

Vor 90 Jahren sorgten die Deutsche Reichsbahn und die hiesige Schienenfahrzeug-Industrie für Furore, die größer nicht hätte sein können: Mit dem Schnelltriebwagen Nummer 877, der schon bald als „Fliegender Hamburger“ berühmt und zur Eisenbahn-Legende werden sollte, begann das Zeitalter des Schnellverkehrs auf Gleisen – nicht nur in Deutschland, sondern rund um den Globus! Ein Blick zurück auf die Ära der „Fliegenden Züge“, deren Stern zwar nur kurz in einer dunklen Epoche strahlte, deren Erbe aber weiterlebt.

# Schrittmacher der



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ Aufgrund von Bauarbeiten mit Streckensperrung wurden vom 18. bis 20. November diverse Fernverkehrszüge auf der Verbindung Stuttgart – München umgeleitet. Während ICE ab Ulm den direkten Weg über die Donaubahn nach Ingolstadt nahmen, musste der TGV einen etwas größeren Bogen machen. Über Ulm – Donauwörth (Richtungswechsel) – Treuchtlingen (Richtungswechsel) – Ingolstadt ging es nach München. Es dürfte der erste planmäßige Halt eines TGV in Treuchtlingen im Fahrgastbetrieb gewesen sein.

■ Am ersten Advent verkehrte die Weihnachtslok 1149 der „Altmark Rail“ von Ziltendorf über Nordhausen nach Lippstadt. Damit läutete sie passend die Weihnachtszeit ein. Überführt wurden zwei Baumaschinen. Nur das Wetter zeigte sich nicht von seiner weihnachtlichen Seite. Das Foto zeigt den DGV-G 92355 mit einer Verspätung von 105 Minuten an der alten Zuckerfabrik Delitzsch.



FOTO: THORSTEN FEIGE

## ZEITREISE

### Bei Wetter an der Ruhr



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

1937

Am 22. November 1937 passiert 57 2236 des Bw Hagen-Vorhalle gemächlich mit einem Güterzug bei Wetter an der Ruhr einen Seitenarm des Flusses.

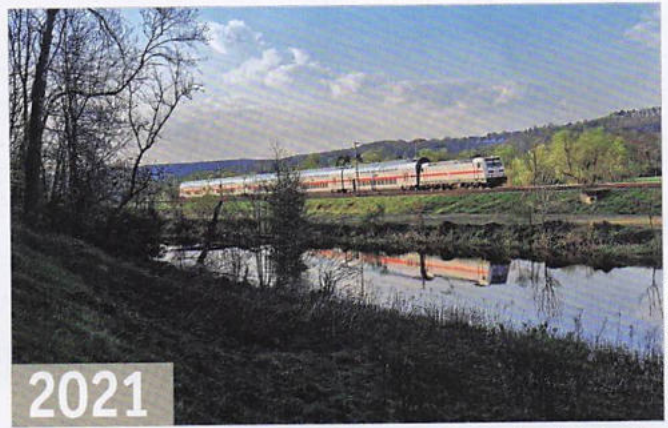


FOTO: MARCUS HENSCHHEL

2021

146 567 kam am 12. April 2021 mit einem Doppelstock-Intercity auf ihrem Weg von Köln nach Leipzig an derselben beschaulichen Stelle vorbei.

□ Schon 1825 sprach sich der Hagener Industrielle Friedrich Harkort („Vater des Ruhrgebiets“) für den Bau einer Bahnstrecke von Köln nach Minden durch das damals schon hochindustrialisierte Gebiet im Tal der Wupper und das Bergische Land aus. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft begann 1843, ei-

ne Strecke zu bauen, verlegte diese aus Kostengründen weiter nördlich durch das Ruhrgebiet und ließ Harkorts Werk in Wetter rechts liegen. 1844 begann die 1843 gegründete Bergisch Märkische Bahngesellschaft, eine Bahnstrecke aus Elberfeld (heute Wuppertal) in die westfälische Metropole Dortmund zu errich-

ten. Im Dezember 1848 konnte der Verkehr auf dem kompletten Streckenverlauf aufgenommen werden. Zu Ehren Friedrich Harkorts wurde ein Ruhr-Stausee bei Wetter benannt, der auch von der Bahnstrecke Wuppertal – Hagen – Wetter – Dortmund auf zwei Brücken überquert wird.

In den ersten Wochen nach seiner Inbetriebnahme fanden sich trotz des Preises für eine Bahnsteigkarte stets viele Schaulustige auf dem Hamburger Hauptbahnhof ein, um die Ankünfte und Abfahrten des nagelneuen „Fliegenden Hamburgers“ zu erleben.



Am 19. Dezember des Jahres 1932 gelang der Reichsbahn der vielleicht größte Coup in ihrer Geschichte, die Sensation war perfekt: Nach einer Fahrzeit von nur 141 Minuten erreichte ein hochmodern konzipierter und auch äußerlich vollkommen neuartig gestalteter Triebwagen, beginnend im Lehrter Bahnhof in Berlin, den Hamburger Hauptbahnhof. Dies bedeutete ein Durchschnittstempo von 124,6 Kilometern pro Stunde. Mit bis zu 160km/h – auf manchen Streckenabschnitten sogar noch ein wenig schneller – war der „VT877“ über die Schienen gefegt und traf nun unter dem Jubel der Massen in der Hansestadt ein.

### Die Jungfernfahrt des VT877 geriet zur großen Sensation

Kurz darauf waren die Zeitungen und Wochenschaun der Welt voll von Berichten über das neuartige Schienenfahrzeug, welches in hierzulande bislang unbekannte Geschwindigkeitsbereiche vordrang. Bei der Reichsbahn konnte aufgetatmet werden, die teils mittels wochenlanger Schiffs-passage aus allen Teilen der Welt angereisten Journalisten berichteten ausschließlich positiv, fast überschwänglich von dieser Glanzleistung. Auch beim Publikum fand das Fahrzeug, welches von ihm bereits während der Jungfernfahrt auf den klingenden Namen „Fliegender Hamburger“ getauft wurde, sofort enormen Anklang.

FOTO: WALTER GIRCKE/ULSTEN BILD

# Stromlinie



Dabei war der Erfolg dieses Zuges zwingend notwendig: Um 1930 sah sich die Bahn erstmals in der Zeit ihres Bestehens mit der Situation konfrontiert, nicht mehr das modernste, schnellste und damit beachtenswerteste Verkehrsmittel zu sein. Wer es sich leisten konnte, legte sich für kurze bis mittlere Distanzen nun ein eigenes Auto zu, während die kaufkräftigste Klientel der Geschäftsreisenden trotz Weltwirtschaftskrise und aller Komforteinschränkungen das Flugzeug für weite Reisen vorzog.

Die Reichsbahn war also zum Handeln gezwungen, wenn Sie die Kundschaft der höheren Wagenklassen nicht gänzlich an die jüngere Konkurrenz verlieren wollte. Es musste folglich ein Zug geschaffen werden, der bequemes Reisen mit hohem Tempo verband. Ein Dampfzug schied wegen seiner herkömmlichen Ausstrahlung und der

Der „Fliegende Hamburger“ erreichte ungeahnte Popularitätswerte, wie die Zeitdokumente belegen. Ein völlig neuartiger Arbeitsplatz auch für den Triebfahrzeugführer (rechts).

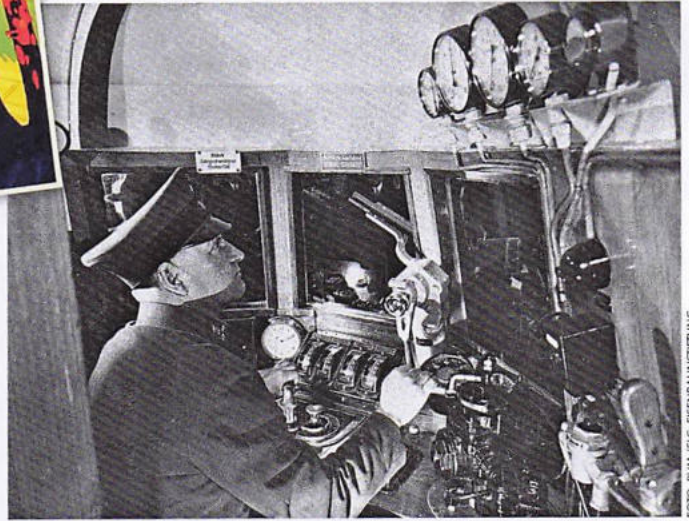
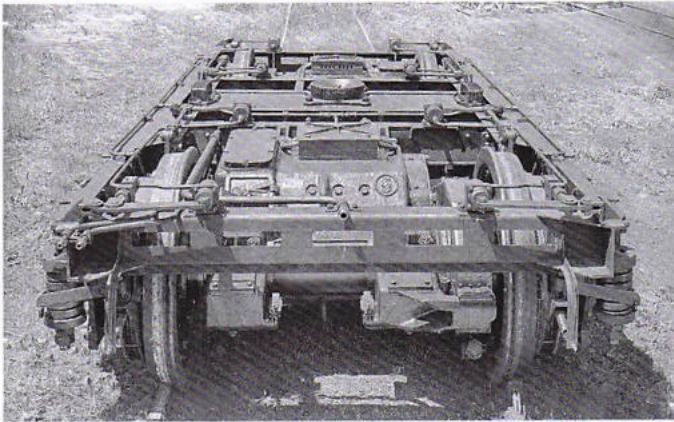
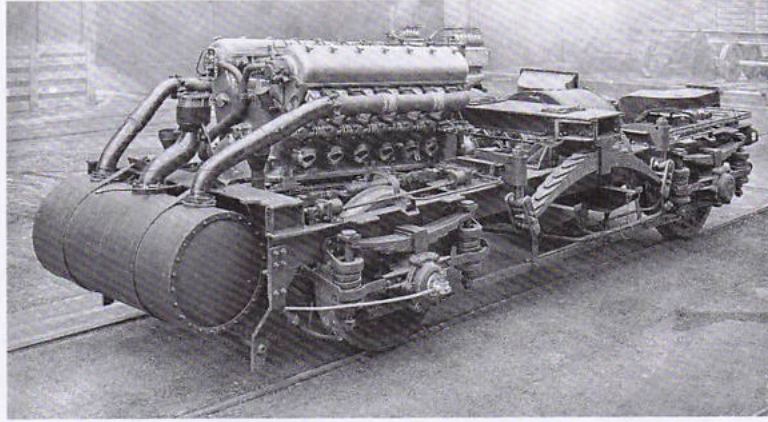


