

## Schnelltriebwagen (SVT) der Deutschen Reichsbahn

### **SVT "Köln"**

Nach Kriegsende befanden sich im Bereich der sowjetischen Besatzungszone fünf schadhafte SVT "Köln": 137 273 (RBD Dresden) 137 275,-276,-278 und-851 (RBD Berlin). Während SVT 137 275 und -276 im Krieg in Berlin für Sondereinsätze von Rüstungsminister Speer und dem Führer-Hauptquartier zur Verfügung standen und nach Kriegsende im Bereich des Bw Berlin Anhalter Bf. schwer beschädigt vorgefunden wurden, waren die SVT 137 278 und -851 zusammen mit dem SVT „Leipzig“ 137 154 noch kurz vor dem Angriff der sowjetischen Truppen auf Berlin als Flüchtlingstransport im Schlepp einer Dampflok bis Velten bei Berlin gekommen und dann im Bf Kremmen abgestellt worden. Später wurden sie im Zuge der Aufräumungsarbeiten in den Triebwagenschuppen des Bw Anhalter Bf abgestellt, um sie vor der völligen Ausplünderung zu bewahren. Nach Übernahme dieses im Berliner Stadtbezirk Tempelhof gelegenen Gebietes durch die US-Truppen im Juli 1945, gelangten vermutlich nach Absprache mit der sowjetischen Besatzungsmacht u. a. alle vier dort abgestellten SVT „Köln“ und der SVT „Leipzig“ in den Besitz der Amerikaner.

Im August 1946 kam der SVT 137 851 nach der Aufarbeitung im RAW Wittenberge, beim Bw Berlin Anhalter Bf in Betrieb und die Amerikaner setzten ihn als Militär-Reisezug mit Berliner Personal zwischen Berlin-Lichterfelde West und der US-Zone ein. Es galt die Devise Personal stellt die DR, Material stellen die Amerikaner! Für Wartung und Reparaturen wurde der große Triebwagen-Schuppen des Bw Berlin-Anhalter Bf. an den Monumenten Brücke im Herbst 1945 von den Amerikanern übernommen, u. a. um den Salon-SVT 137 854 ("222") von US-General L. D. Clay abzustellen, wenn dieser zu den Tagungen des alliierten Kontrollrats in Berlin weilte. Nachdem der SVT 137 276 noch am 01. 7. 1946 in der VT-Bestandsliste der DR-Ost geführt worden ist, erscheint er erst wieder im August 1947 in einer Aufstellung der RBD Nürnberg. In der Zwischenzeit hatten ihn die Amerikaner in die US-Besatzungszone überführen lassen. Im Sommer 1946 gelang es der Deutschen Reichsbahn Ost den SVT 137 278 und vermutlich auch den SVT Leipzig 137 154 in das RAW Wittenberge zu beordern, um einen Abtransport in die US-Zone zu verhindern. Aufgrund welcher Vereinbarungen mit den Sowjets. Mit Beginn der sowjetischen Blockade von West-Berlin im Juni 1948 räumten die Amerikaner den Berliner Triebwagen-Stützpunkt. Während SVT 06 106, -108, 04 107(137 232) und VT60 520 (VT 137 380) beim Bw Frankfurt/M stationiert wurden, gelangte der schadhafte SVT 06 105 (137 275) im Schlepp des SVT 06 108 (137 854) in die US-Zone und später ebenfalls in den Schadpark des EAW Nürnberg.

### Erste Einsätze nach dem Krieg

Der erste Schnelltriebwagen, der nach dem Krieg in den damaligen vier Besatzungszonen wieder für den zivilen Reisezugdienst in Betrieb genommen werden konnte, war der SVT 137 273. Bereits im Mai 1938 hatte mit diesem Schnelltriebwagen der Einsatz von SVT "Köln" in den Fdt-Kursen begonnen. Bei Kriegsende befand er sich ausgeplündert im Bw Dresden-Pieschen. Nach der Aufarbeitung im RAW Dessau (Fahrzeugteil) und RAW Delitzsch (Inneneinrichtung), stand er ab den 28. Februar 1949 zunächst für Sondereinsätze zur Verfügung. So z.B. im Mai 1949, als eine Delegation der Deutschen Reichsbahn von Berlin nach Helmstedt fuhr, um über die Wiederaufnahme des Zugverkehrs zwischen Berlin und den Westzonen zu verhandeln.

Ab 25. August 1949 fuhr er dreimal wöchentlich als 2.Klasse Verbindung von Berlin ohne Zwischenhalt nach Probstzella. Dort bestand nach Fußweg über die Zonengrenze zum Haltepunkt Falkenstein Anschluss mit einem elektrischen Eiltriebwagen nach München:

Es gab aber nicht nur Zustimmung zu dem ersten SVT-Einsatz nach Kriegsende. So schrieb z. B. der Westberliner „Tagesspiegel“:

### **Triebwagen mit Zweifel**

*Eisenbahnpräsident hat Bedenken wegen der Betriebssicherheit*

Gestern hat die kommunistische Eisenbahndirektion einen Schnelltriebwagen von Berlin über Halle nach Probstzella in Betrieb genommen, der auf seiner siebenstündigen Fahrt lediglich in Halle halten soll. Bei einer Probefahrt des Triebwagens ist es zu Meinungsverschiedenheiten gekommen. Der Vizepräsident der Eisenbahndirektion Berlin befürwortete eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, während der Präsident der Eisenbahndirektion Halle Bedenken wegen der Betriebssicherheit bei dieser hohen Geschwindigkeit äußerte. Die Transportabteilung der SMA hat aber dem Fahrplan zugestimmt.

Die Presse in Ost-Berlin und in der sowjetischen Besatzungszone dementierte dies natürlich energisch. Mit Einführung des durchgehenden FD 149/150 von Berlin nach München, mit deutlich längerer Fahrzeit zwischen Berlin und Probstzella, ab 10. September 1949 entfiel der FDt 79/80 wieder.

### **FDt 65/66 Berlin-Hamburg-Berlin**

Ab 10. Sept. 1949 fuhr der SVT 137 273 nunmehr täglich von Berlin nach Hamburg und erreichte dabei bei einer planmäßigen Höchstgeschwindigkeit von ebenfalls 120 km/h folgende Fahrzeiten:

FDt 65		FDt 66	
7.25	ab Berlin Friedr. Str.	an	22.10
7.38	ab Berlin Zoo	an	21.57
10.07	an	ab	19.19
	Schwanheide		
10.44	ab	an	18.41
10.50	an	ab	
	Büchen		
10.51	ab	an	
11.25	an Hamburg Hbf	ab	18.00
11.48	an Hamburg Altona	ab	17.36

Die Wiedereinrichtung dieser traditionellen Schnelltriebwagenverbindung ist damals in der Presse gebührend kommentiert worden, und es fehlte nicht an Vergleichen mit dem legendären "Fliegenden Hamburger" vor dem Krieg. So soll der ausschließlich mit 2. Klasse und von der MITROPA bewirtschaftetem Speiseraum angebotene FDt 65/66 zeitweise eine Geschwindigkeit von 135 km/h erreicht haben. Die Fahrzeiten der Vorkriegszeit von 2 St. 20 min. wurden natürlich nicht erreicht, aber die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der ca. 240 km langen Strecke von Berlin-Zoologischer Garten nach Schwanheide betrug immerhin fast 100 km/h. Erst ab 22. September 1949 stand mit dem inzwischen aufgearbeiteten SVT 137 278 ein zweiter Schnelltriebwagen als Reserve zur Verfügung.

