

Bild 86: SVT 877 vor der Ablieferung an die DRG auf Werksprobefahrt.



VT 877

Technische Daten des VT 877

Betriebsnummer bei DRG	877
Baureihe bei DB (u. Stückzahl)	04 ^o (1)
Gattungsbezeichnung	B6üvT-32
Achsanordnung	2'Bo'2'
Lieferfirmen:	Wagenteil WUMAG
Motor	Maybach
Getriebe	-
elektr. Ausrüstg.	SSW
Höchstgeschwindigkeit	km/h 160
Wagenlänge	
über Puffer/Kupplung	mm 41906
Ges. Achsabstand	mm 37390
Drehzapfenabstand	mm 16900
Achsabstand Drehgestelle	mm 3500
Raddurchmesser	mm 900/1000/900
Sitzplätze:	
2. Klasse	102
3. Klasse	-
4. Klasse	-
Dienstmasse:	
unbesetzt	t 77,4
besetzt	t 85,0
je Sitzplatz	kg 759
je lfd. m Wagenlänge	t/m 1,85
spez. Antriebsleistung	
in kW/PS pro	t 7,8/10,6
größte Achslast	t 16,4
Steuersystem	Einzel
Motor:	
Zahl/Bauart	2/G05
Masse	kg 2030
Zylinderzahl	12
Durchmesser	mm 150
Hub	mm 200
Dauerleistung	kW/PS 302/410
Drehzahl	min ⁻¹ 1400
Art und System der Leistungsübertragung	el. Gebus
Traktionsgenerator:	
Bauart	aPGMV 300/36
Stundenstrom	A/V Leistung
Dauerstrom	A/V 292 kW
Hilfsgenerator: Bauart	Leistung
Dauerleistung	kW 3,1 kW
Fahrmotor: Zahl/Bauart	2 Dx 1681
Stunden-/Dauerleistung	kW -/250
Getriebebauart	-
Geschwindigkeitsstufen	-
Schaltung der Gänge durch Motorsteuerung	el.
Getriebesteuerung	-
Wendegtriebesteuerung	-
Kraftstoffvorrat in l	1980
Art der Heizung	Warmwasser
Art der Beleuchtung	el. = 48 V
Bauart der Bremse	Ksbr+Z (Trommel)+Mg
Beschaffungsjahr	1932

»Fliegender Hamburger«

Aus der Erwägung heraus, für einen zweiseitigen Schnelltriebwagen in Leichtbauweise müßten zwei 302-kW-(410-PS)-Antriebsanlagen, wie in den VT 872 bis 874 eingebaut, ausreichen, um ihm die erforderliche Höchstgeschwindigkeit zu verleihen, wurde dieses Fahrzeug nach den Grundsätzen des Eisenbahnmaschinenwesens in Auftrag gegeben.

Der VT 877 entstand in den Jahren 1931/32 bei der Firma WUMAG, Görlitz, und wurde Ende August 1932 wagenbaulich fertiggestellt. Nach einer Reihe Probefahrten und dem Einbau der zweiten Maschinenanlage kam er ab 15. Mai 1933 auf der Strecke Berlin – Hamburg zum Einsatz. Die beiden Antriebsanlagen waren wie bei den VT 872 bis 874 im Maschinendrehgestell gelagert. Infolge konstruktiver Änderungen an den Dieselmotoren benötigten

sie aber keinen Hochdruckluftverdichter mehr. Der Dieselmotor und der Traktionsgenerator waren durch eine kurze Gelenkwelle mit zwei Gewebescheibenkupplungen verbunden.

Die Anordnung der Maschinenanlage des VT 877 mit in den Wagenkasten hineinragendem Dieselmotor und unter dem Wagenfußboden angeordnetem Traktionsgenerator wurde in gleicher Art bei nahezu allen dieselektrischen Triebwagen der DRG ausgeführt. Dieselmotor und Generator waren jeweils auf einem dreipunktgelagerten gefederten Tragrahmen im Drehgestell befestigt.

