B 10533 F • ISBN 3-89610-161-7

Eisenbahn JOURNAL

Sonder-Ausgabe 3/2006 • Deutschland € 12,50
Österreich € 13,75 • Schweiz sfr 25,00
BeNeLux € 14,40 • Italien/Spanien/Portugal (cont.) € 16,25

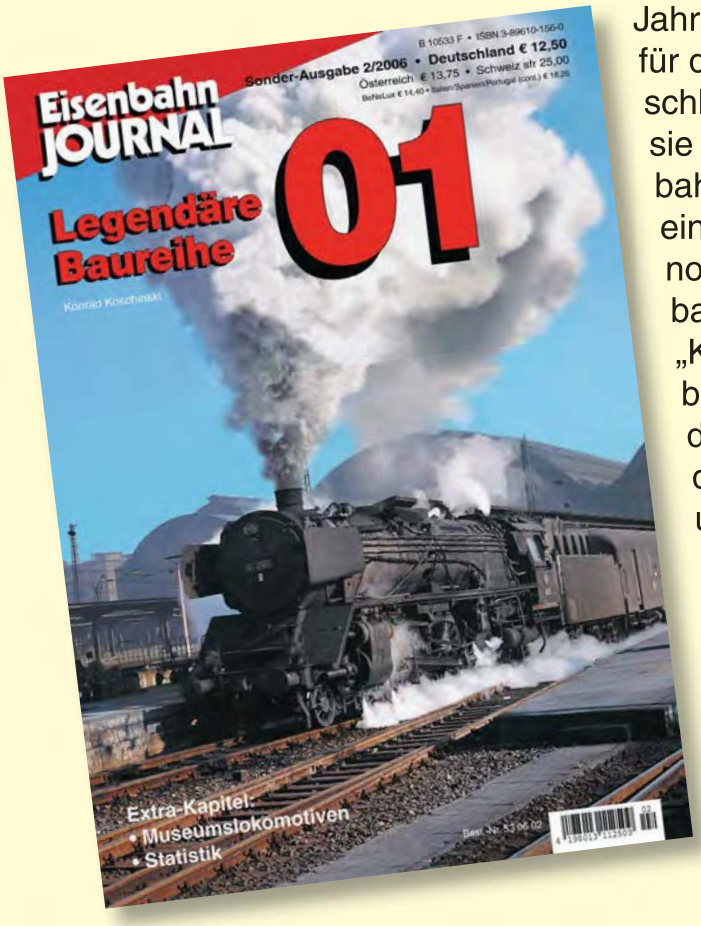
Akku Triebwagen

Dr. Franz Rittig

- Frühe „Batterie-Züge“
- Bauart Wittfeld
- Limburger Zigarre ETA 176
- Alltags-Akku ETA 150

Best.-Nr. 53 06 03

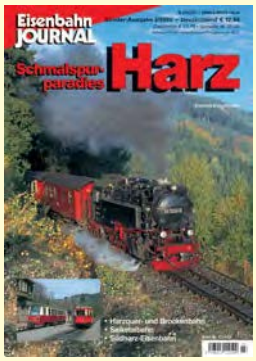
Die Flaggschiffe der Dampftraktion BR 01



Jahrzehntelang war die Baureihe 01 der Inbegriff für die schwere Schnellzug-Dampflokomotive schlechthin in Deutschland. Insgesamt umfasste sie 241 Maschinen. Bei der Deutschen Bundesbahn standen die letzten 01er bis 1973 im Planeinsatz, bei der Reichsbahn in der DDR sogar noch bis 1982. Die Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals zeichnet die Geschichte der „Klassiker" der Einheitsbauart 1925 nach und beschreibt neben der Neubekesselung durch die DB auch die Rekonstruktion zur 01.5 durch die DR. Zahlreiche bisher unveröffentlichte und oft großformatig wiedergegebene Fotos machen diese Sonderausgabe zu einem Informations- und Nachschlagewerk von bleibendem Wert.