Nachdem die VT-Gruppe des Bw Berlin Anhalter Bf bereits im November 1948 aus politischen Gründen in das S-Bahn Bw Berlin Friedrichsfelde umziehen musste, aber später wieder zurückkehrte, räumte die Deutsche Reichsbahn im Sommer 1950 beide Triebwagenschuppen im Bw Berlin Anh. Bf entgeltig. Nach Zwischenstationen in Berlin-Lichtenberg, Erkner und ab 1950 im Bww Berlin Rummelsburg, fand die VT-Gruppe schließlich im Dampflok-Rechteckschuppen des Bw Berlin-Karlshorst ab 01. Januar 1951 den endgültigen Standort. Aber erst ab 01. Juli 1953 wurde aus der als „VT-Gruppe des Bww Berlin Rummelsburg“ bezeichneten VT-Werkstatt eine selbständige Dienststelle, das "VT-Bw Berlin Karlshorst.

### **FDt 54/55 (später FDt 50/51) Berlin-Prag-Berlin**

Mit nachstehender Pressemitteilung wurde kurz vor Weihnachten 1951 in Ost-Berlin folgende Errungenschaft im internationalen Reiseverkehr zwischen den „friedliebenden“ Völkern angekündigt:

### Fahrt frei für FDt 54

#### *Schnelltriebwagen Berlin-Prag machte seine Jungfernfahrt*

Eine fesche Wienerin, Margit Opawsky, die in der Komischen Oper gastiert hat, war der erste Fahrgast des Schnelltriebwagens FDt 54, der seit gestern, dem Geburtstag von Generalissimus Stalin, zwischen Berlin und Prag verkehrt. Auf dem Bahnsteig hatten sich zur Jungfernfahrt des Schnelltriebwagens Verkehrsminister Dr. Ing. Reingruber, der tschechoslowakische Botschaftsrat Fürnberg und Vertreter der Generaldirektion der Reichsbahn eingefunden. Nachdem sie in kurzen Worten auf die Bedeutung dieser Bahnverbindung, die die Freundschaft zwischen dem tschechoslowakischen und dem deutschen Volk weiter festigen wird, hingewiesen hatten, gab Minister Dr. Reingruber um 5.58 Uhr das Abfahrtsignal. Der Zug setzte sich in Bewegung. Die Wagen, die durch

Kriegseinwirkungen schwer beschädigt waren, wurden in zwei Monaten von den Schaffenden der Reichsbahn-Ausbesserungswerke Delitzsch und Dessau wieder friedensmäßig ausgestattet. Die gepolsterten Sitze, die hellen, warmen Abteile und die durch die Mitropa bewirtschafteten Speisewagen bieten den Reisenden alle Bequemlichkeiten. Zwei 600-PS-Maybachmotoren ermöglichen dem Schnelltriebwagen eine Dauergeschwindigkeit von 160 km/st. Mit diesem neuen Zug kann man in Prag die Mittaganschlüsse nach Bratislava, Pilsen und den Anschluss an den „Orient-Express“ über Budapest nach Bukarest erreichen.

FDt 54		FDt 55	
5.49	ab Berlin Friedr. Str.	an	20.09
5.58	ab Berlin Ostbf.	an	20.00
8.53	ab Dresden Hbf	an	17.04
12.30	an Prag	ab	13.16

Der Zug erhielt zwar offiziell den Namen „MIR=Frieden“ der aber in den Kursbüchern nicht verzeichnet war. Er konnte nur mit Zulassungskarte benutzt werden und führte auch die 3. Klasse. Zum Einsatz kam, zumindest für die Eröffnungsfahrt, kein SVT „Köln“, sondern der seit 25. August 1950 der DR zur Verfügung stehende dritte Schnelltriebwagen, der SVT 137 154 Bauart „Leipzig“, der im Gegensatz zu den SVT „Köln“ auch die 3. Klasse führte. Zwar legte man größten Wert darauf, dass in diesem Kurs stets Schnelltriebwagen zum Einsatz kamen, dass dies jedoch nicht immer möglich war, belegt ein Auszug aus dem Triebwagen-Verwendungsnachweis des VT-Bw Berlin Kh vom März 1953:

Betriebs-Nr.	Bauart	Betriebstage	Lauf-km
SVT 137 154	"Leipzig"	-im RAW Wittenberge-	
233	"Leipzig"	3	2582
273	"Köln"	11	9176
278	"Köln"	7	5802
VT 137 291	"Ruhr"	17	13055
293	"Ruhr"	21	14208
294	"Ruhr"	4	3175
295	"Ruhr"	1	606
Salon-SVT 137 225	"Hamburg"	1	175

Die drei zur Verfügung stehenden Schnelltriebwagen kamen insgesamt von 2x31 Betriebstagen nur an 21 Betriebstagen zum Einsatz, so dass an den restlichen 41 Tagen die beiden FDt-Kurse von Berlin nach Hamburg bzw. Prag entweder mit zweiteiligen Triebwagen vom Typ "Ruhr" oder mit Dampfzügen gefahren wurden. Diese mit 2x302 kW/ 410 PS Motoren ausgerüsteten Triebwagen hatten auch in der 3. Klasse stoffgepolsterte Sitzplätze, so dass bis auf den fehlenden Speiseraum doch ein annehmbarer Komfort geboten wurde. Bis in die 60er Jahre fuhren VT-"Ruhr" in den von Berlin ausgehenden FDt-Kursen, wenn keine Schnelltriebwagen zur Verfügung standen. Der Schadstand aller Triebwagen war allgemein sehr hoch. Neben zahlreichen Schäden an den Maybach-Motoren gab es, bedingt durch den schlechten Oberbau der damaligen Zeit häufig Brüche an Tragfedern und auch Motortragrahmen. Infolge der schwierigen Ersatzteilbeschaffung war dies die Ursache der langen Werkstattaufenthalte. So kam es der Deutschen Reichsbahn sehr gelegen, dass die tschechische Staatsbahn (CSD) ab 01. März 1954 mit

neuen dreiteiligen Triebzügen der ungarischen Firma "Ganz" den seit 1952 in FDt 50/51 umgenummerten Triebwagenkurs Berlin- Prag übernahm.

### **FDt 129/130 "Saßnitz-Express"**

Auf der Europäischen Fahrplankonferenz (EFK) 1954 in Budapest einigten sich die Vertreter der Schwedischen Staatsbahn, der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn über die Einführung einer Saison-Schnelltriebwagen-Verbindung von Saßnitz Hafen nach München. Damit sollte für schwedische Transit-Reisende im Anschluß an den Schlafwagenkurs Stockholm-Saßnitz/Hafen eine schnelle Tagesverbindung nach München geschaffen werden. Die Strecke über Gutenfürst/ Hof war von der Deutschen Reichsbahn bevorzugt worden, um die anstrengenden Fahrten über die Steilrampen des Frankenwaldes zu vermeiden. Am 13.März 1955 führte der kurz vorher aus einer Hauptuntersuchung gekommene SVT 137 278 eine Probefahrt im Fahrplan des "Saßnitz-Express" auf der 955 km langen Strecke von Saßnitz-Hafen nach München durch. Als einziger war dieser Schnelltriebwagen mit einem Flügelrad-Emblem unterhalb der Stirnfenster versehen. Ab Sommerfahrplan 1955 fuhr dann ein SVT "Köln" oder „Leipzig“ wöchentlich zweimal von Anfang Juni bis Ende August von Saßnitz-Hafen ohne planmäßigen Zwischenhalt über Gutenfürst/Hof nach München.

