

## VT Köln

Im Jahre 1930 vereinbarte die Deutsche Reichsbahn mit Maybach Motorenwerken für den geplanten Hauptbahn-Triebwagen wie damals üblich keine schweren, langsam laufenden Dieselmotoren zu verwenden, sondern dafür einen 12 Zylinder Dieselmotor, der bei 1400 Umdr./min. ca. 400 PS leistet von Maybach entwickeln zu lassen. Dieser sollte aufgrund seiner Abmessungen und Gewicht im Drehgestell zusammen mit dem Gleichstrom-Generator gefedert in einem sog. Maschinen-Drehgesell eingebaut werden können. Die beiden elektrischen Fahrmotoren befanden sich im hinteren Drehgestell, dem Triebdrehgestell. 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. Anschließend 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.

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 Fa. Maybach beinhaltete einen 2-teiligen windschnittigen Schnelltriebwagen in Leichtbauweise, nach dem inzwischen bewährten Antriebskonzept mit je einem 410 PS Dieselmotor im Drehgestell unter den Kopfenden. Ein entsprechendes Fahrzeug mit wurde dann auch von der Deutschen Reichsbahn bei der WUMAG in Görlitz in Auftrag gegeben. In eingehenden Modellversuchen<sup>1</sup> 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 Magnet-Schienenbremse 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 FDT1/2 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 „Fliegenden Hamburger“ nachgebaut, enthielten 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. Eingesetzt wurden die neuen Fahrzeuge ab 1935 in den von Berlin ausgehenden FDT-Kursen nach Köln und Frankfurt/M und ein Jahr später auch nach München und Stuttgart. Sie verließen nachmittags Berlin und kehrten am nächsten Tag mittags zurück. 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 Fa. Maybach gelungen die Leistung des GO 5 Dieselmotors 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 der Strecke nach Köln konnten die 2-teiligen SVT Hamburg auf Dauer nicht bewältigen. Nach dem Vorbild der Lok bespannten FD-Züge wünschte man Wagen mit Seitengang und Einzelabteilen für ca. 100 Reisende, sowie Speiseraum mit Küche. Infolge des großen Platzbedarfs bei Realisierung dieser Wünsche, musste dieser SVT ca. 10m länger ausfallen als der 3-teilige 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 Fahrzeug Nummern 137 273-278 und 137 851 -858 ausgeliefert und bei den Berliner Bw'en Anhalter Bf 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. Die

Schnelltriebwagen der Bauart Köln haben sich in dem ersten Jahr ihres Einsatzes durchaus bewährt. Auch bei den Reisenden fanden die Fahrzeuge aufgrund ihrer geschmackvollen Inneneinrichtung und bequemer Ausstattung ungeteilten Zuspruch.

## 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, da die Kraftstoffe vorwiegend für Wehrmachtzwecke benötigt wurden. Dabei wurde aber auch der Verkehr mit den elektrischen Schnelltriebwagen eingestellt. Einige Diesel-Schnelltriebwagen wurden aber im Krieg für Spitzen der Regierung und des Militärs eingesetzt. Die Kriegszeit 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, so standen z.B. die SVT 137854, 856-858 längere Zeit in Bludenz. Im Laufe des Krieges verwendete man jedoch einige Fahrzeuge für Zwecke der Wehrmacht, andere standen zur persönlichen Verfügung von Machthabern des Dritten Reiches.

