



DIE "FLIEGENDEN" ZÜGE und der SVT-Förderverein

Vortrag von Dipl.-Ing. Axel Schwipps, Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.

Donnerstag, 8. Februar 2024, 14:00 h

Bei der RailMaint GmbH, Karl-Marx-Straße 39, 04509 Delitzsch

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
Landesverband Süd-Ost

📍 Marienstr. 3
06108 Halle
☎ 0345 4458647-0
✉ halle@evg-online.org
🌐 www.evg-online.org

Förderverein
Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.

📍 Pretzfelder Str. 23
91320 Ebermannstadt
☎ 09194-1462
✉ info@svt-foerderverein.de
🌐 www.svt-foerderverein.de



- Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft betrat mit der Entwicklung der Diesel-Schnelltriebwagen ab 1930 technisch, verkehrlich und betrieblich absolutes Neuland.
- Bis 1939 wurde in heute unvorstellbarem Tempo Fahrzeuge entwickelt und beschafft, und ein großes Verkehrsnetz und die zugehörige technische Infrastruktur aufgebaut.
- Diesem großartigen verkehrlichen Erfolg wurde mit dem von Hitler-Deutschland vom Zaune gebrochenen Angriffs- und Vernichtungskrieg am 1.9.1939 ein jähes Ende gesetzt.
- Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es – beeinträchtigt durch verschiedene politische Friktionen in Mitteleuropa – zu einem "Comeback" der Schnelltriebwagen in verschiedensten Ausprägungen.
- Zur Bewahrung und Erinnerung an die technischen, verkehrlichen und politischen Entwicklungen der „*Fliegenden Züge*“ hat sich der Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V. gegründet, der aktuell zwei SVT betreut.



GLIEDERUNG:

1. Die **Industrialisierung** ist ohne die **Eisenbahn** nicht denkbar
 2. Von der Gründerzeit bis in die Goldenen 20er Jahre: Rasante **Fortschritte in der Eisenbahntechnik**
 3. 1931/32: Die Deutsche Reichsbahn entwickelt die "**Fliegenden Züge**" und das zugehörige Netz
 4. Nachkriegsgeschichte der "**Fliegenden Züge**"
 5. Der **Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.** wird gegründet
 6. Der **Förderverein SVT e.V.** rettet den letzten vollständig erhaltenen "**SVT Köln**"
 7. Betreuung auch des letzten "**SVT Leipzig**", sowie eines Begleiterwagens durch den SVT-Verein
 8. Erfolgreiche Aufarbeitungen und Präsentationen des **Fördervereins**
 9. **SVT-Verein** – aktuelle Probleme und Ausblick
- 

Königin Luise-Grube (Ostfeld)



Gruß aus Zaborze



Myslowitz (Myslowice/Polen). Grenzbrücke mit Güterzug, 1912

Mit dem ersten Balkanzug von Berlin nach Konstantinopel



Berliner Haupthalle Anhalterbahnhof um 1900 Bild: Picture-Alliance

In nur zweieinhalb Tagen von Berlin über Budapest, Belgrad und Sofia nach Konstantinopel. Von der ersten Fahrt des Balkanzuges berichtet die Frankfurter Zeitung am 3. Februar 1916.

Der Ausfall aus der belagerten Festung ist gelungen. Wir fahren wieder in die Welt hinaus. Sitzen zwei und einen halben Tag im gleichen Zug, der durch eigenes und durch verbündetes Land tausend Kilometer fährt, ohne ein Hindernis zu finden, wir queren vier Grenzen, ohne mehr zu erleiden als die auch im Frieden nötigen Formalitäten, haben unser



Rheingoldwaggon,
1. Klasse.
Großraum- und
Abteilbereich



Güterbahnhof
Gleiwitz, 1930er Jahre

Die „Konkurrenz“ der Bahn
steht am Start und nimmt
– langsam – Fahrt auf.

- Opel-Werbung, 1925
- Eröffnung Flughafen
Tempelhof 1923
- Lkw, 9 PS, 1924

OPEL

4^{PS}

Der neue Zweisitzer

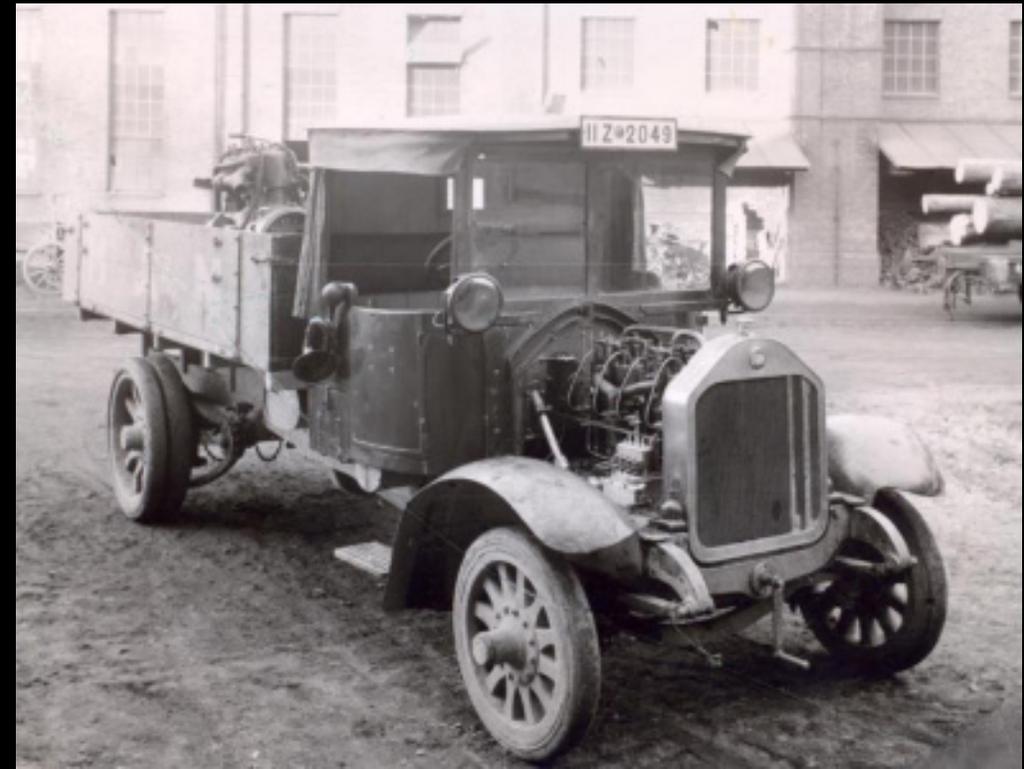


3900.— G.-M.
ab Werk Rüsselsheim am Main

*fünffach bereift
In Lederpolsterung
Bosch-Licht
Bosch-Anlasser
Segeltuchverdeck
vollständig zu schließen*

Man verlange ausführ-
liche Beschreibungen!

ADAM OPEL
RÜSSELSHEIM
Fahrräder- und Motorwagenfabrik

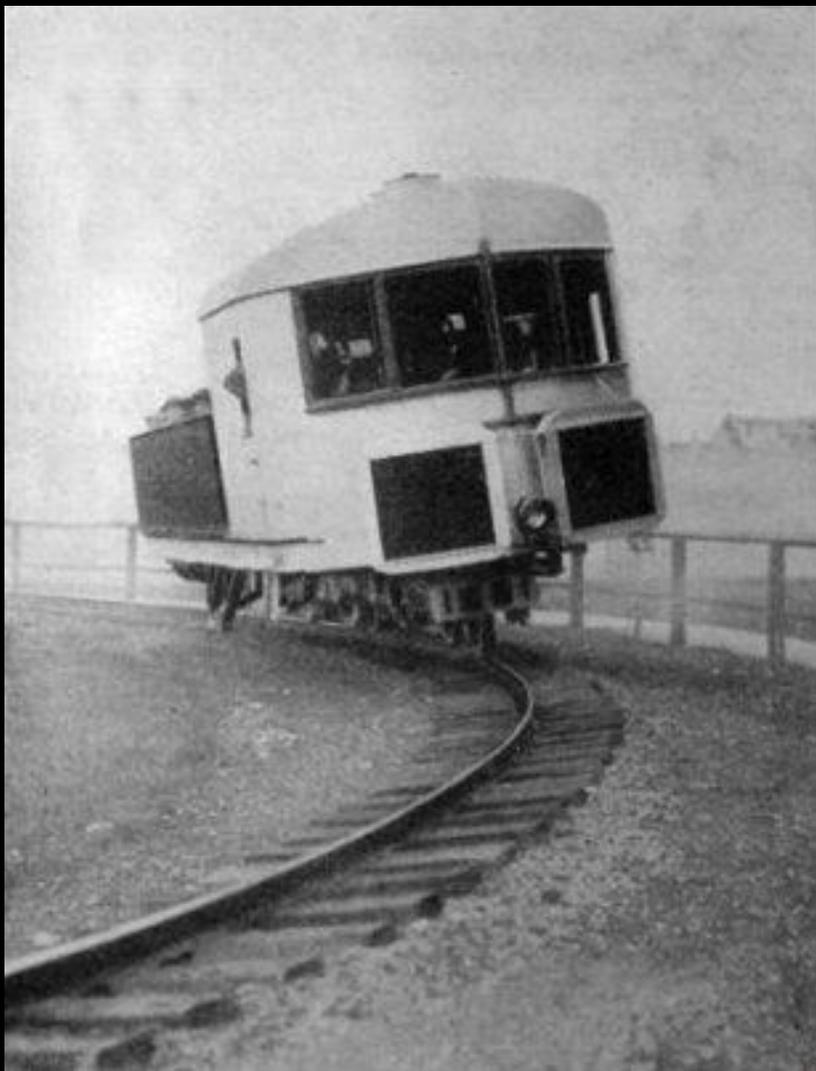


GLIEDERUNG:

