Eisenbahnen und Museen

Monographien der DGEG

Folge 31 (Doppelheft)

Peter Jauch

Schnelltriebwagen im Dienst der US-Army

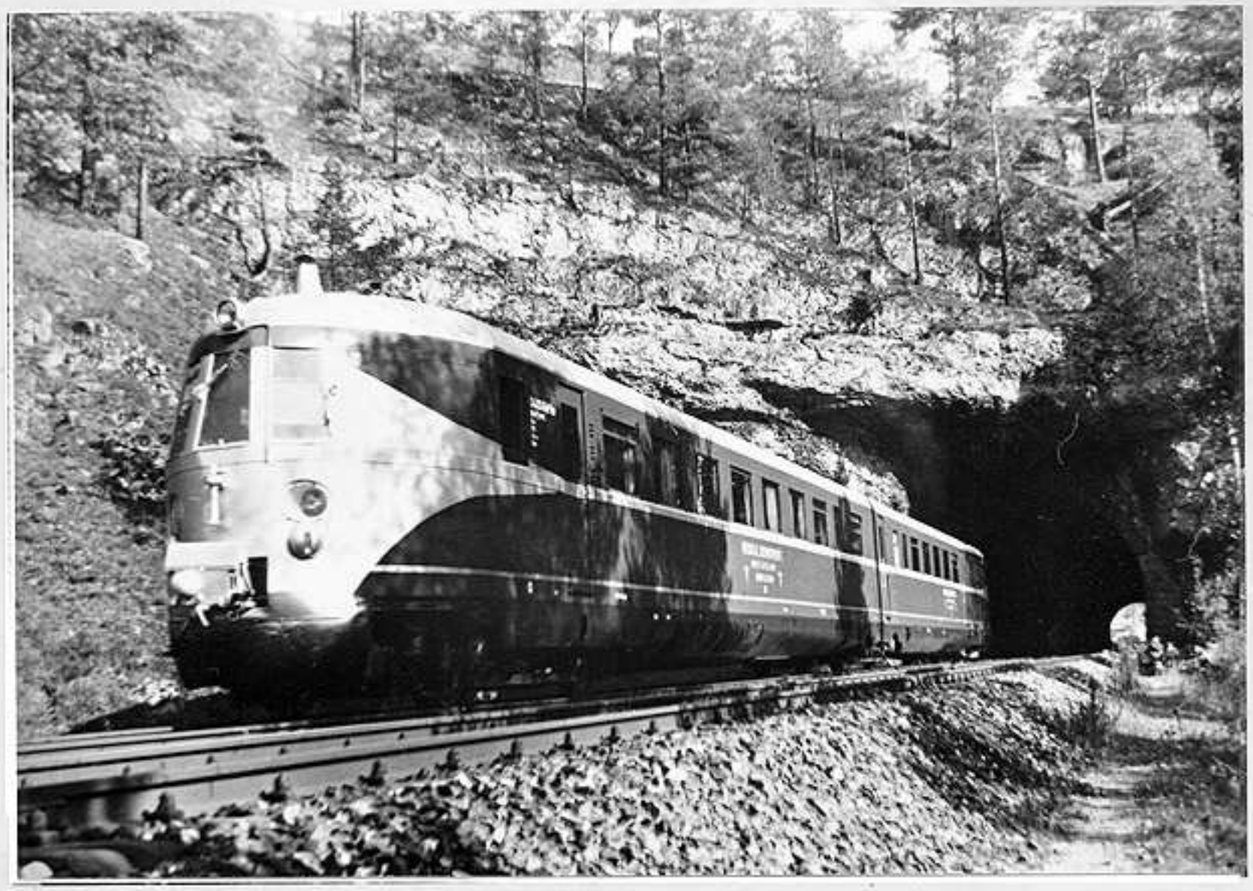


Abb. 2: Die beiden Triebfahrzeugführer und der Bordmonteur des Salon-SVT „USA 4 44 444", ausgestattet mit schwarzgefärbten US-Uniformen!
Aufgenommen Anfang 1946 im Münchner Hauptbahnhof. Sammlung Gietzen

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Sitz Karlsruhe
Geschäftsstelle: Postfach 16 27, 7100 Heilbronn
Schriftleitung: Kurt Eckert, Rauenthaler Weg 28, 6000 Frankfurt 71
Endredaktion und Layout: Alfons Rudolf, Mainz
Technische Beratung: Gerhard Schmitt, Mainz
Satz und Druck: Uhle & Kleimann, 4990 Lübbecke 1

ISBN 3-921700-46-9
Karlsruhe 1983

Alle Rechte vorbehalten. Sämtliche Arten von Wiedergabe und Vervielfältigungen — auch auszugsweise — bedürfen des schriftlichen Einverständnisses der Redaktion.

Abb. 1 (Titelbild):
Lazarett-SVT 04 106 auf Probefahrt in der „Fränkischen Schweiz" Aufnahme DB

Schnelltriebwagen im Dienste der US-Army

Von Peter Jauch

Vorwort

Die Deutsche Bundesbahn verzichtet zur Zeit auf den planmäßigen Einsatz von Schnelltriebzügen im regulären Reiseverkehr. Im Charter-Verkehr eingesetzte Fahrzeuge der Baureihen ET 403 und VT 601 strahlen jedoch noch heute Eleganz und Exklusivität aus, welche schon den legendären Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit zu eigen war.

Alle Schnelltriebwagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn hatten ein sehr wechselhaftes Schicksal. Nach nur wenigen Jahren planmäßigen Einsatzes zwang der Zweite Weltkrieg zu einer langjährigen Pause. Die Wagen, die das Ende des Krieges 1945 mehr oder minder beschädigt überstanden hatten, fanden Interesse bei den Alliierten Besatzungsmächten, insbesondere bei den Amerikanern. Über 15 Jahre standen nun Schnelltriebwagen als Salon- und Lazarettzüge im Einsatz bei verschiedenen US-Dienststellen in Deutschland; ein Zug wurde sogar bis Amerika überführt.

Über diesen Zeitabschnitt in der Geschichte der Schnelltriebwagen ist bisher kaum etwas bekannt geworden. Aufgrund nicht planmäßiger Einsätze gibt es zudem weniger Bilder der Salon- oder Lazarett-SVT. Dank der intensiven Mitarbeit einiger ehemaliger Eisenbahner, die damals auf diesen Fahrzeugen eingesetzt waren, gelang es, die Entwicklung dieser interessanten Epoche — mit Einschränkungen — nachzuzeichnen. Der tatkräftigen Unterstützung durch die ehemaligen Lokomotivführer und Bordmonteure gilt daher unser besonderer Dank.

Dank zu sagen gilt aber auch Herrn Wilczek vom AW Nürnberg sowie den Herren Kurz und Stoffels aus dem BZA München. Für die Bilder und den lange Zeit geführten Schriftwechsel danke ich den „ehemals Aktiven auf den Schnelltriebwagen", den Herren Gietzen, Schäfer, Stahlhofen und Böcker. Sie alle — wie auch die Herren Dr. Fiegenbaum, Gottwaldt, Illenseer, Scheiber, Wohlfarth und Wenzel haben wesentlich zum Gelingen dieses Heftes beigetragen.

Abb. 3:
Im Führerstand des
Salon-SVT „USA 4 44 444"

Sammlung Gietzen

Einleitung

Mit Beginn des Sommerfahrplanes am 15. Mai 1933 eröffnete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) mit einem zweiteiligen Schnelltriebwagen (SVT) den Schnellverkehr auf der Strecke Berlin—Hamburg. Das Fahrzeug mit der Betriebs-Nr. 877 a/b war bald unter dem Namen „Fliegender Hamburger" bei der Reichsbahn und in der Öffentlichkeit bekannt.

Bis 1935 kamen noch weitere 13 zweiteilige Schnelltriebwagen der Bauart „Hamburg" (137 149-152 und 224-232) in Betrieb, die sich im wesentlichen an die Bauart des „Fliegenden Hamburger" anlehnten. Sie wurden in FDt-Verbindungen mit Fahrzeiten eingesetzt, die den heutigen IC-Zügen entsprechen. Ermöglicht wurde dieser vielbeachtete Fortschritt hauptsächlich durch die Entwicklung schnellaufender 12-Zylinder-Maybach-Dieselmotoren von 410 PS Leistung, mit denen alle Einheiten ausgerüstet waren. Die Kraftübertragung erfolgte elektrisch. Dieselmotor und Gleichstromgenerator waren in den beiden Endmaschinen-Drehgestellen eingebaut. Im mittleren Triebdrehgestell befanden sich zwei Gleichstrom-Tatzlagermotoren. Um bei Höchstgeschwindigkeiten von 160 km/h den normalen Bremsweg einhalten zu können, baute man Magnetschienenbremsen ein. Die Ausrüstung mit automatischer Scharfenbergkupplung und selbsttätiger Steuerstromkupplung ermöglichte die Fernsteuerung von maximal drei Schnelltriebwagen vom vorderen Führerstand aus. Durch Einbau eines Abgasladers gelang es, die Leistung der Maybach-Dieselmotoren auf 600 PS zu steigern und damit im Jahre 1935 vier dreiteilige Schnelltriebwagen Bauart „Leipzig" zu bauen. Zwei dieser Garnituren erhielten hydraulische Getriebe (137 153 und 154) im Maschinen-Triebgestell wodurch das Fahrzeuggewicht gegenüber der dieselelektrischen Ausführung (137 233 und 234) um ca. 10 t gesenkt werden konnte.

Im Jahre 1938 beschaffte die Deutsche Reichsbahn 14 dieselelektrisch angetriebene dreiteilige Schnelltriebwagen der Bauart „Köln" (137 273-278 und 851-858). Im Gegensatz zur Bauart „Leipzig" erhielten alle Wagen Einzeldrehgestelle, so daß aufgrund der daraus resultierenden größeren Gesamtlänge ein Komfort geboten werden konnte (Speiseraum, Einzelabteile, Seitengang), wie er im lokomotivbespannten FD-Zug zu finden war.

Ebenfalls 1938 erhielt die Deutsche Reichsbahn noch zwei vierteilige dieselelektrische Schnelltriebzüge der Bauart „Berlin" (137 901 und 902). Zum Antrieb wurde ein 1300-PS-MAN-Motor verwendet, der in einem besonderen Maschinenwagen eingebaut war. Als Reserve diente ein dritter Maschinenwagen mit der Betriebs-Nr. 137 903a.

Nicht nur durch Fahrleistungen und Ausstattung fanden die Schnelltriebwagen als Pionierleistung im In- und Ausland Anerkennung, ebenso wurde die elegante stromlinienförmige Ausbildung der Kopfenden mit der violett/creme-farbenen Lackierung in der Öffentlichkeit zum Inbegriff für Bequemlichkeit und Schnelligkeit.

A) Die Schnelltriebwagen im Kriegseinsatz

Im Sommerfahrplan 1939 erreichten die bei der Deutschen Reichsbahn eingesetzten Schnelltriebwagen eine tägliche Laufleistung von 18 824 km. Um die Versorgung der Wehrmacht mit Dieselkraftstoff zu sichern, erging Ende August ein Fahrverbot für alle mit Dieselkraftstoff betriebenen Motor-Triebwagen. Auch die Schnelltriebwagen mußten zunächst abgestellt werden, fanden aber dann während des Krieges Verwendung als Lazarettzüge, Befehlshaberwagen von Stäben der Wehrmacht oder dienten als Salontriebwagen den damaligen Parteigrößen. Verschiedene Triebwagen erhielten zwischenzeitlich den bei Reisezugwagen üblichen grünen Außenanstrich oder grauen Tarnanstrich. Infolge der Kampfhandlungen mußte nun wiederum ein großer Teil der Triebwagen beschädigt abgestellt werden. Gegen Kriegsende benutzte man noch verfügbare Fahrzeuge zum Teil zur Evakuierung der aus den Ostgebieten flüchtenden Bevölkerung.

Abb. 4: Eigentumsanschrift am Salon-SVT „USA 4 44 444", vgl. dazu Abb. 16. Sammlung Gietzen

B) SVT als Kriegsbeute der amerikanischen Truppen

Von den Besatzungsmächten zeigten die Amerikaner besonderes Interesse an den deutschen Schnelltriebwagen. Betriebsfähige Fahrzeuge kamen umgehend für militärische Zwecke wieder zum Einsatz.

Wie die US-Army beispielsweise in den Besitz der dreiteiligen Schnelltriebwagen kam, ist überliefert: In den letzten Kriegstagen war ein Kurierzug der Deutschen Wehrmacht, zusammengestellt aus drei Schnelltriebwagen Bauart „Köln", von Berlin kommend, nach Berchtesgaden unterwegs. Im Bahnhof Piding/Oberbayern war die Fahrt vorzeitig beendet. Amerikanische Truppen hatten die Bahnstrecke erreicht und requirierten die Fahrzeuge einschließlich der Lokführer. Die drei SVT kamen später in das Reichsbahn-Ausbesserungswerk (RAW) Cannstatt, um nach den Wünschen der neuen Eigentümer umgestaltet zu werden. So ersetzte beispielsweise in den Speiseräumen jeweils ein langer Mitteltisch die kleinen Tische an den Fenstern. Die Abteile im Mittelwagen wurden zu Schlafkabinen mit Waschgelegenheit umgebaut und zusätzlich in Wagenmitte eine Dusche installiert. Im Endwagen konnten ein Salon, d. h. ein größerer Aufenthaltsraum mit bequemem Polstermobiliar, eine Funkstation und Schlafkabinen für das Triebwagenpersonal eingerichtet werden. Zwei Züge erhielten dabei den für die US-Army üblichen olivgrünen Grundanstrich, der durch unterschiedlich breite Zierstreifen unterbrochen war. Die Seitenwände der Mittelwagen zierte jeweils ein Emblem der US-Streitkräfte, das Flammenschwert.

Die nun „Salon-SVT" genannten Züge wurden abweichend vom Reichsbahn-Schema beschriftet. So war statt den Betriebs-Nummern z. B. beim Salon-SVT „USA 4 44 444" am Wagen mit dem Speiseraum „USA 4", am Mittelwagen „USA 44" und am Endwagen „USA 444" angeschrieben. Es ist anzunehmen, daß diese Kennzeichnung, die nur bei den drei Salon-Schnelltriebwagen Anwendung fand, von der Deutschen Wehrmacht übernommen worden ist. Damals waren die Schnelltriebwagen, die dem Oberkommando des Heeres (OKH) unterstanden, mit „Nr. 2", „Nr. 4" usw. bezeichnet.

Bei Instandsetzungen — sowohl während des Krieges als auch später — für die US-Besatzungsmacht, dürften betriebsfähige Einzelwagen beschädigter SVT-Einheiten neu zusammengestellt worden sein. Nach vorliegenden Unterlagen entstand beispielsweise der Salon-SVT „USA 2 22 222" aus dem SVT 137 854a und 137 277b/c. Er war später der „Starzug" des gesamten SVT-Parks und gehörte zu den persönlichen Fahrzeugen des US-Generals Lucius D. Clay. Der dritte SVT, als „USA 6 66 666" bezeichnet, hatte zunächst einen völlig silbernen Außenanstrich; es ist möglich, daß er von US-Militär-Gouverneur Dwight D. Eisenhower benutzt wurde.

Zum Teil waren auf den drei Salon-Schnelltriebwagen Berliner Lokführer eingesetzt, die nach Übernahme der Fahrzeuge von den Amerikanern dienstverpflichtet und dem Bahnbetriebswerk (Bw) Frankfurt/M 1 zugewiesen wurden. Zusätzlich kamen Frankfurter Lokführer zum Einsatz, die bereits vor dem Krieg mit SVT Bauart „Köln" die FDt-Züge zwischen Frankfurt/M und Basel gefahren hatten.

