# Der Botschafterzug SVT 137 851 / 06 106

#### Herkunft

Deutsche Reichsbahn beschaffte bekanntlich in den Jahren 1938/39 insgesamt 14 dreiteilige Schnelltriebwagen (SVT = Schneller Verbrennungsmotor Triebwagen) der Bauart "Köln" mit den Betriebs-Nummern 137 273-278 und 137 851-858 für die FDt-Verbindungen zwischen Berlin-Köln, -München, -Stuttgart und -Basel. In Konstanz am Bodensee und Travemünde an der Ostsee stehen die Wagenkästen eines VT "Köln", den die DB im Jahre 1963 ausmusterte. Einen Endwagen davon nutzt der Eisenbahner- Hochsee-Sportfischereials Gästeunterkunft. Der andere Endwagen und der Verein in Lübeck-Travemünde Mittelwagen stehen in Konstanz und dienen dort dem Eisenbahn Sportverein (ESV) als Vereinsheim. Der noch erkennbare blaue Anstrich lässt die Vermutung aufkommen, dass es sich bei diesen Wagen aber nicht um einen von der DB im F-Zugdienst der 50er Jahre eingesetzten, damals rot lackierten VT "Köln" handelt, sondern um den ehemaligen US-Botschafterzug VT 06 106.

Der von der Firma Linke Hofmann Busch (LHB) in Breslau mit der Fabrik-Nr. 5889 abc/1 und Betriebs-Nr. 137 851 gebaute SVT, wurde am 23. 6. 1938 im RAW Wittenberge abgenommen und vom Bw Grunewald als Fernschnelltriebwagen (FDt) nach Köln eingesetzt. Bis zur Einstellung aller Triebwagen-Verbindungen Ende August 1939, zwecks Einsparung von Treibstoffen zugunsten der Wehrmacht, erreichte er eine Laufleistung von ca. 235 000 km Nach langer Abstellzeit auf verschiedenen Bahnhöfen in Schlesien gelangte er dann kurz vor Kriegsende mit Flüchtlingen besetzt im Schlepp von Dampfloks nach Kremmen in die Nähe von Berlin. Zusammen mit einem weiteren SVT "Köln" (137 278) und dem SVT "Leipzig" (137 154) wurde er im März 1946 im Bw Anhalter Bf. abgestellt, um ihn vor der völligen Ausplünderung zu bewahren.

#### Im Schadpark des Bw Anhalter Bf

In dem größeren der beiden Triebwagenschuppen an der Monumenten Brücke, wurden im Krieg die Wartungsarbeiten und Reparaturen an den im Sonderdienste eingesetzten SVT vorgenommen. Daher standen dort noch mit diesen Fahrzeugen vertraute Fachkräfte zur Verfügung und auch Ersatzteile waren vorhanden. Den Triebwagenschuppen und das dazu gehörige Gelände nutzten die Amerikanern schon ab Herbst 1945 zum Abstellen und für Wartungs- und Pflegearbeiten an dem Salon SVT 137 232 (BA Hamburg) und Salon-SVT "USA 222", der dem US-General Lucius Clay für seine Fahrten nach Berlin anlässlich der Tagungen des Alliierten Kontrollrates zur Verfügung stand. Außerdem stand den Amerikanern dort noch der vierachsiger 225 PS Triebwagen VT 137 380 zur Verfügung, über dessen Verwendung keine Angaben vorliegen. Der kleinere Triebwagenschuppen diente der Wartung und Instandhaltung von Triebwagen, die von der Sowjetischen Besatzungsmacht beansprucht wurden. Das Gelände war rund um die Uhr bewacht und durfte nur von dem dort beschäftigten Werkstatt- bzw. Triebwagenpersonal betreten werden. Außerdem standen im Schuppen die schon vor Kriegsende schadhaft abgestellten SVT 137 275 und -276, die mit Tarnanstrich versehen, im Sonderdienst für Rüstungsminister Speer und das Führer-Hauptquartier eingesetzt waren. Entsprechend einer Bestandsliste vom 01. März 1946 gehörten sie zum Triebwagen-Park der DR Ost. Trotzdem ließen die Amerikaner den SVT 137 276 vermutlich nach Absprache mit den Sowjets in die US-Zone überführen.

