



UDO KANDLER

AUF SCHIENEN DURCHS

WIRTSCHAFTSWUNDERLAND

DIE FRÜHEN BUNDESBAHN-JAHRE

„Immer wieder findet man auch in Kreisen, von denen man annehmen sollte, daß sie besser unterrichtet seien, heute noch die Ansicht vertreten, daß die Deutsche Bundesbahn ein hoffnungslos defizitäres Unternehmen sei, das durch den Bund laufend subventioniert werden müsse und so für den Bund eine unangenehme und peinliche Last bedeute. Es sind oft Männer in bedeutenden öffentlichen und politischen Positionen, die dieser Ansicht huldigen. Ich möchte nun dieser Behauptung, daß der Bund die Bundesbahn als lästigen Kostgänger subventioniert, von Anfang an klar und deutlich die folgende These entgegenhalten: Nicht der Bund subventioniert die Bundesbahn, sondern die Bundesbahn subventioniert laufend den Bund. Ich will damit sagen, daß die Bundesbahn laufend auf ihre Kosten Zielsetzungen raumpolitischer, wirtschaftspolitischer, bevölkerungspolitischer und allgemeinpolitischer Art erfüllt, die ihrem Wesen nach ausschließlich Aufgaben des Bundes sind und mit einem in einem lebhaften Wettbewerb stehenden Bahnunternehmen überhaupt nichts zu tun haben.“ Auszug aus einem Vortrag des Ersten Präsidenten und Vorsitzenden des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, Prof. Dr. Heinz Maria Oeftering, vor dem Wirtschaftsbeirat der Union am 25. November 1957 in München.



Foto: Stg. Udo Kandler

Ein Schnäpschen und eine Fahrkarte bitte!

DIE GESCHICHTE DER BUNDESREPUBLIK

UDO KANDLER

AUF SCHIENEN DURCHS
WIRTSCHAFTSWUNDERLAND

DIE FRÜHEN BUNDESBAHN-JAHRE

Das Bahnbetriebswerk Wuppertal-Steinbeck wurde im Frühjahr 1952 als eine der ersten DB-Dienststellen (und als erstes Bw innerhalb der BD Wuppertal) mit fünf fabrikkneuen Schienenbussen der Baureihe VT 95 der Serienausführung bedacht, zu denen unter anderen der rechts zu sehende VT 95 9164 gehörte. In früher Bundesbahnzeit eine Selbstverständlichkeit war das stets makellose Erscheinungsbild der Schienenbusse. Bei Bedarf erhielten sie eine gründliche wie personalintensive Handwäsche, was hier an einer Triebwagen-Garnitur am 9. August 1956 augenscheinlich demonstriert wird. Links sind gleich auch einige der mit Erscheinen der Schienenbusse im Vorortverkehr überflüssig gewordenen Fahrzeuge (darunter der VB 140 104) zu sehen.





Foto: Helmut Säuberlich (BdE)

Vorwort

DIE DB IM UMBRUCH

Die Wirtschafts- und Währungsreform, die Gründung der Bundesrepublik Deutschland und der Neuanfang der Eisenbahn unter dem Label der Deutschen Bundesbahn sind markante Eckpfeiler einer beispiellosen Erfolgsstory. Die Bundesbahn leitete einen umfassenden, in der deutschen Verkehrsgeschichte nie dagewesenen Umbruch ein und leistete so einen entscheidenden Beitrag zum Zustandekommen des wirtschaftlichen Aufstiegs – die Deutsche Bundesbahn als Wegbereiter des deutschen Wirtschaftswunders. Ludwig Erhards Soziale Marktwirtschaft mit dem Motto „Wohlstand für alle“ erfasste die Nation und bescherte der Bahn üppige Frachtraten.

Entgegen den lange noch auf dem Bahnbetrieb lastenden Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs und den damit einhergehenden außerordentlichen finanziellen Belastungen, stellte sich die junge Bundesbahn gleichwohl den Herausforderungen des Strukturwandels und meisterte neben dem Wiederaufbau gleichzeitig den Spagat zwischen Tradition und Moderne. Die Neugestaltung der Eisenbahn erfolgte in wahrhaft bewegten Zeiten: Die Eisenbahn als unverzichtbarer Partner der im Aufbruch begriffenen deutschen Nachkriegswirtschaft. Noch jedenfalls hatte sie in allen Transportbereichen die Nase vorn und vermochte tatsächlich noch Massen zu bewegen, ohne deren Dazutun der Wiederaufbau kaum möglich gewesen wäre, wenigstens nicht in dieser Dimension.

Die frühen Bundesbahn-Jahre spiegeln eine ungemein facettenreiche Eisenbahnepoche wider. Eine Zeit, die vor Innovationen nur so strotzte, aber auch von Gegensätzen geprägt war. Die Beschaffung moderner Schienenbusse, für den Einsatz auf Nebenbahnen in einfacher Bauweise konzipiert, mutete fast ein wenig unbedacht an, angesichts der Tatsache, dass man auf den wichtigen Hauptbahnen zunächst noch auf die Dampftraction angewiesen war, bevor auch im Schnellzugverkehr moderne Dieselloks und E-Loks die Zeitenwende einläuteten. Der Schienenbus war kaum mehr als eine schnelle Antwort auf ein vordringliches Problem, nämlich durch Rationalisierung des Fahrbetriebs ein vorzeitiges Nebenbahnsterben abzuwenden. Als „Nebenbahnretter“ ging er in die Annalen der Eisenbahnge-

schichte ein. Trotz allem sollte das Nebenbahnnetz schon in den 1950er-Jahren kontinuierlich schrumpfen.

