb nie über Hamburg – Berlin herauskam.

## Was aus dem FDI-Netz geworden wäre, wenn nicht ...?

Die Frage erübrigt sich, denn dieses wenn, diese Einschränkung, war von Hitler und seinen Vasallen nicht vorgesehen. Der Krieg war nicht Teil des Plans, er war der Plan selbst. Da mochten die Reichsbahner den SVT Berlin erproben, an eine Bauart München denken, vielleicht sogar schon den Verkehr nach Ostpreußen planen, die einzige noch nicht erschlossene Provinz – diejenigen, die das Sagen hatten, konnten es nicht abwarten, die SVT abzustellen, um den gesparten Sprit in die Kriegsmaschine zu pumpen. Und so geschah es in jenen späten Augusttagen 1939. Statt Blitzzug gab es Blitzkrieg bis zum Untergang.

Es scheint angesichts des millionenfachen Elends bizarr, ja fast zynisch, den Gedanken an einen Zug zu verschwenden, aber ging das ganz normale Leben nicht weiter? Doch. Und so wie trotz Adomos Verdikt, dass es barbarisch sei, nach Auschwitz ein Gedicht zu schreiben, dennoch wieder Verse geschrieben wurden, sammelten sich schon kurz nach dem Krieg wieder Eisenbahnfreunde, lasen ab 1946 Günther Stetzas „Sammelerbrief“, stand 1949 ein Bellingrodt wieder an der Strecke und fotografierte – Fliegende Züge.

Wie der Phönix aus der Asche waren sie wieder aufgetaucht. Als Pionier wieder die DR-Verbindung Berlin – Hamburg im September 1949, dann die anderen, alle bald als „Rheinblitz-Gruppe“ zusammengefasste VT-Relationen der Bundesbahn. Es war die Wiedergeburt der Legende – aber das ist eine andere Geschichte, über die ja eigentlich auch schon alles gesagt ist. Ich werde mir Gedanken machen. *MICHAEL BERMEITINGER*

F DI 24 (16,1) 2. Klasse W Berlin I. – Wittenberge – Hamburg-Holtenauer Südschleswigbahn ab 15. Mai 1939, ab Spd BfH 140 km/h Es gelten nur die Reihenfolgen unter Ziffer 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 des Abschnitts A.				F DI 25 (16,1) 2. Klasse W Südostschleswigbahn ab 15. Mai 1939, ab Spd BfH 140 km/h Es gelten nur die Reihenfolgen unter Ziffer 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 des Abschnitts A.			
Berlin Lehrter Bf	1411	Bf Radebowe	1439	Wittenberge	1617	Berlin Lehrter Bf	1720
Wittenberge	14	Wittenberge (Rv. Wittenberge)	41	Berlin Lehrter Bf	18	Berlin Lehrter Bf	48
Wittenberge	16	Wittenberge	43	Wittenberge	20	Wittenberge	50
Wittenberge	17	Wittenberge	45	Wittenberge	21	Wittenberge	52
Wittenberge	20	Wittenberge	47	Wittenberge	23	Wittenberge	53
Wittenberge	21	Wittenberge	48	Wittenberge	25	Wittenberge	55
Wittenberge	22	Wittenberge	49	Wittenberge	27	Wittenberge	56
Wittenberge	24	Wittenberge	51	Wittenberge	29	Wittenberge	58
Wittenberge	25	Wittenberge	53	Wittenberge	31	Wittenberge	59
Wittenberge	26	Wittenberge	55	Wittenberge	33	Wittenberge	1701
Wittenberge	28	Wittenberge	56	Wittenberge	35	Wittenberge	02
Wittenberge	30	Wittenberge	58	Wittenberge	37	Wittenberge	03
Wittenberge	32	Wittenberge	1500	Wittenberge	39	Wittenberge	05
Wittenberge	33	Wittenberge	03	Wittenberge	40	Wittenberge	06
Wittenberge	35	Wittenberge	05	Wittenberge	41	Wittenberge	07
Wittenberge	36	Wittenberge	07	Wittenberge	43	Wittenberge	11
Wittenberge	38	Wittenberge	08	Wittenberge	45	Wittenberge	13
Wittenberge	39	Wittenberge	10	Wittenberge	47	Wittenberge	16
Wittenberge		Wittenberge	1511	Wittenberge		Wittenberge	

**Buchfahrplan** der RBD Hamburg für den Streckenabschnitt Wittenberge – Berlin Lehrter Bahnhof, gültig ab 15. Mai 1939: Über einen langen Abschnitt gefahren, reichte Tempo 140. Einige weitere Strecken, die abschnittsweise für 160 km/h zugelassen waren: München – Treuchtlingen – Nürnberg und Berlin – Stendal – Hannover – Hamm.