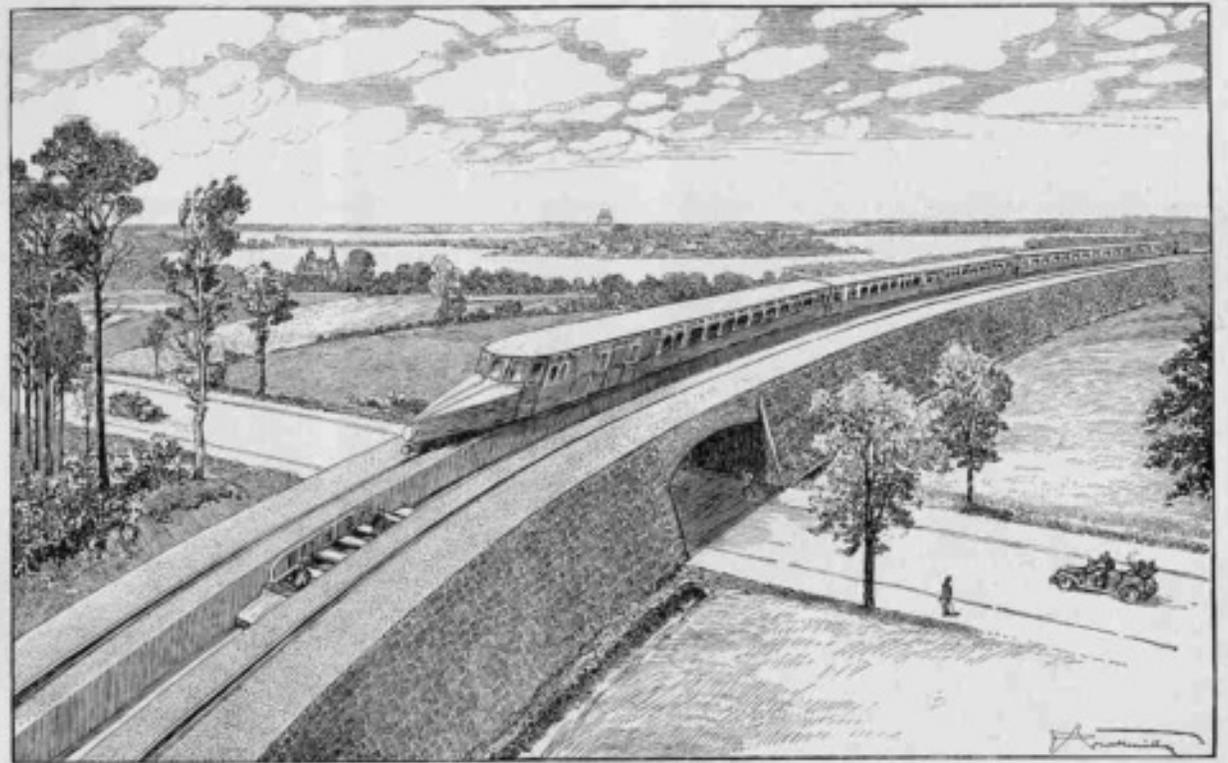
1. Die **Industrialisierung** ist ohne die **Eisenbahn** nicht denkbar
2. Von der Gründerzeit bis in die Goldenen 20er Jahre: Rasante **Fortschritte in der Eisenbahntechnik**
3. 1931/32: Die Deutsche Reichsbahn entwickelt die "**Fliegenden Züge**" und das zugehörige Netz
4. Nachkriegsgeschichte der "**Fliegenden Züge**"
5. Der **Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.** wird gegründet
6. Der **Förderverein SVT e.V.** rettet den letzten vollständig erhaltenen "SVT Köln"
7. Betreuung auch des letzten "**SVT Leipzig**", sowie eines Begleiterwagens durch den SVT-Verein
8. Erfolgreiche Aufarbeitungen und Präsentationen des **Fördervereins**
9. **SVT-Verein** – aktuelle Probleme und Ausblick



Der Betrieb von Dampflokomotiven
erforderte enormen Aufwand

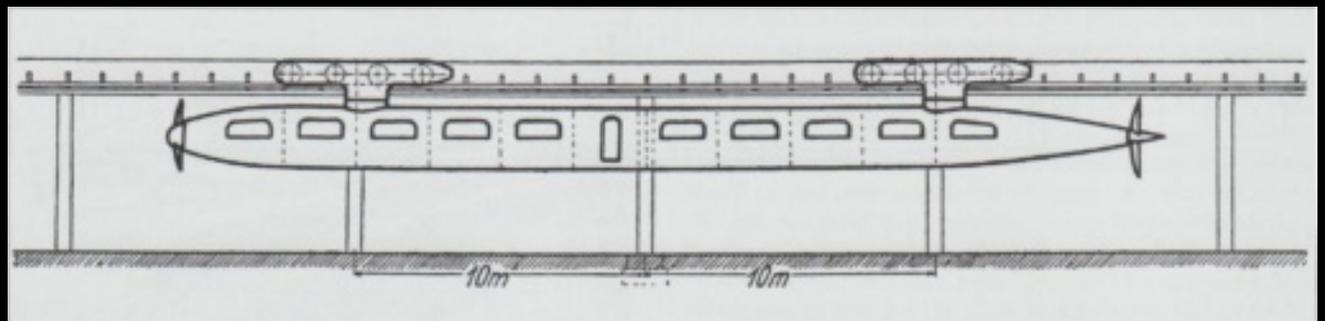


Brennan, Scherl, Wiesinger; 1907/09



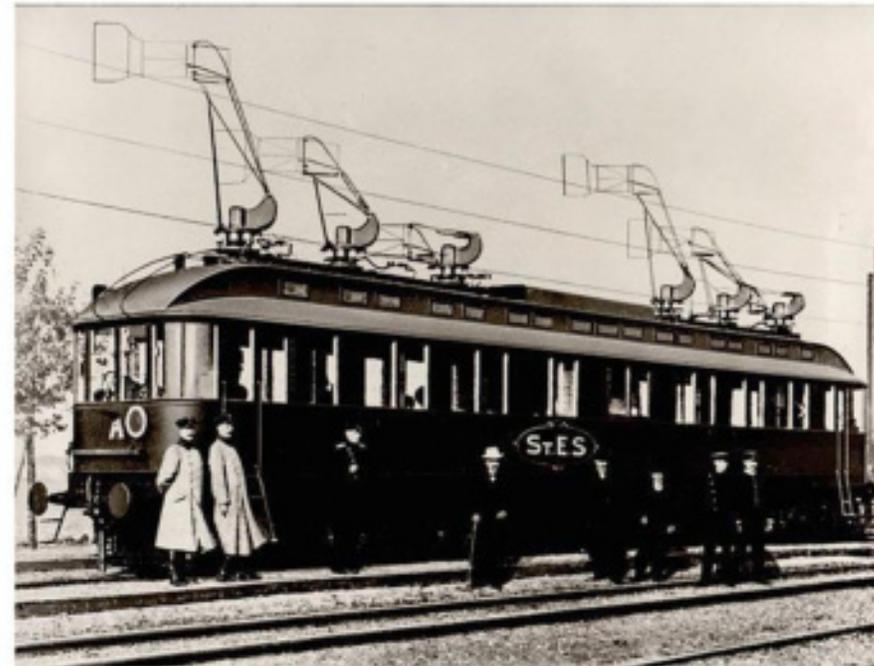
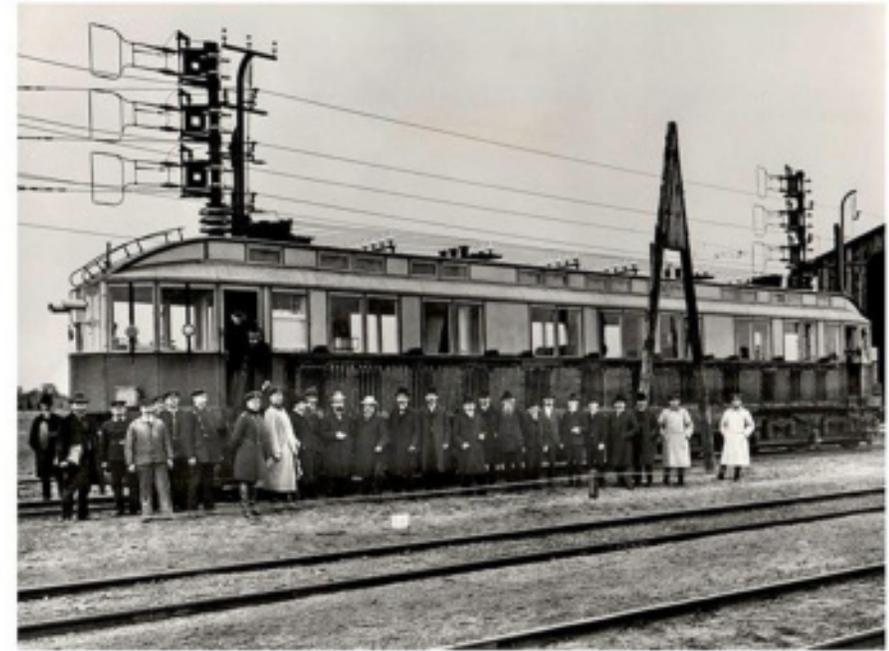
**DIE STRECKE DER
FERNSCHNELLBAHN**

Die Strecke der Schnellbahn darf niemals Niveau-
kreuzungen aufweisen. Sie wird zweckmäßig als
Hochbahn in Mauerwerk oder Eisenkonstruktion aus-
geführt, so daß sämtliche Wagen des Balaskörper unterfahren.



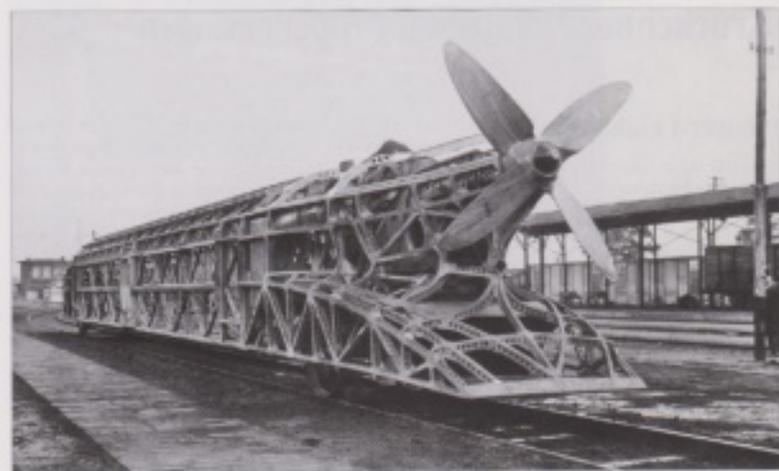
Kurt Wiesinger hat diesen Entwurf einer Propeller-Schwebbahn in späteren Jahren auf 1909 datiert und angegeben, er habe die Bauart damals aus technischen und wirtschaftlichen Grün-
den verlassen, um sich der Gelländeschnellbahn zuzuwenden. SKIZZE AUS „VERKEHRSTECHNIK“, 1938

Elektro-Versuchstriebwagen (rechts AEG, unten Siemens) erreichen 1903 bei Berlin den Geschwindigkeitsrekord von 210 km/h





Franz Friedrich Kruckenberg (* 21. August 1882 in Uetersen; † 19. Juni 1965 in Heidelberg) war ein deutscher Maschinenbau-Ingenieur und Eisenbahn-Konstrukteur. Er war ein Pionier des Schnellverkehrs auf der Schiene; zu seinen Werken gehört der 1931 vorgeführte propellergetriebene Schienenzeppelin.



