

TITEL

# „Fliegende Züge“

Sie waren hochmodern, geradezu revolutionär und prägten den deutschen Reiseverkehr der dreißiger Jahre weit über die Landesgrenzen hinaus: die alsbald „Fliegende Züge“ genannten Schnelltriebwagen. Jäh endete ihr Einsatz in den Tagen vor Kriegsbeginn, weil der Spritdurst der Wehrmacht Priorität hatte. Es dauerte zehn Jahre, die Deutschland und die Welt verändert haben, bis einige der eleganten Züge bei der Bundesbahn wieder an den Start gingen ...

## Die Schnelltriebwagen hießen zunächst Fdt,

so wie in dieser Kursbuch-Werbung von 1950. Als VT 06 104 am 3. Juni 1951 rechtsrheinisch gegenüber Oberwesel auf seinem Weg von Dortmund nach Regensburg gen Süden strebt, hieß die Gattung Ft. Ein weiteres Jahr später trugen die Züge Namen, der Ft 38 war der „Rhein-Donau-Blitz“ – ein Zug der Rhein-Blitz-Gruppe.



Im Speiseraum des Schnelltriebwagens

Foto: Schmidtjeter, Nürnberg

Für Ihre Reisen zwischen *Hamburg* und *Frankfurt/M*  
sowie zwischen *Hamburg* und *Köln* läßt die

## DEUTSCHE BUNDESBAHN

jetzt täglich Schnelltriebwagen (Fdt) verkehren,  
die Sie mit einer Geschwindigkeit bis zu 120 km/h ans Ziel bringen



Die Schnelltriebwagen fahren nur die zweite Wagenklasse und sind mit einem Wirtschaftsbetrieb und einem Speiseraum für 30 Personen ausgerüstet. Sie können auch mit Urlaubskarten, Netz- und Bezahlkarten sowie mit Bezahlwechsellkarten benutzt werden

# der Bundesbahn



Axel R...diger Krahn / 298290

Rheinblitz<sup>®</sup> – wie das klingt! Nach roter Eleganz und Tempo, nach Fahrten am blauen Strom, vorbei an schaufelnden Dampfern und stolzen Burgen, nach Wirtschaftswunder, Wirtschaftskapitänen und hoher Politik. Der Herr raucht Zigarre und nimmt einen Cognac. „Wir sind wieder wer“. – Es ist ein wahres Bilderbuch der frühen fünfziger Jahre, das sich beim Begriff „Rheinblitz“ eröffnet.

Natürlich müsste es „Rheinblitz“-Gruppe heißen, denn das Besondere, das, was geblieben ist über die Jahrzehnte, das ist ja der rote Lindwurm am Rhein aus bis zu vier Triebwagen, die sich zusammenfinden, ein Stück des Wegs gemeinsam zurücklegen, um später wieder auseinanderzustreben. Aber bei der Verkürzung „Rheinblitz“ weiß ohnedies jeder, was gemeint ist.

So wie beim „Fliegenden Hamburger“ aus der Vorkriegszeit. Es sind Begriffe, die zum Synonym wurden und die heute noch hell klingen, obwohl ihnen so gar keine lange Lebenszeit beschieden ist. Sind es bei den „Fliegenden Zügen“ gerade mal sechs Jahre, so dauert die hohe Zeit der DB-Schnelltriebwagen nur unwesentlich länger, währt der zweite Frühling der Vorkriegszüge gar noch kürzer.

Was den „Rheinblitz“ und das, wofür er steht, unvergesslich macht, das sind nicht nur Technik, Eleganz und das kleine, ausgeklügelte Fahrplanwunderwerk dieses Zuglaufs, sondern auch, dass es nur wenige Jahre nach dem totalen Zusammenbruch überhaupt so etwas wieder gibt. Man war ja nicht gereist, sondern unterwegs – und das nur, wenn man musste. Fahrzeiten wurden oft nicht in Stunden, sondern in Tagen gemessen, es gab Ausgangssperren und verbotene Züge. Die abgerissene Masse Mensch drängte sich auf hölzernen Bänken ... und dann, eine halbe Dekade später, brausen wieder Triebwagen durchs Land. Mit gut gekleideten Fahrgästen auf feinen Polstern.

Nun gut, das mit dem Brausen ist etwas übertrieben, denn dafür sind die Strecken nicht geeignet. Aber gemessen an den Zeiten der kargen Jahre zuvor, ist der Begriff vom „... blitz“ wahrlich keine Übertreibung.

