

Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F • ISBN 3-89610-084-X

Deutschland DM 22,80 / € 11,66

Österreich S 170,- / € 12,35

Italien Lit 27 000 / € 13,94

Niederlande hfl 29,- / € 13,16

Luxemburg lfr 490,- / € 12,15

Schweiz sfr 22,80

**Sonder-
Ausgabe
4/2001**

TEE

VT 11.5 VT 18.16

Bauart Görlitz



Konrad Koschinski

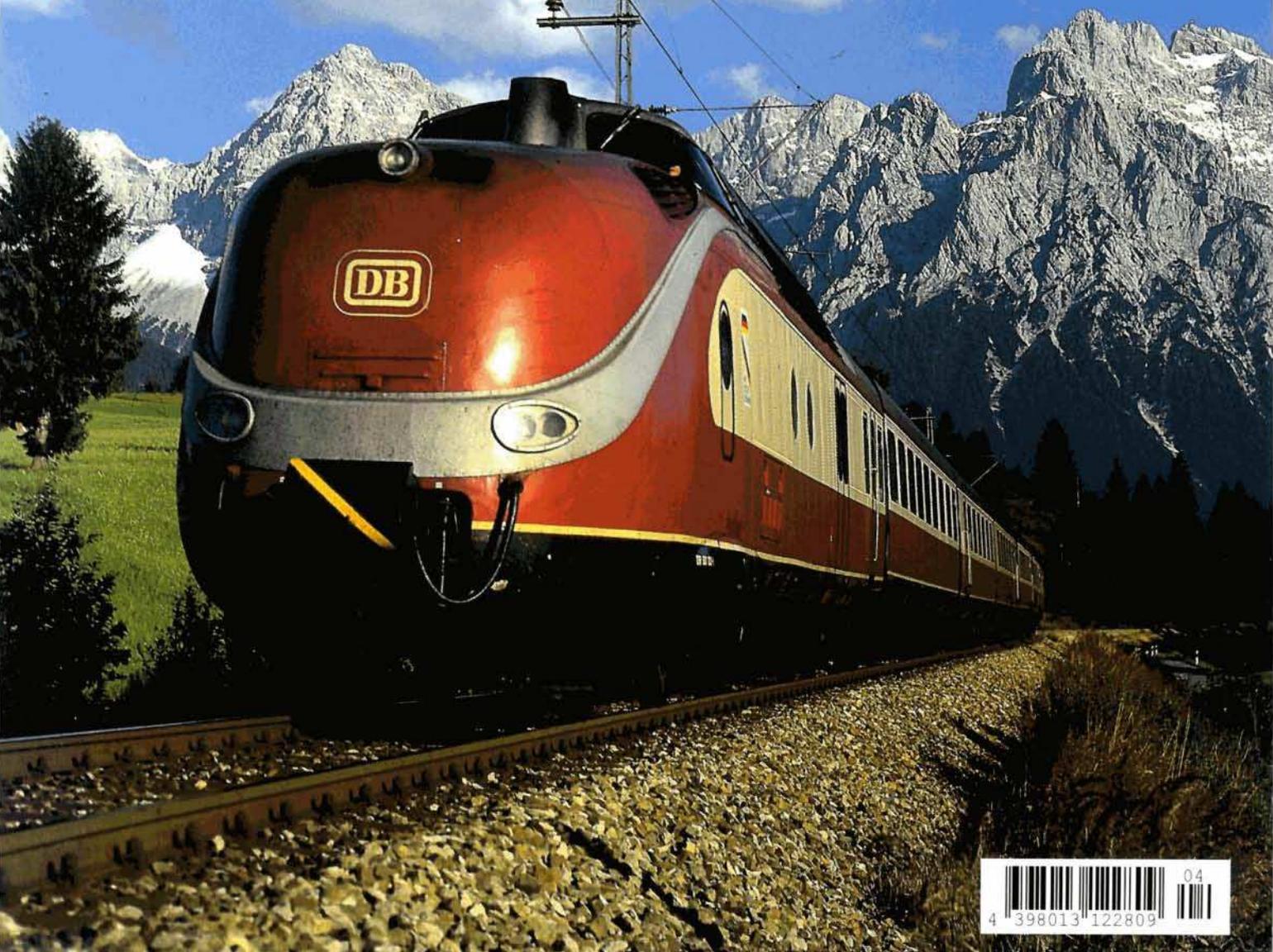


Bild 1 (Titel): VT 11.5/601 im Turnus des „Alpen-See-Expreß“; am 9. August 1985 bei Klais auf Leerfahrt von Mittenwald nach München Ost.

