

Kleiner Grenzverkehr

Ein fast neuer SVT-Mittelwagen von WMD fuhr ab 1959 bei der Reichsbahn – der einzige bekannte Fall, bei dem ein für die DB neu gebautes Fahrzeug noch vor dem Mauerbau in die DDR ausreiste.

*Als Wrack in Wustermark: Mittelwagen 182 511-6 am 23. Mai 1995 bzw. am 13. Oktober 1992.
Julian Tilman*

Die Verhältnisse zwischen Deutscher Bundesbahn im Westen und Deutscher Reichsbahn im Osten unseres Vaterlandes waren wirklich nicht immer einfach. Wenn sich schon die übergeordneten Schutzmächte der beiden deutschen Teilstaaten gegenseitig atomar bedrohten, so gab es auch im alltäglichen Klein-Klein zwischen den beiden Bahnverwaltungen viele potenzielle Konfliktmöglichkeiten. Von den gegenseitigen Durchfahrtsrechten im thüringisch-hessischen Kalibergbauegebiet bis hin zu den großen Statusfragen, wer nämlich in Sachen Bahn mit wem überhaupt verhandeln darf, wurde kaum ein Thema ausgelassen.

Dennoch gab es immer wieder auch pragmatische Lösungen, die angesichts der damaligen weltpolitischen Lage erstaunen. Beschränken wir uns hier auf den einzigen bekannten Fall, bei dem ein für die DB neugebautes Fahrzeug noch vor dem Mauerbau in die DDR ausreiste.

Die Vorgeschichte dieser Transaktion ist etwas kompliziert. Gehen wir deshalb chronologisch vor: Zwischen dem 14. Mai und dem 2. Dezember 1938 erhielt die Deutsche Reichsbahn 14 dreiteilige Schnelltriebwagen der Bauart „Köln“

mit den Betriebsnummern 137 273-278 und 137 851-858. Die 160 km/h schnellen Triebwagen übertrafen den Komfort ihrer Vorgänger der Bauarten „Hamburg“ und „Leipzig“ und liefen bis Kriegsbeginn im legendären Schnelltriebwagenetz der Deutschen Reichsbahn zwischen Berlin, München, Köln, Dortmund und Basel SBB.

Von Linke-Hofmann zum Bw Anhalter Bf

Uns interessiert hier besonders der Zug 137 858 a-c, der am 7. November 1938 von den Linke-Hofmann-Werken in Breslau geliefert, am 10. November 1938 im RAW Wittenberge abgenommen und am 11. November 1938 beim Bw Berlin Anhalter Bf in Dienst gestellt wurde. Mit Kriegsbeginn wurde der Schnelltriebwagenverkehr eingestellt und die meisten Züge abgestellt, soweit sie nicht als Führungszüge für Nazi-Größen dienten. Für unseren 137 858 ist Bludenz in Vorarlberg als Abstellort bekannt, im wahrsten Sinne des Wortes weit ab vom Schuss. Die nächste Meldung datiert erst vom 6. November 1945 und weist unseren Zug als abgestellt im RAW Nürnberg aus. Ab 1946

stand er beschädigt im Bahnhof Emskirchen. Erstaunlicherweise haben alle 14 Züge der Bauart „Köln“ den Krieg mehr oder minder heil überstanden, wengleich nach Kriegsende je ein Zug in der UdSSR, den USA und der Tschechoslowakei verblieben. 137 858 erhielt nach dem Umzeichnungsplan vom Oktober 1947 die neue Bezeichnung SVT 06 111, allerdings wahrscheinlich nur auf dem Papier, da er jahrelang als Ersatzteilspender für andere Züge der Bauart „Köln“ diente. So war z.B. sein Mittelwagen Ende 1947 als zusätzlicher Mittelwagen in den Zug SVT 06 106 eingestellt worden, der der US-Armee als „Dreamliner“ vor allem im Berlin-Verkehr diente. Später diente dann dieser Mittelwagen als Ersatz für den in der Nacht zum 2. Februar 1951 in Bad Homburg abgebrannten Mittelwagen des SVT 06 108.