**Ab Sommer 1936** fuhren SVT Hamburg von Berlin Anhalter Bahnhof über Nürnberg nach München bzw. Stuttgart. Dieses Privatfoto könnte als Nachschuss Richtung Süden im Saaletal bei Remschütz zwischen Rudolstadt-Schwarza und Saalfeld aufgenommen worden sein. Auffallend ist die unterschiedliche Farbe der Dächer. Hatte bei dem einen Triebwagen das Abgas aus der Hutze auf dem Dach die aluminiumfarbene Lackierung so extrem, allerdings auch so gleichmäßig nachgedunkelt, dass sie sich vom schwarzen Absetzstreifen kaum mehr abhob?

**Ab Sommer 1938** wurden die SVT der Bauart Hamburg wegen des großen Zuspruchs vor allem auf der Partieroute zwischen der Reichshauptstadt und der seit 1935 sogenannten Hauptstadt der Bewegung durch die dreiteiligen und auch wesentlich komfortableren SVT Köln ersetzt, die sogar über ein großzügiges Speiseabteil verfügten. Die Doppelgarnitur des FDI 551/1551 passte Carl Bellingrodt auf der Frankenwaldrampe unterhalb der Burg Lauenstein (Thür.) am 3. Juni 1939 ab.



# Fliegende Züge im Sommerfahrplan 1939

## Zugläufe, Fahrzeiten und Bespannungen

**FDt 15 / 16** (Bauart „Köln“, Bw Grunewald / Bauart „Hamburg“, Bw Altona)  
**Köln** 07.00 – Düsseldorf 07.26 – Duisburg 07.45 – Essen 08.00 – Dortmund 08.23 – Hamm 08.40/44 – Hannover 10.03/10 – Zoo 12.16 – Fried 12.25 – Sch Bf 12.33 **Berlin Stadtbahn**<sup>1</sup>  
**Berlin Stadtbahn** Sch Bf 19.01 – Fried 19.12 – Zoo 19.23 – Hannover 21.17/19 – Hamm 22.39/45 – Dortmund 22.57 – Essen 23.20 – Duisburg 23.36 – Düsseldorf 23.51 – **Köln** 00.17<sup>2</sup>

**FDt 17 / 18** (Bauart „Köln“, Bw Grunewald)  
**Köln** 07.20 – Wuppertal-Elberfeld 07.52 – Hagen 08.11 – **Hamm** (Westf.) 08.40<sup>3</sup>  
**Hamm** 22.45 – Hagen 23.15 – Wuppertal-Elberfeld 23.34 – **Köln** 00.04<sup>4</sup>

**FDt 22 / 23** (Bauart „Hamburg“, Bw Altona)  
**Berlin Lehrter Bf** 07.37 – Hamburg Hbf 09.56/10.01 – **Hamburg-Altona** 10.11  
**Hamburg-Altona** 10.36 – Hamburg Hbf 10.46/50 – **Berlin Lehrter Bf** 13.09

**FDt 24 / 25** (Bauart „Hamburg“, Bw Altona)  
**Berlin Lehrter Bf** 14.11 – Hamburg Hbf 16.28/34 – **Hamburg-Altona** 16.51  
**Hamburg-Altona** 14.38 – Hamburg Hbf 14.51/15.00 – **Berlin Lehrter Bf** 17.20

**FDt 27 / 28** (Bauart „Hamburg“, Bw Altona)  
**Hamburg-Altona** 21.25 – Hamburg Hbf 21.35/40 – **Berlin Lehrter Bf** 23.58  
**Berlin Lehrter Bf** 21.57 – Hamburg Hbf 00.17/25 – **Hamburg-Altona** 00.35

**FDt 33 / 34** (Bauart „Köln“, Bw Anhalter Bf)  
**Basel SBB** 12.10 – Basel DRB 12.17/30 – Freiburg 13.10 – Baden Oos 14.02 – Karlsruhe 14.22/24 – Mannheim 14.57/15.00 – Darmstadt 15.36 – Frankfurt (M.) 15.55/16.00 – Erfurt 18.34/36 – Halle (S.) 19.39/41 – **Berlin Anhalter Bf** 21.00  
**Berlin Anhalter Bf** 07.54 – Halle (S.) 09.19/21 – Erfurt 10.22/24 – Frankfurt (M.) 12.55/13.00 – Darmstadt 13.18 – Heidelberg 13.54/14.00 – Karlsruhe 14.41 – Baden Oos 14.54 – Freiburg 15.50 – Basel DRB 16.30/45 – **Basel SBB** 16.52