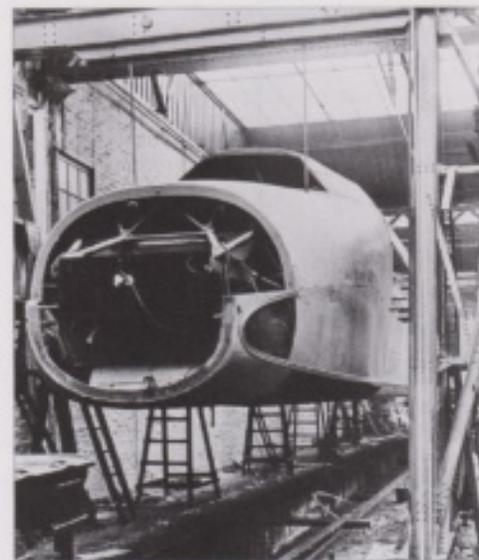
Die Rückansicht des unverkleideten Flugbahn-Wagens in Leinhausen am 30. August 1930 mit dem vierflügeligen hölzernen Heine-Propeller.

ALFONSDIEN (2)
NACH: AD. FRANK KLECKENBERG

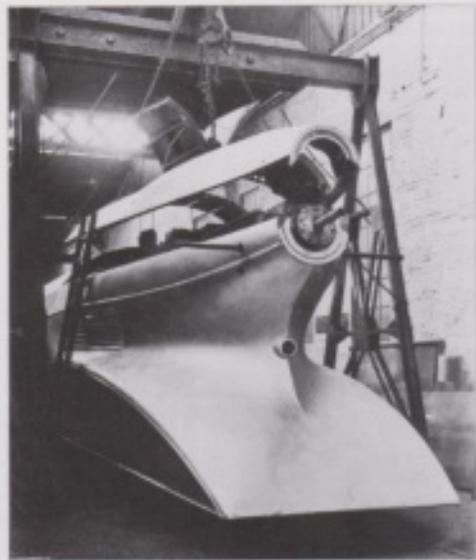
und rechts des Mittelgangs vorläufig nur jeweils ein Sessel aufgestellt. Doch auch andere Einteilungen hielt man für denkbar, etwa Sitzbänke für 20 Passagiere in einem Abteil. Im Bauzustand vom Herbst 1930 lag in Wagenmitte der Eingangsraum mit einer Anrichte. Nach hinten sollten sich später ein Raucherabteil für nochmals zwölf Personen und die Toilette anschließen, aber dort waren vorläufig nur Messinstrumente, Werkzeuge und Ersatzteile deponiert. Da alle Fenster bei hohen Fahrgeschwindigkeiten geschlossen sein mussten, wurde die Kabine durch Schächte unter den seitlichen Wandkissen mit Frischluft versorgt. Zwei Lochreihen im Dach dienten der Entlüftung.

Das Laufwerk besaß nur zwei Achsen von 19,6 m Abstand, denn bei Drehgestellen, die man wegen des besseren Kurvenlaufs

gern vorgezogen hätte, wäre der Raddruck schon zu klein geworden. Die Achsen waren in Rollernachslagern der Vereinigten Kugellagerfabriken in Schweinfurt geführt. Als Raddurchmesser wurde der Wert von 1000 mm gewählt. Das Spurkranzprofil war nach englischem Vorbild etwas steiler als üblich ausgeführt, um ein Aufklettern auf den Schienenkopf in den Kurven zu vermeiden. Damit Gleisbogen bis zu 150 m Halbmesser wenigstens langsam durchfahren werden konnten, waren die Radsätze von Deichselgestellen umfasst, die der Wagenführer radial einstellen konnte. Zwischen den Laufwerken und dem Fahrzeugkörper waren, damit sie sich um 10 cm gegeneinander bewegen konnten, zur Unterstützung der Federn links und rechts jeweils sechs Gummikugeln in flache Schalen eingelegt. In Kurven wurden sie deformiert, ihre



Der Fahrzeuggrumpf ist zum Einfahren der Laufwerke angehoben, die Spitze des Propellerswagens über der Bauteile noch nicht angebracht.



Vor dem Aufsetzen der Motorhaube auf das Heck des Flugbahn-Wagens in der Halle des Reichsbahn-Anbesserwerks Hannover-Leinhausen.



GLIEDERUNG:

1. Die **Industrialisierung** ist ohne die **Eisenbahn** nicht denkbar
2. Von der Gründerzeit bis in die Goldenen 20er Jahre: Rasante **Fortschritte in der Eisenbahntechnik**
3. 1931/32: Die Deutsche Reichsbahn entwickelt die "**Fliegenden Züge**" und das zugehörige Netz
4. Nachkriegsgeschichte der "**Fliegenden Züge**"
5. Der **Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.** wird gegründet
6. Der **Förderverein SVT e.V.** rettet den letzten vollständig erhaltenen "SVT Köln"
7. Betreuung auch des letzten "**SVT Leipzig**", sowie eines Begleiterwagens durch den SVT-Verein
8. Erfolgreiche Aufarbeitungen und Präsentationen des **Fördervereins**
9. **SVT-Verein** – aktuelle Probleme und Ausblick

1897

Rudolf Diesel erfindet in der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) den Dieselmotor. Augsburg wird zum Standort mehrerer Maschinenfabriken. Hier ein Modell des 4 m hohen ersten Dieselmotors.

— MAN Museum (Lichtkabinen)

