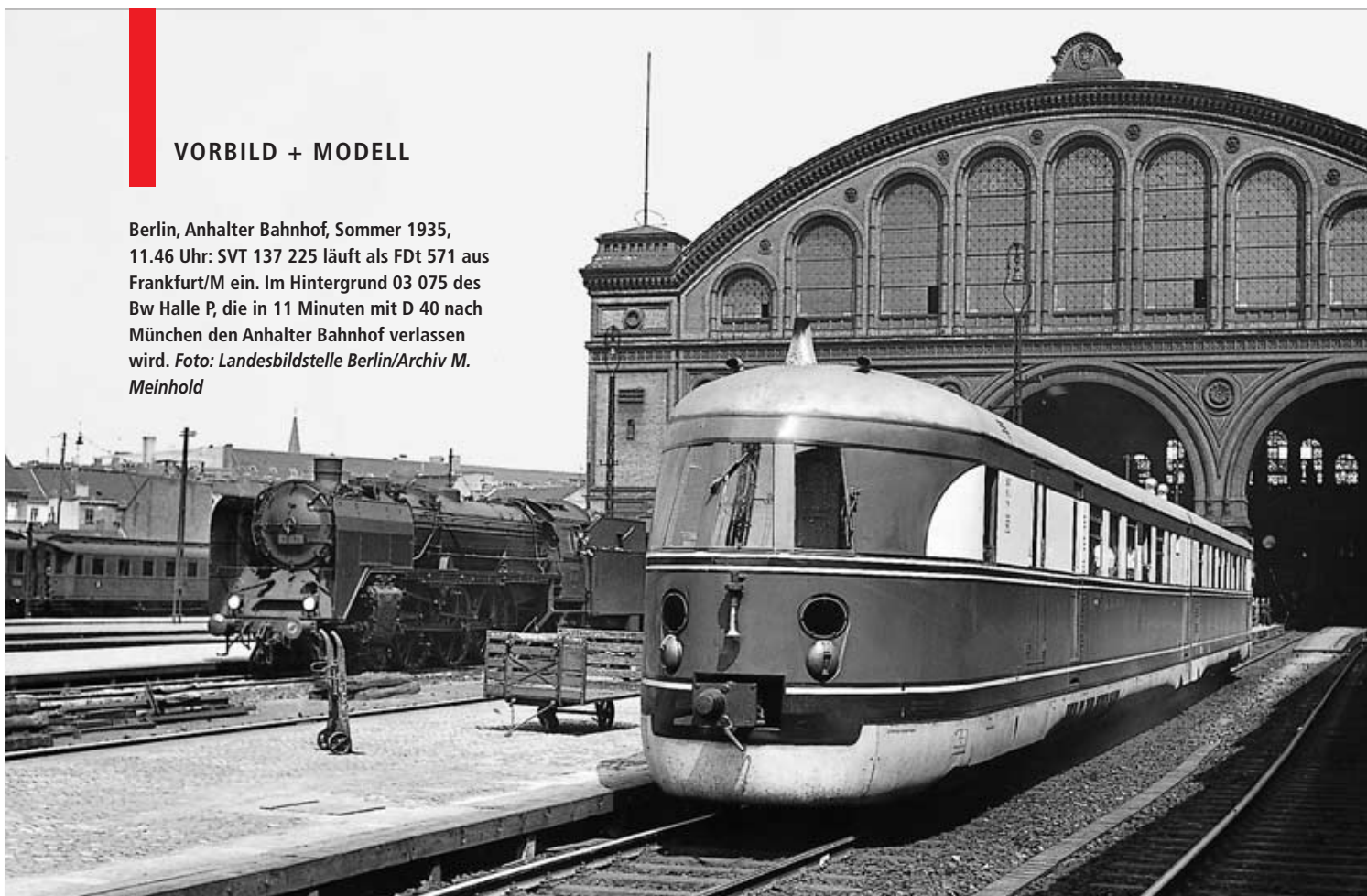


VORBILD + MODELL

Berlin, Anhalter Bahnhof, Sommer 1935, 11.46 Uhr: SVT 137 225 läuft als Fd 571 aus Frankfurt/M ein. Im Hintergrund 03 075 des Bw Halle P, die in 11 Minuten mit D 40 nach München den Anhalter Bahnhof verlassen wird. Foto: Landesbildstelle Berlin/Archiv M. Meinhold



Schnelltriebwagen Bauart „Hamburg“

Flieger über drei Epochen

Mit ihnen baute die Reichsbahn das Schnelltriebwagen-Netz von 1935 auf, reisten US-Offiziere durch Nachkriegs-Deutschland, Industriekapitäne ins Wirtschaftswunder und die DDR-Spitze durch ihren realen Sozialismus: Michael Meinhold berichtet.

