

SPECIAL-AUSGABE

2
2007

Eisenbahn JOURNAL

B 53158 F

ISBN 978-3-89610-181-5

Best.-Nr. 54 07 02

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75

Schweiz sfr 25,00

Belgien, Luxemburg € 14,40

Niederlande € 15,85

Italien, Spanien, Portugal (con.) € 16,25

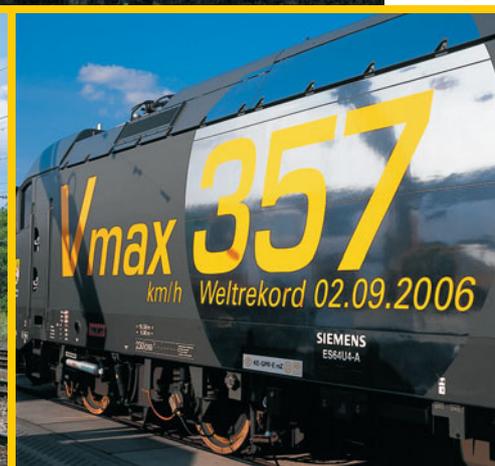
Norwegen NOK 165,00



Taurus

Konrad Koschinski
Jürgen Hörstel

Universallok auf Erfolgskurs: Typen, Technik und ein Weltrekord



Eleganz und Fortschritt im Zeichen der 50er



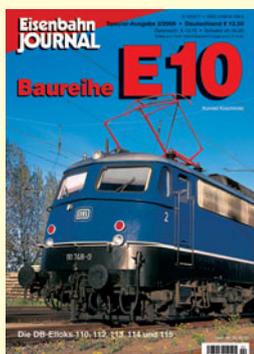
Im April 1952 stellte die DB ihre ersten neuen Stromlinientriebwagen in Dienst, für die später der Spitzname „Eierköpfe“ aufkam – etwas respektlos, denn das elegante Design der neuen Fahrzeugfamilie galt seinerzeit als Synonym für Fortschritt auf Schienen. Die neueste Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals befasst sich nicht nur mit den VT 08.5 für den hochwertigen Fernverkehr und den gemischtklassigen Schwesterfahrzeugen VT 12.5 für den Bezirks- und Städteschnellverkehr. Die DB beschaffte zudem Elektrotriebzüge im „Eierkopf“-Outfit (Baureihen ET 30 und ET 56) sowie die als „Limburger Zigarren“ bekannten Akku-Triebwagen der Baureihe ETA 176. Dem Komponenten-Versuchsträger VT 92 501 und den VT 08.8 der US-Army sind eigene Kapitel gewidmet. Eine Fahrzeugstatistik rundet das Heft ab. Wie immer großartig illustriert mit vielen bislang unveröffentlichten Aufnahmen sowie zahlreichen Zeichnungen.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 130 Abbildungen, Klammerheftung

Sonderausgabe 2/2007:

Best.-Nr. 530702 · € 12,50

Kennen Sie schon diese Sonder-Ausgaben?



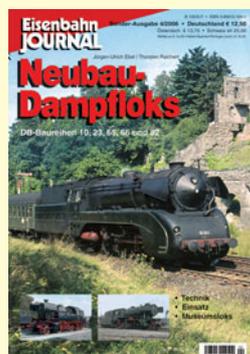
Baureihe E 10
DB-Elloks 110, 112, 113, 114 und 115

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



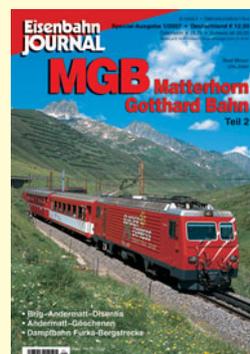
Akku-Triebwagen
Länderbahn-, Reichsbahn- und Bundesbahn-Bauarten

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



**Matterhorn
Gotthard Bahn**

Special-Ausgabe 1/2007
Best.-Nr. 540701 · € 12,50



Die TEE-Story
50 Jahre TEE · Legenden · Züge, Loks, Triebwagen

Sonder-Ausgabe 1/2007
Best.-Nr. 530701 · € 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]

Taurus:

Preisgekröntes Erfolgsmodell in über 500 Exemplaren



SEIT DEM ERSCHEINEN DES PROTOTYPS IM JAHR 1992 setzt die EuroSprinter-Familie Maßstäbe auf dem Elloksektor. Mittlerweile haben Eisenbahnunternehmen in elf europäischen Ländern rund 1000 Exemplare verschiedener Spielarten beschafft. Weitere Aufträge sind erteilt. Unter anderem kommen von den Staatsbahnen Portugals und Belgiens bestellte Maschinen hinzu, mit denen auch die Formenvielfalt der EuroSprinter um eine neue Variante bereichert wird.

