

Im Fernschnellzugnetz der Deutschen Bundesbahn

Das Werbe- und Auskunftsammt für den Personen- und Güterverkehr (WER) war als für den Personen- und Güterverkehr die zuständige zentrale Stelle der Deutschen Bundesbahn für die gesamte Außendarstellung und Kampagnenplanung verantwortlich. Das WER gab in den 1950er Jahren die farbige Broschüre **„Unsere Deutsche Bundesbahn“** heraus. Auf dem Titelbild rollt der Güterverkehr noch fest in der Hand der Dampftraktion, während über die Brücke ein futuristischer Reisezug, der Nacht-Gliedertriebzug „Komet“ eilt.

Deutsche Bundesbahn (DB), Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG) und Deutsche Bundespost hatten gemeinsam ein Interesse an der Entwicklung modernen Schnellverkehrs. Ab 1951 wurde die Baureihe VT 10⁵ entwickelt. 1953 wurden zwei Versuchs-Gliederzüge abgeliefert. Sie verkehrten unter den Namen VT 10 501 „Senator“ (Tageszug) und VT 10 551 „Komet“ (Nachtzug). Ein dritter Zug für den Verkehr der Deutschen Bundespost war geplant, wurde aber nie gebaut. Wegen hoher Störanfälligkeit wurden beide Züge rasch ausgemustert (1957/1959).

Die Broschüre mit dem Satz **„Im Fernschnellzugnetz der Deutschen Bundesbahn reisen Sie besonders schnell und bequem“** wurde in den frühen 1950er Jahren von der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt am Main herausgegeben und bei H.A. Braun & Co., Berlin-Tempelhof, gedruckt. Sie diente der Werbung für das neu etablierte F-Zug-Netz (Fernschnellzugnetz). Die Deutsche Bundesbahn (DB) bewarb mit solchen Broschüren den Wiederaufbau ihres Fernverkehrs. Das 1951 offiziell eingeführte F-Zug-Netz verband die wichtigsten Wirtschafts- und Großzentren Westdeutschlands und zeichnete sich durch besonderen Komfort, exklusive Wagen (oft in Blau gehalten) und hohe Reisegeschwindigkeit aus.



Die historische Werbung der Deutschen Bundesbahn zeigt ikonische Züge wie den VT 10.5 „Komet“, typisch für die Ära des Wirtschaftswunders in den 1950er Jahren. Bei dem historischen Logo handelt es sich um das stilisierte Flügelrad der Deutschen Bundesbahn. Es wurde im Art-Déco-Stil entworfen, der geometrische Formen und Linien betont. Solche Embleme wurden typischerweise auf Zügen und Werbematerialien der DB verwendet. Das Flügelrad ist als Symbol der Eisenbahn und des Schienenverkehrs allgemein und weltweit verbreitet. Es besteht aus einer

bildlichen Kombination von Rad und Flügel und steht für höchste Geschwindigkeit. Seit Mitte der 1950er Jahre wurde das Flügelrad auf den Zügen schrittweise durch das schlichte DB-Logo abgelöst. Nach der Wiedervereinigung und der Bahnreform 1994 wurde das traditionelle Flügelrad von der Deutschen Bahn AG offiziell aus dem Unternehmensdesign gestrichen. Eduard Ege entwarf für einen DB-Wettbewerb 1954 den später liebevoll genannten „Keks“ der Bahn , der Grafiker Kurt Weidemann gab ihm 1993 ein schlankeres Aussehen und schuf den weitaus weniger beliebten „Magerkeks“.



Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Fernschnellzugverkehr in Deutschland zunächst stark von der Teilung in Besatzungszonen geprägt und mußte sich nach kriegsbedingten Unterbrechungen neu formieren. Ab 1946 fuhren zunächst internationale Verbindungen wie der Orient-Express wieder. Ab 1949/50 entstand dann in der Bundesrepublik das legendäre Netz der "F-Züge" (Fernschnellzüge) als exklusives Premiumangebot

Die Bundesbahn fährt sicher!

Auf der stählernen Schiene



rollt das Rad fast reibungslos. Schwellen



verbinden die beiden Schienenbänder zum Schienenweg, dem Gleis. Wie sorgfältig ist solch eine

Schiene auf der Schwelle befestigt!



Das Gleis liegt im Steinschlag gebettet,



der Druck des Eisenbahnwagens wird so gleichmäßig und elastisch aufgefangen.

Auf solch einer Straße müssen die gutgefederten Eisenbahnwagen erschütterungsfrei und sicher

rollen. Die Bundesbahn selbst sorgt für einen einwandfreien Zustand des Schienenweges.



