



Foto: DB, Stg. P. Jansch

Ein SVT Köln verlässt als Fd17 mit dem Ziel Hamburg-Altona den Kölner Hbf.

Die Planungen für neue Fahrzeuge im Fernschnellzugdienst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h und 2 bis 3 herkömmliche Reisezugwagen ergaben, dass dafür Lokomotiven mit einer Leistung von ca. 2000 PS erforderlich waren. Ein Vorschlag der Firma Maybach beinhaltete einen zweiteiligen windschnittigen Schnelltriebwagen in Leichtbauweise, nach dem inzwischen bewährten Antriebskonzept mit je einem 410-PS-Dieselmotor in den Drehgestellen unter den Kopfen. Ein entsprechendes Fahrzeug wurde von der Deutschen Reichsbahn bei der WUMAG in Görlitz in Auftrag gegeben. In eingehenden Modellversuchen im Luftkanal des Luftschiffbaus in Friedrichshafen war die strömungstechnisch günstigste Kopfform und die des Wagenkastens ermittelt worden. 1932 geliefert, überbot der im eleganten elfenbein/violett lackierte SVT bei den Versuchs- und Präsentationsfahrten alle damals bestehenden Geschwindigkeitsrekorde fahrplanmäßiger Eisenbahnzüge. Um bei der hohen Geschwindigkeit die vorgegebenen Bremswege zwischen Vorsignal und Hauptsignal einzuhalten, musste eine Magnetschienenbremse installiert werden. Eine unbeabsichtigte Vorbeifahrt an Halt zeigenden Hauptsignalen verhinderte die induktive Zugsicherung (Indusi). Sie war auch die Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung des Verkehrsministers, die damals zulässige Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h zu überschreiten. Ab 15. Mai 1933 nahm der inzwischen als „Fliegender Hamburger“ bekannt gewordene Schnelltriebwagen mit 65 Sitzplätzen der damaligen 2. Klasse den Betrieb zwischen Hamburg und Berlin auf. Im planmäßigen Einsatz befuhr der als Fd17/2 im Fahrplan bezeichnete SVT die 287 km lange Strecke mit einer Reisegeschwindigkeit von 125 km/h. Die Nachfrage nach Platzkarten für die Fahrten war so groß, dass sich die Deutsche Reichsbahn 1934 entschloss, weitere 13 Schnelltriebwagen in Auftrag zu geben. Diese Fahrzeuge wurden im wesentlichen dem „Fliegender Hamburger“ nachgebaut, erhielten aber einige Verbesserungen am Laufwerk, eine für den Betrieb günstigere Kopfform und automatische Scharfenbergkupplungen. Damit wurde es möglich, zwei SVT im Zugverband von einem Führerstand aus zu fahren. Zwischen Hannover und Hamm wurde eine Reisegeschwindigkeit von 132,3 km/h erzielt, damit war dieser Zug damals der schnellste der Welt! Inzwischen war es der Firma Maybach gelungen, die Leistung des GO-5-Diesels-

## Fahrzeugporträt SVT Köln

Die Erfolgsgeschichte der Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn begann mit dem „Fliegenden Hamburger“ und endete vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges mit der Bauart „Köln“.

Im Jahre 1930 vereinbarte die Deutsche Reichsbahn mit den Maybach Motorenwerken für den geplanten Hauptbahn-Triebwagen anstelle der damals üblichen schweren, langsam laufenden Dieselmotoren einen 12 Zylinder Dieselmotor zu entwickeln, der bei 1400 U/min ca. 400 PS leistet. Dieser sollte aufgrund seiner Abmessungen und seines Gewichts zusammen mit dem Gleichstromgenerator gefedert in einem sogenannten Maschinendrehgestell eingebaut werden können. Die beiden elektrischen Fahrmotoren befanden sich im hinteren Drehgestell, dem Trieb-

drehgestell. Anschließend kam es zum Bau von 3 schweren Hauptbahn-Triebwagen mit Steuerwagen, deren äußere Form noch den Eilzugwagen ähnelte. Sie bewährten sich im Vorortverkehr von Frankfurt/M. Danach lieferte die Waggonfabrik Wismar 3 Triebwagen mit Steuerwagen in Leichtbauweise und windschnittiger Form für den Einsatz in Halle/S. Da sich der als GO 5 bezeichnete Dieselmotor offensichtlich bewährte, sind bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges ca. 100, als 410-PS-Eiltriebwagen bezeichnete VT, von der Deutschen Reichsbahn beschafft worden.

motors durch Aufladung auf 600 PS zu steigern. Unter der Bezeichnung GO 6 wurden diese mit gutem Erfolg in 4 dreiteiligen SVT „Leipzig“ verwendet, von denen einer täglich Berlin über Breslau mit Beuthen verband. Einer dieser SVT stellte am 17. Februar 1936 auf der Strecke Hamburg – Berlin mit einer Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h einen Geschwindigkeitsrekord für serienmäßige Eisenbahnfahrzeuge auf.