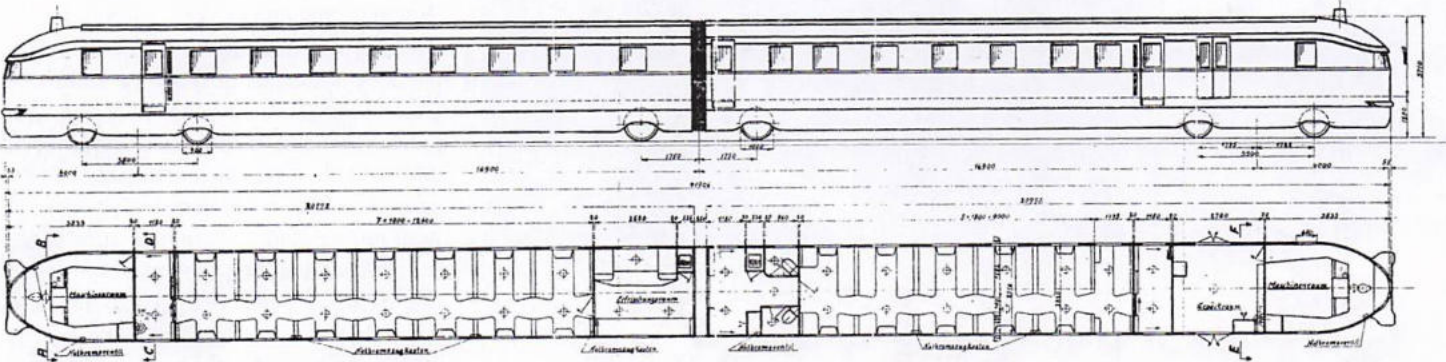
FOTO: RWM/SIG. EISENBAHNSTIFTUNG



Die elektrischen Gleichstrom-Fahrmotoren in Tatzlager-Aufhängung befanden sich im mittleren Drehgestell des Schnelltriebwagens.



Die beiden Maybach-Dieselmotoren saßen samt der Generatoren und der Auspuffkrümmer direkt auf den äußeren Drehgestellen.



ZEICHNUNG: SIG. FÖRDERVEREIN SVT EV

Der VT 877 wies eine Gesamtlänge von 42 Metern auf, wobei beide Wagenhälften mittels eines Jakobs-Drehgestells verbunden waren. Er führte ausschließlich die 2. Wagenklasse und bot 102 Reisenden Platz. Im Erfrischungsraum gab es Getränke und kleinere Mahlzeiten.

Dabei war der Erfolg dieses Zuges zwingend notwendig: Um 1930 sah sich die Bahn erstmals in der Zeit ihres Bestehens mit der Situation konfrontiert, nicht mehr das modernste, schnellste und damit beachtenswerteste Verkehrsmittel zu sein. Wer es sich leisten konnte, legte sich für kurze bis mittlere Distanzen nun ein eigenes Auto zu, während die kaufkräftigste Klientel der Geschäftsreisenden trotz Weltwirtschaftskrise und aller Komforteinschränkungen das Flugzeug für weite Reisen vorzog.

Die Reichsbahn war also zum Handeln gezwungen, wenn Sie die Kundschaft der höheren Wagenklassen nicht gänzlich an die jüngere Konkurrenz verlieren wollte. Es musste folglich ein Zug geschaffen werden, der bequemes Reisen mit hohem Tempo verband. Ein Dampfzug schied wegen seiner herkömmlichen Ausstrahlung und der

Der „Fliegende Hamburger“ erreichte ungeahnte Popularitätswerte, wie die Zeitdokumente belegen. Ein völlig neuartiger Arbeitsplatz auch für den Triebfahrzeugführer (rechts).

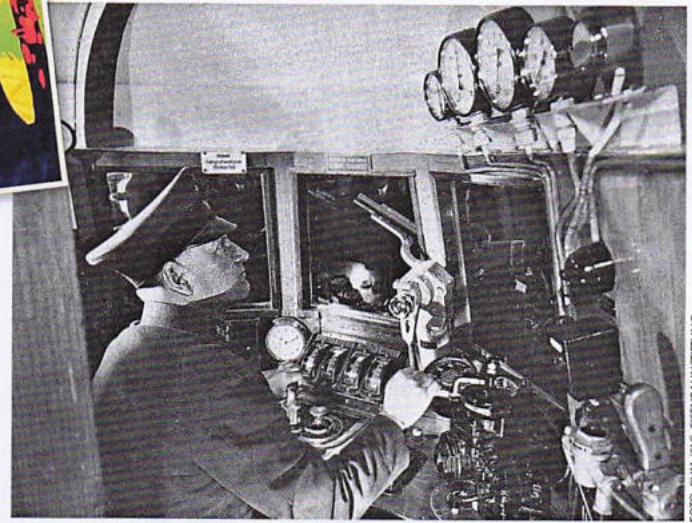
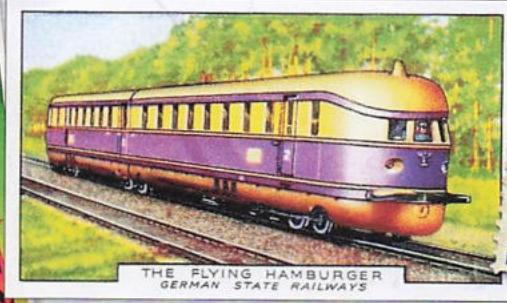
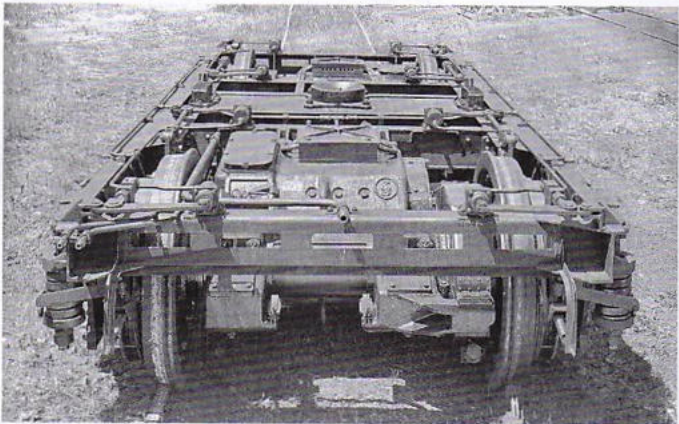
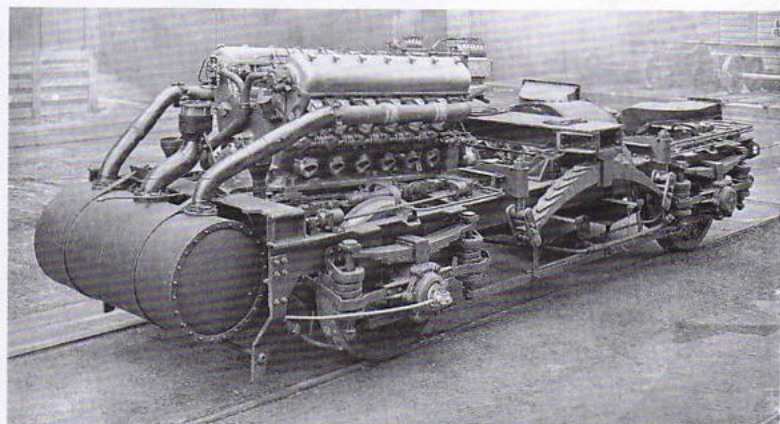


FOTO: RWV / SIC EISENBahnSTIFTUNG

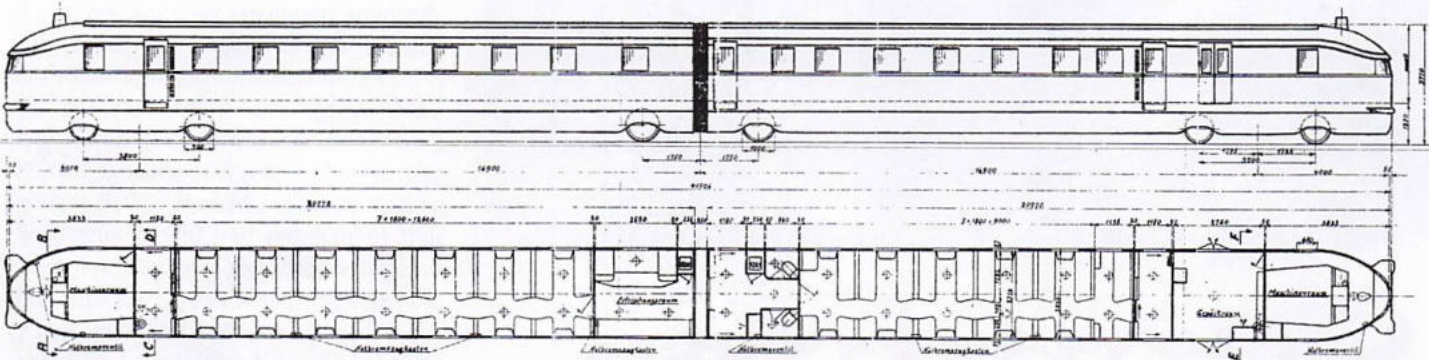


FOTOS: 163. WUMAG / SACHSISCHES STAATSRCHIV / DEUTSCHE FOTOOTHEK



Die elektrischen Gleichstrom-Fahrmotoren in Tatzlager-Aufhängung befanden sich im mittleren Drehgestell des Schnelltriebwagens.

Die beiden Maybach-Dieselmotoren saßen samt der Generatoren und der Auspuffkrümmen direkt auf den äußeren Drehgestellen.



ZEICHNUNG: SIC FORDERBEREIN SVT EV

Der VT 877 wies eine Gesamtlänge von 42 Metern auf, wobei beide Wagenhälften mittels eines Jakobs-Drehgestells verbunden waren. Er führte ausschließlich die 2. Wagenklasse und bot 102 Reisenden Platz. Im Erfrischungsraum gab es Getränke und kleinere Mahlzeiten.

In den ersten Wochen nach seiner Inbetriebnahme fanden sich trotz des Preises für eine Bahnsteigkarte stets viele Schaulustige auf dem Hamburger Hauptbahnhof ein, um die Ankünfte und Abfahrten des nagelneuen „Fliegenden Hamburgers“ zu erleben.