Die Abbildungen auf den folgenden Seiten zeigen einige markante Änderungen, die von den Amerikanern vorgenommen wurden. Die Redaktion

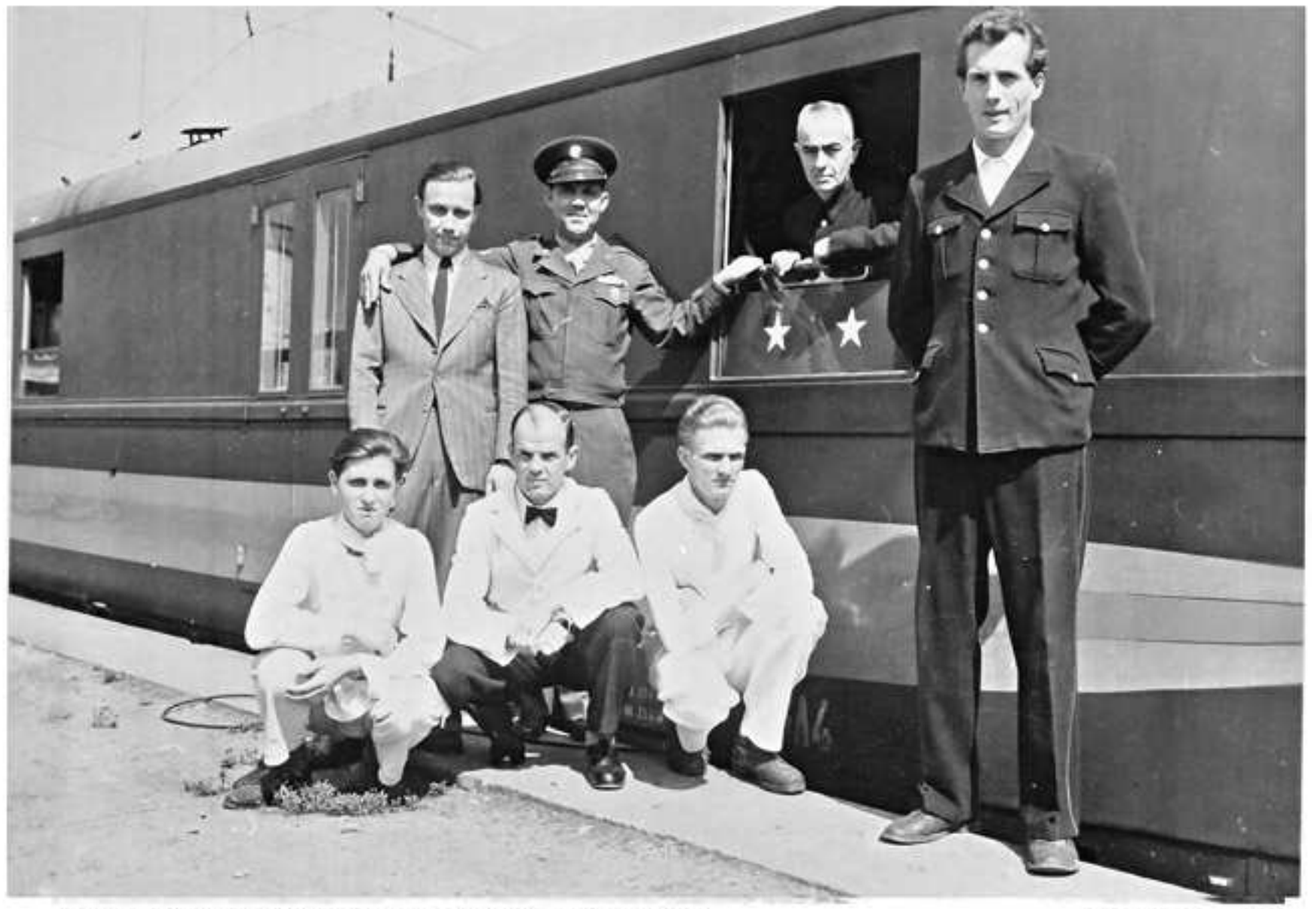
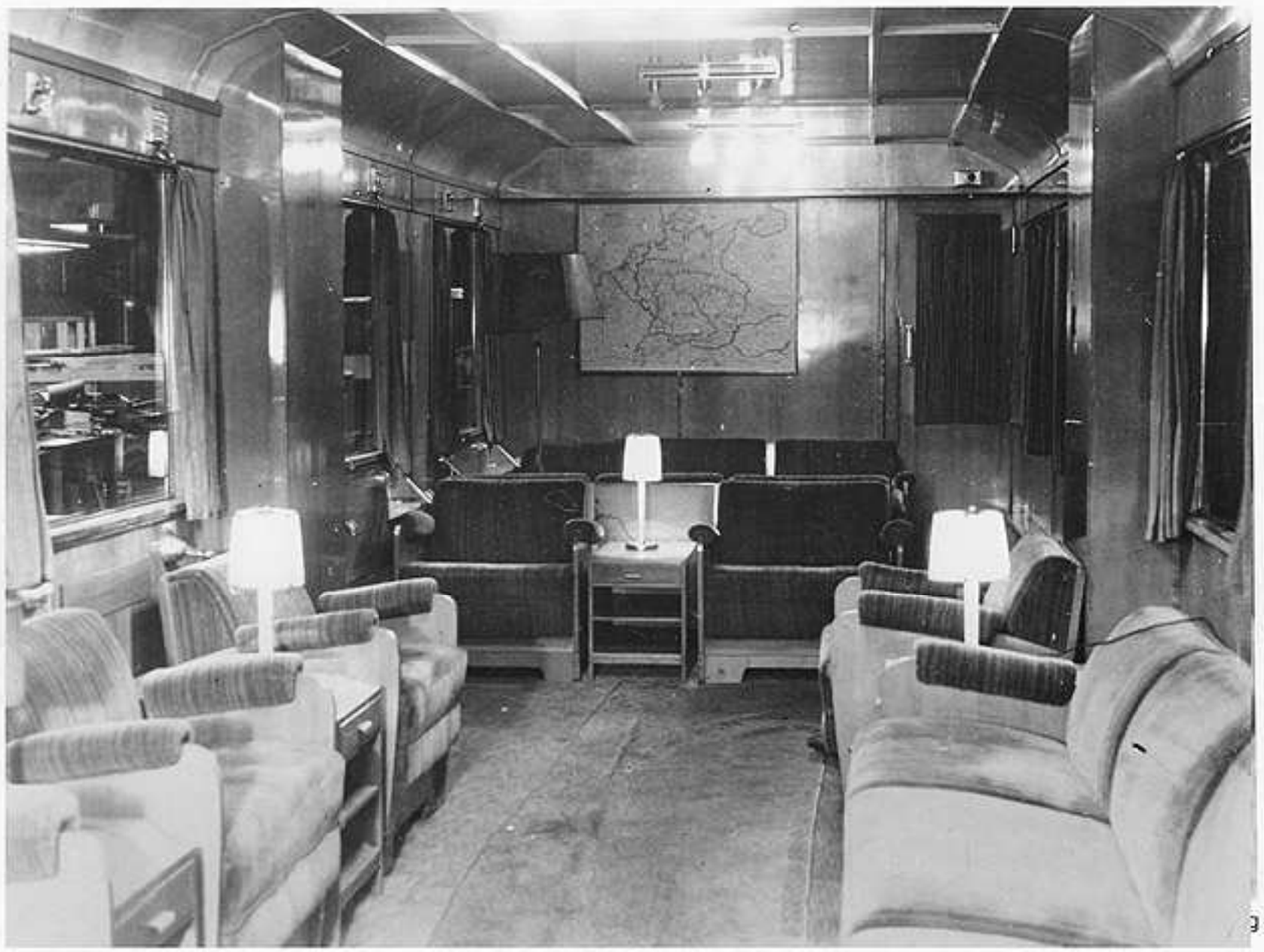


Abb. 5: Triebwagenmannschaft des Salon-SVT „USA 4 44 444" Sammlung Gietzen

Abb. 6: Speiseraum im SVT „USA 2 22 222"

Foto: AW Nürnberg



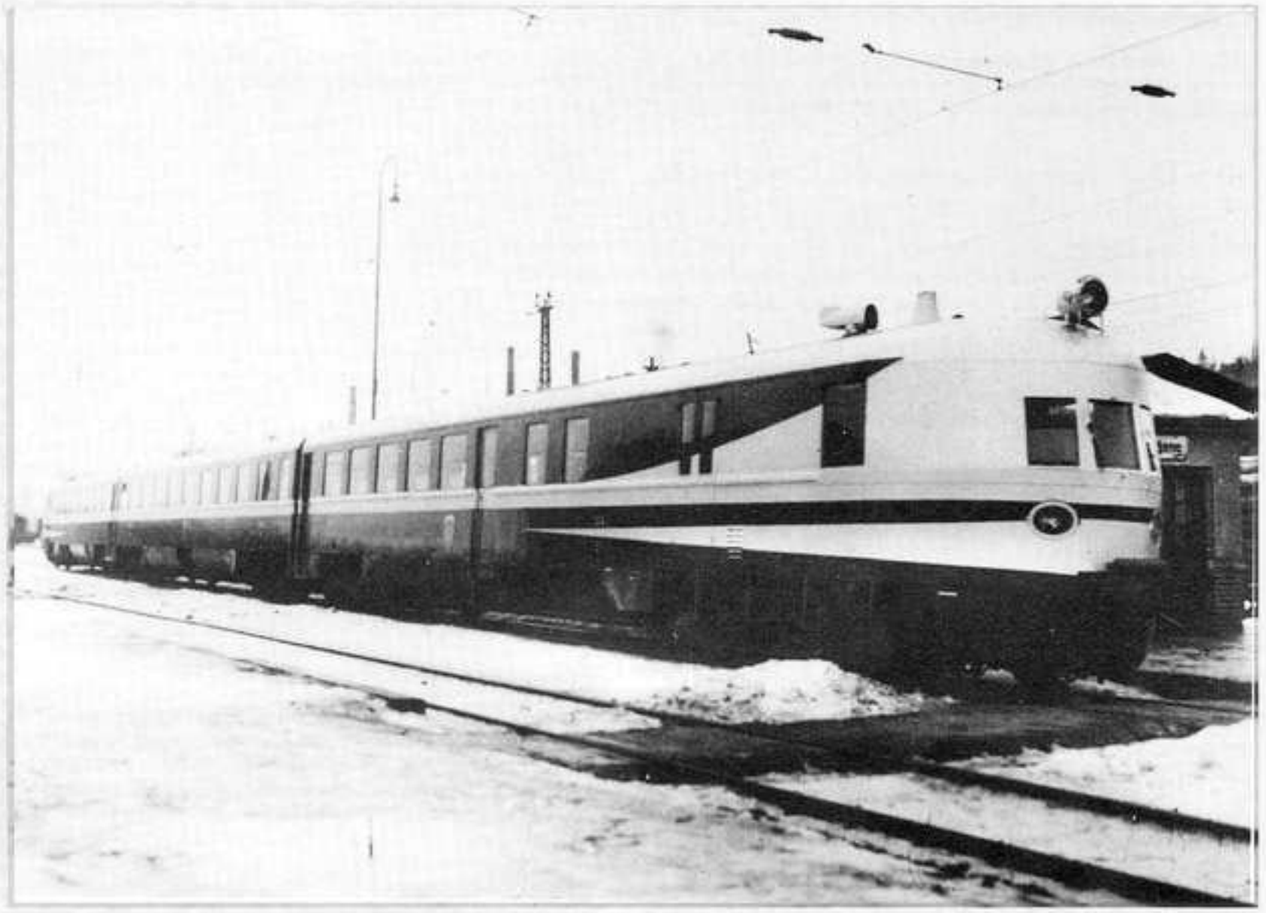


Abb. 8: Salon-SVT „USA 2 22 222" von US-General L. D. Clay.
Besonderes Merkmal dieses Zuges: Das amerikanische „Headlight" Foto: AW Nürnberg

Abb. 9: Der amerikanische Train-Commander Sammlung Stahlhofen

C) Bestandsaufnahme in der US-Zone 1945

Schon bald nach Kriegsende begann das Reichsbahnzentralamt (RZA) in München mit den Ermittlungen des allgemeinen Zustandes aller VT- und VS-Wagen in der US-Zone. Gemäß derartiger Unterlagen vom 6. 11. 1945 waren folgende Schnelltriebwagen dem RZA München gemeldet:

DR-Nr.	spätere DB-Nr.	Standort	Verwendung
137 149a/b	04 101	Bf Fürth	für USA beschlagnahmt
152a/b	102	Bw Ffm 1	für USA beschlagnahmt
231a/b	106	Bw Ffm 1	für USA beschlagnahmt
274a/b/c	—	—	im Betrieb
276a/b/c	06 103	Bf Kassel	abgestellt
277a/b/c	104	RAW Cannstatt	abgestellt
853a/b/c USA 6 66 666	107	Bw Ffm 1	für USA beschlagnahmt
854a/b/c USA 2 22 222	108	—	für USA beschlagnahmt
856a/b/c USA 4 44 444	109	—	für USA beschlagnahmt
857a/b/c	110	RAW Nürnberg	abgestellt
858a/b/c	502	RAW Nürnberg	abgestellt

Der SVT 137 149 war im September 1945 vom Bw Berlin Grunewald in das RAW Nürnberg gekommen. Er wurde von der RBD Nürnberg als „official inspections car" bezeichnet und hatte bereits eine Sondereinrichtung mit Schlafkabinen, Küche und Salon. Die beiden SVT 137 152 und 231 waren Lazarett-SVT. In den a-Wagen der zweiteiligen Einheiten blieb die Reisezug-Inneneinrichtung erhalten. Dagegen wurden in den b-Wagen Einrichtungen zur Aufnahme von 30 Tragbahren installiert.

Über die Verwendung des SVT 137 274 fanden sich keine weiteren klärenden Angaben. Er dürfte wohl kaum in dem bereits 1945 eingerichteten bahninternen Dienstverkehr zwischen München und Offenbach (Sitz der Reichsbahn-Hauptverwaltung der US-Zone) bzw. Bremerhaven (US-Nachschubbasis) eingesetzt worden sein. Aus handschriftlichen Anmerkungen in den Bestandslisten des RZA München geht hervor, daß auch dieser Wagen zumindest zeitweise im Dienste der Amerikaner stand.

Die als abgestellt bezeichneten Schnelltriebwagen waren teilweise stark beschädigt und dienten als Ersatzteilspender.

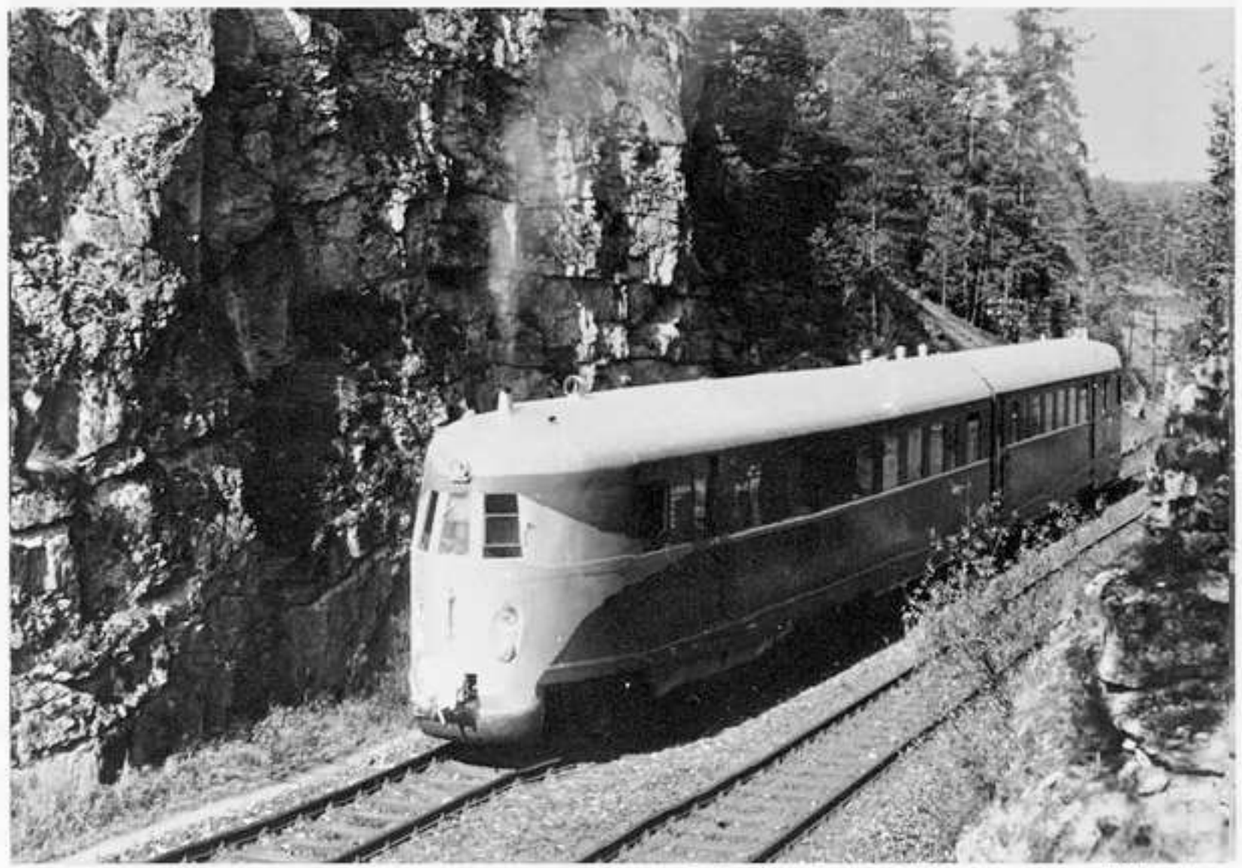


Abb. 10: Lazarett-SVT 04 106 auf Probefahrt in der „Fränkischen Schweiz", vgl. auch Titelbild. Foto: AW Nürnberg

D) Die Instandhaltung der Schnelltriebwagen

Unmittelbar nach Kriegsende war eine Beheimatung der Schnelltriebwagen bei Bahnbetriebswerken aufgrund der zerstörten und ausgeplünderten Anlagen nicht möglich. Das Triebwagenpersonal, bestehend aus jeweils zwei erfahrenen Lokführern und zusätzlich bei den dreiteiligen Zügen einem Bordmonteur, mußte (wie bereits im Krieg von der Reichsbahn eingeführt) anfallende Reparaturen vielfach selbst ausführen. Wenn größere Schäden auftraten, wurde das RAW Nürnberg aufgesucht. Dort waren während der Kriegszeit die von der Deutschen Wehrmacht benutzten SVT-Einheiten ausgebessert worden. Es stand daher ausgebildetes Werkstattpersonal zur Verfügung.

Zusätzliche Änderungsarbeiten wurden aber erforderlich, weil die Salon-Schnelltriebwagen nun Einsätze fuhren, für die sie nicht entsprechend ausgerüstet waren. So traten z. B. Schwierigkeiten mit der elektrischen Stromversorgung des Bordnetzes auf, wenn die Züge oft tagelang auf Truppenübungsplätzen, mit zahlreichen Personen besetzt, betriebsbereit abgestellt werden mußten. Während Salon-SVT „USA 4 44 444" ein 2-Zylinder-Dieselaggregat mit Generator erhielt, rüstete das RAW Nürnberg die anderen Züge mit Batterieladegeräten für den Anschluß an das 220-V-Ortsnetz aus.