## Die SVT „Köln“ der Deutschen Bundesbahn

Die erste Bestandsaufnahme der US-Besatzungszone mit Datum vom 06.11.1945 hatte folgende Zusammensetzung:

| DR-Nr.            | spätere DB Nr. | Standort          | Verwendung            |
|-------------------|----------------|-------------------|-----------------------|
| 137 274           | -              | -                 | in Betrieb            |
| 137 276           | 06 103         | Bf. Kassel        | abgestellt            |
| 137 277           | 06 104         | RAW Bad Cannstatt | abgestellt            |
| 137 853 „USA 666“ | 06 107         | Bw Frankfurt/M 1  | für USA beschlagnahmt |
| 137 854 „USA 222“ | 06 108         | -                 | für USA beschlagnahmt |
| 137 856 „USA 444“ | 06 109         | -                 | für USA beschlagnahmt |
| 137 857           | 06 110         | RAW Nürnberg      | abgestellt            |
| 137 858           | 06 111/502     | RAW Nürnberg      | abgestellt            |

Der SVT 137 276 stand seit Kriegsende in Berlin schadhaft abgestellt. Er wurde auch in der Lokzählung vom 04. November 45 dort erfasst. Es ist daher zu vermuten, dass der im Bf Kassel abgestellte SVT der 137 274 war, der von Kassel mit anderen Fahrzeugen, z.B. den Dampfloks 19 1001 und 42 1597, über Antwerpen in die USA verbracht wurde. Aus Berlin wurden später noch die 137 275, -278 und -854 sowie der SVT „Leipzig“ 137 154 für US-Sonderdienste beim Bw Berlin Anhalter Bf. gemeldet. Aber nur SVT 137 851 und -854 (USA 222) waren betriebsfähig, die übrigen dienten als Ersatzteilspender. SVT 137 854 war zeitweise 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 Besatzungszonen vorhandenen Triebwagen mit Verbrennungsmotoren bekannt. Die SVT „Köln“ erhielten dabei folgende Betriebs-Nummern:

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

Bekanntlich ist die Umzeichnung der Triebwagen nur in den drei westlichen Besatzungszonen 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 CSSR, als M 494 001  
137 855 in der UdSSR als DP 14

In den Jahren 1949 bis 1951 ließ die neugegründete Deutsche Bundesbahn die seit Kriegsende schadhaft 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, -104 und -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, -104 und -110 drei aufgearbeitete Schnelltriebwagen zur Verfügung. So versuchte man an die Tradition der Vorkriegszeit anzuknüpfen und bot eine reine 2. Klasse Schnellverbindungen als FdT 71/72 Frankfurt/M-Hamburg-Frankfurt/M und FdT 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:

FdT 19/20 Frankfurt/M.-Köln-Hamburg  
FdT 71/72 Frankfurt/M.-Göttingen-Hamburg  
FdT 77/78 Frankfurt/M.-Basel SBB

Schon nach kurzer Zeit musste für den FdT 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-Betriebwerk. Die Schnelltriebwagen verkehrten nunmehr 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 zunutzen. 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 Rheinstrecke, während die beiden anderen SVT erst in Mannheim getrennt wurden um von da aus nach Basel bzw. München zu gelangen..

Fahrplan der von Dortmund ausgehenden FT-Züge im Sommer 1951

|                  |                          |               |
|------------------|--------------------------|---------------|
| FT 8 Köln Hbf    | ab: 7.11 Uhr- Basel SBB  | an: 13.34 Uhr |
| FT 7 Basel SBB   | ab: 16.50 Uhr- Dortmund  | an: 0.51 Uhr  |
| FT 28 Dortmund   | ab: 5.34 Uhr –München    | an: 14.37 Uhr |
| FT 27 München    | ab: 5.30 Uhr- Dortmund   | an: 0.51 Uhr  |
| FT 38 Dortmund   | ab: 5.36 Uhr- Regensburg | an: 14.05 Uhr |
| FT 37 Regensburg | ab: 16.12 Uhr- Köln Hbf  | an: 23.10 Uhr |

