



Diesellokomotive DP 14 (ex DRB VT 137 855) „Zephir“ auf der Strecke Vilnius – Kaunas im Jahre 1951. Noch trug er die Ursprungslackierung, hatte aber einige Veränderungen über sich ergehen lassen müssen: zusätzliche Puffer, veränderte Kupplung und der große Dachscheinwerfer. Aufnahme: Sammlung Toms Altbergs

Fahrzeugschicksale nach dem Zweiten Weltkrieg

Ein „Kölner“ in der Sowjetunion

Die bislang im Dunkeln liegende Geschichte des SVT 137 855 ist geklärt

Die Geschichte der Entstehung der deutschen Schnelltriebwagen und ihr Einsatz in Deutschland vor dem Zweiten Weltkrieg ist bereits in zahlreichen Publikationen ausführlich beschrieben worden. Über den Einsatz der Züge nach Kriegsende in der Sowjetunion gab es jedoch bislang nur wenige Informationen. Im Laufe der letzten Jahre sammelten Toms Altbergs und Ivan Roudnev aus Riga alle verfügbaren Informationen, mit deren Hilfe nach über 60 Jahren endlich ein Bild über den Einsatz des deutschen SVT 137 855 (Bauart „Köln“) in der UdSSR gezeichnet werden kann. Ein weiteres Kapitel ungeklärter Nachkriegsschicksale deutscher Fahrzeuge konnte damit geklärt werden.

Diesellokomotiven als Reparationsgut

Auch heute gibt es noch keine zuverlässigen Informationen darüber, wie der Schnelltriebwagen der Bauart „Köln“, SVT 137 855, und andere deutsche Triebwagen in die UdSSR kamen. In Listen der Eisenbahntechniker, die im Ergebnis der Reparationslieferungen aus Deutschland in die Sowjetunion 1945 aufgestellt wurden, findet sich kein Diesel-

triebwagen. Vielmehr wurden die Schnelltriebwagen 137 153 (Bauart „Leipzig“) und 137 855 (Bauart „Köln“) zunächst von den Deutschen in der Tschechoslowakei zurückgelassen und erst dann an die UdSSR abgegeben. Dafür spricht, dass sich nach 1945 in der ČSR noch andere Schnelltriebwagen befanden, die dort verblieben. Im Februar 1946 traf der Triebwagen 137 855 im Triebwagen-Depot Ramenskoje, einem Moskauer Vorort, rund 45 km südöstlich von Moskau an der Moskau-Rjasaner-Eisenbahn gelegen, ein. Dort wurde seine Konstruktion sorgfältig von sowjetischen Spezialisten untersucht, ein entsprechender technischer Dokumentensatz in russischer Sprache verfasst, sowie Angaben zu seiner weiteren Nutzung gemacht. Dabei bekam er auch seine neue Bezeichnung DP 14 sowie einen Namen. Dabei stand „DP“ als Abkürzung für den russischen Begriff „Dieselzug“.

Schon seit den 1920er Jahren war es in der UdSSR üblich, Technik, die aus dem Ausland kam (Traktoren, Panzer usw.), einen Namen zu geben, der vom Antrieb bzw. Motor abgeleitet war. Der Name dieses erbeute-

ten deutschen Triebwagens reihte sich ein in die Bezeichnungsweise anderer inzwischen in die UdSSR verbrachter Triebwagen, so des 1944 bei MAN für die Türkische Staatsbahn hergestellten MT5203a/b, der 1944 aber an die Slowakische Staatsbahn ausgeliefert und dort als M458 001 verwendet wurde und der nun als DP 11 „MAN“ lief, oder eines weiteren deutschen Triebwagens, des VT 137 327 oder VT 137 330 (WUMAG 1940), der entsprechend dem Hersteller des hydraulischen Getriebes als DP 13 „Voith“ bezeichnet wurde. Vollkommen unerwartet erhielt der DP 14 jedoch den Namen „Zephyr“, scheinbar in Anlehnung an die amerikanischen „Pioneer Zephyr“-Schnelltriebwagen der Chicago, Burlington & Quincy Railroad der dreißiger Jahre, die allerdings eher dem MAN-Triebzug ähnlich sahen.