Der Anfang wird schon Ende 1948 gemacht. Im Juni hat zwar die Währungsreform die Zeit von Not und Stagnation beendet, und doch gibt die Bi-Zonen-Wochenschau „Welt im Film“ den Kinobesuchern allen Grund, sich die Augen zu reiben. Da haben sie sich auf den harten, hölzernen Klappsitzen niedergelassen, um in der „Berliner Ballade“ den schlotterschlanken Gert Fröbe als Otto Normalverbraucher im Kampf gegen den Nachkriegsalltag zu begleiten, da rauscht im Vorprogramm urplötzlich ein Schnelltriebwagen heran. Fast wie in alten Zeiten!

Seit dem 6. Dezember 1948 fährt von Dortmund nach Frankfurt der Dt 49/50. Zwar „nur“ mit Eiltriebwagen VT 33.2 (Bw Dortmund Bbf), doch ausschließlich 2. Klasse, mit Mitropa-Bewirtschaftung, Polstersitzen, Reservierung und ohne Zulassungsbeschränkung! Ein solcher Zug für Deutsche – wann hat es das zuletzt gegeben?

## Die Verbindung erklärt sich aus den wirtschaftlich-politischen Beziehungen, die nun nicht mehr auf Berlin ausgerichtet sind, sondern in Nord-Süd-Richtung verlaufen.

Längst hat das stählerne Herz an Rhein und Ruhr wieder angefangen zu schlagen, während im Handelszentrum am Main die Zentralbehörden sitzen, die Genehmigungen erteilen und Materialkontingente freigeben.

Hier braucht es einen schnellen Zug für die Wirtschaft, der in bewährter Manier als Tagesrandverbindung verkehrt. Morgens ab 5.55, an 11.20 Uhr, nach sechs Stunden Aufenthalt zurück mit Ankunft um 22.50 Uhr. Die DR, noch heißt sie so, optimistisch: „Die Reichsbahn wird diese erfolgreiche Anknüpfung an ... ihre weltbekannten Fliegenden Züge der Vorkriegszeit gern zum Anlaß nehmen,

im Rahmen des Möglichen eine weitere Entwicklung des Schnelltriebwagenverkehrs zu pflegen.“

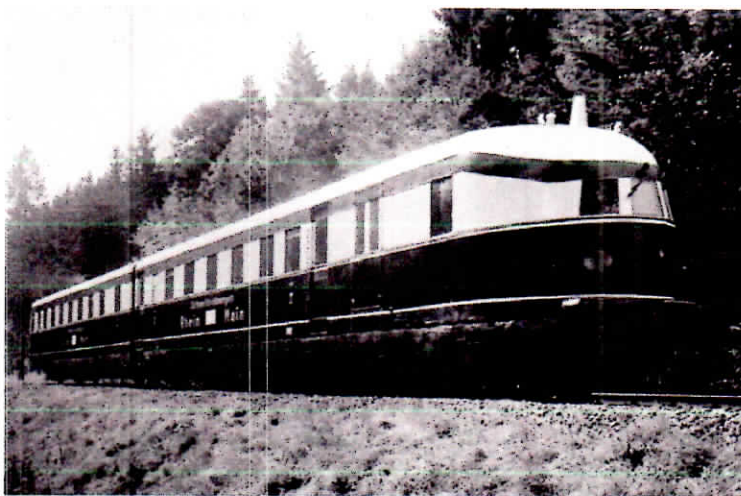
Ein fast unglaublicher Plan angesichts der Trümmerstädte, die der Dt 49/50 durchquert, doch keine zehn Monate später rollt in der Tat der erste SVT in den Diensten der neu gegründeten Deutschen Bundesbahn. Und es war der Urahn daselbst – der „Fliegende Hamburger“, nunmehr SVT 04 000. Wieder ist Frankfurt das Ziel, nun aber von Basel aus.

Der SVT 877a/b ist der einzige Schnelltriebwagen in der Französischen Zone und wird für die Militärregierung bis Januar 1946 im EAW Friedrichshafen umgebaut. Scharf/Ernst („Vom Fernschnellzug

