

Der „Blaue Blitz“ mit Schwerpunkt Zwischenwagen



Mit der Bestellung vom **11.05.1951** wurden 8 Einheiten aus Trieb- und Steuerwagen **C4VT 5045/7045 als VT 45** bei der Firma SGP in Auftrag gegeben und gebaut. Ende 1953 wurden die Lokomotiven, Trieb-, Bei- und Steuerwagen umbezeichnet. Damit war der Steuerwagen **7045 zum 6545** umbezeichnet worden.

Mit **16.12.1953** wurden weitere 4 Einheiten 5045/6545 bei der Firma SGP bestellt und gebaut. Gesamt: 5045.01 bis 5045.12 – 12 Stück.

Im **Mai 1954 kam es von der Jugoslawischen Staatsbahn** zur Bestellung von 4 Stück „ähnlichen“ Trieb- und Steuerwagen Einheiten.

Größte Unterschiede zur ÖBB waren:

- a) Höchstgeschwindigkeit 100km/h
- b) 540PS Motorleistung
- c) Gepäckabteil im Steuerwagen
- d) Vielfachsteuerung etc.

Diese Einheiten wurden bis Dezember 1956 ausgeliefert. Da die JZ diese Fahrzeuge aber nicht bezahlen konnte, wurde zwischen der ÖBB und der Firma SGP vorerst ein Mietvertrag abgeschlossen. Diese Fahrzeuge hatten zu dieser Zeit keine „Hoheitsbezeichnung“ der Eigentümerbahnverwaltung. In Österreich war dazumal eine „Kohlenkrise“, d.h. die Steinkohle war teuer und die Lieferanten qualitäts- und mengenabhängig dünn gesät. Diese 4 Garnituren wurden ursprünglich als 5145.01 bis 5145.04 bezeichnet und nach den Umbaumaßnahmen mit 19.11 1963 als 5145.13 bis 5145.16 eingereiht.

Mit **11.12.1956** einigten sich die Bahnverwaltungen DR, CSD und ÖBB über die Schaffung einer Städteschnellverbindung Wien – Prag – Berlin. Die 565km lange Strecke sollte mit einer Dieseltriebwareneinheit, ohne umspannen, als Tagesverbindung geführt werden. Dabei sollen sich die drei Bahnverwaltungen im zweijährigen Rhythmus abwechseln. Dieses Zugpaar 54 / 55 hatte, wie viele von Berlin ausgehende Züge zu dieser Zeit, einen lateinischen Namen. Vom Bestimmungsort abgeleitet, wurde er **VINDOBONA** genannt. Die DR hatte, mit der VT Schnelltriebwagen Reihe 137, den Vorstellungen entsprechende Fahrzeuge zur Verfügung und führte am 6.1.1957 erste Probe- und Fahrzeiten Meßfahrten durch. Ab 13.01.1957 wurde mit den gleichen Triebwagen, in violett-cremer Lackierung, der Planbetrieb aufgenommen.

Der „Blaue Blitz“ mit Schwerpunkt Zwischenwagen

Mit Sommerfahrplan 1957 verkehrt erstmalig ein Triebwagenschnellzug Wien – Venedig als Tagesverbindung TS 190 / 191 „**VENEZIA**“. Wegen dem niedrigeren Lichtraumprofil in Italien, kann nur mit Triebwagen 5046/7046 gefahren werden und die FS hatte keine entsprechenden Fahrzeuge zur Verfügung.

Die von SGP angemieteten, von JZ bestellten 4 Triebwageneinheiten, wurden von den ÖBB mit 5.11.1957 gekauft.

Nun begann die Planung bei ÖBB und SGP zur Führung oben genannten Internationalen Triebwagenschnellzüge. Ausgehend von den vorhandenen Triebwagen 5045(ÖBB) und 5145(JZ) mussten Umbauten größeren Umfangs von der Fa SGP und ÖBB HW St. Pölten geplant und ausgeführt werden. Z.B.:

- A) Von 4575mm auf 4260mm SOK Tieferlegung der gesamten Kühlwasseranlage
- B) Motor Auspuffschächte umbauen
- C) Warmwasserkessel um 100mm kürzen
- D) Ein- und Umbau zweiten Brennstoffbehälter von 500l
- E) Dazu elektrische Förderpumpe
- F) 3. Scheinwerfer an der Stirnseite oben.

Diese Triebwagengarnitur wurden ab Werk nach Profilbereinigung bereits 3 teilig mit einem Zwischenwagen ausgeliefert. (27. / 28. 07. 1959)



Im August 1958 wurden verschiedene Zwischenwagen von der Fa SGP konzipiert:

1) **Wagen 7645** : halber Wagen mit 31 Sitzplätzen der 2. Klasse und 30 Sitzplätzen der 1. Klasse wurde als AB4TI mit 6 Stück bestellt.