Der ebenfalls im Nahverkehrsbereich angesiedelte Schienen-Straßen-Omnibus ist ein beredtes Beispiel für den seinerzeit in den Entwicklungsabteilungen der Fahrzeugindustrie vorherrschenden Innovationsgeist, als es darum ging, die Vorzüge zweier Verkehrssysteme zusammenzubringen – in diesem Fall jedoch mit nur mäßigem Erfolg. Wiederum anders beim 1950 im Güterverkehr eingeführten pa-Behältersystem, das die Vorzüge von Schiene und Straße perfekt miteinander vereinte und aufgrund dessen eine steile Karriere hinlegte. Im Personenverkehr begegnete die Bundesbahn der Konkurrenz auf der Straße konsequent mit einem immer dichter werdenden Netz von Bahnbuslinien.

Bis Mitte der 1950er-Jahre bestimmte maßgeblich die Dampftraction den Betriebsalltag der Deutschen Bundesbahn. Die fauchenden Ungetüme bildeten das Rückgrat des Betriebsmaschinendienstes, ohne sie ging gar nichts. Nicht zufällig wurde von der Bundesbahn zunächst noch ein Neubaudampflokomotivprogramm aufgelegt, das fünf Baureihen mit insgesamt 168 Lokomotiven umfasste und sich über den Zeitraum von 1950 bis 1959 erstreckte. Dennoch setzte die Zeitenwende früh ein, was die immensen Investitionen in das Diesellok-Typenprogramm, vor allem aber in das Einheits-E-Lok-Beschaffungsprogramm nur zu nachdrücklich belegen. Die Auslieferung der nahezu 2000 Exemplare umfassenden Einheits-E-Loks war unmittelbar gekoppelt an ein ehrgeiziges Elektrifizierungsprogramm, das mehr oder weniger alle wichtigen Hauptbahnen umfasste und sich bis in die 1970er-Jahre hinein erstreckte. Und nicht zu vergessen die zu zigtausenden umgebauten und neu beschafften Güter- und Reisezugwagen unterschiedlicher Bauarten.

Während dieser Umbruchphase ergab sich eine einmalige Gemengelage, indem alle drei Traktionsarten das Betriebsgeschehen nahezu gleichwertig bestimmten, bevor die modernen Traktionsarten die Oberhand erlangten. Aus der Zeit der frühen Bundesbahn, den 1950er-Jahren, stammt das Gros der in diesem Bildband vereinten Abbildungen. Die Eisenbahn wird nach-

SICHER SCHNELL BEQUEM MIT DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN



Sig. Volkhard Stern

folgend in einer niemals wiederkehrenden Vielfalt dargestellt, als die Wirtschaft, aber auch die Menschen hierzulande am Vorabend der automobilen Revolution auf Gedeih und Verderb auf die Bahn angewiesen waren und quasi alles in geordneten Bahnen verlief. Als den zahlenden Reisenden im Fernverkehr noch so etwas wie Reisekultur geboten wurde und auf die Züge generell noch Verlass war, und das bei Wind und Wetter.

Wachtberg, im November 2017

Udo Kandler

Auf in den Wintersport! Sicher, schnell und bequem ermöglichte dies die Deutsche Bundesbahn zu einer Zeit, als das eigene Automobil für die breite Masse beileibe noch keine Option für die Fahrt in den Wintersport darstellte. Bahnfahren war angesagt, den Dampfzug gab es quasi gratis dazu. Noch waren die mit Wasser und Kohle gespeisten Lokomotiven beinahe alternativlos, derer man sich nicht zu schämen brauchte, was die anno 1956 erschienene Werbegraphik nur zu nachdrücklich veranschaulicht. In der Werbung sollten allerdings bald schon die modernen Traktionsarten als Vorbild dienen.

Stand der Wiederherstellung der Eisenbahnbrücken

am 31.12.1959



Sig. Udo Kandler

Selbst anderthalb Jahrzehnte nach Kriegsende war die Bundesbahn immer noch damit beschäftigt, auch die letzten vom Krieg gezeichneten Brücken instandzusetzen. Den Lesern des DB-Geschäftsberichts des Jahres 1959 wurde anhand einer liebevoll gestalteten Zeichnung der Fortschritt der Arbeiten anschaulich dargelegt. Immerhin 6 bzw. 12,3 % der Brücken waren noch nicht oder nur behelfsmäßig wiederhergestellt. Bei der Wahl der E-Lok ließ der Grafiker seiner künstlerischen Freiheit freien Lauf.



Foto: Hans Eigner/Sig. Udo Kandler

Schneegestöber im Bayerischen Wald. Im Bahnhof Waldkirchen (Ndb) steht im Januar 1958 ein Schneepflug für den nächsten Einsatz bereit. Wenn erforderlich, setzte man alles daran, den Zugbetrieb auch unter den widrigsten Wetterbedingungen sicher und pünktlich durchführen zu können. Davon kann man heute allenfalls noch träumen. Schon bei leichtem Schneefall droht die moderne Bahn unserer Tage, allzu schnell aus dem Takt zu geraten.