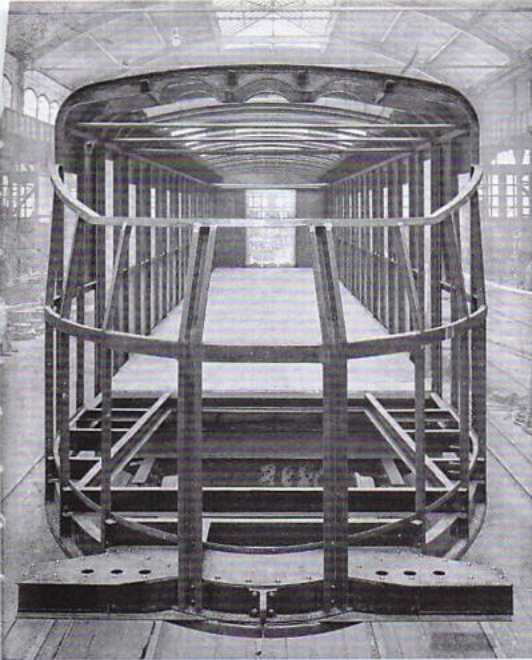
Am 19. Dezember des Jahres 1932 gelang der Reichsbahn der vielleicht größte Coup in ihrer Geschichte, die Sensation war perfekt: Nach einer Fahrtzeit von nur 141 Minuten erreichte ein hochmodern konzipierter und auch äußerlich vollkommen neuartig gestalteter Triebwagen, beginnend im Lehrter Bahnhof in Berlin, den Hamburger Hauptbahnhof. Dies bedeutete ein Durchschnittstempo von 124,6 Kilometern pro Stunde. Mit bis zu 160km/h – auf manchen Streckenabschnitten sogar noch ein wenig schneller – war der „VT877“ über die Schienen gefegt und traf nun unter dem Jubel der Massen in der Hansestadt ein.

### Die Jungfernfahrt des VT 877 geriet zur großen Sensation

Kurz darauf waren die Zeitungen und Wochenschaun der Welt voll von Berichten über das neuartige Schienenfahrzeug, welches in hierzulande bislang unbekannte Geschwindigkeitsbereiche vordrang. Bei der Reichsbahn konnte aufgetaucht werden, die teils mittels wochenlanger Schiffs-passage aus allen Teilen der Welt angereisten Journalisten berichteten ausschließlich positiv, fast überschwänglich von dieser Glanzleistung. Auch beim Publikum fand das Fahrzeug, welches von ihm bereits während der Jungfernfahrt auf den klingenden Namen „Fliegender Hamburger“ getauft wurde, sofort enormen Anklang.

FOTO: WALTER GRICKE/ULSTEIN BILD

# Stromlinie



Der Wagenkasten des Schnelltriebwagens wurde als fortschrittliche, selbsttragende Stahlkonstruktion in fast vollständig geschweißter Spantenbauweise ausgeführt.



Die gediegene Inneneinrichtung entsprach noch dem „Art Deco“ der 1920er-Jahre.



Die Leistungssteuerung erfolgte über ein so genanntes „Gebus“-System rein elektrisch per Drehzahlsteller an den Dieselmotoren.



FOTO: RVM (THEMA), SIG. EISENBAHNSTIFTUNG

Hamburg Hauptbahnhof, 1935: Der VT 877 wird um 15:16 Uhr ohne Halt nach Berlin abfahren, der Dampftriebwagen DT 2000 der LBE dagegen um 15:30 Uhr Richtung Lübeck.

hohen Entwicklungs- und Betriebskosten von vornherein aus. Zu speziell durfte ein besonders schneller Zug allerdings auch nicht geraten, denn ein vielbeachtetes Experiment in dieser Richtung, der „Schienenzeppelin“ von Franz Kruckenberg mit seinem Propellerantrieb, war vorhersehbar an seiner mangelnden Alltagstauglichkeit gescheitert. Da die Reichsbahn schon einige, oft gute Erfahrungen mit Dieseltriebwagen gesammelt hatte, setzte sie dort an.

### Spitzentechnik von WUMAG, Maybach und Siemens

Im Herbst 1931 wurde die für ihre Fortschrittlichkeit und Innovationskraft schon damals bekannte Waggon- und Maschinenbau-AG Görlitz, kurz WUMAG, mit der Konstruktion und dem Bau eines Schnelltriebwagens beauftragt. Die Görlitzer Ingenieure taten sich sogleich mit ihren Friedrichshafener Kollegen von Maybach für die Dieselmotoren und Siemens-Schuckert in Berlin für die Generatoren und Traktions-Elektromotoren zusammen, da der dama-

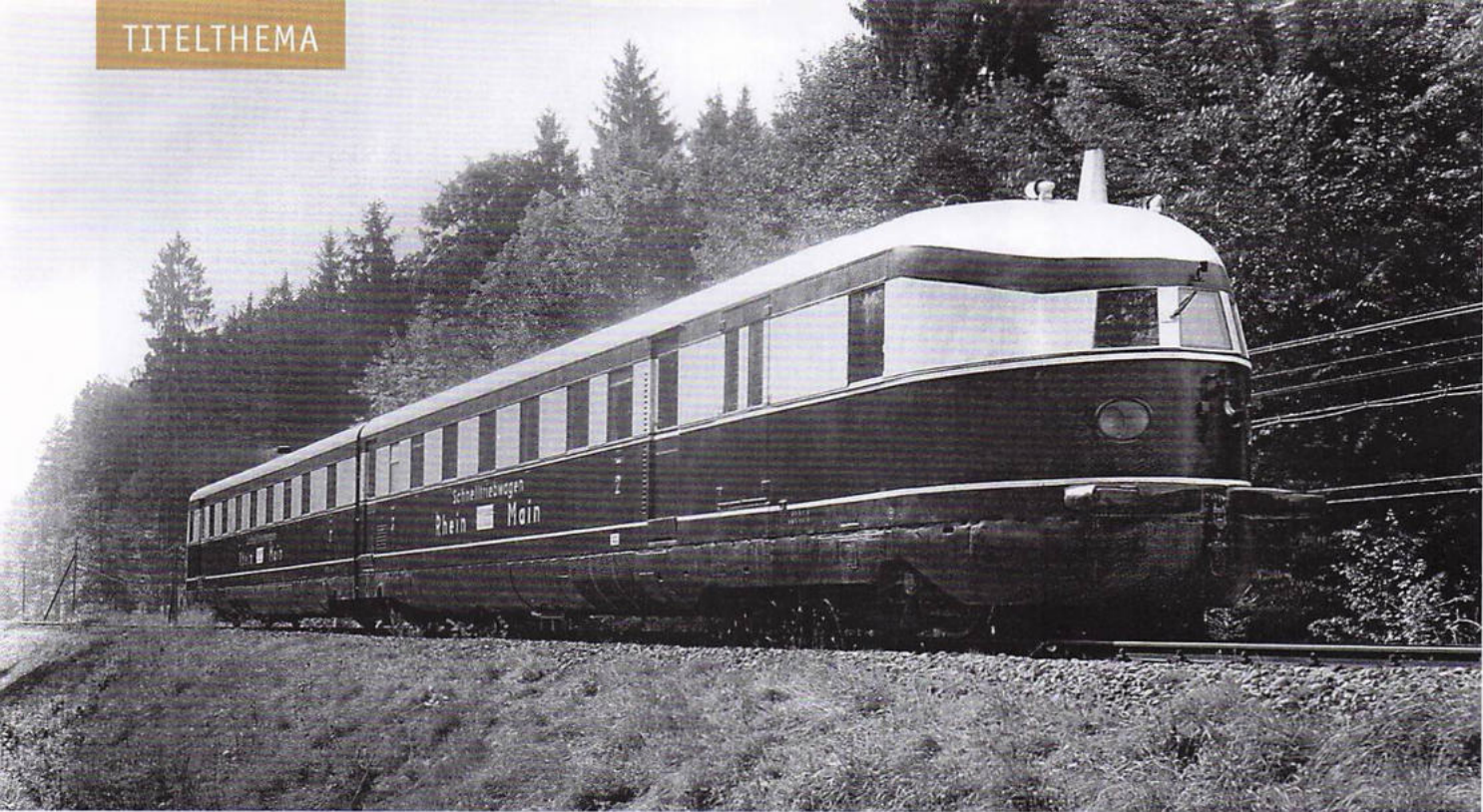
lige Stand der Antriebstechnik für ein dieselelektrisches Fahrzeug sprach. Es wurde ein sehr geschickter Grundaufbau gewählt: Zwei schnelllaufende Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotoren ohne Turboaufladung vom neu entwickelten Typ GO 5 kamen samt der Gleichstromgeneratoren direkt in den beiden äußeren Drehgestellen unter. Die in Tatzlager-Aufhängung ausgeführten Elektro-Traktionsmotoren ruhten dagegen auf den Radsatzwellen des mittleren Drehgestells, welches als so genanntes Jakobs-Drehgestell beide Hälften des zweiteiligen Triebwagens miteinander verband. In dieser Weise ergab sich eine sehr günstige Gewichtsverteilung auf allen Achsen.

Auch beim Wagenkasten konnte die WUMAG neue Wege beschreiten: Er wurde als selbsttragende Spantenkonstruktion ausgeführt und fast vollständig geschweißt. Besonders aufwendig geriet die Gestaltung der Fahrzeugfronten, deren strömungsgünstige Form zuvor bei der Zeppelin GmbH anhand von Modellen im Windkanal geprüft wurde. Der neue Triebwagen wurde so zum ersten Stromlinienzug der Welt!



FOTO: DIA DARASTADT (HUBERT), SIG. EISENBAHNSTIFTUNG

Der verschmutzungsanfällige Bereich um die Stirnfenster wurde 1936 den Serien-Fahrzeugen angehängen und violett lackiert.



1947 erhielt der VT 877 die Bezeichnung VT 04 000. Somit war er das einzige deutsche Triebfahrzeug ohne eigene Ordnungsnummer! In den Nachkriegsjahren verkehrte er, weinrot-beige lackiert, als „Schnelltriebwagen Rhein-Main“ zwischen Basel und Frankfurt/Main.



FOTOS (D. SIG. GÜNTHER DIETZ/ARCHIV VGB

Ab 1952 trug der VT 04 000 das übliche Rot der Bundesbahn-Triebwagen. Nur zwei Jahre darauf war er in einen Auf-fahrnfall im Bahnhof Cochem (Mosel) verwickelt, bei dem die b-Front zerstört wurde. Im Dezember 1954 wurde der Schaden im AW Nürnberg ausgebessert.