Das RAW Nürnberg verfügte zwar noch über einige Ersatzteile, aber die Ersatzteilversorgung insgesamt entwickelte sich in der folgenden Zeit zum größten Problem bei der Instandhaltung aller Dieseltriebwagen. Die meisten Firmen, die vor dem Krieg wichtige Bauteile, beispielsweise Dieselmotoren oder elektrische Anlagen, geliefert hatten, waren entweder zerstört oder lagen in den anderen Besatzungszonen. Dringend benötigte Ersatzteile für die Dieselmotoren waren beim Hersteller, den Maybach-Motorenwerken in Friedrichshafen in der französischen Besatzungszone, nur unter großen Schwierigkeiten zu beschaffen. Andere Teile konnten nur dadurch beigebracht werden, weil man sie aus abgestellten Fahrzeugen ausbauen konnte.

Die zahlreichen US-Militär-Dienststellen im Raum Frankfurt/M hatten zunächst alle verfügbaren Dieseltriebwagen beschlagnahmt und benutzten sie für Fahrten in Ausübung ihrer Kontrollaufgaben.

Für die Wartungs- und Reparaturarbeiten an den VT-Wagen richtete man daher den Triebwagenschuppen des Bw Frankfurt/M 1 wieder her. So konnten noch 1945 der Salon-SVT „USA 6 66 666", den später US-General Huebner übernahm, sowie die in Frankfurt Hbf bereitstehenden Lazarett-SVT 137 152 und 231 beim Bw Frankfurt/M 1 beheimatet werden. Ende des Jahres 1945 wurde der Salon-SVT „USA 4 44 444" beim Bw Bamberg stationiert. Er war dem dort eingerichteten Hauptquartier der „Constabulary" — einer US-Polizeitruppe — zugewiesen und stand US-Maj.-General Ernest Harmon zur Verfügung.

E) Erste Einsatzjahre des US-Schnelltriebwagens

Die Salon-SVT standen ausnahmslos hohen US-Generälen zur Verfügung. Hauptsächlich waren sie für Fahrten zu den Truppenübungsplätzen eingesetzt, wo sie oft mehrere Tage als fahrbare Unterkunft und Befehlsstation dienten. Typische Verwendungen ergaben sich bei Fahrten von US-Regierungsbeamten und Senatoren durch die westlichen Besatzungszonen und nach Berlin. Dabei mußte ausschließlich, wie im Potsdamer Abkommen festgelegt, die Strecke über Helmstedt — Magdeburg benutzt werden. Wegen teilweise fehlender Streckensicherung, als Folge des demontierten zweiten Gleises, durften die Züge in den ersten Jahren nach dem Krieg in manchen Abschnitten nur auf „schriftlichen Befehl" fahren. Dieser wurde dem Lokführer inmitten einer ringförmigen Weidenrute bereitgehalten und konnte während der Fahrt bei Geschwindigkeiten von ca. 25 km/h entnommen werden.

Abb. 12: Im Führerstand des SVT „USA 6 66 666" Foto: AW Nürnberg

Auch Fahrten ins Ausland unternahm man mit diesen Zügen. Dabei war es für die Eisenbahner zu dieser Zeit nicht ohne Risiko, wenn sie über die Grenzen fahren mußten. So wurde Anfang des Jahres 1947 einmal die gesamte Triebwagenmannschaft in Belgien festgenommen, weil sie nicht im Besitz aller erforderlichen Reisedokumente war. Als nach einigen Tagen die Freilassung erfolgte, waren infolge der kalten Witterung die Maschinenanlagen durch Frostschäden nicht mehr einsatzfähig, so daß die Einheit zum RAW Nürnberg geschleppt werden mußte.

Für nicht einsatzfähige Schnelltriebwagen stellte die Reichsbahn Salonzüge, die mit Dampfloks bespannt waren. In der Regel bestanden derartige Züge aus je einem Salon-, Speise-, Schlaf- und Packwagen.

Die beiden Lazarett-Schnelltriebwagen dienten Krankentransporten zwischen den großen US-Militärbasen zum Rhein-Main-Flughafen und Bremerhaven.

F) Bestandsaufnahme und Umnummerung durch das RZA München

Am 24. 5. 1946 meldete das RZA München der Oberbetriebsleitung der US-Zone in Frankfurt/M die SVT der US-Zone zur Hauptuntersuchung für das zweite Halbjahr 1946 an:

2x410 PS Maybach-SVT Nr. (2teilig)	*137 149 a/b, 137 152 a/b* *137 231 a/b*
2x600 PS-Maybach-SVT Nr. (3teilig)	*137 853a/b/c, 137 854a/b/c* *137 856a/b/c, 137 857a/b/c* 137 858 a/b/c, 137 274 a/b/c 137 276 a/b/c, 137 277 a/b/c

Anm.: Die beschlagnahmten SVT-Wagen (Betriebsnummer kursiv gedruckt) sollten bevorzugt instandgesetzt werden.

Die hier aufgeführten SVT-Einheiten werden auch in der Bestandsliste des BZA München vom 1. 4. 1946 genannt. Darüber hinaus war nur der vor dem Kriege als „Fliegender Hamburger" bekannte Schnelltriebwagen Nr. 877 a/b aufgeführt. Er war beim Bw Landau beheimatet und für die französische Besatzungsmacht eingesetzt. Im RAW Friedrichshafen hat man dafür die Polstersitze in einem Wagen durch Holz-Lattensitze der damaligen 3. Klasse ersetzt. Alle anderen betriebsfähigen Schnelltriebwagen — vermutlich auch SVT 137 274 — standen ausnahmslos im Dienst der US-Besatzungsmacht.

Mit Verfügung der Oberbetriebsleitung der US-Zone in Frankfurt/M vom 28. 9. 1946 wurde der SVT 137 274 aus dem Fahrzeugbestand der Deutschen Reichsbahn mit dem Vermerk gestrichen: „Wurde von amerikanischen Besatzungstruppen abgezogen". Zusammen mit anderen Eisenbahn-Fahrzeugen gelangte er in die USA und war eine zeitlang in Fort Eustis/Virginia abgestellt.

Am 1. 10. 1946 kam der bisher im Bw Nürnberg Hbf abgestellte SVT 137 857 in die britische Besatzungszone zum Bw Dortmund. Sollte damit die geplante Aufarbeitung und der anschließende Einsatz für die US-Besatzungsmacht verhindert werden?

Erst im September 1949 ließ die inzwischen gegründete Deutsche Bundesbahn den Schnelltriebwagen zum AW Nürnberg überführen. Danach wurde er als erster SVT der Bauart „Köln" bei der „Waggon- und Maschinenbau Donauwörth" (WMD) für den Reiseverkehr aufgearbeitet.

Aufschlußreich war die Bestandsliste des RZA München vom 1. 4. 1947, von der ein Auszug über die Schnelltriebwagen auf der folgenden Seite wiedergegeben ist:

Nr. der SVT-Wagen

in amerikanischer Zone	in britischer Zone	in französischer Zone	in russischer Zone
2- und 3-teilige Schnelltriebwagen			
		877 a/b	
	137 149 a/b (H)		137 226 a/b (H)
137 152 a/b/H, 137 227 a/b (H)			137 225 a/b (H)
137 231 a/b/H, 137 232 a/b (H)			
137 154 a/b/c/L			
			137 155 (Kruckenberg)
			137 233 a/b/c (L)
137 275 a/b/c (K), 137 276 a/b/c (K)			137 273 a/b/c (K)
137 277 a/b/c (K), 137 278 a/b/c (K)			
137 851 a/b/c (K), 137 853 a/b/c (K)			
137 854 a/b/c (K), 137 856 a/b/c (K)	137 857 a/b/c (K)		
137 858 a/b/c (K)			
4-teilige Schnelltriebwagen			
137 901 c/d (a und b fehlen) (B)			
137 902 c/d (b fehlt) (B)			137 902 a (B)

H = Bauart Hamburg
L = Bauart Leipzig
K = Bauart Köln
B = Bauart Berlin

Gegenüber dem Bestand von 1945/46 waren in der amerikanischen Zone bei den dreiteiligen Schnelltriebwagen die SVT 137 154 (Bauart „Leipzig") sowie 137 275, 278 und 851 (alle Bauart „Köln") hinzugekommen. Hierbei handelte es sich ausschließlich um Fahrzeuge, die die Amerikaner nach der Besetzung West-Berlins dort vorfanden und zwischenzeitlich dem RZA München gemeldet hatten. Es gilt jedoch als sicher, daß die Garnituren — bis auf SVT 137 851 — nicht betriebsfähig waren.

Es erscheint möglich, daß die zweiteiligen SVT 137 227 und 232 ebenfalls von den Amerikanern im US-Sektor von Berlin übernommen wurden. Im August 1946 befanden sich beide im beschädigten Zustand bei der Maschinenfabrik Esslingen. Während SVT 137 232 dort eine Saloneinrichtung erhielt und im November 1946 beim Bw Berlin Anhalter Bf für die Amerikaner zum Einsatz gelangte, kam der SVT 137 227 als Schadwagen zum RAW Nürnberg.

Abb. 13: SVT 04 106 im Jahre 1956, aus Mannheim Hbf ausfahrend. Foto: D. Hildebrandt

Mit Verfügung des RZA München vom 17. 10. 1947 erschien der „Umnummerungsplan der VT-Wagen". Er hatte zum Ziel, die Numerierung der Dieseltriebwagen denen der Elektrotriebwagen anzugleichen. Entsprechend der Höchstgeschwindigkeit von über 120 km/h bekamen die Schnelltriebwagen die Gattungsnummern 01 bis 19, der noch eine dreistellige Ordnungsnummer folgte. Die erste Ziffer dieser Ordnungsnummern bezeichnete die Art der Kraftübertragung, so erhielten

- VT mit elektrischer Kraftübertragung die Ziffern 0 bis 4
- VT mit hydraulischer Kraftübertragung die Ziff. 5 bis 8
- VT mit mechanischer Kraftübertragung die Ziffer 9

In diese Zeit fiel wahrscheinlich auch die Bezeichnungsänderung der einzelnen SVT-Wagen. So wurde nun z. B. bei den SVT Bauart „Köln" der Speisewagen als „a"-Wagen bezeichnet, im Gegensatz zur vorangehenden Beschriftung als „c"-Wagen.

Der nachfolgende Auszug aus dem Umnummerungsplan enthält alle Schnelltriebwagen im Bereich der vier Besatzungszonen, sofern noch keine Ausmusterungsverfügung vorlag.

Auf der folgenden Seite Umnummerungsplan des RZA München mit der Berichtigung von 1951.

Abb. 14:
Die markante Stirnansicht eines Schnelltriebwagens der Bauart „Köln", hier als Salon-SVT „USA 4 44 444" im Dienste der US-Constabulary

Sammlung Gietzen

der
VT-Wagen

a) Regelspur VT mit Drehgestellen
≥ 120 km

	neue VT-Nr.	alte VT-Nr.	Bauart	Kraftüber-tragung	Bemerkung
	04 000 a/b	877 a/b	2x410 PS Maybach	dieselelektr.	Franz.-Zone
	04 101 a/b	137 149 a/b	" "	"	
	04 102 a/b	137 152 a/b	" "	"	
	04 103 a/b	137 225 a/b	" "	"	Russ.-Zone
	04 104 a/b	137 226 a/b	" "	"	" "
04 501	~~04 105~~ a/b	137 227 a/b	" "	diesel-hydr	früher 2x410 PS Maybach el.-elektr
	04 106 a/b	137 231 a/b	" "	diesel-elektr	
	04 107 a/b	137 232 a/b	" "	"	
	06 500 a/b/c	137 154 a/b/c	2x600 PS Maybach	diesel-hydr.	Russ.-Zone
	06 000 a/b/c	137 233 a/b/c	" "	diesel-elektr	" "
	06 101 a/b/c	137 273 a/b/c	" "	" "	" "
06 501	~~06 102~~ a/b/c	137 275 a/b/c	" "	diesel-hydr	früher 2x600 PS Maybach el.-elektr
	06 103 a/b/c	137 276 a/b/c	" "	diesel-elektr	
	06 104 a/b/c	137 277 a/b/c	" "	" "	
	06 105 a/b/c	137 278 a/b/c	" "	" "	Russ.-Zone
	06 106 a/b/c	137 851 a/b/c	" "	" "	
	06 107 a/b/c	137 853 a/b/c	" "	" "	
	06 108 a/b/c	137 854 a/b/c	" "	" "	
	06 109 a/b/c	137 856 a/b/c	" "	" "	
	06 110 a/b/c	137 857 a/b/c	" "	" "	
06 502	~~06 111~~ a/b/c	137 858 a/b/c	" "	diesel-hydr	früher 2x600 PS Maybach el.-elektr
07 501	~~08 000~~ a/b/c/d	137 901 a/b/c/d	800 PS MAN	diesel-hydr	nur Teil c u. d vorhanden
07 502	~~08 001~~ a/b/c/d	137 902 a/b/c/d	" "	" "	" " " " " Teil a Russ.-Zone früher 1300 PS MAN
	17 000 a/b	137 288 a/b	2x410 PS Maybach	dieselelektr.	Russ.-Zone
	17 001 a/b	137 290 a/b	" "	"	" "
	17 002 a/b	137 291 a/b	" "	"	" "
	17 003 a/b	137 293 a/b	" "	"	" "
	17 004 a/b	137 294 a/b	" "	"	" "
	17 005 a/b	137 295 a/b	" "	"	" "

Anläßlich der Instandsetzung in den Jahren 1950/51 erhielten einige SVT die hydraulische Kraftübertragung und daher folgende neue Betriebs-Nr.:

SVT 04 105	ab 23. 02. 51	04 501
SVT 06 102	ab 8. 12. 50	06 501
SVT 06 111	ab 20. 06. 51	06 502

Da geplant war, daß die Deutsche Reichsbahn der sowjetischen Besatzungszone dieses neue Nummernschema übernehmen sollte, bekamen auch die von dort gemeldeten Fahrzeuge neue Betriebs-Nummern — jedoch nur in dem Umnummerungsplan. Tatsächlich blieben die ursprünglichen Betriebsnummern bei den Dieseltriebwagen der Deutschen Reichsbahn noch bis 1970 erhalten.

Über den Verbleib der im Umnummerungsplan nicht aufgeführten Schnelltriebwagen liegen folgende Angaben vor:

SVT „Hamburg"
137 150, 151, 224, 228, 229 und 230 waren bei der ČSD als M 297 001-006 registriert.

SVT „Leipzig"
137 153 im Bestand der Sowjetischen Eisenbahn als DP 15.

137 234 zunächst in Polen, ca. ab 1956 bei der DR wieder im Einsatz.

SVT „Köln"
137 274 wurde 1946 in die USA transportiert.

137 852 war bei der ČSD als M 494 001 im Einsatz ca. ab 1956 bei der DR.

137 855 im Bestand der Sowjetischen Eisenbahn als DP 14.

SVT „Berlin"
Die Einzelwagen fanden im Krieg als Bürozug des RZA München in Türkenfeld Verwendung und wurden durch Kampfhandlungen teilweise zerstört. Zwei Mittel- und zwei Steuerwagen waren nach Kriegsende noch vorhanden. Die drei Maschinenwagen verwendete die Deutsche Wehrmacht als fahrbare Stromerzeugungsanlagen. SVT 902a war bei Kriegsende im RAW Wittenberge und kam in den Bestand der DR. Über den Verbleib der beiden anderen Maschinenwagen ist nichts bekannt.

G) Der Einsatz in Berlin

US-General Lucius D. Clay — Stadtkommandant des US-Sektors von Berlin und Vertreter der USA im Alliierten Kontrollrat — wählte für seine Fahrten zwischen Berlin und der US-Besatzungszone häufig den Schienenweg. Es war daher zweckmäßig, den damals als „Clay-Zug" bekannten Salon-SVT 137 854 (USA 2 22 222) in Berlin zu stationieren.

Bis 1939 war der überwiegende Teil der Schnelltriebwagen in den Berliner Bahnbetriebswerken Grunewald und Anhalter Bf beheimatet. Während des Krieges war das Bw Berlin Anhalter Bf Heimat-Dienststelle der noch eingesetzten SVT und deren Lokpersonale. Während das Bw Berlin-Grunewald nach dem Kriege ausschließlich dem Dampfbetrieb diente (hier wendeten u. a. die vom Bw Braunschweig vor den Berlinzügen eingesetzte Dampfloks), wurden die teilweise zerstörten Anlagen des Triebwagen-Schuppens Bw Berlin Anhalter Bf an der Monumentenbrücke behelfsmäßig aufgebaut, so daß die Wartung der Dieseltriebwagen in dieser traditionsreichen Dienststelle wieder möglich war. Die ersten zugeteilten Fahrzeuge waren der SVT 137 854 und der 225-PS-VT 137 380 — beide im Dienste der US-Besatzungsmacht in Berlin.