Das starke Verkehrsaufkommen besonders auf der Strecke nach Köln konnten die zweiteiligen SVT Hamburg auf Dauer nicht bewältigen. Nach dem Vorbild der Lok bespannten FD-Züge wünschte man Wagen mit Seitengang und Einzelabteilen für circa 100 Reisende, sowie Speiseraum mit Küche. Infolge des großen Platzbedarfs bei Realisierung dieser Wünsche, musste dieser SVT ca. 10 m länger ausfallen als der dreiteilige SVT Leipzig. Damit musste man die Gewicht sparende Jacobs-Drehgestellbauart verlassen und jedem einzelnen Wagen zwei Drehgestelle zuordnen. Im Frühjahr 1938 wurde mit dem SVT 137 273 der erste in Dienst gestellt. Bis Jahresende waren alle 14 SVT Köln mit den Fahrzeugnummern 137 273 – 278 sowie 137 851 – 858 ausgeliefert und bei den Berliner Bahnbetriebswerken Anhalter Bahnhof und Grunewald in den bisher mit SVT Hamburg gefahrenen Kursen im Einsatz. Zum Sommerfahrplan 1939 übernahm das Bw Dortmund die SVT 137 273 und 852 und setzte sie in dem neuen Kurs Fdt 49/50 Dortmund – Basel ein.

## Einsätze im Krieg

Ende August 1939 mussten zur Ersparnis von flüssigen Kraftstoffen aus Anlass des bevorstehenden Kriegsausbruchs sämtliche Triebwagen mit Verbrennungsmotoren der Deutschen Reichsbahn abgestellt werden. Einige Dieselschnelltriebwagen wurden im Krieg für Spitzen der Regierung und des Militärs eingesetzt. Die Kriegszeit



Foto: Sig. P. Jansch

Probefahrt des SVT 06 104 nach Aufarbeitung bei der Fa. WMD im Frühjahr 1950.

brachte den gesamten Triebwagenbestand völlig durcheinander. Im Gesamtbestand traten durch schwere Schäden und Verbleib im Ausland große Verluste ein. Der Schnelltriebwagenbestand war allerdings nicht ganz so stark von Verlusten betroffen. Auch die SVT Köln wurden zunächst betriebsfähig abgestellt. Die Abstellorte wechselten gelegentlich.

## Die SVT Köln der Deutschen Bundesbahn

Die erste Bestandsaufnahme der US-Besatzungszone mit Datum vom 06.11.1945 hatte folgende Zusammensetzung: 137 274 in Betrieb, 137 276 und 277 abgestellt, 137 853, 854 und 137 856 für USA beschlagnahmt, 137 857 und 858 abgestellt.

Der SVT 137 276 stand seit Kriegsende in Berlin schadhaf abgestellt. Er wurde auch in der Lokzählung vom 4. November 1945 dort erfasst. Es ist daher zu vermuten, dass der im Bahnhof Kassel abgestellte SVT der 137 274 war, der von Kassel mit anderen Fahrzeugen über Antwerpen in die USA gebracht wurde. Aus Berlin

wurden später noch die 137 275 – 278 und – 854 sowie der SVT „Leipzig“ 137 154 für US-Sonderdienste beim Betriebswerk Berlin Anhalter Bahnhof gemeldet. Aber nur SVT 137 851 und 854 (USA 222) waren betriebsfähig, die übrigen dienten als Ersatzteilsender. SVT 137 854 war aus dem 137 854 a Speisewagen und den 137 277b und c zusammengesetzt. In den Statistiken der Deutschen Reichsbahn wurde dieser SVT häufig so dargestellt, als ob es sich um zwei SVT-Einheiten gehandelt hätte. Im August 1947 wurde der SVT 137 276 dem EAW Nürnberg zugeführt und als Schad-SVT abgestellt. Vermutlich zur gleichen Zeit beorderte die Deutsche Reichsbahn den SVT 137 278 in das RAW Wittenberge und damit schied dieser aus dem Bestand der US-Triebwagen aus. Der SVT 137 275 ist erst mit Räumung des Berliner US-Triebwagenschuppens an der Monumentenbrücke im Juni 1948 in die US-Besatzungszone geschleppt worden und kam später ebenfalls in das EAW Nürnberg. Der SVT 137 857 war bereits 1946 aus nicht bekannten Gründen betriebsunfähig in die britische Besatzungszone abgegeben worden und stand bis zur Aufarbeitung im EAW Opladen.