Ständig wird der Bauzustand der Gleise durch Streckenwärter überwacht. Signale sichern die Zug-

fahrt.



Hauptsignale



zeigen an, ob der hinter ihnen liegende Strecken-

abschnitt frei ist. Vorsignale kündigen dem Lokomotivführer an,



welches Signalbild

am Hauptsignal zu erwarten ist. Vielfältig sind die technischen Einrichtungen, die in jahrzehntelanger

Erfahrung im Eisenbahnsicherungswesen entwickelt wurden. Gut ausgebildete Eisenbahner bedienen

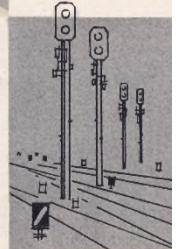
diese nach modernsten Erkenntnissen konstruierten Signal- und Sicherungsanlagen.



Auf einer Eisenbahnreise wachen viele pflichtgetreue Eisenbahner über Ihre Sicherheit.



Modernes Gleisbildstellwerk



Die gesamte Technik greift ineinander, um den Reisenden wie den Frachtkunden vor allem eines zu gewährleisten: Sicherheit.

Die Eisenbahnreise

DIE REISE OHNE ANSTRENGUNG



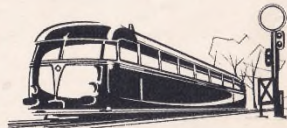
Ausgeruht am Ziel mit Schlafwagen!



Man speist gut im Zuge!



Unbeschwert reisen!
Das Gepäck reist im Packwagen.



Der Schienenomnibus verdichtet den Verkehr auf Nebenstrecken.



Das Schreibabteil, das Büro für den Reisenden!



Erhöhter Reisegenuß im Aussichtstriebwagen.



Im Tanzwagen auf Sonderfahrt!

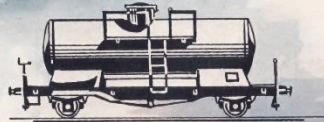
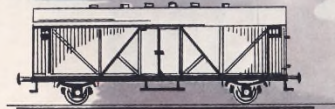


Bahnbus-Linien ergänzen das Schienennetz.

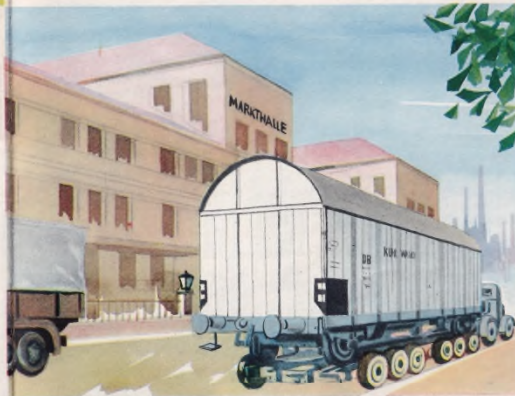
Als Eisenbahnreisen noch ein Genuß sein sollten. Sie boten bei Tag und Nacht Komfort. Für das Gepäck wurde gesorgt, ebenso für Speise und Trank. Selbst Schreibaufträge konnten erfüllt werden. In Sonderwagen gab es sogar Tanzveranstaltungen während der Zugfahrt. Dem „Nebenbahnretter“ Schienenomnibus steht der Straßenkonkurrent, wenngleich noch als Bahnbus, zur Seite.

Spezialwagen

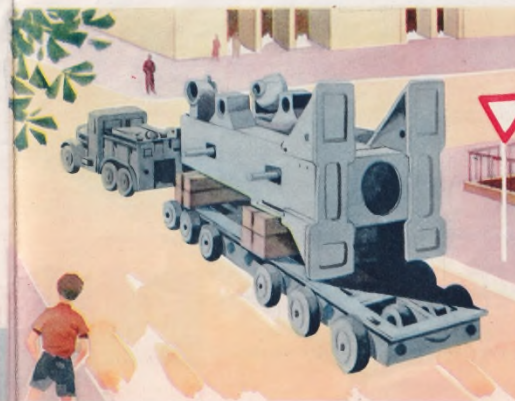
FÜR JEDE ART VON GUT IM DIENSTE DER WIRTSCHAFT



Gedekte Wagen, offene Wagen, Verschlagwagen, Rungenwagen, Kesselwagen für flüssige Güter, Kühlwagen für kälte- und wärmeempfindliche Güter, Tieflader für Güter mit besonderen Ausmaßen, Klappdeckelwagen mit Schiebedach für kranbare Güter.



Der Straßenroller bringt den Güterwagen ins Haus.



Der Straßenroller, das geeignete Beförderungsmittel für schwerste Lasten.