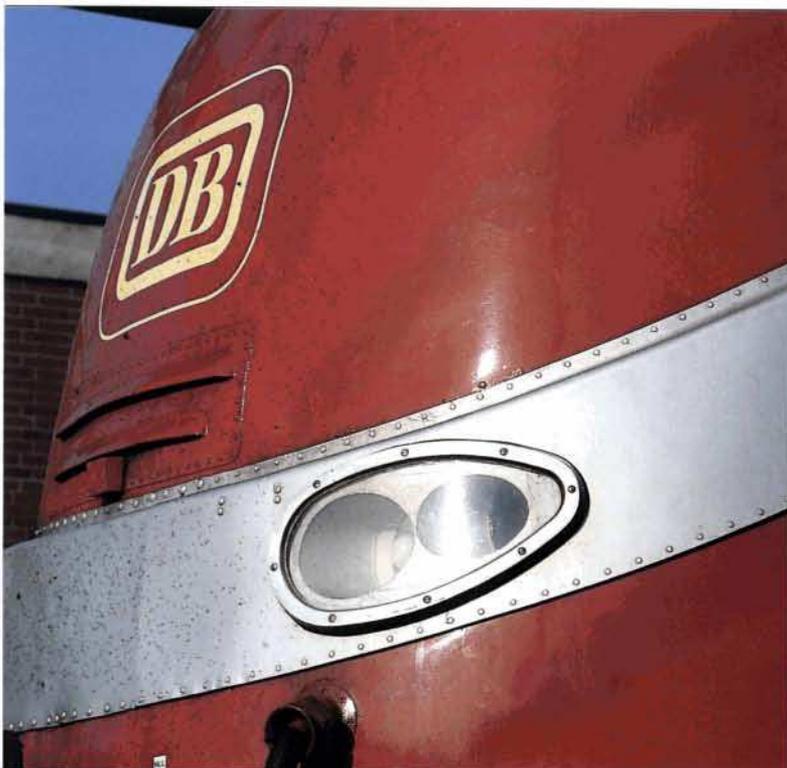
Bild 2 (Titel – kl. Bild): Ebenfalls von Reisebüros gechartert: Der museal erhaltene VT 18.16 der DB AG am 27. Oktober 1997 als Sonderzug von Braunschweig in Cham. **Abb.: W. Dath**

Bild 3: Der heutige Museums-TEE als „Alpen-See-Expreß“: hier im Anschluss an die Tour nach Salzburg am 14. Juni 1987 zwischen Endorf und Krottenmühl auf dem Weg ins Bw München Ost. **Abb. 1 und 3: A. Ritz**



Vorwort	6	Fahrzeugstatistik VT 11.5	52
Die zweite Stromlinien-Ära	10	Lyntog Litra MA	54
Erstklassig durch Westeuropa	14	Die Schnelltriebwagen der DR (Ost)	56
Zeitlos elegante Paradezüge	20	Internationale Ext: Pendants zum TEE	60
Der TEE-Verkehr mit VT 11.5 (601)	36	Ein schöner Zug aus Görlitz	64
Neue Aufgaben für die TEE-Stars	42	Betriebseinsatz des SVT Görlitz	72
Im Turnus: Alpen-See-Express	46	Erhaltene SVT Görlitz	80
Spektakuläres Comeback des 601	50	Fahrzeugstatistik VT 18.16	83
DB-Museumszug	52	Literaturverzeichnis	86
		VT 11.5 und VT 18.16 im Modell	88
		Fachhändlerverzeichnis	90
		Impressum	92





Vorwort

Sie zählten zu „Europas ersten Garnituren“. So glanzvoll der VT 11.5 im Ausland die Deutsche Bundesbahn repräsentierte, so prestigeträchtig war der ebenfalls mit internationalem Lob bedachte VT 18.16 für die Deutsche Reichsbahn. Mit beiden fand die Entwicklung von Dieseltriebwagen für den Fernschnellverkehr in Deutschland ihren krönenden Abschluss – ließe sich locker hinzufügen, gäbe es da neuerdings nicht den ICE-TD.

