

SONDER-AUSGABE

Eisenbahn JOURNAL

1
2007

B 10533 F

ISBN 978-3-89610-170-9

Best.-Nr. 53 07 01

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75

Schweiz sfr 25,00

BeNeLux € 14,40

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

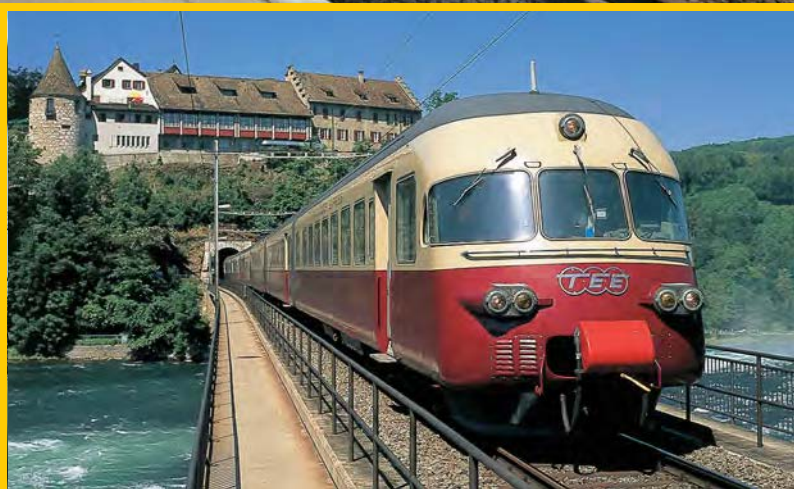
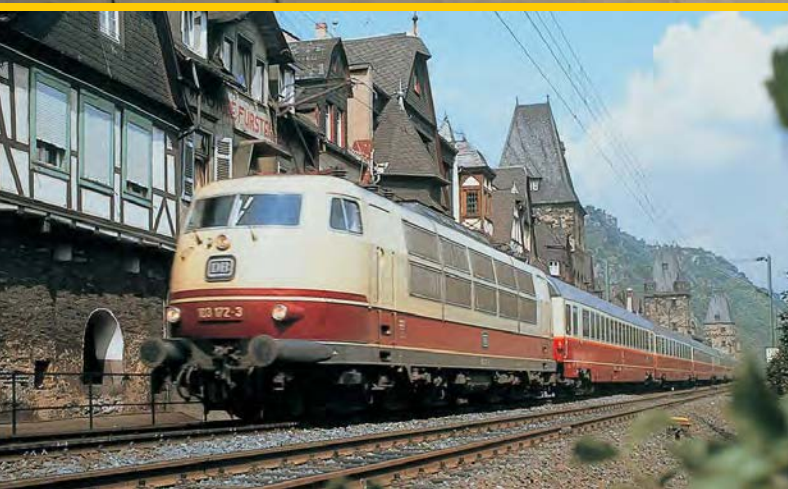


Die TEE-Story

Konrad Koschinski



- 50 Jahre Trans Europ Express
- Namen und Legenden
- Züge, Loks, Triebwagen



Erz, Kohle und Eisen-Bahn



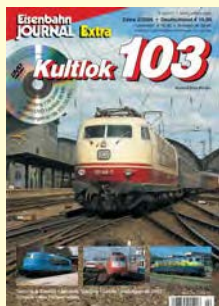
In Deutschland wird heute noch in 15 Hochöfen an fünf Standorten Roheisen aus Eisenerz gewonnen. Nach wie vor ist der Montanbereich für die Eisenbahnen überaus wichtig, denn jede zweite Tonne Frachtgut im Schienengüterverkehr entfällt auf dieses Segment. Neben dem Eisenerz benötigen die Hüttenwerke große Mengen an Koks und Kalk, vielfach angeliefert in Ganzzügen. Das noch flüssige Roheisen kommt in Spezialwagen zu den Stahlwerken, wo es zu ganz unterschiedlichen Stahlsorten verarbeitet wird. In Form von Brammen, Coils und Stabstahl gelangen die Erzeugnisse schließlich zu den Kunden, meistens ebenfalls auf der Schiene.

Die neueste Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals widmet sich sowohl den historischen wie auch den aktuellen Aspekten des Eisenbahn-Montanverkehrs. Abläufe und Betrieb, Züge und Fahrzeuge werden in vielen bislang unveröffentlichten Aufnahmen vorgestellt – inklusive spektakulärer Bilder vom Werksverkehr.