SVT 137 149, der spätere VT 04 101, als Fd 17 Köln–Wuppertal–Hamm (–Berlin) im Jahr 1936 bei Wuppertal-Langerfeld.

Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold



Der außerordentliche Erfolg des Schnelltriebwagens VT 877 „Fliegender Hamburger“, der am 15. Mai 1933 den planmäßigen Schnellverkehr zwischen Berlin und Hamburg aufgenommen hatte, veranlasst die Deutsche Reichsbahn noch im Spätsommer desselben Jahres zur Bestellung von vier verbesserten Doppeltriebwagen zum Ausbau des SVT-Netzes. Der zunächst an die Linke-Hofmann-Werke in Breslau erteilte Auftrag geht Anfang 1934 an die Wumag in Görlitz und wird zugleich um weitere neun Einheiten aufgestockt.

Wie beim Vorgänger stützen sich beide Hälften des gleichfalls dieselelektrisch angetriebenen Doppelwagens auf ein gemeinsames Jakobs-Triebdrehgestell mit den Tatzlager-Fahrmotoren und zwei End-Maschinendrehgestelle, in denen mittels Hilfsrahmen die Dieselmotoren gelagert sind. Neu sind u.a. die Scharfenbergkupplung und die Vielfachsteuerung, die ein Kuppeln zweier Einheiten ermöglicht.

Verändert wird auch die Kopfform: Die tief heruntergezogene „Schiebermütze“ des SVT 877 weicht einem auch an den Stirnseiten in gleicher Höhe durchgezogenen Fensterband, was die Fertigung vereinfacht, die Sichtverhältnisse verbessert und in dieser Form auch bei den weiteren SVT sowie bei E 18 und E 19 beibehalten wird.



Zwischen April 1935 und März 1936 werden die dreizehn Einheiten mit den Betriebsnummern 137 149–152 a/b und 137 224–232 a/b ausgeliefert und zunächst alle der Rbd Berlin (Bw Grunewald und Anhalter Bahnhof) zugewiesen; nur Wagen 137 228 ist Ende 1936 im Bw Altona beheimatet.

Im Sommer 1936 fährt die Deutsche Reichsbahn die SVT-Kurse:

FDt 1/2 Altona–Berlin L. (877 a/b)
 FDt 15/16 Köln–Essen–Berlin Stadtb.
 FDt 17/18 Köln–Wuppertal–Berlin St.
 FDt 37/38 Köln–Altona
 FDt 571/572 Frankfurt/M–Berlin Anh.
 FDt 551/552 München–Berlin Anh.
 FDt 711/712 Stuttgart–Berlin Anh.

Die beiden Kurse von Köln werden im Abschnitt Hamm–Berlin, die Kurse von München und Stuttgart im Abschnitt Nürnberg–Berlin gekuppelt gefahren.

Bereits am 22. August 1939 wird der FDt-Betrieb eingestellt; im Zweiten Weltkrieg sind die nach und nach tarngrün lackierten Schnelltriebwagen für Regierung und Wehrmacht im Einsatz. Nach dem Krieg finden sich fünf Triebzüge im Gebiet der Westzonen und zwei auf sowjetzonalem Territorium; sechs waren gegen Ende des Krieges im nördlichen Sudetenland zusammengezogen worden und gelangen zur CSD, die sie als „Blitzzüge“ bis 1966 einsetzt.

Ft 78 Helvetia-Express

1. Süd **Hamburg-Altona (12.42)–Hannover–(Bebra–)Frankfurt (M)–Mannheim–Basel Bad (22.15/35)–Basel SBB–Zürich (23.51)**

** ab Hamburg und Mannheim

VT 08

WRPw VT

Hmb=Altona–Zürich

77 99 Hmb 1001

1)

AVM

101

"

"

"

"

"

"

Fr

VT 04

"

"

"

"

"

"

APw6ük VT

"

–Basel Bad Bf

"

77

"