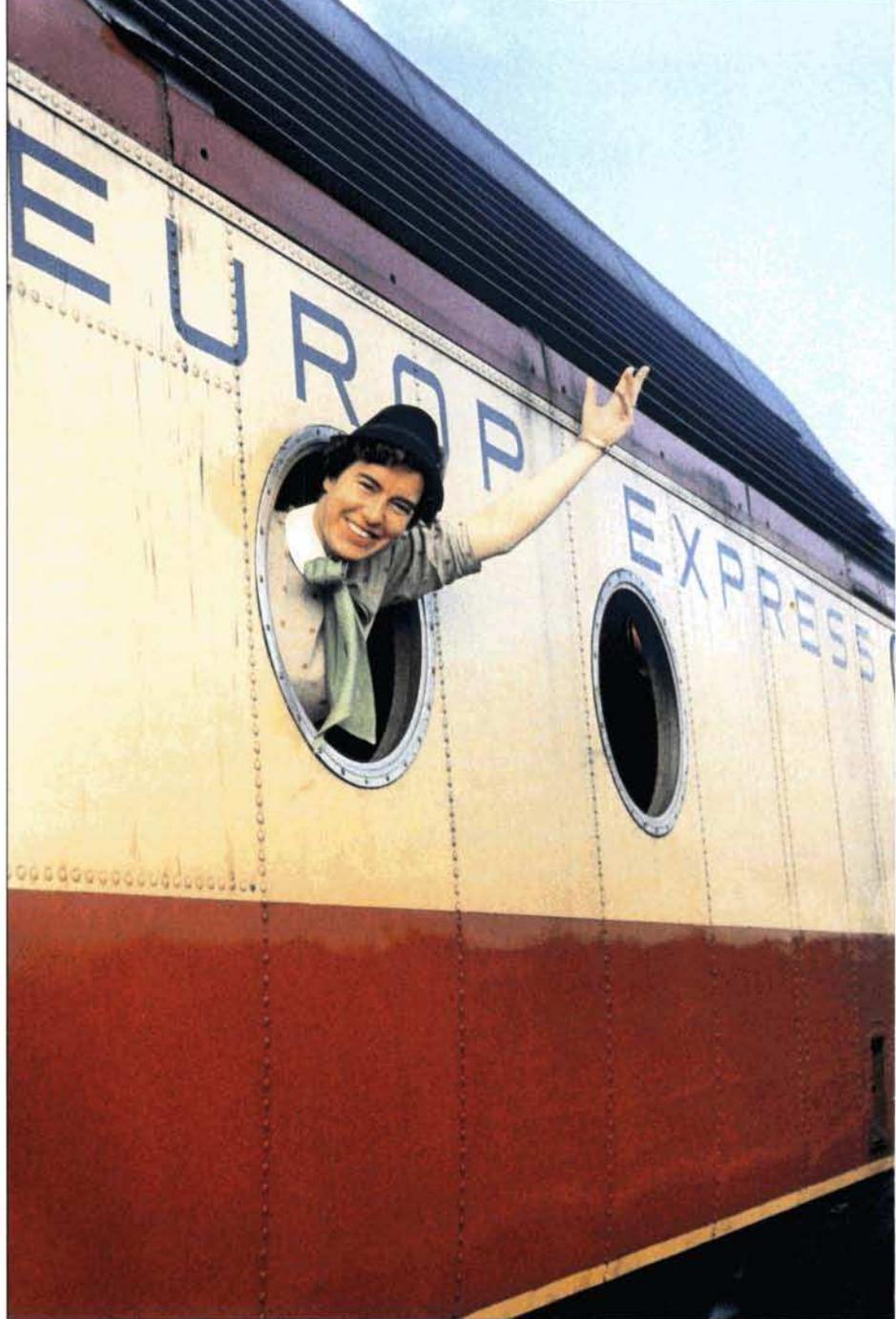
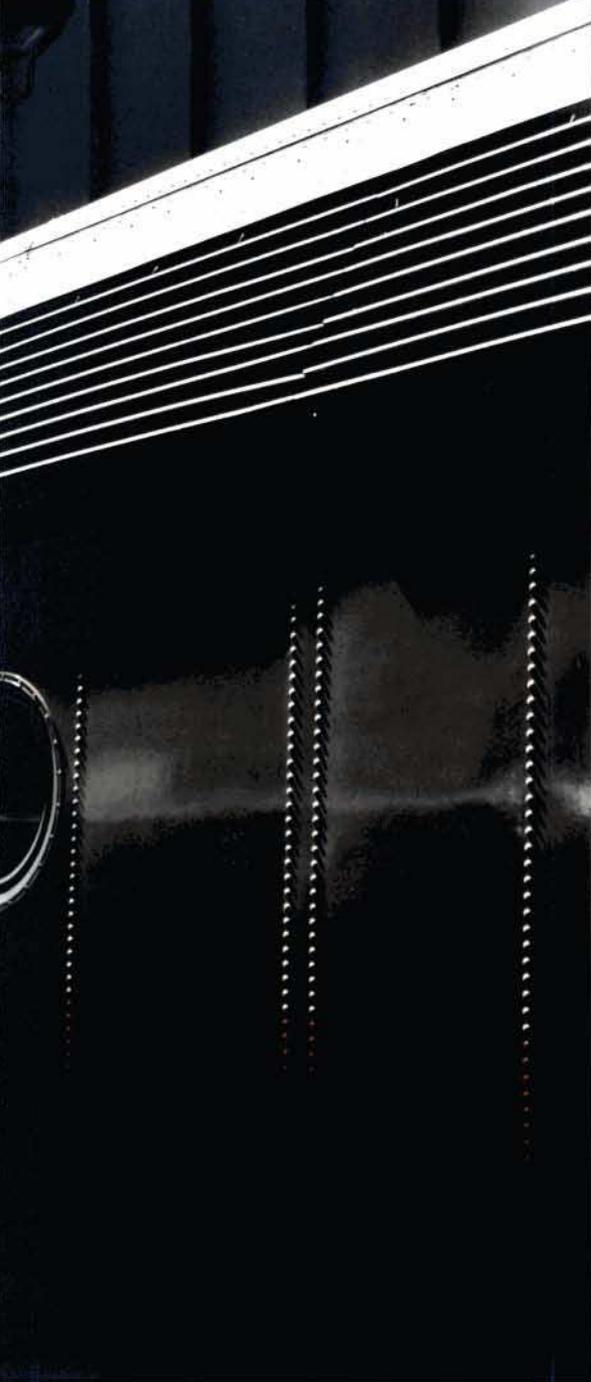
Aber gerät jemand beim Anblick des „VT 605“ ins Schwärmen? Immerhin sind die Kurven der Frontpartie und die schlanke Fahrzeugkontur recht gefällig, doch handelt es sich beim ICE-TD eben bloß um den Diesel-Bruder des ICE-T. Der TEE-Triebwagen und der SVT „Görlitz“ hingegen waren Schienenstars mit einzigartiger Ausstrahlung. Überall wo sie hinkamen, zogen sie bewundernde Blicke auf sich