Die Laufleistungen waren beachtlich, im monatlichen Durchschnitt wurden ca. 25 000 km erreicht -als Spitzenleistung sogar in einem Monat 37 000 km! Für Wartung und Reparaturen stand der VT- Werkstatt in Dortmund lediglich eine Standzeit von ca. 4 Stunden zur Verfügung. Erfolgte danach keine Fertigmeldung, musste der SVT in der Tfz - Statistik „schadhaft“ geführt werden, weil ein planmäßiger Einsatz an diesem Tag nicht mehr möglich war. Ein Schadstand von über 30% in der Statistik war die Folge. Da nun die häufig erforderlichen Reserve- SVT nicht immer zur Verfügung standen, musste im Herbst 1951 ein Dampf- Ersatzzug zwischen Koblenz und Regensburg gefahren werden. Zwar konnte das AW Nürnberg bereits im Juli 1951 die beiden Maschinenwagen des zweiten auf hydraulischen antriebs umgestellten SVT 06 502 zur Verfügung stellen, aber ohne Mittelwagen waren die SVT Köln nicht betriebsfähig. Die SVT 06 102 und -111 hatten jahrelang als Ersatzteilspender gedient, so dass aufgrund der beschriebenen Schwierigkeiten die Aufarbeitung der elektrischen Leistungsübertragungsanlagen nicht möglich war. Nach ursprünglichen Plänen des EZA München sollte der Antrieb aus nur einem neu entwickelten 589 kW/800 PS-Dieselmotor mit einem hydraulischen Getriebe bestehen. Nachdem sich die Auslieferung der 589 kW/800 PS-Motoren länger als erwartet verzögerte, baute man dann doch wieder zwei aufgearbeitete 442 kW/600 PS-Maybach - GO 6 Motore ein. Aber anstelle des Gleichstrom-Generators wurde ein hydraulisches 2-Wandler-Getriebe der Fa. Voith im Drehgestell eingebaut und die beiden Radsätze über Gelenkwellen und Radsatzgetrieben verbunden. Auch die Heizung konnte nunmehr mit Ölbrennern betrieben werden, so dass damit ein modernes und ansprechendes Fahrzeug zur Verfügung stand, das äußerlich nicht von den drei dieselektrischen SVT 06.1 zu unterscheiden war. In der Praxis zeigte es sich jedoch bald, dass einige neue Bauteile, z.B. Gelenkwellen und Heizung, noch längst nicht so betriebssicher waren, wie man sich das wünschte. Da auch die Industrie bei der Ersatzteillieferung häufig nicht nachkam, waren lange Abstellzeiten aufgrund teilweise geringer Schäden nicht zu vermeiden.

Die verwendeten 442 kW/600 PS-Maybach GO 6-Motoren erreichten damals Laufleistungen bis 100 000 km zwischen den Überholungsfristen. Eine Erhöhung dieser Laufleistung ließen die rollengelagerten Pleuellager allerdings nicht zu, zumal die Rollenlager bei den in der Nachkriegszeit verwendeten Materialqualitäten die Ursache zahlreicher Ausfälle waren. Zu Anfang des Jahres 1951 bot die Firma Maybach daher einen Umbau der GO-Motoren an. Das in der Kurbelwellenebene geteilte Aluminiumgehäuse wurde durch ein einteiliges Graugussgehäuse größerer Steifigkeit ersetzt, das den Einbau der neu entwickelten Scheibenkurbelwelle zuließ. Die Hubarme dieser Kurbelwelle waren als runde Scheiben ausgeführt, die gleichzeitig die Innenlaufbahn der Rollenlager bildete. Die Pleuellager erhielten Gleitlager, und statt den angelenkten Nebenpleuelstangen kamen nun Gabelpleuelstangen zur Ausführung. Die so abgeänderten Motoren, „Tunnelmotoren“ genannte, erhielten die Bauartbezeichnung „GTO“. Als „Tunnel“ bezeichnete man die verhältnismäßig große Bohrung für die Scheibenkurbelwelle in dem Motorengehäuse. Das typische Konstruktionsmerkmal aller Maybach-GO-Motoren, Zylinderkopf mit angegossener Laufbuchse in Form eines Doppelzylinderblockes, blieb erhalten. Eine Zylinderkopfdichtung – häufig Ursache aufwendiger Motorreparaturen – war bei dieser Konstruktion nicht erforderlich! Im September 1951 wurde der erste umgebaute GTO-6-Motor in den SVT 06 104a eingebaut, und bis Anfang 1953 waren alle GO-6-Motoren umgebaut worden. Nachdem sich insgesamt 39 GTO-6-Motoren in den Schnelltriebwagen und auch bei anderen Triebwagen der DB bewährt hatten und Laufleistungen bis 1 Mill. km zwischen den Hauptuntersuchungen bei den SVT erreicht wurden, bot sich dieser Motortyp für die neu entwickelte Rangierlok V 60 an, wofür dann später ca. 1000 Motoren von Maybach gefertigt wurden.

