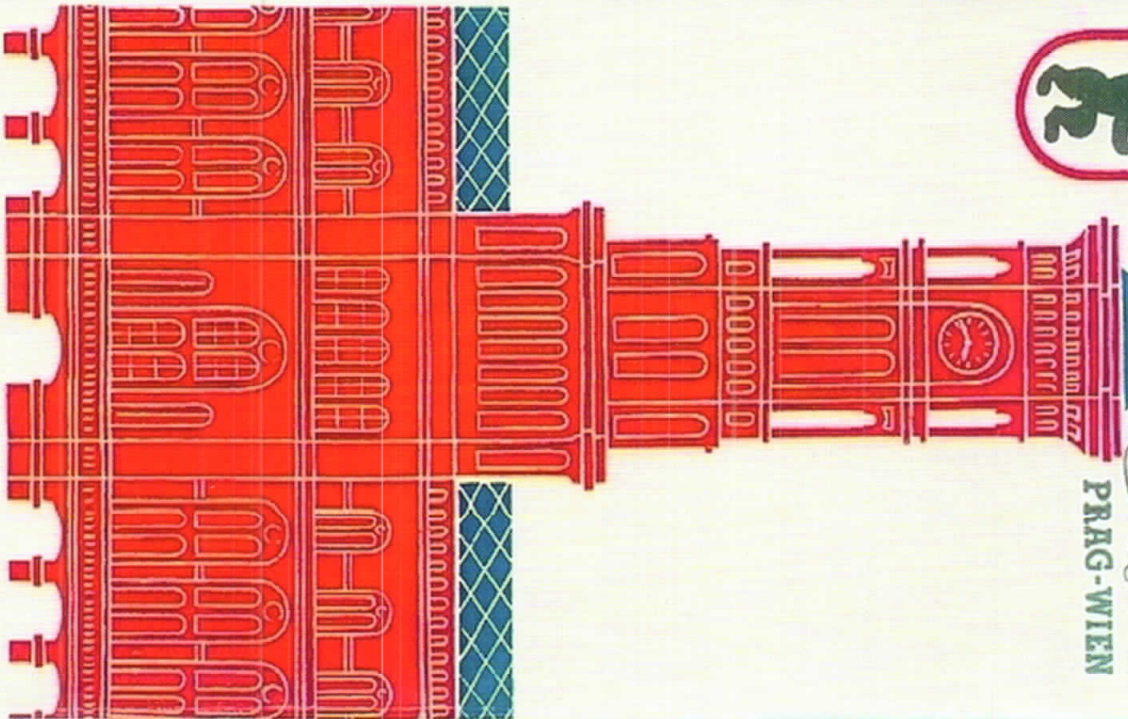


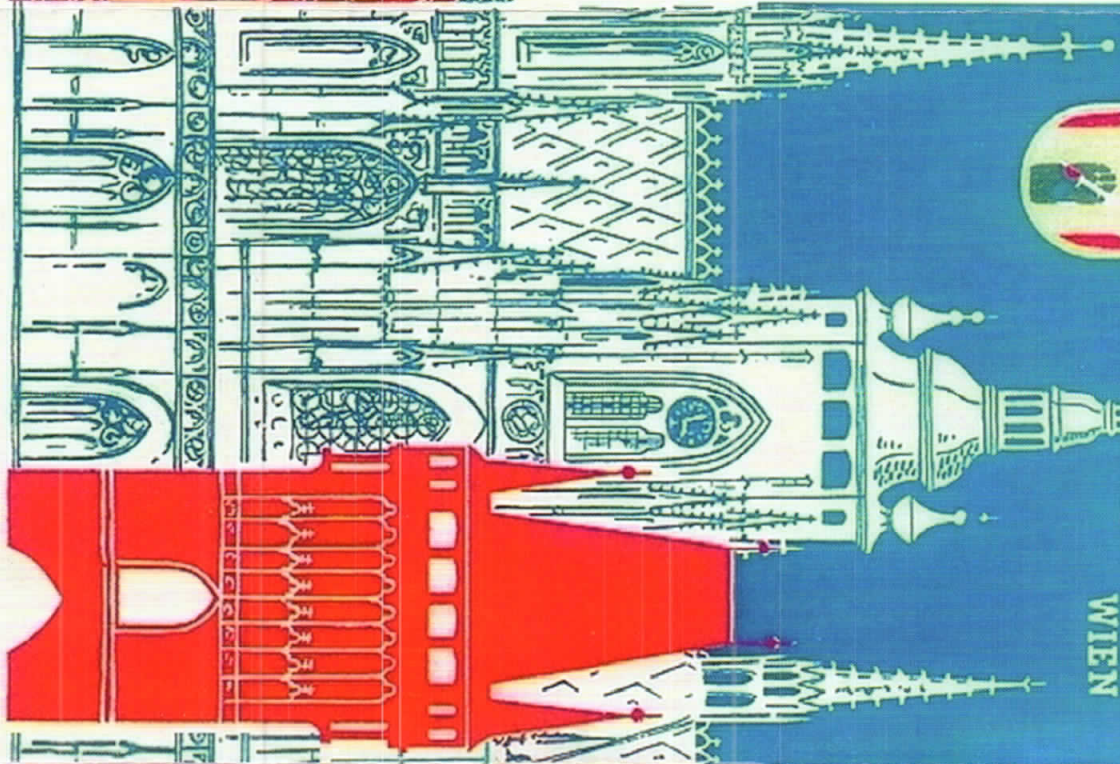


BERLIN

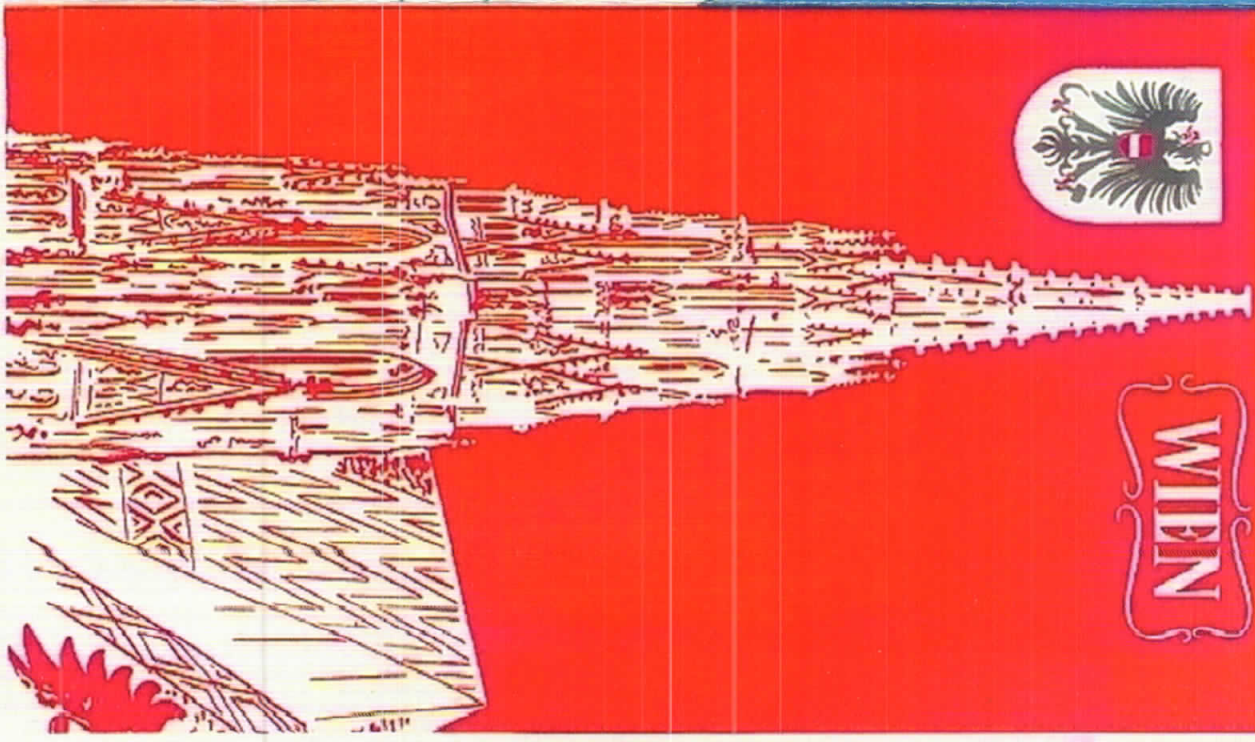
PRAG-WIEN



PRAG-  
WIEN



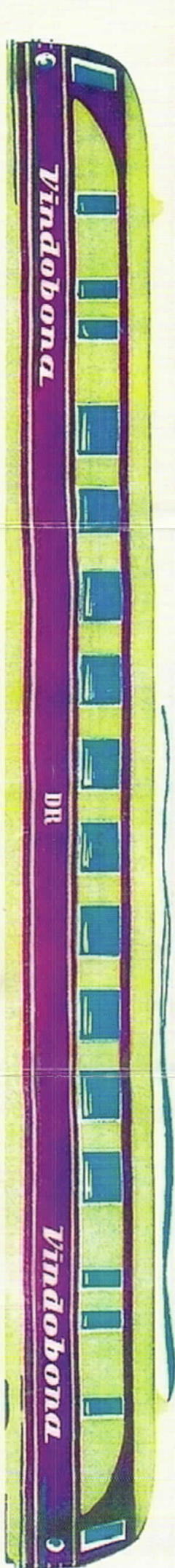
WIEN



Vindobona

DR

Vindobona







Fotos ganz oben und oben: SVT 137 234 (Bauart Leipzig), Außenansicht und Abteil 2. Klasse, bei einer Präsentation des Fördervereins Diesel-Schnelltriebwagen e.V. auf dem Eisenbahnfest in Falkenberg/Elster am 8.10.2016.

Fotos: Ulli Brück/Archiv SVT-Verein

Technische Daten des Schnelltriebwagens SVT 137 234, Bauart LEIPZIG	
Baujahr / Hersteller	1935 / Linke-Hofmann in Breslau
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Rekordfahrt	205 km/h am 17.2.1936
Antrieb	Zwei 12-Zylinder-Dieselmotore Maybach GO 6, mit Abgas-Turbolader Bauart BBC-Büchi
Dauerleistung	Je Motor 600 PS ( $\cong 441$ kW), bei 1400 U/min
Kraftübertragungsart	diesel-elektrisch
Dienstmasse, unbesetzt	131 t