**FDt 37 / 38** (Bauart „Hamburg“, Bw Altona)  
**Hamm** 08.42 – Münster 09.04 – Osnabrück 09.31 – Bremen 10.34 – Hamburg Hbf 11.33/37 – **Hamburg-Altona** 11.50<sup>5</sup>  
**Hamburg-Altona** 19.36 – Hamburg Hbf 19.47/51 – Bremen 20.49 – Osnabrück 21.53 – Münster 22.20 – Hamm 22.45 – Dortmund 23.02 – Essen 23.25 – Duisburg 23.42 – Düsseldorf 23.57 – **Köln** 00.23

**FDt 45 / 46** (Bauart „Leipzig“, Bw Grunewald)  
**Berlin Stadtbahn** Chab 19.51 – Zoo 19.59 – Frie 20.10 – Sch Bf 20.20 – Breslau 22.54/57 – Oppeln 23.38 – Heydebreck 00.00 – Gleiwitz 00.21 – **Beuthen** (Oberschl.) 00.37  
**Beuthen** (Oberschl.) 05.18 – Gleiwitz 05.34 – Heydebreck 05.55 – Oppeln 06.16 – Breslau 06.58/07.01 – Schl Bf 09.42 – Frie 09.51 – Zoo 10.01 – Chab 10.08 **Berlin Stadtbahn**

**FDt 49 / 50** (Bauart „Köln“, Bw Dortmund Bbf)  
**Basel DRB** 17.24 – Freiburg 18.03 – Baden Oos 18.54 – Karlsruhe 19.15 – Mannheim 19.46/50 – Darmstadt 20.27 – Frankfurt (M.) 20.46/51 – Mainz 21.16 – Koblenz 22.14 – Bonn 22.52 – Köln 23.16/19 – Düsseldorf 23.43 – Essen 00.11 – **Dortmund** 00.35  
**Dortmund** 06.47 – Essen 07.12 – Duisburg 07.32 – Düsseldorf 07.47 – Köln 08.13/16 – Bonn 08.38 – Koblenz 09.19 – Mainz 10.18 – Frankfurt (M.) 10.43/50 – Darmstadt 11.08 – Mannheim 11.44/48 – Karlsruhe 12.21/24 – Baden Oos 12.43 – Freiburg 13.38 – Basel DRB 14.17/32 – **Basel SBB** 14.39

**FDt 51 / 52** (Bauart „Hamburg“, Bw Grunewald)  
**Wilhelmshaven** 6.00 – Oldenburg 6.40 – Bremen 07.15 – Hannover 08.18/22 – Zoo 10.19 – Frie 10.27 – Schl Bf 10.36 **Berlin Stadtbahn**  
**Berlin Stadtbahn** Schl Bf 17.10 – Frie 17.22 – Zoo 17.33 – Hannover 19.31/33 – **Bremen Hbf** 20.32

**FDt 77 / 78** (Bauart „Hamburg“, Bw Altona)  
**Frankfurt (M.)** 08.10 – Kassel 10.17/19 – Göttingen 11.08 – Hannover 12.10/12 – Hamburg Hbf 13.47/53 – **Hamburg-Altona** 14.03<sup>6</sup>  
**Hamburg-Altona** 17.45 – Hamburg Hbf 17.55/18.00 – Hannover 19.29/35 – Göttingen 20.39 – Kassel 21.31 – **Frankfurt (M.)** 23.40<sup>6</sup>

**FDt 231 / 232** (Bauart „Leipzig“, Bw Leipzig Hbf Süd)  
**Wesermünde** (Lehe) 17.38 – Bremerhaven 17.43 – Bremen 18.25/32 – Hannover 19.30/33 – Braunschweig 20.16/19 – Magdeburg 21.06/08 – Dessau 21.47 – **Leipzig Hbf** 22.23  
**Leipzig Hbf** 08.32 – Dessau 09.08 – Magdeburg 09.46/48 – Braunschweig 10.37 – Hannover 11.18/20 – Bremen 12.19/21 – Bremerhaven 12.57 – **Wesermünde** (Lehe) 13.12

**FDt 551 / 552** (Bauart „Köln“, Bw Anhalter Bf)  
**München Hbf** 06.40 – Nürnberg 08.31/37 – Leipzig 12.04/06 – **Berlin Anhalter Bf** 13.24<sup>7</sup>  
**Berlin Anhalter Bf** 16.40 – Leipzig 18.06/09 – Nürnberg 21.42/46 – **München Hbf** 23.44<sup>7</sup>