Dominierend innerhalb der Familie bleibt jedoch auf absehbare Zeit der „Taurus“. Dieser originär für die Österreichischen Bundesbahnen entwickelte Loktyp ist bereits mit über 500 Exemplaren vertreten – ob Siemens dessen Erfolg jemals übertreffen kann? Wohl kaum zu toppen ist das hervorragend gelungene Design. Es weckt Sympathien für die Eisenbahn. Zudem tröstet es Liebhaber schöner Lokomotiven in Deutschland über das Verschwinden der 103 hinweg, denn der „Taurus“ ist auf vielen DB-Strecken präsent.

Ersten Entwürfen zufolge sollten die 1997 von den ÖBB bestellten Ein- und Zweisystem-Hochleistungsloks die äußere Form der deutschen 152 erhalten. Glücklicherweise legte der damalige ÖBB-Generaldirektor Dr. Helmut Draxler aber größten Wert auf ein attraktiveres Erscheinungsbild. Ergo beauftragte Siemens das Münchner Gestaltungsbüro Haslacher, ein völlig neues Lokdesign zu entwerfen. In enger Zusammenarbeit mit den Konstrukteuren von Siemens/Krauss-Maffei, mit der ÖBB-Projektgruppe und nicht zuletzt in Abstimmung mit dem sehr engagierten ÖBB-Chef Draxler schufen Thomas Haslacher und sein Team die endgültige Taurus-Form.

Frei von modischen Attributen erfüllt sie wohl noch in Jahrzehnten hohe Ansprüche der Ästhetik; auch in aerodynamischer Hinsicht ist sie ausgesprochen gut gelungen.

Am 10. Oktober 2001 erhielten die ÖBB für ihre 1016 und 1116 den „Brunel Award“, den begehrten Preis einer internationalen Jury für herausragendes Design im Eisenbahnwesen. Wenngleich die Preisurkunde dem Betreiber der Loks überreicht wurde, galt die Auszeichnung auch dem Büro Haslacher und der Firma Siemens. Ohnehin liegen die Rechte am Design bei Siemens, während die ÖBB für sich den (in Großbuchstaben geschriebenen) Markennamen TAURUS reklamieren können. Deshalb vermarktet Siemens baugleiche Maschinen als EuroSprinter und weist mit dem Kürzel ES in der Typenbezeichnung auf die Familienzugehörigkeit hin.

Freilich gelangte etwa jede vierte der bis Ende 2007 gelieferten, allgemein so genannten Taurus-Lokomotiven nicht zu den Österreichischen Bundesbahnen. Unter Berücksichtigung der kurz vor Redaktionsschluss bekannt gewordenen Aufträge summiert sich die Stückzahl der „Tauri“ anderer Eisenbahnunternehmen im Jahr 2008 auf 135, wobei die Auslieferung an die ÖBB mit 382 Exemplaren abgeschlossen ist. Obwohl künftige Maschinen der EuroSprinter-Familie eine veränderte, den neuesten Crash-Sicherheitsstandards entsprechende Kastenform erhalten sollen, ist das Taurus-Design offenbar weiterhin gefragt. So überlegen die Slowenischen Eisenbahnen, ihren Bestand von 20 der ÖBB-Reihe 1216 entsprechenden 541ern mindestens um weitere zwölf Loks aufzustocken.

Apropos 1216: Unter dieser Reihenummer ergänzen seit 2005 Dreisystemloks die Taurus-Familie. Doch nicht nur diese Evolution hat uns bewegt, fast fünf Jahre nach der EJ-Sonderausgabe 1/2003 erneut ein Heft zum Thema „Taurus“ herauszubringen. Dieses EJ-Special informiert über die technischen Merkmale aller inzwischen vorhandenen Spielarten und gibt, neu bebildert, einen Einsatzüberblick. Darüber hinaus zeigt es Perspektiven auf, so für den Einsatz einiger „Dispo-Tauri“ bis in die Türkei. Schließlich gilt es auch daran zu erinnern, dass die 1216 050 einen 51 Jahre lang bestehenden Weltrekord für Lokomotiven gebrochen hat.

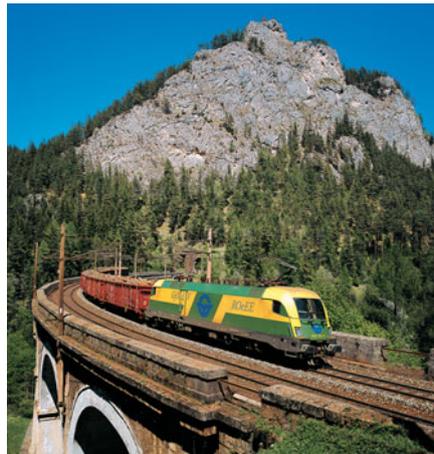
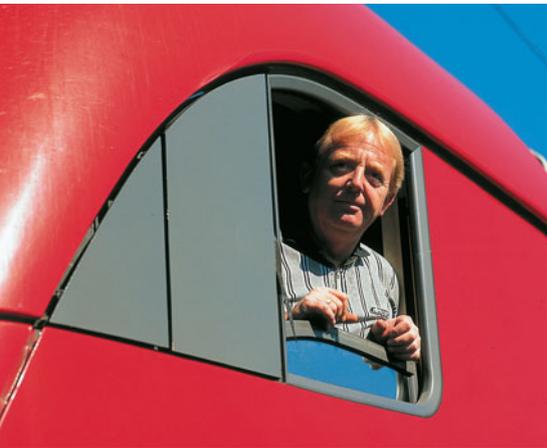
KONRAD KOSCHINSKI

