

Die Schnellverkehrstriebwagen mit Verbrennungsmotoren

Einsätze im Krieg

Ende August 1939 mussten zur Ersparnis von flüssigen Kraftstoffen aus Anlass des bevorstehenden Kriegsausbruchs sämtliche Triebwagen mit Verbrennungsmotoren der Deutschen Reichsbahn abgestellt werden, da die Kraftstoffe vorwiegend für Wehrmachtzwecke benötigt wurden. Dabei wurde aber auch der Verkehr mit den elektrischen Schnelltriebwagen eingestellt. Einige Diesel-Schnelltriebwagen wurden aber im Krieg für Spitzen der Regierung und des Militärs eingesetzt. Die Kriegszeit brachte den gesamten Triebwagenbestand völlig durcheinander. Im Gesamtbestand traten durch schwere Schäden und Verbleib im Ausland große Verluste ein. Der Schnelltriebwagenbestand war allerdings nicht ganz so hart von Verlusten betroffen.

Der „Fliegende Hamburger“ wurde in Bludenz der damaligen RBD Augsburg betriebsfähig abgestellt. Auch die meisten Schnelltriebwagen der Bauart „Hamburg“ stellte man daraufhin, ebenso wie die drei- und vierteiligen SVT, auf verschiedenen Bahnhöfen konserviert ab. Im Gegensatz zu den SVT „Köln“ sind von den SVT „Hamburg“ nur wenige in den Kriegsjahren für Sondereinsätze verwendet worden. Nachgewiesen in BZA-Unterlagen ist lediglich die Verwendung des SVT 137 149 für die Wehrmacht (General Müller). Die nach Kriegsende für die US-Armee mit Lazarettausrüstung eingesetzten SVT 137 151 und 152 sind erst nach Kriegsende umgebaut worden. Von den SVT der Bauart „Leipzig“ ist während der Kriegszeit kein Einsatz bekannt. Der SVT Bauart „Kruckenberg“ blieb während des Krieges schadhaft abgestellt und befand sich nach Kriegsende im Bw Dresden-Pieschen. Anders dagegen war es bei den SVT der Bauarten „Köln“ und „Berlin“. Auch die SVT „Köln“ wurden zunächst betriebsfähig abgestellt. Die Abstellorte wechselten gelegentlich, so standen z.B. die SVT 137 854, 856-858 längere Zeit in Bludenz. Im Laufe des Krieges verwendete man jedoch einige Fahrzeuge für Zwecke der Wehrmacht, andere standen zur persönlichen Verfügung von Machthabern des Dritten Reiches, so weisen die spärlichen Unterlagen dieser Epoche folgende Verwendung der Jahre 1944/45 aus:

SVT 137 274 Führerhauptquartier
275 Reichsminister Speer
276 Führerhauptquartier
853 Vorzug zum Göringzug
854 Reichsführer SS Himmler
856 Reichsmarschall Göring

Der SVT 137 277 stand in Nürnberg als Notstromaggregat.

Für die Sondereinsätze hatten die SVT zum Teil Schlafkabinen und auch eine Funkstation erhalten. Der auffallende zweifarbige Anstrich war inzwischen durch einen grauen bzw. grünen Tarnanstrich ersetzt worden. Ursprünglich war nur die VT-Werkstatt des Bw Berlin Anhalter Bf für diese Fahrzeuge zuständig, aber mit der Verschärfung der Luftkriegslage in Berlin wurde auch das Bw Dresden-Pieschen mit in die Zuständigkeit einbezogen. Gegen Ende des Krieges waren nur noch wenige Fahrzeuge betriebsfähig. Häufig wurden sie infolge Triebstoffmangels von Dampflokomotiven geschleppt.

Die Maschinenwagen des SVT „Berlin“ dienten im Krieg der Marine als Notstromaggregate. Der 137 901a in La Palice, der 137 902a in Paris und der 137 903a in Bordeaux. 137 901a wurde dabei zerstört, 137 902a stand nach Kriegsende schadhaft abgestellt in der sowjetischen Besatzungszone und der 137 903a blieb verschollen. Die beiden Wagenzüge des SVT „Berlin“ wurden gegen Kriegsende als Bürozug des Reichsbahnzentralamtes München verwendet. Dabei wurden zwei Wagen bei einem Luftangriff zerstört.

Alle drei ET 11 wurden nach gelegentlichen Sondereinsätzen außerhalb Münchens abgestellt und überstanden den Krieg ohne wesentliche Schäden.

Sondereinsätze für die US-Armee

Ende April 1945 befand sich ein Triebwagenzug, bestehend aus den vermutlich letzten drei betriebsfähigen SVT „Köln“ (137 274, 137 853 und 137 856), auf der Fahrt nach Berchtesgaden. Bei Piding, in der Nähe von Bad Reichenhall, hatten US-Truppen bereits die Bahnstrecke erreicht und

gelangten so in den Besitz der unbeschädigten Fahrzeuge einschließlich des Personals. Die Amerikaner beorderten die drei betriebsfähig übernommenen SVT „Köln“ in das RAW Bad Cannstatt, wo die Inneneinrichtung der SVT nach den Wünschen der neuen Besitzer umgestaltet wurde. Nach der Verschiffung des 137 274 im Herbst 1945 in die USA, wurde im RAW Bad Cannstatt in Zusammenarbeit mit der Maschinenfabrik Esslingen aus den schadhaft abgestellten SVT 137 277 und -854 ein dritter Salon-SVT hergerichtet der bei der DR-West mit der Betriebs Nr. SVT 06 108 und bei der DR-Ost als 137 277a,b / 854c eingeordnet war.

Nach Inbetriebnahme gestatteten Schlafkabinen mit Waschgelegenheit, z.T. Duschen, großer Besprechungsraum (Salon), Speiseraum und Funkstation, sowohl Einsätze als mobile Befehlsstation als auch Fahrten mit US-Regierungsvertretern im Rahmen der Kontrolltätigkeit innerhalb der US-Besatzungszone und nach Berlin. Die Triebwagenmannschaften, Lokführer, Küchen- und Bedienungspersonal, wurden von den neuen Besitzern dienstverpflichtet und versahen weiterhin ihren Dienst auf den Fahrzeugen.

Abgeleitet von den früheren Sonderanschriften der deutschen Wehrmacht wurden an den Seitenwänden der einzelnen Wagen statt den Betriebs-Nummern folgende Bezeichnungen angeschrieben, z.B.

SVT 06 108	Endwagen	(Küche und Speiseraum)	„USA 2“
	Mittelwagen	(Schlafkabinen)	„USA 22“
	Endwagen	(Besprechungsraum)	„USA 222“

Entsprechend ließ die US-Army auch die SVT 137 853 mit „USA 6/66/666“ und SVT 137 856 mit „USA 4/44/444“ beschriften. Mit dem Salon-SVT „USA 2/22/222“ demonstrierte US-General Lucius D. Clay, damals Vertreter der USA im Alliierten Kontrollrat in Berlin, die Rechte auf Benutzung der Schienenwege von und nach Berlin. Um auch die Mitnahme der Dienst-PKW zu ermöglichen, rüstete man einen vierachsigen Güterwagen der Gattung GGths 43 („Bromberg“) mit automatischer Scharfenberg-Kupplung aus, damit er mit dem Salon-SVT gekuppelt werden konnte. Im wiederhergerichteten Triebwagenschuppen des Bw Berlin Anhalter Bf an der Monumentenbrücke war dieser Schnelltriebwagen eines der ersten betriebsfähigen Fahrzeuge nach Kriegsende. Mit Beginn der sowjetischen Blockade von West-Berlin erhielten alle dort stationierten US-Triebwagen im Juni 1948 beim Bw Frankfurt/M 1 einen neuen Stützpunkt. Nach Einrichtung der Hohen Kommissionen im Jahre 1949 verfügte der US-Hochkommissar Mc Cloy über dieses inzwischen zum SVT 06 108 umgenummerte komfortable Fahrzeug. In der Nacht zum 2. Februar 1951 brannte dieser in Bad Homburg bei Frankfurt/M, dem damaligen Standort, vollständig aus. Als Ersatz wurde der vierteilige SVT 06 106, ehemals SVT 137 851 nach entsprechendem Umbau in einen dreiteiligen Salon-SVT der Hohen Kommission zur Verfügung gestellt.

Der Salon-SVT „USA 4/44/444“ nunmehr als SVT 06 109 bezeichnet war US-General Ernest Harmon, dem Oberbefehlshaber der US-Polizeitruppe „Constabulary“ zugeteilt. Standorte waren zunächst Bamberg, später Heidelberg und ab 1948 Stuttgart. Salon SVT „USA 6/66/666“ (SVT 06 107) gehörte zum Fahrzeugpark des Frankfurter US-Hauptquartiers und stand US-General Besnam, später US-General Huebner, zur Verfügung. Standort war mehrere Jahre der Vorortbahnhof Frankfurt/M-Bonames. In den 50er Jahren unterstanden diese beiden Schnelltriebwagen dem US-Transportation-Corps und waren abwechselnd im Bw Ffm-Griesheim und Stuttgart stationiert. 1957/58 sind sie dann durch die 2-teiligen Neubau-VT 08.8 ersetzt und nach Rückgabe an die DB der DDR-Reichsbahn verkauft worden.

Gebäude des RAW Bad Cannstatt

Der US-Botschafterzug

Zusätzlich zu den drei Salon-Schnelltriebwagen nahm die US-Army im August 1946 in Berlin den SVT 137 851 in Betrieb. Die Inneneinrichtung war gegenüber der Vorkriegszeit nur insofern verändert, dass in jedem Wagen ein Abteil zum Waschraum mit je sechs Waschbecken umgestaltet worden ist. Infolge der bequemen Sitze wurde der SVT bevorzugt für Nachtfahrten von Berlin aus eingesetzt und war deshalb bei den Amerikanern als „Dreamliner“ bekannt.

Auszug aus dem Fahrplan der US-Dienstzüge vom Oktober 1947:

Fahrplan

Um die Beförderungskapazität zu erhöhen, bildete das RAW Nürnberg Ende 1947 mit dem Mittelwagen des dort abgestellten SVT 137 858 eine vierteilige Einheit SVT 137 851 a/b/c/d (SVT 06 106a/b/c/d). Ab Juni 1948 beim Bw Frankfurt/M 1 stationiert, wurde er zunächst weiterhin im US-Militär-Reisezugdienst verwendet – häufig für Fahrten mit erholungsbedürftigen GI's zu den Heimen der US-Army in Oberbayern. Nach dem Brandunglück des vom damaligen US-Hochkommissar Mc Cloy benutzten Salon-SVT „USA 222“ (SVT 06 108) im Februar 1951 in Bad Homburg, wurde ein Ersatz-SVT benötigt. Die Fa. WMD gestaltete daher aus dem vierteiligen SVT 06 106 (ehem. SVT 137 851) nach dem Vorbild der ausgebrannten Garnitur einen dreiteiligen Salon-Schnelltriebwagen. Der nun nicht mehr benötigte zweite Mittelwagen fand später bei der Aufarbeitung des SVT 06 108 (ehem. Salon SVT „USA 222“) für den Reisezugdienst, anstelle des ausgebrannten und später zerlegten Mittelwagens VM 06 108 Verwendung und wurde 1953 beim Bw Dortmund wieder in Dienst gestellt.

Im September 1951 konnte der umgebaute SVT 06 106 der Hohen Kommission zur Verfügung gestellt werden. Nach dem Muster des zweifarbigen grau/blauen Reisezug-SVT der DB war ein grau/olivgrüner Anstrich ausgeführt worden. Ab 1955 wurde der Bahnhof Mehlem bei Bonn neuer Standort des nun dem US-Botschafter zustehenden Schnelltriebwagens. Während einer Aufarbeitung im AW Nürnberg 1956 erhielt er den zuletzt bekannten blauen Anstrich. Nach der Umbeheimatung zum Bw Köln-Nippes im Januar 1960 stellte diese Dienststelle auch die beiden Lokführer sowie den Bordmonteur. Im Sommer 1963 gaben die Amerikaner den „Botschafterzug“ an die DB zurück, die daraufhin im August 1963 die Ausmusterung verfügte.