Länge über Kupplung	60,15 m
Sitzplätze	2. Klasse 30 Plätze, 3. Klasse 109 Plätze
Küche	Kleine Küche und Anrichte, Bewirtung am Platz
Gepäckbeförderung	Post- und Gepäckraum mit eigener zweiflügeliger Laderaumtür.

### Triebwagen SVT 137 155, Bauart Kruckenberg

Der innovative *Schnelltriebwagen 137 155* wurde 1938 nach Entwürfen des Ingenieurs Franz Kruckenberg gebaut. Der SVT zeichnete sich durch sein fortschrittliches Konzept und Design aus. Besonderheiten waren u.a. Leichtbauweise, Luftfederung, außenbündige Schwenkschiebetüren, innenlagerte Radsätze und die wegweisende Leistungsübertragung mit Strömungsgetrieben, die Wasser als Übertragungsmedium nutzten.

Der dreiteilige Triebzug in graublauer Farbgebung bestand aus zwei Maschinen- sowie einem Mittelwagen, verbunden mit Jakobsdrehgestellen. Am 23.6.1939 erreichte SVT 137 155 bei einer Testfahrt auf der Strecke Hamburg – Berlin eine Geschwindigkeit von 215 km/h. In der anschließenden Erprobungsphase kam es zu zwei Brüchen der Treibradsatzwellen. Der zweite Bruch wurde infolge des Kriegsbeginns nicht repariert, deshalb scheiterte der bereits vorbereitete Planeinsatz.

Nach 1945 verblieb das Fahrzeug im Schadwagenpark der Deutschen Reichsbahn. Eine zunächst erwogene Wiederinbetriebsetzung erfolgte nicht, 1958 wurde der SVT *Kruckenberg* ausgemustert und 1967 im RAW Wittenberge verschrottet.

Ein Trieb-Drehgestell mit dem originalen Strömungsgetriebe konnte durch das Verkehrsmuseum Dresden vor der Verschrottung bewahrt werden. Es kann zusammen mit einem Maybach-GO 6-Motor im Verkehrsmuseum Dresden besichtigt werden (siehe Foto unten). Auch ein Wagenkasten-Fragment wurde 2018 vom Verkehrsmuseum Dresden erworben.

Öffnungszeiten des Verkehrsmuseums: Di bis So, 10 bis 18 Uhr, [www.verkehrsmuseum-dresden.de](http://www.verkehrsmuseum-dresden.de)