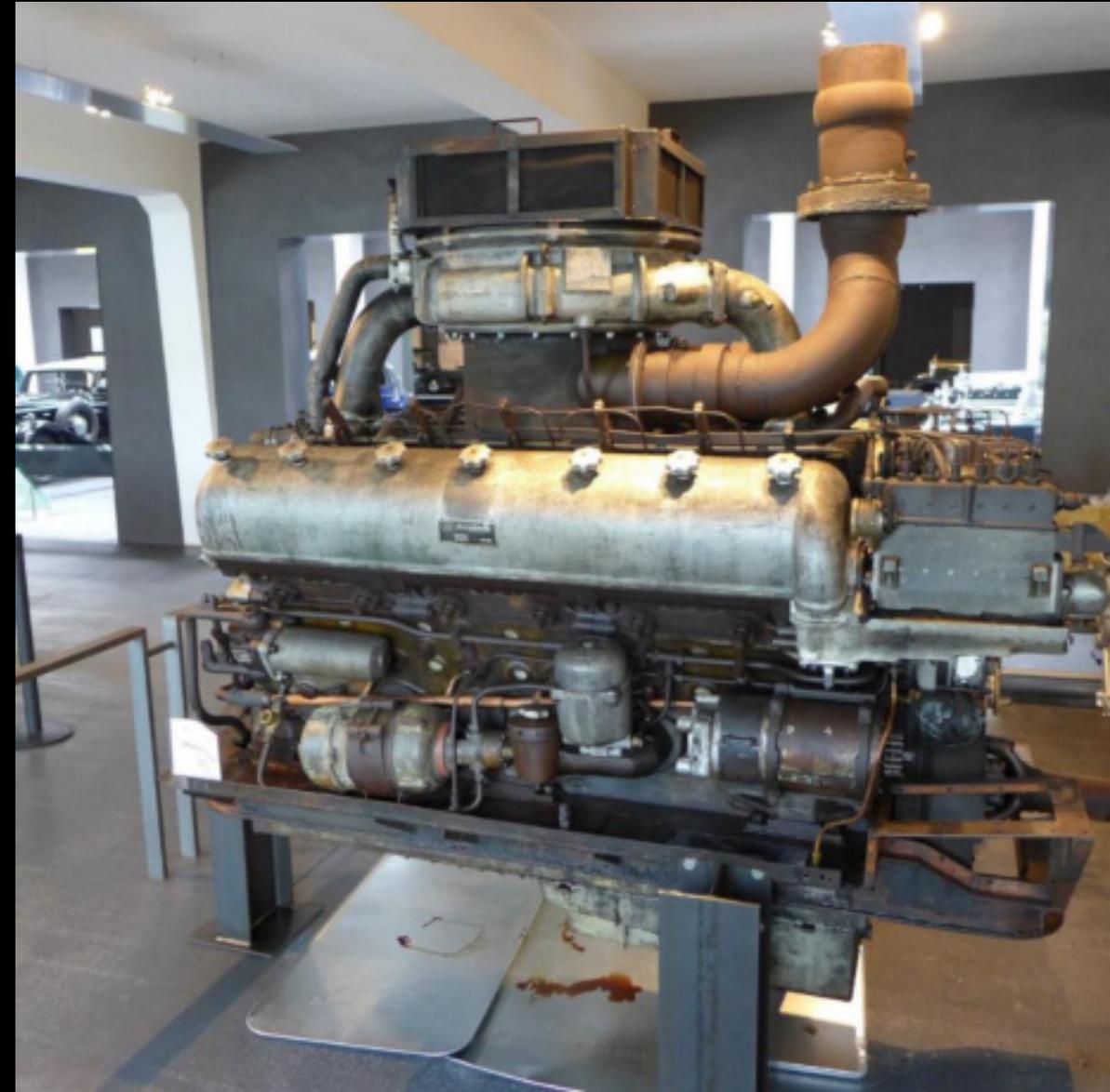


Rudolf Christian Karl Diesel

* 18. März 1858,

† 29. September 1913



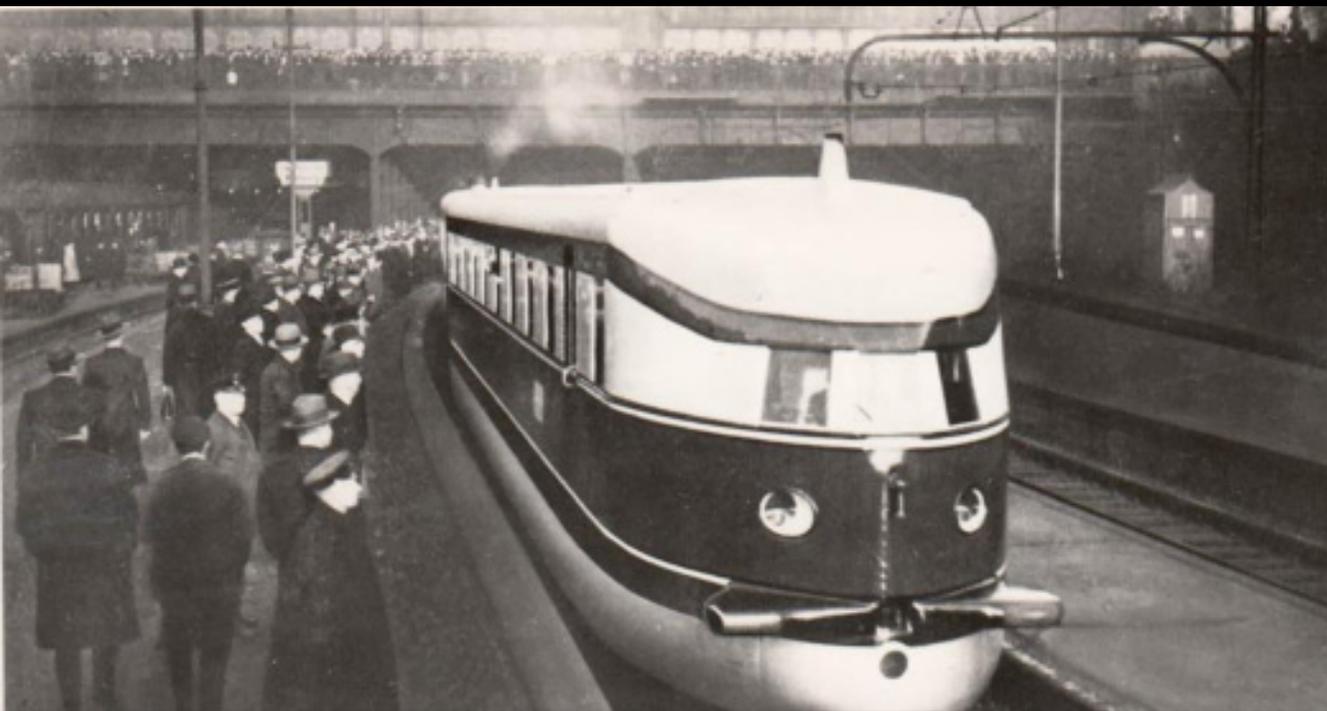


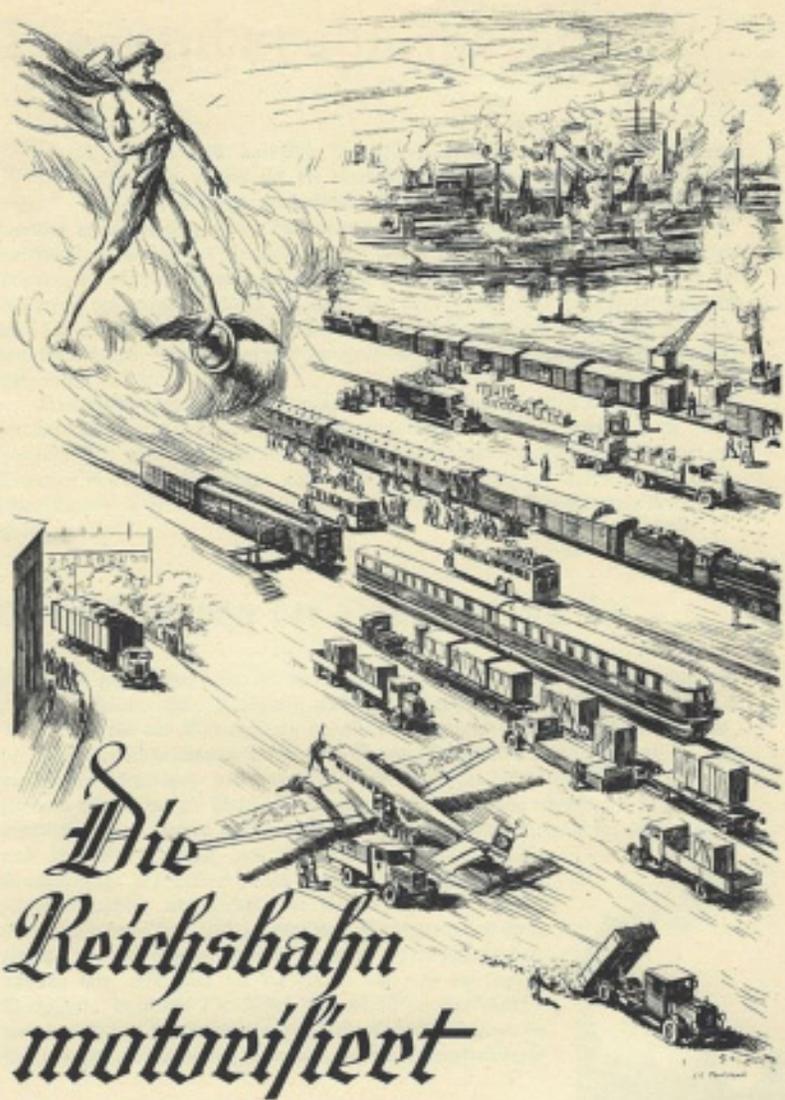
August **Wilhelm Maybach** (* 9.2.1846 in Heilbronn; † 29.12.1929 in Stuttgart-Cannstatt), Firmengründer.

Sein Sohn **Karl Maybach** (* 6.7.1879 in Deutz; † 6.2.1960 in Friedrichshafen) entwickelte in den 1920er und 1930er Jahren wegweisende, leistungsfähige und standfeste Diesel-Motoren für verschiedenste Zwecke.

Am **19.12.1932** trat der erste Reichsbahn-Schnelltriebwagen, VT 877 a/b, der später sog. „Fliegende Hamburger“, seine erste reguläre Probefahrt vom Lehrter Bahnhof in Berlin nach Altona Hbf (damals noch eine selbständige Stadt) an.

Ab **15.5.1933** verkehrte der Schnelltriebwagen planmäßig zwischen Berlin Lehrter Bahnhof und Hamburg-Altona (bis 1938: Altona Hauptbahnhof). Dieses Datum wird allgemein als der **Beginn des Schienen-Schnellverkehrs** angesehen.





Die
Reichsbahn
motorisiert

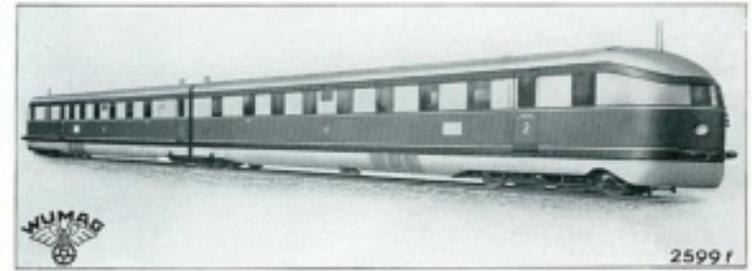
WUMAG

WAGGON- UND MASCHINENBAU AKTIENGESELLSCHAFT

liefert **GÖRLITZ**

ABTEILUNG WAGGONBAU

Eisenbahn- u. Straßenbahnwagen
jeder Art und Spurweite in eiserner und hölzerner Bauart,
desgleichen Triebwagen jeder Gattung in Leichtbauart.



2599 r

Sechssziger diesel-elektrischer Schnelltriebwagen 150 km/Std.

ABTEILUNG AUTOBAU

Omnibusse u. Omnibusaufbauten.

ABTEILUNG MASCHINENBAU

Dampfturbinen, Dampfmaschinen, Dieselmotoren,
Kreiselpumpen, Hydraulische Pressen, Eis- und
Kühlmaschinen.

MAYBACH

GRUPOS MOTOPROPULSORES PARA
AUTOMOTORES





1933 – 1938: Inbetriebnahme von vier Typen von Schnell-Triebwagen.
Im Uhrzeigersinn:

- VT 877, „Fliegender Hamburger“, 1933
- SVT Bauart "Hamburg", 1935
- SVT Bauart "Leipzig", 1936
- SVT Bauart "Köln", 1938





RAW Wittenberge, 1938

Die Vorkriegs-Schnelltriebwagen für das Fernschnellzugnetz (FD) der Deutschen Reichsbahn (DRG)

	Baujahr(e)	Anzahl gebaut	Betriebsnummer(n)	Bemerkungen	
(Schienenzeppelin)	1930	(1)	ohne	Versuchsfahrzeug, nicht im Regelverkehr eingesetzt.	
VT 877 "Fliegender Hamburger"	1932	1	VT 877		
SVT 137 Bauart "Hamburg"	1935 – 1936	13	SVT 137 149 – 152, SVT 137 224 – 232		
SVT 137 Bauart "Leipzig"	1935 – 1936	4	SVT 137 153 – 154, SVT 137 233 – 234		
SVT 137 Bauart "Köln"	1936 – 1938	14	SVT 137 273 – 278, SVT 137 851 – 858		
SVT 137 Bauart "Berlin"	1938	2 *)	SVT 137 901 – 903	Regeleinsatz geplant, jedoch wegen Beginn des Zweiten Weltkriegs nicht erfolgt.	
SVT 137 Bauart "Kruckenberg"	1938	1	SVT 137 155	Regeleinsatz geplant, jedoch wegen Beginn des Zweiten Weltkriegs nicht erfolgt.	
Elektrischer Fernschnelltriebwagen (eIT)	1935 – 1937	3	eIT 1900 – eIT 1902 **)		
S U M M E	-	38			

*) Es wurden zwei komplette Triebzüge sowie ein Ersatz-Maschinenwagen erstellt

**) Ab 1941: ET 11 01 – 03



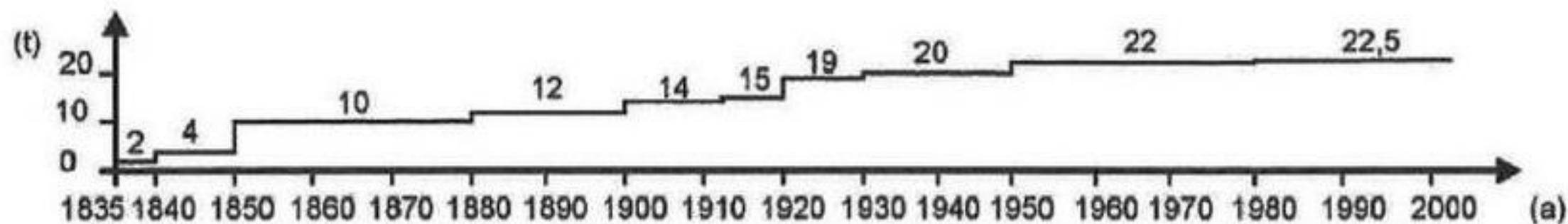
Schnelltriebwagen-Netz der Deutschen Reichsbahn 1939
Übersichtsplan

Historische Karte: DLR/DBAG/DB Netz AG © 2014
 Copyright: Hermann-Josef Schmitt/DB Netz AG, 2014