Die nachfolgende Pressenotiz aus dem Jahre 1963 gibt ausführlich Auskunft, welche Gründe zur Außerdienststellung des Botschafterzuges führten.

Kein Sonderzug mehr für den US-Botschafter

WASHINGTON, 9. Juni (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 stand. Der Unterstaatssekretär für europäische Angelegenheiten im amerikanischen Außenministerium, William Tyler, hat die Rückgabe des Sonderzuges an die Deutsche Bundesbahn angeordnet, nachdem der Vorsitzende eines Bewilligungsunterausschusses des Repräsentantenhauses John Rooney, 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 kostete 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. Wenige 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 deutschen Behörden zurückzugeben.“

Nach der Ausmusterung am 16.8.1963 dem Eisenbahn-Sportverein (ESV) zur Verfügung gestellt, dienen die einzelnen Wagen in Lübeck-Travemünde und Konstanz noch heute als Clubheim und Unterkunft.

SVT-Verkehr in den drei wesentlichen Besatzungszonen bzw. bei der späteren DB

Der Umnummerungsplan des EZA München für VT vom 17.10.1947

Da die bisherige Einreihung der Triebwagen mit Verbrennungsmotor in Lücken freigehaltener Nummern von Reisezugwagen recht unzulänglich war und nichts über die Bauart des Fahrzeuges aussagte, erarbeitete das Reichsbahnzentralamt München einen Umnummerungsplan für die VT. Diese Umzeichnung mit Angleichung an die Baureihennummern der Dampf- und Ellok sollte eigentlich schon vor Ausbruch des Krieges erfolgen. Es waren in diesem Plan die noch vorhandenen Triebwagen in den vier Besatzungszonen enthalten. Die Umzeichnung wurde jedoch nur in den westlichen Besatzungszonen durchgeführt.

Umnummerungsplan der zweiteiligen Schnelltriebwagen

alte Betr. Nr.	neue Betr. Nr.	Standort	alte Betr. Nr.	neue Betr. Nr.	Standort
877a/b	04 000a/b	franz. Zone	137 226a/b	04 104a/b	sowj. Zone
137 149a/b	04 101a/b	US-Zone	137 227a/b	04 105a/b	US-Zone
137 152a/b	04 102a/b	US-Zone	137 231a/b	04 106a/b	US-Zone
137 225a/b	04 103a/b	sowj. Zone	137 232a/b	04 107a/b	US-Zone

Der SVT 877 „Fliegender Hamburger“

Nach Kriegsende fand sich der „Fliegende Hamburger“ betriebsunfähig abgestellt in der französischen Besatzungszone. Auf Anordnung der Militär-Regierung wurde er in der Zeit vom 07. Juli 1945 bis 26. Januar 1946 im EAW Friedrichshafen umgebaut. Mit Latten-Sitzbänken der 3. Klasse versehen, ist er dann vom Bw Landau aus vermutlich als Militär-Reisezug eingesetzt worden. Nach Normalisierung der Verhältnisse plante die Eisenbahn-Verwaltung in der französischen Besatzungszone ebenfalls wie in der damaligen Bi-Zone die Einführung schneller Triebwagen-Verbindungen. Der einzige verfügbare Schnelltriebwagen in den westlichen Besatzungszonen, der mit verhältnismäßig geringem Aufwand für den Reisezug-Dienst hergerichtet werden konnte, war nur der vom französischen Militär nicht mehr benötigte „Fliegende Hamburger“. Wiederum übernahm das EAW Friedrichshafen die Aufarbeitung. Im

Zeitraum vom 11. Mai 1949 bis 13. September 1949 wurden sämtliche Holzbänke wieder durch Postersitze ersetzt, eine Lautsprecheranlage installiert und eine Anrichte eingebaut. Beim zweifarbigem Außenanstrich ersetzte nunmehr ein bordeauxroter Farbton den violetten. Auch die Betriebs-Nr. war 1947 in SVT 04 000 geändert worden. Nachdem der „Fliegende Hamburger“ bereits 1933 den Schnellverkehr zwischen Berlin und Hamburg eröffnet hatte, war es ihm vorbehalten, nach dem Krieg wiederum als Einzelfahrzeug in der ersten FdD-Verbindung der neu gegründeten DB eingesetzt zu werden. Beim Bw Offenburg beheimatet, fuhr SVT 04 000 ab 02. Oktober 1949 als FdD 77/78 „Rhein-Main-Express“ von Basel Bad Bf. nach Frankfurt (M) und zurück. Das Ereignis, die Einführung eines Schnelltriebwagenkurses, wie bereits 1933 mit dem „Fliegenden Hamburger“, ist damals in der Presse gebührend gewürdigt worden:

Schnelltriebwagen Rhein-Main

Wie bereits durch Pressenotizen bekannt gegeben wurde, treten auch im Fernverkehr des kommenden Winterfahrplans ab 02. Oktober 1949 mehrfach Verbesserungen ein, und zwar durch Beschleunigung und Neueinführung von Schnellzügen. Als wichtigstes Ereignis auf den Strecken des südwestdeutschen Raumes ist die Führung eines Schnelltriebwagenpaares FdD 77/78 Basel-Frankfurt/M. zu nennen, das werktäglich mit 2. und 3. Klasse verkehrt.

Basel Bad. Bf.

ab 6.35 an 22.24 Uhr MEZ

Freiburg i. Brsg.

an 7.32 ab 21.35 Uhr

Karlsruhe

an 9.29 ab 19.50 Uhr

Mannheim

an 10.20 ab 18.53 Uhr

Frankfurt a.M.

an 11.33 ab 17.34 Uhr MEZ

Außer dem üblichen D-Zug-Zuschlag wird für diesen Schnelltriebwagen der FD-Zuschlag von 3,- DM in der 2. Klasse und 2,- DM in der 3. Klasse erhoben. Nur für die 3. Klasse werden Platzkarten ausgegeben.

Mit dieser bemerkenswerten Schnellverbindung zwischen der

Schweiz und dem Wirtschaftszentrum Frankfurt werden die Fahrzeiten Basel – Frankfurt/M. seit Kriegsende erstmals auf 5 Stunden vermindert.

Für diese günstige Fernverbindung wird ein Schnelltriebwagen mit Verbrennungsmotoren verwendet, der vor Jahren als erster Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn auf der Strecke Hamburg – Berlin eingesetzt war und unter dem Namen „Fliegender Hamburger“ bekannt geworden ist. Jetzt wird er „Schnelltriebwagen Rhein-Main“ genannt. Gegenüber dem früheren Zustand wurden mehrere Technische Verbesserungen am Wagen vorgenommen, um die Annehmlichkeiten des Reisens zu erhöhen. Er hat gegenüber der früheren Ausführung 67 Sitzplätze in der 2. und 26 gepolsterte Sitzplätze in der 3. Klasse erhalten. Die Heizungsanlage wurde vollständig umgestaltet und erstmalig eine Musikübertragungsanlage eingebaut, die in jedem Abteil abschaltbar ist. Durch Einbau einer neuen Kucheneinrichtung ist der Mitropa-Wirtschaftsbetrieb in der Lage, den Reisenden während der Fahrt Speisen und Getränke zu verabreichen.

Dieser Schnelltriebwagen ist mit zwei Maybach-Dieselmotoren mit je 410

PS ausgestattet. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 125 km/h festgelegt, die allerdings wegen der Streckenverhältnisse z.Zt. noch nicht ganz ausgenutzt werden kann. Da noch kein Reservetriebswagen zur Verfügung steht, wurden für die Fahrzeitberechnung ein Dampfzug zugrunde gelegt für 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, eine Schnellzuglok der Gattung 03 und ein Wagenzuggewicht von 100 t. Der Wagenkasten ruht auf drei zweiachsigen Drehgestellen, von denen die äußeren Drehgestelle die Maybach-Motoren tragen, während im mittleren Drehgestell die Fahrmotoren, die von elektrischen Generatoren gespeist werden, eingebaut sind.

Trotz der schwierigen finanziellen Verhältnisse bei der Deutschen Bundesbahn und trotz anderer durch die Zeit bedingten Hemmungen ist die Einrichtung einer so vorzüglichen Schnellverbindung ein Beweis dafür, dass die Deutsche Bundesbahn sich bemüht, schnelle und gute Verbindungen wieder zu schaffen. Wir hoffen, dass diese Verbindungen, insbesondere im Verkehr mit der Schweiz, größte Beachtung finden werden.

Auf der ehemaligen Stammstrecke des „Fliegenden Hamburgers“ von Berlin nach Hamburg verkehrte aber bereits seit Anfang September 1949 ein SVT „Köln“ der Deutschen Reichsbahn der sowjetischen Besatzungszone. Mit Einführung des Sommerfahrplanes 1950 wurde der SVT 04 000 beim Bw Basel stationiert, um die Leerfahrten zur Werkstatt in Offenburg zu vermeiden. Leider sind im Verlauf dieser Fahrplanperiode nur noch wenige Fahrten mit dem Schnelltriebwagen durchgeführt worden. Häufige Schäden des nun 18 Jahre alten Fahrzeuges erforderten zahlreiche Zwischenausbesserungen im EAW Friedrichshafen. Im Winterfahrplan 1950/51 übernahmen SVT „Köln“ des Bw Frankfurt/M 1 den Umlauf des FdD 77/78 „Rhein-Main“. Im November 1950 wurde der SVT 04 000 schließlich im EAW Nürnberg zur Vollaufarbeitung abgestellt und am 20. November 1950 der Fa. Waggon- und Maschinenbau AG Donauwörth übergeben. Dort erfolgte in den folgenden zwei Jahren eine Hauptuntersuchung der Stufe T 4, die eine umfangreiche Änderung der elektrischen Steuerung, sowie den Einbau von automatischen Scharfenberg-Kupplungen beinhaltete, um den Zusammenlauf mit den übrigen Schnelltriebwagen zu ermöglichen. Nach Neugestaltung der Fahrgasträume mit insgesamt 65 Sitzplätzen der damaligen 2. Klasse und dem neu eingeführten einheitlich roten Anstrich konnte der SVT 04 000 am 31. Oktober 1952 beim Bw Dortmund Bbf wieder in Dienst gestellt werden. Aber ebenso wie für den SVT 04 501 bestand in Dortmund kein Umlaufplan für die zweiteiligen SVT. So blieben nur Einsätze als Verstärkung in den Kursen der „Rheinblitzgruppe“ oder Sonderfahrten. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1953 kamen beide zum Bw Ffm-Griesheim, wo sie als FT 231/232 „Montan-Express“ von Frankfurt/M nach Luxemburg verwendet worden sind. Im Wechsel mit dem SVT 04 501 wurde der „Montan-Express“ bis zum Ablauf des Sommerfahrplanes 1955 mit Schnelltriebwagen gefahren. Nach kurzzeitigem Einsatz beim Bw

Dortmund und wiederum Bw Ffm-Griesheim gelangte der SVT 04 000 Ende Mai 1956 schließlich zum Bw Hamburg-Altona. Neben gelegentlichen Sonderfahrten blieb nur noch die Verstärkung des VT 08.5 im FT 77/88 „Helvetia“ an den Wochenenden zwischen Hamburg und Frankfurt (M) im Wechsel mit dem SVT 04 501. Die bevorstehende Indienststellung der neuen TEE-Triebzüge beim Bw Hamburg-Altona veranlasste die HVB den „Fliegenden Hamburger“ am 3. Mai 1957 nach Ablauf der Untersuchungsfrist abzustellen. Nach einer Gesamtleistung von über 1,5 Mill. km musterte ihn die HVB mit Verfügung vom 29. Juni 1957 aus. Aufgrund der eisenbahngeschichtlichen Bedeutung dieses Fahrzeuges wurde leider aus Platzmangel nur das Kopfteil des a-Wagens im AW Nürnberg für das Verkehrsmuseum Nürnberg hergerichtet. Den b-Wagen zerlegte das AW Nürnberg im Frühjahr 1961.

