Schnelltriebwagen für die US-Army

Wie es begann

Anfang Mai 1945 war den US-Truppen in Piding an der Strecke Freilassing-Berchtesgaden einen Triebwagenzug, bestehend aus drei Schnelltriebwagen (SVT) der Bauart „Köln“ unversehrt in die Hände gefallen. Die SVT befanden sich im „Sondereinsatz“ für das Führer Hauptquartier“ (FHQ) und wurden von der US-Army vermutlich als Wehrnachtsfahrzeuge angesehen und damit als Kriegsbeute betrachtet. Nach einer im Bundesbahn Zentral Amt (BZA) München vorgefundenen, handschriftlich erstellten Liste, waren es die letzten betriebsfähigen SVT „Köln“ der Deutschen Reichsbahn. Sie hatten im RAW Potsdam Sondereinrichtungen erhalten. Diese bestand im Wesentlichen aus dem Einbau einer Funkanlage, Einbau von Schlafkabinen, Anbringen von grünem oder grauem Tarnanstrich, winterfest herrichten d, h, Einbau einer Kühlwasser-Warmhalte -und Vorwärmanlage für ortsfeste elektrische Energieversorgung am Abstellplatz. Bei den Amerikanern bestand großes Interesse an den Triebwagen, die sie daher für ihre Zwecke herzurichten gedachten. Während das Triebwagenpersonal vorübergehend interniert wurde, überstellte man die SVT dem RAW Bad Cannstatt, um sie in Zusammenarbeit mit der Maschinenfabrik Esslingen AG nach den Wünschen der neuen Besitzer umzubauen.

Umbau der SVT 137 853 und -856 für die US-Army

Die Umbau-Maßnamen beinhalteten z. B. die Umgestaltung des Speiseraums mit einem langen Tisch in Wagenlängsachse, im anderen Endwagen wichen die Abteile einem Salon mit bequemen Polstersesseln an den Seitenwänden. Im Mittelwagen richtete man Schlafkabinen ein und verbesserte die Sanitäreinrichtungen durch Einbau von Waschbecken und Duschen. Die versammelten Personen im Vordergrund waren die Mitarbeiter der Möbelschreinerei Fa. Edwin Behr aus Wendlingen, die den Innenausbau ausführten. Auf dem anliegenden Bild ist der US-Salon-SVT 137 856, im grünen US-Army-Anstrich und der Anschrift„USA 444“ zu sehen. Er war vorgehen, ihn hochrangigen US-Generälen für „Reisen und Prestige“ zur Verfügung zu stellen. Der zweite US-Salon-SVT, der 137 853, war mit „USA 666“ beschriftet, aber sonst äußerlich nicht von dem SVT „USA 444“ zu unterscheiden. Nach den Ausführungen der US-Army Zeitung „THE 716 HIGH-BALL“ vom 10. Okt. 1945 bestand ursprünglich sogar die Absicht, vier solcher Züge für „General Officers“ umzubauen.

Aus welchem SVT entstand der Salon-SVT „USA 222“

Der dritte zum Umbau vorgesehene SVT wäre nach den vorliegenden Aufschreibungen aus dem BZA München, der SVT 137 854 gewesen. Dieser stand gemäß dem „Statistischen Nachweis St 10 b“ Ende 1944 noch schadhaft abgestellt in Mellrichstadt / Bayern. Dass er in den letzten Kriegstagen noch zu einem SVT für Sonderdienste des FHQ hergerichtet worden sein soll, erscheint unwahrscheinlich. Wie die US-Army- Zeitung berichtet, waren die zwei zum Umbau vorgesehenen SVT 137 277 und -854 so stark beschädigt, dass daraus nur ein intakter Zug zusammengestellt werden konnte. Dieser setzte sich aus den Wagen 137 277 a und b, sowie aus dem Wagen 137 854 c zusammen. Bemerkenswert ist der im Bild sichtbare gute Lackzustand des zweifarbigen SVT 137 277 a, der zu diesem Zeitpunkt schon ca. 7 Jahre seit Anlieferung der Witterung ausgesetzt war. Möglich, dass er bei Verwendung im Krieg als Notstrom-Aggregat in Nürnberg geschützt abgestellt war oder im Rahmen einer Hauptuntersuchung noch eine neue Lackierung erhalten hatte.