Von Budapest bis Hamburg

Im Mai 2000 begann der Plandienst der Reihe 1016, 2001 wurden die ersten Serien-1116 dem Betrieb übergeben. Heute sind diese 332 teilweise extravagant lackierten oder mit Werbeaufschriften versehenen ÖBB-„Stiere“ in Ungarn ebenso präsent wie in Norddeutschland. ➔ 34

Einklang von Form, Funktion und Innovation

Auch wenn im Zweisystem-Taurus viel Know-how der DB-Baureihe 152 steckt, aufgrund der neu gestalteten Kopfform besteht keinerlei Verwechslungsgefahr. Für das geforderte Tempo 230 entwickelte Siemens sogar einen Hochleistungsantrieb mit separater Bremswelle, kurz HAB. ➔ 26



Universaltype für die Cargo-Sparte

Als Allrounder erfüllt der Taurus das weite Land für die „121“ aufgestellte Betriebsprogramm, doch die Deutsche Bahn setzt ihn nur vor Güterzügen ein. Den Anstoß zur Beschaffung der Baureihe 182 gaben die ÖBB mit ihrer „Blockadepolitik“ gegenüber der Baureihe 152. ➔ 44

Fünfehn »Puszta-Stiere«

Ein auf die Puszta anspielender Spitzname ließ sich für die nach Ungarn gelieferten Tauri kaum vermeiden. Immerhin ist dieser Kosenamen respektvoller als der Ausdruck „Puszta-Ochsen“. Dabei kommen die MÁV- und GySEV-Loks sogar auch in die Alpen. ➔ 52

1116 + 189 = 1216

Diese mathematisch unkorrekte Gleichung charakterisiert die dritte Taurus-Generation sehr treffend: Das Design der ÖBB-1116 und ihr Hochleistungsantrieb wurden kombiniert mit den inneren Werten der DB-Baureihe 189, deren Maschinenraumlayout weitgehend übernommen wurde. ➔ 56



357 km/h – Weltrekord!

Ende März 1955 erreichten zwei französische Elektroloks südlich von Bordeaux Geschwindigkeiten von 326 bzw. 331 km/h. 51 Jahre lang wurden diese Werte von Lokomotiven nicht mehr erreicht. Siemens hatte sich das Ziel gesetzt, mit der 1216 050 den Weltrekord nach Deutschland zurückzuholen. ➔ 72



Titelfotos: M. Hahmann (großes Foto; 182 015 bei Etterzhausen, März 2002), A. Hitfield (2), J. Hörstel; Fotos dieser Doppelseite: Ch. Kirchner, J. Seyferth, A. Hitfield, K. Eckert, A. Klonos, Th. Kohl

Editorial	
Preisgekröntes Erfolgsmodell in über 500 Exemplaren	3
Galerie	
Farbenvielfalt	6
Vorgeschichte	
Der EuroSprinter als Basis	14
Taurus-Familie	
Formschön, elegant, graziös	18
Zweissystem-Taurus	
Einklang von Form, Funktion und Innovation	26
ÖBB-1016/1116	
Von Budapest bis Hamburg	34
DB-182	
Universaltypen für die Cargo-Sparte	44
1047 der MÁV und GySEV	
Fünfzehn »Puszta-Stiere«	52
TAURUS III	
1116 + 189 = 1216	56
2. September 2006	
357 km/h – Weltrekord!	72
Private Tauri	
Gelb & Silber	74
Statistik	
Lieferübersicht und Fabriknummern	82
Quellenverzeichnis	83
Taurus-Modelle	
»Stiere« aller Größen	84
Impressum & Vorschau	86
Fachhändler-Adressen	88

Puszta-Stiere

werden die 15 Exemplare der ungarischen Reihen 1047.0 und 1047.5 auch genannt. Sie gehören den Ungarischen Staatseisenbahnen MÁV bzw. der österreichisch-ungarischen Privatbahn ROeEE/GySEV. Im Rahmen des Kilometerausgleichs werden sie recht freizügig in Österreich eingesetzt, wie hier im Mai 2004 auf der Semmeringstrecke. Foto: Klaus Eckerl





1047 505-1

SIEMENS

Wolfgang Amadeus Mozart

hätte sich nie träumen lassen, dass sein Porträt einmal eine österreichische Elektrolokomotive zieren würde. Aus Anlass des 250. Geburtstags des Komponisten wurde die 1116 250 zur Werbelok umgestaltet. Seit Juli 2006 erregt sie die Aufmerksamkeit für den in aller Welt berühmten Sohn Salzburgs. Foto: Jürgen Hörstel





Dienstgew 86t

TAURUS

KE-GPR-E mz   

R+E	180t
P+E	100t
R	140t
P	67t
G	67t
FspBr	25t

1

7