und schürten das Fernweh. Auf dem Bahnsteig Wartende, die selber mit profanen Personen- oder D-Zügen vorlieb nehmen mussten, spähten neugierig durch die Bullaugen der Maschinenwagen und schauten fasziniert zu den cockpitähnlichen Führerkonzolen hinauf. Einmal den Luxus im erstklassigen Trans-Europ-Express der DB genießen zu können, blieb für die meisten ein Wunschtraum. Die Fahrt im „Expreßtriebwagen“ der DR war erschwinglicher, wengleich auch sie den Kauf besonderer Zuschlagkarten erforderte.

Der ICE-TD weckt nicht annähernd so viel Reiselust. Wie sollte er? Die ursprünglich für die Spitzenmarke „InterCityExpress“ festgelegten Qualitätsmerkmale gehen ihm ab. Statt des Speisewagens gibt es nur noch einen Stehimbiss. Er glänzt weder mit hohem Reisetempo noch mit herausragendem Komfort. Im besten Fall hält er auf

der Strecke Nürnberg–Dresden inzwischen pünktlich die Planfahrzeiten auf RE-Niveau. Als Dieseltriebwagen des Fernverkehrs mag der ICE-TD als später Nachfahre des VT 11.5 und VT 18.16 gelten – den Höhepunkt einer Entwicklungslinie, wie die in diesem Heft vorgestellten Schnelltriebwagen, markiert er nicht.

Der für den TEE-Verkehr bestimmte VT 11.5, den die DB 1957 in Paris und Luxemburg stolz präsentierte, wurde auch von ausländischen Fachleuten und Journalisten gepriesen. Die von der Trans-Europ-Express-Kommission vorgegebenen Standards übertraf er bei weitem, die anderen Triebwagen der TEE-Flotte stach er aus. Nur mit wenigen Fahrzeugen konnte die junge Bundesbahn derart eindrucksvoll renommieren, am ehesten wohl noch mit der V 200 und dem VT 08.5 – und sonst? Mindestens bis zum Erscheinen der E 03



„Manchmal kann man sich sogar an Nieten nicht satt sehen“, schwärmt Joachim Seyferth, Herausgeber der Zeitschrift SCHIENE, in einem seiner Essays über den 601. Ob sie tatsächlich nie jemand gezählt hat, wie er schreibt, sei dahingestellt. Jedenfalls sind sie die kleinsten „Rundungs-Einheiten“ an einem Zug, der Rundungen aufweist, wohin das Auge auch schaut, und der „trotz seiner bulligen Kopfform ausschließlich weiche Züge trägt“.