Standortfrage

Bei der DR Ost vertrat man den Standpunkt, dass alle in Berlin vorgefundenen SVT zum Bestand der DR Ost gehören. Die DR West dagegen bezeichnete die in West Berlin von den Amerikanern beanspruchten Triebwagen mit dem Vermerk "Standort US-Sektor Berlin" und damit zum Bestand der US-Zone gehörend. Erschwerend für eine verlässliche Bestandsaufnahme war, dass die Triebwagen häufig auf Gelände standen, das von Deutschen nicht betreten werden durfte! Trotzdem gelang es der Deutschen Reichsbahn Ost die SVT 137 154 und -278 aus West Berlin, vermutlich als Ersatzteilspender für den SVT 137 851 deklariert, in das RAW Wittenberge zu beordern und sie damit dem Zugriff der Amerikaner zu entziehen. Dass US-SVT das RAW-Wittenberge in Anspruch genommen haben, geht aus einem vorliegendem Schreiben des Reichsbahn Zentralamtes (RZA) München vom 30. Mai 1947 hervor, wonach sich in einem US-SVT, der sich in Wittenberge befand, noch zwei 600 PS Maybachmotore eingebaut sind. Um welchen SVT es sich dabei handelt, wird nicht erwähnt. Im "Umnummerungs- Plan für die VT", den das RZA München im Oktober 1947 bekannt gab, werden die SVT 137 276 und -851 im Bestand der US-Zone geführt, während SVT 137 154 und -278 sowie der SVT 137 275 der Sowjetischen Zone zugeordnet sind. Dies hielt die Amerikaner aber nicht davon ab, letzteren im Juni 1948 bei der Räumung des Triebwagen-Stützpunktes Berlin im Schlepp des SVT "USA 222", zusammen mit allen noch vorhandenen Ersatzteilen, in die US-Zone zu überführen!

Aufarbeitung des SVT 137 851 für die Amerikaner und Einsatz als Militär-Reisezug

Nach der Devise, "Betriebsstoffe stellt die US-Armee, Personal die ostdeutsche Reichsbahn", wurde der SVT 137 851 bis Mitte August 1946 wieder in den betriebsfähigen Zustand versetzt. Mit Personal der DR Ost, d. h. zwei Lokführer und einem Bordmonteur (Elektriker) besetzt, fuhr er für die US-Armee im Militärreisezugdienst zwischen Berlin und der US-Zone. Belege, dass die Arbeiten im RAW Wittenberge, einem Ausbesserungswerk der Deutschen Reichsbahn Ost erfolgten, liegen nicht vor. Das inzwischen aufgefundene Betriebsbuch, welches sich nach Kriegsende im RAW Wittenberge befand und in den 60er Jahren der VES-M Halle übergeben wurde, gibt darüber keine Auskunft. Die spärlichen Aufschreibungen darin enden 1944. Hinweise, über Einsätze im Krieg für die Wehrmacht sind nicht zu finden, Weder der Einbau einer Sendeanlage, noch das Aufbringen von Tarnanstrich oder die sog. "Winterfestmachung" (elektr. Stromanschluß zum Warmhalten des Kühlwassers) sind vermerkt.

Die erste Hauptuntersuchung nach dem Krieg erfolgte erst am 08. 11. 1946 im RAW Nürnberg. Im November 1947 wurde dann dort mit dem Mittelwagen des schadhaft abgestellten SVT 137 858 eine 4-teilige Einheit gebildet. Dabei richtete man in jedem Wagen ein Abteil als Waschraum mit 6 Waschbecken ein. Der Außenanstrich wurde erneuert, jedoch blieb der violett / beige Farbton der Wagenkästen erhalten, aber nun und durch zwei breite hellgraue Zierstreifen modifiziert. Außerdem prägten ein 3. Spitzenlicht und die US-Militär Embleme (Flammenschwert), unter den Stirnfenstern und an den Seitenwänden das äußere Erscheinungsbild. Der SVT war bei den US-Soldaten aufgrund seines Komforts beliebt. Höhepunkte waren die Auslandseinsätze z. B. nach Kopenhagen und auch Sonderfahrten mit erholungsbedürftigen GI's zu den Heimen der US-Armee in Oberbayern. Aber auch Fahrten mit West-Berliner Geschäftsleuten zur Leipziger Messe fanden statt.