Im Oktober 1947 gab das RZA München einen Umnummerungsplan für alle zu diesem Zeitpunkt in den vier Besatzungs-zonen vorhandenen Triebwagen mit Verbrennungsmotoren bekannt. Die Betriebsnummern der SVT Köln zeigt die nebenstehende Tabelle.

Bekanntlich ist die Umzeichnung der Triebwagen nur in den drei westlichen Besatzungs-zonen ausgeführt worden. Von den insgesamt 14 gebauten SVT Köln waren derzeit noch 11 vorhanden, wenn auch zum Teil stark beschädigt. Die drei fehlenden SVT befanden sich im Ausland: 137 274 in den USA, 137 852 in der ČSSR

alte Betriebsnummer	neue Betriebsnummer	Standort
137 273a/b/c	06 101a/b/c	sowj. Zone
137 275a/b/c	06 102a/b/c	sowj. Zone
137 276a/b/c	06 103a/b/c	US-Zone
137 277a/b/c	06 104a/b/c	US-Zone
137 278a/b/c	06 105a/b/c	sowj. Zone
137 851a/b/c	06 106a/b/c	US-Zone
137 853a/b/c	06 107a/b/c	US-Zone
137 854a/b/c	06 108a/b/c	US-Zone
137 856a/b/c	06 109a/b/c	US-Zone
137 857a/b/c	06 110a/b/c	brit. Zone
137 858a/b/c	06 111a/b/c	US-Zone

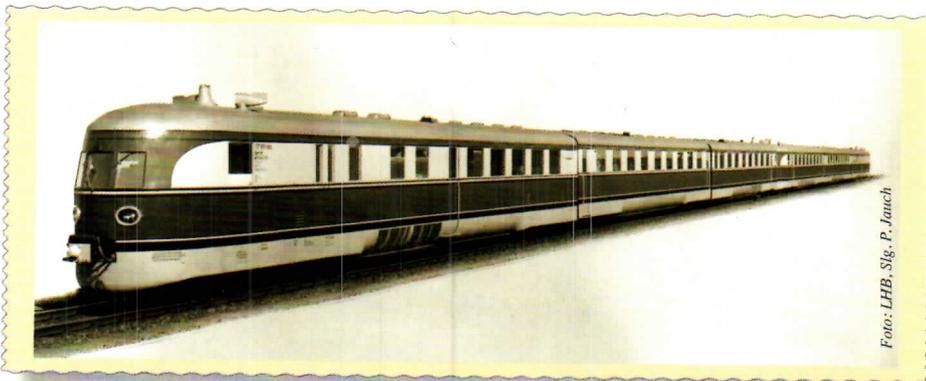


Foto: LHB, Slg. P. Jauch

Die ersten SVT Köln der Deutschen Reichsbahn, 137 851 und -273 auf Probefahrt.

