

Sonderausgabe

Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F
ISSN 0720-051 X

1/99

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,--
hfl 29,--
lfr 490,--
Lit 27 000

50 Jahre



Horst J. Obermayer





103 111-1



111 141-8



798 737-3



5080 22-11-67

BnG 720



Bild 1 (Titel): E 10 1270 mit Sonderzug anlässlich der Elektrifizierung der Strecke Hagen – Gießen in Siegen (1965), Neubaudampflokomotive 10 001 sowie ICT 415 502.
Abb.: R. Palm, DB (Stg. Gottwaldt), R. Wittbecker

Bildleiste oben: Das von Prof. Ege entworfene DB-Emblem wurde 1955 eingeführt und an allen DB-Fahrzeugen angebracht. Rechts außen das Emblem der DB AG. Abb.: Ch. Kirchner

Bild 2 (großes Foto): Die Stirnfront des heutigen Museums-Dieseltriebwagens VT 08 zielt das nur Anfang der fünfziger Jahre verwendete Flügelrad mit dem Kürzel DB (Soltau, 1988).
Abb.: J. Hörstel

Bild 198 (Rücktitel): 111 064 mit einem Eilzug und 103 151 mit IC nach München begegnen sich am 13. Juni 1979 in Dollnstein. Abb.: A. Ritz

Inhalt

Einleitung	6
Ein schwieriger Beginn	14
Dampflokbau nach neuen Grundsätzen	19
Schienenbusse – Retter der Nebenbahnen	22
Aus Alt mach Neu – Dampflokom-Umbau	26
Energie aus der Batterie – DB-Akkutriebwagen	27
Neue Diesel- und Elektrotriebwagen	28
Entwicklung von Reisezugwagen	32
Entwicklung neuer Elektrolokomotiven	34





Öl- statt Kohlefeuerung	38	Auslauf des Dampfbetriebs	62
Kabinentender statt Güterzug-Begleitwagen	39	Neue S-Bahnen für den Vorortverkehr	66
Schneller reisen mit neuen TEE-Zügen	40	Farbenspiele – Irrungen und Wirrungen	68
Dieselhydraulik für alle Einsatzbereiche	42	Wandel im Bau von Reisezugwagen	73
Dieseltriebswagen für den Nahverkehr	48	Neue Triebzüge ersetzen alte Schienenbusse	74
Der neue RHEINGOLD	49	Neue Drehstromtechnik – Wende im Lokbau	78
Das Ende der Schmalspurbahnen	52	DB am Ende – Beginn der neuen DB	84
Beginn und Entwicklung des IC-Verkehrs	56	Fachhändleradressen	93
Strukturänderungen im Güterverkehr	60	Impressum	95





Einleitung

Die Aufteilung des nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs geschrumpften Deutschen Reiches in vier Besatzungszonen brachte auch einschneidende Veränderungen im Eisenbahnwesen. Ein an vielen Stellen durchtrenntes Streckennetz war von unzähligen zerstörten oder schwer beschädigten Fahrzeugen gesäumt. Durch einen beispiellosen Einsatz vieler Eisenbahner konnten im Westen die größten Schäden rasch behoben und bald wieder ein allerdings noch eingeschränkter Bahnbetrieb in Gang gebracht werden. Wesentlich schwieriger gestaltete sich die Aufbauarbeit im Osten. Viele Betriebsmittel waren als Beutegut in die Sowjetunion gegangen oder schadhaft abgestellt, manche Bahnstrecke demontiert worden.

In den Westzonen schuf die 1948 vollzogene Währungsreform eine tragfähige Grundlage für einen nun rasch einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung. Als dann auch noch die von den Alliierten erlassenen Beschränkungen für den Lokomotivbau aufgehoben wurden, konnten die ersten Projekte zur Erweiterung und Modernisierung des Fahrzeugparks verwirklicht werden. Mit Gründung der Deutschen Bundesbahn am 7. September 1949 begann eine neue Epoche, die in fünf Jahrzehnten zu vielen und einschneidenden Veränderungen im Schienenverkehr führte. Mehrere Generationen neuer Fahrzeuge für alle Verkehrsbereiche prägten das sich wandelnde Bild der Eisenbahn.