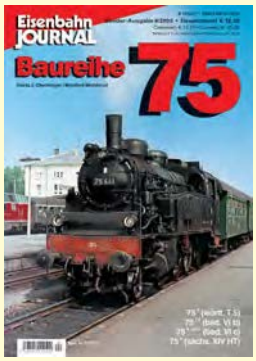
92 Seiten im DIN-A4-Format,
über 160 Abbildungen, Klammerheftung
Sonderausgabe 2/2006
Best.-Nr. 530602 · € 12,50

Kennen Sie schon diese Sonder-Ausgaben?



Schmalspur-paradies Harz

Sonder-Ausgabe 3/2005
Best.-Nr. 530503 • € 12,50



Baureihe 75
75.0, 75.1-3, 75.4,10-11, 75.5

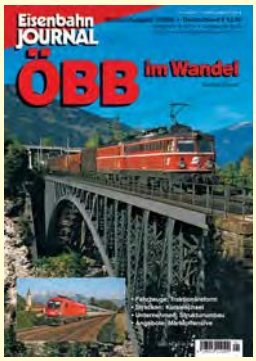
Sonder-Ausgabe 4/2005
Best.-Nr. 530504 • € 12,50

Die 628-Familie
627.0, 628.0, 627.1, 628.1, 628.2, 628.4, 628.9

Sonder-Ausgabe 5/2005
Best.-Nr. 530505 • € 12,50

Baureihe 218
Technik, Einsatz, aktueller Überblick, 210, 217

Sonder-Ausgabe 6/2005
Best.-Nr. 530506 • € 12,50



ÖBB im Wandel
Fahrzeuge, Strecken, Unternehmen, Marktoffensive

Sonder-Ausgabe 1/2006
Best.-Nr. 530601 • € 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]

Akku-Triebwagen – ein abgeschlossenes Kapitel?

Die Geschichte jener Triebwagen, die ihre Antriebsenergie mitgeführten Batterien entnehmen, erscheint zumindest auf deutschen Gleisen derzeit als abgeschlossenes Kapitel historischer Eisenbahntechnik. Neue Überlegungen und konzeptionelle Ansätze zu einer Renaissance dieser bemerkenswerten, weil umweltschonenden und energetisch optimalen Schienenfahrzeuge gab und gibt es zwar immer wieder, ob ihnen jedoch Erfolg beschieden sein wird, erscheint fraglich, aus der Sicht des Autors indes nicht prinzipiell ausgeschlossen.

Wer sich der Historie der kurz und rationell Akku-Triebwagen genannten Fahrzeugfamilie nähert, stößt neben der differenzierten Quellenlage auf eine erstaunliche Literaturvielfalt. An erster Stelle muss Horst Troche genannt werden, der seine langjährigen, überaus gründlichen Recherchen auf diesem Gebiet bereits 1997 in einem umfassenden, hoch detaillierten Standardwerk zusammenfasste, den Schwerpunkt allerdings auf die Akku-Triebwagen der preußisch-hessischen Staatsbahn und der DRG legte. Das war möglich, weil Rolf Löttgers das erfolgreiche Kapitel der Akku-Triebwagen der DB bereits 1985 in komplexer, bis heute gültiger Form dargestellt hatte. 1989 folgte Helmut Brinker mit einer ähnlich angelegten Monografie, die ihre Berechtigung u.a. aus der breiten Abhandlung der Einsatzpraxis der ETA 150 und ETA 176 bezog.

In der DDR hatten tiefer gehende Nachforschungen zur Geschichte der Akku-Triebwagen bereits in den Siebzigerjahren begonnen. Ihre Ergebnisse schlugen sich in einer Vielzahl ausgezeichnet lesbarer Publikationen zu einzelnen Fahrzeugen nieder. Zu nennen sind hier unbedingt die Arbeiten von Günther Fiebig, daneben auch von Rainer Zschech und Dieter Bäzold.