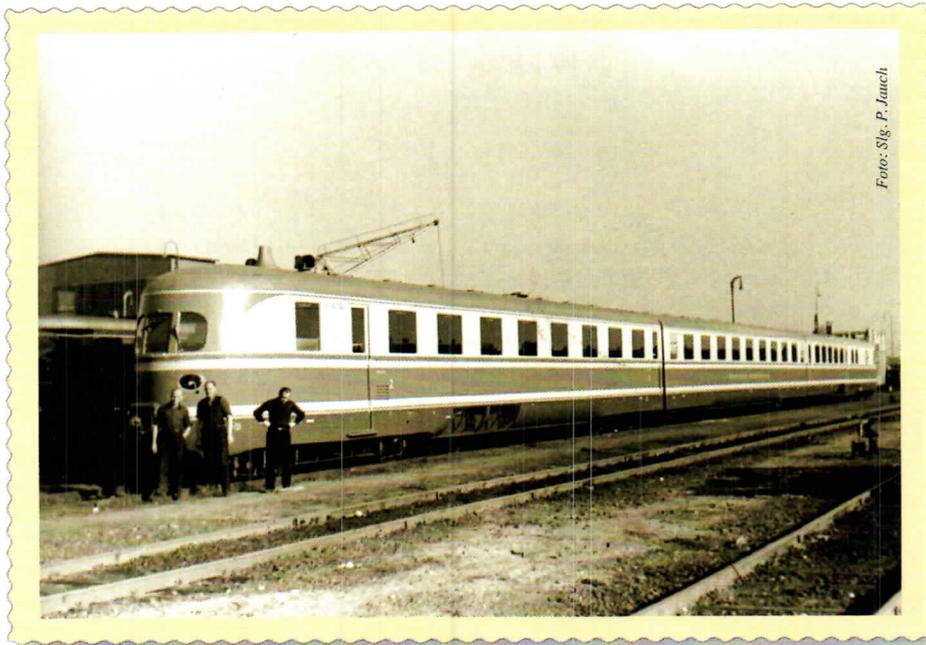


Foto: Slg. P. Jauch

Am 27.04.1950 trifft SVT 06 110 nach Aufarbeitung bei der Fa. WMD als erster SVT zur Abnahme-Untersuchung für den Reisezugdienst der DB, im AW Nürnberg ein.

als M 494 001 und 137 855 in der UdSSR als DP 14.

In den Jahren 1949 bis 1951 ließ die neugegründete Deutsche Bundesbahn die seit Kriegsende schadhafte abgestellten fünf SVT Köln bei der Firma Waggon und Maschinenbau GmbH Donauwörth (WMD) für einen künftigen Einsatz im Reiseverkehr aufarbeiten. Die Instandsetzung der elektrischen Leistungsübertragung war mit vorhandenen Ersatzteilen allerdings nur bei drei SVT (06 103, 06 104 und 06 110) möglich. So musste z. B. die Heizung, ursprünglich eine Warmwasserunterflurheizung mit Ölbrenner, zunächst mit einem Unterflur-Koksofen betrieben werden, der auf Unterwegsstationen zu bedienen war. Der vor dem Krieg für Schnelltriebwagen als elegant und werbewirksam bezeichnete creme/violette Anstrich ist durch einen grau/blauen Farbton ersetzt worden. Die beiden seitlichen Stirnfenster wurden modifiziert, indem sie eine halbrunde Form erhielten. Mit Einführung des Sommerfahrplans am 14. Mai 1950 standen mit den SVT 06 103, 06 104 und 06 110 drei

aufgearbeitete Schnelltriebwagen zur Verfügung. So versuchte man an die Tradition der Vorkriegszeit anzuknüpfen und bot reine 2.-Klasse-Schnellverbindungen als FdDt 71/72 Frankfurt/M – Hamburg – Frankfurt/M und FdDt 17/18 Hamburg – Köln – Hamburg an. Die Höchstgeschwindigkeit erreichte erstmals nach dem Krieg 120 km/h. Bei den nicht seltenen Ausfällen wurden mit Dampflok bespannte Ersatzzüge gefahren. Ebenso wenn die Schnelltriebwagen für Sonderfahrten benötigt wurden – so z. B. Ende August 1950 zur Leipziger Messe. Im Winterfahrplan 1950/1951 sollte mit nur drei Fahrzeugen folgende SVT-Umläufe gefahren werden: FdDt 19/20 Frankfurt/M – Köln – Hamburg, FdDt 71/72 Frankfurt/M – Göttingen – Hamburg und FdDt 77/78 Frankfurt/M – Basel SBB. Schon nach kurzer Zeit musste für den FdDt 71/72 ein Dampf-Ersatzzug eingesetzt werden. Erst nachdem ab 16. Dezember 1950 der aufgearbeitete SVT 06 501 zur Verfügung stand, war es möglich, in allen drei Kursen Schnelltriebwagen einzusetzen. Zum Fahrplanwechsel