Neubau in Donauwörth

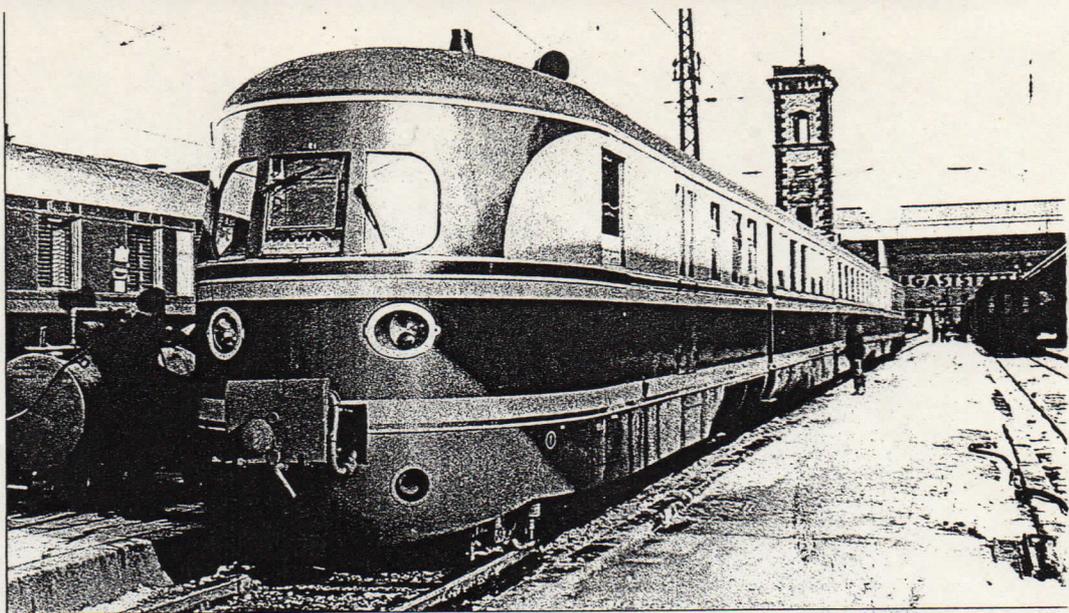
Als die DB sich schließlich entschloss, die bei ihr vorhandenen Triebzüge der Bauart „Köln“ wieder in Dienst zu stellen, fehlten beim 137 858 (SVT 06 111) nicht nur der Mittelwagen, sondern auch die dieselelektrischen Antriebsanlagen.

Letzteres Problem löste man – wie auch beim SVT 06 102 – durch Umbau auf dieselhydraulischen Antrieb, wodurch der Zug auch die neue Nummer SVT 06 502 erhielt. Das erste Problem hingegen war nur durch den Bau eines neuen Mittelwagens lösbar. Da Linke-Hofmann im inzwischen polnischen Breslau nicht mehr in Frage kam, wendete man sich an die im Schienenfahrzeugbau neue Firma Waggon- und Maschinenbau Donauwörth (WMD), die auch andere Schnelltriebwagen der DB aufarbeitete und unter anderem auch zwei Neubau-Maschinenwagen für die Baureihe VT 075 („Berlin“) baute.

Der fabrikneue Mittelwagen VM 06 502 b wurde laut einer handschriftlichen Aufstellung des BZA München erst am 8. Februar 1952 abgenommen, so dass bis dahin die bereits am 8. Juli 1951 gelieferten Maschinenwagen a und c nur als Reservetriebsköpfe für den baugleichen SVT 06 501 (ex SVT 06 102) dienen konnten. Spannend wären heute Bilder vom Innenraum des neuen Mittelwagens: Hat man die alte Inneneinrichtung unverändert – einschließlich der aufwändigen Intarsien in den Abteilmänteln – nachgebaut, oder doch eher eine purifizierte Form? Bisher nicht bekannt ist auch die WMD-Fabriknummer des neuen Fahrzeugs. Nachdem die im August 1951 abgelieferten beiden VT 075 die Fabriknummern 101-102 und die ersten ab Frühjahr 1952 abgelieferten VM 085-Mittelwagen von WMD die Fabriknummern ab 104 trugen, kommt eigentlich für den VM 06 502 b nur die WMD-Nummer 103 in Frage.