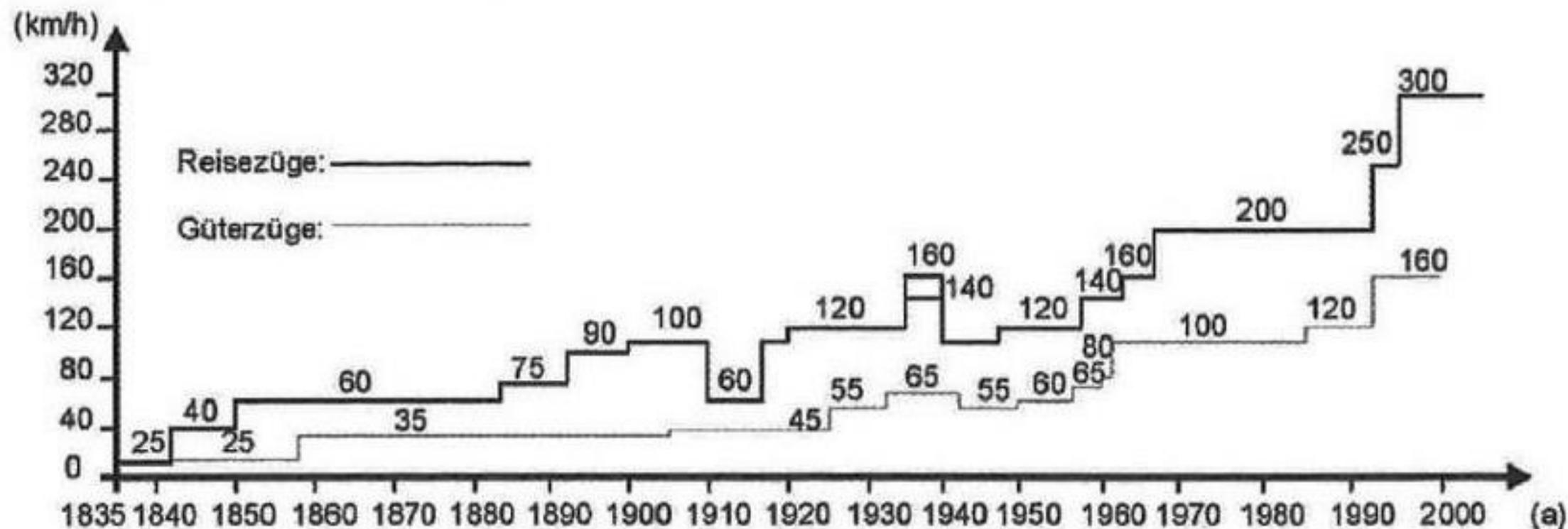
- ① Stundeltaktliche Striche in Regelmäßige Normalschienenleistungen (NSL) mit Schnelltriebwagen (STW). In nach Strichbreite ein, zwei oder drei Zugpaare pro Tag.
- ② Bereich mit Ein- bis Fünf-Zugpaar Berlin-Stettin - Schönebeck - Elbing - Königsberg mit ab Sommerfahrplan 1938 mit 147 der Bauart "Lening" ausgerüstet, kein über wegen möglicher Veränderungen mit dem zu durchführenden "Nationalplan" nicht dem Einsatz.
- ③ Refer Strich in die Verbindung Stuttgart - München (Berchtesgarden) wurde 1935 - 1939 mit Schnell-Triebwagen (ST) ab 1940 ET 112 durchgeführt. Sie war im Kursbuch zunächst als NSL verzeichnet, später nur noch als St.
- ④ Halbtägiger Strich in die Verbindung über "Schnell-Bayernzug" mit Schnell-Triebwagen (STW) und im Kurztaktverkehr Berlin - Garmisch-Partenkirchen (Garmisch) verkehrt zwischen 1935 und 1939 je maximal täglich Berlin und Dresden. In erfüllt die Bedingungen der Fernverkehrsleistungen (Fernverkehrsleistungen), Tempo 140 km/h, Verbindung neuer Motoren, weniger Zwischenhalte, durchwar es im Kursbuch nicht als NSL zug ausgewiesen, sondern als St. Zug (St. Zug) (St. Zug, St. Zug).



Historische Schnell-Triebwagen (STW)



Entwicklung der Radsatzlasten für Reise- und Güterzüge

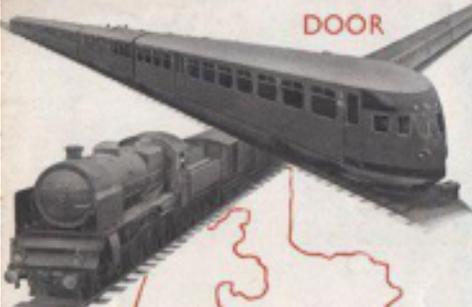


Entwicklung der Geschwindigkeit in km/h für Reise- und Güterzüge

Bild 2. Entwicklung der Achslasten und Fahrgeschwindigkeiten über die Jahre [5]

NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN

DOOR



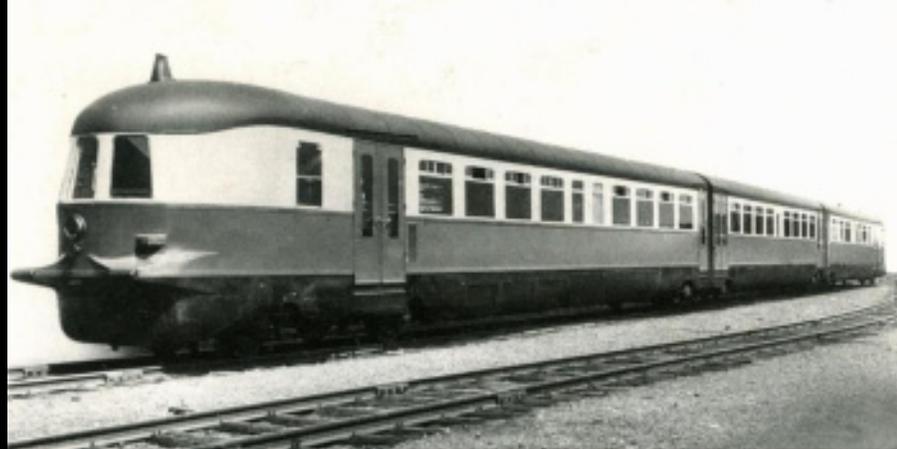
NEDERLAND



MET

8-DAAGSCHE

ABONNEMENTSKAARTEN



GLIEDERUNG:

1. Die **Industrialisierung** ist ohne die **Eisenbahn** nicht denkbar
2. Von der Gründerzeit bis in die Goldenen 20er Jahre: Rasante **Fortschritte in der Eisenbahntechnik**
3. 1931/32: Die Deutsche Reichsbahn entwickelt die "**Fliegenden Züge**" und das zugehörige Netz
4. Nachkriegsgeschichte der "**Fliegenden Züge**"
5. Der **Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.** wird gegründet
6. Der **Förderverein SVT e.V.** rettet den letzten vollständig erhaltenen "SVT Köln"
7. Betreuung auch des letzten "**SVT Leipzig**", sowie eines Begleiterwagens durch den SVT-Verein
8. Erfolgreiche Aufarbeitungen und Präsentationen des **Fördervereins**
9. **SVT-Verein** – aktuelle Probleme und Ausblick