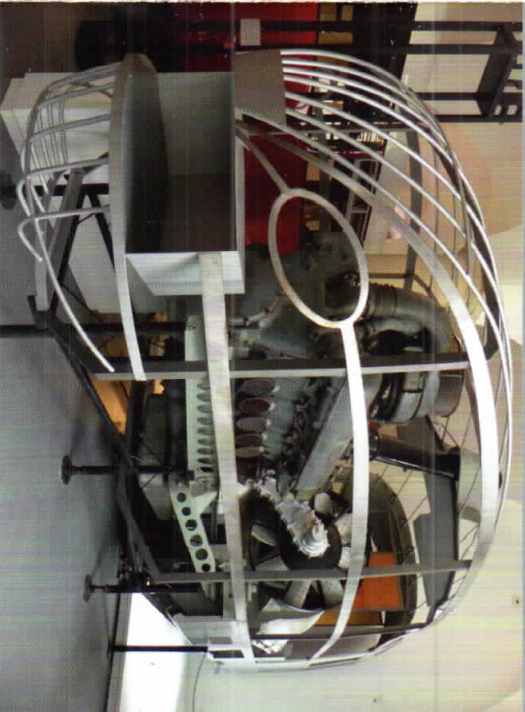


Foto: Kontur des Fahrzeugkopfes des SVT 137 155 (Bauart Kruckenberg) mit originalen Triebdreingestell, Motor und Strömungsgetriebe in der Ausstellung des Verkehrsmuseums Dresden.

Foto: Verkehrsmuseum Dresden

### Technische Daten des Schnelltriebwagens SVT 137 155, Bauart KRUCKENBERG

Baujahr / Hersteller	1938 / Westwaggon in Köln-Deutz
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Rekordfahrt	215 km/h am 23.6.1939
Antrieb	Zwei 12-Zylinder-Dieselmotore Maybach GO 6, mit Abgas-Turbolader Bauart BBC-Büchi
Dauerleistung	Je Motor 600 PS ( $\cong 441$ kW), bei 1400 U/min
Kraftübertragung	Strömungsgetriebe, nach Vorgaben von Prof. H. Föttinger konstruiert von AEG, gebaut von Krupp
Dienstmasse, unbesetzt	115,3 t
Länge über Kupplung	70,08 m
Sitzplätze	100 Plätze 2. Klasse
Küche	Kleine Küche und Anrichte, Bewirtung am Platz
Gepäckbeförderung	Post- und Gepäckraum mit eigener zweiflügeliger Laderaumtür.

### Der Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.

Als im Jahr 2000 das Ende der letzten noch existierenden "fliegenden Züge" drohte, gründeten zahlreiche Gleichgesinnte aus Ost und West den Förderverein *Diesel-Schnelltriebwagen e.V.*, um diese Zeitzeugen der Eisenbahngeschichte, möglichst betriebsfähig, der Nachwelt zu erhalten. Der Förderverein besteht derzeit aus ca. 50 Mitgliedern und ebenso vielen Unterstützern aus Wirtschaft, Industrie und Kultur.

Bis zum Jahr 2014 konnte der SVT 137 856 (Bauart Köln; Bj. 1938) innen und äußerlich komplett aufgearbeitet werden. Seitdem wurde der letzte erhaltene SVT der Bauart *Leipzig*, der diesel-elektrische SVT 137 234 (Bj. 1936) rekonstruiert. Derzeit stehen die Überholung und der Wiedereinbau der Maybach-12-Zylinder-Dieselmotoren, Generatoren und elektrischen Fahrmotoren an. Ziel ist die Herstellung des betriebsfähigen Zustandes inkl. der aktuellen Sicherheitseinrichtungen, um den Triebwagen langfristig auf seinen früheren Stammstrecken einsetzen zu können.

Wäre eine Mitarbeit nicht auch etwas für Sie? Gleich welchen Alters, gleich welchen Berufs, ob aktiv als helfende Hand oder passiv als Förderer, Sie alle können mit dabei sein!

Helfen Sie mit, diesen einzigartigen Urahn des Schnellverkehrs wieder "in Action" erleben zu können und werden Sie Mitglied. Nehmen Sie Kontakt mit uns auf! Wir freuen uns auf Sie!

#### Herausgeber:

Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.  
Pretzfelder Str. 23  
91320 Ebermannstadt  
Tel. +49 151 504 50 232, E-Mail [info@svt-koeln.de](mailto:info@svt-koeln.de).  
Bankverbindung: Sparkasse Leipzig  
BIC: WELA28XXX, IBAN: DE20 8605 5592 1100 9855 45.  
Informationen im Internet unter:  
[www.svt-koeln.de](http://www.svt-koeln.de) und [www.svt-leipzig.de](http://www.svt-leipzig.de).

Abbildung Vorderseite: Original-Triebbild des Fahrtblattes, dass die Deutsche Reichsbahn der DDR anlässlich der Betriebsaufnahme des FdV *Vindobona* mit Vorkriegs-SVT im Jahr 1957 aufgelegt hat.

Archiv SVT-Verein