

Eierköpfe



VT 08.5 • VT 12.5
• ET 30 • ET 56 • ETA 176



Best.-Nr. 53 07 02



Trans Europ Express 50

Eine Legende wird



In Kürze jährt sich die Premiere des Trans Europ Express zum 50. Mal. Die schnellen und komfortablen TEE-Züge – zwischen 1957 und 1989 waren es insgesamt 60 verschiedene Zugpaare – verbanden die westeuropäischen Metropolen und Wirtschaftszentren, vor allem auf Distanzen zwischen 300 und 900 km. In der Anfangsphase setzte man auf Dieseltriebwagen, später dominierten die lokbespannten Züge. Viele ihrer Namen haben heute noch einen legendären Klang: „Helvetia“, „Saphir“, „Blauer Enzian“, „Edelweiss“, „Mediolanum“, „Mont Cenis“ ... Die Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals lässt die Geschichte dieser berühmten Züge Revue passieren und dokumentiert in zahlreichen erstklassigen Fotografien die Betriebseinsätze der TEEs – und natürlich deren Fahrzeuge, die in puncto Komfort und Design noch heute gültige Maßstäbe setzten.

92 Seiten im DIN-A4-Format, mehr als 150 Abbildungen, Klammerheftung

Sonderausgabe 1/2007

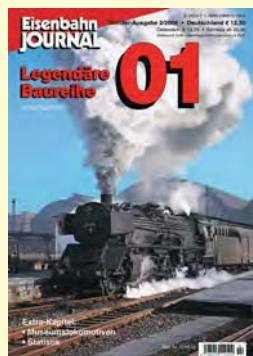
Best.-Nr. 530701 • € 12,50

Kennen Sie schon diese Sonder-Ausgaben?



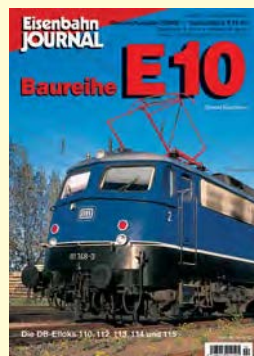
ÖBB im Wandel
Fahrzeuge, Strecken, Unternehmen, Marktöffnung

Sonder-Ausgabe 1/2006
Best.-Nr. 530601 • € 12,50



Legendäre BR 01
Extra-Kapitel: Museumslokomotiven, Statistik

Sonder-Ausgabe 2/2006
Best.-Nr. 530602 • € 12,50



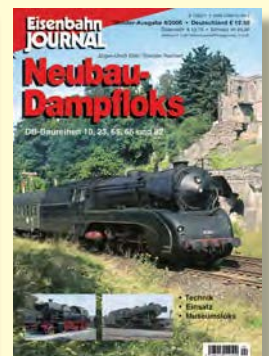
Baureihe E 10
DB-Eloks 110, 112, 113, 114 und 115

Special-Ausgabe 2/2006
Best.-Nr. 540602 • € 12,50



Akku-Triebwagen
Länderbahn-, Reichsbahn- und Bundesbahn-Bauarten

Sonder-Ausgabe 3/2006
Best.-Nr. 530603 • € 12,50



Neubau-Dampfloks
DB-Baureihen 10, 23, 65, 66 und 82

Sonder-Ausgabe 4/2006
Best.-Nr. 530604 • € 12,50

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-33, eMail bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Eierköpfe:

Runde Formen, neue Leichtigkeit



WENNGLEICH VIELE EISENBÄHNER, unter ihnen noch altgediente Beamte aus der Kaiserzeit, lieber am Althergebrachten festhielten, war die DB in den frühen Fünfzigern sehr innovationsfreudig. Namentlich Dezernenten im für die Entwicklung von Triebfahrzeugen zuständigen Zentralamt München verhalfen neuen Konstruktionsprinzipien zum Durchbruch. „Ein großer Wurf“ glückte mit der V 200. Sie verkörperte den technischen Fortschritt auf Schienen, sie symbolisierte den Glauben an eine bessere Zukunft der sich nur langsam von den Kriegsfolgelasten erholenden Deutschen Bundesbahn.