Im Zuge der Aufräumungsarbeiten nach dem Kriege wurden die im Berliner Raum vorgefundenen Dieseltriebwagen auf dem Gelände des Bw Berlin Anhalter Bf abgestellt, um sie vor völliger Ausplünderung zu bewahren. So gelangten auch zwei kaum beschädigte SVT der Bauart „Köln" und einer der Bauart „Leipzig", bis dahin im Bf Kremmen abgestellt, dort hin. Bei Kriegsende waren sie als Flüchtlingstransport — von Dampflokomotiven geschleppt

Abb. 15: Seitenansicht des SVT „USA 2 22 222" Sammlung Stahlhofen

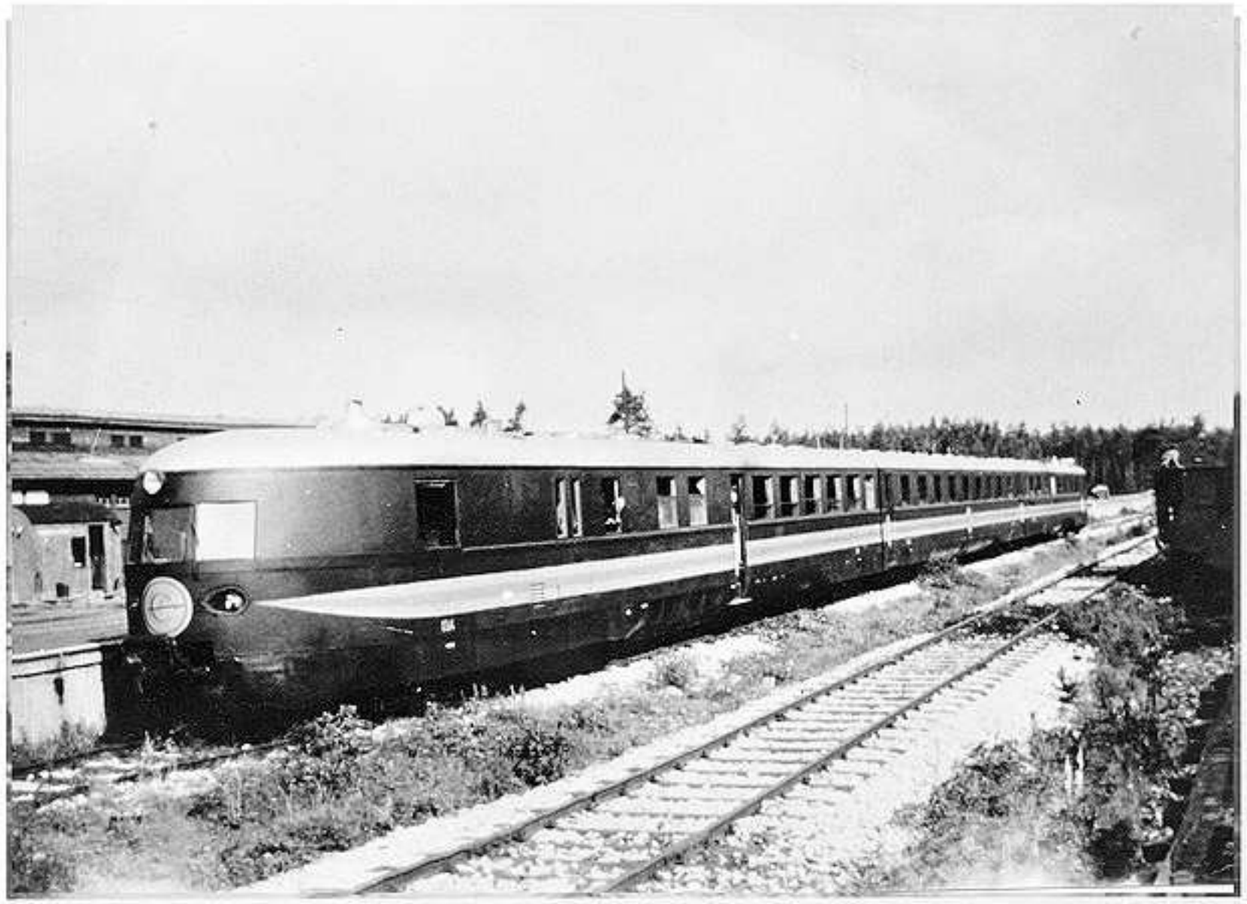


Abb. 16: Salon-SVT „USA 4 44 444" (06 109) in Vilseck/Oberpfalz. Der seitliche Zierstreifen war in den Farben gelb-blau-gelb gehalten.
Sammlung Gietzen

— nach Velten bei Berlin gekommen und im Bf Kremmen stehen geblieben. Unter bisher nicht zu klärenden Umständen übernahmen die Amerikaner die in Berlin-West vorgefundenen Schnelltriebwagen. Nach Aufzeichnungen des RZA München vom 28. 1. 1947 waren dies die SVT 137 154, 275, 278 und 851, die man unter dem Vermerk: „Standort: US-Sektor Berlin" führte. Zum Einsatz für die US-Army kam jedoch nur der SVT 137 851, er wurde im August 1946 in Berlin in Betrieb genommen.

Die in West-Berlin gelegenen Bahnbetriebswerke unterstanden der Deutschen Reichsbahn der sowjetisch besetzten Zone. Etwa Mitte des Jahres 1947 zog die RBD Berlin die SVT 137 154 und 278 aus Berlin ab, um sie für einen zukünftigen Reisezugeinsatz aufarbeiten zu lassen, während der SVT 137 275 weiterhin in Berlin verblieb. Im November 1946 wurde der SVT-Bestand des Bw Anhalter Bf noch durch den zweiteiligen Salon-SVT 137 232 verstärkt. Die Deutsche Reichsbahn der sowjetischen Zone hatte in der Zwischenzeit drei 4achsige 410-PS-Sonder-VT im Bw Berlin Anhalter Bf stationiert, davon einen für die sowjetische Besatzungsmacht! Es bestand also bis Juni 1948 der in heutiger Zeit undenkbare Zustand, daß Fahrzeuge für das sowjetische und amerikanische Militär in einer gemeinsamen Dienststelle beheimatet waren.

Der SVT 137 851, ebenfalls dem Bw Berlin Anhalter Bf zugewiesen, hatte seine ursprüngliche Reisezug-Inneneinrichtung im wesentlichen beibehalten. Beim zweifarbigen Außenanstrich löste aber ein graugrüner Farbton den violetten der Reichsbahn-Lackierung ab. Der Zug war häufig auf der Strecke Berlin — Frankfurt/M als Militärreisezug eingesetzt. Gleichfalls benutzten ihn erholungsbedürftige Armee-Angehörige für die Fahrten zu den Erholungsheimen der US-Army in den bayrischen Alpen, so daß der Schnelltriebwagen bei den Amerikanern auch als „Dreamliner" der US-Army bekannt war.

Aufgrund unzureichender Beförderungskapazität folgte bald die Forderung der Amerikaner, das Platzangebot zu vergrößern.

Ende 1947 war dann im RAW Nürnberg der Mittelwagen des abgestellten SVT 06 111 (137 858) aufgearbeitet und damit eine vierteilige Einheit gebildet worden. Bei der damaligen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur 85 km/h reichte die Leistung der beiden 600-PS-Dieselmotoren völlig aus. Auf längeren starken Steigungen, z. B. Geislingen — Amstetten, mußte jedoch mit Vorspann gefahren werden, um die Stromstärke der elektrischen Fahrmotoren in den zulässigen Grenzen zu halten. Die Verwendung einer Schiebelok war wegen der erforderlichen Notkupplung zwischen dem Zughaken der Lok und der Scharfenbergkupplung des Schnelltriebwagens nicht zulässig.

Für den SVT 06 108 (137 854) war zwischenzeitlich ein 4-achsiger Autotransportwagen beschafft worden. Nach Auskunft damals aktiver Eisenbahner soll es sich dabei um einen Güterwagen gehandelt haben, vermutlich um einen vierachsigen Güterwagen GGh 43 oder MC4i-44, damals ebenso unter dem Begriff „Landserschlafwagen" bekannt.

H) Frankfurt als zentrales Triebwagen-Bw

Nach dem „vorläufigen Verteilungsplan für die VT-Wagen der britischen und US-Zone" vom 15. 3. 1948 waren die Schnelltriebwagen für die US-Besatzungsmacht wie folgt stationiert:

Bw Berlin Anh. Bf SVT 04 107; 06 106 und 108
Bw Frankfurt M/1 SVT 04 102 und 106; 06 107 und 109
Bww München Hbf SVT 04 101

Abb. 17: Der ehemalige Schnelltriebwagenschuppen des Bw Berlin Anhalter Bf, jetzt Altpapierlagerhalle. Rechts im Bild der Schuppen für die US-SVT. Foto: Gottwaldt

Die Schad-SVT befanden sich:

RAW Nürnberg SVT 04 105, 06 103, 104 und 111 (abgestellt im Bw Nürnberg Hbf)

RAW Opladen SVT 06 110 (abgestellt im Bw Dortmund)

Bemerkenswert ist, daß der zu dieser Zeit noch in Berlin abgestellte SVT 06 102 (137 275) in der Aufstellung nicht aufgeführt wird. Offensichtlich rechnete man beim RZA München nicht mit einer Überführung dieses Zuges in die US-Zone.

Im Juni 1948 verhängte die sowjetische Regierung die Blockade über West-Berlin. Die bis dahin im Bw Berlin Anhalter Bf stationierten SVT 04 107, 06 106 und 108 sowie VT 60 520 (137 380) konnten die ehemalige Reichshauptstadt noch rechtzeitig verlassen. Im Fahrzeug-Bestand der RBD Berlin waren diese Fahrzeuge bis zuletzt unter ihrer alten Betriebs-Nr. geführt worden und danach mit dem Vermerk gestrichen „aus dem Bestand der DR ausgeschieden, zur US-Army". Nach Aussagen mehrerer Beteiligter aus dieser Zeit, konnten die im Bw Berlin Anhalter Bf vorrätigen Ersatzteile der Triebwagen in dem Autotransportwagen des SVT 06 108 zum neuen Heimat-Bw Frankfurt/M 1 transportiert werden. Zudem gelang es auch, den schadhaft abgestellten SVT 06 102 (137 275) aus Berlin zum RAW Nürnberg zu überführen. Der SVT 06 106 befand sich zu dieser Zeit in Frankfurt/M. Da der Rückweg nach Berlin gesperrt war, blieb dann auch das Triebwagen-Personal — bis dahin dem Bw Berlin Anhalter Bf und damit der DR-Ost unterstellt — ebenfalls in Frankfurt/M.

Die infolge der „Berliner Blockade" aus Berlin abgezogenen Triebwagen kamen zum Bw Frankfurt/M 1. Die VT-Werkstatt war schon mit Einführung des Triebwagenverkehrs im Rhein-Main-Gebiet in einem ehemaligen Dampflokschuppen eingerichtet. Bereits vor dem Krieg galten diese Anlagen als veraltet und überlastet, so daß mit dem Neubau einer Triebwagenhalle in Frankfurt-Griesheim begonnen werden mußte. Der Krieg hatte die nun zwingend erforderliche Fertigstellung verhindert. So zog nunmehr im September 1949 die VT-Gruppe, die auch zahlreiche Diesellokomotiven der Baureihe V 36 und die V 140 001 zu betreuen hatte, in die als „VT-Abteilung Frankfurt-Griesheim" des Bw Frankfurt/M 1 bezeichneten Anlagen um. Dort befanden sich ausreichend lange Arbeitsgruben und eine Drehgestellsenke, um den Ausbau der Maschinen-Drehgestelle zu ermöglichen; später kamen noch Hebeböcke zum Anheben der Wagenkästen hinzu.

Ab 1. 1. 1951 wurde daraus eine selbständige Dienststelle, das Bw Frankfurt-Griesheim, vermutlich das erste Bahnbetriebswerk der Deutschen Bundesbahn ohne Dampflokbeheimatung. In den darauffolgenden Jahren entstand dort der Schwerpunkt motorisierter Zugförderung, bei dem sich die neuesten Entwicklungen auf diesem Gebiet bewähren mußten. Aber auch die Salon- und Lazarett-Schnelltriebwagen der US-Besatzungsmacht wurden nun umfassend betreut. Bei Einsatz, Reparatur- und Wartungsarbeiten konnten Erkenntnisse gewonnen und Erfahrungen gesammelt werden, die später bei Entwicklung der Neubau-Fahrzeuge zu berücksichtigen waren.

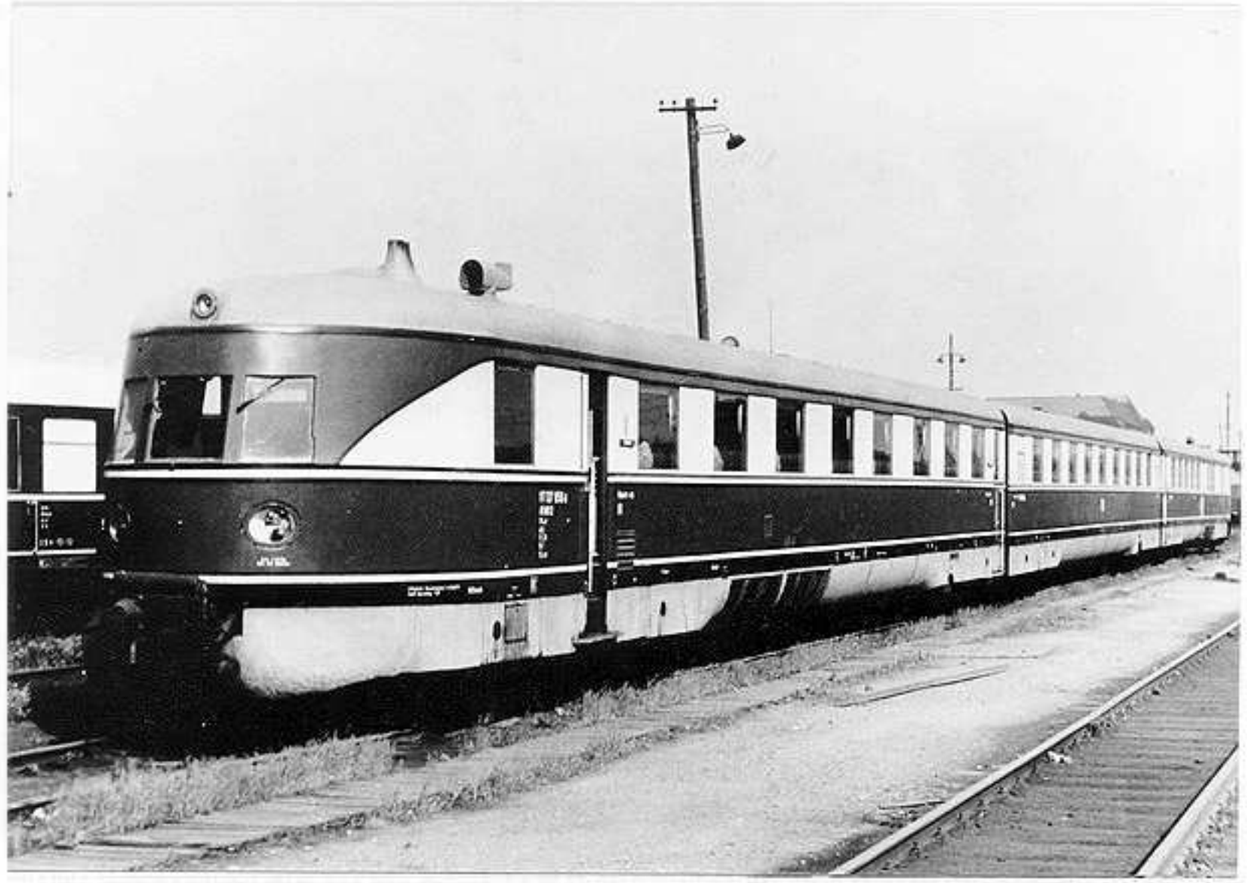


Abb. 18: VT 137 856 der DR (Ost), ehemals Salon-SVT „USA 4 44 444" (06 109) Aufnahme Illner, Sammlung Gottwaldt

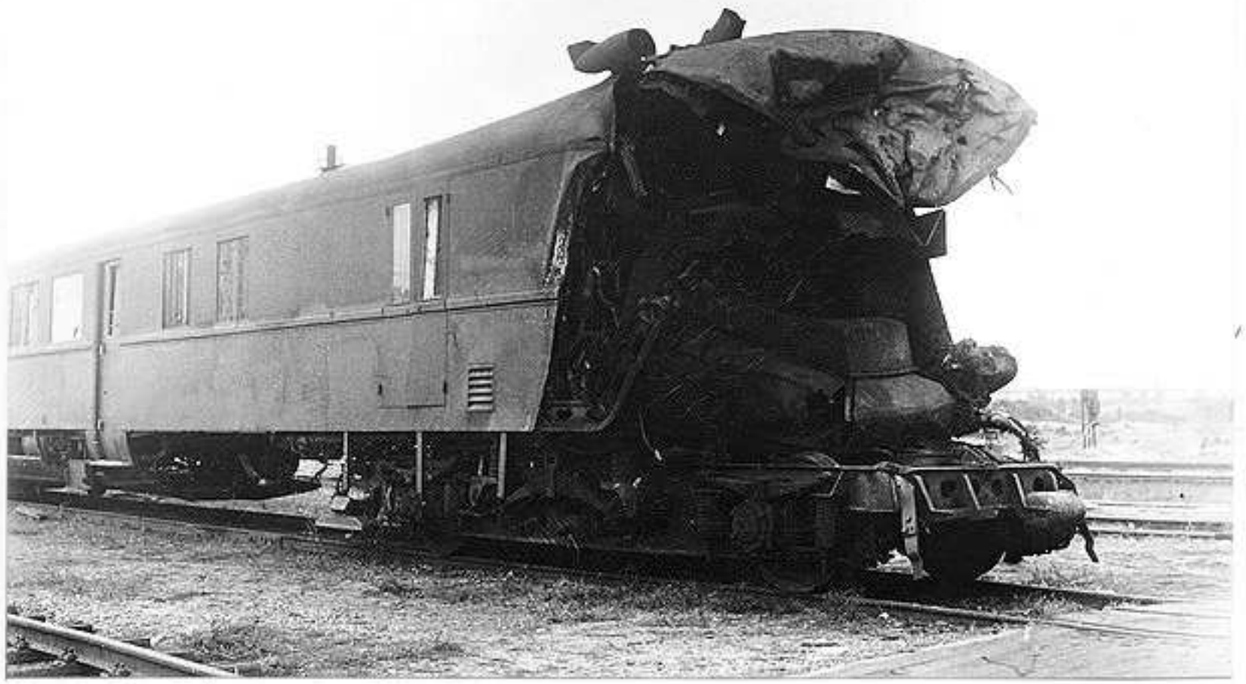


Abb. 19: „Beschädigt abgestellter" Schnelltriebwagen, vermutlich 137 858 Foto: AW Nürnberg