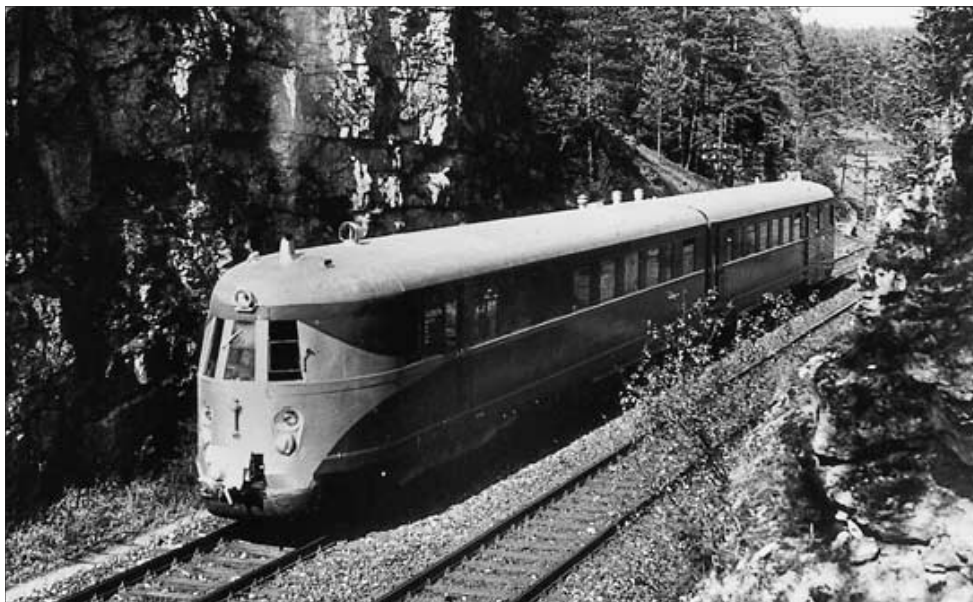
"

ab Frankfurt (M)

*) Schreibabt bis Basel Bad Bf

Oben: Das letzte Mal als Ft 78 „Helvetia“ verlässt am 1.6.1957 die VT04/VT08-Garnitur Hamburg Hbf nach Zürich; ab dem 2.6.1957 ist der Kurs als TEE eingestuft. 1956 läuft der VT 04 lt. Reihungsplan an 2. Stelle. Unten: Am Tag darauf läuft VT 04 501 (mit hellerem Rot im oberen Teil) in Frankfurt/M ein. Fotos: Hermann Hoyer, Joachim Claus, Archiv Michael Meinhold





Die Wagen 137 149, 152 und 231 werden bereits Ende 1945 für den Besatzungsverkehr der US-Armee beim Bw Frankfurt-Griesheim in Betrieb genommen; 137 232 ist ab Mitte 1946 beim Bw Anhalter Bahnhof für den Berlin-Verkehr der US-Armee im Einsatz und kann 1948 noch rechtzeitig vor Beginn der Blockade in den Westen überführt werden. Alle vier Triebwagen lässt die Besatzungsmacht 1946 für ihre Zwecke entsprechend umbauen; so werden 137 152 und 231 zu Lazarett-Fahrzeugen und erhalten 1947 die Nummern VT 04 102 und 106, 137 232 wird als VT 04 107 zum Salontriebwagen und 137 149 zum „Official Inspections Car“ VT 04 101.

137 227 wird durch den Einbau einer dieselhydraulischen Antriebsanlage zunächst in SVT 04 105 und dann als VT 04 501 bezeichnet. Nach dem Umbau im Jahr 1950/51 bei WMD in Donauwörth wird das Fahrzeug im Zivilverkehr der Deutschen Bundesbahn bei den Bw Frankfurt-Griesheim, Dortmund und schließlich Hamburg-Altona eingesetzt. Die zunächst dunkelblaue Lackierung mit hellgrauem Fensterband und Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ weicht 1954 dem einheitlichen Rot; 1957 weicht der Schriftzug dem neuen DB-Emblem auf den Stirnseiten. Dortmund setzt den Triebwagen u.a. in der „Rheinblitz“-Gruppe ein, während er beim Bw Hamburg-Altona



Am 6.8.1957 erreicht VT 04 501 Frankfurt/M Hbf; die Elektrifizierung ist in vollem Gange.
Foto: Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold

Links oben: VT 04 501 und VT 08 503 als Ft 77 „Helvetia“ im Mai 1957 an der Main-Neckar-Brücke in Frankfurt/M.
Foto: Kurt Eckert/Slg. Joachim Claus