Für sehr verschiedene Güter hielt die Bundesbahn zahlreiche Arten von Güterwagen vor. Wo kein Gleis (mehr) vorhanden war, kamen Straßenroller zum Einsatz.

Neuzeitliche Beförderungsmittel IM DIENSTE DER VERLADENDEN WIRTSCHAFT

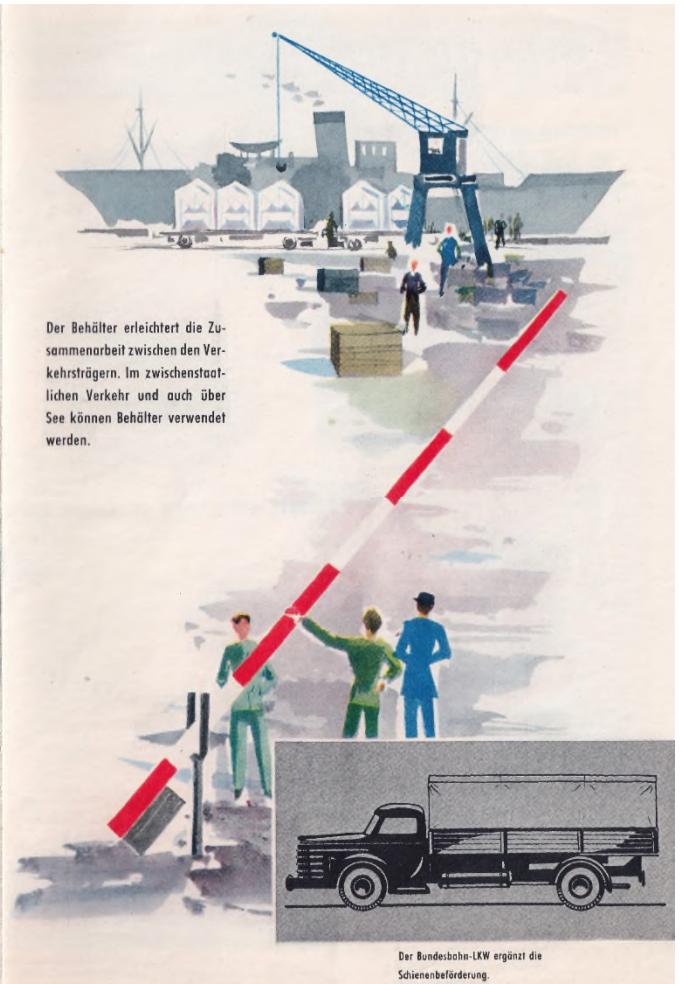


COLLICO - Transportkiste,
das praktische Beförderungsmittel. Unentgeltliche Beförderung der leeren und zusammengelegten Transportkisten.

Mit dem **Kleinbehälter** sparen Sie Pack- und Ladearbeiten, teure Packmittel, Fracht, Kosten und Arbeit, die für die Rücksendung leerer Packmittel aufgewendet werden müssen.



Der **Großbehälter** befördert Ihre Güter von der Produktionsstätte in den Verkaufsraum. Es gibt offene und geschlossene Großbehälter, Behälter für Schüttgut, Tiefkühl-Großbehälter u. a.



Ein Collico ist eine zusammenlegbare Transport- oder Lagerkiste aus Metall (oft aus Aluminium oder Stahlblech). Der Begriff steht historisch für ein bestimmtes Mehrweg-Behältersystem der Deutschen Bahn, wird heute auch von der COLLICO Verpackungslogistik und Service GmbH als Firmen- und Produktname für faltbare Industrie- und Transportbehälter genutzt. Für alle Arten von Gütern wurden Behälter geschaffen, die auf der Schiene und auch mit der noch hauseigenen Straßenkonkurrenz befördert wurden.



Zahlreiche EisenbahnerInnen waren im Dienst am Kunden bzw. am Fahrgast (Zugführer mit roter Schärpe, „Rotkäppchen“ als Aufsichtsbeamte am Gleis) oder im Hintergrund wie der Rottenarbeiter mit Spitzhacke.

Die glorreiche gute alte Zeit der Bundesbahn, als die Züge noch sicher und pünktlich fuhren, die Eisenbahn sich von keiner Wetterlage aufhalten ließ, die Eisenbahner noch Hand in Hand arbeiteten, als man an den Bahnhöfen noch persönlich Auskunft einholen, Gepäck aufgeben und Fahrkarten erwerben konnte, als Vandalismus und Gewaltausübung gegen Mitarbeiter noch weitgehend Fremdwörter waren – das ist wie ein Märchen aus längst vergangenen Tagen...

©P. Dr. Daniel Hörnemann