

Zeitwort

**19.12.1932:**

Der VT 877 erreicht Geschwindigkeitsrekord

Von Ursula Wegener

Sendung vom: 19.12.2024

Redaktion: Susanne Schmaltz

Produktion: SWR 2014

Zeitwort können Sie auch im **Webradio** unter [swrkultur.de](https://www.swr.de/swrkultur.de) und auf Mobilgeräten in der **SWR Kultur App** hören – oder als **Podcast** nachhören:

<https://www.swr.de/swrkultur/programm/podcast-zeitwort-100.html>

---

**Bitte beachten Sie:**

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

---

**Die SWR Kultur App für Android und iOS**

Hören Sie das Programm von SWR Kultur, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR Kultur App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: <https://www.swr.de/swrkultur/swrkultur-radioapp-100.html>

### **Musik:**

#### **Autor:**

Alles sprach damals von Aerodynamik. Der Begriff kam aus dem Luftschiffbau. 1919 hatte Edmund Rumpler dann ein Automobil in Tropfenform vorgestellt, dessen Windschlüpfrigkeit erst um 1990 übertroffen wurde. 17 Jahre später folgte der legendäre Tatra 87 mit elegantem Fließheck und glatter Außenhaut – das Vorbild für die moderne Stromlinienform. Im Autobau.

### **Musik:**

#### **Autor:**

Die Eisenbahner aber schliefen auch nicht. Die 1924 gegründete Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft arbeitete nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen. Profitabel sollte sie fahren, komfortabel und vor allem schnell! Schneller als Automobile!

Dampflokomotiven inklusive Kohle und Wasser waren zu schwer und träge für den Taktverkehr im Regionalen. Anfang des Jahrhunderts hatten zwar Elektro-Triebwagen schon Geschwindigkeitsrekorde aufgestellt, aber die Oberleitungs-Technik kam damals aus dem Versuchsstadium noch nicht heraus.

Die Lösung bestand in internen statt externen Kraftwerken. Dieselmotoren, die jeweils einen Stromgenerator antrieben - und das innerhalb eines Triebwagens, der leicht war, windschlüpfrig, und schick. Der Verbrennungstriebwagen 877, VT 877 entstand in den Werkshallen der WUMAG, der Waggon- und Maschinenbau AG Görlitz – der Betrieb war gerade dabei, sich auf Leichtbauweise zu spezialisieren

#### **O-Ton aus „Fliegende Züge“, Reichsbahn-Filmstelle:**

Anstelle der sonst üblichen Nietung wendet man das Schweißverfahren weitgehend an, weil es das Gesamtgewicht des Wagens erheblich verringert, ohne die Festigkeit herabzusetzen.

#### **Autor:**

Im Innenausbau wurden Leichtmetall und Sperrholz verwendet. Die Böden bestanden aus Kiefernholz. Die Sitze waren weich und angenehm breit, die Fenster doppelverglast. Außen war der Triebzug aalglatt; neuartige, sogenannte Jacobs-Drehgestelle verbanden Triebwagen und Wagen fast nahtlos. Der Führerstand war nach vorne gerundet – damit der Wind abgleiten konnte – der Zug war längs gestreift in Violett und Elfenbein – absolut elegant.

So stolz war die Reichsbahn auf ihr neues Schienenfahrzeug, dass sie seine Herstellung in einem 20-minütigen Film genauestens dokumentierte. Inclusive Feinheiten im Bau der 12-Zylinder-Maybach-Motoren. Angst vor Werksspionage hatte man damals anscheinend noch nicht.

#### **O-Ton aus „Fliegende Züge“, Reichsbahn-Filmstelle:**

Und dann geht es aus der Halle der WUMAG hinaus auf Probefahrt

**Autor:**

Nahezu geräuschlos sei VT 877 vorbeigerauscht, schwärmen Zeitgenossen. Bei seiner Probefahrt am 19. Dezember 1932 erreichte er 175 Stundenkilometer. Das war Rekord, und damit hatte er seinen Spitznamen weg: der „Fliegende Hamburger“. Aus der ganzen Welt kamen Delegationen zur Besichtigung angereist – sogar aus Japan.

Ab Sommerfahrplan 1933 fuhr VT 877 als reguläre Verbindung zwischen Hamburg und Berlin. Schon 1934 bauten die Amerikaner den deutschen Dieseltriebzug nach – unter dem Namen Pioneer Zephir. Bereits 1935 liefen Züge nach dem Vorbild des Fliegenden Hamburgers in den Räumen Köln und Frankfurt. Leipzig, Nürnberg, Stuttgart, München folgten bald nach.

**O-Ton aus „Fliegende Züge“, Reichsbahn-Filmstelle:**

125 Stundenkilometer sind die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit. Die Höchstgeschwindigkeit aber liegt bei 160 Stundenkilometern. Deutsche Arbeiter der Stirne, der Faust haben Vorbildliches geschafft. Also hat der Fliegende Hamburger, der erste Schnelltriebwagen der Welt Nachahmung gefunden. Die Fahrt im Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn ist ein beglückendes Erlebnis, das Zeit und Raum überwindet.

**Autor:**

Nach dem Zweiten Weltkrieg fuhr der „Fliegende Hamburger“ bis 1957. Der erste Intercity. Erst im Mai 1997 wurde die Fahrzeit des VT 877 zwischen Hamburg und Berlin übertroffen – von einem ICE.