FDt 129 Saßnitz/Hafen Abf. 9.12  
München Hbf. Ank. 22.99

FDt 130 München Hbf. Abf. 6.23  
Saßnitz/Hafen Ank. 20.43

Aufgrund der positiven Entwicklung des internationalen Reiseverkehrs auf der Route Skandinavien-München bestanden bei der Deutschen Reichsbahn Pläne, den „Saßnitz-Express“ im Sommer 1957 öfter als zweimal in der Woche verkehren zu lassen. Voraussetzung dafür war jedoch ein ausreichender einsatzfähiger SVT-Bestand, der aus folgenden einsatzfähigen Schnelltriebwagen bestehen sollte:

- 1.) „Vindobona“: Berlin-Wien 3x SVT „Köln“ (137 273,-278 und-852)
- 2.) „Saßnitz-Express“: Saßnitz/Hafen-München 3x SVT „Leipzig“ 4-teilig (137 154,-233 und –234)
- 3.) Kurs nach Hamburg: 3x VT Bauart „Ganz“ (12.14.01-03)

Einen Antrag für den Einsatz eines Schnelltriebwagens von Berlin über Köln nach Paris stellten die Vertreter der Deutschen Reichsbahn auf der EFK 1954 in Budapest und 1955 in Wiesbaden. Die Triebwagen sollten im Wechsel von der französischen Staatsbahn (SNCF) und der Deutschen Reichsbahn gestellt werden. Von der DB und SNCF wurde der Vorschlag zwar zunächst begrüßt, aber später aus technischen und ökonomischen Gründen abgelehnt. Es war folgender Fahrplan vorgesehen:

FDt 26		FDt 25	
	7.30	Paris Nord	21.40
12.00	12.02	Aachen	17.10
21.40		Berlin Ostb.	7.30

Der Gegenvorschlag der DB sah je einen SVT-Kurs Paris-Dortmund und Dortmund-Berlin vor, um Langläufe über ca. 1100km zu vermeiden. Dies wiederum lehnte die DR ab.

### **Einsätze im DDR-Binnenverkehr**

Neue Einsatzmöglichkeiten boten sich daher nur im Binnenverkehr von Berlin aus. So fuhren u. a. SVT "Köln" ab 23.Mai 1955 als FDt 143/144 Berlin - Erfurt. Das RAW Wittenberge konnte im Frühjahr 1955 den vierteiligen SVT „Berlin“ 137 902 fertigstellen, der aber zunächst noch umfangreiche Probefahrten absolvierte. Aus Polen war 1955 im Rahmen eines Lokaustauschs der SVT "Leipzig" 137 234 gekommen der im Juni 1956 als vierteiliger SVT das RAW Wittenberge verlassen konnte. Mit diesen zusätzlichen Schnelltriebwagen wurde im Winterfahrplan 1956/57 der umfangreichste Triebwageneinsatz nach dem Kriege von Berlin aus angeboten:

FDt 50/51 Prag-Berlin-Prag (CSD-Triebwagen)  
 Fdt 65/66 Berlin-Hamburg-Berlin  
 Dt 143/144 Berlin-Erfurt-Berlin  
 Dt 30/34 Berlin-Leipzig-Erfurt  
 Fdt 45 Erfurt-Berlin  
 Dt 17/18 Berlin-Rostock-Berlin

Dafür standen im Herbst 1956 beim VT-Bw Berlin Kh folgende Triebwagen zur Verfügung:

2 SVT "Köln" 137 273 und 278  
 3 SVT "Leipzig" 137 154, 233 u. 234  
 1 SVT "Berlin" 137 902  
 4 VT "Ruhr" 137 291, 293, 294 u. 295  
 3 VT "Ganz" 12.-14.-01, 12.-14.-02 u. 12.-14.-03

### **FDt 50/51 "Vindobona"**

Im Dezember 1956 einigten sich DR, CSD und ÖBB auf die Einführung einer schnellen und komfortablen Tagesverbindung von Berlin über Prag nach Wien noch vor dem Fahrplanwechsel unter Einbeziehung der bestehenden Fdt- Verbindung Berlin-Prag. Die Deutsche Reichsbahn hatte dafür 1956 von der CSD den SVT "Köln" 137 852 erhalten, der dort nach Kriegsende als M 494. 001 im Einsatz war. Eines der größten Probleme, die unzureichende Anzahl der 448 kW/ 600 PS Maybach-Motore, konnte durch den Ankauf von zwei neuen Maybach GTO-6 Motoren gelöst werden, von denen jeweils ein Exemplar im SVT 137 273 und -278 eingebaut wurde. Der Mittelwagen des SVT 137 852 erhielt anlässlich der Aufarbeitung je Abteil acht kunststoffgepolsterte Sitzplätze, so daß neben 48 Plätzen 1.Klasse, 30 Plätzen im Speiseraum 72 Plätze der 2. Klasse zur Verfügung standen. Allerdings war dieser SVT zunächst nicht für den Einsatz im Kurs des „Vindobona“ geeignet, weil er ohne Generatoren von den CSD gekommen war und nur mit Ersatz-Generatoren aus 302 kW/ 410 PS „Ruhr-Triebwagen ausgerüstet werden konnte. Die Antriebsleistung der Dieselmotoren konnte daher nicht voll genutzt werden und auch die Höchstgeschwindigkeit war daraufhin auf 120 km/h begrenzt. Wegen der Forderung neben der 1. Klasse auch die 2. Klasse mitzuführen, wurden jeweils im Mittelwagen der SVT 137 273 und -278 auf die dreiteiligen Polstersitze der 1.Klasse eine durchgehende Matte gelegt, um Sitzmöglichkeiten für 4 Personen anzubieten. Damit standen wie im SVT 137 852 jeweils 72 Sitzplätze der 2 Klasse zur Verfügung. Bereits am 06. Januar 1957 wurde eine Probefahrt des Fdt 50/51 (später Fdt 54/55) "Vindobona"(lat. Name von Wien) durchgeführt. Ab 13.Januar 1957 führen dann planmäßig Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn über die 735 km lange Strecke von Berlin bis Wien. Bedingt durch die langen Rampen zur Überwindung der Wasserscheide zwischen Donau und Elbe sowie infolge der langen Grenzkontrollaufenthalte, war aber die Fahrzeit von über 12 Stunden Dauer verhältnismäßig lang:

FDt 50 Berlin-Friedrich Str. Abf. 7.10 Ankunft Wien F. J. Bahnhof 19.42

FDt 51 Wien F. J. Bahnhof Abf. 9.15 Ankunft Berlin Ostbahnhof 21.40

Um den Triebwagen-Einsatz auf dieser hochrangigen internationalen Verbindung sicherzustellen, wurden Anfang Januar 1957 die Triebwagenkurse von Berlin nach Erfurt, Leipzig und Rostock durch dampflokbetriebene Reisezüge mit verlängerten Fahrzeiten ersetzt. Bis zur vereinbarten Ablösung durch CSD-Triebwagen ab Fahrplanwechsel im Mai 1960 versahen SVT „Köln“ und „Leipzig“ diesen anstrengenden Dienst zur Zufriedenheit der Reisenden.