Im Herbst 1932 war das von der Reichsbahn schlicht als „Verbrennungstriebwagen 877 a/b“ bezeichnete Fahrzeug nach einem Jahr Bauzeit fertiggestellt. Über 100 Fahrgäste konnten in den beiden Großräumen der Zweiten Klasse reisen, dank einer Gesamtleistung von 820PS mit bis zu 160 km/h. Neu waren auch die Druckluft-Trommelbremsen und die Magnetschienensbremse, die zusammen mit der Sicherheitsfahr-schaltung der rasanten Fahrt im Notfall Einhalt geboten. Da die Reichsbahn dem VT 877 auch optisch einen besonderen Status verleihen wollte, wurde ihm das ausgesprochen elegante „Rheingold“-Farbschema in Violett und Elfenbein zuteil.

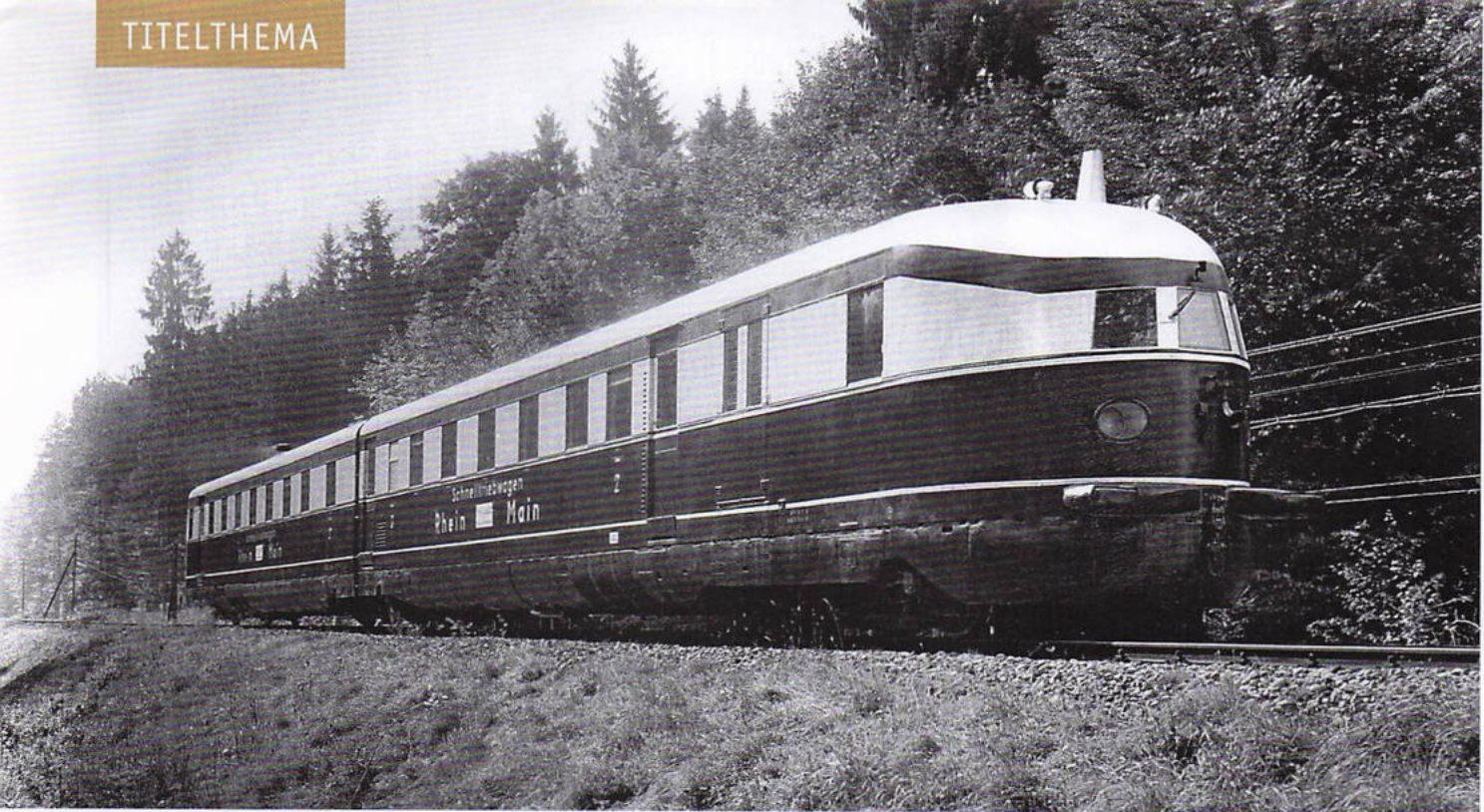
### Der „Fliegende Hamburger“, stets ein besonderer Zug

Nach der erfolgreichen Premiere im Dezember 1932 folgten einige Monate des Mess- und Versuchsbetriebs mit dem „Fliegenden Hamburger“, wie der VT 877 nun sogar seitens der Reichsbahn in der Werbung genannt wurde. Der Planeinsatz zwischen Hamburg und Berlin begann am 15. Mai 1933. Auch im Regelbetrieb durfte er dank einer Sondergenehmigung – damals galtauf dem Reichsbahn-Netz eine Höchstgeschwindigkeit von 120km/h – sein volles Tempo ausfahren, so dass er die 286 Kilometer lange Strecke in etwas über zwei



FOTO: DR. GÜNTHER SCHEINGRÄBER/SIG. EISENBAHNSTIFTUNG

Nach seiner Ausrüstung am 29. Juni 1957 wartete der VT 04 000 in München auf sein weiteres Schicksal. Dieses sollte dann leider nicht nur zu seinen Gunsten ausfallen, denn...



1947 erhielt der VT 877 die Bezeichnung VT 04 000. Somit war er das einzige deutsche Triebfahrzeug ohne eigene Ordnungsnummer! In den Nachkriegsjahren verkehrte er, weinrot-beige lackiert, als „Schnelltriebwagen Rhein-Main“ zwischen Basel und Frankfurt/Main.



FOTOS: (D) S.G. GÜNTHER DIETZ/ARCHIV VGB

Ab 1952 trug der VT 04 000 das übliche Rot der Bundesbahn-Triebwagen. Nur zwei Jahre darauf war er in einen Auffahrunfall im Bahnhof Cochem (Mosel) verwickelt, bei dem die b-Front zerstört wurde. Im Dezember 1954 wurde der Schaden im AW Nürnberg ausgebessert.

Im Herbst 1932 war das von der Reichsbahn schlicht als „Verbrennungstriebwagen 877 a/b“ bezeichnete Fahrzeug nach einem Jahr Bauzeit fertiggestellt. Über 100 Fahrgäste konnten in den beiden Großräumen der Zweiten Klasse reisen, dank einer Gesamtleistung von 820PS mit bis zu 160 km/h. Neu waren auch die Druckluft-Trommelbremsen und die Magnetschienensbremse, die zusammen mit der Sicherheitsfahrtschaltung der rasanten Fahrt im Notfall Einhalt geboten. Da die Reichsbahn dem VT 877 auch optisch einen besonderen Status verleihen wollte, wurde ihm das ausgesprochen elegante „Rheingold“-Farbschema in Violett und Elfenbein zuteil.

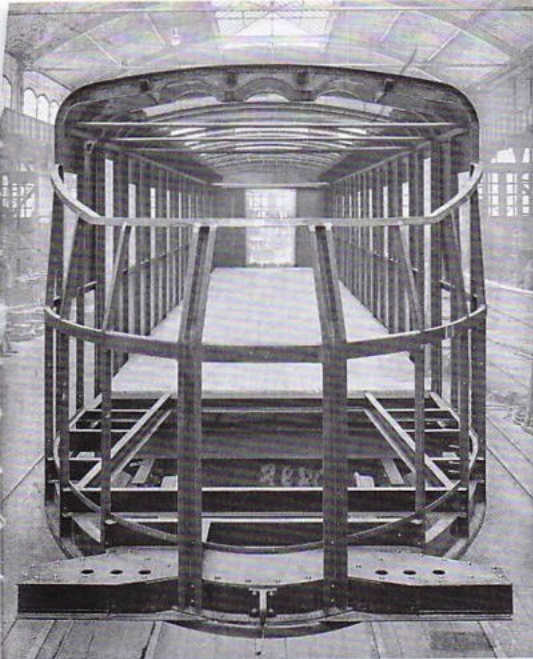
### Der „Fliegende Hamburger“, stets ein besonderer Zug

Nach der erfolgreichen Premiere im Dezember 1932 folgten einige Monate des Mess- und Versuchsbetriebs mit dem „Fliegenden Hamburger“, wie der VT 877 nun sogar seitens der Reichsbahn in der Werbung genannt wurde. Der Planeinsatz zwischen Hamburg und Berlin begann am 15. Mai 1933. Auch im Regelbetrieb durfte er dank einer Sondergenehmigung – damals galt auf dem Reichsbahn-Netz eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h – sein volles Tempo ausfahren, so dass er die 286 Kilometer lange Strecke in etwas über zwei



FOTO: DR. GÜNTHER SCHEINGÄRBER/SG. EISENBAHNSTIFTUNG

Nach seiner Ausmusterung am 29. Juni 1957 wartete der VT 04 000 in München auf sein weiteres Schicksal. Dieses sollte dann leider nicht nur zu seinen Gunsten ausfallen, denn...



Der Wagenkasten des Schnelltriebwagens wurde als fortschrittliche, selbsttragende Stahlkonstruktion in fast vollständig geschweißter Spantenbauweise ausgeführt.



Die gediegene Inneneinrichtung entsprach noch dem „Art Deco“ der 1920er-Jahre.



Die Leistungssteuerung erfolgte über ein so genanntes „Gebus“-System rein elektrisch per Drehzahlsteller an den Dieselmotoren.



Hamburg Hauptbahnhof, 1935: Der VT877 wird um 15:16 Uhr ohne Halt nach Berlin abfahren, der Dampftriebwagen DT 2000 der LBE dagegen um 15:30 Uhr Richtung Lübeck.

hohen Entwicklungs- und Betriebskosten von vornherein aus. Zu speziell durfte ein besonders schneller Zug allerdings auch nicht geraten, denn ein vielbeachtetes Experiment in dieser Richtung, der „Schienenzeppelin“ von Franz Kruckenberg mit seinem Propellerantrieb, war vorhersehbar an seiner mangelnden Alltagstauglichkeit gescheitert. Da die Reichsbahn schon einige, oft gute Erfahrungen mit Dieseltriebwagen gesammelt hatte, setzte sie dort an.