Konsequent wurden die Elektrifizierung von Hauptbahnen vorangetrieben, vorhandene Strecken ausgebaut und neue Trassen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr geschaffen. Dem Streben zur Straffung und Rationalisierung des Bahnbetriebs fielen aber auch viele Strecken zum Opfer, deren Stilllegung und Abbau aus heutiger Sicht wenig sinnvoll erscheint. Die Erfolgsbilanz der Deutschen Bundesbahn wurde auch durch andere Fehleinschätzungen von Bahnvorständen und einiger mehr oder

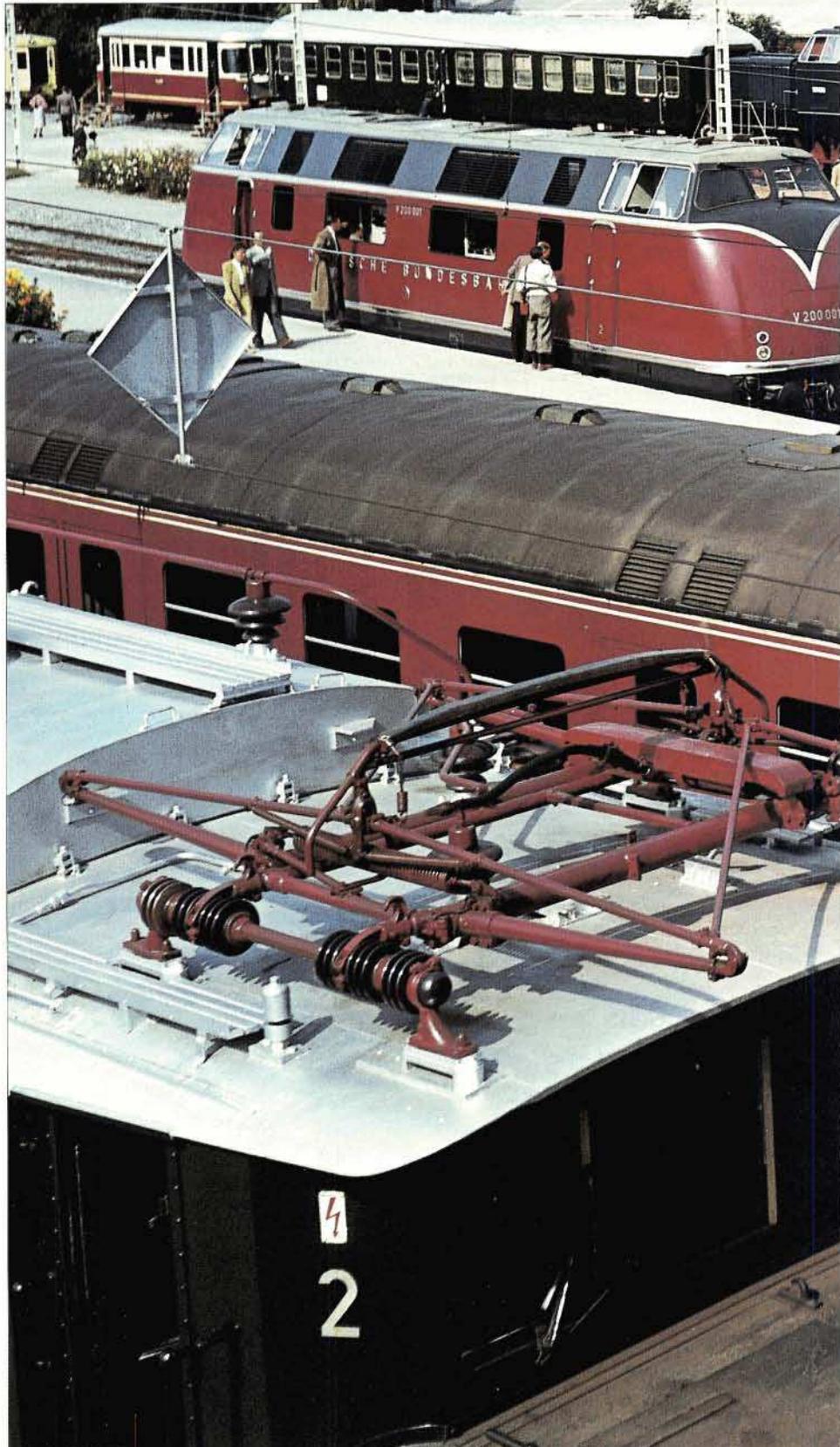


Bild 3 (linke Seite oben): Noch vor der Gründung der Deutschen Bundesbahn fiel die Entscheidung zur Entwicklung eines leichten Dieseltriebwagens für den Nebenbahneinsatz – des (Uerdinger) Schienenbusses. Hier ein VT 95 der Serienbauart (um 1960 in Traben-Trarbach). **Abb.: R. Palm**

Bild 4: Auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München präsentierte die DB dem interessierten Publikum zahlreiche neuentwickelte Triebfahrzeuge. Auf dem Foto sind der ET 56 002, der VT 12 504 und die V 200 001 zu erkennen. **Abb.: H. Säuberlich**





weniger kompetenter Verkehrsminister ge-
 trübt. Im Gerangel um Zuständigkeiten sind
