

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			