Die SVT „Hamburg“ der DB

Von den insgesamt 13 Fahrzeugen dieser Bauart waren nach dem Krieg nur noch 7 Fahrzeuge bei der DB und DR vorhanden. Die 137 150,-151,-224 und -228-230 kamen in den Bestand der CSD als M 297.001-006. Sie setzte sie mit 130 km/h Höchstgeschwindigkeit in den Nachkriegsjahren von Prag nach Pressburg (Bratislava) und von Prag nach Mährisch-Ostrau (Ostrava) ein. Der M 297.003 (137 224) ging 1958 als Schadfahrzeug an die DR und wurde wegen seines schlechten Zustandes 1965 im Bw Dresden-Pieschen zerlegt. Das Kriegsende haben im Bereich der vier Besatzungszonen offensichtlich nur 3 betriebsfähige SVT „Hamburg“ überstanden. Im November 1945 befanden sich 137 152 und -231 als Lazarett-Triebwagen in Diensten der US-Army und waren beim Bw Frankfurt/M 1 stationiert. Jeweils ein Teil der zweiteiligen Schnelltriebwagen war mit Vorrichtungen zur Aufnahme von 30 Tragbahnen ausgerüstet. SVT 137 149 war Anfang September 1945 vom Bw Berlin Grunewald dem EAW Nürnberg zugeführt worden und hatte im November 1945 seinen Standort als Inspektions-Triebwagen der US-Army in Fürth/Bay. Die bis zum August 1939 bei der RBD Berlin stationierten SVT 137 227 und 137 232 befanden sich vermutlich auch nach Kriegsende noch im Berliner Raum, waren jedoch schadhaft abgestellt. Im Jahre 1946 ließ die US-Army beide Garnituren zur Maschinenfabrik Esslingen überführen. Dort wurde der SVT 137 232 ebenfalls zum US-Salon-SVT umgebaut, während SVT 137 227 nach Ausbau der Dieselmotoren, Generatoren und elektrischen Fahrmotoren später als Schad-SVT zum EAW Nürnberg überführt und dort abgestellt wurde.

Nach Wiedereinführung des Schnelltriebwagen-Einsatzes im Herbst 1949 entschied die neugegründete Deutsche Bundesbahn, dass neben einigen SVT „Köln“ auch der SVT 137 227, der 1947 die neue Betriebs-Nr. SVT 04 105 erhalten hatte, wieder instand gesetzt werden sollte. Da aber die Beschaffung der fehlenden elektrischen Antriebseinrichtungen zu dieser Zeit noch recht schwierig war, sollten stattdessen hydraulische 2-Wandler-Getriebe der Fa. Voith eingebaut werden. Am 23. August 1950 wurde der SVT zur Waggon- und Maschinenbau GmbH Donauwörth (WMD) überführt. Am 22. Februar 1951 erfolgte dann im EAW Nürnberg die DB-Abnahme und ab 15. März 1951 stand der aufgrund seines hydraulischen Antriebes in SVT 04 501 Umgezeichnete Schnelltriebwagen beim Bw Frankfurt/M-Griesheim für den Reisezug-Einsatz zur Verfügung. Zunächst fand er hauptsächlich als Ersatz für schadhafte SVT Köln“ in den FT-Verbindungen nach Hamburg und Basel Verwendung. Aufgrund konstruktiv ungünstiger Einstiegsverhältnisse musste an Bahnhöfen mit niedrigen Bahnsteigen eine mitgeführte Treppe vom zweiten SVT-Führer aufgestellt werden. In der kühlen Jahreszeit oblag ihm ebenfalls noch die Bedienung des Koksöfens zur Beheizung der Fahrgasträume. Auch während des Einsatzes beim Bw Dortmund Bbf zum Sommerfahrplan 1951 konnte für den zu dieser Zeit einzigen zweiteiligen SVT im Reisezugdienst kein Umlaufplan aufgestellt werden. So blieb es bei gelegentlichen Einsätzen für ausgefallene SVT „Köln“ im FT 37/38 nach Regensburg, aber auch als Verstärkung des häufig überbesetzten FT 27/28 nach München. Erst nachdem der „Fliegende Hamburger“ SVT 04 000 wieder zur Verfügung stand, konnte dann ab Sommerfahrplan 1953 ein Umlaufplan von Frankfurt/M nach Luxemburg als FT 231/232 „Montan-Express“ eingerichtet werden. Aber bereits nach Ablauf des Sommerfahrplanes 1955 ersetzte ein lokbespannter Zug die zweiteiligen Schnelltriebwagen, nachdem zuletzt schon überwiegend VT 08.5 zum Einsatz gekommen waren. Bis Herbst 1957 fand SVT 04 501 zusammen mit SVT 04 000 beim Bw Hamburg-Altona noch Verwendung als Verstärkungseinheit der dreiteiligen VT 08.5 im FT und später sogar TEE „Helvetia“ von Hamburg bis Frankfurt/M. Nach Einsatz der neuen VT 11.5 TEE-Triebzüge wurde er am 02. Dezember 1957 ausgemustert. Von den bei der US-Army eingesetzten SVT „Hamburg“ war Ende 1955 bereits der Salon-SVT 04 101 an die DB zurückgegeben, am 27. Dezember 1955 ausgemustert und später verschrottet worden. Nach Indienststellung des US-Neubau VT 08.8 stellte die US-Army auch die beiden Lazarett-SVT 04 102 und -

106 sowie den Salon-SVT 04 107 ab. Um die Jahreswende 1958/59 übernahm die DR u.a. die SVT 04 106 und 04 501, während die SVT 04 102 und 04 107 im Frühjahr 1959 folgten.

Die SVT „Köln“ der Deutschen Bundesbahn

Die erste Bestandsaufnahme der US-Besatzungszone mit Datum vom 06.11.1945 hatte folgende Zusammensetzung:

DR-Nr.	spätere DB Nr.	Standort	Verwendung
137 274	-	-	in Betrieb
137 276	06 103	Bf. Kassel	abgestellt
137 277	06 104	RAW Bad Cannstatt	abgestellt
137 853 „USA 666“	06 107	Bw Frankfurt/M 1	für USA beschlagnahmt
137 854 „USA 222“	06 108	-	für USA beschlagnahmt
137 856 „USA 444“	06 109	-	für USA beschlagnahmt
137 857	06 110	RAW Nürnberg	abgestellt
137 858	06 111/502	RAW Nürnberg	abgestellt

Der SVT 137 276 stand seit Kriegsende in Berlin schadhaft abgestellt. Er wurde auch in der Lokzählung vom 04. November 45 dort erfasst. Es ist daher zu vermuten, dass der im Bf Kassel abgestellte SVT der 137 274 war, der von Kassel mit anderen Fahrzeugen, z.B. den Dampflok 19 1001 und 42 1597, über Antwerpen in die USA verbracht wurde. Aus Berlin wurden später noch die 137 275, -278 und -854 sowie der SVT „Leipzig“ 137 154 für US-Sonderdienste beim Bw Berlin Anhalter Bf. gemeldet. Aber nur SVT 137 851 und -854 (USA 222) waren betriebsfähig, die übrigen dienten als Ersatzteilsponder. SVT 137 854 war zeitweise aus dem 137 854 a Speisewagen und den 137 277b und c zusammengesetzt. In den Statistiken der Deutschen Reichsbahn wurde dieser SVT häufig so dargestellt, als ob es sich um zwei SVT-Einheiten gehandelt hätte. Im August 1947 wurde der SVT 137 276 dem EAW Nürnberg zugeführt und als Schad-SVT abgestellt. Vermutlich zur gleichen Zeit beorderte die Deutsche Reichsbahn den SVT 137 278 in das RAW Wittenberge und damit schied dieser aus dem Bestand der US-Triebwagen aus. Der SVT 137 275 ist erst mit Räumung des Berliner US-Triebwagenschuppens an der Monumentenbrücke im Juni 1948 in die US-Besatzungszone geschleppt worden und kam später ebenfalls in das EAW Nürnberg. Der SVT 137 857 war bereits 1946 aus nicht bekannten Gründen betriebsunfähig in die britische Besatzungszone abgegeben worden und stand bis zur Aufarbeitung im EAW Opladen.

Im Oktober 1947 gab das RZA München einen Umnummerungsplan für alle zu diesem Zeitpunkt in den vier Besatzungszonen vorhandenen Triebwagen mit Verbrennungsmotoren bekannt. Die SVT „Köln“ erhielten dabei folgende Betriebs-Nummern:

alte Betr.Nr.	neue Betr.Nr.	Standort	alte Betr.Nr.	neue Betr.Nr.	Standort
137 273a/b/c	06 101a/b/c	sowj. Zone	137 851a/b/c	06 106a/b/c	US-Zone
137 275a/b/c	06 102a/b/c	sowj. Zone	137 853a/b/c	06 107a/b/c	US-Zone
137 276a/b/c	06 103a/b/c	US-Zone	137 854a/b/c	06 108a/b/c	US-Zone
137 277a/b/c	06 104a/b/c	US-Zone	137 856a/b/c	06 109a/b/c	US-Zone
137 278a/b/c	06 105a/b/c	sowj Zone	137 857a/b/c	06 110a/b/c	brit. Zone
			137 858a/b/c	06 111a/b/c	US-Zone

Bekanntlich ist die Umzeichnung der Triebwagen nur in den drei westlichen Besatzungszonen ausgeführt worden. Von den insgesamt 14 gebauten SVT „Köln“ waren derzeit noch 11 vorhanden, wenn auch zum Teil stark beschädigt. Die drei fehlenden SVT befanden sich im Ausland:

- 137 274 in den USA
- 137 852 in der CSSR, als M 494 001
- 137 855 in der UdSSR als DP 14

In den Jahren 1949 bis 1951 ließ die neugegründete Deutsche Bundesbahn die seit Kriegsende schadhaft abgestellten fünf SVT „Köln“ bei der Firma „Waggon und Maschinenbau GmbH Donauwörth (WMD)“ für einen künftigen Einsatz im Reiseverkehr aufarbeiten. Die Instandsetzung der elektrischen Leistungsübertragung war mit vorhandenen Ersatzteilen allerdings nur bei drei SVT (06 103, -104 und -110) möglich. So musste z.B. die Heizung – ursprünglich eine Warmwasserunterflurheizung mit Ölbrenner – zunächst mit einem Unterflur-Koksofen betrieben werden, der auf Unterwegsstationen zu

bedienen war. Der vor dem Krieg für Schnelltriebwagen als elegant und werbewirksam bezeichnete creme/violette Anstrich ist durch einen grau/blauen Farbton ersetzt worden. Die beiden seitlichen Stirnfenster wurden modifiziert, indem sie eine halbrunde Form erhielten. Mit Einführung des Sommerfahrplans am 14. Mai 1950 standen mit den SVT 06 103, -104 und -110 drei aufgearbeitete Schnelltriebwagen zur Verfügung. So versuchte man an die Tradition der Vorkriegszeit anzuknüpfen und bot eine reine 2. Klasse Schnellverbindungen als FDt 71/72 Frankfurt/M.-Hamburg-Frankfurt/M und FDt 17/18 Hamburg-Köln-Hamburg an. Die Höchstgeschwindigkeit erreichte erstmals nach dem Krieg 120 km/h. Bei den nicht seltenen Ausfällen wurden mit Dampflok bespannte Ersatzzüge gefahren. Ebenso wenn die Schnelltriebwagen für Sonderfahrten benötigt wurden – so z.B. Ende August 1950 zur Leipziger Messe. Im Winterfahrplan 1950/1951 sollte mit nur drei Fahrzeugen folgende SVT-Umläufe gefahren werden:

FDt 19/20 Frankfurt/M.-Köln-Hamburg
FDt 71/72 Frankfurt/M.-Göttingen-Hamburg
FDt 77/78 Frankfurt/M.-Basel SBB

Schon nach kurzer Zeit musste für den FDt 71/72 ein Dampf-Ersatzzug eingesetzt werden. Erst nachdem ab 16. Dezember 1950 der aufgearbeitete SVT 06 501 zur Verfügung stand, war es möglich in allen drei Kursen Schnelltriebwagen einzusetzen. Zum Fahrplanwechsel am 20. Mai 1951 verfügte die Hauptverwaltung der DB die Umbeheimatung aller Schnelltriebwagen von Frankfurt/M. nach Dortmund, in das vor dem Krieg modernste Triebwagen-Betriebwerk. Die Schnelltriebwagen verkehrten nunmehr in einem „Netz der leichten Fernschnellzüge“ von Dortmund aus nach Basel SBB, München und Regensburg.