Den grau/blauen Anstrich ersetzte man anlässlich der T 3-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. Während der Einsätze in der „Rheinblitz“-Gruppe blieben die SVT leider nicht von Unfällen verschont. So kollidierte im März 1953 auf der Rheinstrecke der SVT 06 502 mit einem LKW, wobei die Seitenwände der gesamten Einheit stark beschädigt worden sind. Im August 1955 rammte SVT 06 104 bei Rüdeshcim ebenfalls einen LKW. In beiden Fällen waren die Beschädigungen so schwer, dass die Aufarbeitung von der Fa. WMD übernommen werden musste. Obwohl die beiden SVT 06.5 von den SVT-Personalen geschätzt waren, erreichten sie während der gesamten Einsatzzeit weder die Werte der spezifischen Laufleistung je Fahrzeug, noch die störungsfreie Laufleistung der dieselektrischen Einheiten. Außerdem stellte man bald fest, dass die SVT 06.5 trotz eines nun 9 t geringeren Gesamtgewichtes gegenüber den SVT 06.1 ca. 10% mehr Kraftstoff verbrauchten. Als Ursache wurde das

2-Wandler-Getriebe ermittelt, das für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt, bei den damals gefahrenen Geschwindigkeiten im ungünstigsten Teillastbereich arbeitete. Für Einsätze als Ersatz schadhafter VT 08.5 von Dortmund nach Paris haben die SVT 06.5 die französische Zugsicherungseinrichtung erhalten. In den Auslandskursen sollten aus Gründen der Betriebssicherheit nur zweimotorige Triebzüge eingesetzt werden.

### **Die Rheinblitzgruppe**

Ab Fahrplanwechsel 1954 wurde zur Entlastung des FT 27/28 nach München über Stuttgart das FT-Zugpaar 137/138 eingeführt, das München auf dem Laufweg über Würzburg erreichte. Gleichzeitig erhielten dieser, sowie die anderen drei 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 in diesem als „Rheinblitz“-Gruppe bezeichneten Dortmunder SVT- Umlaufplan eingesetzt. Mit einer Laufleistung von täglich 6276 km für die 5 SVT wurde mit 1255 km je Fahrzeugbetriebstag ein neuer Rekord erreicht. Eine weitere Maßnahme, die häufige Überbesetzung des FT 27/28 nach München durch Einsatz einer Doppeleinheit zu vermeiden, war der planmäßige Einsatz eines vierteiligen VT 08.5 mit zwei Maschinenwagen anstelle eines SVT Köln.

Die „Rheinblitz“-Gruppe ist mehrfach als eine Glanzleistung des Maschinendienstes der DB bezeichnet worden. Es war damals schon beeindruckend wenn z.B. im Kölner Hbf morgens gegen 7.00 Uhr zuerst die Doppeleinheit des FT 8/28 von Dortmund über Wuppertal einlief und kurze Zeit später auf dem selben Bahnsteiggleis die drei zusammen gekuppelten Triebwagen des FT 38/18/168 von Dortmund über Essen langsam bis kurz vor die am Bahnsteigende 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/5500 PS-Leistung laufenden Dieselmotoren laut dröhnend in Bewegung. Kaum jemand konnte dabei widerstehen, nicht wenigstens einen Blick auf den eleganten und stets gut gepflegten Zug zu werfen.