2) **Wagen 7745 : Halbspeisewagen** mit 3 Abteilen der 1.Klasse wurde mit 3 Stück als AR4TI bestellt.

Der 7745 wurde von der Lackierung dem 7645 angepasst ist aber um 2 Meter länger und von der Technik (Drehgestelle Wegmann 15) anders ausgeführt.

Der „Blaue Blitz“ mit Schwerpunkt Zwischenwagen



Mit Fahrplanwechsel Mai 1962 übernahm die ÖBB turnusmäßig die Führung des **VINDOBONA** bis Mai 1964. Gefahren wurde mit 2 Motorwagen und 1 **Halbspeisewagen** und 1 oder 2 Zwischenwagen je nach Frequenz der Reisenden. Dem langjährigen Wunsch einer Schnellverbindung von *Wien Südbf (12.45) - Graz - Maribor - Zidani Most - Ljubljana - Postojna - Pivka – nach Triest (22.48)* wurde am 27. Mai 1963 entsprochen. Dieser erste Zug TS 183 **MIRAMARE** wurde mit 5145.11, 7645.05 und 6545.11 geführt. Die Fahrzeit war 10 Stunden.

Mit Ende Sommerfahrplanabschnitt 1970 wurde der TS 195 / 194 **VENEZIA** als Triebwagenschnellzug mit Rh 5145 eingestellt. Nach 13 Jahren ging diese Ära zu Ende. Damit wurden die Zwischen- und Halbspeisewagen aus dem internationalen Verkehr frei.

Die **AB4TI 7745** wurden für den nationalen Verkehr in B4TI in der HW St. Pölten umgebaut und vom 28.3.1972 bis 1.04.1974 als 7845 ausgeliefert.

Das Speiseabteil wurde in Sitzabteile umgebaut. Der ganze Wagen, auch die ehemaligen 1. Klasse Abteile wurden in 2. Klasse umbezeichnet und die Tapezierung angepasst.

Anfang 1990 wurde der **7845.02**, der bis zu diesem Zeitpunkt als „Sitzwagen-Anhänger“ verwendet wurde neuerlich in die HW St. Pölten zum Umbau einberufen. Das Konzept war, für den Sonderzugverkehr einen „**Barwagen mit Kleinküche**“ in **Stehbuffet** Ausführung zur Verfügung im 5145 eingereicht zu haben.

Damit wurde er als **80 81 973 2 941-6** umbezeichnet.

Die ultramarinblaue Lackierung mit umbragrauem Dach wurde belassen.

Der Sonderzugverkehr mit dem „Blauen Blitz“ boomte zu dieser Zeit sehr. So wurde anlässlich der Hochzeit des damaligen Generaldirektor Dr. Heinrich Übleis nach seiner Gattin Johanna Ecker der Wagen, im Juni 1990 am Südbahnhof Ostseite, getauft. Auf den Seitenwänden des Wagens wurde „**Blitz Expresß Bar Johanna**“. angeschrieben.

Der „Blaue Blitz“ mit Schwerpunkt Zwischenwagen



1994 wurde dann die Lackierung auf **saphirblau, silbernes Dach** und die Beschriftung auf „**Blitz Bar Johanna**“ geändert. Die Inneneinrichtung wurde beibehalten.



2004 wurden die Fahrzeuge in der RSI Inzersdorf ausgebessert und neu lackiert. Damit wurde die „Blitz Bar Johanna“ Beschriftung am Barwagen entfernt und die noch bis heute verwendete Beschriftung „Restaurant“ in erhabenen Buchstaben angebracht.

Text und Fotos: Club Blauer Blitz, Ing. Karl Kunstovny - 2016

Der „Blaue Blitz“ mit Schwerpunkt Zwischenwagen

Blauer Blitz als H0 Modell

CBB Clubmodelle, Kleinserie

Diese Modelle wurden von Mitarbeitern des Clubs und Nusser-Modell geplant und ausgeführt.

CBB-Nusser-Modell: **Restaurant Wagen AR4TL 7745.01 – 2014**



CBB-Nusser-Modell: **Zwischenwagen 7845 003-8** Dach umbragrau, Kasten und Schürze ultramarinblau – 2016



CBB-Nusser-Modell: **Barwagen „Blitz Express Bar Johanna“ 8081 973 2 941-5** Dach grau, blaue Schürze - 2015



Der „Blaue Blitz“ mit Schwerpunkt Zwischenwagen

CBB-Nusser-Modell: **Barwagen „Blitz Bar Johanna“ 8081 973 2 941-5** Dach silber, graue Schürze – 2015



CBB-Nusser-Modell: **Zwischenwagen Tauschgehäuse AB4TL 7645.01 bis 06** passend für Piko 7645 Modell. Lackierung von Ep. III bis Ep. V
Halbfenster, 4 Türen.– 2016