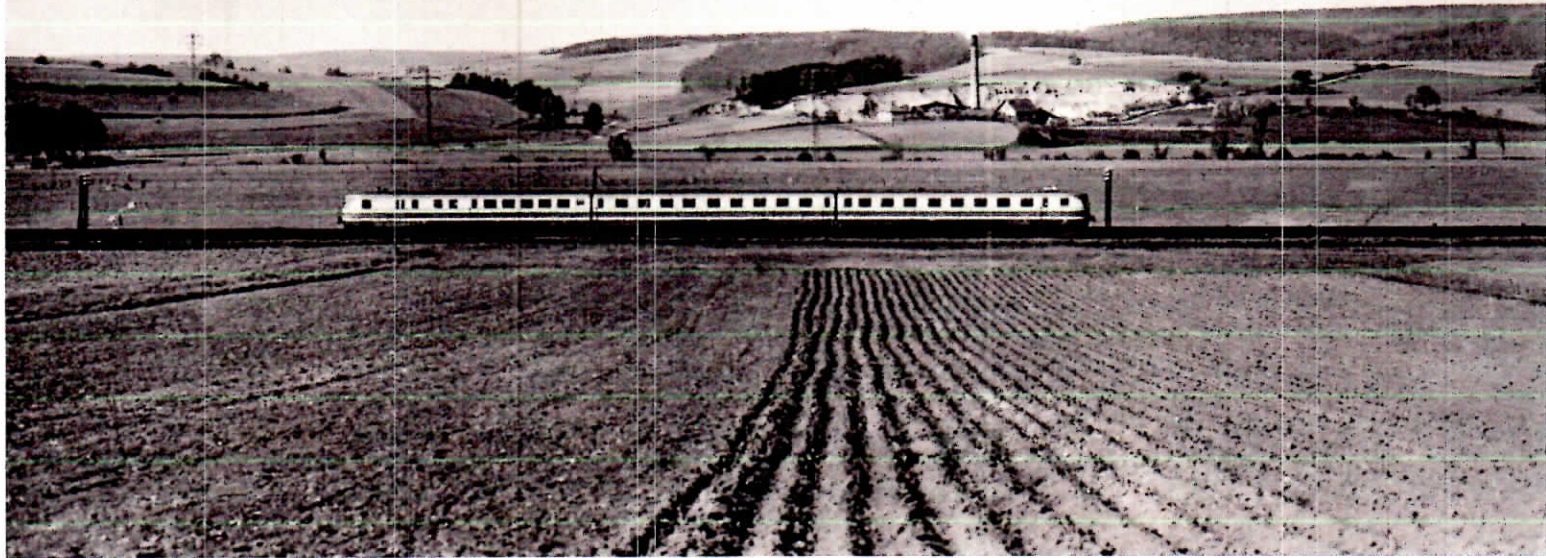
zum Intercity“) schreiben, er sei als Lazarettzug unterwegs gewesen, Dietz/Jauch („Deutsche Schnelltriebwagen“) sehen ihn mit Holzbänken als Militär-Reisezug. Fragen, die man – wie so vieles aus jener Zeit – kaum mehr wird abschließend beantworten können.

Am 2. Oktober 1949 geht der bordeaux-creme lackierte SVT vom einzig unzerstörten deutschen Großbahnhof, dem Badischen Bahnhof in Basel, als FDi 77/78 an den Start. Die Triebwagenhälften tragen auf beiden Seitenwänden den zweizeiligen Schriftzug „Schnelltriebwagen Rhein – Main“, allerdings wird er bei Rückfahrt in einigen Fahrplan-Tabellen als „Main-Rhein“ geführt: Basel ab 6.35, Frankfurt an 11.33 Uhr. Zurück 17.34, Basel an 22.24 Uhr. Anschluss nach Basel SBB um 22.43 Uhr. Die Bundesbahn schreibt im Heft vom 20. November 1949:

„Als wichtigstes Ereignis auf den Strecken des südwestdeutschen Raumes ist die Führung eines Schnelltriebwagenpaares Basel – Frankfurt/M. zu nennen, das werktätlich mit 2. und 3. Klasse verkehrt. ... Außer dem D-Zug-Zuschlag wird der FD-Zuschlag von 3,- DM in der 2. Klasse und 2,- in der 3. Klasse erhoben. Mit dieser Schnellverbindung ... werden die Fahrzeiten Basel – Frankfurt/M. seit Kriegsende erstmals auf fünf Stunden vermindert. (Es) wird ein Schnelltriebwagen verwendet, der ... als erster der Reichsbahn auf der Strecke Hamburg – Berlin eingesetzt war und als „Fliegender Hamburger“ bekannt geworden ist.



Erster „Fliegender Zug“ auch in der Bundesrepublik: Der Prototyp des „Fliegenden Hamburgers“ auf einem Fototermin der Eisenbahndirektion Karlsruhe bei Riegel am 3. Oktober 1949. Nunmehr als VT 04 000 bezeichnet, verkehrt er in Rot-Creme als „Schnelltriebwagen Rhein – Main“ zwischen Basel und Frankfurt.



**Der FDt 71** fuhr im Sommer 1950 frühmorgens von Frankfurt Richtung Hamburg, passiert hier kurz nach dem Stopp in Fulda nun Hünfeld. Es dürfte wenige Minuten nach 8 Uhr sein. Im Speisendeck des VT 06 sitzt man beim Frühstück.

**Diese Annonce** platzierte die DB im November 1950 ganzseitig in der „Reise Illustrierten“, die in jenen Jahren groß mit den Memoiren von Dr. Otto Meißner „Staatssekretär unter Ebert, Hindenburg, Hitler“ titelt – Auftakt zur NS-Memoirenwelle der 50er. Die Fahrpläne enthalten neben FD-Zügen und 2.-Klasse-Dt, meist VT 33, auch die ersten FDt.