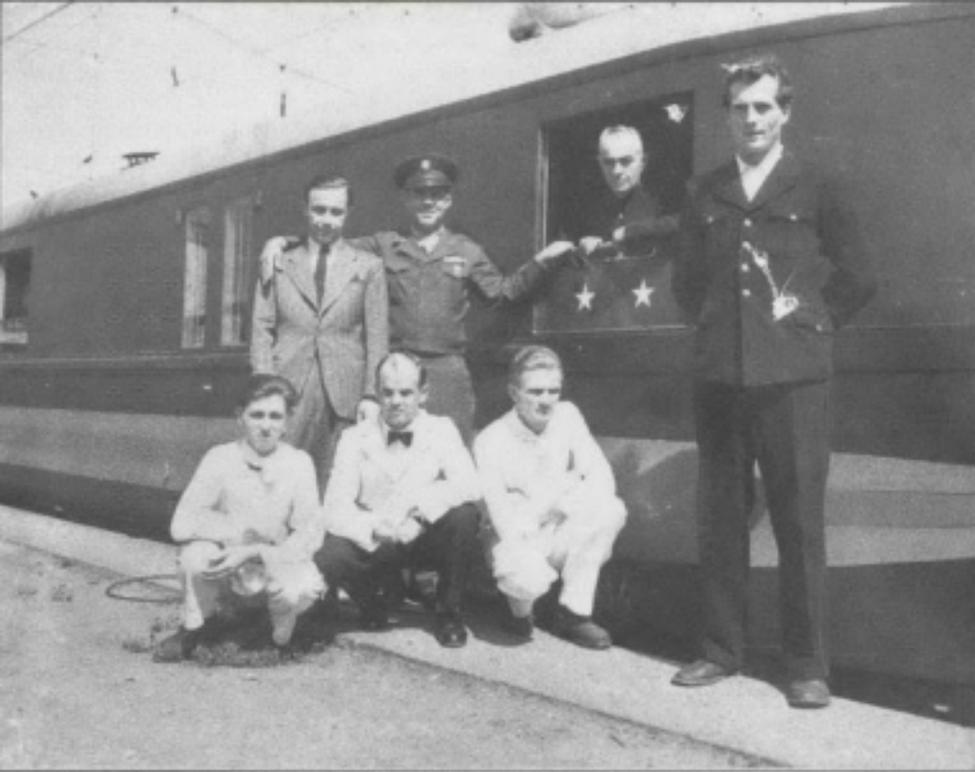


Berlin Mitte
Mai 1945



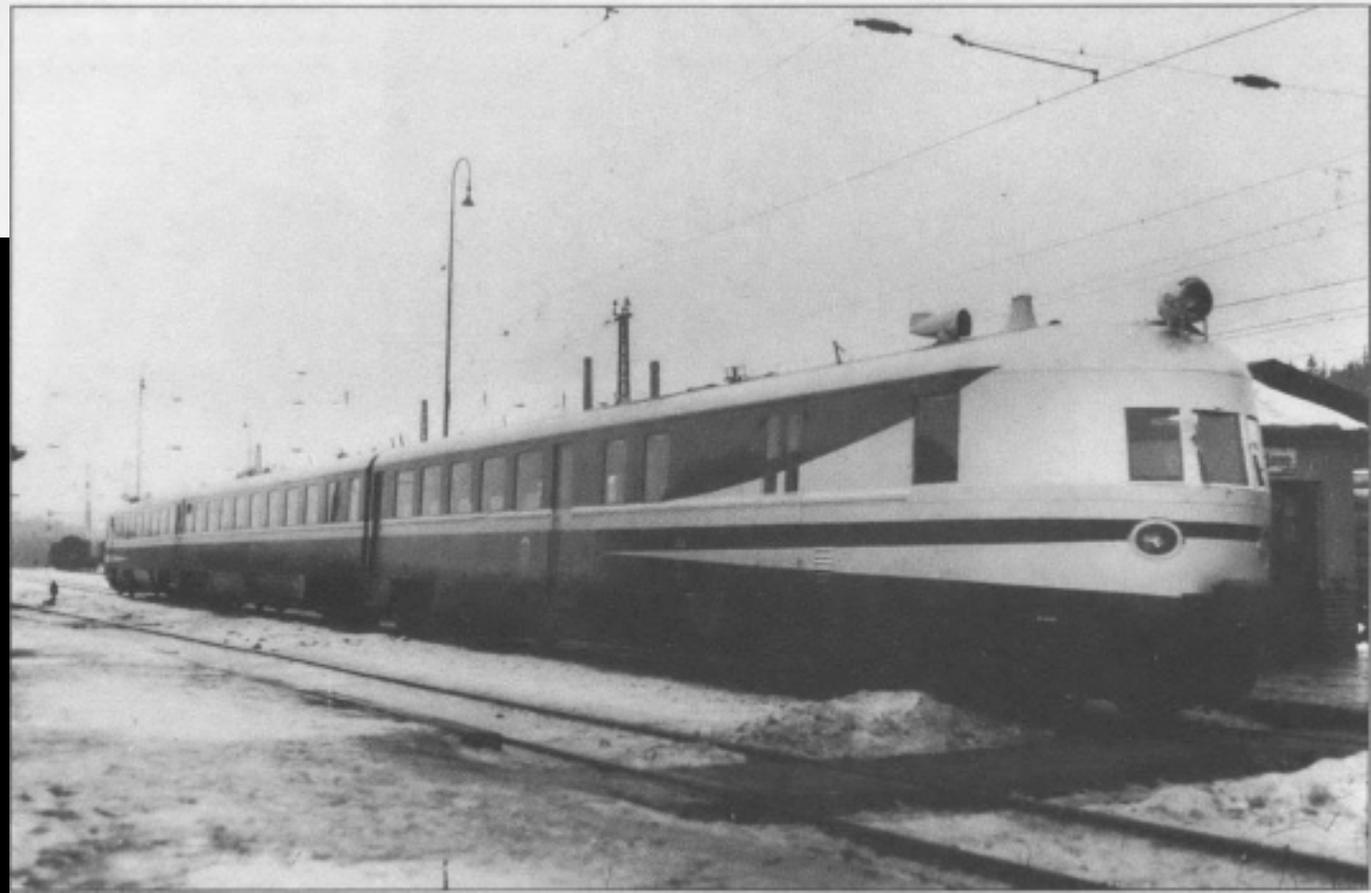
Berlin Potsdamer Bahnhof





Das amerikanische Bordpersonal des Besatzungs-Triebwagens, der später die DB-Nummer VT 06 106 erhielt.

Porträtaufnahme des späteren VT 06 106 als Besatzungs-Triebwagen mit besonderer Lackierung.







10. September 1949 – erste Fahrt des FdE 65/66 der DR der DDR, Berlin – Hamburg, zugleich erste zivile Schnelltriebwagen-Verbindung Deutschlands nach 1939.

KØBEN
HAVN

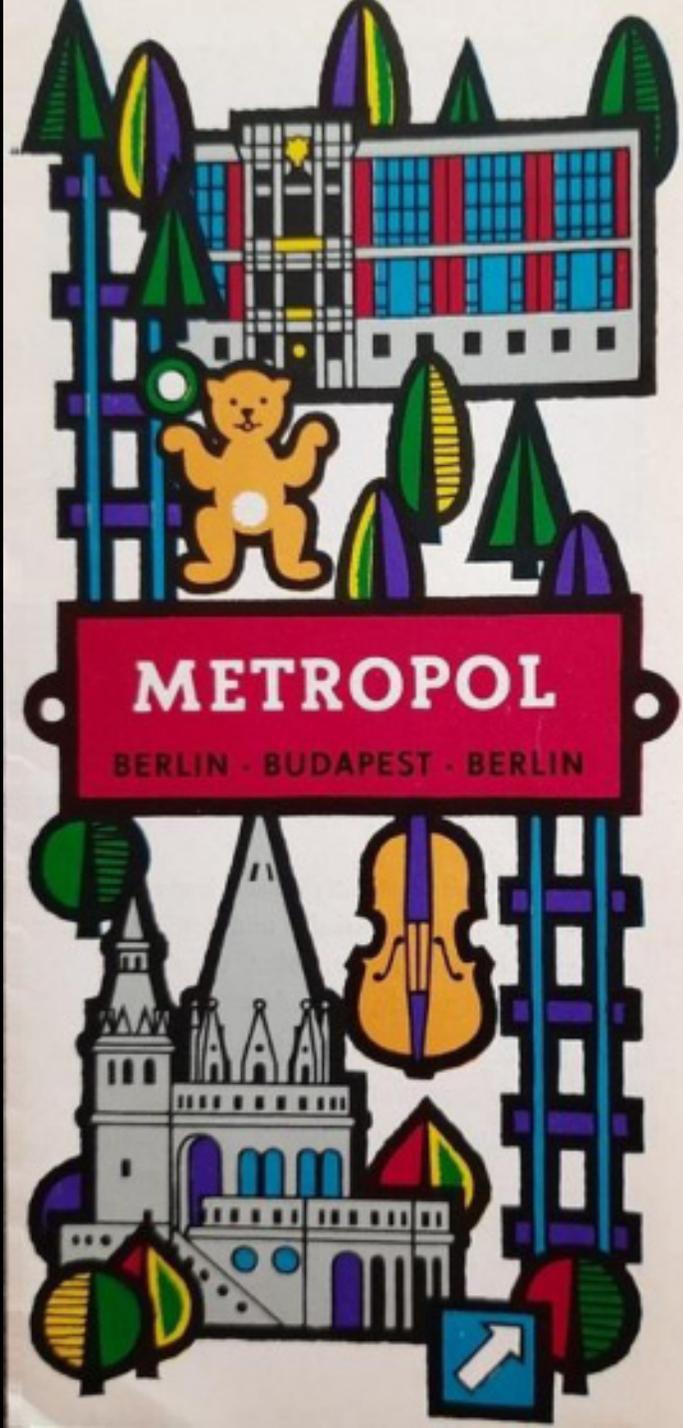


BER
LIN

BER
LIN



WAIR
WAIR

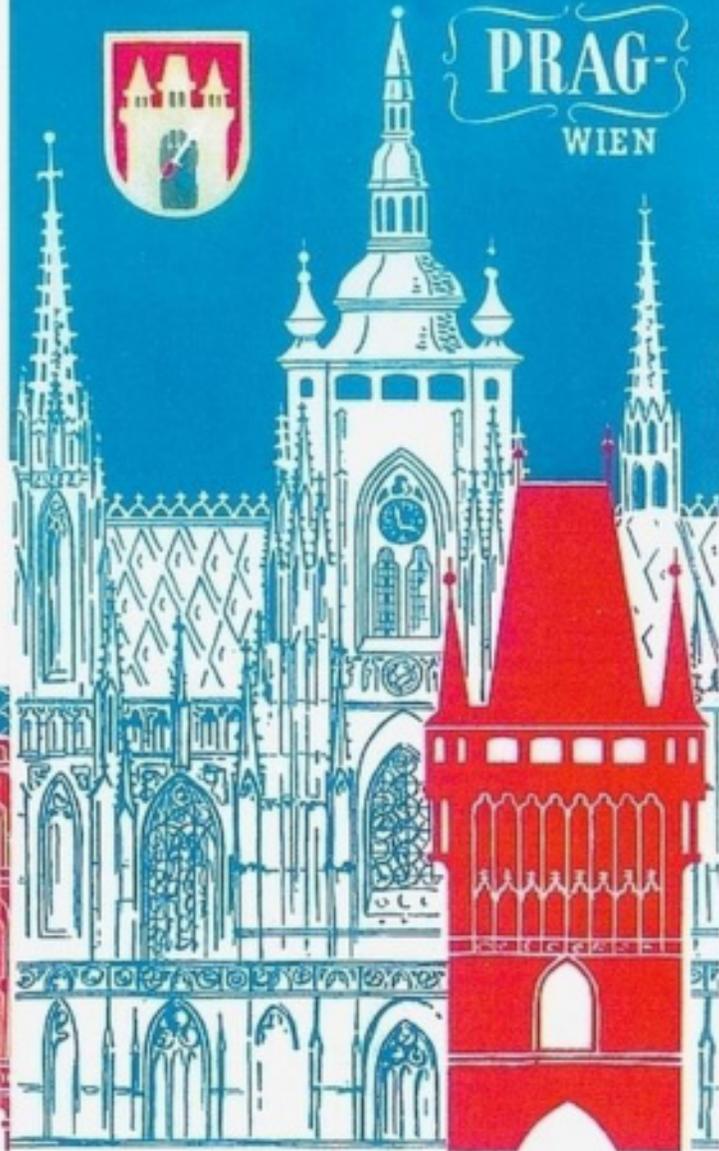




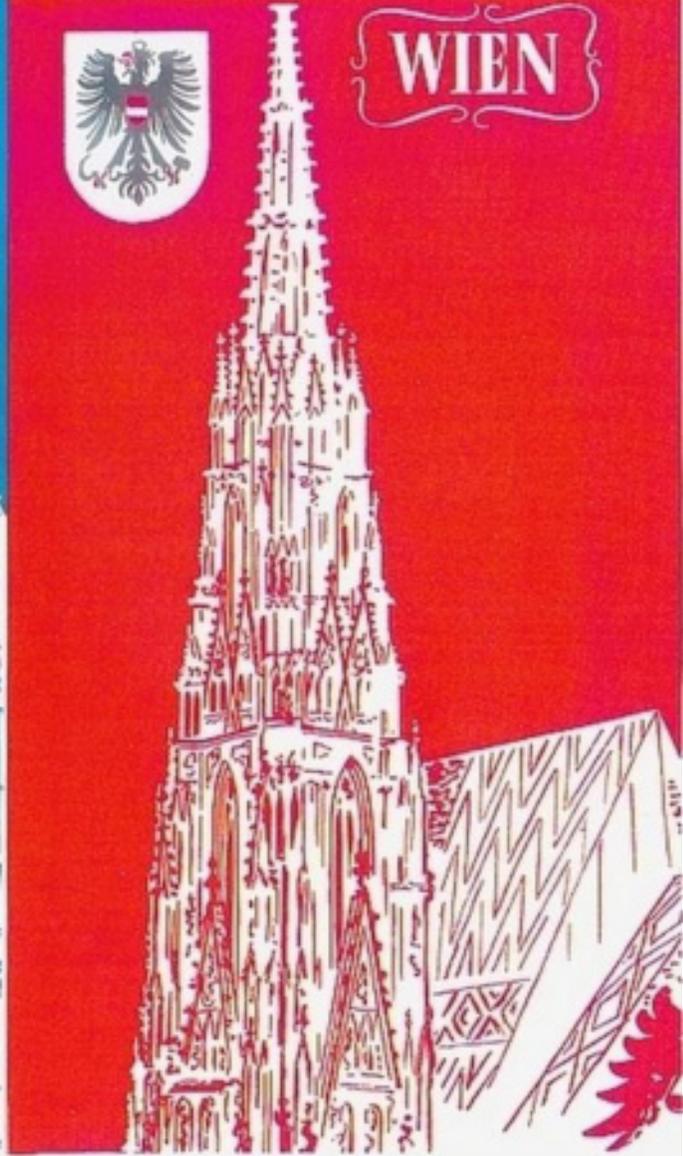
BERLIN
PRAG-WIEN



PRAG
WIEN



WIEN



17771
CSD
Praha hl. n. Z3
Mistenka
Platzkarte
VINDOBONA
1. Kls. 2.
Pras Kls 4.-
17771



Hamburg Hbf, 1951: Ein von der Deutschen Bundesbahn aufgearbeiteter und neu lackierter SVT Bauart KÖLN