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 Hbf an das elektrische Streckennetz angeschlossen war. So verfügte die HVB bereits im Februar 1958 die Ausmusterung des bei einem Unfall beschädigten SVT 06 104. Nur der Umstand, dass bereits für den Sommerfahrplan 1958 die Schnelltriebwagen in der Relation Köln-Hannover verkehren sollten, führte zur Rücknahme der Ausmusterungs-Verfügung, so dass die Aufarbeitung im AW Nürnberg noch durchgeführt werden konnte. Ausgemustert wurden dann aber Dezember 1957 die beiden auf hydraulischen Antrieb umgebauten SVT 06.5. Die vier SVT 06.1 (-103, -104, -108 und -110) erhielt im Sommer das Bwv Köln Bbf. Ab Sommer-Fahrplan 1958 benötigte man planmäßig zwei SVT im Umlaufplan für die drei FT-Zugpaare 13/14 „Dompfeil“, 15/16 „Sachsenroß und 16/17 „Germania“ zwischen Bonn/Köln und Hannover. Nicht ganz unerwartet kam besonders von den Stamm Reisenden, 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. Die spielfreie Radsatzführung der neuen Drehgestelle an den Reisezugwagen hatten zu wesentlich besseren Laufeigenschaften gegenüber Fahrzeugen mit „Görlitzer“-Drehgestellen geführt. Zeitweise starke Schlingerbewegungen, besonders beim Einlaufen in Kurven, minderten den Reisekomfort beträchtlich. Zusammen mit den beiden VT 07.5, die Ende Mai 1959 vom Bwv Dortmund Bbf nach Köln verlegt wurden führen die SVT „Köln“ ab Sommer fahrplan 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 drei VT 08.5 im Juli/August 1959 wurden dann alle abgestellt und am 20.11.1959 ausgemustert.

## zu verkaufen

Alle vier SVT „Köln“ wurden im Gelände des Gütebahnhofs Köln-Nippes abgestellt und bereits nach kurzer Zeit wurden die Spuren beginnender Zerstörung sichtbar. Zwar versuchte das BZA Minden u. a. diese vier 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 Fa.LHB in Salzgitter den SVT 06 104 für ihr Werksmuseum. Den SVT 06 108 benötigte man im AW Opladen noch als Ersatzteilspender für US-Botschafterzug 06 106, der seit 21.6.1960 im Bw Köln-Nippes beheimatet war. Die SVT 06 103 und 110 sind 1964 in Feldkirchen bei München verschrottet worden.

### Einsatz der SVT Köln bei der Deutschen Bundesbahn

|            |                              |                     |                         |               |
|------------|------------------------------|---------------------|-------------------------|---------------|
| FT 7/8     | Dortmund-Basel SBB-Dortmund  | „Rheinblitz“        | 20. Mai 51-31. Mai 58   | SVT 06/ VT 07 |
| FT 13/14   | Köln-Hannover-Köln           | „Dompfeil“          | 01. Juni 58-15. Aug. 59 | SVT 06        |
| FT 15/16   | Köln-Hannover-Köln           | „Sachsenroß“        | 01. Juni 58-15. Aug. 59 | SVT 06        |
| FT 17/18   | Bonn-Hannover-Bonn           | „Germania“          | 01. Juni 58-15. Aug. 59 | SVT 06        |
| FDt 17/18  | Hamburg-Köln-Hamburg         |                     | 04. Mai 50-07. Okt. 50  | SVT 06        |
| FDt 19/20  | Frankf./M.-Hamburg-Frankf./M |                     | 08. Okt. 50-19. Mai 51  | SVT 06        |
| FT 27/28   | Dortmund-Basel SBB- Dortmund | „Rhein-Blitz“       | 20. Mai 51-04. Okt. 52  | SVT 06/ VT 07 |
| FT 27/28   | Dortmund-Basel SBB- Dortmund | „Rheinblitz“        | 17. Mai 53-31. Mai 58   | SVT 06/ VT 07 |
| FT 29/30   | München-Frankfurt/M.-München | „Münchner-Kindl“    | 17. Mai 53-24. Nov 57   | SVT 06/ VT 07 |
| FT 37/38   | Dortmund-Regensburg Dortmund | „Rhein-Donau-Blitz“ | 20. Mai 51-22. Mai 54   | SVT 04/ 06    |
| FT 37/38   | Dortmund-Nürnberg-Dortmund   | „Rheinblitz“        | 23. Mai 54-31. Mai 58   | SVT 06/ VT 07 |
| FT 137/138 | Dortmund-München- Dortmund   | „Rheinblitz“        | 23. Mai 54-31. Mai 58   | SVT 06/ VT 07 |