### Zugang von vier SVT "Köln" der Deutschen Bundesbahn

Die Deutsche Reichsbahn verfolgte weiterhin große Pläne bezüglich einer Ausweitung des SVT-Einsatzes im internationalen Reiseverkehr. So war man bestrebt, die Fahrzeit von Berlin nach Moskau zu verkürzen, um die damals üblichen zwei Nachtfahrten auf eine reduzieren zu können. Aber weder die Deutsche Reichsbahn noch die Nachbar-Bahnverwaltungen verfügten über die erforderliche Anzahl von Triebwagen, denen tägliche Laufleistungen bis zu 1000 km zugemutet werden konnten und die darüber hinaus noch den erforderlichen Komfort für die Reisenden boten. Ein entscheidender Faktor für die Zuverlässigkeit der Triebwagen waren die Dieselmotoren. Die Firma Maybach hatte Anfang der 50er Jahre die Konstruktion der 302 kW/ 410 PS und 488 kW/ 600 PS Dieselmotoren gründlich überarbeitet. Die nunmehr als GTO-6 Motoren bezeichneten Triebwerke erreichten in den SVT "Köln" der Deutschen Bundesbahn Laufleistungen von 1 Mio.km zwischen den Untersuchungsfristen und hatten in dem anstrengen den Fahrbetrieb der "Rheinblitz"-Gruppe mit bis zu 1500 km Laufleistung pro Betriebstag ihre Zuverlässigkeit bewiesen. Die Deutsche Reichsbahn war daher interessiert, die in den Jahren 1957/58 abgestellten SVT "Köln" der US-Army (06 107 ex 137 853 u. 06 109 ex 137 856) sowie die auf hydraulischen Antrieb umgebauten SVT 06 501 ex 137 275 u. 06 502 ex 137 858 zu übernehmen. Bei der Deutschen Reichsbahn erhielten sie alle ihre ehemaligen Betriebs-Nummern aus der Vorkriegszeit zurück. Im Tausch gegen Gleisbaukräne kamen bereits Ende 1958 die SVT 137 853 sowie 137 227 und 231 und im Frühjahr 1959 die übrigen SVT "Köln" und SVT "Hamburg" in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Als Kuriosität kann vermerkt werden, dass die Deutsche Reichsbahn mit dem Ankauf des SVT 06 501 den im Juni 1948 von der US-Army in den Westen verbrachten, ehemals eigenen SVT 137 275 zurückbekam. Vor dem Einsatz im Reiseverkehr war noch eine vollständige Aufarbeitung mit Anstricherneuerung im Raw Wittenberge erforderlich. Bei den beiden ehem. US-SVT mußte darüber hinaus noch die gesamte Inneneinrichtung neu erstellt werden.

Die Maschinendrehgestelle mit den neuen Maybach GTO 6-Motoren konnten jedoch schon in den vorhandenen Schnelltriebwagen vorab verwendet werden, so dass sich deren Zuverlässigkeit erheblich verbesserte. Dies war auch dringend erforderlich, denn ab Fahrplanwechsel zum 31. Mai 1959 sollten außer den beiden Schnelltriebwagen für den "Vindobona" weitere zwei für einen neuen SVT-Kurs nach Brest an der sowjetischen Grenze gestellt werden. Die tägliche Gesamtleistung dieser vier SVT lag über 3000 km. Dafür standen zunächst mit dem als ersten in Betrieb genommenen ehemaligen US-SVT 06 107, (137 853) nunmehr vier SVT „Köln“ 137 273,-278 -852 und -853 sowie zwei SVT „Leipzig“ 137 233 und -234 zur Verfügung, so dass bei Bedarf auch mit den planmäßig auf der Strecke nach Hamburg eingesetzten ungarischen „Ganz“-Triebwagen nach Brest gefahren wurde. Offensichtlich ist die Verfügbarkeit der SVT durch die Lieferung dringend benötigter Ersatzteile in Verbindung mit dem Ankauf der acht SVT von der DB erheblich verbessert worden, so dass man mit nur vier Reserve-Fahrzeugen auskommen konnte. Erst im Winter-Fahrplan 1959/1960 war nach der Inbetriebnahme des zweiten ehemaligen US-SVT 06 109 (137 856) und ein ausreichender Reservebestand vorhanden.

### **Ext 21/22"Berolina" Berlin-Warschau-Brest**

Die neue Verbindung verstand sich als Ergänzung zu dem Schlafwagenzug D 101/102 der damals als einziger Zug Berlin mit Moskau verband. Durch die Benutzung des Ext 22 konnte der Reisende von Berlin nach Moskau eine Übernachtung im Schlafwagen sparen, wie nachstehender Fahrplan zeigt:

	D 102	Ext 22
Berlin Ostbahnhof	Abf. 21.40	5.45
	Ank. 15.55	18.10
Brest		
	Abf. 19.30	
Moskau	Ank. 14.00	
Moskau	Abf.	18.55
	Ank.	13.41
Brest		
	Abf. 14.55	16.45
Berlin	Ank. 21.16	6.46

Als im Sommerfahrplan 1960 der D 105/106 eingelegt wurde, der eine Fahrt von Berlin nach Moskau ebenfalls nur mit einer Nachtfahrt ermöglichte, verlor die SVT-Verbindung bedingt durch das erforderliche Umsteigen in Brest rasch an Bedeutung.

Im Winter-Fahrplan 1960/61 verkehrte der inzwischen in Ex 125/126 umgenummerte "Berolina" lediglich zwischen Berlin und Warschau, wobei mit 1124 km die höchste tägliche Laufleistung der Schnelltriebwagen bei der Deutschen Reichsbahn erreicht wurde. Bemerkenswert war die außergewöhnlich kurze Wendezeit in Warschau von nur 35 Min., die das sonst übliche Ergänzen der Kraftstoffvorräte nicht zuließ. Ermöglicht wurde dies dadurch, daß alle Schnelltriebwagen inzwischen mit Kraftstoff-Zusatzbehältern ausgerüstet waren und damit die Reichweite auf ca. 2500 km Fahrstrecke ausgedehnt werden konnte. Die höchste monatlich erreichte Laufleistung im 4. Quartal des Jahres 1960 sind überliefert, sie betragen:

Oktober 137 278-24 667 km  
 November 137 853-29 044 km  
 Dezember 137 853-24 868 km

Nachdem im Sommerfahrplan 1961 wieder Brest das Ziel war, verkehrte der Ex 125/126 "Berolina" im Winterfahrplanabschnitt 1961/62 entgegen den Vereinbarungen der "Europäischen Fahrplan Konferenz" (EFK) nicht mehr. Ab Sommerfahrplan 1962 stellte die polnische Staatsbahn (PKP) eine Triebwagengarnitur, die in geänderter Fahrplanlage Warschau morgens verließ und abends wieder dorthin zurückkehrte.

### **Ex 154/155 "Hungaria" Berlin-Budapest-Berlin**

Im Sommer-Fahrplan 1960 lösten vertragsgemäß CSD-Triebzüge die Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn im "Vindobona" Berlin-Wien ab. Mit den dadurch freigewordenen Fahrzeugen konnte nunmehr eine neue internationale Verbindung zwischen Berlin und Budapest eingerichtet werden. Die Fahrzeit auf der 978 km langen Strecke, über zwei Ländergrenzen hinweg, betrug zwar noch ca. 15 Stunden, lag aber damit wesentlich unter den Fahrzeiten der lokbespannten Züge, wie nachstehender Vergleich zeigt:

	"Hungaria"	"Pannonia- Express"	"Balt-Orient- Express"
Berlin Ostbf. Abf:	7.37 Uhr	10.38 Uhr	23.38 Uhr
Budapest Ank:	22.15 Uhr	7.45 Uhr	20.05 Uhr
Budapest Abf:	7.00 Uhr	0.30 Uhr	9.30 Uhr
Berlin Ostbf Ank:	21.52 Uhr	20.47 Uhr	5.50 Uhr

Am 27 September 1960 brach während der Fahrt des SVT 137 275 als „Hungaria“ CSSR in Brand aus. Dabei wurde der Motorwagen 275 b so stark beschädigt, dass er vor Ort zerlegt werden musste. Der ebenfalls beschädigte, aber noch lauffähige Mittelwagen 137 275 c und der unbeschädigte Motorwagen 137 275 a konnte in das Raw Wittenberge geschleppt werden. Eine Aufarbeitung des Mittelwagens war aber nicht mehr möglich. Dieselmotor und Getriebe und andere Ersatzteile des Motorwagens 137 275 a (Speisewagen) wurde daraufhin für die SVT 137 227 und 137 858 verwendet.