Die SVT 06 102 und -111 hatten jahrelang als Ersatzteilspender gedient, so dass aufgrund der beschriebenen Schwierigkeiten die Aufarbeitung der elektrischen Leistungsübertragungsanlagen nicht möglich war. Nach ursprünglichen Plänen des EZA München sollte der Antrieb aus nur einem neu entwickelten 589 kW/800 PS-Dieselmotor mit einem hydraulischen Getriebe bestehen. Nachdem sich die Auslieferung der 589 kW/800 PS-Motoren länger als erwartet verzögerte, baute man dann doch wieder zwei aufgearbeitete 442 kW/600 PS-Maybach-Motoren ein. Aber anstelle des Gleichstrom-Generators wurde ein hydraulisches 2-Wandler-Getriebe der Fa. Voith verwendet und somit ein komplettes Maschinen-Triebsdrehgestell mit zwei angetriebenen Achsen geschaffen. Auch die Heizung konnte nunmehr mit Ölbrennern betrieben werden, so dass damit ein modernes und ansprechendes Fahrzeug zur Verfügung stand, das äußerlich nicht von den drei dieselektrischen SVT 06.1 zu unterscheiden war. In der Praxis zeigte es sich jedoch bald, dass einige neue Bauteile, z.B. Gelenkwellen und Heizung, noch längst nicht so betriebssicher waren, wie man sich das wünschte. Da auch die Industrie bei der Ersatzteillieferung häufig nicht nachkam, waren lange Abstellzeiten aufgrund teilweise geringer Schäden nicht zu vermeiden. Der Mittelwagen des SVT 06 502 (ehem. 137 858) war 1947 als Zusatzwagen in dem SVT 06 106 eingestellt worden, so dass nun ein Neubau erforderlich war, der aber erst im Februar 1952 von WMD geliefert wurde. Bis dahin konnten die fertig gestellten Endwagen 06 502a und c lediglich als Ersatz schadhafter Maschinenwagen des SVT 06 501 verwendet werden. Ein Einsatz als zweiteilige Einheit war nicht möglich, da im Mittelwagen die Batterien und Luftverdichter eingebaut waren.

Die verwendeten 442 kW/600 PS-Maybach GO 6-Motoren erreichten damals Laufleistungen bis 100 000 km zwischen den Überholungsfristen. Eine Erhöhung dieser Laufleistung ließen die rollengelagerten Pleuellager allerdings nicht zu, zumal diese Rollenlager bei den in der Nachkriegszeit verwendeten Materialqualitäten die Ursache zahlreicher Ausfälle waren. Zu Anfang des Jahres 1951 bot die Firma Maybach daher einen Umbau der GO-Motoren an. Das in der Kurbelwellenebene geteilte Aluminiumgehäuse wurde durch ein einteiliges Graugussgehäuse größerer Steifigkeit ersetzt, das den Einbau der neu entwickelten Scheibenkurbelwelle zuließ. Die Hubarme dieser Kurbelwelle waren als runde Scheiben ausgeführt, die gleichzeitig die Innenlaufbahn der Rollenlager bildete. Die Pleuellager erhielten Gleitlager, und statt den angelenkten Nebenpleuelstangen kamen nun Gabelpleuelstangen zur Ausführung. Die so abgeänderten Motoren, „Tunnelmotoren“ genannte, erhielten die Bauartbezeichnung „GTO“. Als „Tunnel“ bezeichnete man die verhältnismäßig große Bohrung für die Scheibenkurbelwelle in dem Motorengehäuse. Das typische Konstruktionsmerkmal aller Maybach-GO-Motoren, Zylinderkopf mit angegossener Laufbuchse in Form eines Doppelzylinderblockes, blieb erhalten. Eine Zylinderkopfdichtung – häufig Ursache aufwendiger Motorreparaturen – war bei dieser Konstruktion nicht erforderlich! Im September 1951 wurde der erste umgebaute GTO-6-Motor in den SVT 06 104a

eingebaut, und bis Anfang 1953 waren alle GO-6-Motoren umgebaut worden. Nachdem sich insgesamt 39 GTO-6-Motoren in den Schnelltriebwagen und auch bei anderen Triebwagen der DB bewährt hatten und Laufleistungen bis 1 Mill. km zwischen den Hauptuntersuchungen bei den SVT erreicht wurden, bot sich dieser Motortyp für die neu entwickelte Rangierlok V 60 an, wofür dann später ca. 1000 Motoren von Maybach gefertigt wurden.

Den grau/blauen Anstrich ersetzte man anlässlich der T 3-Untersuchung, die eine Neulackierung beinhaltete – durch den roten DB-Einheitsanstrich für Triebwagen. Erster SVT war der 06 110, der sich bereits Ende März 1953 im neuen Anstrich präsentierte. Anlässlich der Hauptuntersuchungen im AW Nürnberg sind dann auch die Unterflurheizungen modernisiert, d.h., mit Ölbrennern statt mit Koksöfen ausgerüstet worden. Während der Einsätze in der „Rheinblitz“-Gruppe blieben die SVT leider nicht von Unfällen verschont. So kollidierte im März 1953 auf der Rheinstrecke der SVT 06 502 mit einem LKW, wobei die Seitenwände der gesamten Einheit stark beschädigt worden sind. Im August 1955 rammte SVT 06 104 bei Rüdesheim ebenfalls einen LKW. In beiden Fällen waren die Beschädigungen so schwer, dass die Aufarbeitung von der Fa. WMD übernommen werden musste. Obwohl die beiden SVT 06.5 von den SVT-Personalen geschätzt waren, erreichten sie während der gesamten Einsatzzeit weder die Werte der spezifischen Laufleistung je Fahrzeug, noch die störungsfreie Laufleistung der dieselektrischen Einheiten. Außerdem stellte man bald fest, dass die SVT 06.5 trotz eines nun 9 t geringeren Gesamtgewichtes gegenüber den SVT 06.1 ca. 10% mehr Kraftstoff verbrauchten. Als Ursache wurde das 2-Wandler-Getriebe ermittelt, das für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt, bei den damals gefahrenen Geschwindigkeiten im ungünstigsten Teillastbereich arbeitete. Für Einsätze als Ersatz schadhafter VT 08.5 von Dortmund nach Paris haben die SVT 06.5 die französische Zugsicherungseinrichtung erhalten. In den Auslandskursen sollten aus Gründen der Betriebssicherheit nur zweimotorige Triebzüge eingesetzt werden.

Im Laufe des Jahres 1957 wurden die SVT 06 und VT 07 in der „Rheinblitz“ Gruppe durch VT 08.5 ersetzt, die nach Anlieferung der neuen TEE-Triebzüge VT 11.5 aus den internationalen Umläufen zurückgezogen wurden und nun anstelle der Vorkriegs-Schnelltriebwagen zum Einsatz kamen. Aber nicht nur VT 08.5 lösten die Vorkriegs-Schnelltriebwagen ab, elektrische Triebwagen ET 11 kamen ab 25. November 1957 im FT 29/30 zwischen München und Frankfurt/M. zum Einsatz, nachdem der Frankfurter Hbf an das elektrische Streckennetz angeschlossen war. So verfügte die HVB bereits im Februar 1958 die Ausmusterung des bei einem Unfall beschädigten SVT 06 104. Nur der Umstand, dass bereits für den Sommerfahrplan 1958 die Schnelltriebwagen in der Relation Köln-Hannover verkehren sollten, führte zur Rücknahme der Ausmusterungs-Verfügung, so dass die Aufarbeitung im AW Nürnberg noch durchgeführt werden konnte. Ausgemustert wurden dann aber Dezember 1957 die beiden auf hydraulischen Antrieb umgebauten SVT 06.5. Die vier SVT 06.1 (-103, -104, -108 und -110) erhielt im Sommer das Bww Köln Bbf. Ab Sommer-Fahrplan 1958 benötigte man planmäßig zwei SVT im Umlaufplan für die drei FT-Zugpaare 13/14 „Dompfeil“, 15/16 „Sachsenroß und 16/17 „Germania“ zwischen Bonn/Köln und Hannover. Nicht ganz unerwartet kam besonders von den Stamm Reisenden, welche den Reisekomfort vorher in den neuen blauen 26,4 m langen Reisezugwagen schätzen gelernt hatten, deutliche Kritik über die unbefriedigenden Laufeigenschaften der nun 20 Jahre alten Schnelltriebwagen. Die spielfreie Radsatzführung der neuen Drehgestelle an den Reisezugwagen hatten zu wesentlich besseren Laufeigenschaften gegenüber Fahrzeugen mit „Görlitzer“-Drehgestellen geführt. Zeitweise starke Schlingerbewegungen, besonders beim Einlaufen in Kurven, minderten den Reisekomfort beträchtlich. Zusammen mit den beiden VT 07.5, die Ende Mai 1959 vom Bww Dortmund Bbf nach Köln verlegt wurden, fuhren die SVT „Köln“ ab Sommerfahrplan 1959 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Wie zu erwarten, führte die höhere Geschwindigkeit zu einer weiteren Minderung des Fahrkomforts. Aufgrund nun ständiger Beschwerden verfügte schließlich die Oberbetriebsleitung (OBL)-West im Juli 1959 den Einsatz von VT 08.5 anstelle der Vorkriegstriebwagen. Mit Zuweisung von drei VT 08.5 im Juli/August 1959 wurden dann alle abgestellt und am 20.11.1959 ausgemustert.

zu verkaufen

Alle vier SVT „Köln“ wurden im Gelände des Gütebahnhofs Köln-Nippes abgestellt und bereits nach kurzer Zeit wurden die Spuren beginnender Zerstörung sichtbar. Zwar versuchte das BZA Minden u. a. diese vier SVT an die Deutsche Reichsbahn zu verkaufen, aber die Verhandlungen zogen sich bis zum Sommer 1961 hin und mussten dann aufgrund der nach dem Mauerbau angespannten politischen Lage abgebrochen werden. Später kaufte die Fa.LHB in Salzgitter den SVT 06 104 für ihr Werksmuseum. Den SVT 06 108 benötigte man im AW Opladen noch als Ersatzteilsender für US-Botschafterzug 06 106, der seit 21.6.1960 im Bw Köln-Nippes beheimatet war. Die SVT 06 103 und 110 sind 1964 in Feldkirchen bei München verschrottet worden.