Abb. 20: Der ausgebrannte Salon-SVT des US-Hochkommissars McCloy (USA 2 22 222 = 06 108) im Februar 1951 im Aw Nürnberg. Vgl. Inneneinrichtung auf Seite 6. Foto: AW Nürnberg

Abb. 21: Der völlig zerstörte und später ausgemusterte Mittelwagen Foto: AW Nürnberg

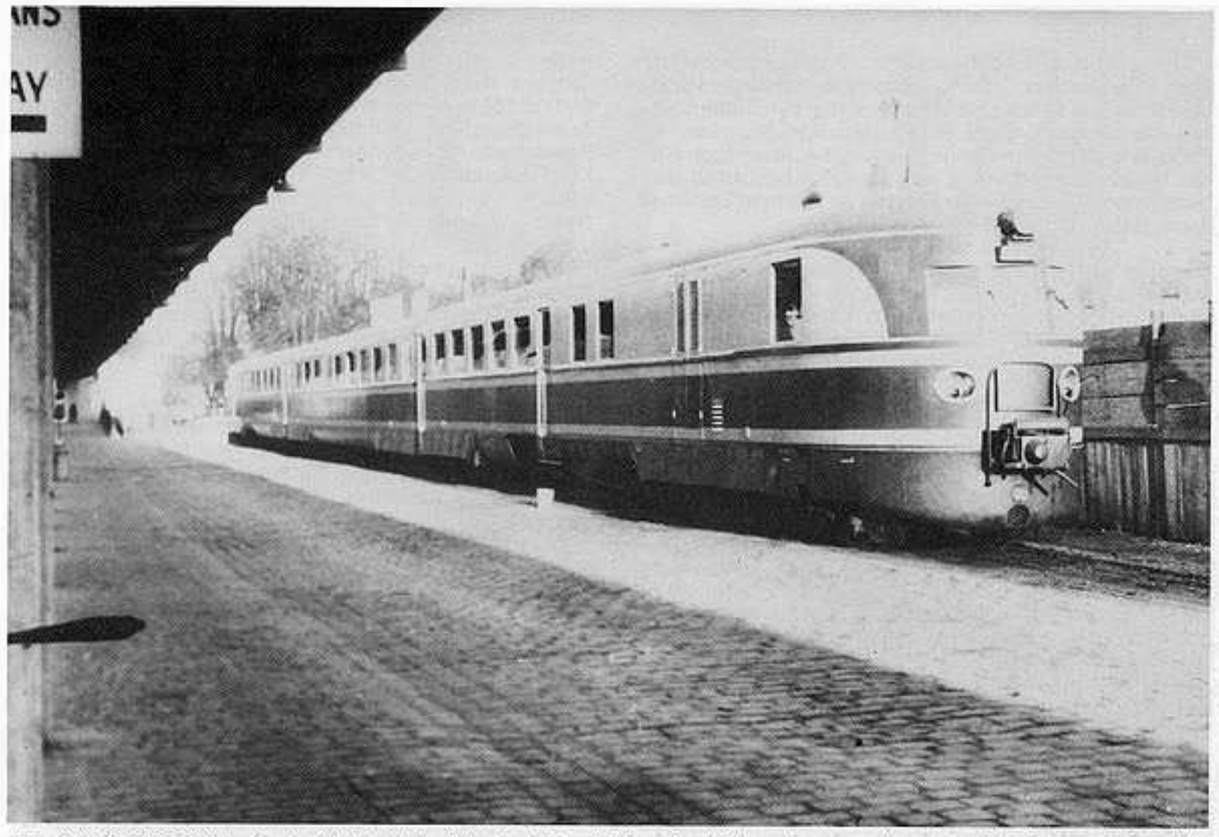


Abb. 22: SVT 06 106 in Berlin-Lichterfelde/West im März 1953 = Nachfolger des ausgebrannten Clay-Zuges Foto: Kilp

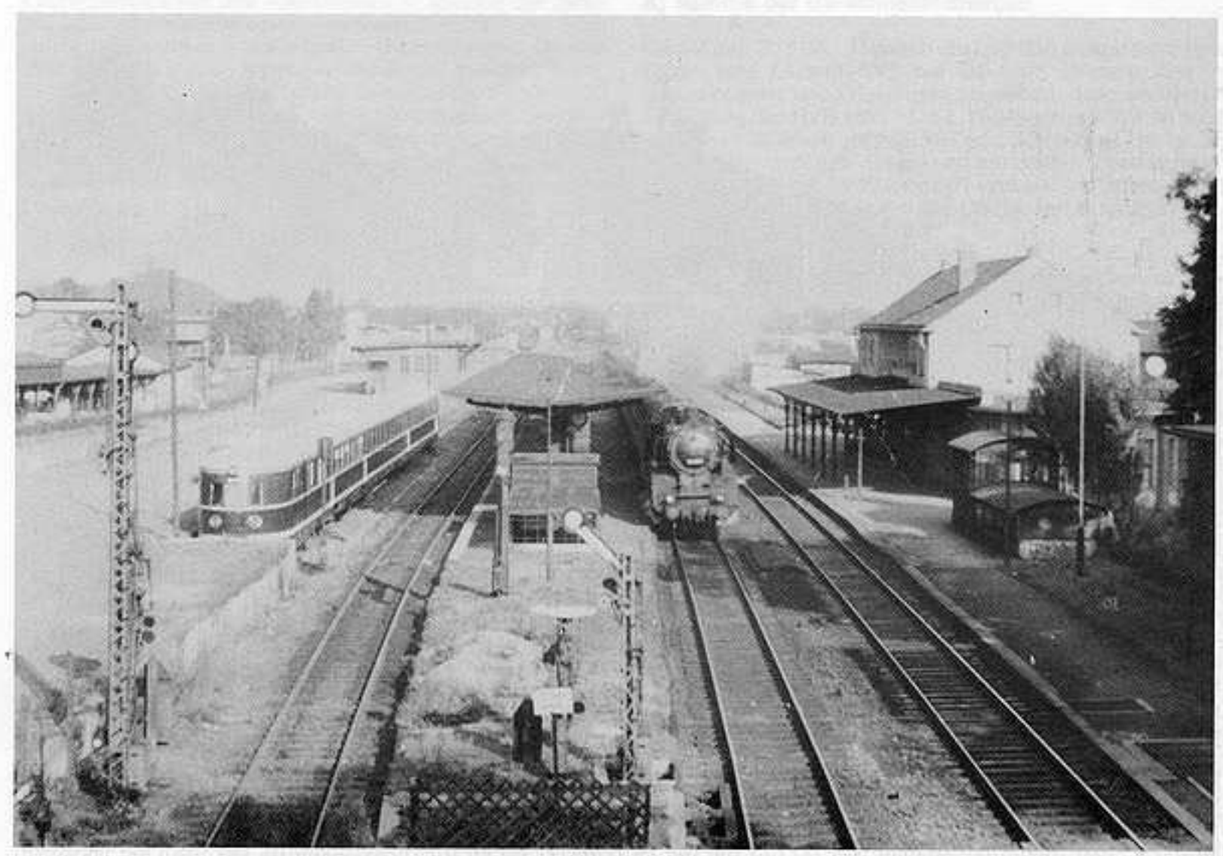


Abb. 23: SVT 06 106 im Bf. Mehlem bei Bonn im Mai 1957 mit neuem Anstrich Foto: Kilp

I) Das Ende der Einsätze

Ende der 40er Jahre normalisierte sich das Leben im Nachkriegs-Deutschland. Häufig besuchten namhafte Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft der Vereinigten Staaten die neugegründete Bundesrepublik; sie waren oft Fahrgäste der Salon-Schnelltriebwagen. Aber auch Stars der leichten Unterhaltung aus den USA benutzten diese bequemen Züge auf ihren Fahrten im Rahmen der amerikanischen Truppenbetreuung.

Die Standorte und damit auch das Heimat-Bw wechselten von Zeit zu Zeit. So war der SVT 06 109 (USA 4 44 444) seit Frühjahr 1947 im Bw Frankfurt/M 1 beheimatet, hatte aber seinen regelmäßigen Standort im alten Heidelberger Hbf. Er blieb weiterhin der Constabulary-Einheit unter US-General Ernest Harmon zugeteilt und kam im August 1948 zum Bw Stuttgart, nachdem das Hauptquartier der US-Polizeitruppe nach Stuttgart-Vaihingen verlegt worden war. Für SVT 06 108 (USA 2 22 222) fand sich in Bad Homburg ein neuer Standort. Im Jahre 1949 übernahm US-Hoch-Kommissar McCloy den Zug, weil US-General Lucius D. Clay (bis dahin US-Militär-Gouverneur) in die USA zurückkehrte. In der Nacht zum 2. 2. 1951 brannte der Salon-VT im Bf Bad Homburg aus. Für seine tatkräftige Hilfe bei den Löscharbeiten des „Special Diesel No. 222", so hieß der Zug bei den Amerikanern, bekam der Lokführer eine Dankurkunde des amerikanischen Zug-Kommandanten. Ursache des Feuers war vermutlich ein Kurzschluß in der elektrischen Deckenbeleuchtung, worauf dann die Holzverkleidung in Brand geriet. Die Verwendung als Salonzug war damit beendet, denn die Beschädigungen waren so schwerwiegend, daß der Schnelltriebzug abgestellt werden mußte, weil der Mittelwagen nicht mehr instandgesetzt werden konnte. Als Ersatzzug kam der vierteilige SVT 06 106 zum Einsatz. Bei der Firma „Waggon- und Maschinenbau Donauwörth" (WMD) wurde die Inneneinrichtung dem neuen Verwendungszweck entsprechend umgestaltet, so daß die Einheit nunmehr als dreiteiliger Salon-Schnelltriebwagen dem Hoch-Kommissar der US-Zone McCloy zur Verfügung stand. Den zusätzlichen Mittelwagen — jetzt nicht mehr benötigt — überführte man im Oktober 1952 zusammen mit den beiden Endwagen als SVT 06 108 zur Firma WMD, wo mit der Instandsetzung und Ausrüstung für die künftige Verwendung dieses Zuges im Reisezugdienst begonnen wurde.
Der instandgesetzte SVT 06 108 war dann der einzige SVT Bauart „Köln" im Reisezugdienst der DB, der nicht die typischen abgerundeten seitlichen Stirnfenster hatte.

Das Hauptquartier der US-Army — Europa (Sharp) in Heidelberg hielt für seine Führungsspitzen den Salon-SVT 06 107 („USA 6 66 666") und ab 1951 zusätzlich den SVT 04 101 bereit. In wessen Diensten dieser Wagen vorher — während seiner Stationierung in München — stand, war leider nicht zu ermitteln.

Nach Auflösung der Constabulary-Einheit unterstellte man den beim Bw Stuttgart beheimateten SVT 06 109 (USA 4 44 444) dem Hauptquartier der 7. US-Army in Stuttgart. Als Ergänzung kam Ende 1951 vom Bw Frankfurt/M-Griesheim noch der SVT 04 107 zum Bw Stuttgart. Für die zahlreichen US-Militär-Basen in der Pfalz war dem Bw Kaiserslautern im Oktober 1952 der SVT 04 106 zugewiesen worden. Anfang des Jahres 1955 fand ein Tausch der beiden dreiteiligen Salon-SVT statt. SVT 06 109 war fortan beim Bw Frankfurt/M-Griesheim und SVT 06 107 beim Bw Stuttgart stationiert.

Die Besetzung der dreiteiligen Schnelltriebwagen für die US-Besatzungsmacht mit zwei Lokführern und einem Bordmonteur behielt man bei. Dies verlieh den Fahrzeugen eine gewisse Unabhängigkeit vom Heimat-Bw. Sie waren bei ihren zugewiesenen Dienststellen kaum anzutreffen. Die anfallenden Wartungs- und Reparaturarbeiten konnten weitgehend vom Bordpersonal ausgeführt werden und, wenn das nicht möglich war, mußte das nächstgelegene Bw angefahren werden.

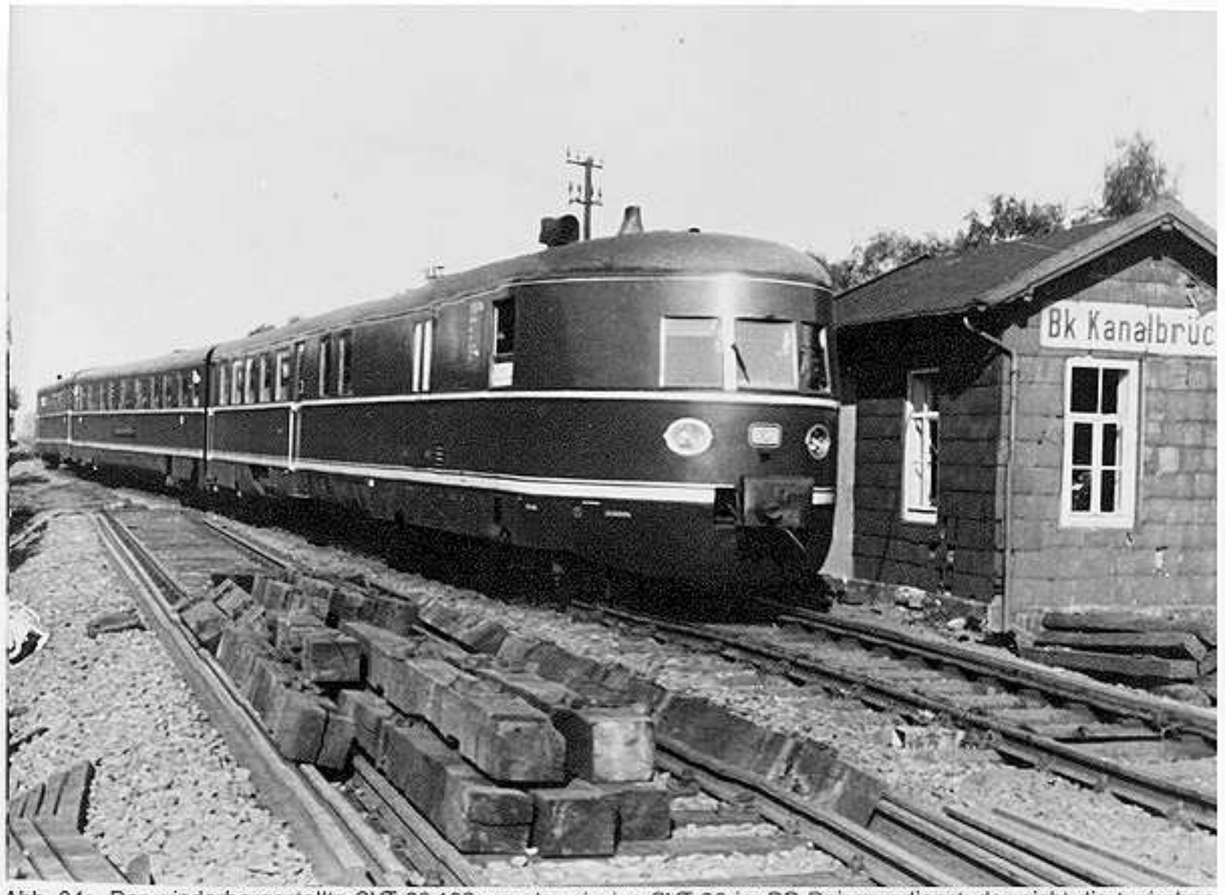


Abb. 24: Der wiederhergestellte SVT 06 108 war der einzige SVT 06 im DB-Reisezugdienst, der nicht die typischen abgerundeten seitlichen Stirnfenster hatte
Foto: Wohlfarth

Abb. 25: Die Familie des US-Hochkommissars McCloy im Speiseraum des SVT 06 106, vgl. Text S. 19
Sammlung Stahlhofen

Laufeigenschaften und Fahrkomfort — speziell der zweiteiligen Schnelltriebwagen — entsprachen Mitte der 50er Jahre nicht mehr den gestiegenen Anforderungen. Da sich aber der US-Militärverkehr offenbar gut bewährt hatte, bestellte das US-Transportations-Corps bei der Firma WMD zwei neue Salon-Triebzüge, die in Motorleistung und Wagenkonstruktion dem VT 08 der DB entsprachen. Bei Verzicht auf einen Mittelwagen sind nunmehr die Motorwagen direkt mit dem Steuerwagen gekuppelt. Für die „Medical Division" der US-Armee fertigte die Firma Gebr. Credé in Kassel vier äußerlich fast gleiche Lazarett-Triebzüge, die alle zwischen 1956 und 1957 ausgeliefert wurden.

Bereits 1955 hatte die US-Army in Hinblick auf die Auslieferung der ersten Neubau-VT (08.8) den SVT 04 101 an die DB zurückgegeben. Eine Aufarbeitung für die Verwendung im Reisezugdienst kam jedoch infolge mangelnder Einsatzmöglichkeit nicht in Betracht. Nach der Ausmusterung Ende 1955 übernahm das AW Nürnberg die beiden Maschinen-Drehgestelle in den Tauschteilbestand. Die beiden Wagenteile sind wahrscheinlich verschrottet worden.

Auch die übrigen Vorkriegs-Salon- und Lazarett-SVT stellte die US-Army nach Auslieferung der Neubau-Triebzüge außer Dienst. Die DB hatte zu dieser Zeit — die ersten TEE-Triebzüge wurden bereits ausgeliefert — dafür im Reisezugdienst keinen Bedarf mehr. Im Einsatz blieb nur der VT 06 106 (inzwischen bezeichnete die DB alle Dieseltriebwagen einheitlich mit VT). Er war seit 1955 der Sondertriebwagen für die US-Botschaft und hatte seinen Standort im Bahnhof Mehlem. Im allgemeinen wurde er auch „Botschafterzug" genannt.

