

Ein Star wird geboren. 60 Jahre VT 11.5 und TEE

Zum 60. Jubiläum dieses Eisenbahn-Kultobjektes und des TEE-Verkehrs schauen wir auf seine reiche und wechselvolle Geschichte zurück.

Mitte der 1950er Jahre nahm die Wirtschaft in Europa wieder Fahrt auf, die westeuropäischen Länder begannen nach den Verwüstungen des Zweiten Weltkrieges neue Beziehungen zu knüpfen. In diesem Zusammenhang beschlossen acht europäische Bahngesellschaften ein gemeinsames Zugangebot einzuführen: den Trans-Europ-Express, kurz TEE. Das moderne Schnellzugnetz sollte die europäischen Metropolen miteinander verbinden und speziell den zahlungskräftigen Geschäftsreisenden der Wirtschaftswunderzeit eine Alternative zum Auto- und Luftverkehr bieten. Für dieses neuartige Verkehrssystem beschaffte die Deutsche Bundesbahn mehrere Triebzüge mit Triebwagen vom Typ VT 11.5, die im Juni 1957 in Betrieb genommen wurden, später kamen auch lokbespannte Züge zum Einsatz. Mit dieser Entscheidung schrieb die DB Geschichte. 15 Jahre lang waren die deutschen Dieseltriebzüge als TEE im Einsatz und prägten das Image des internationalen Schnellzugverkehrs wie keine andere Zuggarnitur.



TEE-Zug (VT 11.5) im Hauptbahnhof Frankfurt am Main, um 1960.

Symbol für ein Europa ohne Grenzen

Eine enge Zusammenarbeit mit den europäischen Nachbarn war von Beginn an von großer Bedeutung für die Deutsche Bundesbahn. Beispielhaft steht dafür die im Jahr 1951 zunächst mit den Französischen Staatsbahnen gegründete europäische Güterwagengemeinschaft „EUROP“, wodurch ein umfangreicher, frei verfügbarer europäischer Güterwagen-Pool entstand. Drei Jahre später einigte sich die DB mit den meisten europäischen

Bahngesellschaften darauf, künftig im Personenreiseverkehr nur noch zwei, im Komfort angeglichene Wagenklassen zu führen.

Ein weiteres Ergebnis der wachsenden (west)europäischen Kooperation war die Gründung des europäischen Schnellzugnetzes TEE. Die Entwicklung begann 1954 mit der Gründung der Trans-Europ-Express-Kommission mit Sitz in Den Haag. Gründungsmitglieder waren die Staatsbahnen von Belgien (NMBS/SNCB), den Niederlanden (NS), der Bundesrepublik Deutschland (DB), Frankreichs (SNCF), Italiens (FS), Luxemburgs (CFL) und der Schweiz (SBB); später trat auch die Staatsbahn Spaniens (RENFE) bei.

Da sich die Bahnverwaltungen nicht auf die Einführung eines Einheitsfahrzeugs einigen konnten, beschränkte man sich darauf, die Züge unter dem gemeinsamen Namen und Logo TEE einzuführen und eine Reihe verbindlicher Kriterien festzulegen:

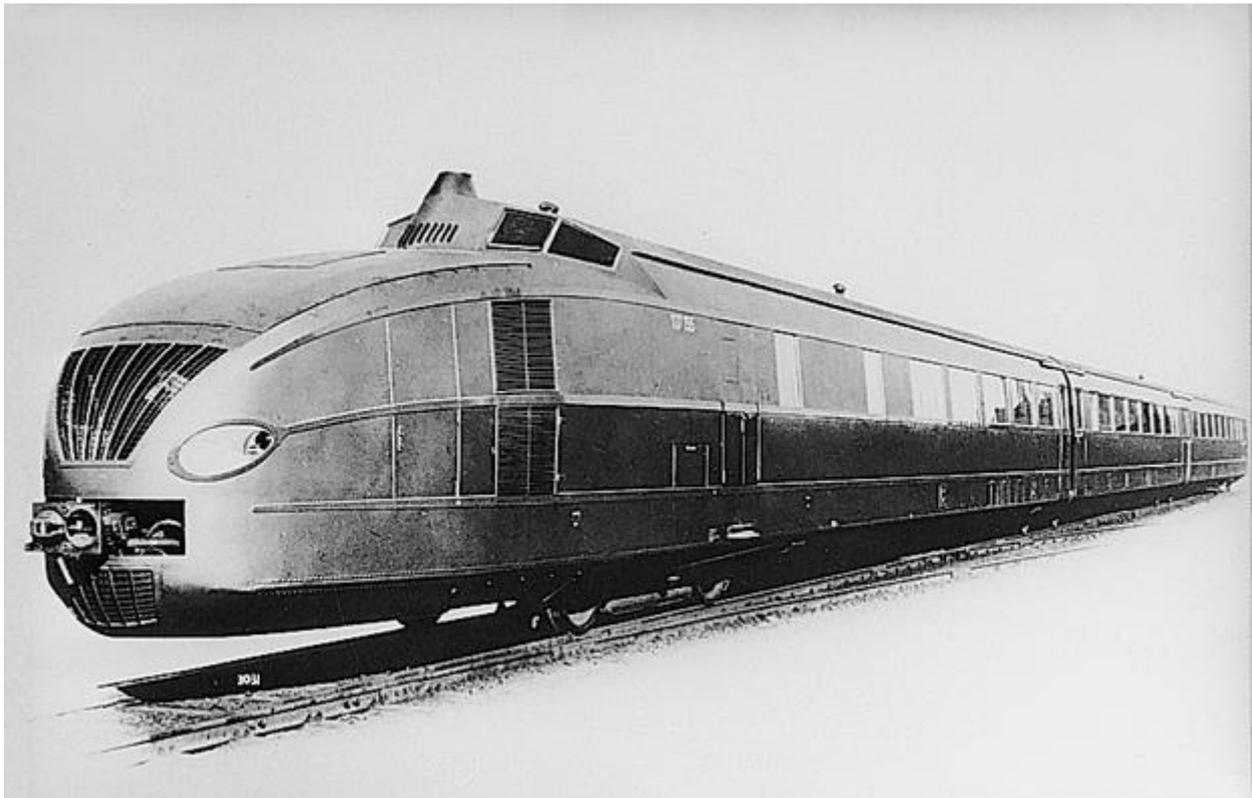
Aufgrund des geringen Grads der Elektrifizierung in den einzelnen Ländern, sollten die TEE-Züge zunächst als Dieseltriebzüge fahren.

- Sie sollten eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreichen.
- Es sollte ausschließlich die 1. Wagenklasse angeboten werden (mindestens 120 Sitzplätze und nicht mehr als drei Sitze je Reihe).
- Die Züge sollten über eine exklusive Bordgastronomie verfügen.
- Räume für Pass- und Zollkontrolle während der Fahrt sollten vorhanden sein.
- Die Züge sollten einheitlich lackiert werden und zwar im Farbkleid weinrot/beige (in Deutschland RAL 3005/RAL 1001).

Einige Länder ließen keine eigenen Fahrzeuge für den TEE-Verkehr bauen. Nach Ansicht der DB konnte man den von der TEE-Kommission festgelegten Anforderungen jedoch nur mit einer Neuentwicklung gerecht werden. Das war die Geburtsstunde eines der markantesten Schienenfahrzeuge seiner Zeit, des VT 11.5.

Wirtschaftswunder-Stilikone

Beim Entwurf der neuen TEE-Züge knüpfte die DB an den Glanz der „Fliegenden Züge“ der 1930er Jahre an. Gestalterisch orientierte sich der VT 11.5 an dem Vorbild des 1938 von Franz Kruckenberg konstruierten und 1938 erstmals erprobten Triebzugs SVT 137 155.