**FDt 571 / 572** (Bauart „Köln“, Bw Anhalter Bf)  
**Karlsruhe Hbf** 06.38 – Mannheim 07.14 – Frankfurt (M.) 08.05/12 – Erfurt 10.40/42 – Weimar 10.57 – Leipzig 11.55/57 – **Berlin Anhalter Bf** 13.17  
**Berlin Anhalter Bf** 18.40 – Leipzig 19.58/20.00 – Naumburg 20.33 – Weimar 20.58 – Erfurt 21.12/14 – Frankfurt (M.) 23.40/45 – Mannheim 00.37/39 – **Karlsruhe Hbf** 01.12

**FDt 583 / 584** (Bauart „Hamburg“, Bw Altona)  
**Hamburg-Altona** 17.23 – Hamburg Hbf 17.35/40 – Magdeburg 20.11/13 – Halle (S.) 20.56 – Leipzig 21.20/23 – Dresden Neustadt 22.27 – **Dresden Hbf** 22.35  
**Dresden Hbf** 06.56 – Dresden-Neustadt 07.03 – Leipzig 08.11/14 – Halle (S.) 08.39 – Magdeburg 09.19/21 – Hamburg Hbf 11.41/45 – **Hamburg-Altona** 11.55

**FDt 1551 / 1552** (Bauart „Köln“, Bw Anhalter Bf)  
**Stuttgart Hbf** 06.15 – **Nürnberg Hbf** 08.21<sup>8</sup>  
**Nürnberg Hbf** 21.50 – **Stuttgart Hbf** 23.53<sup>8</sup>

### Anmerkungen

- 1 Köln – Hamm vereint mit FDt 37 nach Hamburg
- 2 ab Hamm ein Zugteil als FDt 18 weiter
- 3 ab Hamm vereint mit FDt 15
- 4 Zugteil des FDt 16 aus Berlin
- 5 Köln – Hamm vereint mit FDt 15
- 6 vorgesehen ab/bis Karlsruhe über Heidelberg
- 7 ab/bis Nürnberg vereint mit FDt 1551/1552 aus/nach Stuttgart
- 8 vereint mit FDt 551/552 nach/von Berlin

### Abkürzungen

Chab: Berlin Charlottenburg  
 Fried: Berlin Friedrichstraße  
 Sch Bf: Berlin Schlesischer Bahnhof  
 Zoo: Berlin Bahnhof Zoologischer Garten

### Infos

Es handelt sich um das hauchdünne Segment von nicht einmal zwei Prozent, bestehend aus 32 von 1970 schnellfahrenden Reisezügen der DR im Sommerfahrplan 1939. Mit ihnen legten ebenfalls 32 schnelle Verbrennungstriebwagen werktags rund 19 000 km zurück. Zwei weitere Relationen standen unmittelbar bevor. Sie wurden bereits im Kursbuch eingearbeitet, unter dem Vermerk „Verkehrzeit wird bekanntgegeben“:  
 FDt 458 / 459 Breslau – Leipzig und FDt 515 / 520 Köln – Leipzig.  
 Mobilmachung und Kriegsausbruch Ende August / Anfang September 1939 haben die Einführung dieser beiden wie auch den Weiterbetrieb aller anderer Schnelltriebwagen-Läufe unterbunden.

### Diesel-Schnelltriebwagen:

1932 Prototyp: VT 877 (1), zweiteilig  
 1935-36 Bauart „Hamburg“: VT 137 149 – 152, 224 – 232 (13), zweiteilig  
 1935 Bauart „Leipzig“: VT 137 153, 154, 233, 234 (4), dreiteilig  
 1938 Bauart „Köln“: VT 137 273 – 278, 851 – 858 (14), dreiteilig  
 1938 Bauart „Berlin“: VT 137 901, 902 (903 Reserve) (2), vierteilig, nur Probebetrieb

### Längster Zuglauf:

FDt 33/34 Berlin Anhalter Bf – Basel SBB: 880 km

### Längster Non-Stopp-Abschnitt:

FDt 45/46 Berlin Schlesischer Bahnhof – Breslau Hbf: 330 km, FDt 551/552 Nürnberg – Leipzig: 321 km, FDt 22/23, 24/25, 27/28 Hamburg Hbf – Berlin Lehrter Bf: 287 km

### Höchste Reisegeschwindigkeit:

FDt 15 Hamm – Hannover: 176,4 km / 1'19" = 134,0 km/h (FDt 16: 1'20" = 132,3 km/h)  
 FDt 16 Berlin Zoo – Hannover: 254 km / 1'54" = 133,7 km/h  
 FDt 45 Berlin Schlesischer Bahnhof – Breslau Hbf: 330 km / 2'34" = 128,6 km/h  
 FDt 24 Berlin Lehrter Bf – Hamburg Hbf: 287 km / 2'17" = 125,7 km/h