Das Triebwagen Betriebswerk Bww Dortmund Bbf

Im Jahre 1934 begannen die Planungen für ein Triebwagen-Betriebswerk in Dortmund. Nach Fertigstellung 1936 war die größte und modernste Anlage für die Instandhaltung von Diesel-Triebwagen bei der Deutschen Reichsbahn entstanden. Neben der Triebwagen-Werkstatt mit drei Gleisen sowie Drehgestellsenke und 25 t-Kran gab es noch eine Triebwagen-Abstellhalle, in der 12 Gleise mit je 150 m Länge zur Verfügung standen. Der überwiegende Teil aller im Ruhrschnellverkehr eingesetzten 302 kW/410 PS-Triebwagen, einschließlich der mehrteiligen „Ruhr“-Triebwagen, waren hier stationiert. Im Frühjahr 1939 mit Einführung des FdT 49/50 Dortmund-Basel sind sogar die SVT „Köln“ 137 273 und 137 852 von Berlin nach Dortmund verlegt worden.

Obwohl nach Kriegsende die zerstörten Anlagen alsbald wieder hergerichtet werden konnten und auch qualifiziertes Fachpersonal zur Verfügung stand, ist im Triebwagen-Betriebswerk Dortmund Bbf erst ab August 1948, nach Zuweisung eines 166 kW/225 PS-Diensttriebwagens für die britische Besatzungsmacht, die Wartung und Reparatur von Dieseltriebwagen wieder aufgekommen worden. Im Dezember 1948 erhöhte sich dann der Fahrzeugbestand um sechs 4achsige 302 kW/410 PS-Eiltriebwagen, die ab 06.12.1948 als Dt 49/50 Dortmund-Frankfurt eingesetzt wurden. Werkstatt- und Fahrpersonal gaben sich damals die größte Mühe, dass dieser Umlauf immer mit Triebwagen gefahren wurde und kein Dampf-Ersatzzug eingesetzt werden musste. außer Schäden an den Pleuellagern der Maybach-Motoren waren hauptsächlich Isolationsschäden der elektrischen Anlagen die Ursache zahlreicher Ausfälle, so dass bisweilen das benachbarte Bw Bielefeld Ersatz-Triebwagen stellen musste. Bis zum Frühjahr 1951 liefen die 302 kW/410 PS-Eiltriebwagen als Dt-Züge mit ausschließlich 2. Klasse und Mitropa-Bewirtschaftung zwischen Dortmund bzw. Köln und Frankfurt/M. Mit der Einführung der FT-Kurse von Dortmund nach Basel, München und Regensburg zum Beginn des Sommerfahrplans 1951 lösten vier SVT „Köln“ (06 103, 104, 110 und 501) und der SVT „Hamburg“ 04 501 die Eiltriebwagen aus dem hochwertigen Reisezugdienst ab. Dabei nutzte man die technischen Einrichtungen der Schnelltriebwagen, wie automatische Scharfenbergkupplungen für die elektrischen Steuerleitungen, die ein schnelles Trennen bzw. Zusammenkuppeln einzelner Schnelltriebwagen am Bahnsteig ermöglichten. Bei den von Dortmund ausgehenden FT-Zügen, fuhren von Köln bis Koblenz planmäßig drei gekuppelte SVT. Von dort gelangte der nach Regensburg fahrende FT 38 über die rechte Rheinstrecke nach Regensburg, während die beiden anderen SVT erst in Mannheim getrennt wurden, um von da aus nach Basel bzw. München zu fahren.

Fahrplan der von Dortmund ausgehenden FT-Züge im Sommer 1951:

FT 8 Köln Hbf ab:	7.11 Uhr –	Basel SBB an:	13.34 Uhr
FT 7 Basel SBB ab:	16.50 Uhr –	Dortmund an:	0.51 Uhr
FT 28 Dortmund ab:	5.34 Uhr -	München Hbf an:	14.37 Uhr
FT 27 München Hbf ab:	15.30 Uhr -	Dortmund an:	0.51 Uhr
FT 38 Dortmund ab:	5.36 Uhr –	Regensburg an:	14.05 Uhr
FT 37 Regensburg ab:	16.12 Uhr –	Köln Hbf an:	23.10 Uhr

Die Laufleistungen waren beachtlich, im monatlichen Durchschnitt wurden 25 500 km erreicht – als Spitzenleistung in einem Monat sogar 37 000 km! Für Wartung und Reparaturen standen der Dortmunder Werkstatt lediglich eine nächtliche Pause von ca. 4 Stunden zur Verfügung. SVT, die nach Ablauf dieser Zeit von der Werkstatt nicht einsatzfähig gemeldet werden konnten, wurden in der Tfz-Statistik

„schadhaft“ geführt, weil ein späterer planmäßiger Einsatz an dem betreffenden Tag nicht mehr möglich war. Ein statistischer Schadstand von über 30% war die Folge. Da nun die häufig erforderlichen Reserve-SVT nicht immer zur Verfügung standen und die noch vorhandenen 302kW/410 PS-Eiltriebwagen in den FT-Kursen nicht verwendet werden konnten, musste bereits nach wenigen Wochen für den FT 37/38 ein Dampf-Ersatzzug zwischen Koblenz und Regensburg eingesetzt werden.

Zwar konnte das AW Nürnberg bereits im Juli 1951 die beiden Motorwagen des SVT 06 502 (ex 137 858) dem Bw Dortmund zur Verfügung stellen, aber aufgrund des fehlenden Mittelwagens war die Einheit nicht betriebsfähig. Der ursprünglich zum SVT 137 858 gehörende Mittelwagen war 1947 für den 4-teiligen SVT 137 851 (06 106) verwendet worden, so dass bei der Fa.WMD ein Neubau in Auftrag gegeben worden war, dessen Auslieferung sich aber noch bis Februar 1952 verzögerte. Trotzdem konnten ab Fahrplanwechsel im Herbst 1951 alle drei FT-Kurse wieder mit SVT bedient werden, da die Werkstatt die ständige Einsatzbereitschaft eines dieselhydraulisch angetriebenen SVT „Köln“ gewährleisten konnte. Als mit Einführung des Sommerfahrplans 1952 die beiden VT 07.5 aus Frankfurt-Griesheim den Dortmunder SVT-Park verstärkten, waren alle Schwierigkeiten überwunden und es bestand nun sogar die Möglichkeit bei Bedarf den FT-Kurs nach München mit zwei Schnelltriebwagen zu fahren. Im Rahmen einer Aktion der Deutschen Bundesbahn, allen F-Zügen einen Namen zugeben, erhielten aufgrund einer Befragung der Reisenden die von Dortmund ausgehenden FT-Kurse folgende Bezeichnungen:

FT 7/8 Dortmund-Basel-Dortmund „Rhein-Blitz“

FT 27/28 Dortmund-München-Dortmund „Rhein-Isar-Blitz“

FT 37/38 Dortmund-Regensburg-Dortmund „Rhein-Donau-Blitz“

Einschneidende Veränderungen brachte dann allerdings im Herbst 1952 der Winterfahrplan, nicht nur dass die beiden VT 07.5 nach Frankfurt-Griesheim zurück beordert wurden, übernahm die Frankfurter Dienststelle auch den FT 27/28 Dortmund-München in den VT 08.5-Umlauf. In München bestand über den FT 29/30 „Münchner Kindl“ eine Anbindung an die Frankfurter Werkstatt. Für Sonderdienste und Verstärkungseinsätze erhielt das Bw Dortmund im November 1952 nach erfolgter Vollaufarbeitung den „Fliegenden Hamburger“ SVT 04 000, der dann bei den Triebwagenpersonal als „Spitfire“ bekannt war.

Ab Sommerfahrplan 1953 wurde der FT 27/28 Dortmund – München ebenso wie der FT 29/30 München – Frankfurt/M. mit Dortmunder SVT gefahren. Zur Verstärkung waren vom Bw Frankfurt-Griesheim die beiden VT 07.5 zurückgekommen, dorthin abgegeben wurden die zweiteiligen SVT 04 000 und 04 501. Im August konnte mit dem für den Reisezugdienst umgebauten ehemaligen US-Salon-SVT 06 108 der sechste SVT „Köln“ in Betrieb genommen werden, so dass damit ein ausreichender Fahrzeugbestand vorhanden war.

Ab Fahrplanwechsel im Frühjahr 1954 wurde zur Entlastung des FT 27/28 nach München über Stuttgart das FT-Zugpaar 137/138 eingeführt, dass München auf dem Laufweg über Würzburg erreichte. Gleichzeitig erhielten dieser, sowie die anderen drei von Dortmund ausgehenden FT-Kurse nach Basel, Nürnberg und München über Stuttgart einheitlich den Namen „Rheinblitz“. Unter Einbeziehung des FT 29/30 „Münchner Kindl“ der zwischen München und Stuttgart verkehrte, waren täglich insgesamt 5 Triebwagen in diesem als „Rheinblitz“-Gruppe bezeichneten Dortmunder SVT-Umlauf eingesetzt. Um der häufigen Überbesetzung des FT 27/28 nach München durch Einsatz einer Doppeleinheit zu vermeiden, wurde dieser Kurs nun planmäßig mit einem vierteiligen VT 08.5 mit zwei Maschinenwagen gefahren.

Die „Rheinblitz“-Gruppe ist mehrfach als eine Glanzleistung des Maschinendienstes der DB bezeichnet worden. Es war damals schon beeindruckend, wenn z. B. im Kölner Hbf morgens gegen 7.00 Uhr zuerst die Doppeleinheit des FT 8/28 von Dortmund über Wuppertal einlief und kurze Zeit später auf dem selben Bahnsteiggleis die drei zusammen gekuppelten Triebwagen des FT 38/138/168 von Dortmund über Essen langsam bis kurz vor die am Bahnsteigende stehende Garnitur fuhr und nach kurzem Halt selbsttätig ankuppelte. Nach dem Abkuppeln des über Aachen nach Paris fahrenden FT 168 „Ruhr-Paris“ setzte sich der nun aus vier Schnelltriebwagen bestehende „Rheinblitz“ mit seinen unter Volllast mit ca. 4044 kW/5500 PS Leistung laufenden Dieselmotoren laut dröhnend in Bewegung. Kaum jemand konnte dabei widerstehen, nicht wenigsten einen Blick auf den eleganten und stets gut gepflegten Zug zu werfen. Über die Aufgaben der Triebwagen-Werkstatt des Bw Dortmund Bbf im Rahmen der Instandhaltung der Triebwagen für die „Rheinblitz“ Gruppe gibt auszugsweise die nachstehende Abhandlung aus der Fachzeitschrift „Der Eisenbahningenieur“ aus dem Jahre 1958 einen treffenden Einblick:

Die Ferntriebswagen der Rheinblitzgruppe

Von Ing.(HTL) Rudolf Buchstäber, Essen

1. Einführung und Entwicklung der Blitzgruppe.

Auf den Rheinstrecken wird nun bald die el. Zugförderung aufgenommen, nachdem die wichtigsten Südstrecken bereits elektrifiziert sind. Es erscheint daher angebracht, einmal die Leistung der Schnelltriebwagen in der „Rheinblitzgruppe“ näher zu betrachten.