Urahn des VT 11.5: Der von Franz Kruckenberg entworfene SVT 137 155

Hergestellt wurden die neuen Triebzüge von den Firmen MAN, Linke-Hoffmann-Busch und Wegmann. Ihr Design stammte von dem renommierten Architekten und Industriedesigner Klaus Flesche, dem langjährigen Leiter der Abteilung Industrial Design der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG.

Der elegante und komfortable Trans-Europ-Express stellte alle anderen Züge der DB in den Schatten und avancierte bald zum berühmtesten Vertreter des luxuriösen Schnellverkehrs. Auch hinsichtlich seiner technischen Ausstattung genoss er ein besonderes Ansehen. Kurz gesagt, der Zug brachte den mondänen Schick auf die Schienen Europas zurück und erfüllte zugleich eine wichtige Botschafterrolle, was den wirtschaftlichen und technischen Entwicklungsstand seines Herkunftslandes anbelangt.

Technische Daten des VT 11.5

Nummerierung	VT 11.5 5001-5019
	601 001-019
	602 001-004
Anzahl	19 Triebköpfe (zumeist siebenteilige Triebzüge)

Baujahr	1957
Hersteller	MAN, LHB, Wegmann
Designer	Klaus Flesche
Ausmusterung	1988 (DR 1991)
Höchstgeschwindigkeit	140/160 km/h
Motorentyp	MTU 12V 538 TA 10
Länge über Kupplung	130.720 mm
Dienstmasse	214 t (gesamter Zug)
Sitzplätze	122 + 46 im Speiseabteil (gesamter Zug)

Vier Karrieren - ein Star

1957-1971 Revolution des Bahnreisens: TEE

Zwölf Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges brachten die TEE-Züge Westeuropa näher zusammen; man kann hier von Völkerverständigung auf hohem Niveau sprechen. Doch bevor die Baureihe VT 11.5 als TEE eingesetzt wurde, fuhren zunächst TEE mit den Triebzügen der Baureihe VT 08. Sie eröffneten am 2. Juni 1957 das TEE-Zeitalter in Deutschland. Kurze Zeit später fuhren dann die ersten Züge der Baureihe VT 11.5 als TEE nach Belgien, Frankreich, in die Niederlande und in die Schweiz:

- TEE Saphir Dortmund–Oostende
- TEE Paris-Ruhr Dortmund–Paris
- TEE Rhein-Main Frankfurt/M–Amsterdam
- TEE Helvetia Hamburg-Altona–Zürich

1965 erhob die DB die Fernschnellzüge „Rheinpfeil“ und „Rheingold“ in den Rang von TEE-Zügen. Diese waren klassische lokbespannte Züge mit Lokomotiven der Baureihen E 10 und E 03. Dafür gab es auch neue Verbindungen:

- TEE Parsifal Hamburg Altona–Paris Nord
- TEE Diamant Dortmund–Antwerpen
- TEE Saphir Frankfurt/M–Oostende



Mitarbeiter im Hauptbahnhof Stuttgart beim Auswechseln der Anzeigetafeln für den TEE "Rembrandt", 1972

Mit der Einführung der EDV-Betriebsnummern zum 1. Januar 1968 wurden die Triebköpfe der Baureihe VT 11.5 in Baureihe 601 und die Mittelwagen in Baureihe 901 umbenannt. Von 1968 bis 1971 wurden die Triebzüge auch als F-Züge eingesetzt:

- Ft Hans Sachs Dortmund–München
- Ft Sachsenroß Frankfurt/M–Köln
- Ft IC Prinzregent Frankfurt/M–München
- Ft IC Mercator Bremen–Stuttgart

1971-1979 Erste-Klasse-Angebot im Zwei-Stunden-Takt: Intercity

Mitte der 1970er Jahre erreichte das TEE-Netz seine maximale Ausdehnung und die höchste Zahl an Zugläufen. Die letzte deutsche TEE-Verbindung (TEE 17/18 bzw. 84/85 Mediolanum München–Mailand) existierte jedoch nur bis 1972.



