

Vier- und mehrachsige Dieseltriebwagen der Reihe 137



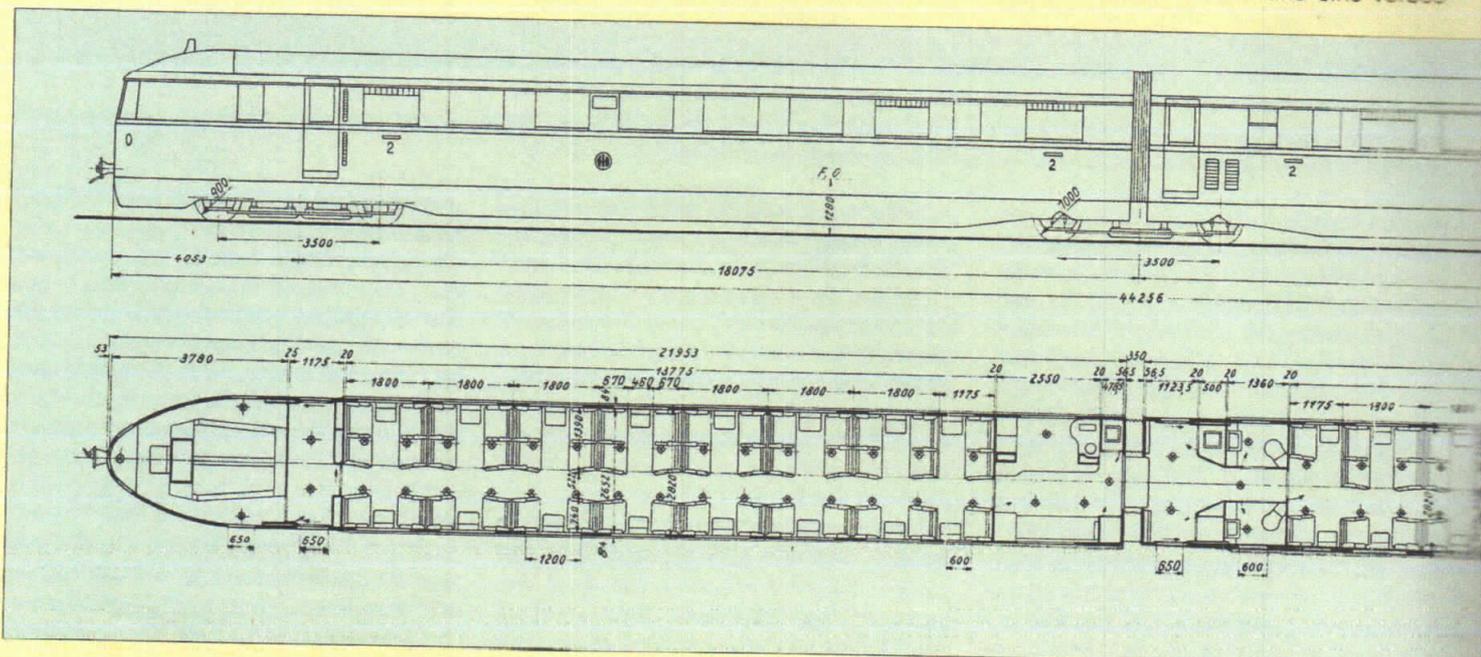
**VT 137 149–152
und 224–232**

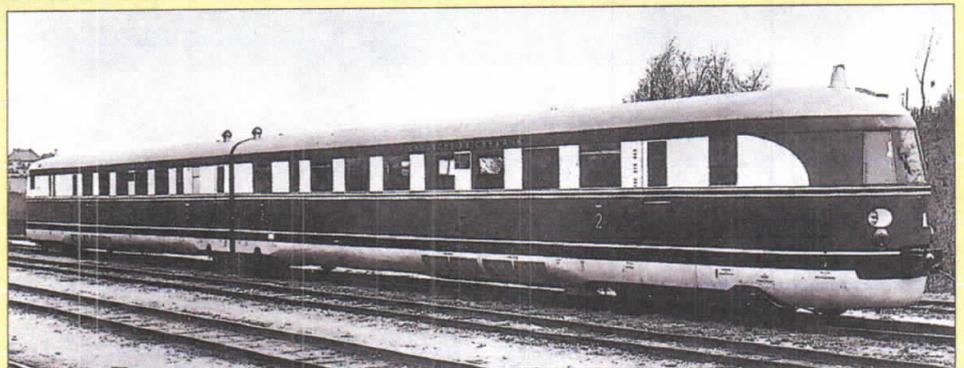
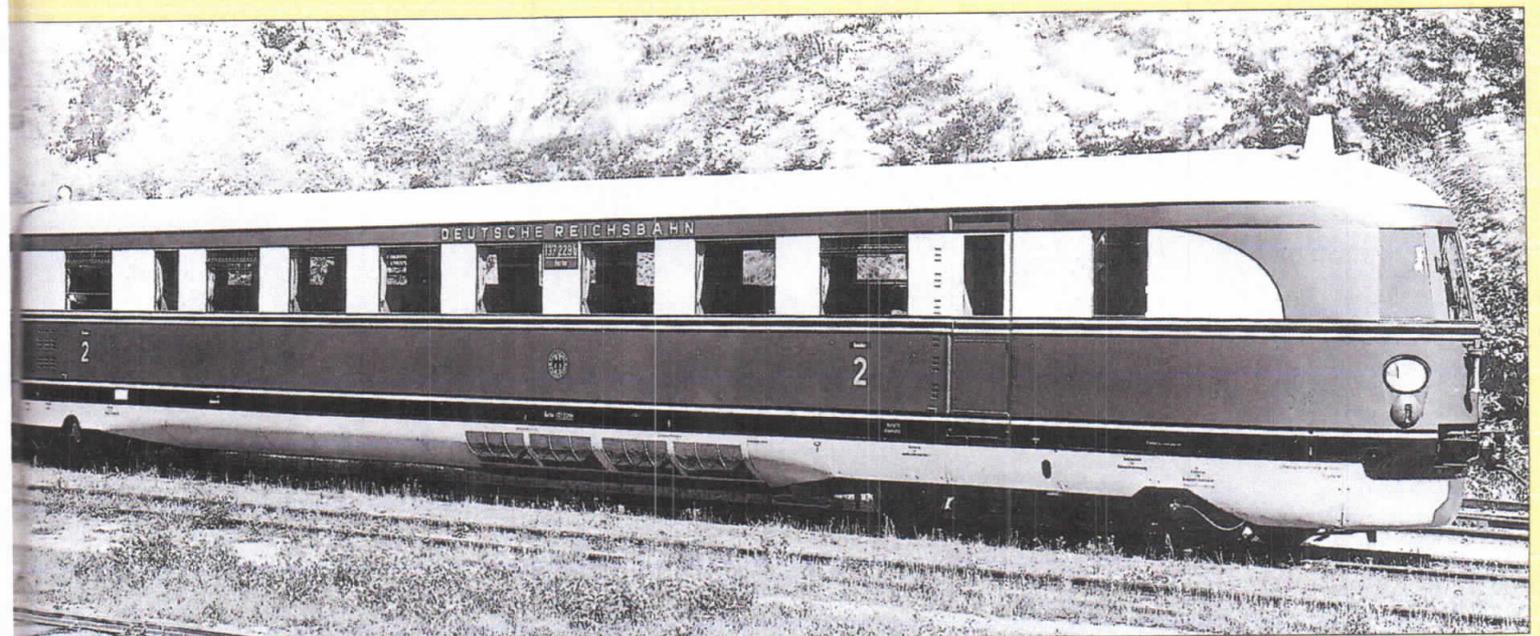
Die VT 137 149 bis 152 und VT 137 224 bis 232 sind unter der Bezeichnung "Schnelltriebwagen Bauart Hamburg" bekannt geworden und waren im Aufbau dem VT 877 ähnlich. Sie wurden 1935 und 1936 (137 232) mit elektrischer Leistungsübertragung von der Firma WUMAG, Görlitz, beschafft. Die elektrische Ausrüstung stammte von den Firmen SSW und AEG. Da man die Sitzteilung im VT 877, dem "Fliegenden Hamburger", mit 1+3 als zu eng empfand, wurde sie mit 1+2 bequemer

ausgeführt, wodurch sich aber die Sitzplatzzahl trotz etwas längeren Wagenkastens von 102 auf 77 (+4 im Erfrischungsraum) verringerte. Deshalb wurde von vornherein das Fahren von zwei Einheiten durch Einbau von Scharfenbergkupplung und Vielfachsteuerung ermöglicht.