### Spitzentechnik von WUMAG, Maybach und Siemens

Im Herbst 1931 wurde die für ihre Fortschrittlichkeit und Innovationskraft schon damals bekannte Waggon- und Maschinenbau-AG Görlitz, kurz WUMAG, mit der Konstruktion und dem Bau eines Schnelltriebwagens beauftragt. Die Görlitzer Ingenieure taten sich sogleich mit ihren Friedrichshafener Kollegen von Maybach für die Dieselmotoren und Siemens-Schuckert in Berlin für die Generatoren und Traktions-Elektromotoren zusammen, da der dama-

lige Stand der Antriebstechnik für ein die-selektisches Fahrzeug sprach. Es wurde ein sehr geschickter Grundaufbau gewählt: Zwei schnelllaufende Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotoren ohne Turboaufladung vom neu entwickelten Typ GO 5 kamen samt der Gleichstromgeneratoren direkt in den beiden äußeren Drehgestellen unter. Die in Tatzlager-Aufhängung ausgeführten Elektro-Traktionsmotoren ruhten dagegen auf den Radsatzwellen des mittleren Drehgestells, welches als so genanntes Jakobs-Drehgestell beide Hälften des zweiteiligen Triebwagens miteinander verband. In dieser Weise ergab sich eine sehr günstige Gewichtsverteilung auf allen Achsen.

Auch beim Wagenkasten konnte die WUMAG neue Wege beschreiten: Er wurde als selbsttragende Spantenkonstruktion ausgeführt und fast vollständig geschweißt. Besonders aufwendig geriet die Gestaltung der Fahrzeugfronten, deren strömungsgünstige Form zuvor bei der Zeppelin GmbH anhand von Modellen im Windkanal geprüft wurde. Der neue Triebwagen wurde so zum ersten Stromlinienzug der Welt!



Der verschmutzungsanfällige Bereich um die Stirnfenster wurde 1936 den Serien-Fahrzeugen angeglichen und violett lackiert.

Stunden bewältigen konnte. Erst seit dem Ausbau zur ICE-Strecke 1997 sind die Züge auf jener Verbindung schneller unterwegs. Der „Fliegende Hamburger“ war trotz eines gesonderten Preisaufschlags meist auf Wochen im Voraus ausgebucht, denn wegen der geringen Platzzahl mussten die Fahrkarten fest reserviert werden. Er galt als einer der rentabelsten Züge der Reichsbahn, selbst die häufigen Stillstandszeiten (es fuhr dann ein 03-bespannter, deutlich langsamerer Ersatzzug) wegen Motorausfällen und Wartungsarbeiten schmälerten seine Popularität kaum. Erst der Kriegsausbruch 1939 führte zu seiner Abstellung.

Nach 1945 wurde er, nun als VT04 000 bezeichnet, von der französischen Besatzungsmacht als „Schnelltriebwagen Rhein-Main“ auf der Oberrheinstrecke eingesetzt, ehe er an die junge Bundesbahn übergeben wurde. Seit 1952 trug er den üblichen purpurroten Anstrich der DB-Triebwagen, wurde technisch überholt (Nachrüstung Vielfachsteuerung) und als VT04 000a/b eingereiht. Ab Jahresende 1955 kam er wieder von Hamburg aus zum Einsatz, in den Verstärker-Umläufen des Kopenhagen-Express nach Großenbrode Kai. Am 29. Juni 1957 erfolgte die Ausmusterung.

Angeblich wegen Platzmangels sicherte sich das Verkehrsmuseum Nürnberg 1960 nur die Stirnseite des a-Wagens, der Rest des „Fliegenden Hamburgers“ wurde völlig ungeachtet seiner herausragenden eisenbahngeschichtlichen Bedeutung einfach verschrottet.

Alexander Bergner



FOTO: GUSTAV HILDEBRAND/DEUTSCHE FOTOHÖHE

„...nur das vordere Drittel des a-Teils fand im Nürnberger Verkehrsmuseum Platz. Zunächst noch in der Farbgebung, die der „Fliegende Hamburger“ erst ab 1936 trug.

## Der „Fliegende Hamburger“ fand weltweit Nachahmer

Die Schienenfahrzeug-Industrie in Deutschland stand immer für fortschrittliche Technik. Doch zwischen der Entwicklung der Heißdampflokomotiven um 1900 und dem Aufkommen der Drehstrom-Elektroloks in den 1970er-Jahren, um zwei wesentliche deutsche Beiträge diesbezüglich zu nennen, gab es wohl nur eine Innovation, die ähnlich bedeutend gewesen ist: Konstruktion und Bau des ersten Diesel-Schnelltriebwagens der Welt. Das Konzept erregte derart viel Aufsehen, dass es binnen kürzester Zeit rund um den Globus Nachahmer fand, von denen einige hier kurz vorgestellt werden sollen.



FOTOS: C. PERRI, DENVER PUBLIC LIBRARY

In den USA brachte 1934 die Bahngesellschaft Burlington Route den „Zephyr“ auf die Gleise: Der erste Stromlinienzug Amerikas durchkreuzte den Mittleren Westen.



Der „Comet“ der New Haven Railroad, 1935 geliefert von der Goodyear Zeppelin Corporation und von Boston aus in Neu-England unterwegs, blieb ein Einzelstück.



FOTOS: SPOORVEG MUSEUM, UTRECHT

Ideal für die eher kurzen Distanzen in den Niederlanden waren die Schnelltriebwagen der Baureihe Mat' 34. Die NS orderte ab 1934 deshalb ganze 40 Exemplare.



Fast eine 1:1-Kopie der Reichsbahn-SVT, nur progressiver in Türkisblau-Grau lackiert: Der „Train Automoteur Rapide“, kurz TAR, der französischen Nordbahn von 1934.



FOTOS: DSB FERVBANMUSEUM, KÖBEN

Ein großer Erfolg für die Dänische Staatsbahn DSB war der „Lyntog“ (Blitzzug) mit der Baureihe Litra MS, der ab 1935 fuhr.



Das faschistische Italien der 1930er-Jahre hatte neben E-Schnelltriebwagen neun Exemplare des ATR.100 von Fiat aufzubieten.



FOTOS: AUMWY KAWALON/IK ARCHIVES

Lediglich 120km/h erreichte der von der LMS in Großbritannien beschaffte Stromlinien-Dieseltriebwagen Nr. 80000 von 1939.



Sogar die Japanische Staatsbahn ließ 1937 mit dem KiHa 43000 einen Diesel-Schnelltriebwagen für die 1067mm-Spur bauen.

# Das Zeitalter der „Fliegenden Züge“



FOTO: RWI/IESCHENI/SLG EISENBAHNSTIFTUNG

Moderner ging Eisenbahn in den 1930er-Jahren nicht: Zwei SVT 137 der ab 1935 beschafften Bauart „Hamburg“ sausen durch den damaligen Berliner S-Bahnhof Eichkamp (heute: Berlin Messe Süd), während die S-Bahn bereits auf elektrische Züge setzt.

Der Start des Schnellverkehrs auf Schienen mit dem „Fliegenden Hamburger“ war ein voller Erfolg. Daher begann die Reichsbahn eiligst mit der Einrichtung eines neuen Schnelltriebwagen-Netzes, welches in seiner Form in den 1930er-Jahren ebenfalls weltweit einmalig bleiben sollte. Vordringlich erschienen sternförmig auf die Reichshauptstadt Berlin zulaufende Linien. Dazu benötigte man, neben einer Anpassung der wichtigsten Hauptstrecken an höhere Fahrgeschwindigkeiten etwa durch größere Signalabstände und induktive Zugsicherung (Indusi) vor allem eines: weitere Schnellverbrennungstriebwagen (SVT).

## Das FDT-Zugsystem wurde zum Prestigeprojekt

Bei der WUMAG und ihrem Mittbewerber Linke-Hoffmann in Breslau gab die Reichsbahn daher zwei Serien-SVT in Auftrag: einmal die erneut zweiteilige Bauart „Hamburg“ in 13 Exemplaren und dazu vier Züge der Bauart „Leipzig“, die nun aber einen Mittelwagen besaßen und so mehr Fahrgästen Platz boten. Die Höchstgeschwindigkeit von 160km/h behielt man bei. Die Formgebung der Stirnfronten wurde jedoch etwas vereinfacht, indem man das Dach nicht mehr einzog, was Fertigungskosten sparen half. Zudem besaßen sie jetzt eine Scharfenbergkupplung und Vielfachsteuerung für Verbandsfahrten. Die beiden Einheiten SVT 137 153 und 154 der Bauart „Leipzig“ bekamen zu Vergleichs-

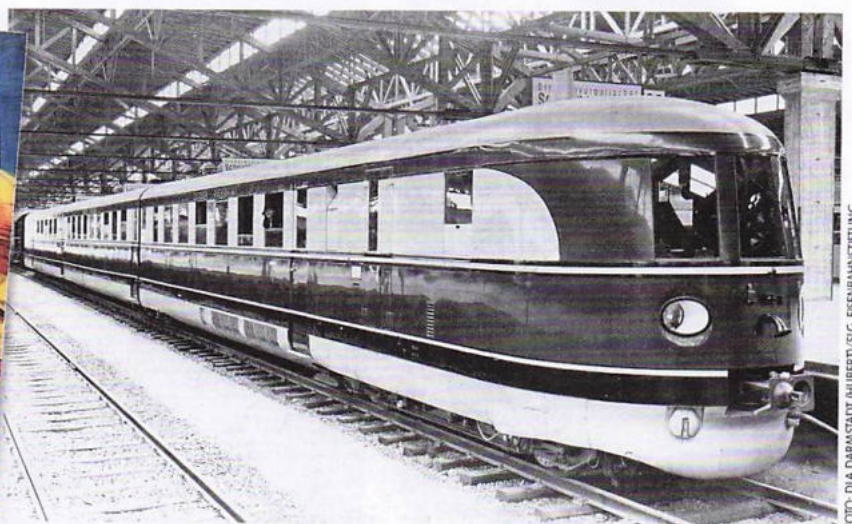
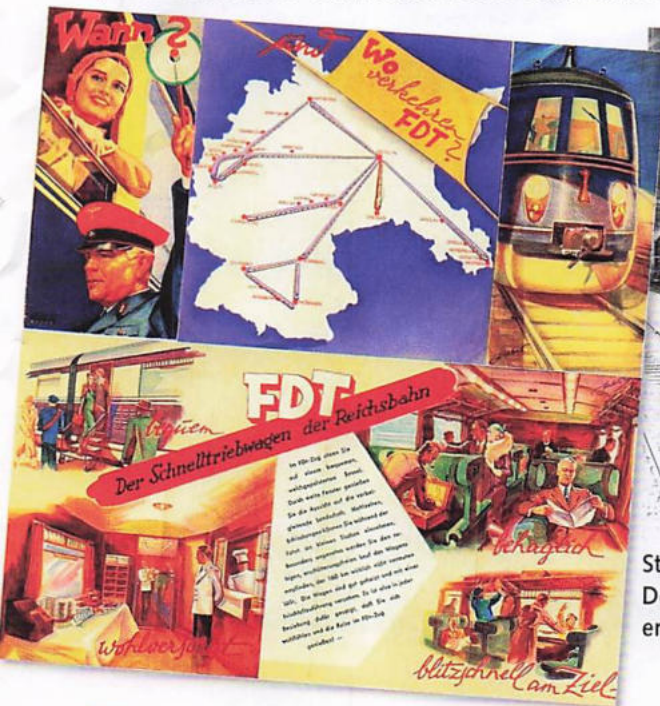


FOTO: DIA DARMSTADT (HUBERT) / SLG EISENBAHNSTIFTUNG

Stolz wurde der SVT137 153 der Bauart „Leipzig“ auf der Ausstellung „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ in Nürnberg fabrikneu dem Publikum präsentiert. 1936 erreichte er bei Abnahmefahrten eine Höchstgeschwindigkeit von 205km/h.