Sein zweifarbiger Anstrich war anläßlich einer Aufarbeitung im AW Nürnberg in der Zeit vom 30. 7. 1956 bis 4. 9. 1956 durch einen einfarbig blauen ersetzt worden. Im Jahre 1960 kam er zum Bw Köln-Nippes, und am 16. 8. 1963 (nach 25 Dienstjahren) endete die Ära der Vorkriegs-Schnelltriebwagen bei der Deutschen Bundesbahn.

K) Verbleib der US-Schnelltriebwagen

Bis auf den SVT 04 101 waren die bis 1958 ausgemusterten Salon- und Lazarett-SVT der US-Army längere Zeit in Braunschweig und Gleidingen abgestellt. Aufgrund einer Verfügung der HVB vom 11. 12. 1958 wurden SVT 04 102, 106 und 107 sowie SVT 06 107 und 109 an die Deutsche Reichsbahn verkauft. Zusammen mit den im Reiseverkehr verwendeten SVT 04 501, 06 501 und 502 verließen sie im Frühjahr 1959 den Bereich der Deutschen Bundesbahn.

Als Folge dieser Transaktion, bei der die Deutsche Bundesbahn u. a. Kräne von den Kirow-Werken tauschweise erwarb, veröffentlichte die Illustrierte „Der Stern" im April 1959 einen Artikel unter der Überschrift „Altes Eisen — heißes Eisen". Dabei erhob sie den Vorwurf gegen namentlich genannte Bundesbahnbeamte, bei der Verwendung altbrauchbaren Materials „auf Kosten der Steuerzahler großzügig" verfahren zu haben. Eine darauffolgende Stellungnahme des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn konnte die Vorwürfe jedoch entkräften.

Die Deutsche Reichsbahn nahm die Fahrzeuge nach einer Vollaufarbeitung wieder in Betrieb und verwendete sie lange Jahre im Reisezugdienst. Die mit hydraulischem Antrieb versehenen Wagen waren bereits Ende der 60er Jahre bis auf den Mittelwagen des SVT 137 858 ausgemustert. Die fünf ehemaligen US-Wagen dagegen erhielten 1970 noch die neuen DR-Fahrzeug-Nummern. Die beiden dreiteiligen US-Schnelltriebwagen wurden um 1965 umgebaut — sie erhielten u. a. neue Dieselmotoren der CKT-Motorenwerke Prag — und kamen dann als Baureihe „Köln-Reko" wieder zum Einsatz. Ende der 70er Jahre waren sie gelegentlich noch als Ex 162 zwischen Berlin und Leipzig eingesetzt. Über den Verbleib der Wagen bei der DR war leider nichts Konkretes in Erfahrung zu bringen.

Abb. 26: Von der Neubau-Serie ist 1980 nur noch VT 608 801 im Einsatz Foto: Hillenbrand

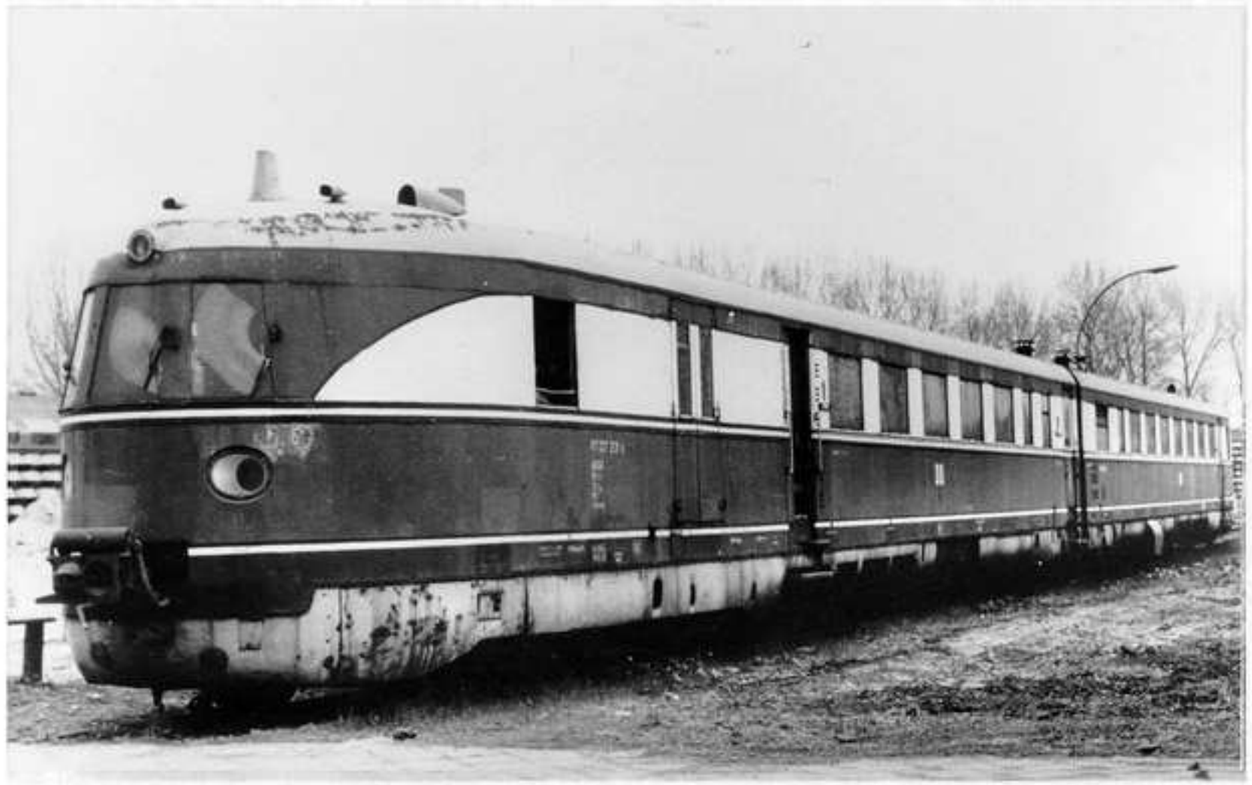


Abb. 27: VT 137 231 der DR im Jahre 1973 abgestellt im RAW Wittenberge, ehemals Lazarett-SVT 04 106 der US-Army
Foto: Claus

Den „Botschafter-Zug" VT 06 106 (ehemals 137 851) stellte die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1964 dem „Verband der Deutschen Eisenbahner-Sportvereine" zur Verfügung. Gegenwärtig stehen in Konstanz der Endwagen mit dem Speiseraum und der Mittelwagen; sie dienen dem örtlichen Eisenbahn-Sportverein als Vereinsheim. Der andere Endwagen hat im Hafenbahnhof Lübeck-Travemünde als Gästeunterkunft des „Eisenbahn-Hochsee-Sportfischerei-Vereins" Verwendung gefunden.

Bei dem im Werksmuseum der Firma Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter aufgestellten Schnelltriebwagen mit der irrtümlich angeschriebenen Betriebs-Nummer 137 851 handelt es sich jedoch um den von der Deutschen Bundesbahn erworbenen VT 06 104 ex 137 277.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird von der US-Army — neben einem 4achsigen VT 633 801 und 803 — nur noch der zweiteilige Salon-Triebwagen 608 801 eingesetzt. Er ist häufig auf der Strecke zwischen Heidelberg und Berchtesgaden zu sehen.

Literaturverzeichnis

1. Reutter H.
   „Rückblick und Ausblick auf die Dieselzugförderung".
   Die Lokomotivtechnik (Rheine/W) 80 (1956) Nr. 12, S. 205-213
2. Neubauer, G.
   „Der Verbrennungsmotor im Dienst der Reichsbahn"
   Die Bundesbahn (Darmstadt) 23 (1949) Nr. 6, S. 129-133
3. Gottwaldt, A.
   „Schienenzeppelin"
   Verlag: Rösler + Zimmer, Augsburg 1972
4. Gottwaldt, A.
   „Deutsche Lokomotiven in den USA"
   Lok-Magazin (Stuttgart) 6 (1967) Nr. 27, S. 39-42
5. Benoist, G./Wilczek, O.
   „Das Bundesbahn-Ausbesserungswerk Nürnberg"
   Eisenbahn-Kurier Verlag (Freiburg) 1980
6. Gottwaldt, A.
   „Triebwagen der US-Army in Deutschland"
   VdEF-Mitteilungen (Wuppertal) 16 (1971) Nr. 10/11, S. 13
7. Röth, H.
   „Der alte Heidelberger Hbf, vor 25 Jahren ersetzt"
   Eisenbahn-Kurier Verlag (Freiburg) 16 (1981) Nr. 1, S. 5-10
8. „Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn"
   Die Lokomotivtechnik (Frankfurt/M) 82 (1958) Nr. 9/10, S. 98
9. „Ehemaliger Fliegender Kölner dient jetzt als Vereinsheim"
   „Voraus", Organ der GdL, Nr. 5, 1979
10. „Hamburger Blätter", Heft 10, 1967
11. „90 Jahre Bahnbetriebswerk Frankfurt/M 1"
    Festschrift der BD Frankfurt/M, November 1979
12. Gottwaldt, A./Fiegenbaum, W.
    „Schnelltriebwagen in Deutschland"
    Verlag: Kohlhammer edition eisenbahn
    — in Vorbereitung —
13. „Deutsche Bundesbahn antwortet dem Stern"
    Eisenbahntechnische Rundschau (Darmstadt) 8 (1959) Nr. 7, S. 331
14. Slezak, Joseph Otto
    „Breite Spur, weite Strecke"
    Transpress-Verlag Berlin/Verlag Slezak, Wien 1963
15. „Vom ‚Fliegenden Hamburger' zum ‚TEE'"
    Eisenbahntechnische Rundschau (Darmstadt) 6 (1957), Nr. 5, S. 142—155

Abb. 28: Lazarett-SVT 04 102 in Braunschweig abgestellt, März 1959 Foto: Ruppenthal

Abb. 29: VT 04 102a/b im RAW Wittenberge, vgl. S. 21 Sammlung Wenzel

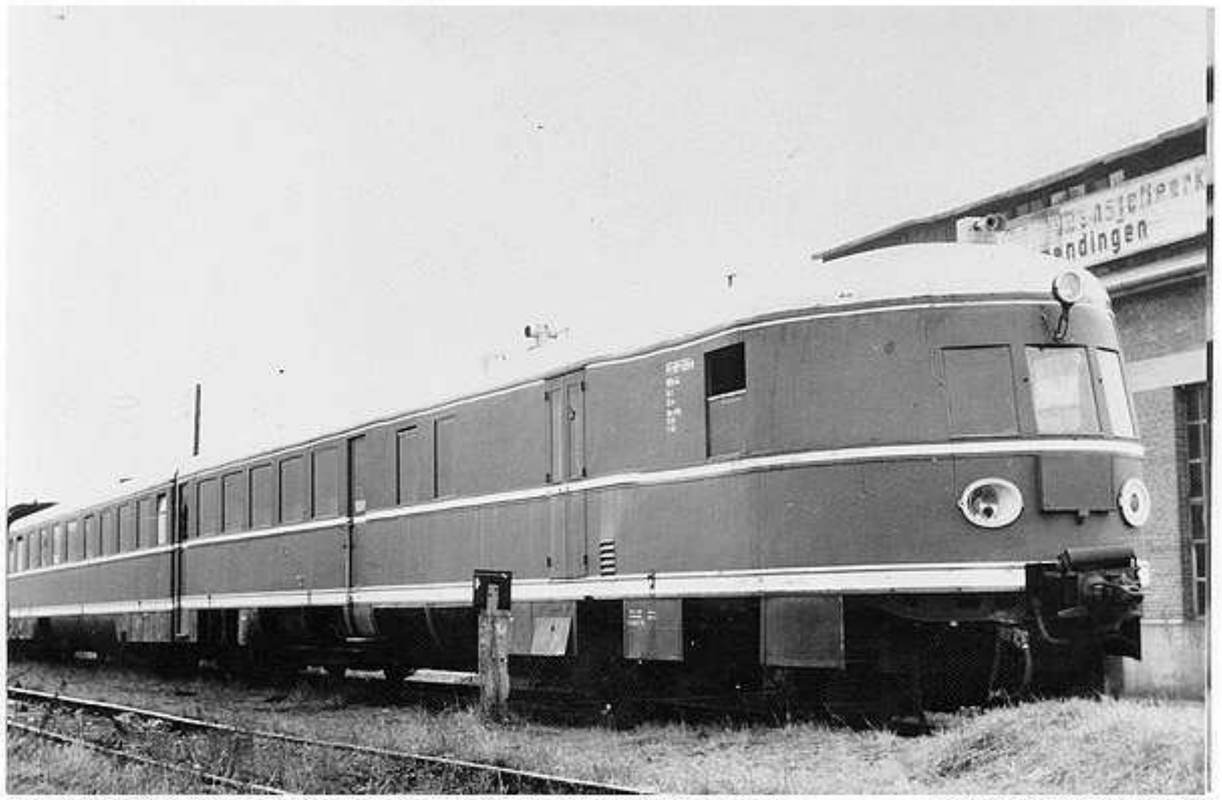


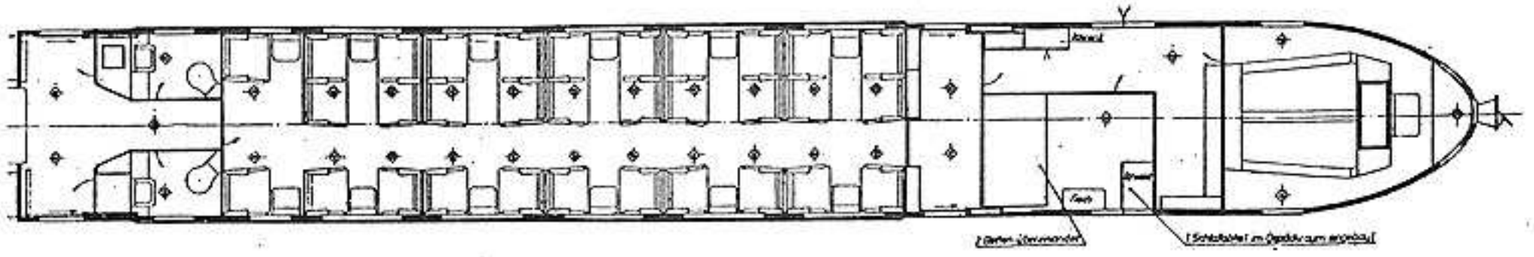
Abb. 30: VT 06 106 und VM 06 106 abgestellt für den Eisenbahn-Sportverein Verkehrsmuseum Nürnberg

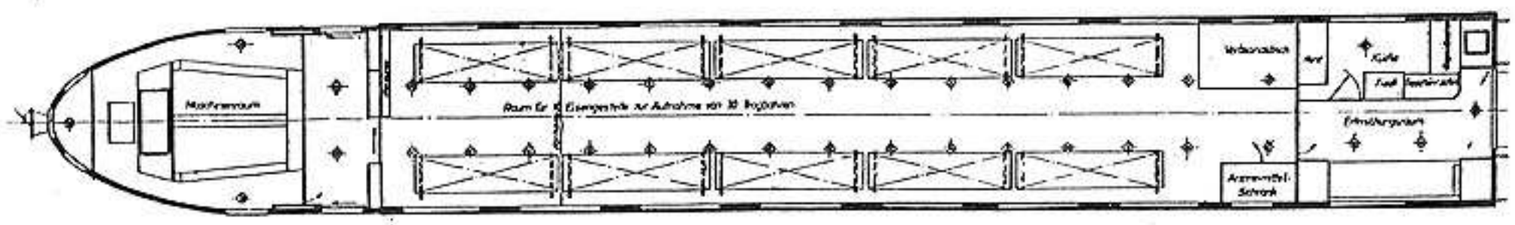
Abb. 31 : Salon-SVT 06 109 (USA 4 44 444) abgestellt in Braunschweig Rbf im März 1959