Die prinzipielle Anordnung der Maschinenanlage entsprach der bei zahlreichen Dieseltriebwagen der DRG mit elektrischer Leistungsübertragung gewählten Anordnung, d.h. der Dieselmotor und der Traktionsgenerator waren auf je einem Hilfsrahmen gefedert im unter den Führerständen angeordneten Maschinendrehgestell eingebaut. Der Dieselmotor ragte dabei in den Wagenkasten hinein, während der Traktionsgenerator unter dem Wagenfußboden angeordnet war. Dieselmotor und Traktionsgenerator waren durch eine mit Gewebescheibenkupplungen versehene Gelenkwelle verbunden. Im die beiden Wagenkästen verbindenden

Jakobsdrehgestell befanden sich die zwei Tatzlager-Fahrmotoren zum Antrieb des Zugs. Die Kühlanlage war wie bei den meisten neueren Reichsbahn-Triebwagen unter dem Wagenfußboden untergebracht. Dabei wurden die beiden Kühlerlüfter mit einer Gelenkwelle von dem mit dem Traktionsgenerator verbundenen Hilfsgenerator angetrieben. Zum Abtrennen der Kühlerlüfter bzw. zur besseren Regelung der Kühlwassertemperatur wurde später eine selbsttätige Lüfterkupplung eingebaut. Die Leistungssteuerung der Traktionsgeneratoren erfolgte mit Hilfe des RZM-Systems, die Drehzahlregelung elektrisch in fünf Stufen. Als Höchstgeschwindigkeit wurden wie bei allen späteren Reichsbahn-Schnelltriebwagen 160 km/h erreicht. Ab 1938 rüstete man diese Schnelltriebwagen zum Teil mit neuen Drehgestellen in geschweißter Blechträgerbauweise und neuen Maschinentragrahmen aus. Dabei wurden eine Scheiben- und eine verbes-





serte Magnetschienenbremse eingebaut. Die Ablieferung der 13 Triebwagen erfolgte in der Zeit vom 17. April 1935 bis zum 19. März 1936 (VT 137 232). Beheimatet wurden sie zunächst bei den Bw Berlin Lehrter Bahnhof (137 149 bis 152 und 137 231), Berlin Anhalter Bahnhof (137 224 bis 230) und Berlin-Grünwald (137 232). Die Umbeheimatung des VT 137 228 vom Bw Berlin Anhalter Bahnhof zum Bw Altona erfolgte bereits im Oktober 1935. Im Januar 1936 wurde der 137 231 von Berlin Lehrter Bahnhof zum Bw Anhalter Bahnhof umbeheimatet. Zwischen Februar und April 1936 erfolgte die Umbeheimatung der VT 137 149 bis 152 vom Bw Berlin Lehrter Bahnhof zum Bw Grünwald. Dabei war der VT 137 151 von Anfang Februar 1936 bis 22. April 1936 in Stuttgart eingesetzt und leistete dort 9383 km. Im Mai 1937 waren diese Schnelltriebwagen wie folgt beheimatet: in Berlin-Grünwald 137 149 bis 152, 137 229, in Berlin

Bild 10: Der VT 137 149 vor seiner Ablieferung an die Reichsbahn im April 1935.

Bild 9 (ganz oben): Der VT 137 229 im August 1935, ebenfalls vor der Ablieferung an die Reichsbahn. **Abb. 9 und 10: WUMAG, Sammlung Dietz**

Bild 7 (linke Seite oben): Der VT 137 151 um 1936 vor einem Triebwagenschuppen; das Richtungsschild im Führerstandsfenster trägt die Aufschrift "Köln – Berlin Stadtb". **Abb.: C. Bellingrodt, Sammlung Dr. Scheingraber**

