

## VT 137 153 – 154 und 233 – 234

Die VT 137 153 und 154 sowie VT 137 233 und 234 entstanden als Schnelltriebwagen der Bauart "Leipzig" mit hydraulischer und elektrischer Leistungsübertragung 1936 bzw. 1935 bei den LHW, Breslau, aus dem Bedürfnis, ein größeres Platzangebot und die 3. Wagenklasse auf einigen Relationen anbieten zu können.

Durch Abgasturboaufladung konnte inzwischen die Leistung der Dieselmotoren auf 442 kW (600 PS) bei etwa gleichen Abmessungen gesteigert werden. Das reichte aus, um bei Verwendung von zwei Maschinenanlagen einen dreiteiligen Zug auf die vorgesehene Geschwindigkeit zu bringen. Der Komfort dieser Triebzüge wurde

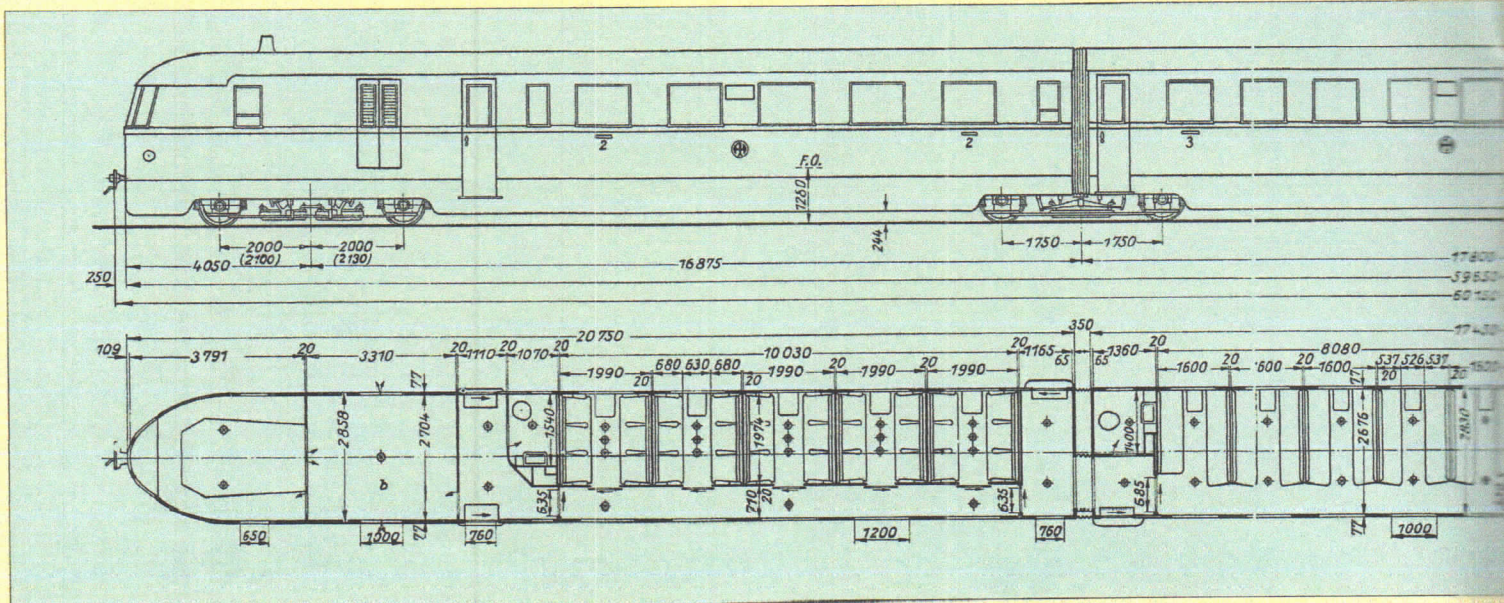
insofern verbessert, als in der 2. Klasse abgeschlossene Abteile mit Seitengang in Sitzteilung 0+3 und in der 3. Klasse offene Abteile mit Seitengang in Sitzteilung 0+4 als Polstersitze angeordnet wurden.

