B 10533 F - ISBN 978-3-89610-354-3 - Best.-Nr. 70 11 02

Deutschland € 15,00
Österreich € 16,50
Schweiz sfr 29,80
Benelux € 17,50
Italien, Spanien € 19,50
Portugal (con.) € 19,50

www.eisenbahn-journal.de

EXTRA-AUSGABE
Eisenbahn JOURNAL
EXTRA 2 2011

DB in den 50ern

Konrad Koschinski

Mit DVD

Aus dem DB-Archiv: Kurzfilme 1953 bis 1957
Baureihe 10, TEE, Elektrifizierung, Weltmeister im VT 08.5, V 60 u.a.
Laufzeit 28 Minuten

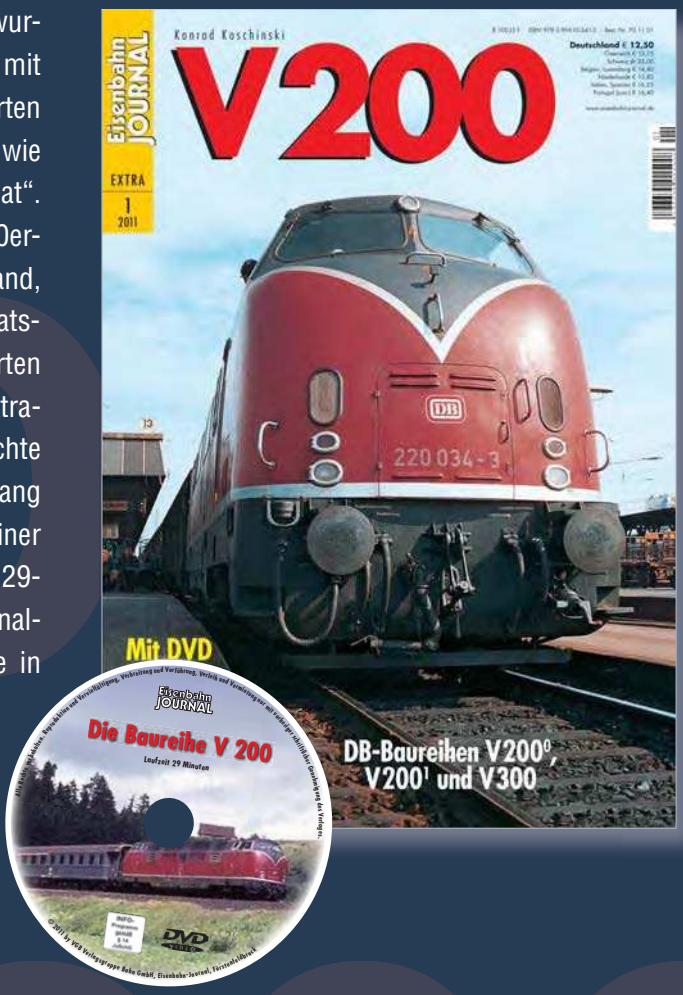
INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

DVD VIDEO
Gesamtlaufzeit 56 Minuten

Dampfloks am Zenit, blaues F-Zug-Netz, Chronik 1950–1959

Vom DB-Stolz zum Kult-Klassiker

Die V 200 war der Stolz der jungen Bundesbahn. Bis 1959 wurden insgesamt 86 Exemplare in Dienst gestellt, 50 weitere mit stärkeren Motoren folgten bis 1965. In den Anfangsjahren führten die V 200 zahlreiche Fernschnellzüge mit klingenden Namen wie „Rheingold“ und „Blauer Enzian“, „Gambrinus“ und „Hanseat“. Nach dem Ausscheiden aus den Diensten der DB in den 1980er-Jahren verkaufte die DB viele V 200 an Kunden im Ausland, darunter nicht nur Gleisbaufirmen, sondern auch mehrere Staatseisenbahnen. Insgesamt 36 Maschinen beider V-200-Spielarten sind aber noch heute in Deutschland erhalten. Diese Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals dokumentiert die Geschichte der V 200 mit einem kompetenten Text und zahlreichen, bislang meist unveröffentlichten Fotos, vielen Zeichnungen und einer aktuellen Statistik. Die **beiliegende Video-DVD** zeigt in dem 29-Minuten-Film „Die Baureihe V 200“ aus der Eisenbahn-Journal-Videothek die wohl populärste deutsche Diesellokomotive in historischen Szenen.