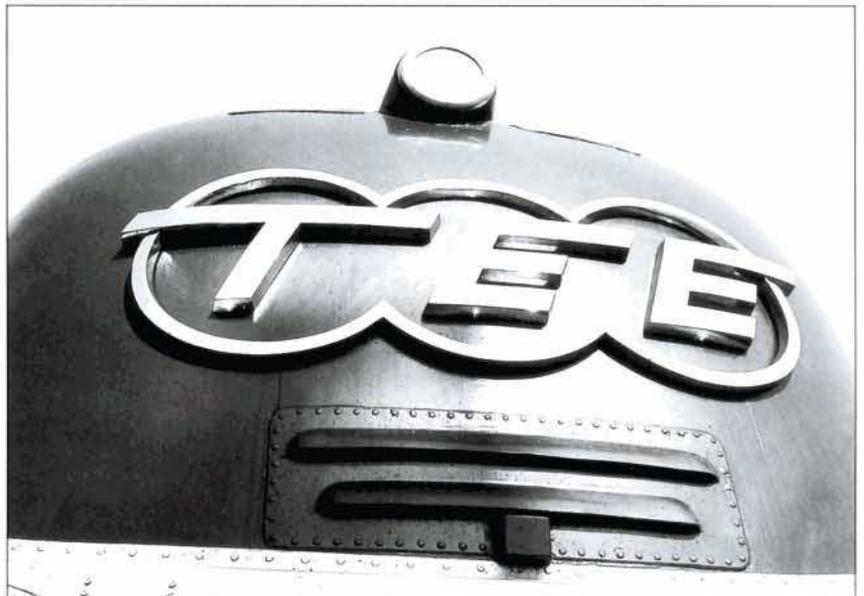
Bilder 4 und 5 (beide links): 601 018 im Bahnbetriebswerk Darmstadt (28.10.1984).
Abb.: J. Seyferth

Bild 6 (Mitte): 601 001 im Stuttgarter Hauptbahnhof (3.5.1980). **Abb.: D. Kempf**

Bild 7 (oben rechts): Aus einem Bullauge des Maschinenraums grüßt die Hostess. VT 11.5 zur TEE-Ära in Hamburg-Altona.

Bild 8: „Mit 10 000 Nieten durch Europa“. Die Buchstaben des chromblitzenden TEE-Emblems gehören zu den wenigen Details am VT 11.5, die spitze Winkel besitzen.

Abb. 7 und 8: BD Hamburg (Hollnagel)



blieb der VT 11.5 **das** „Flaggschiff“ der DB! Sehr viel später, längst seiner blank verchromten TEE-Buchstaben beraubt und in 601 umgenummert, war er auf den Routen des „Alpen-See-Express“ eine jede Woche aufs Neue bestaunte Attraktion.

Als die DR 1963 ihren VT 18.16 vorstellte, staunten die Besucher der Leipziger Frühjahrsmesse, zu welch' gefälligen Neuschöpfungen die DDR-Schienenfahrzeugindustrie imstande war. Mächtig imponierte auch die Geschwindigkeitsangabe: 160 km/h – das hatte Weltniveau! Manche hielten den SVT „Görlitz“ für einen Nachbau des westdeutschen TEE-Triebwagens, doch es handelte sich durchaus um eine eigenständige Konstruktion.

Gleichwohl war die Ähnlichkeit nicht zufällig, denn die Formgebung lehnte sich an die des von Franz Kruckenberg entworfenen SVT 137 155 an, welcher schon anno 1938 aus den Hallen der Westwaggon in Köln rollte. Der VEB Waggonbau Görlitz (früher WUMAG) griff Kruckenbergs Ideen wieder auf. Der Altmeister selbst wirkte noch an der Konstruktion der Leichtmetall-Gliederzüge VT 10 501 und 551 der Bundesbahn mit, deren Frontpartien ebenfalls an Flugzeug-Design erinnerten. Die beiden VT 10.5 wiederum lieferten wertvolle Erkenntnisse für die Entwicklung des VT 11.5.

Letzterer verkörperte das Non-Plus-Ultra des Bahnreisens – er war eben für die Elite

konzipiert. Anders der VT 18.16: Er sollte gehobenes Reiseniveau bieten, aber bewusst ohne elitären Anspruch. In ihrer Technik und Ausstattung unterschieden sich beide Triebwagen – genau genommen ja Triebzüge – erheblich. Repräsentanten einer heute abhanden gekommenen Reisekultur sind sie allemal!

Versetzen wir uns in jene Zeit, als die Oberkellner der DSG im TEE und die der Mitropa im „Expreßtriebwagen“ noch exklusiv zusammengestellte, frisch zubereitete Menüs servierten. Steigen wir ein in die Geschichte des VT 11.5 und VT 18.16, respektive des 601 und 175. Es wird eine abwechslungsreiche Fahrt.