In der Fränkischen Schweiz ist der Lazarett-VT 04 106 der US-Armee auf Probefahrt unterwegs. *Foto: Archiv Michael Meinhold*

häufig als Verstärkung des planmäßigen VT 08 im Ft 77/78 „Helvetia“ läuft, der am 2.6.1957 in einen TEE-Kurs übergeht. Am 2.12.1957 wird der VT 04 501 ausgemustert und 1958 zusammen mit drei ehemaligen VT 04 der US-Armee (die bis 1955 zurück zur DB, aber nicht mehr in den Plandienst gelangen) an die DR verkauft. Die setzt die Wagen mit den hier verbliebenen SVT 225 und 226 vom Bw Berlin-Karlshorst z.T. bis 1975 (ab 1970 als BR 183) ein. Der Salon-Triebzug 183 252 der DDR-Regierung, ab 1975 zum Traditionsfahrzeug „geadelt“, wird 1990/91 in den Ursprungszustand zurückversetzt. Die CSD setzt ihre SVT als M 297 noch bis 1966 ein. *mm*



Immer lauter wird das Brummen, bis schließlich der purpurrote Schnelltriebwagen vorbeibraust – mit Katos neuem VT jetzt auch in H0!

VT 04 501 in H0 von Kato

Seine Ankündigung ist schon einige Zeit her, doch nun steht er auf den Gleisen: Der Triebwagen der Bauart Hamburg. Wer im Vergleich zum „Fliegenden Hamburger“ nur eine Formvariante erwartet hatte, ist beim Serienfahrzeug umso angenehmer überrascht: Neben einem völlig neuen Gehäuse hat das Modell auch in technischer Hinsicht durchaus Innovatives zu bieten.

Augenfällig sind zunächst die fein gravierten Scharfenberg-Kupplungen, die – eigentlich zu schade zum Verstecken – mit Abdeckhauben aus dem Zurüstbeutel versehen werden können. Aus der Frontschürze kann ein Einsatzstück entfernt werden, das dann einen weiten Schwenkbereich der Kuppelungsdeichsel freigibt. Die Deichsel ist zudem in einer Kulisse gelagert, denn – und das ist der eigentliche „Clou ans Ganze“ – diese Schaku ist kuppelbar!

Auf der Unterseite befinden sich unscheinbare Klammern, die beide Kuppelungsköpfe zusammenhalten. Die schlechte Nachricht ist: Trennen lassen sich die Schaku-Köpfe nur, indem man sie nach unten gegeneinander abwinkelte, was also im Betrieb auf dem Gleis nicht möglich ist. Die gute Nachricht ist aber: Unter der Bezeichnung 36719C3 ist die Kupplung einschließlich Kulissenführung als Ersatzteil für lediglich € 2,80 beim Importeur Lemke (Schallbruch 34-34a, 42781 Haan) zu haben! Preisfrage an MIBA-Leser: Wer liefert den ersten Umbaubericht einer digital fernentkuppelbaren Kato-Schaku?



Das Modell wird auch in einer DRG- und einer DR-Lackierung angeboten.

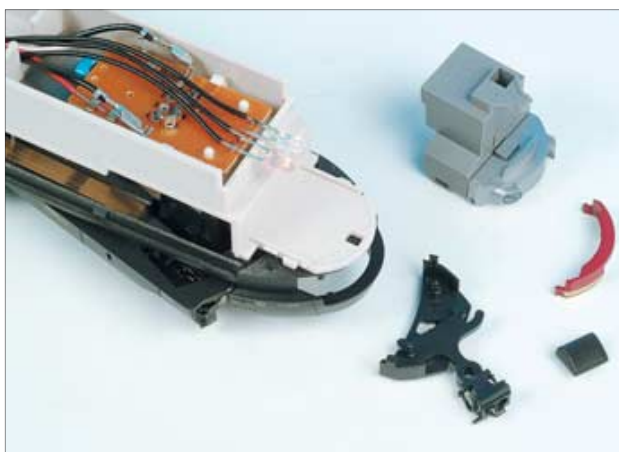
Die Anschriften am VT 04 501 sind gestochen scharf aufgedruckt. Die Schürze bewegt sich mit einem minimalen Luftspalt, während das Drehgestell allen Gleisbewegungen folgen kann.

Demonstrationshalber ist die Kupplung der anderen Seite ausgebaut und hier eingesteckt. Der Zusammenhalt erfolgt durch die winzigen Häkchen auf der Unterseite.