Die Literaturvielfalt mit ihren zahllosen, sich bisweilen widersprechenden Aussagen, aber auch eine leider zunehmende Oberflächlichkeit in jüngeren journalistischen Publikationen lösten das Bedürfnis nach einer neuen, informativen Überblicksdarstellung zur Geschichte deutscher Akku-Triebwagen aus. Die vorliegende Ausgabe versucht, diesem Bedürfnis zu entsprechen, ohne freilich absolute Vollständigkeit zu beanspruchen.

Als Autor seien mir an dieser Stelle einige persönliche Worte gestattet. Im Kontext meiner Aspirantur an der Technischen Hochschule Ilmenau und einer Arbeit zur Geschichte der elektrischen Energietechnik wurde ich 1987 mit Dipl.-Ing. Dieter Bäzold bekannt. Bei längeren Gesprächen mit ihm, dem international renommierten Autor, entstand die Idee einer Vortragsreihe zur Geschichte elektrischer Triebfahrzeuge. Der fachlich streitbare, persönlich sehr bescheiden auftretende Bäzold sah die Geschichte der Akku-Triebwagen keineswegs als abgeschlossen an. In diesem Zusammenhang schärfte er mir ein, dass die historische Entwicklung dieser Fahrzeuge leicht fasslich niederzuschreiben sei, damit jeder Eisenbahnfreund und Modelleisenbahner Interesse und Spaß an der Lektüre fände.

Leider ließ mein beruflicher Entwicklungsweg in den nachfolgenden Jahren kaum noch Raum für die begonnene Zusammenarbeit. Tief erschrocken musste ich im Oktober 1995 Kenntnis vom Tode Dieter Bäzolds nehmen. Manfred Weisbrod schrieb damals: „Wir alle haben in Dieter Bäzold nicht nur den Fachmann, sondern den ehrlichen, absolut zuverlässigen Freund und Partner geschätzt.“

Das alles ist, da diese Zeilen entstehen, ein Jahrzehnt her. Vielleicht gelingt es mit dieser kleinen Abhandlung über die Geschichte der Akku-Triebwagen auf deutschen Gleisen an die stets vorzüglich recherchierten Publikationsleistungen Dieter Bäzolds anzuknüpfen.

Dr. sc. phil. Franz Rittig

„Zigarre“ ohne Feuer

Der ETA 176 sollte nicht nur technisch perfekt sein, sondern auch modern aussehen und besten Komfort bieten. Aufgrund der hohen Beschaffungskosten wurden nur acht Triebwagen gebaut

Der ETA 176 (Baureihe 517)
• ab Seite 60

Ein innovativer Sonderling

Der sächsische Doppeltriebwagen von 1903 zeigte interessante technische, vor allem wagenbauliche Lösungen

Versuche der Sächs. Staatseisenbahnen
• ab Seite 20

Doppelt einfach!

Bei den Zweiteilern der Bauart Wittfeld handelt es sich um die ersten in großer Stückzahl beschafften Akku-Triebwagen. Sie überzeugten nicht zuletzt durch günstige Betriebskosten

Die Wittfeld-Doppeltriebwagen
• ab Seite 30

Mal kurz, mal lang, stets mittendrin

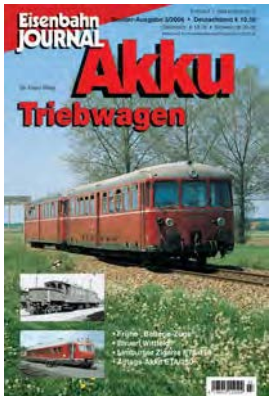
Um das Platzangebot zu erhöhen, wurde für die Wittfeld-Zweiteiler ein Mittelwagen in zwei verschiedenen Längen entwickelt. Trotz guter Erfahrungen blieb es bei lediglich acht Dreiteilern

Die dreiteiligen Wittfeld-Triebzüge
• ab Seite 36

Neu ja, innovativ nein

In der ersten Häfte der Zwanzigerjahre ließ die Deutsche Reichsbahn neue Speichertriebwagen entwickeln. Die Batterien waren nun überwiegend unterhalb des Wagenbodens angeordnet

