



Das für die Unterhaltung der DRB-Schnelltriebwagen zuständige RAW Wittenberge spielte beim Fund des verschollen geglaubten Betriebsbuches des SVT 137 851 eine besondere Rolle. Dorthin gelangte das Buch, nachdem der Triebwagen 1946 von der US-Army requiriert und bis 1963 als US-„Botschafterzug“ genutzt worden war. Das historische Farbbild vom November 1938 zeigt zwei SVT der Bauart „Köln“, rechts im Bild der Triebwagen 137 851. Aufnahme: Walter Hollnagel/Sammlung Joachim Bügel

# Verschollen und wiederentdeckt

Die über 60 Jahre währende Odyssee des Betriebsbuches vom US-„Botschafterzug“ VT 06 106, dem **DRB-Schnelltriebwagen 137 851**

Immer wieder gibt es bei verschollen geglaubten Originalunterlagen historisch wertvoller Fahrzeuge Überraschungen. Dr.-Ing. Kurt Köhler, Autor mehrerer EK-Bücher über DR-Diesellokomotiven und bis zum Ruhestand in der Außenstelle Dessau der ehemaligen VES-M Halle tätig, fragte unlängst in der Redaktion an, ob Interesse am Original-Betriebsbuch des Schnelltriebwagens (SVT) 137 851 bestehen würde.

Wir glaubten zuerst an einen Zahlenfehler der Betriebsnummer, denn der SVT 137 851 war ja nach dem Krieg für die US-Army im Einsatz, stand den Amerikanern danach weiterhin als sogenannter „Botschafterzug“ zur Verfügung und existiert nach seiner Ausmusterung im Jahr 1963 noch heute als Clubheim bzw. Unterkunft in Konstanz und Travemünde. Das Original-Betriebsbuch des US-Botschafter-Schnelltriebwagens bei der DR? Das schien uns eher unwahrscheinlich.

## Ein gut erhaltenes Originalbetriebsbuch

Nach dem Erhalt wird schnell klar, dass wir tatsächlich das Originalbetriebsbuch dieses SVT und zugleich eine Rarität in den Händen halten, weil es bestens erhalten ist und detailliert die RAW-Aufenthalte seines nur 14 Monate währenden Einsatzes zu „Friedenszeiten“ vom 25. Juni 1938 bis 9. August

1939 exakt dokumentiert und damit Auskunft über die betriebliche Bewährung der „Fliegenden Züge“ ermöglicht. Die Einträge im Buch des SVT 137 851 enden im Juni 1942: Nach einer T0-Untersuchung wurde der Triebwagen wieder dem Bw Berlin-Gru-

newald übergeben. Auch in der Spalte „Standorte und Leistungen“ finden sich nach dem 8. Juni 1942, dem Ausgang im RAW Wittenberge, keine Einträge mehr. Lediglich nach Kriegsende wurden die meisten Hakenkreuze in den Stempeln geschwärzt. Die



Selten sind Bilder vom kurzen Vorkriegseinsatz des SVT 137 851. Willy Pragher hat die Nummer des SVT bei dieser im Oktober 1938 in Bitterfeld angefertigten Aufnahme notiert, der sich mit einem weiteren Triebzug auf der Fahrt nach Frankfurt/Main befindet. Aufnahme: Willy Pragher/Sammlung GG

i) Standort und Leistungen					
1		3		5	
Bahnbetriebswerk		Ausbesserungswerk		Leistung in km*)	
				seit der letzten Bahnamtlichen Unterföhrung des Triebwagens	seit der Anlieferung
	von	Wittenberge	von 13.6.38		630
	bis		bis 24.6.38		(16 288)
	von 25.6.38	"	von 21.8.38		16 218
	bis 30.8.38	"	bis 2.9.38		(22 425)
Grunewald	von 3.9.38	"	von 21.11.38		54433 T <sub>9</sub>
	bis 21.11.38	"	bis 2.1.39		(135 924)
	von 2.1.39	"	von 13.2.39		90357 T <sub>9</sub>
	bis 11.2.39	"	bis 12.3.39		(67 984)
	von 17.3.39	"	von 22.5.39		152 341 T <sub>9</sub>
	bis 23.5.39	"	bis 25.5.39		(13187)
	von 26.5.39	"	von 8.6.39		165 449 T <sub>9</sub>
	bis 4.6.39	"	bis 9.6.39		(17 128)
	von 4.6.39	"	von 10.8.39		235 733 T <sub>0</sub>
	bis 10.8.39	"	bis 18.9.39		
	von 21.9.39	"	von 20.4.42		
	bis 24.4.42	"	bis 8.6.42		