Nach dem Krieg wurden erstmals wieder zum Sommerfahrplanwechsel am 20. 5. 1951 Schnelltriebwagen (SVT) der Vorkriegsbauarten von Dortmund aus eingesetzt. Es war sicherlich kein Zufall, dass die hierfür vorgesehenen Schnelltriebwagen der Baureihen 04.5, 06.1 06.5 und 07.5 im größten und modernsten Triebwagenwerk der Vorkriegszeit - Bwv Dortmund Bbf beheimatet wurden und dass das Bw Frankfurt (M)-Griesheim als alter Schnelltriebwagenstützpunkt gemeinsam mit Dortmund die betriebliche Durchführung der Umläufe übernahm. Bwv Dortmund Bbf war zwar durch den Krieg auch stark in Mitleidenschaft gezogen, aber es gelang doch mit verhältnismäßig wenig Mitteln, in kurzer Zeit wieder die baulichen und werkstattmäßigen Voraussetzungen für die Instandhaltung der SVT zu schaffen. Wichtiger aber als alle baulichen und maschinellen Einrichtungen waren die personellen Voraussetzungen, die für die Aufnahme des SVT-Betriebes erfüllt sein mussten. Diese Voraussetzungen waren damals nur in den Bwv Dortmund Bbf und Bw Frankfurt(M)-Griesheim gegeben. Die Wiederaufnahme der SVT-Umläufe stellte an das SVT-Personal und die Werkstatt hohe Anforderungen, die mit tatkräftiger Unterstützung des BZA München und des AW Nürnberg sowie der Bezirksfahrlöhner der beteiligten BD'en

erfüllt werden konnten. Dieser Aufbau war sicherlich nicht leicht, aber der Idealismus der alten „Triebwagenhasen“ hatte dann doch schnell das Fundament für die spätere „Rheinblitzgruppe“ gelegt. Belohnt wurde diese Arbeit mit den auf der Rheinstrecke verkehrenden Schnelltriebwagenzug FT 8 / FT 28 / FT 38 / FT 138 bestehend aus 4 dreiteiligen SVT mit einer Gesamtlänge von ca. 280 m.

Nach Anlieferung einer Nachbauserie der VT 08.5 im Jahre 1954 für die Auslandskurse von Dortmund nach Paris und Amsterdam, konnte auch die „Rheinblitzgruppe“ mit Einführung des FT 137/138 von Dortmund nach München über Würzburg. erweitert werden, so dass dann einschließlich des FT 29/30 von München nach Frankfurt /M, mit 5 Umläufen (Abb. 1) der Standart-Umlauf der „Rheinblitzgruppe“ bis zur Auflösung im Jahre 1959 gefahren werden konnte. Der betriebliche Vorteil dieser Zusammenlegung von 4 FT-Zügen auf der stark belasteten Rheinstrecke Köln-Mainz und von je 2 FT-Zügen auf den Strecken Mainz-Mannheim und Mainz-Würzburg und zurück ist eine in Deutschland bisher einmalig demonstrierte Errungenschaft modernster Dieseltraktion. Mit einer Laufleistung von täglich 6276 Zugkm für 5 FT-Einheiten war die Rekordtriebfahrzeugleistung von 1255 km / Fahrzeugbetriebsstag geschaffen. Diese Leistung wird nun seit 1954 erbracht und es soll hier versucht werden kurz darzustellen, welche Hauptaufgaben zu erfüllen waren und wie sie gelöst werden konnten.

Abb. 1: Umläufe der Rheinblitzgruppe.

2. Ausbildung und Einsatz des Personals

2.1 Ausbildung der SVT-Führer

2.2 Ausbildung des Werkstattpersonals

Die gute technische Ausbildung des Fahrpersonals ist für die reibungslose Durchführung des Schnelltriebwageneinsatzes von entscheidender Bedeutung. Die technisch nicht einfachen Probleme der Kraftanlage, Kraftübertragungsanlage, elektr. Steuerung und vieler Sondereinrichtungen, wie Hohe

Abbremmung, Magnetschienenbremse, Sina, Indusi, autom. Ölheizung, Beleuchtung, autom.Scharfenbergkupplung usw., soll das Triebwagenpersonal kennen und leichte Störungen während des Betriebs selbst beheben können. Durch Bestauslese des Triebwagenpersonals und intensive Ausbildung – theoretisch und am Fahrzeug – ist es damals in gemeinsamer Arbeit aller Beteiligten gelungen, diese nicht leichte Aufgabe zu lösen. Man sollte nicht vergessen, welche

Pionierarbeit damals beim Aufbau der ersten FT-Kurse geleistet worden ist.

Nicht weniger wichtig und ausschlaggebend für den „scharfen“ Einsatz dieser Fahrzeuge ist die Pflege und Instandhaltung im Heimat- und Mutter-Bw. Das bedeutet, dass die Instandhaltungskräfte – als Spezialisten in den Gruppen: Motor, Kraftübertragung (dieselhydraulisch und dieselektrisch), Vielfachsteuerung, Heizung, Bremse und Laufwerk – gut ausgebildet und der Lage sein müssen, alle vorkommenden Arbeiten selbstständig auszuführen. Es war also außer der üblichen Grundschulung in der Motor-Schule des AW Nürnberg, der praktischen Unterweisung im AW, noch eine Spezialausbildung bei den Motor- und Getriebefirmen sowie bei den Wagenbauanstalten (Drehgestelle, Türen usw.) und bei Spezialfirmen, z.B. für Einspritzpumpen, elektr. Ausrüstung, autom. Ölheizung und wagenbaulichen Sondereinrichtungen, notwendig. Wenn auch Fachmonteure der Motor- und Getriebefirmen innerhalb der Gewährleistungszeit oft Störungen und Schäden behoben, so musste doch die eigene Werkstatt selbst auch in der Lage sein, diese Arbeiten auszuführen.

2.3 Einsatz des Fahrpersonals

Die in der Abb. 1 dargestellten Langläufe können selbstverständlich nicht allein vom Personal des Bw Dor-Bbf gefahren werden. Die langen Umläufe werden daher vom Personal der DB-Direktionen Frankfurt(M) und Stuttgart wie folgt gefahren:

Bw Frankfurt(M)-Griesheim:

FT 8/7 Mannheim-Basel-Mannheim,

FT 38/37 Frankfurt(M)-Nürnberg-Frankfurt(M),

FT 138/137 Würzburg-München-Würzburg

Bw Stuttgart Hbf: FT 28/27 Stuttgart-München-Stuttgart.

Die Ablösungen des Triebwagenpersonals wurden in den ersten Jahren mit Überschneidungen auf den SVT durchgeführt, damit eine längere persönliche Fühlungnahme der ablösenden Personale möglich war. Seit längerer Zeit wird hierauf verzichtet, weil sich das Personal inzwischen gut eingefahren hat und im Übrigen das bekannte „Bordbuch“, in das alle Störungen und Schäden der SVT und VT eingetragen werden, die ablösenden Personale über alle wichtigen Vorkommnisse unterrichtet. Die gewissenhafte Führung des Bordbuches hat sich als unbedingt notwendig für die ständige Unterrichtung des Fahr- und Werkstattpersonals gezeigt. Zur Erleichterung des fahrplantechnisch richtigen und betriebsgerechten Fahrens der FT-Langläufe werden dem Führerpersonal sog. Fahrschaubilder statt der Buchfahrpläne gegeben. Solche Fahrschaubilder wurden bereits vor dem Kriege bei den damaligen „Schnellfahrten“, der FDT-Kurse mit Erfolg verwendet. In der Abb. 2 ist ein Ausschnitt des Fahrschaubildes für die im Ruhrgebiet getrennt fahrende Blitzgruppe FT 38 / 138 / 168 – Ein- und Ausfahrt Duisburg Hbf – dargestellt. Darin ist die vorgeschriebene Geschwindigkeit in Abhängigkeit von der Strecke und Fahrzeit zu sehen, wobei die planmäßige Fahrschaulinie stark ausgezogen und die kürzeste Fahrzeit (Geschwindigkeitslinie) gestrichelt gezeichnet ist. Die graphische Darstellung in Buchform hat den Vorteil, dass alle ständigen Langsamfahrstellen, Geschwindigkeitsbeschränkungen und verkürzten Vorsignalabstände bildlich dargestellt sind, so dass der SVT-Führer außer dem Fahrschaubild nur noch die gültige „La“ (Verzeichnis der Langsamfahrstellen) mitzuführen braucht.

Abb. 2: Fahrschaubild FT 38 / 138 / 168 Ein- und Ausfahrt Duisburg Hbf

3. Bereitstellung und Leistungen der (SVT)

Wie im 1. Abschnitt bereits angedeutet, wurden bei Eröffnung der „Rheinblitz“-Gruppe dem Bw Dortmund-Bbf 6 SVT 06 (Köln) und etwas später 2 VT 07.5 (Berlin) zugeteilt. von 1954 an wurden für die Ausweitung der Blitzgruppe und für die Auslandskurse FT 168 / 185 (Paris) und FT 74 / 75 (Oostende) eine Anzahl Neubau-VT 08.5 bereitgestellt, so dass folgender Ferntriebswagenbestand im Bw Dor-Bbf ab 1954 vorhanden ist:

4 – SVT 06.1 (BA Köln, 2 x 600 PS, Maybach-GTO 6),

2 – SVT 06.5 (BA Köln, 2x 600 PS, Maybach-GTO 6),

2 – VT 07.5 (BA Berlin, Nachkriegsumbau, 1000 PS,

Daimler, Maybach oder MAN Motore),

8 – VT 08.5 (Neubau, 1000 PS, Motoren wie vor),

weiterhin für die Bildung der VT 08.5: 7 Mittelwagen(VM) und 3 Steuerwagen (VS).

Die gefahrene Gesamtleistung und die störungsfreie Leistung vorstehend aufgeführter SVT und VT zeigt folgende Aufstellung für 1954 bis 1957. Die „Entwicklungsjahre“, 1951 bis 1953 bleiben dabei unberücksichtigt.

Tabelle

Aus vorstehender Leistungsübersicht geht hervor, wie sich in den genannten Jahren die Leistungen der SVT und Neubau-VT 08.5 anteilmäßig entwickelt haben, und vor allem, wie die störungsfreie Laufleistung von Jahr zu Jahr gesteigert werden konnte. Die gute störungsfreie Leistung der VT 08.5 ist damit auch ein Beweis für die techn. Verbesserung der Kraftanlagen der Nachkriegsneubauten. Unter Berücksichtigung, dass die Jahre 1951 bis 1953 in der Leistungszusammenstellung fehlen, die vorstehende Aufstellung aber die Gesamtleistung aller SVT des Bwv Dor-Bbf darstellt, kann man annehmen, dass bis Ende 1957 von den SVT der „Rheinblitz“-Gruppe ca. 15 Mio Triebfahrzeug-km geleistet wurden. Es bedarf noch der besonderen Erwähnung, dass gerade die alten SVT 06 diese schwere Leistungsprobe gut überstanden, nicht zuletzt wegen der hervorragend bewährten Maybach-Motoren GT06, die in diesen Fahrzeugen Leistungen von über 1 Mio km ohne Triebwerksüberholung erreichten und daher als Standard-Motoren für die Lok V 60 gewählt werden konnten.

4. Instandhaltung der SVT und VT im Bwv

4.1 Die Instandhaltungstechnik der Brennkraft-Tfz hat heute ihr eigenes System entwickelt. Wer als Eisenbahningenieur die Instandhaltungstechnik der Dampflok als Standardtriebfahrzeug kennt, ist mehr oder weniger überrascht über die neuen Methoden der Instandhaltung moderner Brennkrafttriebfahrzeuge. Die Hauptursache hierfür liegt darin begründet, dass z.B. die gesamte Antriebsanlage in einem Drehgestell vereinigt installiert wurde und dass dieses Maschinen-Trieb-Drehgestell (MTD) als Ganzes bei irgendwelchen Schäden getauscht werden kann. Dieses System – Tausch aller Großteile, wie MTD, Laufdrehgestelle (LD) Motoren, Getriebe, Kühlergruppen usw. – hat sich aufgrund der Konstruktion und der hohen spezifischen Laufleistungen bei den SVT besonders stark entwickelt. Es brachte zwar einen Mehraufwand in der Bw-Instandhaltung, aber gleichzeitig die Vorteile, dass die Fahrzeuge in kürzester Zeit wieder einsatzfähig sind und allgemein nur noch zur Ausführung von Untersuchungen dem Erhaltungswerk (AW) zugeführt werden müssen. Dieses Instandhaltungsverfahren setzt jedoch voraus, dass im Mutter-Bw der SVT und VT ständig zahlreiche Großteile, neuerdings Ü-Teile (überwachungspflichtige Teile) genannt, als vorgeschobenes Großteillager des Erhaltungswerkes vorrätig gehalten werden. Es soll daher anschließend kurz auf die wichtigsten Punkte der Bw-Instandhaltung eingegangen werden.