Abb. 32 : 04 107 abgestellt in Braunschweig Rbf im März 1959

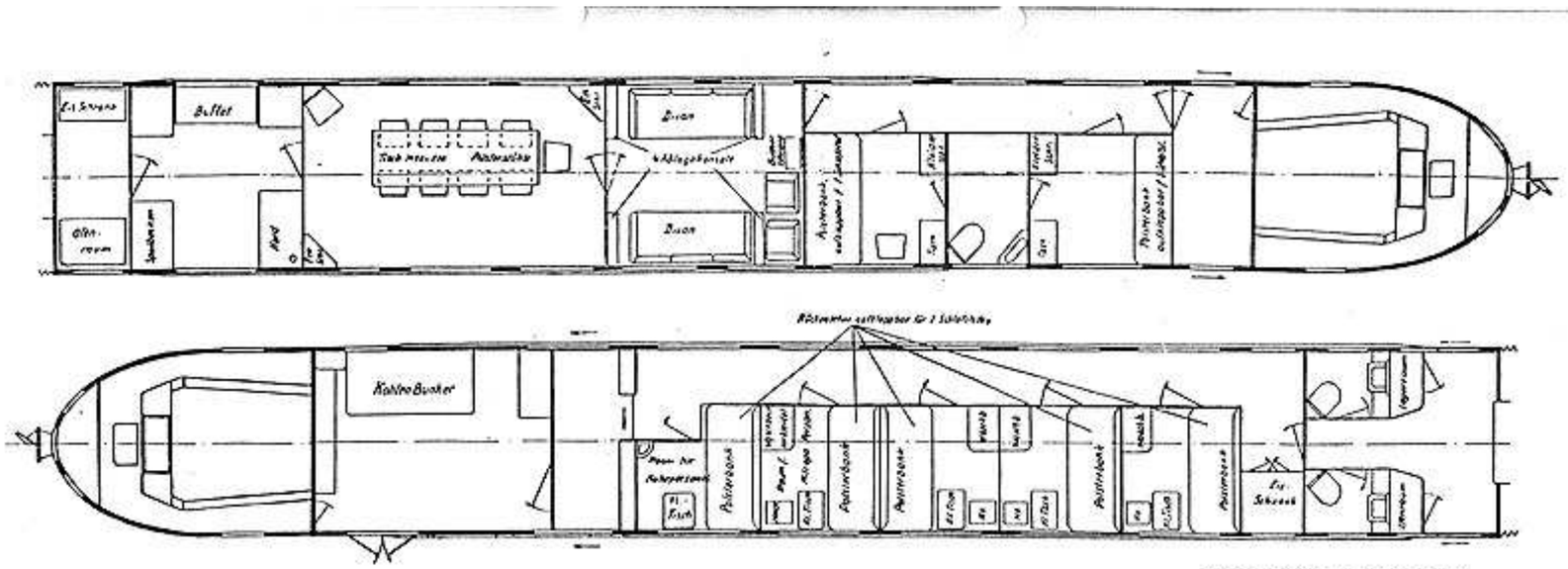
Fotos : Ruppenthal

Raumaufteilung der US-Schnelltriebwagen

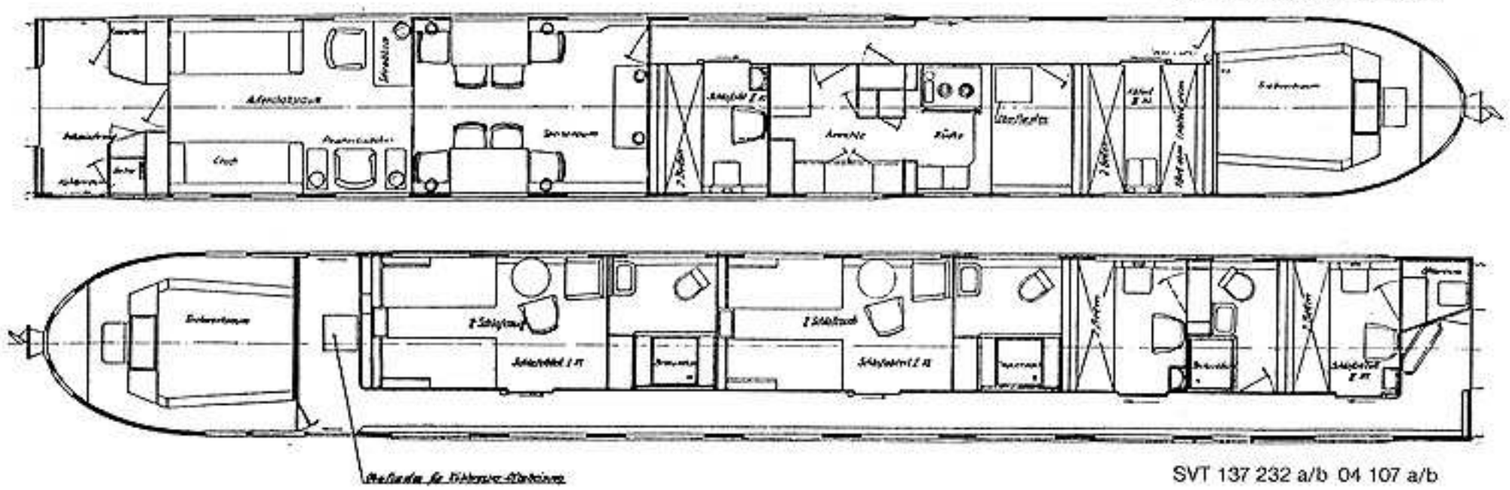




SVT 137 152 a/b 04 102 a/b
137 231 a/b 04 106 a/b

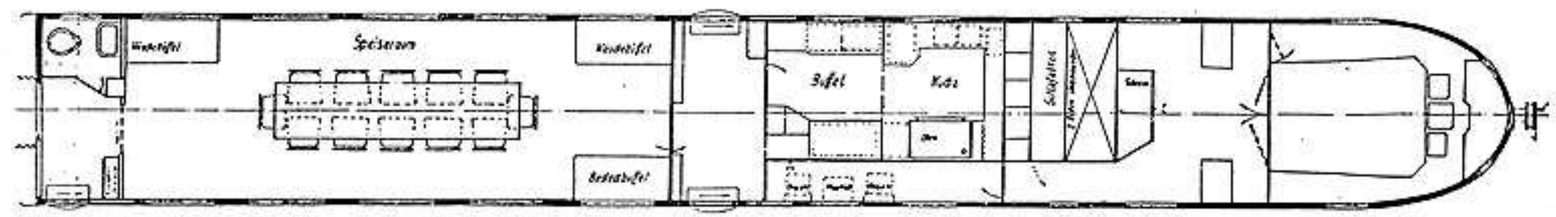


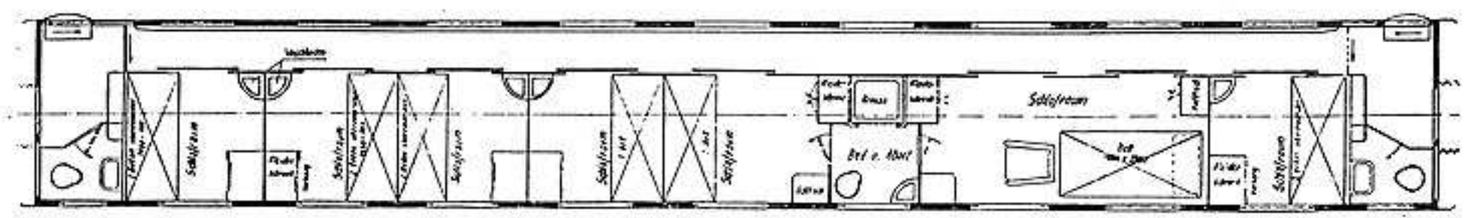
SVT 137 149 a/b 04 101 a/b

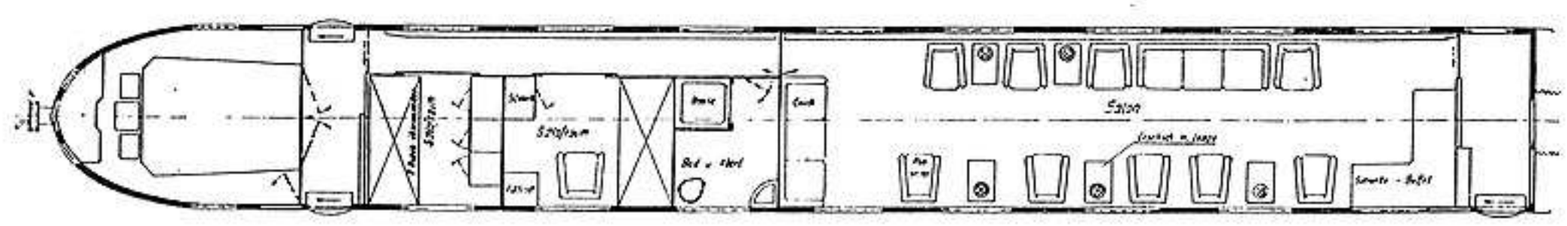


SVT 137 232 a/b 04 107 a/b

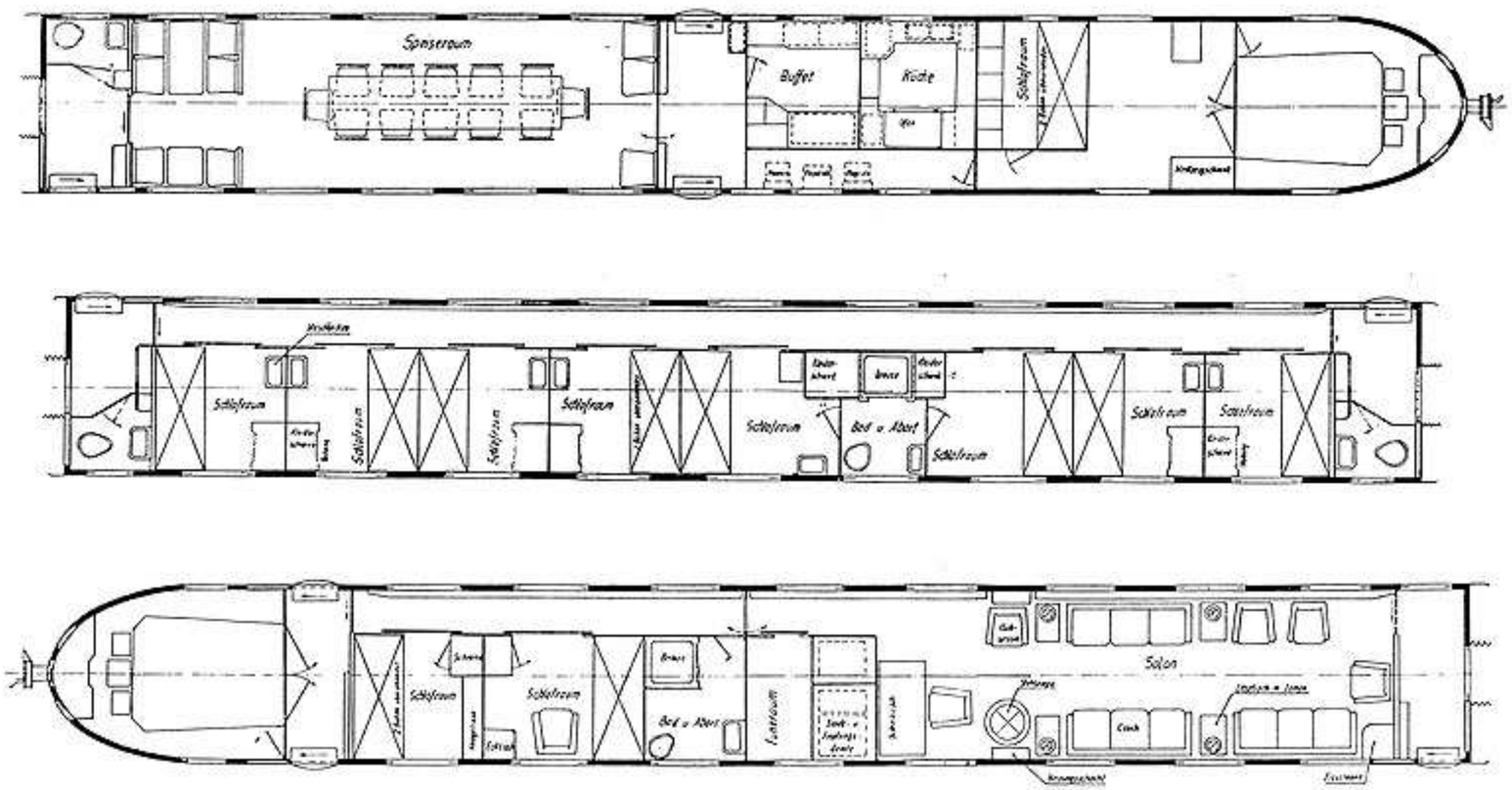
SVT 137 851 a/b/c/d 06 106 a/b/c/d



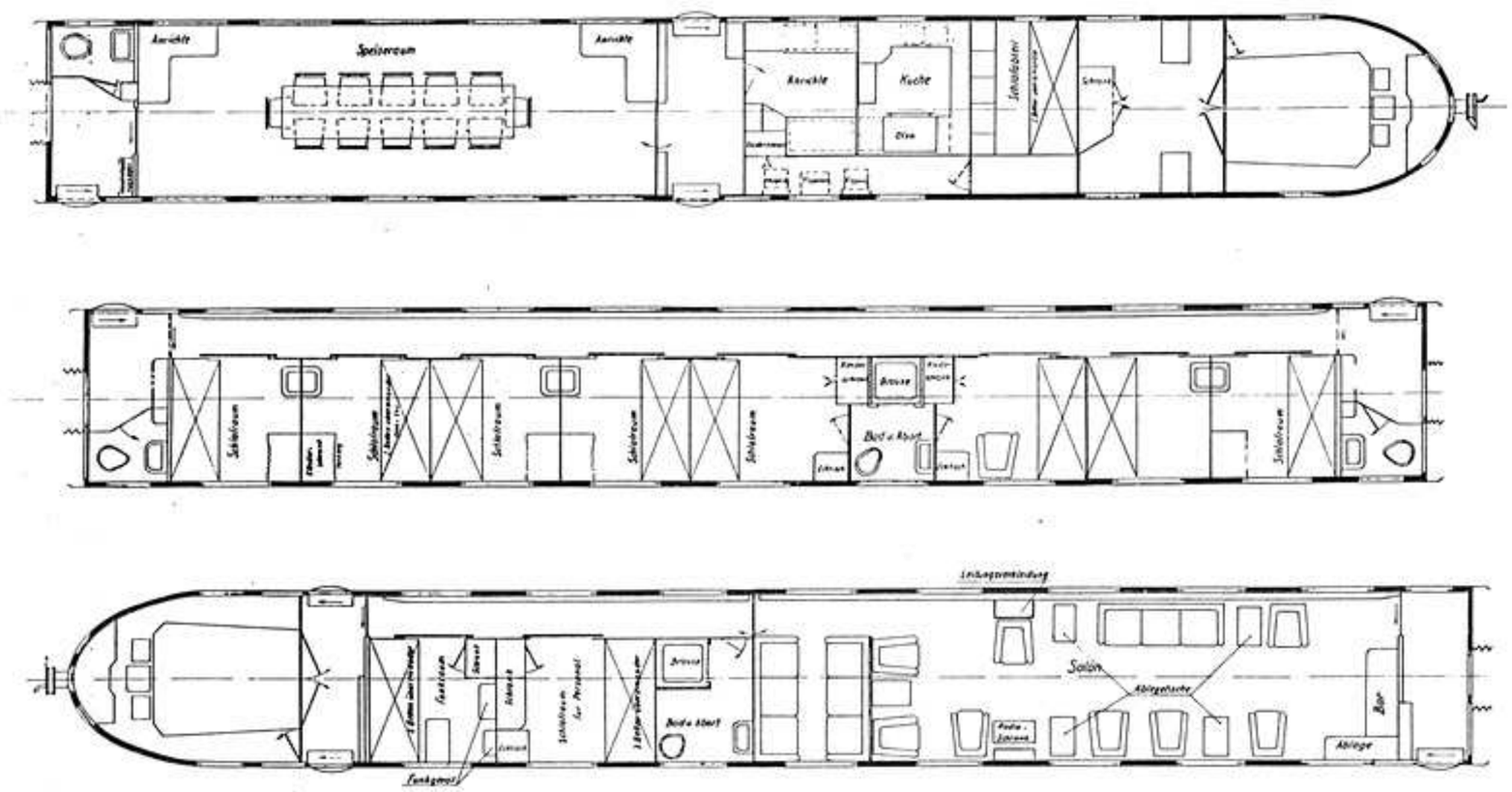




SVT 137 853 a/b/c (USA 6 66 666) 06 107 a/b/c



SVT 137 856 a/b/c (DSA 4 44 444) 06 109 a/b/c



SVT 854 a/b/c (USA 2 22 222) 06 108 a/b/c

801	70 900	Wegmann	1927	1945–1948	US	26. 6. 1953
877	04 000	Wumag	1932	1945–1949	franz.	29. 6. 1957
VT 135 074	70 922	Bautzen	1937	1945–1949	US	4. 11. 1959
105	931	Rathgeber	1938	1945–1949	brit.	24. 9. 1960
115	937	M. F. Esslingen	1938	1948–1949	US	13. 4. 1960
VT 137 074	39000/32002	MAN	1934	1945–1949	US	7. 9. 1964
080	33 204	Düwag	1935	1945–1949	US	25. 10. 1966
089	211	Talbot	1935	1945–1957	franz.	9. 10. 1957
186	222	Westwaggon	1936	1945–1957	franz.	9. 10. 1957
217	232	Westwaggon	1935	1945–1955	franz.	1. 12. 1955
272	46 501	Westwaggon	1936	1945–1947	US	1950
VT 137 241	36 500	Dessau	1937	1945–1949	brit.	14. 9. 1965
255	506	Düwag	1939	1945–1957	brit.	14. 4. 1964
447	513	Dessau	1940	1945–1952	brit.	2. 12. 1963
448	514	Dessau	1940	1945–1952	US	14. 9. 1965
452	517	Dessau	1940	1945–1955	US	4. 8. 1955
454	518	Dessau	1940	1945–1949	brit.	2. 12. 1963
456	519	Dessau	1940	1945–1954	US	26. 4. 1966
VT 137 113	51 101	LHB	1935	1948–1955	US	14. 10. 1955
VT 137 352	60 504	Westwaggon	1939	1949–1957	US	6. 9. 1957
353	505	Westwaggon	1939	1945–1949	brit.	16. 10. 1971
354	506	Westwaggon	1939	1945–1949	brit.	21. 5. 1977
356	508	Westwaggon	1939	1945–1949	brit.	ca. 1966
359	511	Bautzen	1939	1945–1958	US	30. 4. 1958
360	512	Bautzen	1939	1945–1949	brit.	ca. 1966
361	513	Bautzen	1939	1945–1958	US	19. 2. 1958
362	514	Bautzen	1939	1945–1954	US	ca. 1970
365	516	Bautzen	1939	1945–1949	US	1. 8. 1972
380	520	Uerdingen	1940	1945–1949	US	14. 9. 1965
SVT 137 149	04 101	Wumag	1935	1945–1955	US	27. 12. 1955
152	102	Wumag	1935	1945–1956	US	10. 1. 1957
231	106	Wumag	1935	1945–1957	US	19. 7. 1958
232	107	Wumag	1935	1945–1957	US	7. 5. 1957
SVT 137 851	06 106	LHB	1938	1946–1963	US	16. 8. 1963
853	107	LHB	1938	1945–1957	US	24. 4. 1957
854	108	LHB	1938	1945–1951	US	20. 11. 1959
856	109	LHB	1938	1945–1957	US	19. 2. 1958