M·A·N



TRIEBWAGENZÜGE FÜR DIE TÜRKISCHEN STAATSBAHNEN UND DIE DEUTSCHE BUNDESBAHN IM WERKSGELANDE VOR DER PROBEFAHRT

M·A·N

auf der Deutschen Verkehrs-Ausstellung München in den Hallen E, F, G, H, I, K, N, P und im Freigelände
M.A.N.-Büro beim alten Haupteingang Zimmer 19

Reisend für München



TRIEB- UND STEUERWAGEN

ENTWICKELT UND GEBAUT FÜR DIE 8-TEILIGEN

BLITZZÜGE

DER

DÄNISCHEN STAATSBAHNEN

M·A·N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AKTIENGESELLSCHAFT · WERK NÜRNBERG





GLIEDERUNG:

1. Die **Industrialisierung** ist ohne die **Eisenbahn** nicht denkbar
2. Von der Gründerzeit bis in die Goldenen 20er Jahre: Rasante **Fortschritte in der Eisenbahntechnik**
3. 1931/32: Die Deutsche Reichsbahn entwickelt die "**Fliegenden Züge**" und das zugehörige Netz
4. Nachkriegsgeschichte der "**Fliegenden Züge**"
5. Der **Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.** wird gegründet
6. Der **Förderverein SVT e.V.** rettet den letzten vollständig erhaltenen "SVT Köln"
7. Betreuung auch des letzten "**SVT Leipzig**", sowie eines Begleiterwagens durch den SVT-Verein
8. Erfolgreiche Aufarbeitungen und Präsentationen des **Fördervereins**
9. **SVT-Verein** – aktuelle Probleme und Ausblick



Ehrevorsitzender, langjähriger 1. Vereinsvorsitzender und Vereinsgründer, Dr.-Ing. Günter Stier (1930 – 2016)

Günter Stier setzte mit der Gründung unseres „Fördervereins Diesel-Schnelltriebwagen (SVT)“ e.V. ein Unternehmen in Gang, dass weit über anfängliche bescheidene Vorstellungen hinauswuchs. Günter Stier, gebürtiger Leipziger und seit frühesten Jahren fasziniert von der gigantischen Eisenbahnwelt seiner Geburtsstadt, traf im richtigen Augenblick die richtige Entscheidung: Er erwarb kurz vor dem endgültigen Verfall den Schnelltriebwagen SVT 137 856 der Bauart KÖLN als letzten vollständig erhaltenen Triebwagen dieser Bauart. Er wusste, dass das nur Sinn hatte, wenn dieser Triebwagen wiederhergerichtet und dann auch wieder für die interessierte Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden würde. Er wusste natürlich auch, dass es dafür vieler begeisterter Mitstreiter bedurfte. Durch seine umfassenden Beziehungen zu Unternehmen, Institutionen und Vereinigungen aus der Welt der Eisenbahn und durch seine Erfahrungen bei der Mitwirkung an Erhalt und Betrieb des historischen RHEINGOLD-Zuges konnte er für die notwendige Gründung eines Fördervereins eine Vielzahl gestandener Eisenbahnfachleute gewinnen. So traten viele weitere Eisenbahninteressierte dem Verein bei. Dass dann bereits 2006 unser SVT 137 856 zur 100-Jahrfeier des Bahnbetriebswerkes Leipzig-Engelsdorf äußerlich in altem Glanz präsentiert werden konnte, war zu entscheidenden Teilen auch dem enormen finanziellen Engagement Günter Stiers zu danken.

Umgehend begann nun unser Förderverein sich mit voller Kraft der Aufarbeitung des ebenfalls letzten vollständig erhaltenen dreiteiligen Schnelltriebwagens SVT 137 234 der Bauart LEIPZIG zu widmen.





Vereinsitzungen finden häufig im SVT statt

DER „FLIEGENDE KÖLNER“ BESUCHT DEN BODENSEE TECHNIKGESCHICHTE ZUM ANFASSEN



IM RAHMEN DER AUSSTELLUNG „WASSER STRASSE SCHIENE LÜFT · MOBILITÄT AM BODENSEE“ IST DER „FLIEGENDE KÖLNER“, MIT OFFIZIELLEM NAMEN „SCHNELLTRIEBWAGEN SVT „KÖLN“ 137 856“ FÜR EINIGE WOCHEN AM HAFENBAHNHOF ZU BEWUNDERN. DER SCHNELLTRIEBWAGEN AUS DEM JAHR 1938 IST DAS LETZTE VOLLSTÄNDIG ERHALTENE EXEMPLAR DER BAUART „KÖLN“ UND GILT ALS VORLÄUFER DES ICE. BIS 1969 FUHR ER IM INTERNATIONALEN SCHIENENVERKEHR, BIS 1976 IM BINNENVERKEHR DER DDR. RENOVIERT, ERHALTEN UND BETRIEBEN WIRD DER HISTORISCHE ZUG VOM FÖRDERVEREIN DIESEL-SCHNELLTRIEBWAGEN (SVT) E.V.



ZEPPELIN MUSEUM FRIEDRICHSHAFEN
TECHNIK UND KUNST

www.zeppelin-museum.de



Seestraße 22 · 88045 Friedrichshafen · Info-Telefon: +49 / 75 41 / 3801-0

DER „FLIEGENDE KÖLNER“

IHR AKTUELLER FAHRPLAN - VERSPÄTUNGEN UND PROGRAMMÄNDERUNGEN SIND MÖGLICH

- Montag, 20.06.2011, 16.00 Uhr **Spielenachmittag mit dem Seetroll** - für Jugendliche ab 12 Jahren
(Eintritt frei, keine Anmeldung erforderlich)
- Dienstag, 21.06.2011, 14.00 - 16.00 Uhr **Mädchen haben Mut** - Workshop zur Gewaltprävention für Mädchen von 13-18 Jahren - Kooperation mit der Regisseurin Claudia Brier und Peter Köstlinger von der Kriminalpolizei Friedrichshafen
(Teilnahme kostenfrei, Anmeldung unter Tel.: 07541 3801-25)
- Freitag, 24.06.2011, 11.00 Uhr **Vorlesestunde mit Dieter Beller für Kinder ab 4 Jahren.**
Er liest „**Jim Knopf und Lukas, der Lokomotivführer**“ von Michael Ende
(Eintritt frei, Anmeldung unter Tel.: 07541 203-3500)
- Dienstag, 28.06.2011, 19.00 - 21.00 Uhr **Nie mehr Opfer sein** - Workshop für Frauen zur Gewaltprävention - Kooperation mit der Regisseurin Claudia Brier und Peter Köstlinger von der Kriminalpolizei Friedrichshafen
(Teilnahme kostenfrei, Anmeldung unter Tel.: 07541 3801-25)
- Donnerstag, 30.06.2011, 15.30 Uhr **Bilderbuchkino mit Jutta Kubalczyk für Kinder ab 4 Jahren - „Drei miese fiese Kerle“** mit Bildern von Susann Opel-Götts
(Eintritt frei, Anmeldung unter Tel.: 07541 203-3500)
- Freitag, 01.07.2011, 15.30 Uhr **Vorlesestunde mit Dieter Beller für Kinder ab 4 Jahren.**
Er liest „**Jim Knopf und Lukas, der Lokomotivführer**“ von Michael Ende
(Eintritt frei, Anmeldung unter Tel.: 07541 203-3500)
- Montag, 04.07.2011, 20.00 Uhr **Ulrike Ulrich liest aus ihrem Roman „fern bleiben“**
Veranstalter: Kulturbüro Friedrichshafen
(Eintritt frei, keine Anmeldung erforderlich)
- Dienstag, 05.07.2011, 19.00 - 21.00 Uhr **Nie mehr Opfer sein** - Workshop für Seniorinnen und Senioren zur Gewaltprävention - Kooperation mit der Regisseurin Claudia Brier und Peter Köstlinger von der Kriminalpolizei Friedrichshafen
(Teilnahme kostenfrei, Anmeldung unter Tel.: 07541 3801-25)
- Freitag, 08.07.2011, 17.00 Uhr **Vorlesestunde mit Dieter Beller für Kinder ab 4 Jahren.**
Er liest „**Dr. Brumm fährt Zug**“ von Daniel Napp
(Eintritt frei, Anmeldung unter Tel.: 07541 203-3500)
- Mittwoch, 13.07.2011, 19.00 Uhr **Krimidinner im Zug** - Kooperation mit „Abenteuer und Genuss“ und dem Seetroll
(Preis: 49,90 EUR, Abendessen inklusive, Anmeldung bis 03.07. bei Barbara.Palm@mx.de)
- Dienstag, 19.07.2011, 15.30 Uhr **Bilderbuchkino für Kinder ab 4 Jahren mit Jutta Kubalczyk - „Alles echt wahr“** mit dem kleinen Raben Socke, von Nele Moost
(Eintritt frei, Anmeldung unter Tel.: 07541 203-3500)
- Donnerstag, 21.07.2011, 10.30 Uhr und 15.30 Uhr **Time for Stories** - Englische Vorlesestunde für Kinder ab 4 Jahren mit Jutta Kubalczyk. Sie liest von Cornelia Funke: „Princess Pigsty“ auf Englisch und Deutsch
(Anmeldung unter Tel.: 07541 203-3500)
- Freitag, 22.07.2011, 17.00 Uhr **Vorlesestunde mit Dieter Beller für Kinder ab 4 Jahren.** Er liest: „**Johanna im Zug**“ von Katrin Schärer
(Eintritt frei, Anmeldung unter Tel.: 07541 203-3500)

Weitere Aktionen und Veranstaltungen mit Ravensbuch, k42 medienhaus, Stadt Friedrichshafen etc. sind geplant und werden über die Presse und das Internet bekannt gegeben.

Organisation der Kooperationen: Ewa Wojciechowska und Sabina Ochaba

Näheres zum SVT „Köln“ und zum Programm finden Sie unter www.zeppelin-museum.de, auf facebook oder jederzeit bei Jürgen Bleibler, Leiter der Zeppelinabteilung, Zeppelin Museum Friedrichshafen, Seestr. 22, D-88045 Friedrichshafen, Tel.: ++49 (0)7541 3801-23, bleibler@zeppelin-museum.de



ZEPPELIN MUSEUM FRIEDRICHSHAFEN
TECHNIK UND KUNST



Der Verein trägt den Namen Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.

Der Verein ist unter info@svt-foerdereverein.de zu erreichen.