# Das Zeitalter der „Fliegenden Züge“



FOTO: RWI (ESCHEN) / SIG EISENBAHNSTIFTUNG

Moderner ging Eisenbahn in den 1930er-Jahren nicht: Zwei SVT 137 der ab 1935 beschafften Bauart „Hamburg“ sausen durch den damaligen Berliner S-Bahnhof Eichkamp (heute: Berlin Messe Süd), während die S-Bahn bereits auf elektrische Züge setzt.

Der Start des Schnellverkehrs auf Schienen mit dem „Fliegenden Hamburger“ war ein voller Erfolg. Daher begann die Reichsbahn eiligst mit der Einrichtung eines neuen Schnelltriebwagen-Netztes, welches in seiner Form in den 1930er-Jahren ebenfalls weltweit einmalig bleiben sollte. Vordringlich erschienen sternförmig auf die Reichshauptstadt Berlin zulaufende Linien. Dazu benötigte man, neben einer Anpassung der wichtigsten Hauptstrecken an höhere Fahrgeschwindigkeiten etwa durch größere Signalabstände und induktive Zugsicherung (Indusi) vor allem eines: weitere Schnellverbrennungstriebwagen (SVT).

## Das FDT-Zugsystem wurde zum Prestigeprojekt

Bei der WUMAG und ihrem Mitbewerber Linke-Hoffmann in Breslau gab die Reichsbahn daher zwei Serien-SVT in Auftrag: einmal die erneut zweiteilige Bauart „Hamburg“ in 13 Exemplaren und dazu vier Züge der Bauart „Leipzig“, die nun aber einen Mittelwagen besaßen und so mehr Fahrgästen Platz boten. Die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h behielt man bei. Die Formgebung der Stirnfronten wurde jedoch etwas vereinfacht, indem man das Dach nicht mehr einzog, was Fertigungskosten sparen half. Zudem besaßen sie jetzt eine Scharfenbergkupplung und Vielfachsteuerung für Verbandsfahrten. Die beiden Einheiten SVT 137 153 und 154 der Bauart „Leipzig“ bekamen zu Vergleichs-

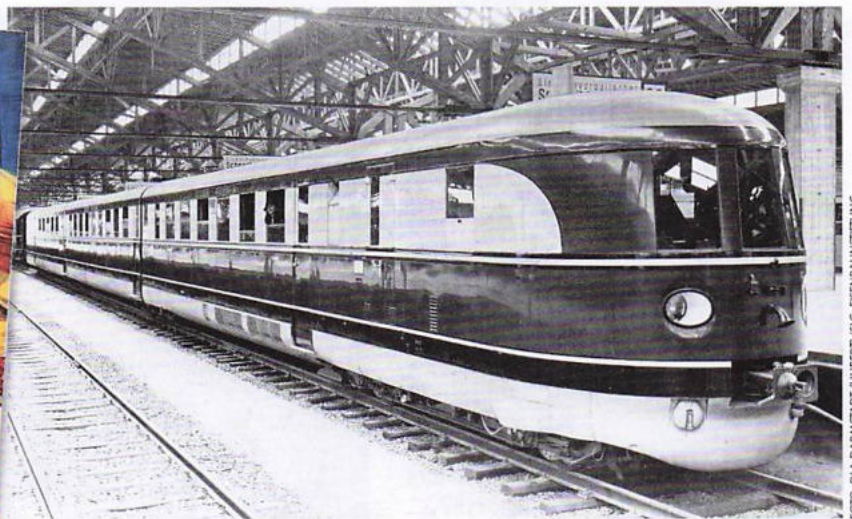
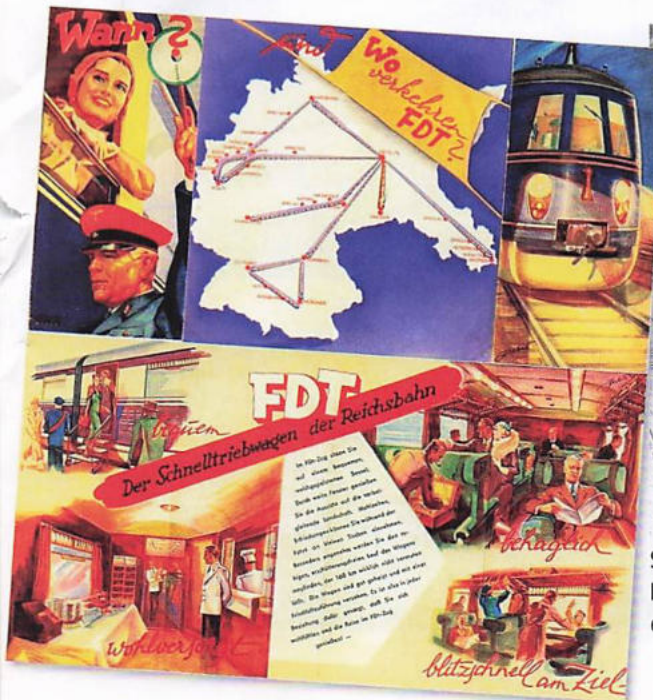


FOTO: DIA DARMSTADT (HUBERT) / SIG EISENBAHNSTIFTUNG

Stolz wurde der SVT 137 153 der Bauart „Leipzig“ auf der Ausstellung „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ in Nürnberg fabrikneu dem Publikum präsentiert. 1936 erreichte er bei Abnahmefahrten eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h.

Stunden bewältigen konnte. Erst seit dem Ausbau zur ICE-Strecke 1997 sind die Züge auf jener Verbindung schneller unterwegs. Der „Fliegende Hamburger“ war trotz eines gesonderten Preisaufschlags meist auf Wochen im Voraus ausgebucht, denn wegen der geringen Platzzahl mussten die Fahrkarten fest reserviert werden. Er galt als einer der rentabelsten Züge der Reichsbahn, selbst die häufigen Stillstandszeiten (es fuhr dann ein 03-bespannter, deutlich langsamerer Ersatzzug) wegen Motorausfällen und Wartungsarbeiten schmälerten seine Popularität kaum. Erst der Kriegsausbruch 1939 führte zu seiner Abstellung.

Nach 1945 wurde er, nun als VT04 000 bezeichnet, von der französischen Besatzungsmacht als „Schnelltriebwagen Rhein-Main“ auf der Oberrheinstrecke eingesetzt, ehe er an die junge Bundesbahn übergeben wurde. Seit 1952 trug er den üblichen purpurroten Anstrich der DB-Triebwagen, wurde technisch überholt (Nachrüstung Vielfachsteuerung) und als VT04 000 a/b eingereiht. Ab Jahresende 1955 kam er wieder von Hamburg aus zum Einsatz, in den Verstärker-Umläufen des Kopenhagen-Express nach Großenbrode Kai. Am 29. Juni 1957 erfolgte die Ausmusterung.

Angeblich wegen Platzmangels sicherte sich das Verkehrsmuseum Nürnberg 1960 nur die Stirnseite des a-Wagens, der Rest des „Fliegenden Hamburgers“ wurde völlig ungeachtet seiner herausragenden eisenbahngeschichtlichen Bedeutung einfach verschrottet.

Alexander Bergner



FOTO: GÜSTAV HILDEBRAND/DEUTSCHE FOTOOTHEK

„...nur das vordere Drittel des a-Teils fand im Nürnberger Verkehrsmuseum Platz. Zunächst noch in der Farbgebung, die der „Fliegende Hamburger“ erst ab 1936 trug.

## Der „Fliegende Hamburger“ fand weltweit Nachahmer

Die Schienenfahrzeug-Industrie in Deutschland stand immer für fortschrittliche Technik. Doch zwischen der Entwicklung der Heißdampflokomotiven um 1900 und dem Aufkommen der Drehstrom-Elektroloks in den 1970er-Jahren, um zwei wesentliche deutsche Beiträge diesbezüglich zu nennen, gab es wohl nur eine Innovation, die ähnlich bedeutend gewesen ist: Konstruktion und Bau des ersten Diesel-Schnelltriebwagens der Welt. Das Konzept erregte derart viel Aufsehen, dass es binnen kürzester Zeit rund um den Globus Nachahmer fand, von denen einige hier kurz vorgestellt werden sollen.



FOTOS: C. PERRY, DENVER PUBLIC LIBRARY

In den USA brachte 1934 die Bahngesellschaft Burlington Route den „Zephyr“ auf die Gleise: Der erste Stromlinienzug Amerikas durchkreuzte den Mittleren Westen.

Der „Comet“ der New Haven Railroad, 1935 geliefert von der Goodyear Zeppelin Corporation und von Boston aus in Neuenland unterwegs, blieb ein Einzelstück.



FOTOS: SPOORWEG MUSEUM UTRECHT

Ideal für die eher kurzen Distanzen in den Niederlanden waren die Schnelltriebwagen der Baureihe Mat' 34. Die NS orderte ab 1934 deshalb ganze 40 Exemplare.

Fast eine 1:1-Kopie der Reichsbahn-SVT, nur progressiver in Türkisblau-Grau lackiert: Der „Train Automoteur Rapide“, kurz TAR, der französischen Nordbahn von 1934.



FOTOS: DSB, JERNBANEMUSEUM, FRAT

Ein großer Erfolg für die Dänische Staatsbahn DSB war der „Lyntog“ (Blitzzug) mit der Baureihe Litra MS, der ab 1935 fuhr.

Das faschistische Italien der 1930er-Jahre hatte neben E-Schnelltriebwagen neun Exemplare des ATR.100 von Fiat aufzubieten.



FOTOS: ALAMY, WIKIDONIA/ARCHIVES

Lediglich 120km/h erreichte der von der LMS in Großbritannien beschaffte Stromlinien-Dieseltriebzug Nr. 80000 von 1939.