Neubau-Triebwagen der US-Army

DB-Betr.-Nr.	Hersteller	Baujahr	Ausmusterung	Verwendung
VT/VS 08 801 (P)	WMD	1956	i. D.	Salon-VT
802 (P)	WMD	1956	18.06.1973	Salon-VT
803 (P)	Credé	1956	Sept. 1974	Lazarett-VT
804 (P)	Credé	1956	Aug. 1973	Lazarett-VT
805 (P)	Credé	1956	Aug. 1973	Lazarett-VT
806 (P)	Credé	1956	Aug. 1973	Lazarett-VT
VT 33 801 (P)	DWM	1957	i. D.	Salon-VT
802 (P)	DWM	1957	16.11.1973	Salon-VT
803 (P)	DWM	1957	i. D.	Salon-VT

Triebwagen der brit. Rheinarmee

DB-Betr.-Nr.	Hersteller	Baujahr	Umbau	Ausmusterung	Verwendung
VT 3628 (P)	MAN	1937	MAK 1956	Sept. 1976	Salon-VT
VS 3626 (P)	MAN	1937	MAK 1956	Sept. 1976	Salon-VS

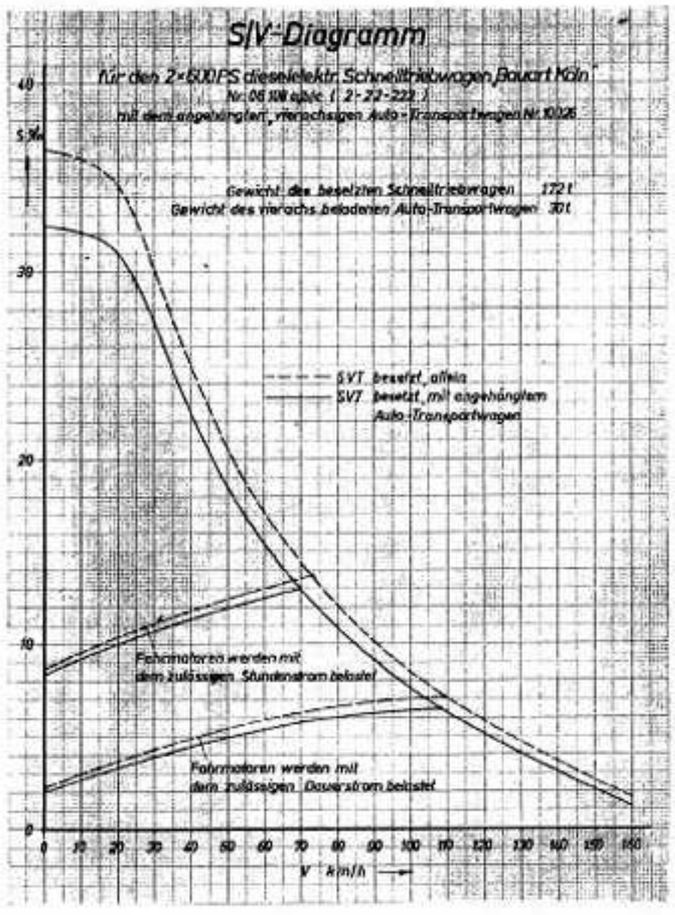
Stationierungen

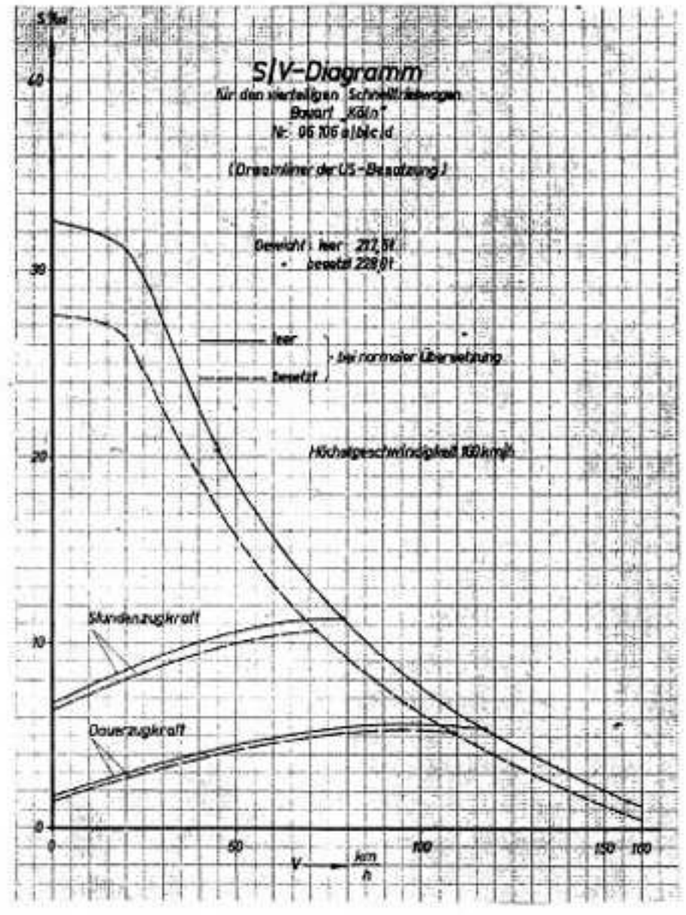
SVT 137 149 a/b	01. 02. 46 – 31. 03. 47	Bw Frankfurt/M. 1
SVT 04.101	14. 05. 47 – 24. 07. 47	Bw Bielefeld
	24. 07. 47 – 13. 01. 51	Bww München Hbf
	14. 01. 51 – 28. 02. 51	Bw Ffm-Griesheim
	01. 03. 51 – 06. 09. 55	Bw Darmstadt
	07. 09. 55	Bw Stuttgart
	ausgemustert mit Verfg. HVB vom 27. 12. 55 – verschrottet	
SVT 137 152 a/b	ab 1945	Bw Frankfurt/M. 1
SVT 04.102 a/b	ab 01. 01. 51	Bw Ffm-Griesheim
	ausgemustert mit Verfg. HVB vom 10. 01. 57 An DR abgegeben	
137 152a/b	ab 1970 – 183 001	
SVT 137.231 a/b	ab 1945	Bw Frankfurt/M. 1
SVT 04.106 a/b	01. 01. 51 – 20. 10. 52	Bw Ffm 1/Griesheim
	21. 10. 52 – ca. 1955	Bw Kaiserslautern
		Bw Ffm-Griesheim
		Bw Mainz
	ausgemustert mit Verfg. HVB vom 19. 02. 58 An DR abgegeben	
137.231 a/b	ab 1970 – 183 002	
SVT 137.232 a/b	ab 03. 11. 1946	Bw Berlin Anh. Bf
SVT 04.107 a/b	ab 12. 08. 1948	Bw Ffm-Griesheim
	ab 21. 12. 1951	Bw Stuttgart
	ausgemustert mit Verfg. HVB 07. 05. 57 An DR abgegeben	
137.232 a/b	ab 1970 – 183 003	
SVT 137.274 a/b/c	1945 – 1946	im Einsatz (ohne Bw-Angabe)
	1946	in die USA transportiert
SVT 137.851 a/b/c/(d)	ab August 1946	Bw Berlin Anh. Bf
SVT 06.106 a/b/c/(d)	ab Juni 1948	Bw Ffm 1/Griesheim
	ab 21. 01. 1960	Bw Köln-Nippes
	am 16. 08. 1963	ausgemustert – abgegeben an Eisenbahn-Sportverein
SVT 137.853 a/b/c	ab 1945 – Februar 1955	Bw Ffm 1/Griesheim
„USA 6 66 666"	Februar 1955 –	Bw Stuttgart
SVT 06.107 a/b/c	mit Verfg. HVB vom 24. 04. 57 ausgemustert	
137.853 a/b/c		An DR abgegeben
	ab 1970 182 007/507/008	
SVT 137.854 a/b/c	ab März 1946 –	Bw Berlin Anh. Bf
„USA 2 22 222"	Juni 1948 – 13. 2. 1951	Bw Ffm 1/Griesheim
SVT 06.108 a/b/c	14. 2. 51 – 15. 10. 52	AW Nürnberg
	16. 10. 52 – 30. 07. 53	Fa. WMD
	01. 08. 53 – 30. 05. 58	Bw Dortmund
	31. 05. 58 –	Bw Köln Bbf/-Nippes
	mit Verfg. HVB vom 20. 11. 59 ausgemustert – verschrottet –	
SVT 137.856 a/b/c	Ende 1945 – Mai 47	Bw Bamberg
„USA 4 44 444"	Mai 1947 – 02. 08. 48	Bw Frankfurt/M. 1
SVT 06.109 a/b/c	03. 08. 48 – Februar 55	Bw Stuttgart
	Febr. 55 –	Bw Ffm-Griesheim
	mit Verfg. HVB vom 19. 02. 58 ausgemustert	
137.856 a/b/c		An DR abgegeben
	ab 1970 182 009/509/010	

Seite 34:
Abb. 40: S/V-Diagramme verschiedener Schnelltriebwagen.

Für eine eventuelle Neuauflage wären Bilder von vierteiligen SVT 06 106 sowie nähere Angaben über den Autotransportwagen Nr. 10 026 sehr willkommen.

Der Verfasser


S/V-Diagramm
für den 2×600 PS dieselelektr. Schnelltriebwagen „Bauart Köln"
Nr. 06 106 a/b/c/d (2-22-222)
mit dem angehängten, vierachsigen Auto-Transportwagen Nr. 10026
Gewicht des beselzten Schnelltriebwagen 172 t
Gewicht des vierachs. beladenen Auto-Transportwagen 30 t
SVT besetzt, allein
SVT besetzt, mit angehängtem Auto-Transportwagen
Fahrmotoren werden mit dem zulässigen Stundenstrom belastet
Fahrmotoren werden mit dem zulässigen Dauerstrom belastet
S/km
V km/h


S/V-Diagramm
für den vierteiligen Schnelltriebwagen
Bauart „Köln"
Nr. 06 106 a/b/c/d
(Dreiachser der US-Besatzung)
Gewicht: leer 217,5 t
besetzt 228,0 t
leer
besetzt
bei normaler Übersetzung
Höchstgeschwindigkeit 100 km/h
Stundenzugkraft
Dauerzugkraft
S/km
V km/h

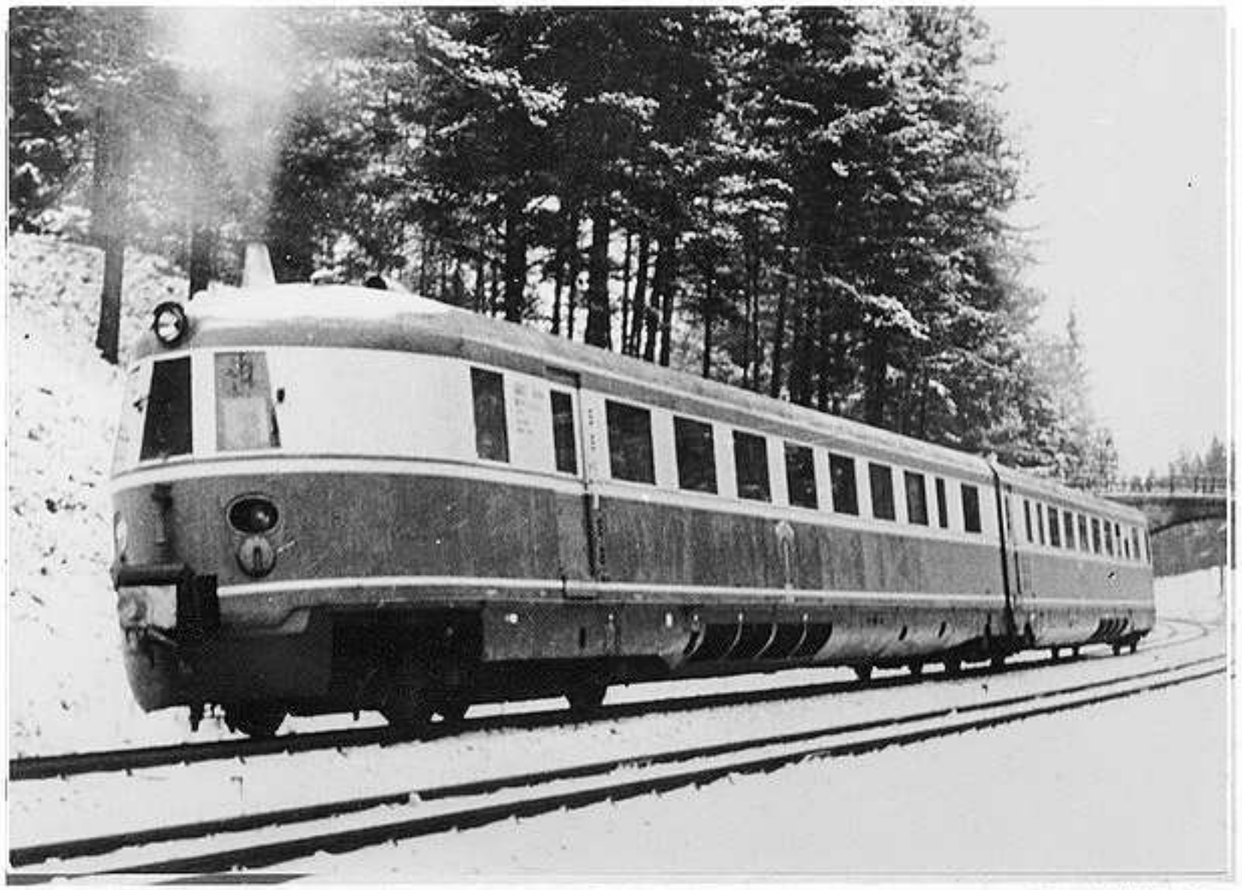


Abb. 41 : SVT 137 232 auf Probefahrt Anfang 1947 Foto : AW Nürnberg

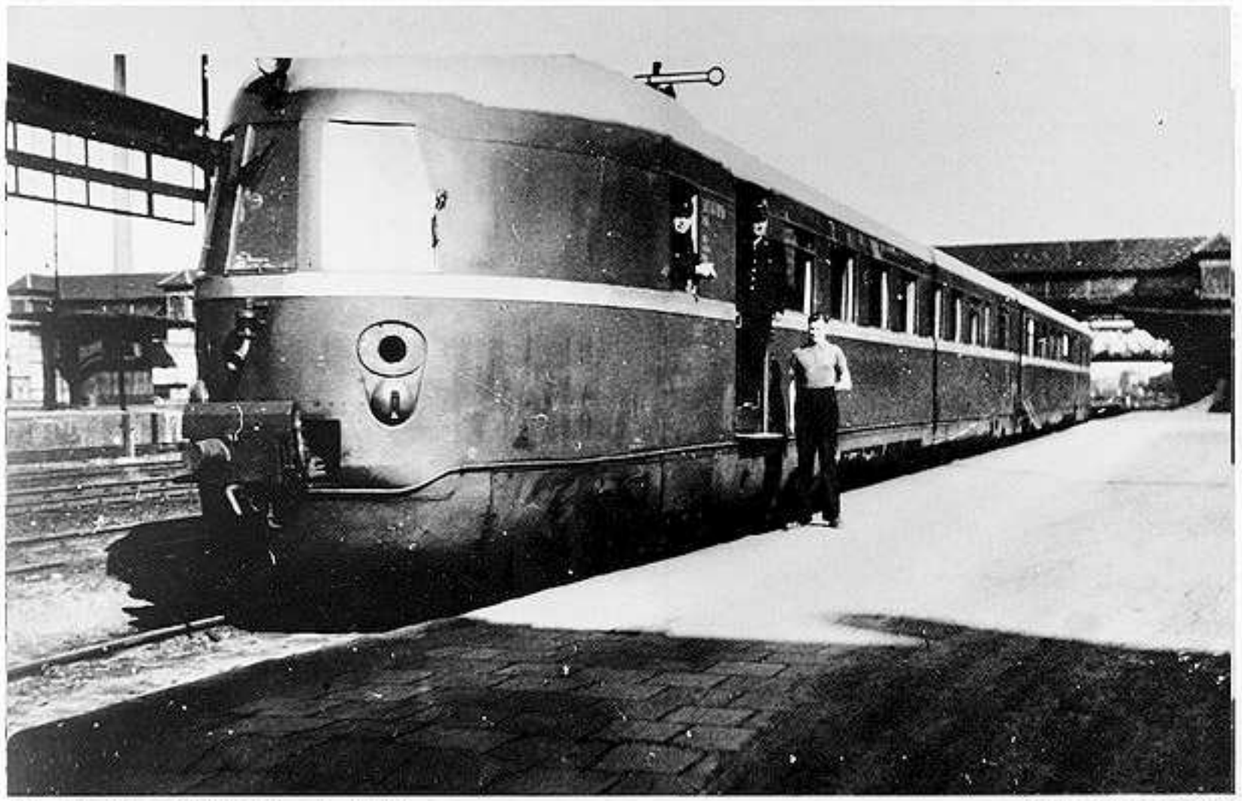


Abb. 42 : SVT 04 101 in Darmstadt Hbf. Foto : Bw Darmstadt

Abb. 43 (Rücktitel): Lazarett-SVT 04 106 auf Probefahrt Foto : DB