Erste Einsätze im Kaukasus

Im August 1946 wurde DP 14 zusammen mit einigen anderen Diesellokomotiven, u. a. auch dem SVT 137 153, der als DP 15 lief, an das Depot Tblissi (Tiflis, Grusinische SSR, Georgien, Transkaukasische Eisenbahn) über-

stellt. Leider waren in dieser Zeit nur äußerst wenige Anlagen zur Nutzung der Dieseltriebwagen (und auch des DP 14) in Transkaukasien vorhanden. Es ist anzunehmen, dass er auf der Strecke Sotschi – Batumi eingesetzt wurde.

Aufgrund eines geringen Fahrgastaufkommens und sicherlich auch deshalb, weil die betreffenden Strecken bereits Ende der vierziger Jahre elektrifiziert wurden, stellte man die Einsätze des DP 14 ein. Gleichzeitig entschied man sich, auch Dieseltriebzüge aus anderen Depots im europäischen Teil der UdSSR zusammenzuziehen, wo sie besser im Reisezugverkehr genutzt werden könnten. Die Wahl fiel hierfür aus unterschiedlichen Gründen auf Vilnius, die Hauptstadt der Litauischen SSR. Ein Grund dürfte das sehr dichte Eisenbahnnetz in Litauen gewesen sein, das zahlreiche Großstädte verband. Weiterhin hatte man dort seit den 1930er Jahren Erfahrung mit Verbrennungstriebwagen aus deutscher und österreichischer Lieferung, und nach dem Krieg arbeiteten dort zahlreiche Lokführer und Schlosser bei der Eisenbahn, die noch Erfahrung mit dem Einsatz und der Instandhaltung von Verbrennungstriebwagen besaßen.

Konzentration der Triebwagen in Vilnius

Anfang 1949 begann der Aufbau des ersten speziellen Dieseltriebwagen-Depots der Sowjetunion am Bahnhof Naujoji Vilnia (Nowa Wilejka, ein im Nordosten gelegener Vorort von Vilnius). Ursprünglich bestand das Depot aus einer ehemaligen Lokomotivstation, die deutsche Feldbahner im Zweiten Weltkrieg in Form eines hölzernen Schuppens mit zwei Gleisen errichtet hatten. Im März 1952 wurde das Depot schließlich nach Vilnius in das ehemalige Lokomotiv-Ausbesserungswerk umgesetzt.

Im Sommer 1949 kamen die ersten vier ungarischen Dieseltriebzüge (die ursprünglich für Argentinien gebaut, nach dem Krieg aber nicht mehr dorthin ausgeliefert, sondern als Reparationsleistung in die Sowjetunion gelangten) in das Depot Vilnius. Im August 1949 wurde zum ersten Mal nach dem Krieg in Litauen wieder ein Reisezugverkehr mit Dieseltriebzügen aufgenommen.

Für den DP 14 war allerdings eine Instandsetzung notwendig, wofür er aus dem Depot Tblissi Anfang 1950 in das Ausbesserungswerk Unetcha (Weißrussland, Belorussische Eisenbahn) überführt wurde. Dort befand er sich das gesamte Jahr zu einer Hauptinstandsetzung. Interessant daran ist, dass schon im Juni 1950 in Unetcha einige Lokführer aus Vilnius eintrafen, welche die Ausbesserung begleiteten und allmählich mit der für sie neuen Konstruktion des deutschen Zuges vertraut werden sollten.

Rechts: Eine Aufnahme des DP 14 von 1954 im Bahnhof Kaunas, noch weitgehend im alten Farbschema und zusätzlichen Lampen.

Unten: 1960 war der DP 14 „Zephir“ auf der Strecke Riga – Daugavpilis unterwegs.