Sogar die Japanische Staatsbahn ließ 1937 mit dem KiHa 43000 einen Diesel-Schnelltriebwagen für die 1067mm-Spur bauen.

## Elektrische Schnell-Triebwagen



TW 12930 13.53

### Elektrischer Schnelltriebwagen

Spez. 0, vier- und rückwärtsfahrend durch Handführung, elektrisch beheizte Sitzelemente, Fenster mit Zahnradverschluss, wasserdicht verschlossene Türen, 17 cm lang  
Für den Antriebsmotor (elektrisch)  
bei Weichbahnen: Transformationskategorie ZG1 Spannung angeben;  
" Gleisstrom: Umformung" - BG1 Seite Seite 22-23

TW 12970 3

### Diesel-Elektrischer Triebwagen

Spez. 0, vier- und rückwärtsfahrend durch Handführung, elektrisch beheizte Sitzelemente, Fenster mit Zahnradverschluss, wasserdicht verschlossene Türen, 17 cm lang  
Für den Antriebsmotor (elektrisch)  
bei Weichbahnen: Transformationskategorie ZG1 Spannung angeben;  
" Gleisstrom: Umformung" - BG1 Seite Seite 22-23



TW 12970 22.58 TW 12971 26

getrennte Nachbildung des „fliegenden Hamburger“ in Form und Farbe, vier- und rückwärtsfahrend durch Handführung, eine Handführung  
TW 12970 Spez. 1 mit 2 Handführungen, 17 cm lang, 22 cm lang  
TW 12971 Spez. 1 mit 2 Handführungen, 17 cm lang, 22 cm lang  
Für den Antriebsmotor (elektrisch)  
bei Weichbahnen: Spez. 0; Transformationskategorie ZG1 Spez. 1; AD 1 Spannung angeben; siehe Seite 22-23  
" Gleisstrom: " 0 und 1; Umformung-Kategorie BG1



TW 12970.3 27

Ganz ähnlich wie heute der ICE hatten die „fliegenden Züge“ eine enorme Strahlkraft, weshalb fast jeder Anbieter elektrischer Eisenbahnen recht schnell Nachbildungen im Lieferprogramm führte. Links das Angebot von Märklin für die Spur 0 von 1935.

zwecken statt elektrischer eine hydrodynamische Kraftübertragung, welche allerdings noch zahlreiche Mängel aufwies und sich nicht sonderlich bewährte. Die Bauarten „Hamburg“ und „Leipzig“ waren 1936 vollständig ausgeliefert, so dass nun ausgehend von Köln, Frankfurt/Main, Stuttgart, München und Breslau weitere FdV-Verbindungen, so die offizielle Bezeichnung der „fliegenden Züge“, im Kursbuch standen.

Bei der seit 1933 herrschenden NSDAP gerieten die Schnelltriebwagen aber bald in Misskredit: als Mittel der Selbstdarstellung – ähnlich wie bei den ebenfalls schon zur Zeit der Weimarer Republik erdachten Autobahnen – noch gut genug, aber von ausländischen Kraftstoffen abhängig. Projekte wie der Henschel-Wegmann-Zug mit Dampfantrieb entsprachen viel mehr den nationalsozialistischen Vorstellungen eines modernen Schnellverkehrs.

Den Planungen der Reichsbahn tat dies jedoch vorerst keinen Abbruch. Bis 1938 ging schon die nächsten SVT-Generation in Betrieb: Die 14 dreiteiligen Züge der Bauart „Köln“ waren mit dem aufgeladenen Dieselmotor GO 6 von Maybach ausgerüstet. Erneut mit elektrischer Kraftübertragung versehen, brachte es die Bauart „Köln“ auf eine Antriebsleistung von respektablem 1200 Pferdestärken. Diese waren auch nötig, hatte doch das Gesamtgewicht des

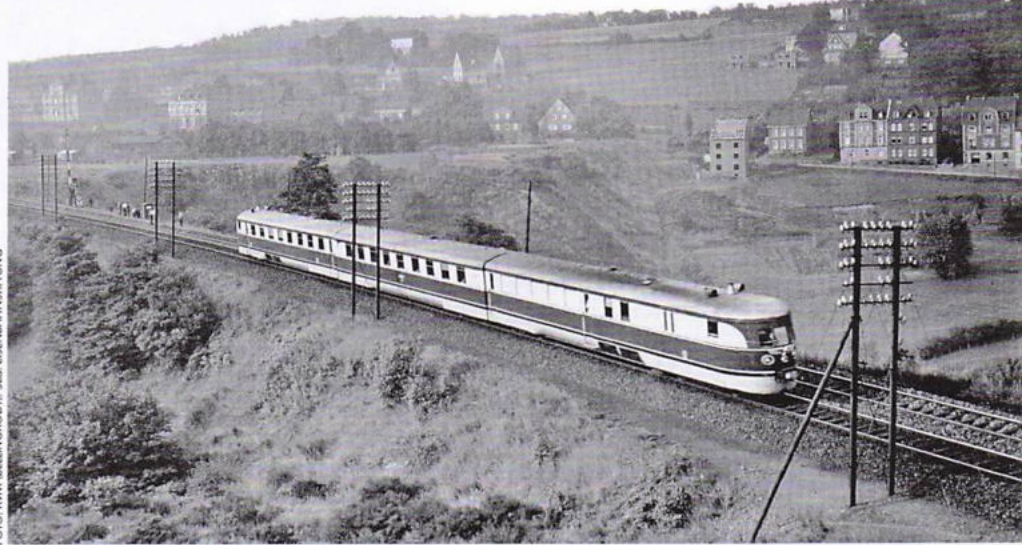


FOTO: RWM/BELLINGRODITZ/SIG. EISENBAHNSTIFTUNG

Der SVT 137 853 entsprach der Bauart „Köln“. 1938, kurz nach seiner Auslieferung, war er als FdV 17 (Köln – Berlin) zwischen Ennepetal-Milspe und Gevelsberg unterwegs.



Die Züge der Bauart „Köln“ boten als dreiteilige Einheiten mehr Platz, etwa für 30 Fahrgäste in einem richtigen Speiseraum.



Auch die Führerräume hatten ihren provisorischen Charakter gegen ein optimiertes, modernes Erscheinungsbild eingetauscht.

Letzte Neuentwicklung waren die vierteiligen Züge der Bauart „Berlin“ von 1938. Sie besaßen nur einen Maschinenwagen an einem Ende des Zuges.

Schnelltriebwagens nun im Vergleich zur Bauart „Leipzig“ um mehr als ein Drittel zugenommen. Auch die Gesamtlänge des SVT war nun auf 69 Meter angewachsen, es gab jetzt einen vollwertigen Speiseraum und erstmals abgetrennte, geräumige Abteile wie in den üblichen Schnellzugwagen. Jetzt konnten die bislang nur zweimal täglich angebotenen FdV-Kurse um je einen zusätzlichen Umlauf ergänzt werden. Das Nürnberger MAN-Werk lieferte 1938 sogar zwei vierteilige SVT der Bauart „Berlin“, die mit lediglich einem großen MAN-Dieselmotor von 1450PS Leistung auskamen, der sich in einem als Maschinenwagen ausgeführten Zugende befand.



FOTO: SIG. GÜNTHER DIETZ/ARCHIV VGB

Die Bauart „Berlin“ sollte jedoch die letzte Neuentwicklung sein, denn die projektierte vierteilige Bauart „München“ kam nicht mehr zur Ausführung: Noch bevor das Nazi-Regime im September 1939 den Zweiten Weltkrieg entfesselte, fand der als kriegsunwichtig eingestufte FDT-Dienst der Reichsbahn am 22. August ein jähes Ende. Das Gros der abgestellten SVT überstand die Jahre bis 1945 relativ unbeschadet.

## Bevorzugtes Transportmittel der Besatzungsmächte

Bei Kriegsende wurden viele SVT von den Siegermächten in allen Besatzungszonen requiriert, auch wenn die möglichen Geschwindigkeiten auf dem schwer zerstörten Streckennetz weit von den Werten der Vorkriegszeit entfernt bleiben sollten. Nach der Gründung der beiden deutschen Staaten 1949 wurden die noch vorhandenen SVT schrittweise den neu eingerichteten Staatsbahnbetrieben übergeben.

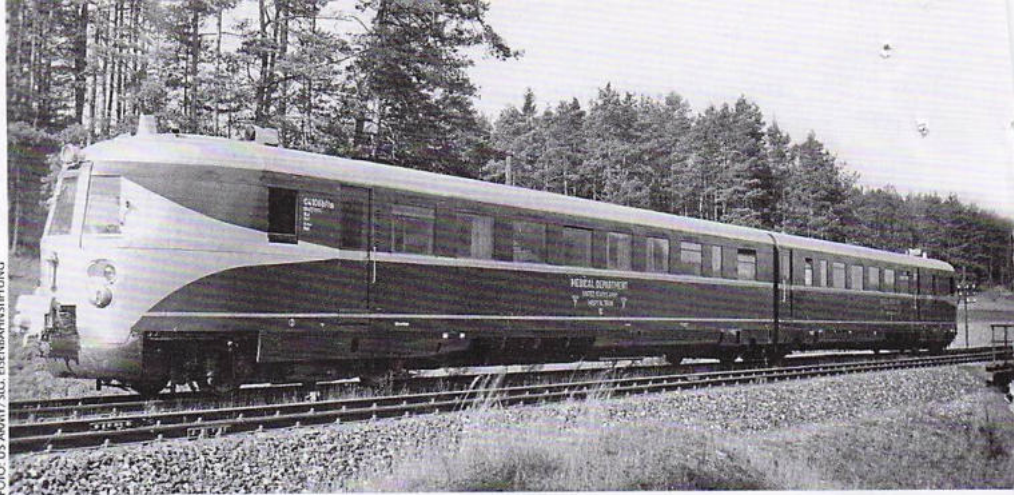


FOTO: US ARMY SIG. EISENBahnSTIFTUNG

Nach Ende des zweiten Weltkriegs dienten viele SVT den Besatzungsmächten: VT 04 106 wurde bei Nürnberg in Diensten des „Medical Department“ der US-Army fotografiert.