Jetzt wird er ‚Schnelltriebwagen Rhein-Main‘ genannt... Er hat 67 Sitzplätze in der 2. und 26 gepolsterte Sitzplätze in der 3. Klasse erhalten. Die Heizungsanlage wurde vollständig umgestaltet und erstmalig eine Musikübertragungsanlage eingebaut, die in jedem Abteil abschaltbar ist. Mit Einbau einer neuen Kücheneinrichtung ist der Mitropa-Wirtschaftsbetrieb in der Lage, den Reisenden Speisen und Getränke zu verabreichen.

Der Triebwagen ist mit zwei Maybach-Dieselmotoren mit je 410 PS ausgestattet. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 125 km/h festgelegt, die aber wegen der Streckenverhältnisse z. Zt. noch nicht ausgenutzt werden kann. Da kein Reservetriebwagen zur Verfügung steht, wurde für die Fahrzeitberechnung ein Dampfzug zugrunde gelegt für 100 km/h, eine Schnellzuglok der Gattung 03 und ein Wagenzuggewicht von 100 t.“

Trotz der finanziellen Verhältnisse sei die Einrichtung einer so vorzüglichen Schnellverbindung Beweis, dass man sich bemühe, wieder schnelle und gute Verbindungen zu schaffen. Auch Adolf Gerteis, der nur wenige Jahre zuvor als Präsident der Ostbahn in Krakau den Transport von Millionen Juden zu den Gaskammern verantwortete und nun zweiter Mann der DB ist (siehe **BAHN**Epoche 09), prophezeit 1950 die Renaissance der SVT: „Der Städteschnellverkehr bis 300 km mit modernen Fahrzeugen, gerade Triebwagenzügen“ habe große Anziehungskraft: „Als schnellster Tagesschnellzug wird der FDt mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit wieder entstehen.“

Triebwagen hätten den Vorzug, jederzeit einsatzbereit zu sein und große Laufleistungen ohne Behandlung ausführen zu können, sie zeitigen aber auch Nachteile: „Mit schadhaftem Triebteil fallen die Sitzplätze der Triebwagen aus, die Reserve an Wagenraum muß also größer sein.“

Dass eine neue Triebwagen-Generation kommen wird, ist klar, bis dahin gilt es, so viele Vorkriegs-SVT wie möglich wiederherzustellen. Und in der Tat: zum Sommerfahrplan 1950 sind drei SVT „Köln“ fertig, gehen der FDt 17/18 Frankfurt-Hamm-Münster-Bremen-Hamburg und FDt 71/72 Frankfurt-Göttingen-Hamburg mit SVT 06 an den Start, während ein weiterer im Winter den reparaturanfälligen SVT 04 ersetzt. Das bringt zwischen Basel und Frankfurt nicht nur Platz- und Komfort-, sondern auch Zeitgewinn. Von 4.58 Stunden auf 4 Stunden und 24 Minuten.

### Frisch restauriert in Taubenblau-Hellgrau bieten die dreiteiligen 2.-Klasse-SVT ein ungewöhnliches Bild.

Durchaus elegant, ebenso die Innengestaltung, die gehobenen Reisekomfort bietet, wenn auch ohne übertriebenen Gestaltungseifer. „Luxus in Reisezügen“, schreibt später *Die Bundesbahn*,