Das TEE-Netz in seiner größten Ausdehnung, Winterfahrplan 1974/75

In 15 Jahren hatte sich auf dem Gebiet des europäischen Verkehrswesens Vieles geändert. Trotz der hohen technischen Entwicklung, der beliebten Ästhetik und des internationalen Renommées passte der TEE nicht mehr in das Konzept der Deutschen Bundesbahn. Mit der zunehmenden Konkurrenz der Automobile und der massiven Zunahme des Flugreiseverkehrs gab es keine Nachfrage mehr nach luxuriösen und teuren Fernzügen.

So wurden die TEE-Züge ab 1971 in das neue Intercity-System integriert. Mit den fortschreitenden Streckenelektrifizierungen in ganz Europa wurden auch die Dieseltriebzüge unwirtschaftlich. An die Stelle der Baureihe 601 traten größtenteils Züge mit Elektroloks.

Um die Betriebszeit einiger Fahrzeuge zu verlängern, wurden 1972 in vier 601-Triebköpfen Gasturbinen anstelle der Dieselmotoren eingebaut; so entstand die Baureihe 602, die eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen konnte.

Schließlich entschieden jedoch die Verkehrsplaner 1979, in den Intercitys auch die 2. Klasse anzubieten, um dadurch neue Kundengruppen wie z. B. Urlaubsreisende zu gewinnen.

1980-1988 Ab in den Urlaub: Alpen-See-Express

Die ausschließlich erste Klasse führenden ehemaligen TEE-Dieseltriebzüge wurden aus dem Regelverkehr genommen. Auf Initiative des Reisedienstes der DB Essen und zusammen mit einigen Touristikunternehmen richtete die DB mit den Fahrzeugen ein Angebot von Sonderzugfahrten ein, das in die süddeutschen Feriengebiete führte und als Alpen-See-Express getauft wurde. Bei dieser Gelegenheit wurden die Inneneinrichtungen neu gestaltet und die Speisewagen modernisiert; die berühmten Bars wurden nicht beibehalten.

1980 fuhr der erste Alpen-See-Express. Dieser erfreute sich einer ungeahnten Beliebtheit: Die Touren wurden sommers (täglich) wie winters (nur an Wochenenden) sehr häufig gebucht.

Mit den Fristabläufen der Fahrzeuge in den Jahren 1986-1988 war die Zeit der ehemaligen TEE-Züge dann jedoch endgültig vorbei. In der Hoffnung auf weitere Verwendung wurden die Züge nicht verschrottet, sondern gelangten über einen Liechtensteiner Zwischenhändler nach Italien.

1990-1999 Erste deutsch-deutsche Schnellverbindung nach der Wiedervereinigung

Nach dem Mauerfall wollte die Reichsbahn in der Tradition des „Fliegenden Hamburgers“ eine erste deutsch-deutsche Intercity-Verbindung zwischen Berlin und Hamburg einrichten. Kaum ein anderer Zug eignete sich so gut dafür wie die alten 601er. Zu diesem Zweck konnte von der italienischen Firma FERVET ein komplett aufgearbeiteter TEE-Triebzug, bestehend aus den Triebköpfen 601 006 und 015 sowie dem Reservefahrzeug 601 013 und Wagen, über den Sommer des Jahres 1990 angemietet werden. Somit fuhr die neue Intercity-Verbindung vom 1. August bis zum 29. September 1990 als Zugpaar 130/139 Max Liebermann zwischen Spree und Elbe.



Heute: Erinnern, erfahren, erleben

Von den insgesamt 19 Triebköpfen, die 1957 gebaut wurden, sind heute noch neun als Museumsfahrzeuge erhalten. Derzeit ist keiner betriebsfähig.

Ein Teil des Triebzuges, der im Sommer 1990 als IC Max Liebermann verkehrte, so auch die Triebköpfe **601 006** und **601 015-1**, wurde teilweise mit einer dunkelblau-weißen Lackierung versehen und steht seit 2007 unter dem Namen „Blue Star Train“ als Restaurant im Bahnpark Augsburg.