Aufgabe und Zweck des Vereins ist es, die noch vorhandenen Vor- und Nachkriegsbaureihen als wertvolle eisenbahntechnische, Verkehrs-, wirtschaftlich- wie kulturgeschichtlich bedeutende rollende Denkmäler objektmäßig zu betreuen, sie im musealen bzw. ausstellungsfähigen Zustand zu erhalten und der Öffentlichkeit an geeigneten Orten, z.B. in Eisenbahn- und Verkehrsmuseen zugänglich zu machen.

[STARTSEITE](#)

[ANDERE SVT'S](#)

[SVT „KÖLN“](#) ▾

[FÖRDERVEREIN](#) ▾

[DAS „LEBEN“ DES SVT 137 856](#)

[Motore](#)

[Historische Dokumente](#)

[Literatur Und Dokumentationen](#)

[Verbleib](#)

[DRG](#)

[USA](#)

[UDSSR](#)

[DB](#)

[DR](#)

[Bis 2014 Im Verein](#)

[Ab 2022 Im Verein](#)



Erstellung der Websites:

- svt-foerdereverein.de
- svt-koeln.de
- svt-leipzig.de
- svt-hamburg.de

GLIEDERUNG:

1. Die **Industrialisierung** ist ohne die **Eisenbahn** nicht denkbar
2. Von der Gründerzeit bis in die Goldenen 20er Jahre: Rasante **Fortschritte in der Eisenbahntechnik**
3. 1931/32: Die Deutsche Reichsbahn entwickelt die "**Fliegenden Züge**" und das zugehörige Netz
4. Nachkriegsgeschichte der "**Fliegenden Züge**"
5. Der **Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.** wird gegründet
6. Der **Förderverein SVT e.V.** rettet den letzten vollständig erhaltenen "**SVT Köln**"
7. Betreuung auch des letzten "**SVT Leipzig**", sowie eines Begleiterwagens durch den SVT-Verein
8. Erfolgreiche Aufarbeitungen und Präsentationen des **Fördervereins**
9. **SVT-Verein** – aktuelle Probleme und Ausblick







Bild: SVT_10-2006 158.jpg



VT 137 856b, kurzgekuppelt mit Werkstatt-, Energieversorgungs- und Schutzwagen im Schienenfahrzeugwerk Deltitzsch (SFW) am 27.10.2006.

Foto: Dietmar Lehmann

SVT_10-2006 161.jpg



SVT 137 856 „Bauart K5m“ im Schienenfahrzeugwerk Deltitzsch (SFW) am 27.10.2006.

Foto: Dietmar Lehmann

SVT_09-2006 058.jpg



Termin der RID mit der örtlichen Presse im VT 137 856a am 14.09.2006.

Foto: Axel Schwipps

SVT_09-2006 054.jpg



Innenausbau des VT 137 856a im Schienenfahrzeugwerk Deltitzsch (SFW) am 14.09.2006.

Foto: Axel Schwipps

SVT_09-2006 035.jpg



Innenausbau des VT 137 856a im Schienenfahrzeugwerk Deltitzsch (SFW) am 14.09.2006.

Foto: Axel Schwipps





GLIEDERUNG:

1. Die **Industrialisierung** ist ohne die **Eisenbahn** nicht denkbar
2. Von der Gründerzeit bis in die Goldenen 20er Jahre: Rasante **Fortschritte in der Eisenbahntechnik**
3. 1931/32: Die Deutsche Reichsbahn entwickelt die "**Fliegenden Züge**" und das zugehörige Netz
4. Nachkriegsgeschichte der "**Fliegenden Züge**"
5. Der **Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.** wird gegründet
6. Der **Förderverein SVT e.V.** rettet den letzten vollständig erhaltenen "SVT Köln"
7. Betreuung auch des letzten "**SVT Leipzig**", sowie eines Begleiterwagens durch den SVT-Verein
8. Erfolgreiche Aufarbeitungen und Präsentationen des **Fördervereins**
9. **SVT-Verein** – aktuelle Probleme und Ausblick







GLIEDERUNG:

1. Die **Industrialisierung** ist ohne die **Eisenbahn** nicht denkbar
2. Von der Gründerzeit bis in die Goldenen 20er Jahre: Rasante **Fortschritte in der Eisenbahntechnik**
3. 1931/32: Die Deutsche Reichsbahn entwickelt die "**Fliegenden Züge**" und das zugehörige Netz
4. Nachkriegsgeschichte der "**Fliegenden Züge**"
5. Der **Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.** wird gegründet
6. Der **Förderverein SVT e.V.** rettet den letzten vollständig erhaltenen "SVT Köln"
7. Betreuung auch des letzten "**SVT Leipzig**", sowie eines Begleiterwagens durch den SVT-Verein
8. Erfolgreiche Aufarbeitungen und Präsentationen des Fördervereins
9. **SVT-Verein** – aktuelle Probleme und Ausblick

Präsentationen des SVT 137 856

2005	100 Jahre Bw Leipzig-Engelsdorf
2008	100 Jahre SFW Delitzsch
2010	175 Jahre Deutsche Eisenbahn, DB-Museum Halle
2011	3. Dampfloktreffen Dresden
2011	Gast des Zeppelin Museums in Friedrichshafen
2014	6. Dampfloktreffen Dresden
2014	23. Heizhausfest Chemnitz

Deutsche Geschichte auf Rädern, Teil I

Lebenslauf des SVT 137 234, Bauart »LEIPZIG«

1935/1936	Bau bei Linke-Hofmann in Breslau
1936 – 1939	Einsatz im Fern-Schnellverkehrsnetz der Deutschen Reichsbahn zwischen Berlin und Beuthen über Breslau
1939 – 1945	abgestellt
1945 – 1955	Einsatz bei der polnischen Staatsbahn
1955	Rückgabe an die Deutsche Reichsbahn
1955 – 1956	Generalreparatur, danach vierteilig
1957 – 1959	Einsatz als VINDOBONA-Express Berlin – Prag – Wien
1959	Umbau zum Regierungszug der DDR, nun wieder dreiteilig
1973	Außerdienststellung, Einsatz als Jugendklub
1991	Erwerb durch "Eisenbahn-Kurier"
1993	Restaurierung durch Bw Leipzig-Süd
1993 – 2009	Überführung nach Freiburg/Breisgau und Nutzung durch "Eisenbahn-Kurier"
2009	Erwerb durch B & V GmbH, Leipzig und Überführung nach Delitzsch mit Abstellung bei SFW Delitzsch
2014 – heute	Rekonstruktion des SVT 137 234 durch <i>Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.</i>

Präsentationen des SVT 137 234

2008	100 Jahre SFW Delitzsch
2015	"Tag der Sachsen 2015" in Wurzen
2016	"Eisenbahnerlebnistage" in Falkenberg
2017	Gast des Zeppelin Museums in Frie- drichshafen am Bodensee
2017	Eisenbahnfest in Egeln/Sachsen-Anhalt









Unser Informationsstand in Benesov



Ex-1.Vorsitzender Achim Eitze bei der Standbetreuung



Schriftführer Hipp (l.) und Achim Eitze bei der Einrichtung



1:87-Modelle erklärten unsere Arbeit

SVT
Svatojánský Vojenský Trávník

Svatojánský vojenský trávnik (SVT) je spol. z o.p. z sídlem v Benesově nad Jizbou (okres Praha-západ).
Předseda: Axel Schwipps

SVT je spol. z o.p. z sídlem v Benesově nad Jizbou (okres Praha-západ).
Předseda: Axel Schwipps

SVT
Svatojánský Vojenský Trávník

Svatojánský vojenský trávnik (SVT) je spol. z o.p. z sídlem v Benesově nad Jizbou (okres Praha-západ).
Předseda: Axel Schwipps

SVT je spol. z o.p. z sídlem v Benesově nad Jizbou (okres Praha-západ).
Předseda: Axel Schwipps

Vorarbeit von Axel Schwipps: Plakate auf Tschechisch für unsere Besucher.



Im „Blauen Blitz“ fand eine Zusammenkunft der Vindobona-Experten statt.



Foto: Ing. Vladimír Tázler



21. Okt. 2023, Familientag bei der RailMaint GmbH in Delitzsch, mit Besichtigungsmöglichkeit des SVT Köln; und mit Stand des Fördervereins.

GLIEDERUNG:

1. Die **Industrialisierung** ist ohne die **Eisenbahn** nicht denkbar
2. Von der Gründerzeit bis in die Goldenen 20er Jahre: Rasante **Fortschritte in der Eisenbahntechnik**
3. 1931/32: Die Deutsche Reichsbahn entwickelt die "**Fliegenden Züge**" und das zugehörige Netz
4. Nachkriegsgeschichte der "**Fliegenden Züge**"
5. Der **Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.** wird gegründet
6. Der **Förderverein SVT e.V.** rettet den letzten vollständig erhaltenen "SVT Köln"
7. Betreuung auch des letzten "**SVT Leipzig**", sowie eines Begleiterwagens durch den SVT-Verein
8. Erfolgreiche Aufarbeitungen und Präsentationen des Fördervereins
9. SVT-Verein – aktuelle Probleme und Ausblick

Die Retter der "Fliegenden Züge" gesucht



Drei rollfähige SVT sind heute noch vorhanden.
Am 30. August 2008 trafen sie sich in Delitzsch.

Von links:

SVT 137 234 (Bauart "Leipzig")

SVT 137 225 (Bauart "Hamburg")

SVT 137 856 (Bauart "Köln").

Der "Kölner" und der "Leipziger" werden derzeit aufgearbeitet.

Für die betriebsfähige Aufarbeitung des legendären Schnelltriebwagens "Fliegender Kölner", SVT 137 856, suchen wir weitere Mitstreiter, welche an der Erhaltung eines solchen Denkmals auf Schienen interessiert sind. Bei uns kann jeder handwerkliche Arbeiten aller Art ausführen, besonders in den Bereichen Holz, Elektrik und Metall.



Kontakt:

info@svt-foerderverein.de oder 0151-535 64 278.

Auf der Webseite www.svt-koeln.de findet Ihr weitere Infos rund um das Wiederinbetriebnahme-Projekt.

Der SVT-Förderverein freut sich auch über jede Spende auf das Konto DE20 8605 5592 1100 9855 45.

Ich möchte festhalten,

- dass die in Deutschland ab 1930 entwickelten Schnelltriebwagen technisch, betrieblich und verkehrlich die Epoche des weltweiten Schienenschnellverkehrs einleiteten.
- dass die Schnelltriebwagen der Vorkriegs-Bauarten wie in einem Brennglas die teils dramatische Geschichte Mitteleuropas im 20. Jahrhundert widerspiegeln.
- dass es daher gerechtfertigt und geboten ist, diese technischen und geschichtlichen "*beweglichen Industriedenkmale*" zu bewahren und vorzeigbar aufzuarbeiten.



Förderverein
Diesel-Schnelltriebwagen e.V.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