HAMBURG · BREMEN · BERLIN · BRAUNSCHWEIG · REGENSBURG · FRANKFURT · HANNOVER

KÖLN · ESSEN · KARLSRUHE · BASEL

Schnellreisen  
mit Schnelltriebwagen

FAHRPLAN

| HAMBURG-BERLIN |                   | FRANKFURT-HAMBURG |                     | BASEL-FRANKFURT |                 |
|----------------|-------------------|-------------------|---------------------|-----------------|-----------------|
| Abt.           | St.               | Abt.              | St.                 | Abt.            | St.             |
| 17:54          | Hamburg (Hauptb.) | 17:58             | Frankfurt (Hauptb.) | 17:58           | Basel (Hauptb.) |
| 18:00          | Hamburg (Hauptb.) | 18:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 18:00           | Basel (Hauptb.) |
| 18:10          | Hamburg (Hauptb.) | 18:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 18:10           | Basel (Hauptb.) |
| 18:20          | Hamburg (Hauptb.) | 18:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 18:20           | Basel (Hauptb.) |
| 18:30          | Hamburg (Hauptb.) | 18:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 18:30           | Basel (Hauptb.) |
| 18:40          | Hamburg (Hauptb.) | 18:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 18:40           | Basel (Hauptb.) |
| 18:50          | Hamburg (Hauptb.) | 18:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 18:50           | Basel (Hauptb.) |
| 19:00          | Hamburg (Hauptb.) | 19:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 19:00           | Basel (Hauptb.) |
| 19:10          | Hamburg (Hauptb.) | 19:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 19:10           | Basel (Hauptb.) |
| 19:20          | Hamburg (Hauptb.) | 19:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 19:20           | Basel (Hauptb.) |
| 19:30          | Hamburg (Hauptb.) | 19:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 19:30           | Basel (Hauptb.) |
| 19:40          | Hamburg (Hauptb.) | 19:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 19:40           | Basel (Hauptb.) |
| 19:50          | Hamburg (Hauptb.) | 19:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 19:50           | Basel (Hauptb.) |
| 20:00          | Hamburg (Hauptb.) | 20:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 20:00           | Basel (Hauptb.) |
| 20:10          | Hamburg (Hauptb.) | 20:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 20:10           | Basel (Hauptb.) |
| 20:20          | Hamburg (Hauptb.) | 20:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 20:20           | Basel (Hauptb.) |
| 20:30          | Hamburg (Hauptb.) | 20:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 20:30           | Basel (Hauptb.) |
| 20:40          | Hamburg (Hauptb.) | 20:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 20:40           | Basel (Hauptb.) |
| 20:50          | Hamburg (Hauptb.) | 20:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 20:50           | Basel (Hauptb.) |
| 21:00          | Hamburg (Hauptb.) | 21:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 21:00           | Basel (Hauptb.) |
| 21:10          | Hamburg (Hauptb.) | 21:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 21:10           | Basel (Hauptb.) |
| 21:20          | Hamburg (Hauptb.) | 21:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 21:20           | Basel (Hauptb.) |
| 21:30          | Hamburg (Hauptb.) | 21:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 21:30           | Basel (Hauptb.) |
| 21:40          | Hamburg (Hauptb.) | 21:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 21:40           | Basel (Hauptb.) |
| 21:50          | Hamburg (Hauptb.) | 21:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 21:50           | Basel (Hauptb.) |
| 22:00          | Hamburg (Hauptb.) | 22:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 22:00           | Basel (Hauptb.) |
| 22:10          | Hamburg (Hauptb.) | 22:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 22:10           | Basel (Hauptb.) |
| 22:20          | Hamburg (Hauptb.) | 22:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 22:20           | Basel (Hauptb.) |
| 22:30          | Hamburg (Hauptb.) | 22:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 22:30           | Basel (Hauptb.) |
| 22:40          | Hamburg (Hauptb.) | 22:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 22:40           | Basel (Hauptb.) |
| 22:50          | Hamburg (Hauptb.) | 22:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 22:50           | Basel (Hauptb.) |
| 23:00          | Hamburg (Hauptb.) | 23:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 23:00           | Basel (Hauptb.) |
| 23:10          | Hamburg (Hauptb.) | 23:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 23:10           | Basel (Hauptb.) |
| 23:20          | Hamburg (Hauptb.) | 23:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 23:20           | Basel (Hauptb.) |
| 23:30          | Hamburg (Hauptb.) | 23:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 23:30           | Basel (Hauptb.) |
| 23:40          | Hamburg (Hauptb.) | 23:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 23:40           | Basel (Hauptb.) |
| 23:50          | Hamburg (Hauptb.) | 23:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 23:50           | Basel (Hauptb.) |
| 00:00          | Hamburg (Hauptb.) | 00:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 00:00           | Basel (Hauptb.) |
| 00:10          | Hamburg (Hauptb.) | 00:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 00:10           | Basel (Hauptb.) |
| 00:20          | Hamburg (Hauptb.) | 00:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 00:20           | Basel (Hauptb.) |
| 00:30          | Hamburg (Hauptb.) | 00:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 00:30           | Basel (Hauptb.) |
| 00:40          | Hamburg (Hauptb.) | 00:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 00:40           | Basel (Hauptb.) |
| 00:50          | Hamburg (Hauptb.) | 00:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 00:50           | Basel (Hauptb.) |