Die Leistungssteuerung erfolgte mit Hilfe der Gebus-Steuerung. Die Dieselmotoren hatten Drehzahlregelung, wobei die Leistungsregelung elektrisch in sechs Fahrstufen mit dem Drehzahlsteller erfolgte und die beiden Dieselmotoren jeweils vom vorderen Führerstand gesteuert wurden. Dieser zweiseitige Schnelltriebwagen besaß je ein Maschinendrehgestell an den Wagenköpfen und ein Jakobsdrehgestell zur Verbindung beider Wagenteile als Triebdrehgestell mit zwei Tatzlagerfahrmotoren. Die Kühlanlage wurde wie bei fast

Bild 87 (rechte Seite oben): Der SVT 877 in einer Werksaufnahme im Werksgebäude der WUMAG vor der Anlieferung an die DRG. **Abb.:** WUMAG, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 88 (rechte Seite Mitte innen): Frontansicht des VT 877. **Abb. 86 und 88:** Sig. Dr. Scheingraber

Bild 89 (rechte Seite Mitte außen): Der "Fliegende Hamburger" SVT 877 am 15. Mai 1933, seinem ersten Betriebstag, aus Berlin Lehrter Bahnhof ausfahrend. **Abb.:** Sammlung Dr. Scheingraber

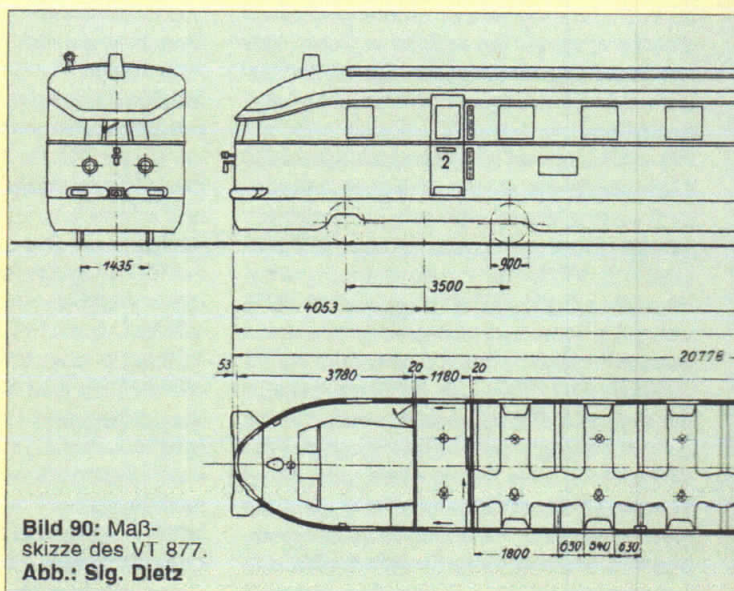
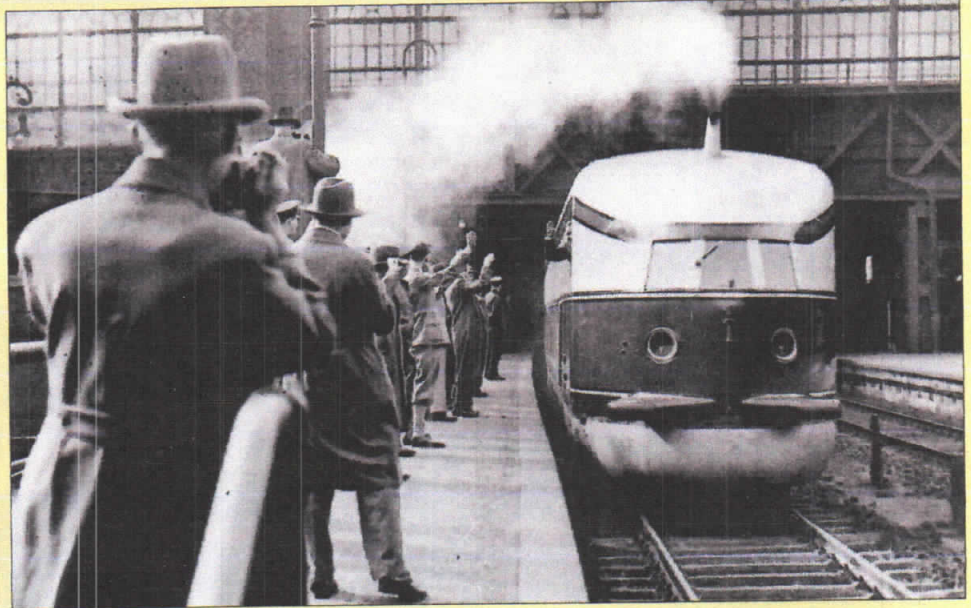
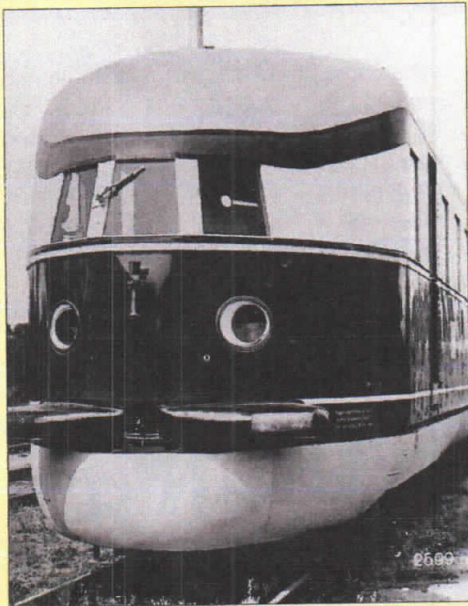
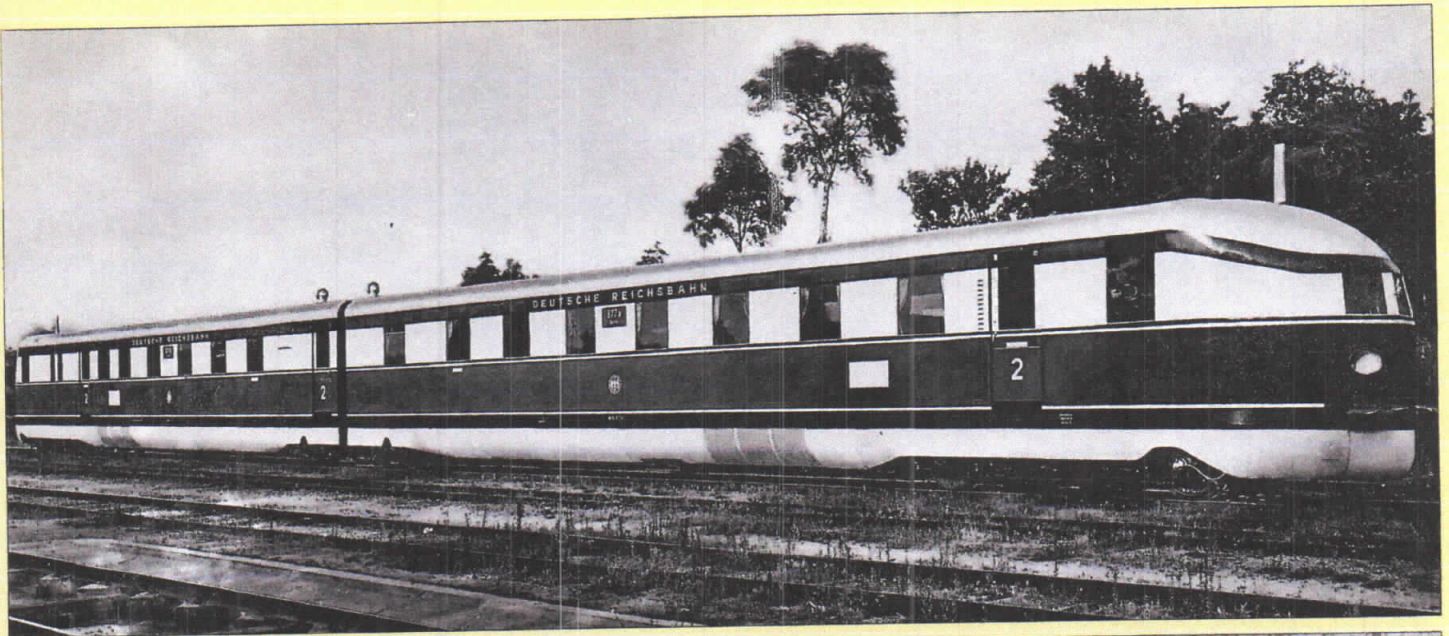


Bild 90: Maßskizze des VT 877. **Abb.:** Sig. Dietz



allen späteren vierachsigen Triebwagen als Unterflurkühlung ausgeführt. An den Wagenenden waren nur Notpuffer und ein Abschlepphaken vorhanden. Die Höchstgeschwindigkeit betrug wie auch bei allen späteren Reichsbahn-Schnelltriebwagen 160 km/h.

Die bauliche Durchbildung des VT 877 durch die Firma WUMAG in Zusammenarbeit mit dem Reichsbahnzentralamt für Maschinenbau (RZM) führte in bezug auf Leichtbau zu recht guten Ergebnissen. Der am 19. Dezember 1932 abgelieferte Schnelltriebwagen wurde ab 15. Mai 1933

vom Bw Berlin Lehrter Bf (Bw Leb) aus eingesetzt. Am 7. Juni 1939 erfolgte die Umbeheimatung zum Bw Hamburg-Altona. Der zum Kriegsende in der Französischen Besatzungszone befindliche Triebwagen wurde 1947 zum VT 04 000 a/b umgezeichnet.