Extra-Ausgabe 1/2011:
116 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inklusive Video-DVD mit 86 Minuten Gesamtlaufzeit
Best.-Nr. 701101 · € 15,–

Weitere Extra-Ausgaben

Vom Erz zum Stahl 2
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700802 · € 15,–

Die Baureihe 103
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700901 · € 15,–

Die DB in den 60ern
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700902 · € 15,–

E 10
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701001 · € 15,–

Eisenbahn und Kohle
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701002 · € 15,–

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 810, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de

VGB

DB in den 50ern:

Heile-Welt-Aroma

Musiktruhen und Nierentische, Heimatschlager und Heimatfilme, Pünktchenkleider und Spitzendeckchen, andererseits Bluejeans, Petticoats und Rock'n'Roll – Muffigkeit und Spießigkeit lasteten wie Mehltau auf der Adenauer-Republik, doch „Halbstarke" in Nietenhosen meuterten. Wenigstens ein Teil der Jugend rebellierte gegen die strikten Normen einer Gesellschaft, in der ein greiser Kanzler mit dem Slogan „Keine Experimente" 1957 seinen größten Wahlsieg errang und die den von Ludwig Erhard propagierten „Wohlstand für alle" weitaus höher schätzte als Toleranz.
Gewiss: Die fünfziger Jahre waren die Blütezeit des Wirtschaftswunders, von dem zwar vor allem Bankiers und Industriebarone profitierten, das aber eben auch dem „kleinen Mann" zugute kam. Für die meisten Menschen ging's seit der Währungsreform 1948 wieder bergauf. Der Galgenhumor der „Eingeborenen von Trizonesien" wich einer Aufbruchstimmung, die nach der gewonnenen Fußball-WM 1954 im befreienden Gefühl „Wir sind wieder wer" gipfelte. Schon 1950 wurde in Westdeutschland mehr produziert als vor dem Krieg, und selbst die weltweiten Auswirkungen der Korea-Krise konnten die Bergfahrt der Konjunktur nur kurzzeitig bremsen. Ludwig Erhards Zigarre und die Schornsteine rauchten.
Der Boom bescherte der jungen Bundesbahn kräftige Zuwächse im Güterverkehr, und die Zahl der Reisezüge übertraf auf vielen Strecken jene der dreißiger Jahre. Dabei fochten Elektro- und Diesellokomotiven die Vorherrschaft der Dampfrösser kaum an, die zunächst selbstverständlich auch im „blauen F-Zug-Netz" präsent waren. Indes machten bereits ab 1952 die roten VT 08.5 Furore im Fernschnellverkehr, wenige Jahre später die V 200 – mithin die Flaggschiffe des Wirtschaftswunders auf Schienen. Massenhaft in Rot trat die moderne DB derweil mit den Schienenbussen auf. Umso anachronistischer muteten die bunt zusammengewürfelten Garnituren aus der Länder- und Reichsbahnzeit an – auch von den Umbauwagen ja längst nicht überall verdrängt.
Im Spannungsfeld zwischen Rückständigkeit und Fortschritt bot die Bundesbahn jenes abwechslungsreiche Bild, das Eisenbahnfans und speziell Modellbahner an der Epoche III so sehr lieben. Die reichte zwar weit in die sechziger Jahre hinein, für die das Nebeneinander von Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion wohl noch prägender war. Aber die paradiesische Vielfalt der Fünfziger, in denen sich trotz einer wahren „Neuheitenflut" auch noch schier unzählige Länderbahntypen – Lokomotiven wie Wagen – auf den Gleisen tummelten, ging dahin. Tauchen Sie also mit uns ein ins Wirtschaftswunderland. Sollten Sie dabei das Singen der Telegrafendrähte hören, das Aroma von Kohle, Dampf und heißem Öl riechen, in purer heiler Welt versinken – für solche Risiken und Nebenwirkungen übernehmen wir die Verantwortung gern.

Konrad Koschinski

Die DB profiliert sich

In den ersten zehn Jahren beschäftigte sich die Bundesbahn nicht nur mit neuen Triebfahrzeugen, sondern ließ auch zahlreiche neue Wagentypen für den Personen- und den Güterverkehr entwickeln. ➸ Seite 18