Aufnahmen: Sammlung Tichozkow (unten) und Sammlung Plepsis (rechts)

Einsatz und Bewährung in Vilnius

Am 30. Dezember 1950 traf der DP 14 „Zephyr“ im Depot Naujoji Vilnia ein, und schon im Februar 1951 kam er in den Betriebsdienst. Im Laufe des Jahres 1951 wurde er auf den Strecken Vilnius – Kaunas und Vilnius – Druskininkai eingesetzt. Der Fahrplan für den Zug Nr. 97/98 für die 102 km lange Strecke Vilnius – Kaunas (1951) lautete:

Vilnius Pbf	16.34	Kaunas	19.28
Kaischadoris	17.53/17.44	Kaischadoris	20.09/20.11
Kaunas	18.25	Vilnius Pbf	21.28

Die Lokomotiv-Brigade bestand aus drei Mitgliedern; dem Lokführer und zwei Assistenten, einer von ihnen befand sich ständig im hinteren Führerstand und überwachte den zweiten Dieselmotor. Im ersten Wagen befanden sich 48 Sitzplätze, der Mittelwagen



besaß 54 Sitzplätze, und im hinteren Triebkopf waren 30 Sitzplätze vorhanden. Anzumerken ist weiterhin, dass bei jeder Fahrt des Triebzuges auch ein Buffet sowie ein Gepäckabteil zur Verfügung standen.

Die Vilnaer Lokführer äußerten sich sehr positiv über den DP 14, besonders über die reiche Ausstattung der Fahrgasträume, welche mit hölzernen Intarsien und zahlreichen Spiegeln ausgestattet waren, die den Raum größer aussehen ließen. Insgesamt wurde die gesamte Konstruktion des Zuges als sehr ausgereift wahrgenommen, zumal die Triebwagen kaum Probleme in der Reparatur und Bedienung bereiteten.

Zu dieser Zeit waren im Depot Vilnius ständig drei dreiteilige ungarische Dieseltriebzüge der Reihe DP (Bauart Rosario) von Ganz-MÁVAG im Einsatz, zwei rumänische Malaxa-Triebwagen (Nr. 704 und 713) und der deutsche DP 11 „MAN“. Diese Dieseltriebzüge befuhren die Strecken nach Klaipeda (Memel), Riga und Tallin.



Im Jahr 1986 stand noch ein Endwagen des DP 14 (ex SVT 137 855) ohne Drehgestelle als Lagerschuppen am Eisenbahntestring in Schtscherbinka.

Aufnahme:
Valeri Schitow



1952/53: Reserve und Ausbesserung

Der DP14 wurde 1952 als Reserve vorgehalten und nur ein- bis zweimal im Monat eingesetzt. Der Grund dafür war, dass 1950 im Depot Vilnius weitere sechs dreiteilige ungarische Dieseltriebzüge von Ganz-MÁVAG eintrafen, so dass jetzt insgesamt neun ungarische Triebzüge zur Verfügung standen und ein Einsatz sowie die Wartung/Reparatur des Einzelgängers DP 14 nun unwirtschaftlich war. Anfang 1954 kam der DP 14 wieder in das Ausbesserungswerk nach Unetcha (wo alle in Vilnius beheimateten Dieseltriebzüge unterhalten wurden) zur ersten Hauptinstandsetzung. Im März 1954 kehrte der DP aus der Ausbesserung zurück, blieb jedoch weiter nur als Reservefahrzeug abgestellt.

1954/55: Sommereinsatz in Riga und Rückkehr nach Vilnius

Vom 11. Juni bis zum 15. September 1954 befand sich der Zug in Riga und wurde auf der Strecke Riga – Kemerī – Tukums eingesetzt. Das Depot in Vilnius hatte zu diesem Zeitpunkt einen Überschuss an Dieseltriebwagen, so dass man den Zug für den Sommerferien-Verkehr von Riga zu den Ferien-

orten im Umland abgeben konnte. Im September 1954 kehrte der Zug in das Depot Vilnius zurück und verkehrte im Laufe der Jahre 1954/55 in den Relationen nach Druskininkai (einem Kurort am südlichen Rand Litauens) und Kaunas. Der Fahrplan für den Zug Nr. 71/72 Vilnius – Druskininkai (1954):

Vilnius Pbf	07.70	Druskininkai	13.37
Druskininkai	10.36	Vilnius Pbf	17.05

Im Zeitraum von Januar bis Dezember 1955 legte der DP 14 immerhin 26.409 km zurück. Zum Vergleich muss gesagt werden, dass die ungarischen DP3-Züge, welche das gesamte Jahr über im Einsatz nach Kaunas, Klaipeda und Riga standen, zwischen 95.000 und 120.000 Kilometer fuhren. Insgesamt hatte DP 14 bis Dezember 1955 eine Gesamtleistung von 100.344 km seit der letzten Hauptinstandsetzung zurückgelegt.