Konrad Koschinski



Bild 10 (rechts): Der Krukenberg-Schnelltriebwagen 137 155 in einer Werkaufnahme der Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken (Westwaggon), Köln-Deutz. Unverkennbar war seine Formgebung richtungsweisend für die des rund 25 Jahre später entstandenen SVT „Görlitz“. **Abb.: Sig. Obermayer**



Bild 9: Als einziger SVT „Görlitz“ ist der Museumszug mit den Maschinenwagen VT 18.16.07 und 10 betriebsfähig erhalten. Am 7. September 1999 brummt er durch Reichenbach (Vogtland) oberer Bahnhof. **Abb.: R. Heinrich**





Die zweite Stromlinien-Ära

Fernschnelltriebwagen der jungen Deutschen Bundesbahn

Knapp einen Monat führte die Deutsche Bundesbahn ihren neuen Namen, da ließ sie die Ära der FdT-Züge wieder aufleben. Als FdT 77/78 verkehrte ab 2. Oktober 1949 der „Schnelltriebwagen Rhein-Main“ zwischen Basel Badischer Bahnhof und Frankfurt am Main. Zum Einsatz kam symbolträchtig das Fahrzeug, mit dem die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) gut 16 Jahre zuvor die Epoche windschnittiger Schnelltriebwagen eingeleitet hatte: der als „Fliegender Hamburger“ berühmt gewordene „877 a/b“, nunmehr mit der Betriebsnummer 04 000 a/b versehen.

Zwar gab es bereits seit 10. September 1949 auch wieder eine FdT-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg, eingerichtet durch die Deutsche Reichsbahn. Doch anders als die noch stärker unter den Kriegsfolgen leidende DR konnte die DB sogleich beginnen, systematisch ein neues Fernschnelltriebwagen-Netz aufzubauen. Im Jahr 1950 gab es FdT-Kurse bereits auf den Routen Hamburg–Frankfurt–Basel und Hamburg–Köln.

Neubeginn mit ehemaligen SVT 137

Erweitert wurde das Netz in dem Maße, wie die Freigabe und Aufarbeitung von Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit fortgeschritten. Vorhanden waren im DB-Bereich fünf zweiteilige SVT 137 der „Bauart Ham-

burg“, jetzt als VT 04.1 bzw. 04.5 bezeichnet, und neun dreiteilige SVT 137 der Bauart „Köln“, nunmehr VT 06.1 bzw. 06.5; die Unterziffer 5 kennzeichnete den Umbau vom dieselelektrischen auf dieselhydraulischen Antrieb (VT 04 501, VT 06 501 und 502). Ein Teil der Fahrzeuge war jedoch von den alliierten Streitkräften beschlagnahmt bzw. später an diese vermietet. Ergänzt wurde der Betriebsbestand ab 1951 um zwei dreiteilige, aus Mittel- und Steuerwagen der früheren Bauart „Berlin“ entstandene Einheiten VT 07.5. Die nur für 120 km/h zugelassenen VT 07.5 erhielten bereits MAN-Dieselmotoren mit 800 bzw. 1000 PS Leistung sowie Maschinendrehgestelle, wie sie später auch in den VT 08.5 eingebaut wurden. Am Rande seien noch die nach einem Umbau reaktivierten ET 11 02 und ET 11 03 (vormals el T 1901 und 1902) erwähnt, die vom Herbst 1957 bis Anfang 1959 als „Münchner Kindl“ auf der Strecke München–Stuttgart–Frankfurt (Main) verkehrten.

Zum Fahrplanwechsel am 20. Mai 1951 ersetzte die DB die Zuggattungen FD und FdT durch F und FT. Nun bereicherten drei FT-Paare das Angebot, die Dortmund mit Basel SBB, München und Regensburg verbunden. Allen Fernschnelltriebwagen der so genannten „Rheinblitz-Gruppe“ gemeinsam war der Laufweg über Köln, Bonn, Bad Godesberg und Koblenz. Dabei schlängelten sich drei zu einem Zugver-

band gekuppelte VT-Einheiten zwischen Köln und Koblenz den Rhein entlang. Von Koblenz aus fuhr eine Einheit rechtsrheinisch über Wiesbaden Süd, Frankfurt (Main) und Nürnberg bis Regensburg. Die beiden anderen Einheiten rollten vereint linksrheinisch weiter über Mainz bis Mannheim, dort teilten sie sich in die Läufe nach Basel und über Stuttgart nach München. Für die Rückfahrt galt dieses Schema spiegelbildlich.

Die „Rheinblitz-Gruppe“ und weitere FT- sowie lokbespannte F-Züge bildeten ab Sommer 1951 den Grundstock des wegen der Farbgebung der F-Zug-Wagen so genannten „blauen F-Zug-Netzes“. Zu diesem System gehörten auch die im Kursbuch anfangs noch mit FT, später mit F und Triebwagensymbol gekennzeichneten Verbindungen, obgleich die Triebwagen einen roten Anstrich trugen. In ihren Buchfahrplänen benutzte die DB lange Zeit das Kürzel Ft; der Einfachheit halber wird es auch in diesem Beitrag verwendet.