Ein Kind derselben Zeit war der VT 08.5. Er leitete 1952 eine neue Epoche der Stromlinientriebwagen ein und diente neben der V 80 als Vorbild für den dieselhydraulischen Antrieb der ein Jahr später erschienenen V 200. Der VT 08.5 bestach durch konsequent angewandte Leichtbauweise, überzeugte die Reisenden mit hervorragender Laufkultur und die Werkstätten mit gesenktem Unterhaltungsaufwand. Das Stromlinien-Design traf den Zeitgeschmack der Wirtschaftswunderjahre. Es war damals allenthalben in Mode, selbst wenn es nicht um schnelle Fortbewegung ging – sogar Kühlschränke und Rasierapparate erhielten in diesem Fall völlig dysfunktionale „Stromlinien“.

Auf das an Dampflokomotiven gewöhnte Reisepublikum wirkte die halbkugelige Kopfform des VT 08.5 ausgesprochen futuristisch. Fachleute sprachen anerkennend von einer dreidimensional gekrümmten Frontpartie, die hinsichtlich Aerodynamik ideal durchgebildet war. Dank dem Flugzeugbau entlehnter Prinzipien der Wagenkastenkonstruktion ließ sich erheblich Gewicht einsparen. Dem für den Fernschnellzugdienst konzipierten Typ folgte 1953 der maschinentechnisch und wagenbaulich fast gleiche VT 12.5 für den – im damaligen Sprachgebrauch – so genannten Städteschnell- und Bezirksverkehr. Runde Formen, neue Leichtigkeit und mehr Komfort hielten aber auch im Nahverkehr Einzug: bereits 1952 in Gestalt des ET 56 und des ETA 176, vier Jahre später mit dem vor allem für den Ruhrschnellverkehr bestimmten ET 30. Dabei spielte neben dem Streben nach einer einheitlichen Bauform im Interesse kostengünstiger Serienproduktion die Werbewirksamkeit des Stromlinien-Designs eine wichtige Rolle. Folglich kamen selbst die batteriebetriebenen ETA 176 (für deren Einsatzgebiet oft Schienenbusse genügt hätten) wie Schnelltriebwagen daher, was Reisende mitunter irritierte. Zumindest von den ab 1954 beim Bw Hameln beheimateten ETA 176 sind Irritationen überliefert: Eilige Fahrgäste verwechselten sie in Hannover öfters mit dem am gleichen Bahnsteig abfahrenden, aus einer VT 08-Garnitur gebildeten F-Zug „Roland“, weshalb der ETA 176 den Beinamen „Klein-Roland“ erhielt – eine nette Anekdote ...

Letztlich gingen die ETA 176 aufgrund ihres langjährigen Domizils und ihrer Formgebung als „Limburger Zigarren“ in die Annalen ein. Gleichwohl zählen sie ebenso wie die VT 08.5, VT 12.5, ET 30, ET 56 und die durch Umbau aus den VT 08.5 hervorgegangenen VT 12.6 zur Familie der „Eierköpfe“. Berufseisenbahner mochten den von Bahnfans geprägten Spitznamen unpassend finden, doch unter diesem sind die rundlichen Triebwagen längst zum Mythos verklärt, ähnlich wie die V 200 und der mit seiner hochliegenden Führerkabine anders gestaltete VT 11.5. Diese Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals stellt die ab 1968 als 608, 612, 613, 430, 456 und 517 bezeichneten Baureihen vor – nicht zu vergessen die VT 08.8 alias 608.8 für die US Army. Wir blicken zurück auf eine Ära, in der die Stromlinienform noch einem aus heutiger Sicht naiven Fortschrittsglauben entsprach. Die Dokumentation erstreckt sich bis zum Ende des Plandienstes in den Achtzigern und schließt auch die museal erhaltenen Fahrzeuge ein, das Ganze wie immer reich illustriert. **KONRAD KOSCHINSKI**

ETA 176

Gut zwei Jahrzehnte nach Beschaffung der letzten Akku-Triebwagen durch die DRG setzte die DB wieder auf die Vorteile der „Batterie-Traktion“. Die neuen Fahrzeuge sollten technisch perfekt sein, modern aussehen und hohen Komfort bieten. ➔ 76

VT 08.5 FÜR DEN FERNVERKEHR

Ihr Design galt als progressiv und aerodynamisch ideal, die Konstruktion des Wagenkastens als selbsttragende Röhre setzte Maßstäbe für künftige Schienenfahrzeuge. Bis zur TEE-Ära waren die VT 08.5 die Topstars unter den Fernschnelltriebwagen. ➔ 26