In der Bundesrepublik, wo auch der einstige „Fliegende Hamburger“ verblieb, wurden die SVT umfassend modernisiert und für den Aufbau des F-Zug-Schnellverkehrsnetzes verwendet. Sogar den Start des Trans-Europ-Express (TEE) durften sie 1957 noch erleben, aber kurz darauf wurden sie von Neubau-Triebwagen der DB wie dem VT 08.5 und dem VT 11.5 abgelöst. Zahlreiche Exemplare wurden an die DR verkauft,

denn die Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit bildeten bei ihr bis in die 1960er-Jahre das Rückgrat der hochwertigen internationalen Fernverbindungen, wie etwa des „Vindobona“ von Berlin nach Wien. Dann folgte auch in der DDR die Ablösung durch die neue Bauart SVT 175. Einige Schnelltriebwagen ließ die DR als Salonfahrzeuge herrichten, weshalb sie in dieser Form der Nachwelt erhalten blieben. *A. Bergner*



VT 07 502 stand, von der jungen DB 1951 aus der Bauart „Berlin“ rekonstruiert, am 27. Februar 1959 als Ft 38 „Rheinblitz“ nach Dortmund in Nürnberg abfahrtsbereit. Im Jahr darauf wurde er abgestellt.



FOTOS: DR. ROLF BRIDNING LINKS; WOLFGANG BÜGEL (RECHTS)

150 Jahre deutsche Eisenbahnen: Die DB-Diesellok V 200 002 traf am 21. August 1985 in Schnabelwaid auf den inzwischen hellrot-weiß lackierten DR-Salontriebwagen 183 252 (Ex-SVT 137 225).

FOTO: NORBERT STEINWIES / SIG. EISENBahnSTIFTUNG



SVT 137 278 und SVT 137 273 der DR durchfahren als TS 55 „Vindobona“ den Bahnhof Tulln an der Donau in Österreich auf ihrem Weg nach Prag und Berlin. Im September 1966 war die Ablösung durch die neuen Reichsbahn-SVT 175 der Bauart „Görlitz“ nicht mehr fern.

Die Bauart „Berlin“ sollte jedoch die letzte Neuentwicklung sein, denn die projektierte vierteilige Bauart „München“ kam nicht mehr zur Ausführung: Noch bevor das Nazi-Regime im September 1939 den Zweiten Weltkrieg entfesselte, fand der als kriegsunwichtig eingestufte FdE-Dienst der Reichsbahn am 22. August ein jähes Ende. Das Gros der abgestellten SVT überstand die Jahre bis 1945 relativ unbeschadet.

## Bevorzugtes Transportmittel der Besatzungsmächte

Bei Kriegsende wurden viele SVT von den Siegermächten in allen Besatzungszonen requiriert, auch wenn die möglichen Geschwindigkeiten auf dem schwer zerstörten Streckennetz weit von den Werten der Vorkriegszeit entfernt bleiben sollten. Nach der Gründung der beiden deutschen Staaten 1949 wurden die noch vorhandenen SVT schrittweise den neu eingerichteten Staatsbahnbetrieben übergeben.



Nach Ende des zweiten Weltkriegs dienten viele SVT den Besatzungsmächten: VT 04 106 wurde bei Nürnberg in Diensten des „Medical Department“ der US-Army fotografiert.

In der Bundesrepublik, wo auch der einstige „Fliegende Hamburger“ verblieb, wurden die SVT umfassend modernisiert und für den Aufbau des F-Zug-Schnellverkehrsnetzes verwendet. Sogar den Start des Trans-Europ-Express (TEE) durften sie 1957 noch erleben, aber kurz darauf wurden sie von Neubau-Triebwagen der DB wie dem VT 08.5 und dem VT 11.5 abgelöst. Zahlreiche Exemplare wurden an die DR verkauft,

denn die Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit bildeten bei ihr bis in die 1960er-Jahre das Rückgrat der hochwertigen internationalen Fernverbindungen, wie etwa des „Vindobona“ von Berlin nach Wien. Dann folgte auch in der DDR die Ablösung durch die neue Bauart SVT 175. Einige Schnelltriebwagen ließ die DR als Salonfahrzeuge herrichten, weshalb sie in dieser Form der Nachwelt erhalten blieben. *A. Bergner*



VT 07 502 stand, von der jungen DB 1951 aus der Bauart „Berlin“ rekonstruiert, am 27. Februar 1959 als Ft 38 „Rheinblitz“ nach Dortmund in Nürnberg abfahrbereit. Im Jahr darauf wurde er abgestellt.



150 Jahre deutsche Eisenbahnen: Die DB-Diesellok V 200 002 traf am 21. August 1985 in Schnabelwaid auf den inzwischen hellrot-weiß lackierten DR-Salontriebwagen 183 252 (Ex-SVT 137 225).



SVT 137 278 und SVT 137 273 der DR durchfahren als TS 55 „Vindobona“ den Bahnhof Tulln an der Donau in Österreich auf ihrem Weg nach Prag und Berlin. Im September 1966 war die Ablösung durch die neuen Reichsbahn-SVT 175 der Bauart „Görlitz“ nicht mehr fern.



## Die Retter der „Fliegenden Züge“ – Schnelltriebwagen mit musealer Zukunft

Bis in die heutige Zeit ist die Faszination für die legendären „Fliegenden Züge“ ungebrochen. In Delitzsch kümmert sich ein engagiertes Team von Bewunderern aus ganz Deutschland um zwei der epochalen Schnelltriebwagen im „Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e. V.“.

Axel Krahn, Vereinsvorstand für Finanzen und Webmaster des Internetauftritts, vermittelt uns an dieser Stelle ein paar Hintergrundinfos zu den aktuellen Aktivitäten des rührigen Vereins: „Wir haben uns am 19. Januar 2000 in Berlin mit dem Ziel gegründet, die letzten Triebwagen der Baureihen SVT Köln und SVT Leipzig zu erhalten. Derzeit haben wir 50 Mitglieder. Im Besitz des Vereins befindet sich der SVT 137 856 der Bauart Köln, dazu kommt noch die Betreuung des in Privatbesitz befindlichen SVT 137 234 der Bauart Leipzig“.

Insgesamt haben fünf Vorkriegs-Schnelltriebwagen bis in unsere Tage überlebt, jedoch nur drei davon in rollfähigem Zustand, wozu auch die beiden genannten Fahrzeuge gehören. Der Förderverein möchte dies allerdings in nicht allzu ferner Zukunft ändern:



Bis der Führerraum wieder – wie auf Seite 19 zu sehen – glänzen wird, braucht es Zeit.

In den Werkstätten der Regentalbahn in Viechtach angekommen, wurde noch im Frühjahr 2022 mit der Revision der Fahrzeugtechnik begonnen. Der SVT 137 234 ist bei den angesehenen Dieseltriebwagen-Spezialisten aus dem Bayerischen Wald in guten Händen.



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“) und SVT 137 856 (Bauart „Köln“). Die beiden äußeren Züge werden derzeit aufgearbeitet.

**Bis beide SVT der Bauarten „Köln“ und „Leipzig“ wieder aus eigener Kraft fahren, ist es noch ein weiter Weg**



Der SVT 137 234 erhielt durch den Verein bereits eine große äußerliche Auffrischung.

„Wir wollen beide Schnelltriebwagen wieder betriebsbereit aufarbeiten. Der SVT 137 234 wurde durch den Verein äußerlich restauriert, es wurde die Bremse völlig aufgearbeitet und vom Sachverständigen abgenommen. Er wurde nach Viechtach zur Regentalbahn-Werkstatt gebracht, um die Motoren und Generatoren wieder einzubauen. Die Elektrik wird ebenso aufgearbeitet und fehlende Aggregate werden eingebaut“. Dann sollte der Zug wieder in Betrieb gehen können, ist sich Krahn sicher.

Nachdem aus dem Projekt eines Maybach-Museums in Friedrichshafen nichts wurde, kam jüngst auch SVT 137 856 wieder zurück zum Förderverein. „Bei der Wiederaufarbeitung wollen wir den vorhandenen Bestand bewahren. Er soll sein authentisches 'Vindobona'-Erscheinungsbild aus DR-Zeiten behalten“, sagt Krahn. Zunächst aber müsse man einige grundsätzliche Fragen klären, damit die Aufarbeitung gelingen kann. „Am schwierigsten, das ist jetzt schon abzusehen, werden beim 856 die Metallarbeiten am Wagenkasten werden, denn da gibt es viel zu tun“. Aber Krahn und sein Verein sind zuversichtlich, dass beide SVT eine sichere Zukunft als betriebsfähige Museumsfahrzeuge haben werden.

Auf der Webseite <https://svt-koeln.de/> finden sich weitere Infos rund um das SVT-Wiederinbetriebnahme-Projekt. Der Förderverein freut sich über Spenden auf das Konto DE20 8605 5592 1100 9855 45.



Diesellok-Parade im Bahnhof Alt-Nagelberg. Von links nach rechts haben Aufstellung genommen: 2091.09 des Waldviertler Schmalspurbahn-Vereins (WSV), V10 in SGP-Lackierung, V5 in Karminrot-Elfenbein und V12 in klassischem ÖBB-Blutorange (alle NÖVOG).

Über 60 Jahre ist die Reihe 2095 bereits auf den 760mm-Bahnen in Österreich anzutreffen. Aus diesem Anlass fand im Herbst 2022 ein interessantes 2095-Treffen im Waldviertel statt.

# Stelldichein starker Schmalspur-Stangendiesels

Am 8. und 9. Oktober 2022 veranstaltete die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) auf dem Schmalspurnetz rund um Gmünd ein Diesellokfestival. Zum Einsatz kamen an jenem Wochenende die ehemaligen ÖBB-Loks 2095.05, 10 und 12, die heute der NÖVOG gehören und als V5, V10 und V12 bezeichnet werden. Der Südstast nach Weitra und

Groß Gerungs wurde dabei am Sonntagabend mit einer Garnitur, bestehend aus allen drei Maschinen sowie mehreren Reisezugwagen, befahren. Am Sonntag verkehrten die blaue V10 solo, die V5 in Verbindung mit der V12 vor jeweils zwei Zugpaaren auf der nördlichen Strecke nach Litschau. Die Kreuzung der zwei Zugarnituren erfolgte dabei im Bahnhof Alt-Nagelberg, hier wurden am Vormittag alle drei

2095, ergänzt durch die 2091.09 des Waldviertler Schmalspurbahn-Vereins, in einer kleinen Parade-Aufstellung den zahlreichen Besuchern präsentiert.

Von den 15 in den Jahren 1958 bis 1962 in Betrieb gesetzten, 600PS starken 760mm-Dieselloks mit Stangenantrieb sind in Österreich 2022 noch elf Maschinen vorhanden. Die Loks 2095.02 und 03 wurden nach einem Frontalzusammen-



Zuglok V12 und Vorspannlok V5 nach der Ankunft in Litschau. Im Hintergrund grüßt die Pfarrkirche St. Michael.