Im Sommer-Fahrplan 1962 übernahmen neue 4-teilige "Ganz-Mavag" Triebzüge der CSD den "Hungaria"-Umlauf, der trotz des nunmehr größeren Platzangebotes planmäßig in Doppereinheit gefahren und erst 1974 durch einen lokbespannten Zug ersetzt wurde.

### **Rekonstruktion der dieselektrischen SVT "Köln"**

Der Rückzug der SVT aus dem hochwertigen Reiseverkehr begann im Sommerfahrplan 1961, als der Ex 165/166 Berlin-Hamburg lokbespannt verkehrte. Die anstrengenden Einsätze waren an den nunmehr über

20 Jahre alten Fahrzeugen nicht ohne Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit geblieben. Ein Angebot der DB weitere SVT und Ersatzteile zu übernehmen, kam wegen Devisenmangel nicht zustande, so dass die Verfügbarkeit der Schnelltriebwagen offensichtlich eine Reduzierung der internationalen Kurse erforderte. Schon im Herbst desselben Jahres wurde der Ex 125/126 „Berolina“ ersatzlos eingestellt und nach Ablösung der SVT ab Sommerfahrplanwechsel 1962 im Ex 154/155 „Hungaria“ durch CSD-Triebwagen gab es keine internationalen Einsätze mehr. Die Verwendung der SVT beschränkte sich in den folgenden Jahren auf einige Züge des "Städte-Schnellverkehrs" zwischen Berlin-Magdeburg und Berlin-Leipzig. Sogar als Eiltriebwagen zwischen Berlin und Stendal sowie für Gesellschafts- und Sonderfahrten z.B. von Berlin zur Leipziger Messe kamen sie zum Einsatz.

Dieselmotoren, Heizung und elektrische Installation waren sehr störanfällig geworden, so dass jetzt der günstigste Zeitpunkt für eine Generalreparatur aller Schnelltriebwagen gewesen wäre. Denn der nächste Zeitpunkt für einen Einsatz von DR Triebwagen war erst 1966 vorgesehen. Die Deutsche Reichsbahn hatte zwar inzwischen die Entwicklung eines vierteiligen hydraulisch angetriebenen Triebzuges eingeleitet, aber die Auslieferung der Serien-Fahrzeuge war bis zu dieser Zeit nicht zu erwarten. Nachdem der SVT 137 858 (hydraulischer Antrieb) Ende des Jahres 1964 infolge Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung für die hydraulischen Getriebe abgestellt werden musste, entschloss man sich daher endlich, an den fünf vorhandenen SVT "Köln" nun eine Vollaufarbeitung, "Rekonstruktion" genannt, auszuführen. Dabei sind folgende Verbesserungen an den Fahrzeugeinrichtungen vorgenommen worden: Neugestaltung der Inneneinrichtung und des Speiseraums sowie Anrichte und Küche. Ersatz der veralteten Pintsch-Ölheizkessel durch eine Neukonstruktion. Zahlreiche Verbesserungen erfuhr die elektrische Fahrzeuginstallation einschließlich der Beleuchtung. Damit künftig auch Gleisbögen mit 90 m Radius durchfahren werden konnten, wie sie z.B. in der DSB-Eisenbahnfähre "Danmark" anzutreffen waren, mußten Veränderungen an den Zug- und Stoßvorrichtungen sowie an den Verkleidungen der Wagenenden vorgenommen werden. Nachdem sich die 302 kW /410 PS CKD-Dieselmotoren sowohl in den vierachsigen Eiltriebwagen als auch in den SVT „Hamburg“ bewährt hatten, sollte nun auch die 564 kW/ 640 PS leistende Ausführung K 12V 170 DR dieses Motorherstellers in den SVT „Köln“ die altersschwachen Maybach-Dieselmotore ersetzen. Da die Ansaugluft für die CKD-Motore statt über drehbare Dachhutzen nunmehr über einen Dachaufbau mit seitlichen Lüftergittern, dem sog. kombinierten Ansaug-Abgasschacht, angesaugt wurde, waren die SVT „Köln-Reko“ von außen gut zu erkennen. Erster SVT war der 137 856, der in der Zeit vom 30.November 65-13.Mai 66 im RAW Wittenberge einer Rekonstruktion unterzogen wurde. Später wurden die SVT 137 853,-278,-273 und-852 in dieser Reihenfolge nach dem Muster des 137 856 im Rahmen einer Hauptuntersuchung zur Bauart „Köln-Reko“ umgestaltet.

### **Ex 21/22 "Neptun" Berlin-Kopenhagen-Berlin**

Der bereits ab Sommerfahrplan 1960 planmäßig mit zweiteiligen SVT "Hamburg" zwischen Berlin und Warnemünde verkehrende Ex 21/22 "Neptun", wurde zum Sommerfahrplan 1964 bis Kopenhagen verlängert. Auf der Fähre "Danmark" der dänischen Staatsbahn (DSB), die im Wechsel mit dem neuen DR-Fährschiff „Warnemünde“ verkehrte, konnten aufgrund der beschränkten Gleislänge und der engen Gleisradien nur dreiteilige SVT „Köln“ trajektiert werden. Dabei mußten die Kupplungen zwischen den einzelnen Wagen gelockert und nach der Fahrt vom Fährschiff wieder normal gekuppelt werden.

Ex 21	Ex 22
9.35 Abf. Berlin Ostbf	Ank. 15.44
12.55 Ank.	Abf. 12.24
Warnemünde	
13.05 Abf.	Ank. 12.00
15.19 Ank.	Abf. 9.55
Gedser	
15.25 Abf.	Ank. 9.50
17.46 Ank.	Kopenhagen Abf. 7.50

Eine Trajektierung der neuen Triebzüge Bauart "Görlitz" und auch vierteiliger SVT "Köln" war bis zum Einsatz des dänischen Fährschiffs „Kong Frederik IX“ im Jahre 1967 nur auf der DR- Fähre „Warnemünde“ problemlos möglich.

### **Weitere internationale Einsätze**

Eine kurze Episode war der Einsatz eines SVT „Köln“ im Winterfahrplan 1964/65 im internationalen Einsatz als Ex 352/353 Berlin-Prag-Berlin, der zur Entlastung der Triebwagenkurse "Hungaria" und "Vindobona" eingeführt wurden.