 vielversprechende Projekte nur halbherzig
 verfolgt worden, andere in ersten Ansätzen
 stecken geblieben. Auf der Strecke blieb
 auch die 1969 im Bahnhof Porta bei Min-
 den vorgestellte Automatische Kupplung
 der Bauart UIC 69, die bis 1976 europaweit
 eingeführt werden sollte. Verwirklicht wur-
 de sie nur bei einer größeren Anzahl von
 Großraumwagen der Bauart Fad 150 und
 einigen Lokomotiven der Baureihen 140
 und 151 für den Erzverkehr mit Ganzzügen.
 Dennoch hat sich in fünf Jahrzehnten viel-
 les zum Positiven gewendet. Mit den Schie-

nenbussen konnte der Verkehr auf vielen
 Nebenstrecken aufrechterhalten werden.
 Auf einem stetig wachsenden TEE- und IC-
 Netz ergab sich eine neue Qualität für das
 Reisen in schnellen und komfortablen Zü-
 gen. Die letzten Wagen alter Einheitsbau-
 arten der früheren Deutschen Reichsbahn
 konnten zu Beginn der achtziger Jahre aus-
 gemustert werden. Mit neuen S-Bahnen
 wuchs die Fahrgastzahl in mehreren der
 großen Ballungszentren. Der 1991 aufge-
 nommene Hochgeschwindigkeitsverkehr
 auf Neu- und Ausbaustrecken ließ die Fahr-
 zeiten zwischen einigen Großstädten zum
 Teil beträchtlich schrumpfen. Ein unüber-
 sehbarer Wandel vollzog sich auch in der