Wiederaufbau, Ausbau, Neubau

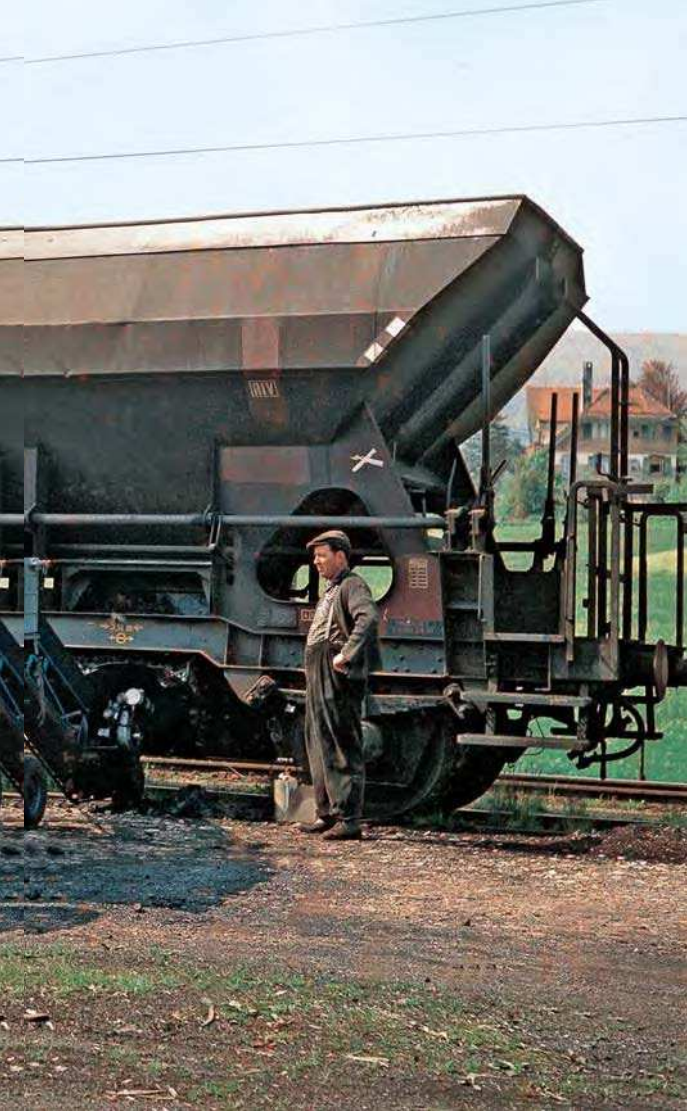
Zahlreiche im Krieg zerstörte Brücken und Gebäude galt es durch Neubauten zu ersetzen. Viel Geld wurde auch in die Sicherungstechnik investiert, insbesondere in drucktastenbediente Stellwerke. ➸ Seite 46

Dampf-Ausstieg

Die Dieselloktechnik feierte den Durchbruch, Elektrolokomotiven des neuen Typenprogramms wurden in großen Stückzahlen bestellt, noch aber behielt die Dampftraktion die Oberhand. ➸ Seite 54

Zweite Stromlinien-Ära

Mit Vorkriegs-SVT baute die DB ein neues Fernschnelltriebwagen-Netz auf. 1952 standen die ersten VT 08.5 zur Verfügung, 1953 folgten die sensationell leichten VT 10.5. Den krönenden Abschluss bildeten 1957 die VT 11.5 für den TEE-Verkehr. ➸ Seite 78



Titelfotos:
R. Palm (großes Bild;
VT 10 501, fotografiert um 1955),
Werkfoto Krauss-Maffei/Slg. Ritz, Bustorff/
Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Fotos dieser Doppelseite:
R. Palm (3), W. Hollnagel/Bildarchiv der
Eisenbahnstiftung, DB/Slg. Neumann