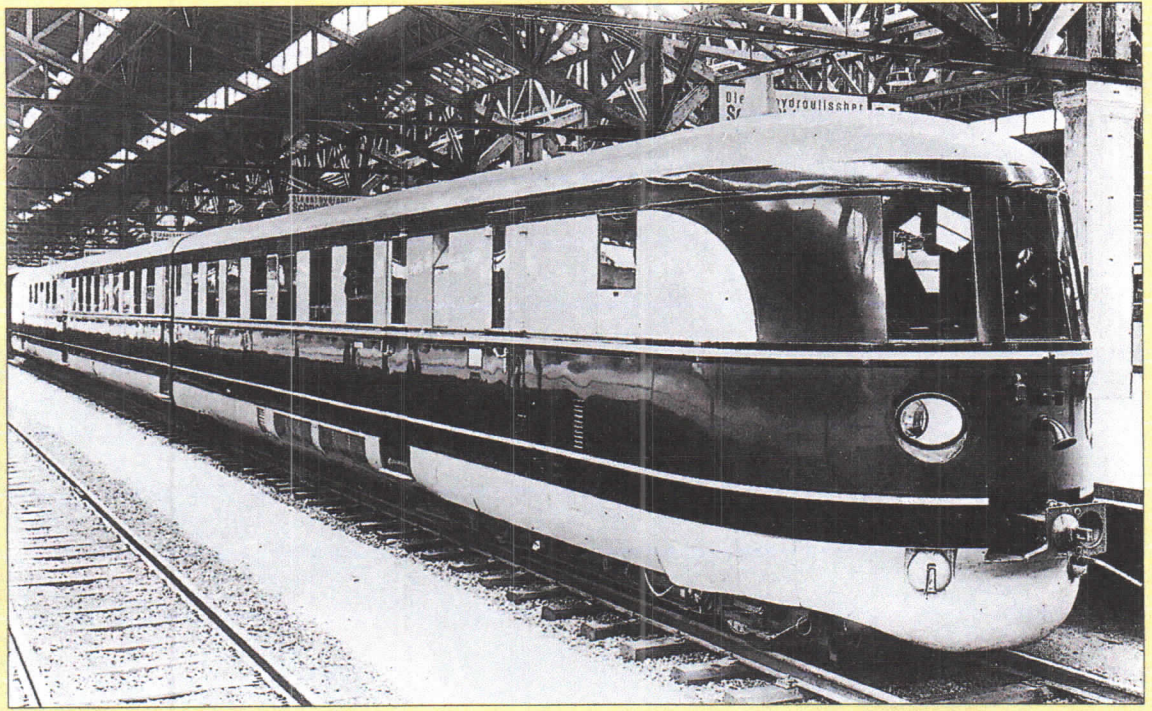
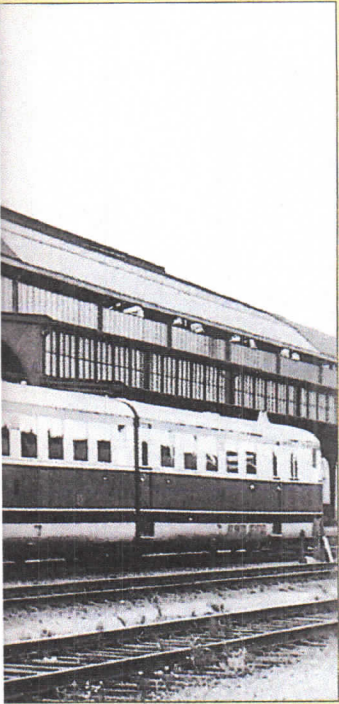
Bei der Ausführung mit hydraulischer Leistungsübertragung waren der Dieselmotor und das Zweiwandlergetriebe der Firma Voith an den führerstandseitigen Wagenenden im Maschinendrehgestell auf zwei Hilfsrahmen angeordnet. Der Dieselmotor trieb mit einer Gelenkwelle über einen Hochtrieb das mit dem Wendegetriebe vereinigte Strömungsgetriebe an. Vom Strömungsgetriebe wurden die beiden Achsgetriebe über Gelenkwellen angetrieben. Die Steuerung des Dieselmotors erfolgte mit Drehzahlregelung elektrisch in fünf Stufen. Die beiden Getriebestufen wurden bei einer Geschwindigkeit von etwa 108 km/h vom Führerstand aus elektropneumatisch umgeschaltet. Die Umschaltung des Wendegetriebes erfolgte ebenfalls elektropneumatisch im Stillstand. Die

Kühlanlage war unter dem Wagenkasten angeordnet.