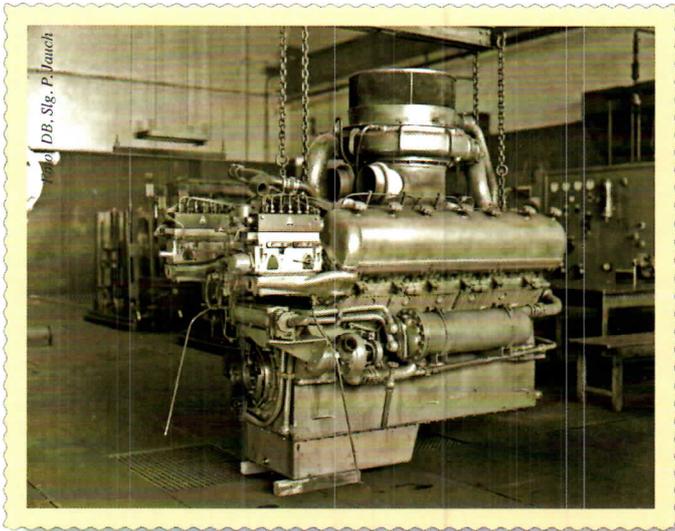
am 20. Mai 1951 verfügte die Hauptverwaltung der DB die Umbeheimatung aller Schnelltriebwagen von Frankfurt/M nach Dortmund, in das vor dem Krieg modernste Triebwagen-Betriebswerk. Die Schnelltriebwagen verkehrten in einem „Netz der leichten Fernschnellzüge“ von Dortmund aus nach Basel SBB, München und Regensburg. Nunmehr war es möglich, die technischen Einrichtungen der SVT, wie die automatische Scharfenbergkupplung, die ein schnelles Trennen und auch Kuppeln der Schnelltriebwagen am Bahnsteig gestattete, auch zu nutzen. Bei den von Dortmund ausgehenden FT-Zügen fuhren planmäßig 3 gekuppelte SVT von Köln bis Koblenz. Von dort befuhr der nach Regensburg fahrende FT 38 die rechte Rheinstraße, während die beiden anderen SVT erst in Mannheim getrennt wurden um von da aus nach Basel bzw. München zu gelangen. Die Laufleistungen waren beachtlich, im monatlichen Durchschnitt wurden ca. 25 000 km erreicht, als Spitzenleistung sogar in einem Monat 37 000 km!

Den grau/blauen Anstrich ersetzte man anlässlich der T3-Untersuchung, die eine Neulackierung beinhaltete, durch den roten DB-Einheitsanstrich für Triebwagen. Erster SVT war der 06 110, der sich bereits Ende März 1953 im neuen Anstrich präsentierte. Anlässlich der Hauptuntersuchungen im AW Nürnberg sind dann auch die Unterflurheizungen modernisiert, d. h. mit Ölbrennern statt mit Koksöfen ausgerüstet worden.

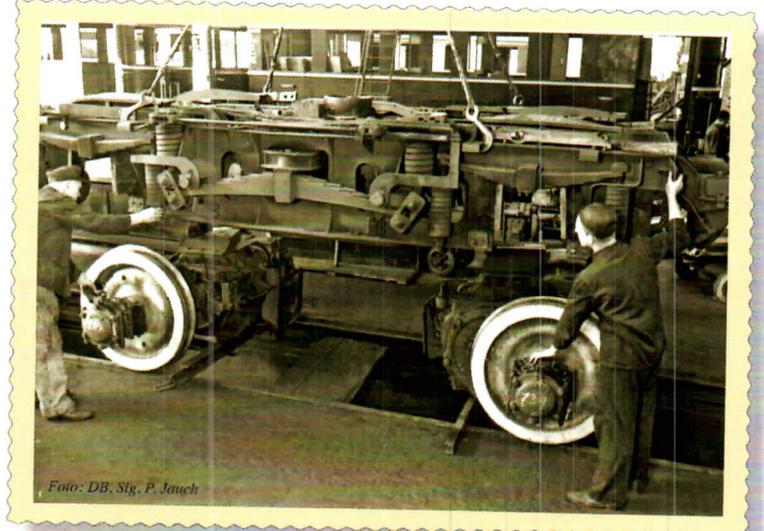
## Die Rheinblitz-Gruppe

Ab Fahrplanwechsel 1954 wurde zur Entlastung des FT 27/28 nach München über Stuttgart das FT-Zugpaar 137/138 eingeführt, dass München auf dem Laufweg über Würzburg erreichte. Gleichzeitig erhielten dieser, sowie die anderen 3 von Dortmund ausgehenden FT-Kurse nach Basel, Nürnberg und München über Stuttgart einheitlich den Namen Rheinblitz. Unter Einbeziehung des FT 29/30 „Münchner Kindl“, der zwischen München und Stuttgart verkehrte, waren täglich insgesamt 5 Triebwagen der Rheinblitz-Gruppe im Dortmunder SVT-Umlaufplan verzeichnet. Mit einer Laufleistung von täglich 6 276 km für die 5 SVT (1 255 km je Fahrzeugbetriebstag) wurde ein neuer Rekord erreicht.