| 01:00          | Hamburg (Hauptb.) | 01:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 01:00           | Basel (Hauptb.) |
| 01:10          | Hamburg (Hauptb.) | 01:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 01:10           | Basel (Hauptb.) |
| 01:20          | Hamburg (Hauptb.) | 01:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 01:20           | Basel (Hauptb.) |
| 01:30          | Hamburg (Hauptb.) | 01:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 01:30           | Basel (Hauptb.) |
| 01:40          | Hamburg (Hauptb.) | 01:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 01:40           | Basel (Hauptb.) |
| 01:50          | Hamburg (Hauptb.) | 01:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 01:50           | Basel (Hauptb.) |
| 02:00          | Hamburg (Hauptb.) | 02:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 02:00           | Basel (Hauptb.) |
| 02:10          | Hamburg (Hauptb.) | 02:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 02:10           | Basel (Hauptb.) |
| 02:20          | Hamburg (Hauptb.) | 02:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 02:20           | Basel (Hauptb.) |
| 02:30          | Hamburg (Hauptb.) | 02:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 02:30           | Basel (Hauptb.) |
| 02:40          | Hamburg (Hauptb.) | 02:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 02:40           | Basel (Hauptb.) |
| 02:50          | Hamburg (Hauptb.) | 02:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 02:50           | Basel (Hauptb.) |
| 03:00          | Hamburg (Hauptb.) | 03:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 03:00           | Basel (Hauptb.) |
| 03:10          | Hamburg (Hauptb.) | 03:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 03:10           | Basel (Hauptb.) |
| 03:20          | Hamburg (Hauptb.) | 03:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 03:20           | Basel (Hauptb.) |
| 03:30          | Hamburg (Hauptb.) | 03:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 03:30           | Basel (Hauptb.) |
| 03:40          | Hamburg (Hauptb.) | 03:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 03:40           | Basel (Hauptb.) |
| 03:50          | Hamburg (Hauptb.) | 03:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 03:50           | Basel (Hauptb.) |
| 04:00          | Hamburg (Hauptb.) | 04:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 04:00           | Basel (Hauptb.) |
| 04:10          | Hamburg (Hauptb.) | 04:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 04:10           | Basel (Hauptb.) |
| 04:20          | Hamburg (Hauptb.) | 04:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 04:20           | Basel (Hauptb.) |
| 04:30          | Hamburg (Hauptb.) | 04:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 04:30           | Basel (Hauptb.) |
| 04:40          | Hamburg (Hauptb.) | 04:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 04:40           | Basel (Hauptb.) |
| 04:50          | Hamburg (Hauptb.) | 04:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 04:50           | Basel (Hauptb.) |
| 05:00          | Hamburg (Hauptb.) | 05:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 05:00           | Basel (Hauptb.) |
| 05:10          | Hamburg (Hauptb.) | 05:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 05:10           | Basel (Hauptb.) |
| 05:20          | Hamburg (Hauptb.) | 05:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 05:20           | Basel (Hauptb.) |
| 05:30          | Hamburg (Hauptb.) | 05:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 05:30           | Basel (Hauptb.) |
| 05:40          | Hamburg (Hauptb.) | 05:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 05:40           | Basel (Hauptb.) |
| 05:50          | Hamburg (Hauptb.) | 05:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 05:50           | Basel (Hauptb.) |
| 06:00          | Hamburg (Hauptb.) | 06:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 06:00           | Basel (Hauptb.) |
| 06:10          | Hamburg (Hauptb.) | 06:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 06:10           | Basel (Hauptb.) |
| 06:20          | Hamburg (Hauptb.) | 06:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 06:20           | Basel (Hauptb.) |
| 06:30          | Hamburg (Hauptb.) | 06:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 06:30           | Basel (Hauptb.) |
| 06:40          | Hamburg (Hauptb.) | 06:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 06:40           | Basel (Hauptb.) |
| 06:50          | Hamburg (Hauptb.) | 06:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 06:50           | Basel (Hauptb.) |
| 07:00          | Hamburg (Hauptb.) | 07:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 07:00           | Basel (Hauptb.) |
| 07:10          | Hamburg (Hauptb.) | 07:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 07:10           | Basel (Hauptb.) |
| 07:20          | Hamburg (Hauptb.) | 07:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 07:20           | Basel (Hauptb.) |
| 07:30          | Hamburg (Hauptb.) | 07:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 07:30           | Basel (Hauptb.) |
| 07:40          | Hamburg (Hauptb.) | 07:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 07:40           | Basel (Hauptb.) |
| 07:50          | Hamburg (Hauptb.) | 07:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 07:50           | Basel (Hauptb.) |
| 08:00          | Hamburg (Hauptb.) | 08:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 08:00           | Basel (Hauptb.) |
| 08:10          | Hamburg (Hauptb.) | 08:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 08:10           | Basel (Hauptb.) |
| 08:20          | Hamburg (Hauptb.) | 08:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 08:20           | Basel (Hauptb.) |
| 08:30          | Hamburg (Hauptb.) | 08:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 08:30           | Basel (Hauptb.) |
| 08:40          | Hamburg (Hauptb.) | 08:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 08:40           | Basel (Hauptb.) |