An das Tempo der FdT in den dreißiger





Bild 11: 1953 wurde FT 231/232 „Montan-Expreß“ (Frankfurt–Luxemburg) neu eingelegt. VT 04 501 am 24. April 1954 in Trier. **Abb.: C. Bellingrodt, Sig. Dr. Scheingraber**

Bild 12: Ein SVT 06 der Deutschen Bundesbahn steht im Jahre 1951 im Hauptbahnhof Hamburg zur Abfahrt bereit. **Abb.: DB (ED Hamburg)**

Bild 13 (unten): Der SVT 06 103 wurde Anfang 1950 bei WMD in Donauwörth umgebaut und unternimmt auf der Donaubahn eine Werksprobefahrt. **Abb.: WMD, Sig. Dr. Scheingraber**

Jahren konnten die Ft-Züge nicht anknüpfen. Auf Gleisen der Deutschen Bundesbahn galt in den frühen fünfziger Jahre bestenfalls eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, und selbst diese nur auf wenigen Streckenabschnitten. Umso respektabler waren bereits erzielte Reisegeschwindigkeiten von etwa 80 km/h. Das „blaue F-Zug-Netz“ zeichnete sich auch schon durch Korrespondenzbahnhöfe mit zeitgleichen Anschlüssen am selben Bahnsteig aus. Im Allgemeinen führten die Züge nur die zweite Wagenklasse (mit Abschaffung des Drei-Klassen-Systems ab 1956 zur ersten Klasse hochgestuft) und Speisewagen oder Speiseräume. Einen besonderen Service bot die DB mit Schreibabteilen, in denen Zugsekretärinnen eilige Geschäftskorrespondenz erledigten.

Die Vorkriegstriebwagen blieben zum Teil bis 1957 (VT 04) und 1959 (VT 06, VT 07) im Einsatz, vier VT 04 und vier VT 06 verkaufte die DB Ende 1958 an die DR. Aber schon ab 1952 wurden sie mehr und mehr lediglich zu „Mitläufern“ in den Plänen der neuen VT 08.5, die dem F-Zug-Netz erst so richtig zum Aufschwung verhalfen.

Die VT 08.5 – runde Formen, neue Leichtigkeit

Mit diesen dieselhydraulischen Triebzügen glückte den Konstrukteuren ein „großer Wurf“. Dank konsequent angewandter Leichtbauweise reduzierte sich das Leer-

gewicht, verglichen mit den dieselektrischen Vorkriegs-SVT, erheblich. Die VT 08.5 überzeugten die Reisenden mit verbesserter Laufkultur und Schallisolierung, den Werkstattdienst mit gesenktem Unterhaltungsaufwand. Mit nur einer 1000-PS-Maschinenanlage erreichten die dreiteiligen Grundeinheiten – bestehend aus Motorwagen (Triebkopf), Mittel- und Steuerwagen – eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Vier- und fünfteilige Triebzüge liefen mit zwei Motorwagen. Korrekterweise wäre übrigens auch bei den dreiteiligen SVT der Vorkriegszeit von Triebzügen zu sprechen, doch es bürgerte sie nun einmal der Begriff „Schnelltriebwagen“ ein.





Voll dem Zeitgeschmack der Wirtschaftswunderjahre entsprach das Stromlinien-Design. Es war damals allenthalben in Mode, selbst wenn es nicht um schnelle Fortbewegung ging – „Stromlinienformen“ wiesen Kinderwagen, ja Kühlschränke oder Rasierapparate auf. So symbolisierten die roten VT 08.5 mit ihren Rundungen den Fortschritt bei der Deutschen Bundesbahn, ebenso wie andere „Eierkopf-Triebwagen“ und auch die V 200. Stolz zeigte das junge Unternehmen auf den Stirnseiten der VT 08.5 anfangs ein riesiges Flügelrad und betonte die Windschnittigkeit wenig später mit dem zur Kupplung heruntergezogenen schwarzen Pfeil.

Auf das staunende Publikum wirkte die annähernd halbkugelige Form futuristisch. Fachleute sprachen anerkennend von einer dreidimensional gekrümmten Frontpartie, die hinsichtlich Aerodynamik und dem Flugzeugbau entlehnter Prinzipien der modernen Wagenkonstruktion ideal durchgebildet war. Der Wagenkasten ruhte nicht mehr auf einem schweren Rahmen, sondern übernahm „als selbsttragende verwindungssteife Röhre“ dessen Funktion gleich mit. Die Inneneinrichtung der VT 08.5 bestach durch Komfort und Gediegenheit. Die Einzelsitze der geräumigen Abteile waren plüschgepolstert, die Wände edelholzturniert. Die Motorwagen besaßen einen Speiseraum, die Steuerwagen einen Konferenzraum.