Ab Sommerfahrplan 1966 musste jedoch die gesamte Flotte der vorhandenen Altbau-Schnelltriebwagen zur Verfügung stehen. Gemäß den internationalen Vereinbarungen hatte die DR die Triebwagen für den Ex 54/55 "Vindobona" zwischen Berlin und Wien zu stellen. Der inzwischen stark angestiegene Reiseverkehr erforderte die Mehrfachtraktion der SVT zumindest in der Hauptreisezeit. Aber selbst zwei dreiteilige SVT "Köln" genügten aufgrund des unzureichenden Angebotes von nur 144 Plätzen der 2. Klasse nicht den Forderungen. Eine Lösung des Problems bot nur die Zusammenstellung vierteiliger SVT „Köln“ gekuppelt mit zweiteiligen SVT „Hamburg“. Dieser sechsteilige Schnelltriebwagenzug hatte ein Platzangebot von 200 Sitzplätzen in der 2. Klasse, 74 in der 1. Klasse und 30 im Speiseraum. Ende Mai 1966 konnten aber nur die zwei für den „Vindobona“-Umlauf benötigten sechsteiligen Garnituren und als Reserve ein dreiteiliger SVT „Köln“ sowie zwei einzelne Motorwagen bereitgestellt werden. Der einzige SVT „Köln“ mit neuen CKD-Motoren befand sich noch für Mess- und Versuchsfahrten in der VES/M Halle und stand daher nicht zur Verfügung. Schon nach kurzer Zeit zeigte sich, dass die in den anstrengenden Einsätzen aufgetretenen Schäden an den Fahrzeugen in der kurzen Standzeit nachts in der Werkstatt in Berlin-Karlshorst nicht immer behoben werden konnten. Besonders bei den SVT „Köln“ wurden durch die Beistellung des zweiten Mittelwagens die alten Maybach–Dieselmotoren aber auch die Generatoren und elektrischen Fahrmotoren überdurchschnittlich beansprucht. Mitte Juli erging daher die Anweisung, zusätzlich einen vierteiligen SVT „Köln“ und SVT „Hamburg“ bereit zu stellen, so dass immer eine vollständige Garnitur für Instandhaltungsarbeiten in der Werkstatt verbleiben konnte. Aber das Hauptproblem, die Überlastung der Antriebsaggregate war damit nicht gelöst. Mit den beteiligten Bahnverwaltungen wurden daher Verhandlungen aufgenommen, um für die neuen SVT Görlitz“ möglichst bald eine Zulassung auf den Strecken der CSD und ÖBB zu erhalten. Mit Beginn des Winterfahrplans 1966/1967 wurde das geringere Platzangebot der vierteiligen SVT „Görlitz“ von nur 80 Plätzen in der 2. Klasse akzeptiert und die Altbau-Schnelltriebwagen konnten zurückgezogen werden. Dreiteilige und auch vierteilige SVT „Köln“ wurden nun anstelle der SVT „Görlitz“ im Ex 21/22 „Neptun“ nach Kopenhagen verwendet

Im Sommerfahrplan 1969 konnten sich SVT "Köln-Reko" im Ex 147/148 "Karlex" zwischen Berlin und Karlovy Vary in der CSSR bewähren, weil die planmäßig vorgesehenen SVT „Görlitz“ noch bis 31. Juli 1969 im „Vindobona“-Verkehr eingesetzt waren. Danach standen genügend Neubau -SVT zur Verfügung und die internationalen Einsätze der nunmehr über 30 Jahre alten Schnelltriebwagen waren nunmehr endgültig beendet.

### **Ausklang**

Als 1970 alle Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn neue Betriebsnummern erhielten, wurden die SVT "Köln-Reko" wie folgt umgezeichnet:

137 273 a b c	182 001-8 / 002-5 u. 501-7
278 a b c	003-4 / 004-2 u. 503-3
852 a b c	005-9 / 006-7 u. 505-8
853 a b c	007-5 / 008-3 u. 507-4
856 a b c	009-1 / 010-9 u. 509-0
858 c	182 511-6 (Mittelwagen)

Der SVT 137 852 und der Mittelwagen des SVT 137 858 wurden nicht mehr umgezeichnet und schon Anfang der 70 er Jahre abgestellt und alsbald ausgemustert. die SVT 182 001/002/501 sowie 182 009/010/509 erhielten noch einen neuen beige/roten Anstrich.

Herausragende Einsätze gab es in den folgenden Jahren noch als Ex 2/3 und 6/7 zwischen Berlin und Leipzig, aber auch als D-Zug von Berlin nach Bautzen und Rostock. 1978 nunmehr 40 Jahre nach der Indienststellung, dürften die letzten Einsätze erfolgt sein. Die wirtschaftlich vertretbare Nutzungszeit war abgelaufen. Inzwischen wurden alle SVT „Köln“ bis auf den 182 009/010/509 zerlegt. Dieser befindet sich z. Z. in äußerlicher Aufarbeitung für museale Zwecke

### **Die SVT „Leipzig“ der Deutschen Reichsbahn**

In der damaligen sowjetischen Besatzungszone waren am Stichtag 01.Juli.1946 der mit hydraulischen Antrieb ausgerüstete SVT 137 154 und der dieselelektrisch angetriebene SVT 137 233 vorhanden. SVT 137 153 war als DP 14 bei den Eisenbahnen der Sowjet Union registriert und der SVT 137 234 gehörte der polnischen PKP. Als erster wurde der SVT 137 154 im Raw Dessau wieder ausgebessert und am 25. August 1950 laut Eintrag im Betriebsbuch beim Bw Berlin Anhalter Bf. in Betrieb genommen. Die Wartung aller Triebwagen erfolgte zu dieser Zeit aber bereits in Bww Berlin–Rummelsburg. Erst nach Auflösung des Dampflokbestandes im Bw Berlin Anhalter Bf im Mai 1952 wurde ab 1953 das neue TBw Berlin Karlshorst als Heimat Dienststelle auch in den Betriebsbüchern vermerkt. Bei der Wiederaufarbeitung wurde anstelle der 3. Klasseabteile im Motorwagen „a“ ein Speiseraum eingebaut, so daß noch 30/70 Sitzplätze 2./3. Klasse vorhanden waren. Dazu kamen noch 29 Plätze im Speiseraum. Eine dem gebotenen Komfort entsprechende Einsatzmöglichkeit gab es zunächst nur bei Ausfall der beiden SVT „Köln“ in dem Schnelltriebwagenkurs nach Hamburg. Obwohl dabei ausschließlich die 2. Klasse vorgesehen war, boten die stoffgepolsterten Sitzplätze der 3. Klasse ausreichenden Komfort. Am 21.Dezember 1950, dem ersten Betriebstag des neuen Fd 54/55 Berlin-Prag-Berlin fuhr der SVT 137 154 den Eröffnungszug. Im Gegensatz zum Hamburger Kurs war nach Prag auch die 3. Klasse vorgesehen, so dass der SVT „Leipzig“ hier die Voraussetzungen erfüllte. Leider konnte aber der neuingerichtete Speiseraum nicht zweckentsprechend genutzt werden, weil eine Bewirtschaftung des Zuges zunächst nicht vorgesehen war. Für die beiden Fd-Kurse standen dieser Zeit nur zwei SVT „Köln“ und einem SVT „Leipzig“ zur Verfügung, sodass aushilfsweise auch zweiteilige VT „Ruhr“ mit nur 18/96 gepolsterten Plätzen der 2. und 3. Klasse zum Einsatz kamen. Erst mit Bereitstellung des zweiten SVT „Leipzig“ 137 233, der ab 21. September 1951 zur Verfügung stand, entspannte sich die Situation.