Abzug der US-Triebwagen aus Berlin

Mit Beginn der Blockade West-Berlins durch die Sowjets im Frühjahr 1948, zogen die Amerikaner alle Triebwagen aus Berlin ab. Die Deutsche Reichsbahn West stationierte den SVT 137 851 einschließlich der Berliner Triebwagenbesatzung beim Bw Frankfurt/M 1. Dort erhielt er dann die bei der DR-West bereits im Oktober 1947 bekanntgegebene neue Betriebs-Nr. SVT 06 106 a,b,c,d. In dem statischen Nachweis St 10 der DR-West wurde er als Neuzugang aufgenommen. An den Einsätzen für die US-Armee änderte sich nichts, nur das in der Zeit der Berliner Blockade von April 1948 bis Mai 1949, Berlin nicht angefahren werden konnte. Im Februar 1951 brannte der Mittelwagen des US-Hochkommissar Mc Cloy zur Verfügung stehenden Salon SVT "USA 222" in Bad Homburg aus. Daraufhin erteilte man der

Waggon Fabrik Donauwörth (WMD) den Auftrag, den SVT 06 106 als Nachfolger umzubauen. Der 2. Mittelwagen wurde zum Umbau des SVT 06 108 für den Reisezugdienst benötigt. Das Anstrichmuster des neuen Salon-VT ähnelte dem, den Anfang der 50er Jahre die SVT 06 der DB trugen. Nach Angabe von Zeitzeugen war er zwischen den Fenstern beige und darunter grau-grün lackiert. Die Abkürzung "SVT" ersetzte die DB nach 1951 wegen der auf 110 km/h reduzierten Höchstgeschwindigkeit durch "VT" (Verbrennungsmotor Triebwagen).

Häufiger Standort des neuen Salon-VT 06 106 war neben Berlin Lichterfelde West ab Februar 1952 auch der Bahnhof Mehlem. Der US-Hochkommissar hatte das Deichmann'sche Schloss am Rheinufer in Mehlem, zu seinem Dienstsitz gewählt und ausbauen lassen. 1955 wurde daraus die Botschaft der USA in der Bundesrepublik Deutschland und der Salon-VT 06 106 zum Botschafterzug. Im Gegensatz zu allen anderen Triebwagen der Amerikaner unterstand er nicht dem US-Tansportations Corps. Häufige Ziele der Sonderfahrten waren außer Berlin, Garmisch und Berchtesgaden auch der Bf. Bremerhaven-Columbuskaje, wenn dort Truppentransporter aus den USA anlegten.

### Einsatz als Botschafterzug und das unrühmliche Ende

Nach der Hauptuntersuchung im Februar 1957 zeigte sich der Salon-VT im blauen Lack nach Vorbild der F-Zugwagen, ergänzt durch zwei helle, umlaufende Zierstreifen. Aber Einsätze erfolgten immer seltener. Im Jahre 1960 wurde der Triebwagen noch vom Bw Frankfurt-Griesheim dem Bw Köln-Nippes zugewiesen, das näher zum Bf. Mehlem lag und auch das Triebfahrzeugpersonal stellte. Die Lokführer lösten sich auf den langen Strecken nach Berlin oder Oberbayern untereinander ab, bekamen aber je nach Fahrtstrecke ab Mannheim oder Würzburg einen Lotsen bis zum Ziel Bf. gestellt. Auf der Fahrt nach Berlin stellte die Deutschen Reichsbahn einen Lotsen von Helmstedt bis Berlin-Lichterfelde. Im Bereich der DDR durfte nur der Lotse und sowjetisches Kontrollpersonal den Triebwagen betreten. Für die DDR-Transportpolizei oder andere Kontroll-Organe war der Zutritt verboten. Die strengen Richtlinien galten aber auch für das deutsche Triebwagenpersonal, die z. B. zur Behebung von Störungen oder Schäden den Boden der DDR nicht betreten durften. In einem Fall hatte der Triebwagen nachts einige Kühe, die auf den Gleisen standen überfahren. Die allgegenwärtige Transportpolizei (Trapo) der DDR war sofort zur Stelle und verlangte die Ausweispapiere des Triebwagen Personals zu sehen, die den Schaden besichtigen wollten. Dem wurde nach Rücksprache mit dem amerikanischen Zugkommandanten aber nicht entsprochen, so das die Transport-Polizisten verärgert reagierten und dem Lokpersonal das Verlassen des Triebwagens nicht gestatteten und somit keine Entscheidung über die Weiterfahrt getroffen werden konnte. Weil aber der Zug im Durchfahrgleis stand und den übrigen Verkehr behinderte, benachrichtigte die Trapo den sowjetischen Kontrolloffizier, der dem Triebwagenpersonal die Besichtigung der Schäden erlaubte und die Weiterfahrt mit verminderter Geschwindigkeit veranlasste. In einem anderen Fall, ebenfalls auf der Fahrt nach Berlin auf der Strecke der Deutschen Reichsbahn, verbreitete sich im Mittelwagen des Triebwagens Brandgeruch. Nach dem Halt im nächsten Bahnhof stellten die Lokführer fest, dass der Rauch vom Fahrmotor im Drehgestell des Motorwagens kam. Nach dem Halt war der Fahrmotor blockiert. Der Triebwagen konnte mit eigener Kraft nicht mehr bewegt werden und eine Dampflok musste ihn auf ein Werkstattgleis schieben um den Fahrmotor auskuppeln zu können. Vermutlich um die Arbeiten zu beschleunigen, erschien plötzlich der Werkleiter im Führerstand des Triebwagens, um sich anhand der dort vorhandenen Unterlagen und Plänen ein Bild über den Umfang der noch anstehenden Arbeiten zu verschaffen. Das veranlasste natürlich den amerikanischen Zugkommandanten zum Einschreiten, denn der Botschafterzug galt als amerikanisches Hoheitsgebiet und durfte nur von Amerikanern und dem Triebwagenpersonal betreten werden. Der Zugkommandant konnte den ungebetenen Gast aber überzeugen, dass er den Triebwagen möglichst ohne weiteres Aufsehen zu erregen,