Auch diesmal **inklusive Video-DVD** (Laufzeit 60 Minuten), u.a. mit dem preisgekrönten DB-Farbfilm „Schwedenerz für deutsche Hochöfen“ von 1964, der zeigt, wie schwedisches Erz aus Kiruna zu den Hüttenwerken an der Saar transportiert wird.

**116 Seiten im DIN-A4-Format,
Klebebindung, über
160 Abbildungen,
inklusive Video-DVD
mit 60 Minuten
Laufzeit**

Weiterhin lieferbar:



Kultlok 103
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700601
€ 15,-



Die DB in den 80ern
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700701
€ 15,-

Best.-Nr. 700702 € 15,-



**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentumbrunn
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-33, eMail bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Luxus, Tempo und Charme



Einmal im plüschbezogenen Polstersessel mondän nach Paris, Mailand oder Zürich reisen, ohne lästige Formalitäten an den Grenzen, zwischendurch von charmannten Stewardessen kulinarisch verwöhnt – die meisten Bahnkunden konnten davon nur träumen. Sie blieben auf den grünen Schnellzug angewiesen, oft von strengen Schaffnern herablassend als „Beförderungsfall“ mal grade so geduldet. Gut betucht sollte schon sein, wer sich den Luxus des Trans-Europ-Express gönnen wollte. „Otto Normalverbraucher“ konnte sich die Fahrkarte erster Klasse mit deftigem Zuschlag kaum leisten.

Herren mit Schlips waren im TEE in der Überzahl, viele von ihnen ins Aktensstudium vertieft oder im blauen Dunst dicker Zigarren Geschäftliches besprechend. Damen von Welt im eleganten Kostüm, gar langbeinige Schönheiten, ließen sich in den noblen Zügen jedenfalls seltener bewundern als es Reklamefotos verhießen. Die Hauszeitschrift der Deutschen Bundesbahn schrieb im Premierenjahr 1957 eher dröge: „Der TEE ist vorwiegend für den Geschäfts- und Behördenverkehr zwischen Schwerpunkten des politischen und wirtschaftlichen Lebens bestimmt ... Er bietet Städteverbindungen für eine bestimmte Gruppe eiliger Reisender“.

Adrett gekleidete Damen erledigten im Zugsekretariat Korrespondenz. Diesen Kundendienst gab es allerdings schon seit 1951 in F-Zügen. Eigens für den Service im Trans-Europ-Express bildete die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-gesellschaft (DSG) jedoch 1956/57 erstmals Stewardessen aus. Ihre Aufgabe war es, die Fahrgäste im Restaurant und an der Bar zu betreuen, von der Bestellaufnahme über das Servieren bis zum Kassieren. Darüberhinaus sollten sie auch bahntypische Auskünfte geben, sich also mit Fahrkarten und Fahrplänen auskennen. Abitur oder Mittlere Reife sowie das Beherrschen wenigstens zweier Fremdsprachen gehörten zu den Einstellungsvoraussetzungen. Erwünscht waren nur „Fräuleins“, das heißt nur lediges weibliches Personal – ein Schelm, wer dabei an den Flirtfaktor denkt ...

Hohes Reisetempo, auf die Interessen von Geschäftsleuten abgestimmte Fahrpläne, herausragender Komfort und ebenso exzellenter wie charmanter Service kamen sehr gut an. Von 1958 bis 1967 vervierfachte sich die Zahl der TEE-Reisenden auf rund 4,5 Millionen pro Jahr. Die Zahl der in acht Ländern verkehrenden Zugpaare wurde im selben Zeitraum von 14 auf 24 erhöht. Bis 1974 wuchs sie auf 45 in nun zehn Staaten, doch die Fahrgastzahlen stiegen nicht im erwarteten Umfang weiter an, auf etlichen Strecken stagnierten sie oder gingen sogar zurück. Ab 1975 nahm die Zugzahl Jahr um Jahr ab.