Im Jahre 1955 kam der 137 234 von der PKP an die DR. Er wurde mit dem b-Teil des 137 226 vierteilig mit Speiseraum aufgebaut und bot 136 Plätze 2.Klasse, 30 der 1.Klasse und 22 im Speiseraum. In dem Zeitraum Juni 1956 bis Februar 1957 wurde der SVT 137 233 mit dem Mittelwagen des schadhaft abgestellten SVT 137 154 ebenfalls als 4-teilige Einheit eingesetzt. Er hatte im Gegensatz zum SVT 137 234 nur 131 Plätze 2. Klasse aber 29 im Speiseraum, das Platzangebot in der 1. Klasse war mit 30 Plätzen gleich groß. Geplant war damals, für den SVT 137 154 zwei neue Mittelwagen anfertigen zu lassen. Im Fahrplanjahr 1957 sollten die drei 4-teiligen SVT „Leipzig“ in dem während der Sommerzeit „öfter als zweimal wöchentlich“ verkehrenden „Saßnitz Express“ von Saßnitz-Hafen nach München eingesetzt werden. Dafür war vorgesehen im Bw Stralsund einen Werkstatt-Stützpunkt einzurichten um die aufwendigen Leerfahrten nach Berlin-Karlshorst zu vermeiden. Vermutlich haben fehlende Kapazitäten der Waggonbau-Industrie und die weiterhin unbefriedigende Ersatzteilversorgung die Pläne scheitern lassen.

So fuhr der „Saßnitz-Express“ auch im Sommer 1957 nur 2-mal wöchentlich, bekam aber einen zusätzlichen Halt im Berliner- Ostbahnhof. Benutzen konnte man den platzkartenpflichtigen Zug aber nur mit internationalen Fahrausweisen z.B. nach Skandinavien oder Österreich. Erst im Fahrplanjahr 1958 verkehrte der "Saßnitz-Express" zwar täglich, aber auch nur in der Zeit vom 02. Juni bis 31. August, als lokbespannter FD-Zug mit Schlafwagen von Malmö nach München. Nach dem Zugang von vier SVT „Köln“ der DB in den Jahren 1958/59 und ihrer Aufarbeitung wollte die auf die Deutsche Reichsbahn auf

die SVT „Leipzig“ verzichten. Bereits am 20. Dezember 1958 wurde der SVT 137 154 von Berlin Karlshorst zum Bw Dresden-Pieschen abgegeben. Dort fuhr er, häufig sogar in Doppeltraktion, mit den in Dresden-Pieschen vorhandenen dreiteiligen „Ruhr“-Triebwagen in dem Schnelltriebwagenkurs Dt 309/310 nach Angermünde. Der SVT 137 233 wurde am 22. Januar 1961 und der SVT 137 154 am 09. November 1962 schadhaf abgestellt und später ausgemustert. Der SVT 137 234 dagegen ist vom 21. Dezember 1960 bis 16. Juni 1961 im Rahmen einer T 5-Untersuchung zum dreiteiligen Salontriebwagen für die DDR-Regierung umgebaut worden. Diesem Zweck diente er einige Jahre. Am 05. August 1983 wurde Ausmusterungsantrag gestellt aber die Zerlegung zurückgestellt. Nach 1990 gelangte er in private Hände und wurde äußerlich wiederaufgearbeitet.

### **Der SVT „Berlin“ der DR**

Der im Raw Wittenberge bei Kriegsende in Ausbesserung befindliche Maschinenwagen 137 902a gehörte nach 1945 zum Bestand der Deutschen Reichsbahn in der sowjetisch besetzten Zone. Anfang der fünfziger Jahre gab es Vorschläge, unter Verwendung von Schnellzugwagen der letzten Vorkriegsserie (Schürzenwagen), im Raw Wittenberge, einen neuen Wagenzug zu erstellen. Infolge der Schwierigkeiten bei der Anfertigung eines Steuerwagenkopfes konnte dieses Vorhaben jedoch nicht realisiert werden. Bessere Voraussetzungen fanden sich für Pläne, abgestellte niederländische Gleichstrom-Triebwagen aus dem Schadwagenpark für einen neuzubildenden Wagenzug zu verwenden. Probleme ergaben sich bei der Ausrüstung mit elektrischen Fahrmotoren, denn zwei der insgesamt vier erforderlichen Fahrmotoren befanden sich im Steuerwagen und diese befanden sich bei der DB. Offensichtlich hatte es demnach keine Möglichkeit gegeben, die beim dieseldraulisch angetriebenen VT 07.5 „Berlin“ der DB nicht mehr verwendbaren elektrischen Fahrmotoren zu erwerben. So behalf man sich mit den vorgefundenen Fahrmotoren aus den niederländischen Triebwagen. Diese hatten jedoch eine geringere Leistung, so dass schließlich davon sechs Stück verwendet wurden. Die beiden im Maschinenwagen noch vorhandenen Fahrmotoren mußten ausgebaut werden, da sie mit den nun einzubauenden in ihrem Aufbau, ihrer Leistung und Charakteristik nicht übereinstimmten. Die Verteilung unter der gesamten Einheit erfolgte so, dass der Maschinenwagen, der dritte Wagen und der Steuerwagen je zwei Fahrmotoren erhielten. Hieraus ergab sich ein völlig neuer Schaltungsaufbau der elektrischen Anlage. Eine schwierige Aufgabe für die begrenzten Möglichkeiten des Raw Wittenberge, die jedoch vorbildlich gelöst werden konnte. Hinsichtlich Gestaltung der Wageninnenräume und Sitzplatzanordnung war man auf den vorhandenen Grundriß, insbesondere auf die Fensteranordnung und Einstiegräume der ursprünglich im Nahverkehr verwendeten niederländischen Triebwagen angewiesen. Alle Fahrgasträume mußten daher als Großräume ausgebildet werden, lediglich nach Klassen sowie Nichtraucher- und Raucherabteile unterschieden. Der erste Wagen nach dem Maschinenwagen mit der Bezeichnung 137 902b erhielt zwei Großräume 2. Klasse mit 80 Plätzen. Der nächste Wagen 137 902c enthielt einen Großraum mit 24 Sitzplätzen, Toilette, Zugfunkkabine, Küche und den Speiseraum mit 30 Plätzen. Der Steuerwagen mit Führerstand war mit zwei Großräumen 2. Klasse mit je 24 Plätzen und einem großen Einstiegrum mit Toilette ausgerüstet. Mit dem für Schnelltriebwagen bei der DR-üblichen creme/violetten Außenanstrich versehen, wurden Anfang 1955 die ersten Probefahrten durchgeführt. Noch vor der Abnahme-Untersuchung kam es zu einem Brand im Kurbelgehäuse des MAN-Dieselmotors, dessen Folgeschäden jedoch im Raw Wittenberge beseitigt werden konnten. Am 14. Mai 1955 war es endlich soweit; der schwerste und stärkste Schnelltriebwagen konnte dem Betrieb übergeben und beim VT-Bw Berlin Karlshorst in Dienst gestellt werden. Die ersten Betriebserfahrungen des zunächst für Sonderfahrten verwendeten SVT waren allerdings nicht positiv. Während einer längeren Rampenfahrt auf der Strecke von Berlin nach Dresden verbrannten infolge Überlastung einige elektrische Fahrmotoren. Waren es die SVT-Führer von den anderen Schnelltriebwagen gewohnt, daß bei der Überbeanspruchung zunächst die Drehzahl der Dieselmotoren gedrückt wurde, so war dies bei dem großvolumigen MAN-Motor mit seinem hohen Drehmoment nicht der Fall. Zwar konnten die elektrischen Fahrmotoren aufgearbeitet werden, Störungen und Schäden an den elektrischen Anlagen führten auch später noch häufig zu längeren Abstellzeiten.