Auszüge aus dem aufgefundenen Betriebsbuch: Im Stationierungsverzeichnis (Bild oben) ist entgegen den bisherigen Angaben in der Literatur ausschließlich das Bw Grunewald (und nicht das Bw Ahb) als Heimatdienststelle vermerkt. Dazu die Laufleistungen und ausgeführten Schadgruppen. Rechts: Auszug aus der ersten Seite des Stamnteils des Betriebsbuches. Abbildungen (2): Sammlung EK-Verlag

Deutsche Reichsbahn

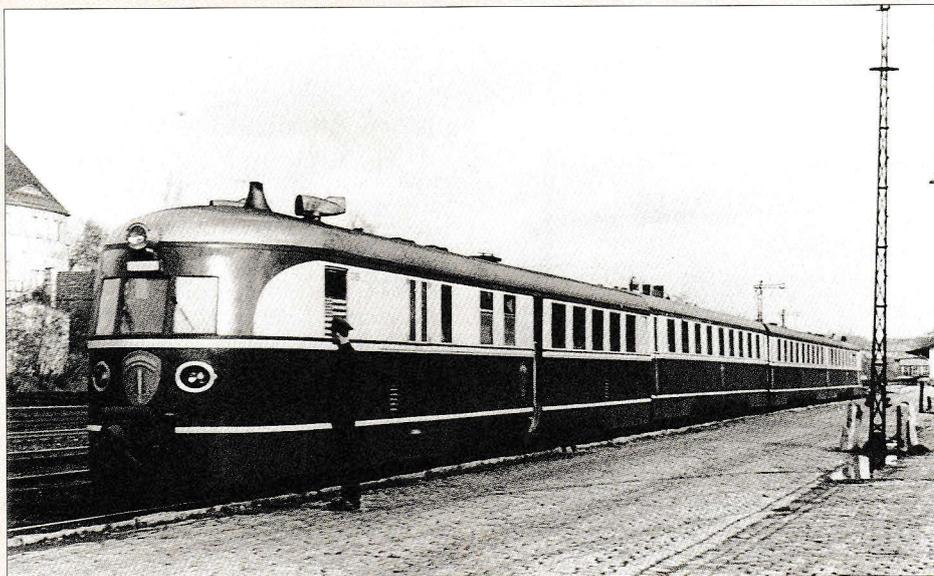
## Betriebsbuch

für Triebwagen mit Verbrennungsmotor und mechanischer, hydraulischer oder elektrischer Kraftübertragung

Betriebsnummer: 137851abc. Bauartreihe: Schnelltriebwagen Bauart: Kolb.  
 Gattungsbezeichnung: WRBPw12 VTK. Achsfolge: Wgc: 2 Lauf, 2 Triebachsen Wgc: 4 Ldn, 4 Fachsen  
 Fabriknummer: 5889.1abc. Wgc: 2 Trieb, 2 Laufachsen

Lieferer des Triebwagens: Linke-Hofmann-Werke AG, Breslau  
 geliefert auf Vertrag: 53206/83.137 vom 19. am 13.6.1938  
 abgenommen im RAW: Wittenberge am 23.6.1938

Gemäßpflicht bis: 23.6.1939. Anschaffungspreis: 626.397 RM.  
 Anschrift bis: 23.6.1940.  
 Erbauer des Wagenteils: Linke-Hofmann-Werke AG, Breslau  
 " " Motors: Maybach Motorenbau GmbH, Friedrichshafen  
 " " Getriebe:  
 " " der elektrischen Ausrüstung (für Kraftübertragung): A.E.G. Berlin



Dieses seltene Bild vom Juni 1948 zeigt den bereits zu einem vierteiligen Fahrzeug umgebauten, nunmehr als VT 06 106 bezeichneten und im Dienst der US-Army stehenden Triebwagen im Bahnhof Berlin-Lichterfelde, wahrscheinlich kurz vor der Abfahrt als Di-US 24 nach Frankfurt/Main. Aufnahme: Fritz Eschen

Laufleistungen seit Ausführung der letzten Schadgruppe T2 im September 1939 sind nicht mehr eingetragen, ein Hinweis darauf, dass keine Betriebsbögen mehr geführt wurden, die übrigen komplett fehlen.