1956-1960: Verfall, erneute Instandsetzung und letzter Einsatz

Im Folgejahr 1956 wurde DP14 wieder als Reserve im Depot Vilnius geführt, war abgestellt und verfiel allmählich. Im Jahre 1958 fiel die Entscheidung, Dieseltriebzüge in

Riga einzusetzen. Hierfür wurden einige Züge aus Vilnius in das Depot Zasulauks (Sassenhof, einem Stadtteil von Riga, Lettland) umgesetzt, so auch DP 14.

Am 20. August 1958 kam der Zug nach Riga. Der Zustand der gerade dort eingetroffenen Züge, und besonders des DP 14, war äußerst schlecht – der Anstrich des Wagenkastens war abgenutzt, die Fensterrahmen waren kaputt, die Sitze in den Fahrgasträumen zerrissen, die sonstige Ausrüstung fehlte bereits teilweise, die Schaltschränke waren völlig zerstört, am Dieselmotor fehlten etliche Teile, die Elektrik war unbrauchbar. Parktisch war für den Zug eine Ausbesserung notwendig, was einem vollständigen Wiederaufbau gleichkam. Man baute DP 14 Ende 1959/Anfang 1960 jedoch wieder auf. Anschließend setzte man ihn im Verkehr zwischen Riga und Daugavpils (im Südosten von Lettland) ein. Dafür erhielt er nach seiner Aufarbeitung in Zasulauks einen grünen Anstrich. Fahrplan für den Zug Nr. 89/90 Riga – Daugavpils (Dünaburg) im Jahr 1960:

Riga	07.70	Daugavpils	13.37
Daugavpils	10.36	Riga	17.05

Das Ende: Vom abgestellten Forschungsobjekt zum Lagerschuppen

In dieser Relation wurde der DP 14 nicht lange eingesetzt. Schon Ende 1961 wurde er aus dem Betrieb genommen, da nach den Vorschriften eine neuerliche Hauptausbesserung fällig war, von der man aber absah, da der Zug zu diesem Zeitpunkt in der UdSSR ein Einzelgänger war. Im Sommer 1962 wurde DP 14 aus Zasulauks auf Anordnung des Zentralen Eisenbahn-Forschungsinstituts des Ministeriums für Verkehrswesen zum Eisenbahntestring nach Schtscherbinka, fünf Kilometer südlich von Moskau gelegen, verlegt, um die Konstruktion des Fahrzeuges und die Ausstattung der Fahrgasträume näher zu studieren. Zu dieser Zeit baute man gerade die ersten einheimischen Dieseltriebzüge der Reihe DP 1. Die sowjetischen Spezialisten studierten die Konstruktion des DP 14 und kamen zu dem Schluss, den projektierten DP 1 nicht mit einer elektrischen Leistungsübertragung auszurüsten und empfehlen, die DP 1 mit hydraulischen Getrieben zu bauen. Obwohl sich DP 14 in Moskau befand, wurde er noch im Bestand des Depots Zasulauks geführt und dort erst am 30. Dezember 1962 ausgemustert.

Noch in den achtziger Jahren befanden sich alle drei Wagen ohne Ausrüstung am Versuchsring in Schtscherbinka. Bis heute ist ein Triebkopf erhalten, der als Schuppen zur Unterbringung diverser Instrumente genutzt wird. □

AUTOREN: TOMS ALTBERGS UND IVAN ROUDNEV (RIGA); ÜBERSETZUNG DES TEXTES: DIRK WINKLER