4.2 Fristarbeiten

sind die ständigen Pflege- und Instandhaltungsarbeiten, die nach einer bestimmten Frist – besser Laufleistung – ausgeführt werden müssen. Der Umfang der Fristarbeiten ist für jede Bauart der SVT und VT in den Bedienungs- und Unterhaltungsanweisungen, die vom BZA München innerhalb der Drucksachenreihe 987... herausgegeben wurden, besonders festgelegt. Die gewissenhafte und vollständige Ausführung der Fristarbeiten an allen Bauteilen und Einrichtungen der SVT und VT ist für die störungsfreie Leistung der schweren Langläufe von entscheidender Bedeutung. Hierfür werden im Bw dann Handwerker in besonderen Fristarbeitsgruppen unter Leitung eines Fristenmeisters zusammengefasst, die als Spezialisten für Motor, Getriebe (oder elektr. Kraftübertragung), elektr. Drehgestellsenke voraus. Weiterhin ist Bedingung hierfür, dass das Erhaltungswerk die Ü-Teile fristgerecht dem Bw bereitstellt – als vorgeschobenes Großteillager des AW.

Vielfachsteuerung, Bremse und Drehgestelle, ständig die gleichen Arbeiten ausführen und dadurch einen hohen Grad der Betriebstüchtigkeit der verschiedenen Anlagen erreichen. Die planmäßige, zeit- und leistungsgerechte Ausführung der Fristarbeiten wird vom Bw anhand von besonderen Fristarbeitsbögen überwacht und darüber hinaus noch von der Direktion ständig geprüft.

4.3 Bedarfsausbesserungen

im Bw werden besonders nachts, nach Rückkehr der Blitzgruppe, notwendig, sollen aber nach Möglichkeit auf ein Minimum beschränkt bleiben. Die Häufigkeit der Bedarfsausbesserungen, gemessen am gesamten Instandhaltungsaufwand des Bw, zeigt oft sehr eindeutig Mängel in der planmäßigen Erhaltung oder Mängel konstruktiver oder fertigungstechnischer Art, wie sie bei neuen oder neuartigen Bauteilen öfter vorkommen. Die schnelle Behebung dieser Schäden verlangt neben den Fachkenntnissen der ausführenden Handwerker im Bw ein gut geführtes Ersatzstück- und Tauschlager. Es ist klar, dass bei der Vielzahl der Bauteile der SVT und VT auch zahlreiche Ersatz- und Tauschstücke auf Lager gehalten werden müssen und dass andererseits die Lagerhaltung – besonders bei teuren Ersatzstücken – sich auf ein Minimum beschränken muss. In dringenden Fällen muss dann häufig das Erhaltungswerk um sofortige Lieferung fehlender Teile gebeten werden.

4.4 Wechsel der Großtauschteile (Ü-Teile) im Bwv

ist, wie eingangs schon erwähnt, in vielen Fällen notwendig und spielt bei der Unterhaltung der SVT und VT im Bw eine entscheidende Rolle. Da alle anfallenden Unterhaltungsarbeiten zwischen den bahnamtlichen Untersuchungen nach Möglichkeit im Bw ausgeführt werden sollen, müssen bei Schäden an Großteilen, wie Drehgestellen (MTD, MD, TD und LD), Motoren Getrieben, Radsatztrieben und Radsatzwellen, diese unverzüglich im Bw getauscht werden, um die Standzeit der Fahrzeuge möglichst kurz zu halten. Am häufigsten muss bei den VT 08.5 das MTD getauscht werden, weil in diesem Drehgestell die gesamte Antriebsanlage (Motor und Kraftübertragung) eingebaut ist. Auch die Laufdrehgestelle (LD) der VT, VM und VS werden wegen Erreichung der Betriebsgrenzmaße der Radreifen bzw. wegen Besichtigung und Nachschmierung der Radsatzrollenlager innerhalb eines Erhaltungsabschnittes mehrfach getauscht. Nachstehende Aufstellung gibt ein eindrucksvolles Bild über die Anzahl der Drehgestelle, die z.B. 1955 im Bwv Dortmund Bbf getauscht wurden. Ähnlich wie die Leistungszusammenstellung der SVT enthält auch diese Aufstellung alle SVT und VT des Bwv Dortmund Bbf, weil sich die davon wahlweise für die „Rheinblitz“-Gruppe eingesetzten SVT nicht gesondert betrachten lassen.

Die Aufstellung lässt erkennen, dass von den insgesamt 235 Drehgestellen 104 wegen Profilberichtigung der Radreifen (früher Schadgruppe T 9) getauscht wurden; alle anderen Wechsel der Drehgestelle hatten Schäden der verschiedensten Art – oft nur kleinere Schäden, die aber im Bwv nicht behoben werden konnten – als Ursache, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann. Die Zusammenstellung zeigt aber eindeutig, wie stark die Werkstatt allein durch den Drehgestelltausch belastet wird. Der Tausch von 4 bis 5 Drehgestellen in einer Woche setzt eine gut eingearbeitete Facharbeitergruppe und eine leistungsfähige

Wenn auch das Tauschverfahren der Ü-Teile zuerst sehr aufwendig erscheinen mag, so hat es erwiesenermaßen doch große Vorteile. Die Standzeiten der SVT werden erheblich

kürzer und damit steigt die spez. Triebfahrzeugleistung, die z.Z. rd. 300 000 km/Jahr beträgt; außerdem würden an Überführungskosten für jede Fahrt zum AW Nürnberg rd. 2000,-- DM aufkommen und an Kapitalsdienst bei längeren Standzeiten rd. 300,-- DM/Tag für eine dreiteilige Einheit VT 08.5. Der Tausch eines MTD im Bww dauert z.B. nur rd. 6 Std. Bei anschließender Probefahrt steht somit der VT nach höchstens insgesamt 10 Std. dem Betrieb wieder zur Verfügung.

5. Die Untersuchungen der SVT und VT im AW

werden jetzt nach den in den „Richtlinien für die Erhaltung und Instandhaltung der Brennkrafttriebfahrzeuge“ festgesetzten Laufleistungsgrenzwerten vorgenommen. Dieser Grenzwert ist z.Z. auf 360 000 km festgesetzt, d. h. das Fahrzeug muss bei Erreichen dieser Leistung dem AW zur Untersuchung zugeführt werden. Seit Einführung der vorgenannten Richtlinien im Juli 1957 gelten die alten Zeitfristen nach der Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung (BO) nicht mehr, sondern nur noch die Laufleistungsgrenzwerte. Praktisch hat sich jedoch an der „Untersuchungsleistung“ der SVT und VT wenig geändert, denn bisher konnte die Zeitfrist von max. 18 Mon. schon nicht ausgefahren werden, weil die alte Laufleistungsgrenze von zuletzt 330 000 km bereits nach rd. 12 bis 13 Mon. erreicht wurde.

6. Zusammenfassung

Die SVT und VT der Blitzgruppe haben bisher mit einer Laufleistung von mehr als 15 Mio km eine große Leistung innerhalb des zum großen Teil heute mit Brennkrafttriebfahrzeugen (SVT 06, VT 07.5, 08.5 und 11.5 sowie Lok V 200) gefahrenen F-Zug-Netzes der DB vollbracht. Die techn. Entwicklung der Triebfahrzeuge schreitet jedoch unaufhaltsam weiter; so wurden die bis Juli bzw. Dezember 1957 mit VT 08.5 gefahrenen Auslandskurse FT 168 / 185 (Paris) und FT 75 / 74 (Oostende) bereits durch die neuen TEE-Triebzüge (VT 11.5) ersetzt und bald werden Ellok oder auch ET die SVT der „Rheinblitz“-Gruppe ablösen



Die dreiteiligen VT 07.5 „Berlin“ der DB

Im Bereich der späteren DB verblieben von den SVT „Berlin“ nach Kriegsende lediglich die beiden Steuerwagen und zwei Mittelwagen. Zwar fand sich im RAW Wittenberge im Bereich der sowjetischen Besatzungszone der Maschinenwagen 137 902a, aber es sind keine Pläne bekannt geworden, die einen Austausch der einzelnen Fahrzeuge zur Bildung einer betriebsfähigen Einheit zum Ziel hatten. Im Umzeichnungsplan des RZA München vom Oktober 1947 waren aufgrund der vorhandenen Steuer- und Mittelwagen die neuen Betriebs-Nummern VT 08 001 und 08 002 in Hinblick auf eine mögliche Aufarbeitung vorgesehen. Bereits vor Kriegsbeginn erkennbare Bestrebungen, die Leistung der Maybach-Dieselmotoren über 478 kW/650 PS auf 552 kW/750 PS zu steigern, führten noch vor Kriegsende zu dem 589 kW/800 PS leistenden GO-6B-Dieselmotor. In den ersten Nachkriegsjahren konzentrierten sich die bescheidenen Anfänge einer Weiterentwicklung der Dieseltraktion auf die beiden Güterschlepp-Triebwagen GVT 20 500 und 20 501, die damals in München stationiert waren. Die in einem Triebdrehgestell zusammen mit einem 478 kW/650 PS Maybach-G 6 –Dieselmotor eingebauten hydraulischen Getriebe vom Typ Maybach-Mekydro MO 21 U bzw. Voith T 24 vermittelten wertvolle Erkenntnisse für eine mögliche 589 kW/800 PS-Antriebseinheit mit hydraulischer Leistungsübertragung. Diese sollte sowohl in Triebwagen als auch in Diesellokomotiven verwendbar sein. Im November 1949 erhielt die Firma WMD die beiden SVT „Berlin“ Steuer- und Mittelwagen zur Aufarbeitung. Es war geplant, zwei neue Maschinenwagen anzufertigen und diese jeweils mit einer 589 kW/800 PS-Antriebsanlage auszurüsten. Im Frühjahr 1951 hatte die Firma MAN den zum Versuchs-Triebwagen umgebauten Alt-VT 872 fertig gestellt. Dieser enthielt bereits die neue Kopfform künftiger Neubau-Triebwagen und ein Triebdrehgestell mit einem 589 kW/800 PS-Maybach-GO 6B-Dieselmotor und Maybach Mekydro-Getriebe MO 21 U. Anfang August 1951 übergab dann die Firma WMD die beiden VT 07.5 an das AW Nürnberg zur Erprobung. Die Maybach-Motorenwerke hatten bereits erkennen lassen, dass künftig für die Leistungsklasse von 589 kW/800 PS nicht die GO 6B-Motorenreihe sondern die neu entwickelten 736 kW (1000 PS) MD 650-Dieselmotoren angeboten werden sollten. Im Hinblick darauf konnten schon verbesserte Mekydro-Getriebe MD 32 geliefert werden, die für Leistungen bis 736 kW geeignet waren. Auch die Firma Voith hatte bereits die ersten neuen 3-Wandler-Getriebe des Typs T 36 zur Erprobung geliefert. Von den drei Motoren-Herstellern Maybach, Daimler-Benz und MAN war zunächst nur Daimler-Benz in der Lage, einige der neuen 12-Zylinder-Dieselmotoren MB 820 mit 589 kW/800 PS Leistung bei 1400 1/min zum Einbau in den VT 92 501 sowie auch in die beiden SVT „Berlin“ bereitzustellen. Da die neugegründete DB anstelle des elektrischen, nun den hydraulischen Antrieb bevorzugte, erhielten die SVT „Berlin“ ebenfalls wie die im Bau befindlichen FVT (Fernverkehrs-Triebwagen) 08.5 das neue 589 kW/800 PS Maschinentriebdrehgestell, so dass man die Baureihen Bezeichnung von VT 08.0 in VT 07.5 änderte. Aufgrund der nunmehr von 160 auf 120 km/h reduzierten Höchstgeschwindigkeit, wurde der frühere „Schnellverkehrs Verbrennungsmotor Triebwagen“ (SVT) nunmehr als einfacher VT bezeichnet. Mit dem VT 07.5 gelang der DB ein erfolgreicher Umbau, konnten doch mit ihm durch Gleichheit des Maschinentriebdrehgestelles mit dem FVT 08.5 wertvolle Erkenntnisse für diese Bauart gewonnen werden. Das Platzangebot entsprach zunächst mit 90 Sitzplätzen etwa dem des SVT „Köln“. Später stieg die Sitzplatzzahl nach Umbau des Schreib- und Konferenzabteils auf 101 Sitzplätze. Auch die spezifische Antriebsleistung entsprach nach Steigerung der Leistung auf 736 kW/1000 PS etwa der des SVT „Köln“. Nach der Abnahme-Untersuchung im EAW Nürnberg Ende August bzw. Anfang September 1951 erhielt das Bw Ffm-Griesheim beide Triebwagen zur Erprobung. Die große Anzahl der noch zu bewährenden neuen Bauteile waren der Anlass, die VT 07.5 noch nicht im Reiseverkehr, sondern sie einer eingehenden Erprobung zu unterziehen. Dabei wurden diejenigen Anlagen besonders beobachtet, die auch in den neuen FVT 08.5 verwendet werden sollten. Nachdem die ersten dann im Frühjahr 1952 im Bw Ffm-Griesheim eintrafen, erhielt das Bwv Dortmund beide VT 07.5 und verwendete sie zusammen mit den anderen Schnelltriebwagen in den FT-Umläufen. Trotz unterschiedlicher Steuerungssysteme bereitete das Fahren im Verband mit den SVT „Köln“ und „Hamburg“ keine Schwierigkeiten, weil alle Triebwagen ständig mit zwei Lokführern besetzt waren und die Verständigung untereinander durch Klingelzeichen erfolgen konnte. Mit Ausweitung des Triebwageneinsatzes von Frankfurt/M aus ab Winterfahrplan 1952/53 mussten die VT 07.5 wieder im Bw Ffm-Griesheim aushelfen und wurden zusammen mit inzwischen als VT 08.5 bezeichneten Neubautriebwagen in folgenden FT-Umläufen eingesetzt:

FT 30 Frankfurt/M - München - FT 27 - Dortmund
FT 28 Dortmund - München - FT 29 - Frankfurt/M

FT 46 Frankfurt/M - Basel SBB - FT 43-Bremen
 FT 44 Bremen - Basel SBB - FT 45-Frankfurt/M

Ab Sommerfahrplan 1953 übernahm das Bwv Dortmund wieder die Kurse FT 27/28 Dortmund-München und den bisher mit VT 08.5 gefahrenen FT 29/30 „Münchner Kindl“ zwischen München und Frankfurt/M. und auch die beiden VT 07.5. Nachdem die ursprünglich nur 589 kW/800 PS leistenden Dieselmotoren der Firma MAN und Daimler-Benz ebenso wie der Maybach-Dieselmotor MD 650 auf 736 kW angehoben wurden, rüstete man auch die VT 07.5 damit aus, weil die Triebdrehgestelle der VT 08.5 und VT 07.5 untereinander tauschbar waren. Die Leistungssteigerung von 589 kW/800 PS auf 736 kW/1000 PS resultierte aus der Motordrehzahlerhöhung von 1400 1/min auf 1500 1/min. Die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h blieb jedoch bestehen, zumal im Bereich der DB keine höheren Geschwindigkeiten zugelassen waren. Im Verband der „Rheinblitzgruppe“ konnte man die roten VT 07.5 von den ab 1953 ebenfalls mit diesem Anstrich versehenen SVT „Köln“ auf den ersten Blick nur durch die tiefer liegende Fensterfront unterscheiden. Die 1957 im TEE-Verkehr nicht mehr benötigten VT 08.5 ersetzten beim Bwv Dortmund die Vorkriegs-Triebwagen in der „Rheinblitz“ Gruppe, so dass auch die VT 07.5 nach zwischenzeitlichen Einsätzen beim Bw Hamburg-Altona im Mai 1959 an das Bw Köln-Nippes abgegeben wurden. Die geplante Verwendung, Verstärkung der FT-Züge Köln-Hannover, erforderte die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h. Durch Anrechnung des Bremsgewichtes der vorhandenen Magnetschienenbremse war dies problemlos möglich. Aber nach Übernahme der FT-Kurse nach Hannover durch die VT 08.5 sind die VT 07.5 nur noch zu einzelnen Sonderfahrten eingesetzt worden. Ab Ende 1959 von der Ausbesserung zurückgestellt, musterte die HVB beide Triebwagen im Juli 1960 aus. Nach Ausbau der Maschinen-Drehgestelle für die VT 08/12 sind die Wagen vermutlich als Bauzüge verwendet worden.

Einsatz der Vorkriegs-Schnelltriebwagen bei der Deutschen Bundesbahn

FT 7/8	Dortmund-Basel SBB-Dortmund	„Rheinblitz“	20. Mai 51-31. Mai 58	SVT 06/ VT 07
FT 13/14	Köln-Hannover-Köln	„Dompfeil“	01. Juni 58-15. Aug. 59	SVT 06
FT 15/16	Köln-Hannover-Köln	„Sachsenroß“	01. Juni 58-15. Aug. 59	SVT 06
FT 17/18	Bonn-Hannover-Bonn	„Germania“	01. Juni 58-15. Aug. 59	SVT 06
FDt 17/18	Hamburg-Köln-Hamburg		04. Mai 50-07. Okt. 50	SVT 06
FDt 19/20	Frankf./M.-Hamburg-Frankf./M		08. Okt. 50-19. Mai 51	SVT 06
FT 27/28	Dortmund-Basel SBB- Dortmund	„Rhein-Blitz“	20. Mai 51-04. Okt. 52	SVT 06/ VT 07
FT 27/28	Dortmund-Basel SBB- Dortmund	„Rheinblitz“	17. Mai 53-31. Mai 58	SVT 06/ VT 07
FT 29/30	München-Frankfurt/M.-München	„Münchner-Kindl“	17. Mai 53-24. Nov 57	SVT 06/ VT 07
FT 37/38	Dortmund-Regensburg Dortmund	„Rhein-Donau-Blitz“	20. Mai 51-22. Mai 54	SVT 04/ 06
FT 37/38	Dortmund-Nürnberg-Dortmund	„Rheinblitz“	23. Mai 54-31. Mai 58	SVT 06/ VT 07
FT 137/138	Dortmund-München- Dortmund	„Rheinblitz“	23. Mai 54-31. Mai 58	SVT 06/ VT 07
FT 231/232	Frankf./M-Luxemburg-Frankf./M.	„Montan-Express“	17. Mai 53-01. Okt. 55	SVT 04

Höchste monatliche Laufleistung der Vorkriegs-SVT jeweils im Juli des betr. Jahres:

1953:	SVT 04 501 Ffm 12 306 km	SVT 06 502 Dtm 31 907 km
1954:	06 104 Dtm 28 957 km	07 501 Dtm 16 810 km
1955:	06 110 Dtm 33 606 km	07 501 Dtm 26 110 km
1956:	06 108 Dtm 31 264 km	07 502 Dtm 26 088 km
1957:	06 108 Dtm 25 282 km	07 502 Dtm 17 738 km
1958:	06 104 Köl 21 127 km	07 502 Dtm 17 494 km
1959:	06 108 Köl 17 886 km	

Beheimatung der Vorkriegs-SVT im Bereich der Deutschen Bundesbahn

04 000	27.01.46-12.09.49 13.09.49-21.04.50 22.04.50-19.11.50 20.11.50-30.10.52 31.10.52-09.05.53 10.05.53-04.10.55 05.10.55-31.01.56 01.02.56-03.05.56 04.05.56-23.05.56 26.05.56- 29.06.56 ausgemustert, z.T. zerlegt	Landau Offenburg Basel Umbau.WMD Dortmund Ffm-Griesheim Dortmund Ffm-Griesheim Dortmund Hmb. Altona	06 107	nach Kriegsende ab Februar 55 24.04.57 ausgemustert, an DR abgegeben	Frankfurt/M 1 Stuttgart
04 101	01.02.46-31.03.47 14.05.47-24.07.47 24.07.47-13.01.51 14.01.51-28.02.51 01.03.51-05.09.55 07.09.55- 27.12.55 ausgemustert u.zerlegt	Frankfurt/M1 Bielefeld Bww München Ffm-Griesheim Darmstadt Stuttgart	06 108	ab März 46 ..Juni 48-13.02.51 14.02.51-15.10.52 16.10.52-31.07.53 01.08.53-30.05.58 31.05.58-14.04.59 15.04.59- 20.11.59 ausgemustert u. zerlegt	Berlin Ahb Ffm-Griesheim AW Nürnberg Fa. WMD Dortmund Köln-Bbf Köln-Nippes
04 102	nach Kriegsende ab 01.01.51 10.01.57 ausgemustert, an DR abgegeben	Frankfurt/M.1 Ffm-Griesheim	06 109	nach Kriegsende ab Mai 47-02.08.48 03.08.48-Februar 55 Februar 55- 19.02.58 ausgemustert, an DR verkauft	Bamberg Frankfurt/M1 Stuttgart Ffm-Griesheim
04 106	nach Kriegsende Frankfurt/M1 01.01.51-23.09.52 24.09.52 19.02.58 ausgemustert, an DR abgegeben	Ffm-Griesheim Kaiserslautern	06 110	05.05.50-18.05.51 19.05.51-30.05.58 31.05.58-14.04.59 15.04.59- 20.11.59 ausgemustert u. zerlegt	Ffm-Griesheim Dortmund Köln Bbf Köln-Nippes
04 107	03.11.46- 12.08.48-20.12.51 21.12.51- 07.05.57 ausgemustert, an DR abgegeben	Berlin Ahb Ffm-Griesheim Stuttgart	06 501	16.12.50-18.05.51 19.05.51- 24.04.58 ausgemustert, an DR abgegeben	Ffm-Griesheim Dortmund
04 501	18.03.51-18.05.51 19.05.51-15.05.53 16.05.53-04.10.55 05.10.55- 02.12.57 ausgemustert, an DR abgegeben	Ffm-Griesheim Dortmund Ffm-Griesheim Hmb. Altona	06 502	08.02.52- 24.04.58 ausgemustert, an DR abgegeben	Dortmund
06 103	13.05.50-18.05.51 19.05.51-20.05.58 28.05.58-14.04.59 15.04.59- 20.11.59 ausgemustert u. zerlegt	Ffm-Griesheim Dortmund Köln Bbf Köln-Nippes	07 501	26.10.51-14.05.52 15.05.52-04.10.52 05.10.52-13.05.53 14.05.53-08.07.57 09.07.57-13.10.57 14.10.57-31.05.59 01.06.59 04.07.60 ausgemustert u. zerlegt	Ffm-Griesheim Dortmund Ffm-Griesheim Dortmund Hmb-Altona Dortmund Köln-Nippes
06 104	29.06.50-18.05.51 19.05.51-20.05.58 21.05.58-14.04.59 15.04.59- 20.11.59 ausgemustert u. zerlegt	Ffm-Griesheim Dortmund Köln Bbf Köln-Nippes	07 502	15.03.52-29.09.52 30.09.52-16.05.53 17.05.53-30.09.57 01.10.57-10.10.57 11.10.57-30.05.59 01.06.59- 04.07.60 ausgemustert u. zerlegt	Dortmund Ffm-Griesheim Dortmund Hmb-Altona Dortmund Köln-Nippes
06 106	ab August 46 ab Juni 48-20.06.60 21.06.60- 16.08.63 ausgemustert, an ESV abgegeben	Berlin Ahb Ffm-Griesheim Köln-Nippes			