Ohne lange Erprobung gelangten die 1952 gelieferten acht Einheiten (ergänzt um einen Reserve-VT plus zwei Mittelwagen) in den Plandienst. Nach Auslieferung der ersten Bauserie durch MAN, DÜWAG und weitere Waggonbauunternehmen standen Mitte 1953 13 dreiteilige Triebzüge zur Verfügung. Bis Ende 1954 folgten noch sechs Motorwagen ohne Speiseraum und sieben

Mittelwagen, um vermehrt auch längere Garnituren bilden zu können.

Mit den in Dortmund Bbf, Frankfurt-Griesheim und Hamburg-Altona stationierten VT 08.5 weitete die Bundesbahn das Ft-Netz bis 1954 in beachtlichem Umfang auch um internationale Verbindungen aus. Der „Saphir“ (Ft 75/74) verband Dortmund über Brüssel mit Oostende und der „Paris-Ruhr“ (Ft 165/185) Dortmund mit der französischen Kapitale. Der Laufweg des „Helvetia-Expres“ (Ft 78/77) erstreckte sich von Hamburg-Altona über Frankfurt (Main) und Basel nunmehr bis Zürich. Der Laufweg des zwischen Frankfurt (Main) und Dortmund verkehrenden „Rhein-Main“ (Ft 31/32) wurde 1956 bis Amsterdam verlängert. Darüber hinaus standen noch weitere Auslandsverbindungen und natürlich Inlandskurse, insbesondere die erwähnte „Rheinblitz-Gruppe“, auf dem Programm.

Zum Sommerfahrplan 1957 wurden die Ft „Helvetia“, „Paris-Ruhr“, „Rhein-Main“ und „Saphir“ in TEE-Züge umgewandelt, doch zunächst trotzdem mit VT 08.5 (oder VT 07.5) gefahren. Erst nach und nach gingen die Leistungen an die für die neue Zuggattung „Trans-Europ-Express“ konzipierten VT 11.5 über. Provisorisch mit TEE-Emblemen versehen, mussten die „Eierkopf-Triebwagen“ gelegentlich sogar noch in den frühen 60er Jahren als Reserve oder Verstärkung einspringen.

Der weitere Einsatz der VT 08.5 im Ft-Verkehr, ihr Karriereknick und Umbau in doppelklassige VT 12.6 (613) soll uns hier nicht weiter beschäftigen. Als die einstigen Langstrecken-Renner, zusammen mit ihren für den Städteschnellverkehr bestimmten Verwandten der Baureihe VT 12.5 (612), vorwiegend in Eilzugplänen liefen, hatten sich Ingenieure und Designer längst für kantigere Formen entschieden.

VT 10.5 – Gliederzüge aus Aluminium

V 200 und VT 08.5 zogen 1953 die Besucher der Deutschen Verkehrsausstellung in München in ihren Bann. Mindestens ebenso faszinierten die Gliedertriebzüge VT 10 501 „Senator“ (Hersteller Linke-Hofmann-Busch) und VT 10 551 „Komet“ (Hersteller Wegmann), deren Vorbauten an die Nasen damals moderner Propellerflugzeuge erinnerten.

Franz Kruckenberg, geistiger Vater des legendären „Schienenzeppelins“, hatte an der Entwicklung der Züge entscheidenden Anteil. Augenfällig verrieten sie ihre Verwandtschaft zu einem über das Versuchsstadium nicht hinausgekommenen Triebzug des Jahres 1938, eben der Reichsbahnbauart „Kruckenberg“ (VT 137 155). Schon hier waren Erfahrungen aus dem Luftfahrtsektor eingeflossen, sowohl was die aerodynamische Kopfform als auch die Leichtmetallaufbauten betraf. Die Wagenkästen der neuen VT 10.5 waren in Schalenbauweise aus Aluminium gefertigt. Der siebenteilige Tageszug „Senator“ besaß Einachs-Laufwerke, auf denen – ähnlich dem spanischen Talgo-Zug – jeweils die Enden von zwei Wagengliedern ruhten. Dagegen war der achteilige DSG-Nachtzug „Komet“ mit Jacobs-Drehgestellen ausgerüstet. Um die 121 bzw. 128 t leichten Garnituren auf 120 km/h zu bringen, genügten vier Lkw-Fahrmotoren (zwei pro Maschinenwagen) mit je 160 PS. Durch Aufladung auf je 210 PS gesteigert, ermöglichten sie die Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h. Lauftechnisch waren die Züge dafür ausgelegt, zugelassen blieben sie nur für 120 km/h. Die klimatisierten Großräume des Tageszuges bestachen durch ihr elegantes Inte-