VT 12.5 FÜR DEN BEZIRKSVERKEHR

Äußerlich und auch technisch waren VT 08.5 und VT 12.5 nahezu gleich, ihr Interieur wies hingegen große Unterschiede auf. Durch Umbau mutierte der VT 08.5 schließlich zum VT 12.6. Dennoch bereitete der kombinierte Einsatz der Schwesterbaureihen den Disponenten weiterhin Kopfzerbrechen. ➔ 42

ERINNERUNGEN: IM WELTMEISTER-VT

5. Juli 1954, der Tag nach dem großen Triumph von Bern: Die deutsche Fußball-Nationalmannschaft kehrt in einem VT 08.5 nach Deutschland zurück. Im südbadischen Singen gab es nicht nur überschäumenden Jubel, wie der Bericht des späteren kicker-Redakteurs Harald Landefeld zeigt. ➔ 50

VT 08.8 FÜR DIE US ARMY

Mitte der 1950er Jahre galt es die von der US Army requirierten SVT der Bauarten Hamburg und Köln zu ersetzen. Es lag nahe, auf einen bewährten Triebwagentyp der DB zurückzugreifen. Folglich ließ die amerikanische Armee den VT 08, in zwei Spielarten ihren Bedürfnissen angepasst, nachbauen. ➔ 58



ET 56 UND ET 30

1952 hielt die werbewirksame Stromlinienform des VT 08.5 auch im Nahverkehr Einzug: Sieben elektrische Oberleitungs-Triebwagen wurden in Betrieb genommen. Ab Ende 1955 folgten 24 überwiegend für den Nahschnellverkehr im Ruhrgebiet beschaffte ET 30. ➔ 62



TITELSEITE: VT 12 im Bw Braunschweig (1980),
TITELSEITE: VT 12.5-Museumszug im Donautal,
ET 56 und ET 30 in alter und neuer Lackierung
sowie „Limburger Zigarren“ (ETA/ESA 176).
FOTOS: Th. KÜSTNER, D. SPILLNER, R. HANSTEIN
FOTOS DIESER DOPPELSEITE: L. ROTTHOWE, WERK-
ARCHIV MAN-SCHIENENFAHRZEUGE, SLG. ASMUS,
E. POLKOWSKI, D. KEMPF (2)

EDITORIAL	3
Runde Formen, neue Leichtigkeit	
GALERIE	6
Eierköpfe für fast jeden Einsatzzweck	
AERODYNAMISCHE FORMGEBUNG	14
Stromlinien für alle	
VT 92 501	18
»Kartoffelkäfer« als Wegbereiter	
GENERATIONEN-MIX IM RHEINTAL	20
Neustart mit der Rheinblitz-Gruppe	
VT 08.5 FÜR DEN FERNVERKEHR	26
Der nobelste der roten Runden	
VT 12.5 FÜR DEN BEZIRKSVERKEHR	42
Wie ein Ei dem anderen ...	
ZEICHNUNGEN	46
ERINNERUNGEN	50
Im Weltmeister-VT	
EINSATZ ALS 612/613	52
Vom Schienenstar zum Kultobjekt	
VT 08.8 FÜR DIE US ARMY	58
Im Dienst der Amerikaner	
ET 56 UND ET 30	62
Die elektrischen Pendants	
ETA 176	76
Limburger Zigarren	
FAHRZEUGSTATISTIK	82
MODELLE	84
Stiefkind Eierkopf	
IMPRESSUM & VORSCHAU	86
FACHHÄNDLER-ADRESSEN	88



Tropfenform

Die Kopfform der „Fliegenden Züge“ der Reichsbahn wurde zwar aufgrund von Windkanalversuchen gestaltet, doch erst die halbkugel- bzw. eierförmigen Stirnpartien der DB-Baureihen VT 08.5 und VT 12.5 waren strömungstechnisch fast ideal. Die zuletzt in Braunschweig beheimateten Fahrzeuge erfreuten sich bei den Reisenden großer Beliebtheit. Foto: Helmut Scheiba



Traktionswechsel

Die Triebwagen der „Eierkopf“-Familie gab es sowohl mit Diesel- als auch mit Elektro-Antrieb, wobei die ETA 176 nicht einmal eine Fahrleitung benötigten, da sie ihren Strom aus Batterien bezogen. 1957, als dieses Foto mit der O3 263 vor D 504 in Wiesbaden entstanden ist, dominierte bei der DB die Dampftraktion allerdings noch ganz eindeutig.

Foto: Carl Bellingrodt/Slg. Brinker