Editorial
Heile-Welt-Aroma 3

Galerie
Die vielen Facetten der jungen DB 6

Bahn und Politik
Vom Wirtschaftswunder nicht verwöhnt 14

Junge Bundesbahn
Die DB profiliert sich 18

Infrastruktur
Wiederaufbau, Ausbau, Neubau 46

Die Weltmeister kehren heim
Das Wunder von Bern 52

Strukturwandel
Dampf-Ausstieg 54

Fernschnelltriebwagen
Zweite Stromlinien-Ära 78

Fahrzeug-Steckbriefe
Typen der Fünfziger im Kurzporträt 90

Fernreisen in den 50ern
Waren das Reisezeiten! 96

Nebenbahnen
Erste Eingriffe ins Netz 104

Chronik 106

Impressum & Vorschau 110

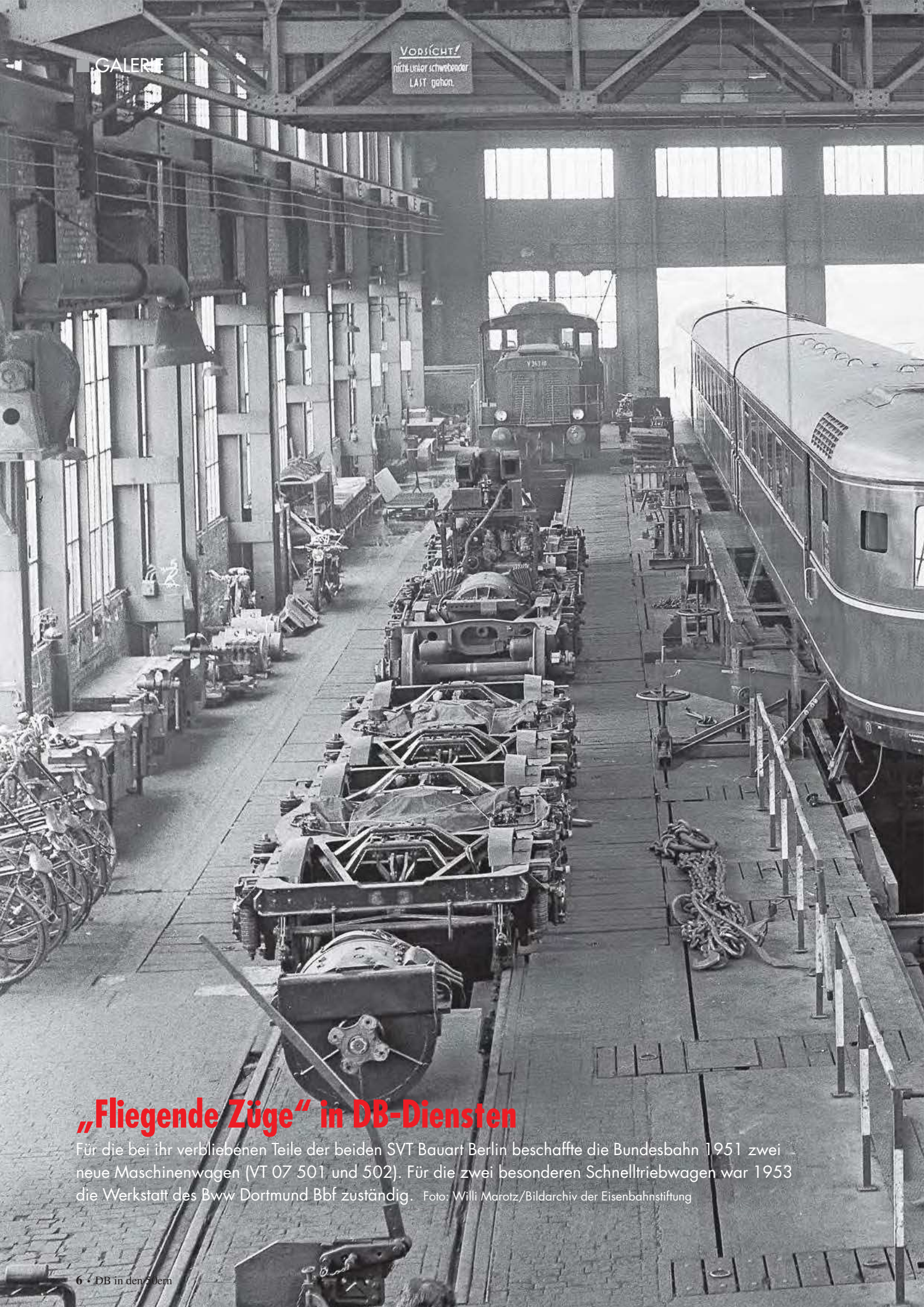
Fachhändler-Adressen 112

Quellenverzeichnis 114

Waren das Reisezeiten!

München – Hamburg in zehn Stunden, das schaffte nur der „Blaue Enzian“, dessen Wagenmaterial immerhin besonders komfortabel war. Deutlich länger als vor dem Krieg dauerte die Fahrt von Berlin nach Hamburg über die alte Rennstrecke des „Fliegenden Hamburgers“.

➸ Seite 96



„Fliegende Züge“ in DB-Diensten

Für die bei ihr verbliebenen Teile der beiden SVT Bauart Berlin beschaffte die Bundesbahn 1951 zwei neue Maschinenwagen (VT 07 501 und 502). Für die zwei besonderen Schnelltriebwagen war 1953 die Werkstatt des Bww Dortmund Bbf zuständig. Foto: Willi Marotz/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Gebr. Scholten
DUISBURG
17500
Unfallgefahr! kein Durchgang
Unfallgefahr! kein Durchgang
Vorsicht! Absturzgefahr

STOLLWERCK
KAFFEE
HAG
schont
Herz
und
Nerven

Gepflegtes Speisen im Zug

1958 verfügte die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft, eine 100%-Tochter der Bundesbahn, über insgesamt 98 Vollspeisewagen, die alle vor 1945 in Dienst gestellt worden waren. Sehr typisch für die damalige Zeit ist das Reichen von Obst. Foto: Reinhold Palm