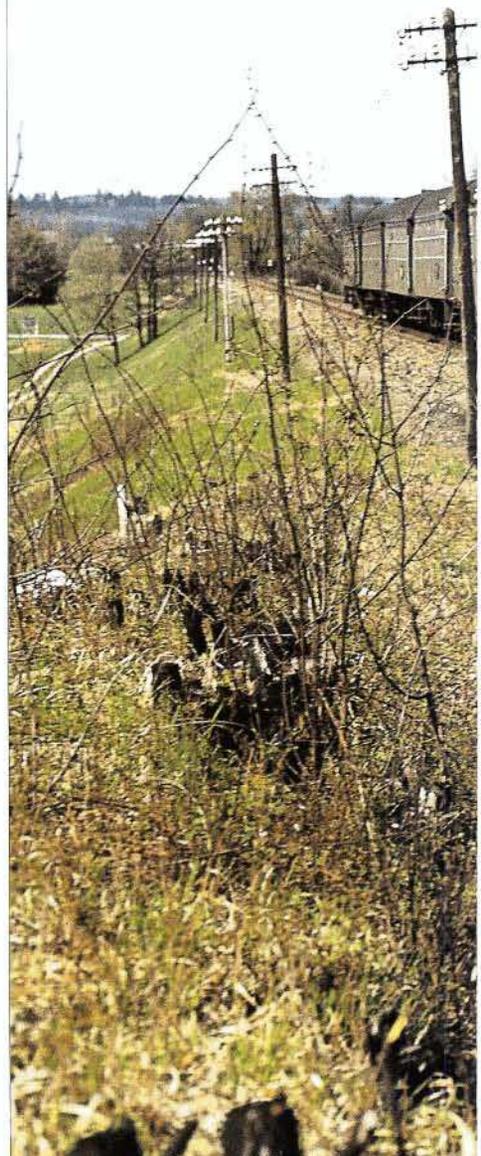


Bild 5 (oben): Die Dieselloks der Bau-
 reihe V 200 waren in den fünfziger und
 sechziger Jahren Symbol für den
 Traktionswandel bei der DB – V 200.1 um
 1965 auf der
 Fehmarnsundbrücke.

Bild 6 (links): Mit der
 E 41 149 (gebaut
 1960) verfügte die DB
 über exakt 1000
 Elektrolokomotiven.
 Das mußte natürlich
 gefeiert werden! **Abb.
 5 und 6: R. Palm**

Bild 7 (rechts): Nur
 168 Neubaudampfloks
 stellte die DB in Dienst
 – eine davon war die
 023 031 (bei Wall-
 hausen, 1972). **Abb.:
 J. Nelkenbrecher**







Bild 9: Modern und zugleich zeitlos: die in den sechziger Jahren festgelegte Formgebung der Stirnfronten für V 160 und E 03.

Bild 10 (rechte Seite oben): Große Hoffnungen setzte die DB in den siebziger Jahren in die IC-Triebzüge der Baureihe 403/404, doch es blieb bei drei Exemplaren. **Abb.: R. Wittbecker**

Bild 8 (großes Foto): InterCity – der wohl bekannteste (und vielleicht erfolgreichste) Markenartikel der DB. 1971 verbanden erstmals schnelle und komfortable Züge 33 Städte im Zwei-Stunden-Takt. **Abb. 8 und 9: R. Palm**