Verunglückt 1953 am Rhein

Der „neue“ SVT 06 502 aus alten Maschinenwagen und neuem Mittelwagen lief ab seiner Indienststellung beim Bw Dortmund Bbf vor allem in der berühmten „Rheinblitz“-Gruppe, bei der zwischen Köln und Mainz vier aneinandergeschaltete Schnelltriebwagen (SVT 04, SVT 06, VT 07 oder VT 08) gemeinsam am Rhein entlang rauschten. Anfang 1953 wurde der Zug samt neuem Mittelwagen am Rhein bei einem Unfall mit einem LKW schwer beschädigt und musste zur Reparatur erneut nach Donauwörth. Mit Indienststellung der neuen VT 08 und der TEE-Züge der



DB wurden die Vorkriegsschnelltriebwagen im Westen Deutschlands entbehrlich und ausgemustert. Unser VT 06 502 (inzwischen ohne S) wurde am 28. Dezember 1957 beim Bw Dortmund Bbf aus den Listen gestrichen. Da waren die Maschinenwagen 19 Jahre und der Mittelwagen keine sechs Jahre alt.

Zu dieser Zeit plante die Deutsche Reichsbahn in der DDR eine deutliche Ausweitung ihrer Schnelltriebwagenkurse. Im Tausch gegen drei Gleisbaukräne der Leipziger Firma Kirow gelangten schließlich mit Verkaufsdatum 11. Dezember 1958 je vier Triebzüge der Bauart „Köln“ (darunter zwei dieselhydraulische) und „Hamburg“ an die Deutsche Reichsbahn. Im Westen gab das einigen Wirbel, vor allem weil der „Stern“ Vorwürfe erhob, dass die Triebwagen zu billig an den Osten abgegeben worden wären.

Neustart beim Bw Karlshorst

Am 9. Dezember 1959 wurde der VT 06 502 nun wieder unter seiner alten Nummer 137 858 beim Bw Berlin-Karlshorst in Dienst gestellt. Viel Freude hatte die DR an den auf dieselhydraulischen Antrieb umgebauten Fahrzeugen vor allem wegen fehlender Ersatzteile nicht. Während der ebenfalls von der DB übernommene VT 06 501 (nun wieder 137 275) bereits 1960 nach einem Brand wieder abgestellt werden musste, hielt unser 137 858 noch bis zu seiner Abstellung am 17. Dezember

1964 durch. Die Ausmusterung der Maschinenwagen erfolgte schließlich erst zum 10. November 1971 und deren Zerlegung im Bw Wustermark am 6. Oktober 1976.

Und der WMD-Mittelwagen von 1952 mit der Nummer 137 858 c? Der hatte in den sechziger Jahren immer wieder die Ehre, in den anderen DR-Schnelltriebwagen der Bauart „Köln“ als vierter Verstärkungswagen vor allem nach Wien und Kopenhagen zu fahren. Selbst den Umzeichnungsplan der DR vom 1. Juli 1970 hat er noch erlebt, der ihn als 182 511-6 aufführte. Schließlich ereilte auch ihn am 20. Oktober 1975 die Ausmusterung nach 23 Dienstjahren. Da er zum Zerlegen noch zu schade war, wurde er im Bw Wustermark als Gerätewagen weitergenutzt. Bei einem Besuch in diesem Bw konnte ihn der Autor dort noch 1992 fotografieren. Drei Jahre später – also schon zu Zeiten der Deutschen Bahn AG – und 43 Jahre nach seinem Bau stand das inzwischen ausgebrannte Wrack des VM 06 502 b der DB immer noch dort.

Ein deutsch-deutsches Triebwagenschicksal ist an seinem Ende angekommen: von der DB zur DR zur DB AG, vom Luxus der „Rheinblitz“-Gruppe entlang des Rheins über das für die meisten DDR-Bewohner nicht einlösbare Fernweh des „Vindobona“ Berlin – Wien bis zum rostigen Wrack.

Julian Tilman

Der Autor dankt besonders Herrn Peter Jauch für seine ergänzenden Hinweise.

Gewissermaßen die alte Heimat: SVT 06 502 in den Fünffzigern im Münchner Hauptbahnhof
DGEG-Archiv

VM 06 502 b ging laut dieser handschriftlichen Aufstellung des BZA München am 8. Februar 1952 an den Betrieb Slg. Jauch

Handwritten note:
Neubau - Mittelwagen VM 06 502 b gefertigt v. WMD
an EAW - No. 103 am 1.2.1952
an den Betrieb am 8.2.52