Anhalter Bahnhof 137 224 bis 227, 137 230 bis 232 und in Altona 137 228. Während die VT 137 152 und 137 230 bis 232 bereits im Juli bzw. August und im Oktober 1938 von Berlin-Grünwald bzw. Anhalter Bahnhof nach Hamburg-Altona umbeheimatet wurden, folgten ihnen im Mai 1939 noch die VT 137 149 bis 151 und 137 229

von Grünwald sowie der 137 224 von Anhalter Bahnhof nach Hamburg-Altona. Die VT 137 225 und 226 kamen ab 30. bzw. 5. Mai 1939 vom Bw Berlin Anhalter Bahnhof zum Bw Leipzig Hbf Süd (der SVT-Betrieb galt dort als Außenstelle des Bw Berlin Anhalter Bahnhof) für die Strecke Leipzig – Wesermünde, so daß diese Schnelltriebwagen im Mai 1939 wie folgt eingesetzt waren: Bw Hamburg-Altona VT 137 149 bis 152, 137 224, 137 228 bis 232, Bw Anhalter Bahnhof VT 137 227, Bw Leipzig Hbf Süd VT 137 225 bis 226. Im Juni 1939 wurde vor Kriegsausbruch noch der VT 137 232 von Hamburg-Altona nach Berlin-Grünwald umbeheimatet. Den Krieg überstanden alle 13 Fahrzeuge. Zur späteren DB kamen die VT 137 149, 152, 227, 231 und 232. Sie wurden 1947 zu SVT 04 101, 102, 105, 106 und 107 umgezeichnet; der frühere VT 137 227 wurde 1951 zum SVT 04 501 umgebaut. Die VT 137 225 und 226 gelangten in den Bestand der DR, wovon der VT 137 225 als Salonwagen wieder in Betrieb genommen wurde. Die VT 137 150, 151, 224 und 228 bis 230 kamen in den Bestand der CSD und wurden dort zu M 297.001 bis 006. Der frühere VT 137 224 kam 1958 von der CSD wieder zur DR, wurde aber dort später wegen schlechten Zustands zerlegt.

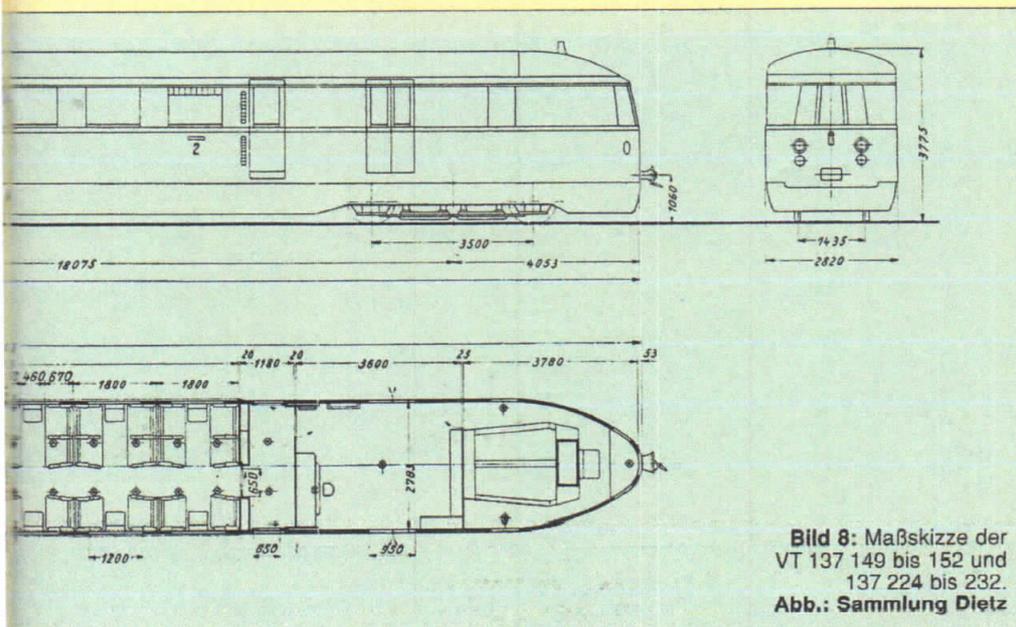


Bild 8: Maßskizze der VT 137 149 bis 152 und 137 224 bis 232. **Abb.: Sammlung Dietz**