Wo verblieb die SVT 137 274 und -277?

Vermutlich war mit dem dreiteiligen Triebwagenzug in Piding nicht der SVT 137 854, sondern der ebenfalls dem FHQ unterstellte SVT 137 274 den Amerikanern in die Hände

gefallen. Die Betriebs-Nummern der einzelnen SVT sind in den vorliegenden Unterlagen leider nicht aufgeführt. Der SVT 137 274 wurde aber nicht in das Umbauprogramm zum US-

Salon-SVT einbezogen, sondern zur Ausstellung auf der Kriegsbeute-Ausstellung in die USA verschifft. Nach Fertigstellung des 3. aus SVT 137 277 und -854 zusammen gestellten Salon-SVT „USA 222“ ist kein weiterer SVT „Köln“ umgebaut wurden. Die nicht benötigten Wagen wurden wieder zu einem dreiteiligen SVT 137 277 zusammengestellt, der bis zur Aufarbeitung für den F-Zugdienst der Deutschen Bundesbahn (DB) im Jahre 1950 schadhaft abgestellt blieb.

Der Tarnanstrich

Im April 1944 erging eine Anordnung, dass „Triebwagen im auffälligen zweifarbigen Anstrich nicht mehr für Sondereinsätze verwendet werden sollen, weil sie dem feindlichen Bordwaffenbeschuss besonders stark ausgesetzt sind.“ Der SVT 137 275 z. B., den Rüstungsminister Speer und sein Stab benutzten, um sich nach Luftangriffen auf die Rüstungs-Industrie vor Ort über die Schäden zu informieren, erhielt daraufhin grünen Tarnanstrich. Neben SVT 137 274 hatte nur noch der dem Führer-Hauptquartier unterstellte SVT 137 276 den grauen Tarnanstrich der Wehrmacht. Dass der SVT 137 854 im Jahre 1944 oder später, noch den vorgeschriebenen Tarnanstrich und Sonderausrüstung erhalten hat, ist im Gegensatz zu den anderen im Sondereinsatz verwendeten SVT nirgends erwähnt. Die SVT 137 275 und -276 standen bei Kriegsende schadhaft abgestellt in West-Berlin und wurden von den Amerikanern später in die US-Zone überführt.

Wer nutzte die US-Salon-SVT

Wie ein Bild in der US-Army-Zeitung „The 716 th High-Ball“ zeigt, verlässt der US-Salon-SVT „USA 222“ am 30. Sept. 1945 Esslingen mit dem Ziel Berlin. Er hatte inzwischen den gleichen olivgrünen US-Army Anstrich wie seine Vorgänger erhalten. Die auf den späteren Bildern zu sehenden Embleme, Zierstreifen und das unverzichtbare 3. Spitzenlicht, (Headlight) sind erst nach Übernahme der Fahrzeuge durch die mehrjährigen Nutzer, den US-Generälen Clay für „USA 222“, Harmon für „USA 444“ und Huebner für „USA 666“ angebracht worden.

Unterschiedliche Nummerierung des SVT “USA 222“

Zusammengestellt wurde der als „USA 222“ bezeichnete Salon-SVT aus den Wagen 137 277 a und b sowie -854 c. Das EZA München führte ihn aber als SVT 137 854 a/ b/ c. Bei der Deutschen Reichsbahn Ost erhielt er die Betriebs-Nr. SVT 137 854 a / 277 b+c. Grundlage war eine zwischenzeitlich bei der DR-Ost vorgenommene andere Bezeichnung der einzelnen Wagen. Der SVT „USA 222“, der von US-Militär-Gouverneur L.Clay für seine Fahrten zwischen Berlin und der US-Besatzungszone genutzt wurde, hatte zwar seinen Standort im West-Berliner Bw Anhalter Bf, aber für Reparaturen oder umfangreiche Wartungsarbeiten wurde das RAW Nürnberg aufgesucht. Das Triebwagen-Personal, bestehend aus 2 Lokführern und einem Elektriker, stellte daher das Bw Frankfurt/M 1, das Küchen-Personal die Mitropa-Niederlassung Frankfurt/M. Mit Beginn der Berliner Blockade im Juni 1948 wurde der Triebwagenstützpunkt im Bw Anhalter Bf geräumt.