Planmäßige Einsätze im Reisezugdienst waren selten. Im Sommerfahrplan 1957 sollte er planmäßig als von Berlin nach Erfurt verkehren. Zu regelmäßigen Einsätzen dürfte es aber nicht gekommen sein. Lediglich bei Sonderfahrten z. B. zur Leipziger Messe trat er in Erscheinung. Bereits Ende der 50er Jahre beendete ein schwerer Dieselmotorschaden die weitere Verwendung. Ein Bruch der Kurbelwelle des MAN-Dieselmotors war mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nicht mehr zu beheben. Mit dem Hinweis auf die hohen Unterhaltskosten dieses Einzelfahrzeuges ist der SVT „Berlin“ am 19. Januar 1961 ausgemustert worden. Die Fahrgastwagen wurden nach Nutzung als Büroräume in Halle, später im Bf Weißenfels/Saale zerlegt, während der Maschinenwagen noch einige Jahre im RAW Wittenberge stand. Er ist inzwischen ebenfalls verschrottet worden. Während seiner ca. fünfjährigen Einsatzzeit bei der DR wurde nur die bescheidene Laufleistung von 41 500 km erreicht, dagegen jedoch ca. 50 000 km in dem knapp einjährigen Versuchseinsatz vor dem Krieg! Obwohl bei Wartung und Betrieb des langsam laufenden MAN-Dieselmotors von SVT-Führern und den Werkstätten sehr positive Erfahrungen vorlagen, bevorzugten beide deutsche Bahnverwaltungen bis in die heutige Zeit den schnell laufenden leichten Dieselmotortyp im Dieseltriebwagen und auch bei den Diesellokomotiven.

### **Die SVT „Hamburg“ der Deutschen Reichsbahn**

Die SVT „Hamburg“ spielten bei der DR zunächst keine Rolle mehr im Reiseverkehr. Zum Schadpark der DR gehörten lediglich die 1939 dem Bw Leipzig Hbf Süd zugewiesenen SVT 137 225 und -226. In der Zeit vom 05.4.1951 bis 05.02. 1952 ist der SVT 137 225 als Sonder-Schnelltriebwagen für die DDR-Regierung aufgearbeitet worden. Zunächst im grünen Dienst-Triebwagenanstrich, präsentierte er sich aber bereits 1955 in der üblichen violett/elfenbeinfarbenen Lackierung. so z.B. anlässlich der Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes am 01. September 1955 zwischen Halle und Köthen. Nachdem der dreiteilige SVT „Leipzig“ 137 234 ab September 1961 als zweiter Sonder-Schnelltriebwagen in Betrieb genommen wurde, stand der SVT 137 225 vorzugsweise dem DDR-Verkehrsminister Kramer zur Verfügung. 1970 erhielt er noch die neue Betriebs-Nr. 183 252. Der zweite SVT „Hamburg“ bei der DR 137 226 ist dagegen nicht wiederinstandgesetzt worden. Im Jahre 1956 erstellte das Raw Wittenberge aus dem b-Wagen einen zweiten Mittelwagen für den SVT „Leipzig“ 137 234, der damit als vierteilige Einheit zum Einsatz kam.

Im Raw Wittenberge sind die vier von der DB im Jahre 1959 übernommenen SVT 04 102 (137 152), 04 106 (137 231), 04 107 (137 232) und 04 501 (137 227) für den Reisezugdienst der DR aufgearbeitet worden. Dabei wurden in einem Wagen, anstelle von vorher 44 Plätzen 1.Klasse, nunmehr 56 Plätze der 2. Klasse eingebaut. Als erster verließ der SVT 137 227 am 01.7.1959 das Raw, als letzter wurde der SVT 137 152 am 30.10.1961 in Betrieb genommen. Sie waren planmäßig zuerst ab Sommer 1960 als Ex 21/22 „Neptun“ zwischen Berlin und Rostock/Warnemünde eingesetzt. Später fuhren sie in den Zugpaaren von Berlin nach Neubrandenburg (D 313/314) bzw. nach Bautzen (D 260/261). Auch als Verstärkung des Ex 54/55 „Vindobona“ von Berlin bis Prag oder sogar bis Wien waren sie häufig zu sehen. Der mit hydraulischen Antrieb versehene SVT 137 227 (ex DB 04 501) bereits seit 22. 7. 1964 wegen Getriebeschaden abgestellt, schied als erster 1968 aus dem Fahrzeugbestand aus. Die 302 kW/410 PS-Maybach GO-5/GO 56-Motoren waren vorher noch durch tschechische CKD-Motoren mit der gleichen Leistung ersetzt worden. Im Jahre 1970 erhielten die drei dieselektrischen SVT 137 -152, -231 und -232 noch die neuen Betriebsnummern 183 001-7, 183 002-5 und 183 003-3. Bis 1975 musterte die DR sie jedoch sämtlich aus, nachdem auch sie vorher schon längere Zeit abgestellt waren. Auch der Salon SVT 183 252 wurde im Oktober 1981 außer Dienst gestellt und dem Verkehrsmuseum Dresden übereignet. Anfang der 90er Jahre im Bw Leipzig Süd vorbildlich aufgearbeitet, war er bis zum Ablauf der Untersuchungsfrist für Sonderfahrten im Einsatz. Seitdem steht er nicht betriebsfähig abgestellt im Leipziger Hbf.

**Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn**

Betr.Nr.	Verbleib nach 1945	Inbetriebnahme bei DR	1.Einsatz-Bw	schadhaft abgestellt	ausgemustert	zerlegt
<b>Bauart</b>						
<b>„Hamburg“</b>						
137 152	DB	1.10.1961	Bln Karlshorst	19.10.1967	06.11.1974	27.02.1973
137 225	DR	05.02.1952	Bln Anh. Bf.	10.10.1981		noch vorh.
137 226	DR	Schadpark				
137 227	DB	01.07.1959	Bln Karlshorst	22.07.1964	22.05.1968	29.11.1968
137 231	DB	01.08.1959	Bln Karlshorst	15.05.1969	22.07.1975	18.11.1975
137 232	DB	31.05.1960	Bln Karlshorst	20.03.1971	16.09.1975	31.03.1976
<b>„Leipzig“</b>						
137 154	DR	25.08.1950	Bln Anh. Bf.	09.12.1962	14.08.1969	22.12.1970
137 233	DR	20.09.1951	Bln Anh. Bf.	22.01.1961	31.01.1969	02.10.1969
137 234	PKP	05.06.1956	Bln Karlshorst	06.12.1973	14.05.1990	noch vorh.
<b>„Köln“</b>						
137 273	DR	28.02.1949	Bln Anh. Bf.	30.09.1980	11.05.1990	06.03.1990
137 275	DR/DB	09.04.1960	Bln Karlshorst	18.11.1960	14.08.1969	03.09.1969
137 278	DR	09.1949	Bln Anh. Bf.	23.01.1976	20.05.1981	31.03.1980
137 852	CSD	12.01.1957	Bln Karlshorst	11.02.1969	09.1975	11.09.1975
137 853	DB	04.1959	Bln Karlshorst	06.08.1975	02.01.1978	09.01.1978
137 856	DB	31.10.1959	Bln Karlshorst	30.03.1979	03.03.1982	noch vorh.
137 858	DB	08.12.1959	Bln Karlshorst	17.12.1964	10.11.1971	06.10.1976
<b>„Berlin“</b>						
137 902	DR	14.05.1955	Bln Karlshorst	08.07.1959	20.04.1967	22.10.1969
<b>„Kruckenberg“</b>						
137 155	DR	Schadpark		1939	20.04.1967	20.10.1969