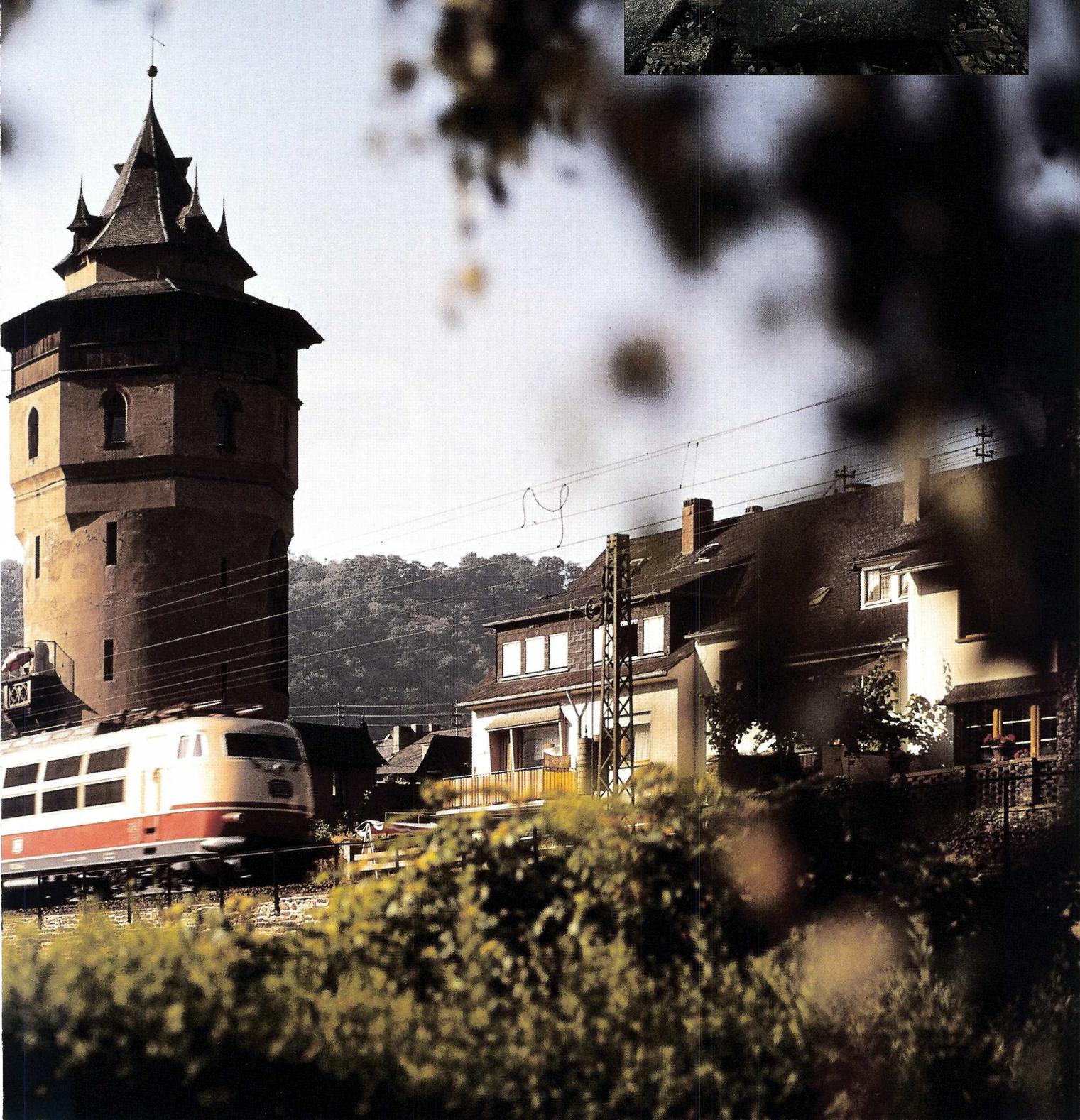
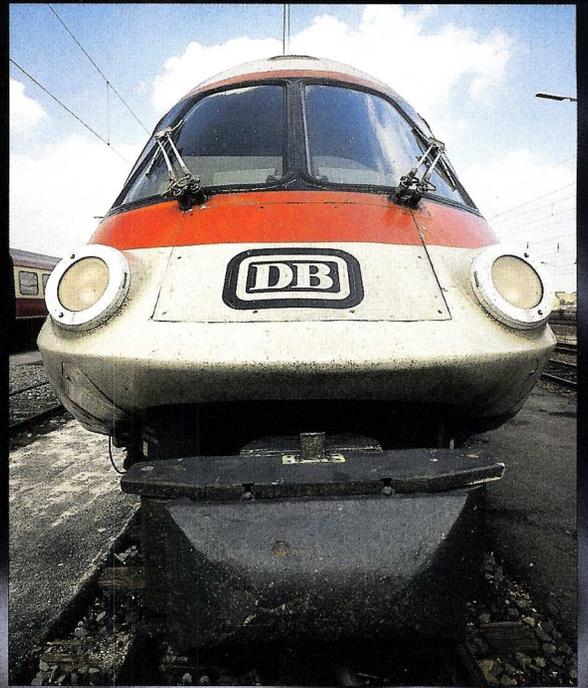


Bild 11 (großes Foto): Für die Neubaustrecken gingen ab 1991 die InterCityExpress-Züge in Betrieb, die aber auch auf kurvenreichen alten Bahnlinien zum Einsatz kamen (und noch kommen). **Abb.: W. Bley**

Bild 12 (rechte Seite oben): 1994 bestellte die DB AG insgesamt 420 Elektrolokomotiven mit Drehstromantriebstechnik (Baureihen 101, 145 und 152). 145 004 mit Güterzug bei Ahlem (1998). **Abb.: J. Hörstel**

Bild 13 (rechte Seite unten): Um den Rangieraufwand zu senken und die Wendezeiten in den Endbahnhöfen zu verringern, hat die DB in den neunziger Jahren zahlreiche Steuerwagen beschafft – für 200 km/h schnelle IC-Züge ebenso wie für Doppelstock-Reisezüge (München Hbf, März 1998). **Abb.: A. Ritz**