| 08:50          | Hamburg (Hauptb.) | 08:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 08:50           | Basel (Hauptb.) |
| 09:00          | Hamburg (Hauptb.) | 09:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 09:00           | Basel (Hauptb.) |
| 09:10          | Hamburg (Hauptb.) | 09:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 09:10           | Basel (Hauptb.) |
| 09:20          | Hamburg (Hauptb.) | 09:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 09:20           | Basel (Hauptb.) |
| 09:30          | Hamburg (Hauptb.) | 09:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 09:30           | Basel (Hauptb.) |
| 09:40          | Hamburg (Hauptb.) | 09:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 09:40           | Basel (Hauptb.) |
| 09:50          | Hamburg (Hauptb.) | 09:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 09:50           | Basel (Hauptb.) |
| 10:00          | Hamburg (Hauptb.) | 10:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 10:00           | Basel (Hauptb.) |
| 10:10          | Hamburg (Hauptb.) | 10:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 10:10           | Basel (Hauptb.) |
| 10:20          | Hamburg (Hauptb.) | 10:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 10:20           | Basel (Hauptb.) |
| 10:30          | Hamburg (Hauptb.) | 10:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 10:30           | Basel (Hauptb.) |
| 10:40          | Hamburg (Hauptb.) | 10:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 10:40           | Basel (Hauptb.) |
| 10:50          | Hamburg (Hauptb.) | 10:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 10:50           | Basel (Hauptb.) |
| 11:00          | Hamburg (Hauptb.) | 11:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 11:00           | Basel (Hauptb.) |
| 11:10          | Hamburg (Hauptb.) | 11:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 11:10           | Basel (Hauptb.) |
| 11:20          | Hamburg (Hauptb.) | 11:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 11:20           | Basel (Hauptb.) |
| 11:30          | Hamburg (Hauptb.) | 11:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 11:30           | Basel (Hauptb.) |
| 11:40          | Hamburg (Hauptb.) | 11:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 11:40           | Basel (Hauptb.) |
| 11:50          | Hamburg (Hauptb.) | 11:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 11:50           | Basel (Hauptb.) |
| 12:00          | Hamburg (Hauptb.) | 12:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 12:00           | Basel (Hauptb.) |
| 12:10          | Hamburg (Hauptb.) | 12:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 12:10           | Basel (Hauptb.) |
| 12:20          | Hamburg (Hauptb.) | 12:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 12:20           | Basel (Hauptb.) |
| 12:30          | Hamburg (Hauptb.) | 12:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 12:30           | Basel (Hauptb.) |
| 12:40          | Hamburg (Hauptb.) | 12:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 12:40           | Basel (Hauptb.) |
| 12:50          | Hamburg (Hauptb.) | 12:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 12:50           | Basel (Hauptb.) |
| 13:00          | Hamburg (Hauptb.) | 13:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 13:00           | Basel (Hauptb.) |
| 13:10          | Hamburg (Hauptb.) | 13:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 13:10           | Basel (Hauptb.) |
| 13:20          | Hamburg (Hauptb.) | 13:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 13:20           | Basel (Hauptb.) |
| 13:30          | Hamburg (Hauptb.) | 13:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 13:30           | Basel (Hauptb.) |
| 13:40          | Hamburg (Hauptb.) | 13:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 13:40           | Basel (Hauptb.) |
| 13:50          | Hamburg (Hauptb.) | 13:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 13:50           | Basel (Hauptb.) |
| 14:00          | Hamburg (Hauptb.) | 14:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 14:00           | Basel (Hauptb.) |
| 14:10          | Hamburg (Hauptb.) | 14:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 14:10           | Basel (Hauptb.) |
| 14:20          | Hamburg (Hauptb.) | 14:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 14:20           | Basel (Hauptb.) |
| 14:30          | Hamburg (Hauptb.) | 14:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 14:30           | Basel (Hauptb.) |
| 14:40          | Hamburg (Hauptb.) | 14:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 14:40           | Basel (Hauptb.) |
| 14:50          | Hamburg (Hauptb.) | 14:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 14:50           | Basel (Hauptb.) |
| 15:00          | Hamburg (Hauptb.) | 15:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 15:00           | Basel (Hauptb.) |
| 15:10          | Hamburg (Hauptb.) | 15:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 15:10           | Basel (Hauptb.) |
| 15:20          | Hamburg (Hauptb.) | 15:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 15:20           | Basel (Hauptb.) |
| 15:30          | Hamburg (Hauptb.) | 15:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 15:30           | Basel (Hauptb.) |
| 15:40          | Hamburg (Hauptb.) | 15:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 15:40           | Basel (Hauptb.) |
| 15:50          | Hamburg (Hauptb.) | 15:50             | Frankfurt (Hauptb.) | 15:50           | Basel (Hauptb.) |
| 16:00          | Hamburg (Hauptb.) | 16:00             | Frankfurt (Hauptb.) | 16:00           | Basel (Hauptb.) |
| 16:10          | Hamburg (Hauptb.) | 16:10             | Frankfurt (Hauptb.) | 16:10           | Basel (Hauptb.) |
| 16:20          | Hamburg (Hauptb.) | 16:20             | Frankfurt (Hauptb.) | 16:20           | Basel (Hauptb.) |
| 16:30          | Hamburg (Hauptb.) | 16:30             | Frankfurt (Hauptb.) | 16:30           | Basel (Hauptb.) |
| 16:40          | Hamburg (Hauptb.) | 16:40             | Frankfurt (Hauptb.) | 16:             |                 |