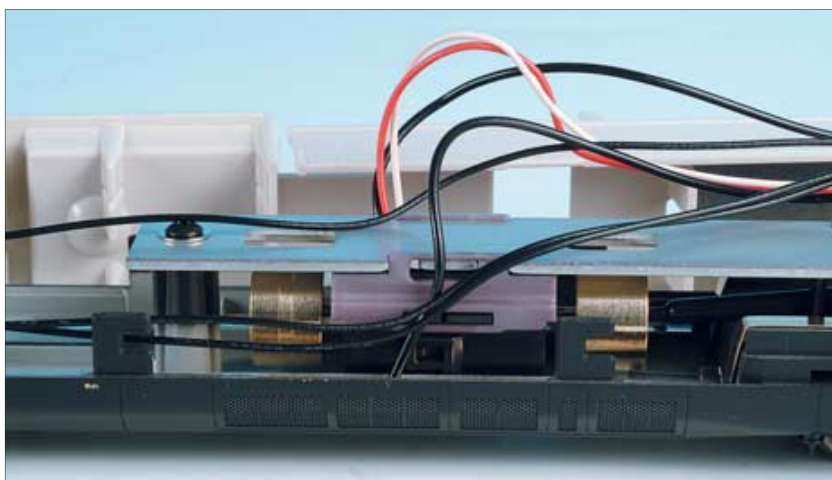


Das Gehäuse lässt sich problemlos abheben, nachdem man den Aufbau auf dem Chassis um etwa drei Millimeter nach vorn verschoben hat. Tief in der Bodenwanne liegt der Motor, der jetzt sogar zwei Schwungmassen trägt. Er leitet seine Kraft über eine Kardanwelle an das Außendrehgestell des a-Wagens weiter, wo mit einem Schneckenstirnradgetriebe beide Achsen angetrieben sind. Die erste Achse ist beidseitig mit Haftreifen belegt, die Traktionsleistung somit für einen solchen Triebwagen mehr als ausreichend.



Am Jakobsdrehgestell werden beide Triebwagenhälften durch eine separate Kurzkupplung angeleitet. Der Topf in der Inneneinrichtung trägt den Lautsprecher in der Sound-Version.

Die Beleuchtung erfolgt jetzt mit LEDs, eine Schnittstelle ist nun ebenfalls vorhanden.



Die Schnittstelle für einen Digitaldecoder liegt im Bereich der Küche. Ein Fach in der Inneneinrichtung bietet ausreichend Platz für dessen Platine. Die optional nachrüstbare Innenbeleuchtung kann über bereits vorhandene Steckkontakte angeschlossen werden. Kurz vor dem Jakobsdrehgestell weist die Inneneinrichtung eine Halterung für einen Lautsprecher auf, da alle Varianten auch in einer Soundversion erhältlich sind.

Die sonstigen technischen Features wie Kurzkupplung zwischen den Fahrzeughälften, schleiferlose Stromabnahme über Halbachsen und die nahezu spaltfreie Schürze im Bereich der äußeren Drehgestelle unterscheiden das neue Modell nicht vom „Schlägermützen-Johnnie“ VT 04 000. Auch die Fahreigenschaften sind ebenso gut, weshalb wir auf unseren ausführlichen Test in MIBA 4/92 hinweisen.

Fazit: Kato (und Lemke als Importeur) verharren nicht einfach auf dem ohnehin schon hohen Niveau, sondern wissen eine gute Konstruktion weiter zu verbessern. Als inzwischen etablierter Triebwagen-Spezialist wird man hoffentlich noch weitere Vorbilder ins Modell umsetzen. **MK** 



Der Motor trägt auf beiden Wellenenden Schwungmassen. Ein Decoderraum ist in der Inneneinrichtung darüber vorgesehen.

Das Triebdrehgestell hat auf einer Achse zwei Haftreifen. Die Stromabnahme erfolgt schleiferlos durch die messingfarbenen Achslager.

Fotos: MK

Kurz + knapp

- SVT 137 149 a/b der DRG
VT 04 501 „Deutsche Bundesbahn“
VT 04 501 DB-„Keks“ (Vedes)
SVT 137 231 a/b der DR
- Baugröße H0
- jeweils erhältlich in:

Gleichstrom	ca. € 195,-
Gleichstrom + Sound	ca. € 240,-
Wechselstrom-Motorola	ca. € 270,-
Wechselstrom-MM + Sound	ca. € 315,-
- Kato, im Auftrag von:
Wolfgang Lemke GmbH
Schallbruch 34-34A
42781 Haan
- Erhältlich im Fachhandel