Die beiden Fahrzeuge VT 137 233 und 234 erhielten zu Vergleichszwecken elektrische Leistungsübertragung, wobei die Dieselmotoren und die Traktionsgeneratoren der Firma SSW in den beiden Maschinendrehgestellen unter den jeweiligen Führerständen und je zwei dazugehörige Fahrmotoren der Firma AEG in den jeweils dahinterliegenden Jakobsdrehgestellen angeordnet waren. Die Leistungssteuerung war als RZM-Vielfachsteuerung ausgeführt. Die Dieselmotorendrehzahl wurde in fünf Fahrstufen elektrisch verstellt. Die beiden Ausführungen mit elektrischer und hydraulischer Leistungsübertragung konnten in Vielfachsteuerung von einem Führerstand gesteuert werden.

Es war vorgesehen, die Schnelltriebwagen der Bauart "Leipzig" mit einem zusätzlichen Mittelwagen auszurüsten. Dieser sollte sieben abgeschlossene Abteile 2. Klasse haben, wobei der Großraum





3. Klasse des einen Triebwagens zum Speiseraum mit 29 Plätzen umgestaltet werden sollte. Der Triebzug hätte damit 72/70 Sitzplätze 2./3. Klasse gehabt. Durch den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs kam dieser Umbau nicht mehr zustande. Die zulässige  $V_{max}$  dieser Fahrzeuge betrug 160 km/h. Anlässlich von Versuchsfahrten zu Luftwiderstandsmessungen erreichte am 17. Februar 1936 ein Schnelltriebwagen der Bauart "Leipzig" mit elektrischer Leistungsübertragung auf der Fahrt von Hamburg nach Berlin 205 km/h, was einen Geschwindigkeitsrekord für ein Fahrzeug der Regelausführung darstellte, denn es wurde dabei nur die Generatorerregung verändert, während ja Kruckenberg's Propellertriebwagen (siehe Band 1) ein reines Versuchsfahrzeug war. Die am 30. August 1935 (VT 137 154, abgenommen am 6. Mai 1936), am 2. Oktober 1935 (VT 137 233), am 6. November 1935 (VT 137 234) und am 2. Juni 1936 (VT 137 153) abgelieferten Schnelltrieb-

wagen wurden bis Kriegsausbruch beim Bw Berlin-Grunewald beheimatet und auf der Strecke Berlin - Breslau - Beuthen eingesetzt. Den Krieg überstanden alle vier Fahrzeuge. Während der VT 137 153 vermutlich mit der Nummer DP 15 in die UdSSR zur SZD kam, gelangten die VT 137 154 und

137 233 in den Bestand der DR und wurden dort wieder in Betrieb genommen. Im Jahre 1955 erwarb die DR den 1945 zur PKP gekommenen VT 137 234 und nahm ihn nach Hauptuntersuchung und Umbau mit dem aus dem VT 137 226 gewonnenen zusätzlichen Mittelteil zunächst vier- teilig in Betrieb.

**Bild 11 (oben links):** VT 137 154 der Bauart "Leipzig" mit hydraulischer Leistungsübertragung 1936 in Liegnitz auf Werksprobefahrt.  
**Bild 13 (oben rechts):** Dieselhydraulischer VT 137 153 im Jahre 1935 auf der 100-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahn in Nürnberg.  
**Abb. 11 (LHW) u. 13: Slg. Dr. Scheingraber**

**Bild 14:** Führerstand des Schnelltriebwagens der Bauart "Leipzig".

**Bild 12:** Maßskizze der VT 137 153 und 154 sowie 137 233 und 234.  
**Abb. 14 (VM Nürnberg) und 12: Sammlung Dietz**