Am 30. Mai 1987 kam für den TEE-Verkehr offiziell das Aus, nur ein internationales Zugpaar zwischen Zürich und Mailand sowie vier Inlands-Kurse in Frankreich konnten sich etwas länger halten. Das elitäre Angebot passte nicht mehr in die Zeit. Umso faszinierender ist es, 50 Jahre nach ihrem Beginn und 20 Jahre nach ihrem Ende die glanzvolle Ära des Trans-Europ-Express nochmals Revue passieren zu lassen.

KONRAD KOSCHINSKI

Vielfalt unter einem Markenzeichen

Anfangs wurden ausschließlich Dieseltriebwagen eingesetzt. Mit fortschreitender Elektrifizierung stellte man die meisten Verbindungen schrittweise auf lokbespannte Züge um
Fahrzeugflotte • ab Seite 66

Erstklassig durch West-Europa

1957 gingen die ersten TEE-Züge an den Start. Eine gut drei Jahre zuvor geborene Idee wurde Wirklichkeit, wenngleich nicht ganz im Sinne des Initiators Dr. den Hollander

»Premium«-Konzept
• ab Seite 14



Ahnen des Trans-Europ-Express

Im TEE-System vereinten sich zwei Entwicklungsstränge: Als Leitbild dienten die Luxuszüge der CIWL, zudem flossen die Erfahrungen mit den Schnelltriebwagen der 1930er Jahre ein

Vorgeschichte
• ab Seite 16

Glanzvolle TEE-Epoche

Mehr als 30 internationale Zugpaare 1. Klasse verknüpften viele europäische Metropolen und Wirtschaftszentren – manche nur kurze Zeit, einige hingegen jahrzehntelang

Angebote, Züge, Streckennetz
• ab Seite 20

Hochkarätiger Rheingold

Frei nach einer Sage komponierte Richard Wagner die Oper „Das Rheingold“. Die DRG benannte nach dem Schatz der Nibelungen ihren luxuriösesten Zug, an dessen Tradition die DB würdig anknüpfte

Vom FFD zum TEE
• ab Seite 52



TITELBILD: 1957 – vor 50 Jahren – begann das TEE-Zeitalter. TEE-Hostessen posieren hier vor dem legendären VT 11.5 der DB. KLEINE FOTOS: In den Sechzigern wurden viele Züge auf Elektrotraktion umgestellt. Die Schweizer entwickelten einen Vierstromzug (rechts), die DB setzte ab 1971 auf die 200 km/h schnelle Serien-103. FOTOS: REINHOLD PALM, DB/SLG. FRIEDHELM ERNST, RETO STEINER

- **Galerie**
Impressionen aus den 1950er und 1960er Jahren 6
- **»Premium«-Konzept**
Erstklassig durch West-Europa 14
- **Vorgeschichte**
Ahnen des Trans-Europ-Express 16
- **Angebote, Züge, Streckennetz**
Glanzvolle TEE-Epoche 20
- **Vom FFD zum TEE**
Hochkarätiger Rheingold 52
- **Fahrzeugflotte**
Vielfalt unter einem Markenzeichen 66
- **Epilog**
Das Leben danach 76
- **Zugnamen**
Alle TEE-Züge im Überblick 84
- Quellenverzeichnis 85
- Vorschau & Impressum 86
- Fachhändler-Adressen 88



Das Leben danach

Fast alle Triebwagen starteten nach Ende des TEE-Einsatzes eine zweite Karriere. Die Dieseltriebzüge der NS/SBB verschlug es bis nach Kanada. Ein SBB-Elektrotriebzug steht wieder für Sonderfahrten zur Verfügung

Epilog

• ab Seite 76

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:

R. PALM (2), R. STEINER (2), SLG. DELIE, EISENBAHNSTIFTUNG.DE



Milano Centrale war für den TEE-Verkehr von Beginn an von herausgehobener Bedeutung. Schon 1957 starteten hier Premium-Züge nach Marseille, Lyon und München, später kamen u.a. Verbindungen nach Genf, Zürich, Paris und Bremen hinzu. Ein Vierstromzug der SBB steht hier als TEE „Cisalpin“ zur Fahrt nach Paris bereit. Foto: Walter Studer





Frühstück in gediegener Atmosphäre boten viele TEE-Züge. Während das Speisen im Flugzeug stets mit Platzmangel einherging, waren die rollenden Restaurants großzügig dimensioniert. Damals selbstverständlich war ein Service aus Porzellan, verziert mit dem TEE-Signet.

Foto: Reinhold Palm