Folgt man den Darstellungen von Günther Dietz und Peter Jauch in dem beim EK-Verlag verlegten Buch „Deutsche Schnelltriebwagen“, nahm die US-Army im August 1946 unseren SVT 137 851 (neben weiteren SVT) wieder in Betrieb und stationierte ihn im Bw Berlin Anhalter Bf (Ahb), nachdem das Fahrzeug im Zweiten Weltkrieg als mobiles Stabsquartier des Oberkommandos der Wehrmacht gedient und von den US-Streitkräften nach Kriegsende in Österreich vorgefunden worden war. Das Wort „Stationieren“ ist hier je-

doch nicht im üblichen Sinne zu verstehen: Nach der Besetzung der drei Westsektoren Berlins requirierten die Amerikaner für ihre Zwecke Teile des Triebwagenschuppens im Bw Ahb an der Monumentenbrücke für die requirierten Reichsbahn-Fahrzeuge.

### Einsatz durch die US-Army ab 1946

Von Berlin aus setzte die Besatzungsmacht diesen Triebwagen als US-Dienstzug 24/25 zwischen Berlin-Lichterfelde und der US-Zone sowie nach Berchtesgaden ein. Die Amerikaner ließen ihn Ende 1947 in der US-Zone im RAW Nürnberg mit dem Mittelwagen des SVT 137 858 in einen vierteiligen Triebzug umbauen, der dabei die neue Nummer VT 06 106 a/b/c/d bekam. Tatsache ist,

dass beim Umbau das Originalbetriebsbuch nicht zur Verfügung stand, denn es enthält keinen Eintrag. Mit Beginn der Berlin-Blockade im Juni 1948 räumte die US-Army ihren Stützpunkt in der geteilten Stadt und verlegte ihn in das Bw Frankfurt/M 1.

Nach dem Brand des US-Schnelltriebwagens „USA 2 22 222“ (ex SVT 137 854) im Jahr 1951, der dem US-Hochkommissar Mc Cloy zur Verfügung stand, wurde VT 06 106 im September 1951 in einen dreiteiligen Salon-Triebwagen (jetzt in grau-olivgrüner Lackierung) umgebaut und danach von der Hohen Kommission genutzt. Ab 1955 wurde Mehllem bei Bonn Standort des nun vom US-Botschafter genutzten Triebwagens. 1956 erhielt er eine blaue Lackierung. 1963 gaben die Amerikaner den SVT als letzten seiner Art an die DB zurück, die in sofort ausmusterte und später dem Eisenbahn-Sportverein übergab. VTb steht seitdem in Travemünde und VTa mit dem Mittelwagen in Konstanz.

### Der Verbleib des Betriebsbuches

Das Betriebsbuch selbst ist – ausweislich eines darin abgehefteten Beleges – am 20. Juni 1942 wieder im Bw Grunewald eingetroffen. Merkwürdigerweise ist aber die Beheimatung in Grunewald nach diesem RAW-Aufenthalt nicht mehr eingetragen. Bei der Räumung des Berliner US-Stützpunktes im Bw Anhalter Bahnhof im Juni 1948 kam es jedenfalls nicht mit in die US-Zone.

Warum, bleibt auch weiterhin spekulativ: Entweder wusste man nicht, dass es sich (vielleicht noch) in Berlin-Grunewald befand oder es war zu diesem Zeitpunkt dort bereits nicht mehr vorhanden. Wann und unter welchen Umständen das Betriebsbuch jedoch wieder zum RAW Wittenberge gelangte – das es in den sechziger Jahren der VES-M Halle übergab – ist unbekannt.