Die Bauart DRG
• ab Seite 52



TITELBILD: Weit über 200 Akku-Triebwagen der Baureihe ETA 150 beschaffte die DB ab 1954 und setzte sie bundesweit ein (bei Nördlingen, Mai 1981).
KLEINE FOTOS: Erst 1962 quittierten die letzten ETA der preußischen Bauart Wittfeld den Dienst bei der DB. Formschön, aber leider viel zu teuer waren die ETA 176.
FOTOS: ANDREAS RITZ, JOACHIM CLAUS, STEFAN PFÜTZE

- **Galerie**
  Bilderbogen aus der Bundesbahn-Zeit 6

Länderbahn-Bauarten

- **Frühzeit der „Batterie-Züge“**
  Die einfachen „Selbstfahrer“ 14
- **Versuche der Sächsischen Staatseisenbahnen**
  Ein innovativer Sonderling 20
- **Wer war Gustav Wittfeld?**
  Der unbekannte Ingenieur 24
- **Der Weg zur Bauart Wittfeld**
  Die Probanden 26
- **Die Wittfeld-Doppeltriebwagen**
  Doppelt einfach! 30
- **Die dreiteiligen Wittfeld-Triebzüge**
  Mal kurz, mal lang, stets mittendrin 36
- **Einsatz der „Wittfelder“**
  Unattraktiv, aber erfolgreich 40
- **Die anderen Akku-Triebzüge**
  Mit Stahl und Tender 48

Reichsbahn- und Bundesbahn-Bauarten

- **Die Bauart DRG**
  Neu ja, innovativ nein 52
- **Der ETA 176 (Baureihe 517)**
  „Zigarre“ ohne Feuer 60
- **Der ETA 150 (Baureihe 515)**
  Ein Akku für alle Tage 70

Modelle

- **Akkus ohne Batterie** 84

- Vorschau & Impressum 86
- Fachhändler-Adressen 88
- Quellen- und Literaturverzeichnis 90