Anlässlich des 150jährigen Jubiläums der deutschen Eisenbahn 1985 wurden die Triebköpfe **VT 11 5014** und **VT 11 5019** sowie einige Mittelwagen als zukünftige Museumsgarnitur des damaligen Verkehrsmuseums Nürnberg ausgewählt und äußerlich in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Von 1985 bis 1988 unternahm die Museumsgarnitur viele Sonderfahrten innerhalb von Deutschland und sogar im Ausland. Als zusätzlicher Triebkopf wurde 1993 auch der **VT 11 5008** aufgearbeitet. Sechs Jahre später musste die Museumsgarnitur jedoch aufgrund von Asbestbelastung ihre Fahrten einstellen. Ab 2001 bestand die Hoffnung auf den Wiederaufbau und die Wiederinbetriebnahme einer TEE-Zuggarnitur als „Premium-Nostalgiezug“ durch die Deutsche Bahn AG. Hierfür wurden die Triebköpfe **VT 11 5014** und **VT 11 5019** in das Ausbesserungswerk Stendal zur betriebsfähigen Aufarbeitung überstellt. 2003 wurden auch die Triebköpfe **VT 11 5013** und **VT 11 5018** vom DB Museum zurückgekauft. Diese sollten als Ergänzung bzw. als Ersatzteilspender für den geplanten Museumszug des DB Museums dienen. Allerdings wurde ihre Aufarbeitung Ende 2004 wegen deutlicher Kostenüberschreitung eingestellt. Der **VT 11 5012**, der im Jahr 1972 zum **Gasturbinen-Triebkopf 602 003** umgebaut wurde, kam nach einer äußerlichen Aufarbeitung in den 1980er Jahren in das damalige Verkehrsmuseum Nürnberg und war, zusammen mit dem Triebkopf **VT 11 5008**, während der Sonderausstellung „50 Jahre TEE“ im Freigelände des DB Museums zu sehen. Er ist das einzige Exemplar der Baureihe 602, das nicht verschrottet wurde.

Standorte aller erhaltenen VT11.5 Triebköpfe

Bezeichnung	Standort
VT 11 5006	Bahnpark Augsburg
VT 11 5008	Horb am Neckar
VT 11 5012 (nach 1972 zunächst 602 012 und später 602 003)	Horb am Neckar
VT 11 5013	Augsburg
VT 11 5014	Villingen-Schwenningen (vor März 2017 in Horb am Neckar)
VT 11 5015	Bahnpark Augsburg
VT 11 5018	Heilbronn
VT 11 5019	Augsburg

Was die TEE Rheingold- und Rheinpfail-Zuggarnituren aus dem Jahr 1962 anbelangt, wurden diese entweder verschrottet oder in Intercity- und Eurocity-Zügen eingesetzt. Elf ehemalige TEE-Wagen, zwei Speisewagen, ein Clubwagen, ein Aussichtswagen sowie zwei Lokomotiven

der Baureihe 103 wurden ab 2002 durch die Deutsche Bahn AG in traditioneller weinrot/beiger Lackierung aufgearbeitet. DB Nostalgiereisen setzte die Fahrzeuge seit 2007 unter dem Namen „TEE Rheingold“ im Charter- und Touristikverkehr ein. Heute betreibt das DB Museum den TEE Rheingold und Rheinpfel als Museumszug, bespannt mit Elektrolokomotiven der Baureihen 111 und 103.

Auch anlässlich des 60jährigen Jubiläums des TEE bietet das DB Museum Fahrten mit dem TEE Rheingold an. Zudem wird ein VT 11.5 zum Sommerfest im DB Museum Koblenz gezeigt.

Großes Sommerfest im DB Museum Koblenz

Sa./So. 17 und 18. Juni 2017

Fahrten mit dem TEE Rheingold (u.a. mit Ellok 103)

Ausstellung zur Geschichte des TEE

Dauer: 10 bis 18 Uhr

Kosten: gesonderter Museumseintritt