Die Rheinblitz-Gruppe ist mehrfach als eine Glanzleistung des Maschinendienstes der DB bezeichnet worden. Es war damals schon beeindruckend wenn z. B. im Kölner Hauptbahnhof morgens gegen 7 Uhr zuerst die Doppelheit des FT 8/28 von Dortmund über Wuppertal einlief und kurze Zeit später auf dem selben Bahnsteiggleis die drei zusammengekuppelten Triebwa-



Der neue 600 PS Maybach GTO 6 Dieselmotor im AW Nürnberg.



Das Triebdrehgestell (TD) mit den elektrischen Fahrmotoren.

gen des FT 38/18/168 von Dortmund über Essen langsam bis kurz vor die am Bahnsteig stehende Garnitur fuhr und nach kurzem Halt selbsttätig ankuppelte. Nach dem Abkuppeln des über Aachen nach Paris fahrenden FT 68 „Ruhr-Paris“ setzte sich der nun aus vier Schnelltriebwagen mit einer Gesamtlänge von über 300 m bestehende „Rheinblitz“ mit seinen unter Volllast mit ca. 4044 kW/5 500 PS Leistung laufenden Dieselmotoren laut dröhnend in Bewegung.

Im Laufe des Jahres 1957 wurden die SVT Köln in der Rheinblitz-Gruppe durch VT 08.5 ersetzt, die nach Anlieferung der neuen TEE-Triebzüge VT 11.5 aus den internationalen Umläufen zurückgezogen wurden und nun anstelle der Vorkriegs-Schnelltriebwagen zum Einsatz kamen. Aber nicht nur VT 08.5 lösten die Vorkriegs-Schnelltriebwagen ab, elektrische Triebwagen ET 11 kamen ab 25. November 1957 im FT 29/30 zwischen München und Frankfurt/M zum Einsatz, nachdem der Frankfurter Hauptbahnhof an das elektrische Streckennetz angeschlossen war.

Ausgemustert wurden im Dezember 1957 die beiden auf hydraulischen Antrieb umgebauten SVT 06.5. Die vier SVT 06.1 (06 103, 06 104, 06 108 und 06 110) erhielt im Sommer das Bw Köln Betriebsbahnhof. Ab dem Sommerfahrplan 1958 benötigte man planmäßig zwei SVT im Umlaufplan für die 3 FT-Zugpaare 13/14 „Dompfeil“, 15/16 „Sachsenroß“ und 16/17 „Germania“ zwischen Bonn/Köln und Hannover. Nicht ganz unerwartet kam besonders von den Stammreisenden, welche den Reisekomfort vorher in den neuen, blauen 26,4 m langen Reisezugwagen schätzen gelernt hatten, deutliche Kritik über die unbefriedigenden Laufeigenschaften der nun 20 Jahre alten Schnelltriebwagen. Zusammen mit den

beiden VT 07.5, die Ende Mai 1959 vom Bw Dortmund Betriebsbahnhof nach Köln verlegt wurden, fuhren die SVT Köln ab Sommerfahrplan 1959 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Wie zu erwarten, führte die höhere Geschwindigkeit zu einer weiteren Minderung des Fahrkomforts. Aufgrund nun ständiger Beschwerden verfügte schließlich die Oberbetriebsleitung (OBL)-West im Juli 1959 den Einsatz von VT 08.5 anstelle der Vorkriegstriebwagen. Mit Zuweisung von 3 VT 08.5 im Juli/August 1959 wurden alle SVT abgestellt und am 20.11.1959 ausgemustert. Zwar versuchte das BZA Minden u. a. diese 4 SVT an

die Deutsche Reichsbahn zu verkaufen, aber die Verhandlungen zogen sich bis zum Sommer 1961 hin und mussten dann aufgrund der nach dem Mauerbau angespannten politischen Lage abgebrochen werden. Später kaufte die Firma LHB in Salzgitter den SVT 06 104 für ihr Werkmuseum. Den SVT 06 108 benötigte man im AW Opladen als Ersatzteilsender für den US-Botschafterzug 06 106, der seit 21.06.1960 im Bw Köln-Nippes beheimatet war. Die SVT 06 103 und 06 110 sind 1964 in Feldkirchen bei München verschrottet worden.

Peter Jauch



Der SVT 06 108, umgebaut zum Salon-SVT für US-General Lucius D. Clay. Es waren nur die Ziffern 2 am Speisewagen, 22 am Mittelwagen und 222 am letzten Wagen angeschrieben. Über deren Bedeutung liegen keine Erkenntnisse vor.