### Höchste monatliche Laufleistung der SVT Köln jeweils im Juli des betr. Jahres:

|       |                          |
|-------|--------------------------|
| 1953: | SVT 06 502 Dtm 31 907 km |
| 1954: | 06 104 Dtm 28 957 km     |
| 1955: | 06 110 Dtm 33 606 km     |
| 1956: | 06 108 Dtm 31 264 km     |
| 1957: | 06 108 Dtm 25 282 km     |
| 1958: | 06 104 Köl 21 127 km     |
| 1959: | 06 108 Köl 17 886 km     |

### Beheimatung der SVT Köln im Bereich der Deutschen Bundesbahn

|        |                     |                                |          |                               |
|--------|---------------------|--------------------------------|----------|-------------------------------|
| 06 103 | 13.05.50-18.05.51   | Ffm-Griesheim                  | 24.04.57 | ausgemustert, an DR abgegeben |
|        | 19.05.51-20.05.58   | Dortmund                       |          |                               |
|        | 28.05.58-14.04.59   | Köln Bbf                       | 06 108   | ab März 46                    |
|        | 15.04.59-           | Köln-Nippes                    |          | ..Juni 48-13.02.51            |
|        | 20.11.59            | ausgemustert u. zerlegt        |          | 14.2.51-15.10.52              |
|        |                     |                                |          | 16.10.52-31.7.53              |
| 06 104 | 29.06.50-18.05.51   | Ffm-Griesheim                  |          | 1.8.53-30.5.58                |
|        | 19.05.51-20.05.58   | Dortmund                       |          | 31.05.58-14.04.59             |
|        | 21.05.58-14.04.59   | Köln Bbf                       |          | 15.04.59-                     |
|        | 15.04.59-           | Köln-Nippes                    |          | 20.11.59                      |
|        | 20.11.59            | ausgemustert u. zerlegt        | 06 109   | nach Kriegsende               |
|        |                     |                                |          | Bamberg                       |
| 06 106 | ab August 46        | Berlin Ahb                     |          | ab Mai 47-02.08.48            |
|        | ab Juni 48-20.06.60 | Ffm-Griesheim                  |          | 03.08.48-Februar 55           |
|        | 21.6.60-            | Köln-Nippes                    |          | Februar 55-                   |
|        | 16.08.63            | ausgemustert, an ESV abgegeben |          | 19.02.58                      |
|        |                     |                                | 06 110   | 05.05.50-18.05.51             |
|        |                     |                                |          | Ffm-Griesheim                 |
| 06 107 | nach Kriegsende     | Frankfurt/M 1                  |          | 19.05.51-30.05.58             |
|        | ab Februar 55       | Stuttgart                      |          | 31.05.58-14.04.59             |
|        |                     |                                |          | Dortmund                      |
|        |                     |                                |          | Köln Bbf                      |

|        |                   |                               |
|--------|-------------------|-------------------------------|
|        | 15.04.59-         | Köln-Nippes                   |
|        | 20.11.59          | ausgemustert u. zerlegt       |
| 06 501 | 16.12.50-18.05.51 | Ffm-Griesheim                 |
|        | 19.05.51-         | Dortmund                      |
|        | 24.04.58          | ausgemeuster, an DR abgegeben |
| 06 502 | 08.02.52-         | Dortmund                      |
|        | 24.04.58          | ausgemustert, an DR abgegeben |