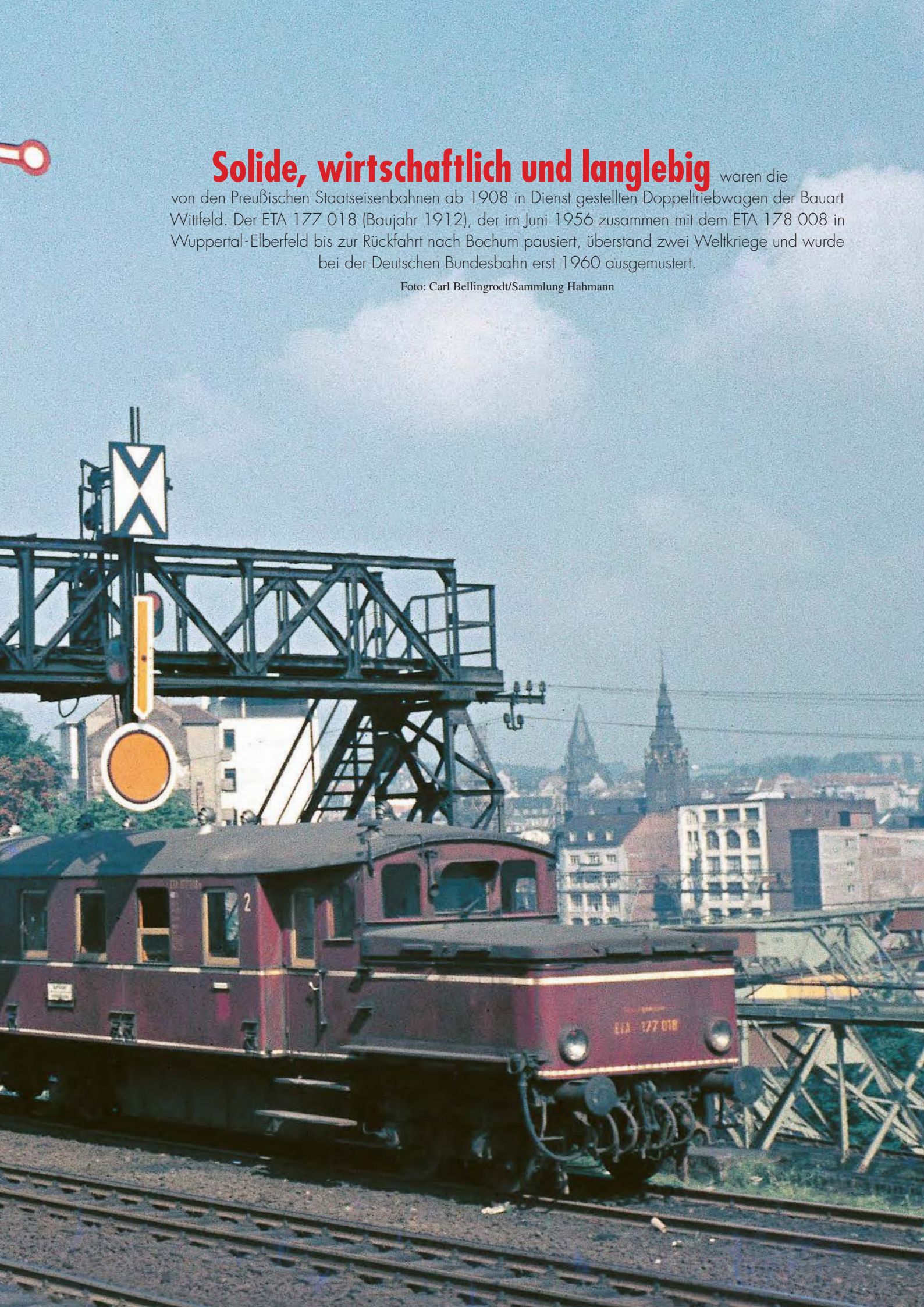
Ein Akku für alle Tage

Der Sparstift regierte bei der Konstruktion des ETA 150: Dennoch ist ein Fahrzeug entstanden, das bei den Fahrgästen großen Anklang fand. Mit 232 Exemplaren war es ein echter Bestseller

Der ETA 150 (Baureihe 515)
• ab Seite 70

FOTOS DIESER DOPPELSEITE: DB, SIEMENS/SLG. DR. RAMPP, SLG. GOTTWALDT (3), V. SIEWKE

K
J



Solide, wirtschaftlich und langlebig waren die von den Preußischen Staatseisenbahnen ab 1908 in Dienst gestellten Doppeltriebwagen der Bauart Wittfeld. Der ETA 177 018 (Baujahr 1912), der im Juni 1956 zusammen mit dem ETA 178 008 in Wuppertal-Elberfeld bis zur Rückfahrt nach Bochum pausiert, überstand zwei Weltkriege und wurde bei der Deutschen Bundesbahn erst 1960 ausgemustert.

Foto: Carl Bellingrodt/Sammlung Hahmann

Eierköpfe

lautet der Spitzname für mehrere DB-Triebwagentypen der Fünfzigerjahre aufgrund des stromlinienförmigen Designs der Stirnfronten. Auch die Akku-Bauart ETA 176 zählte dazu. 1955 entstanden in Esslingen mit den ESA 176 002 bis 006 fünf der zugehörigen Steuerwagen.

Foto: Maschinenfabrik Esslingen/Archiv Daimler-Benz AG

Alltags-Akkus waren die 232 Triebwagen der Baureihe ETA 150. Die Innenausstattung der gegenüber den ETA 176 deutlich preiswerteren Fahrzeuge wirkte vergleichsweise nüchtern und sachlich. Bei den Fahrgästen waren sie wegen ihrer großen Laufruhe trotzdem sehr beliebt (515 122 um 1969 bei Bad Ems im Lahntal).

Foto: Reinhold Palm