

EK-Kolumne

Die moderne Bundesbahn war im Kommen, Relikte aus der Länderbahn- und frühen Reichsbahnzeit traten Anfang der sechziger Jahre immer mehr in den Hintergrund. Als Max Borning die Schilderung seiner Eisenbahnerlebnisse des Jahres 1961 mit der Redaktion durchsprach, bemerkte er immer wieder, daß er vor 25 Jahren erstmals das Gefühl hatte, daß die gute alte Dampfeisenbahn ausgedient hatte. Bewußt wurde ihm diese Tatsache während der Fahrt im preußischen Abteilwagen eines Wintersport-Sonderzuges in den Harz. Die früher so gewohnte spartanische Inneneinrichtung mit Holzbänken hatten die vom Komfort her richtungsweisenden Schnellzugwagen der Nachkriegsproduktion und solche Züge wie der VT 11 im Bewußtsein der Reisenden bereits verdrängt.

Entsprechende Akzente finden Sie, verehrter Leser, in den folgenden Berichten. Der Eisenbahnfreund mußte mehr und mehr suchen, um Außergewöhnliches zu finden – oder eben auf Klein- und Privatbahnen ausweichen, die den eisenbahnkundigen Besucher mit so mancher Überraschung erwarteten. Aus diesem Grunde haben wir den Privatbahnteil in dieser Ausgabe etwas erweitert – zum einen gab es vor 25 Jahren noch erheblich mehr Privatbahnen als heute, zum anderen bewältigten sie wichtige Zubringeraufgaben im deutschen Schienenverkehr. Betrachten Sie nur einmal die Aufnahme des Dampfzuges auf der Kleinbahn Frankfurt – Königstein (Seiten 42/43), von solch' langen Personenzügen können selbst NE-Bahnen in der Nähe von Ballungsräumen nur träumen! In der generellen Lagebeschreibung der »Privaten« des Jahres 1961 kommt dann auch zum Ausdruck, daß der Blick in die Zukunft nicht unbedingt rosige Perspektiven versprach.

Nun war ja damals bereits die Zeit der »Autohörigkeit« voll angebrochen, in die Eisenbahn wurde nur das unbedingt notwendige investiert. Dabei blieb es im Prinzip dann auch. Wenn wir bei den zahlreichen Aufnahmen in diesem Heft immer wieder auf vierrädrige Vehikel jener Zeit stoßen, schütteln wir den Kopf, mit welchen Karossen man sich damals begnügen mußte. Da hat sich die Autoindustrie doch mächtig fortentwickelt. Betrachten wir daneben einmal die Zuggarnituren: Eigentlich

bietet die DB des Jahres 1986 in den meisten Bereichen den gleichen oder sogar einen geringeren Komfort und Service als damals. Im schnellen Fernverkehr kann der heutige IC dem VT 11 vielleicht Paroli bieten, die 2. Klasse blieb in diesem Bereich gleich, der Großraumwagen Bpmz verkörpert sogar einen Rückschritt gegenüber 1961: Mehr Plätze auf gleichem Raum als vor 25 Jahren, keine verstellbaren Sitze und eine Mini-Gepäckablage. Da tröstet die Klimatisierung nicht, im Gegenteil, ein zu öffnendes Fenster gehörte einfach zu einer Eisenbahnreise. Im Nah- und Regionalverkehr fahren heute die gleichen 4yg-Wagen wie damals, der »Silberling« bietet dem Reisenden im Vergleich zu den vierachsigen Reichsbahntypen ebenfalls keine Komfortsteigerung, und der gute

alte Schienenbus rattert heute noch über so manche Nebenstrecke.

Liebe DB! Ist darin nicht auch ein Grund für den teilweisen Niedergang der Eisenbahn zu suchen? Wenn die Busunternehmer heute mit denselben Fahrzeugen wie 1961 Kunden anlocken müßten, wären die meisten sofort pleite!

Diesen kritischen Worten muß natürlich hinzugefügt werden, daß das Gesicht der DB heute schon ganz anders wirkt als vor 25 Jahren. Vor allen Dingen konnten große Rationalisierungserfolge – auch durch die Ablösung der Dampfloks – erzielt werden.

Allerdings brachten schon damals Streckenstilllegungen nur einen ganz geringen Teil der Einsparungen; eine interessante Statistik in »Daten – Zahlen – Fakten« gibt darüber Aufschluß.

Nun aber genug der Vorrede. Bevor Sie jedoch geistig in das Eisenbahnjahr 1961 »eintauchen«, dürfen wir noch darauf hinweisen, daß dieses Heft nur durch die Mithilfe zahlreicher Eisenbahnfreunde und Institutionen zusammengestellt werden konnte. Wir danken folgenden Mitarbeitern ganz herzlich: Max Borning, Dieter Hölzte, Friedhelm Ernst, Hans-Wolfgang Scharf, Gerhard Moll, Helmut Griebel, Ludwig Rothowe, Roland Hertwig, Dr. Rolf Brüning, Hans Schmidt, Karl Gerhard Baur, Rolf Hahmann, Heinz Grünbauer, Wolfgang Löckel, Ulrich Montfort, Klaus Hopf, Hans-Jürgen Eggerstedt. Ebenso danken wir dem Verkehrsarchiv Nürnberg für die Überlassung einiger Aufnahmen!

Herzlichst, Ihre EK-Redaktion



TITELBILD: Vor 25 Jahren in Frankfurt nicht ungewöhnlich: eine P 10 (Baureihe 39) dampft aus dem Hauptbahnhof (Aufnahme: Friedhelm Ernst) – FARBPOSTER: Zwei Motive aus dem hohen Norden und dem tiefen Süden: Auf der Allgäubahn gab es damals noch bayerische S 3/6 in Doppeltraktion zu bewundern, im Bw Lübeck gaben sich 38 2508, 78 100 und 50 2460 ein Stelldichein (Aufnahmen: Marc Dahlström, Friedhelm Ernst) – SW-POSTER: Zu den sensationellsten Zuggarnituren, die 1961 noch im Einsatz standen, zählte sicherlich der Personenzug Schwarzenfeld – Buchtal der Buchtalbahn (Aufnahme: Gerhard Moll); mehr zum Mallet-Personenzug in diesem Heft! Ähnlich ungewöhnlich wirkt heutzutage das andere Motiv: 41 336 vor einem preußischen Postwagen im Göttinger Hauptbahnhof (Aufnahme: Hans Schmidt) – BILD AUF DIESER SEITE: Ein typischer Schnellzug der Deutschen Bundesbahn vor 25 Jahren: 01 236 bei Regensburg (Aufnahme: H. Grünbauer).