wieder verlassen musste. Die meisten Fahrten verliefen jedoch ohne unangenehme Vorfälle. Alle Beteiligten waren überrascht, als die Amerikaner im Sommer 1963 den Salon-Triebwagen der DB übergaben, die aber keine Verwendung mehr dafür hatte und daraufhin schon am 16. August 1963 die Ausmusterung verfügte.

Die unten stehende Pressemitteilung gibt Auskunft, welche Gründe zur Außerdienststellung des Botschafterzuges führten:

## Kein Sonderzug mehr für den US-Botschafter

Washington 9.Juni 1963 (AP). Der amerikanische Botschafter in Bonn wird vom 30. Juni an nicht mehr über den Sonderzug verfügen können, der seit Ende des Zweiten Weltkrieges dem jeweils höchsten Repräsentanten der Vereinigten Staaten in Deutschland zur Verfügung Unterstaatssekretär stand. Der europäische Angelegenheiten amerikanischen Außenministerium, William Tyler, hat die Rückgabe des Sonderzuges die Deutsche an Bundesbahn angeordnet, nachdem der eines Vorsitzende Bewilligungsunterausschusses des Repräsentantenhauses John Roonev scharfe Kritik an der Verwendung des Zuges geübt hatte.

Rooney stellte unter anderem fest, dass der aus drei komfortabel eingerichteten Wagen bestehende Zug mit seinem achtköpfigen Begleitpersonal im Jahr 476 000 Mark koste und 1962 von insgesamt 44 Fahrten nur acht nach Berlin unternommen habe, obwohl seine Hauptaufgabe darin bestehen sollte, die Diplomatenverbindung zwischen Bonn und der alten Hauptstadt offen zu halten. Die Hälfte der Reisen habe in die Wintersportgebiete von Garmisch und Berchtesgaden geführt. Unterstaatssekretär Tyler vertrat zunächst die Ansicht, dass der Sonderzug aus politischen Gründen unterhalten werde, weil er "die amerikanische Verpflichtung in Berlin symbolisiert".

Außerdem werde der Zug mit Besatzungsgeldern bezahlt, und der amerikanische Steuerzahler komme nur für die Inneneinrichtung und den Sold eines amerikanischen Begleitfeldwebels auf. Einige Tage später änderte Tyler jedoch seine Ansicht und schrieb an Rooney: "Ich bin zu dem Schluss gekommen, dass der weitere Betrieb des Zuges nicht genügend gerechtfertigt ist und ordne die Einstellung an. Es werden Vorkehrungen getroffen den Zug so schnell wie möglich an die deutsche Behörden zurückzugeben."

Als Ersatz stellte das US-Transportation Corps den zweiteiligen Salon-VT 08 801. Allerdings wurde die ständige Bereitstellung in Mehlem aufgegeben und der als "Der General" bekannte Triebwagen kam nur noch bei Bedarf von seinem Heimat-Bw Heidelberg nach Mehlem. Im Rahmen des Umzugs der US-Botschaft nach Berlin. Ende 1990 verabschiedete sich auch dieser Triebwagen endgültig aus Mehlem und wurde 1991 ausgemustert.