„wird wegen des angeblich hohen Kostenaufwands beim Bau und in der Unterhaltung, wegen der allgemeinen Notlage der Eisenbahnen und aus sozialen Gründen vielfach abgelehnt.“ Interessant der Hinweis auf die sozialen Gründe, das Bemühen, die Schere zwischen 3.-Klasse-Reisenden, die in Personen- und Eilzügen oft noch auf Holz saßen, und der F-Zug-Klientel nicht zu groß werden zu lassen.

Natürlich wird aber ein Holzklasse-Reisender, der beim Warten auf seinen Zug am Bahnsteig in Köln, Duisburg oder Mannheim in einen Schnelltriebwagen blickt, die Ausstattung als luxuriös empfinden. Da sitzen vornehme Reisende auf bequemen Polstern in großzügigen, mit Birke und Ahorn getäfelten Abteilen unter hübschen Städtebilder-Intarsien, die noch aus der Vorkriegszeit stammen, auf bequemen Polstern. Diese sind im neuen grau-braunen Streifenmantel gehalten, der über Jahrzehnte die höchste Klasse dominieren wird, während in den Speiseabteilen kühler Vorkriegsschick herrscht mit ledergestapelten Bänken, resopalbeschichteten Tischen mit Alu-Stoßleiste, filigranen Wandlämpchen und den typischen geschwungenen Gepäckablagen.

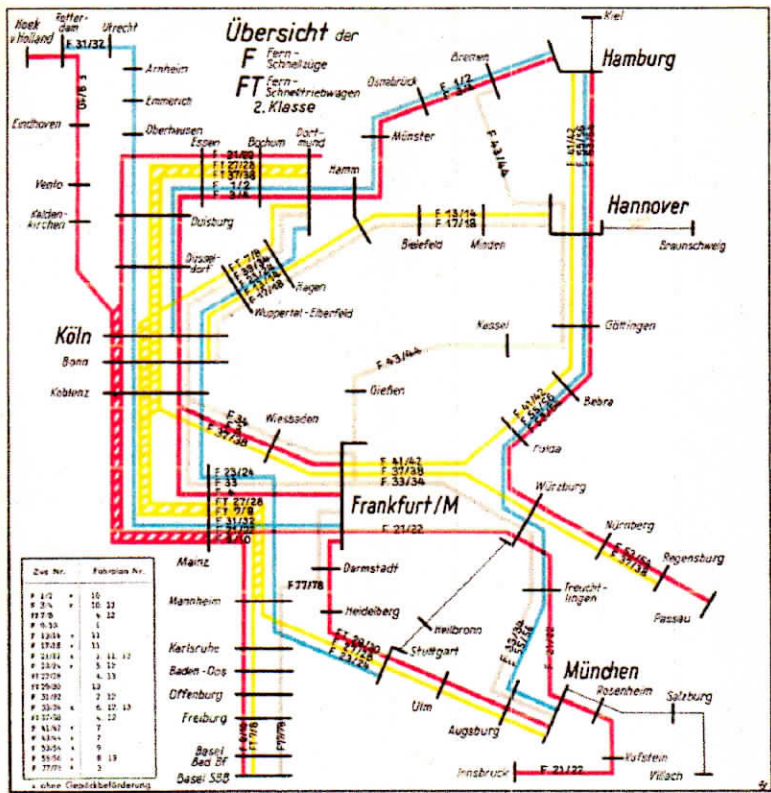
Zwei Triebwagen-Verbindungen gehören auch zu jenen FD-Zügen, die seit Mai 1950 ein Schreibabteil führen, in denen eine Zug-Sekretärin den Reisenden zur Erledigung ihrer Geschäftskorrespondenz zur Verfügung steht. Das Schreibabteil kostet den Platz von sechs Reisenden, was durch die Gebühren nicht zu kompensieren ist. Zudem wird der Preis von 1,50 DM für jede begonnene Viertelstunde sogar noch auf eine Mark gesenkt, weil die Inanspruchnahme zu wünschen übrig lässt, wie *Die Bundesbahn* im Februar 1951 meldet. Danach steigt der Betrieb im Schreibabteil an, zumal die Damen 150 Silben die Minute stenografieren, flott auf der Maschine schreiben, Englisch und

Französisch sprechen, mithin also alle Qualitäten einer Chefsekretärin erfüllen.

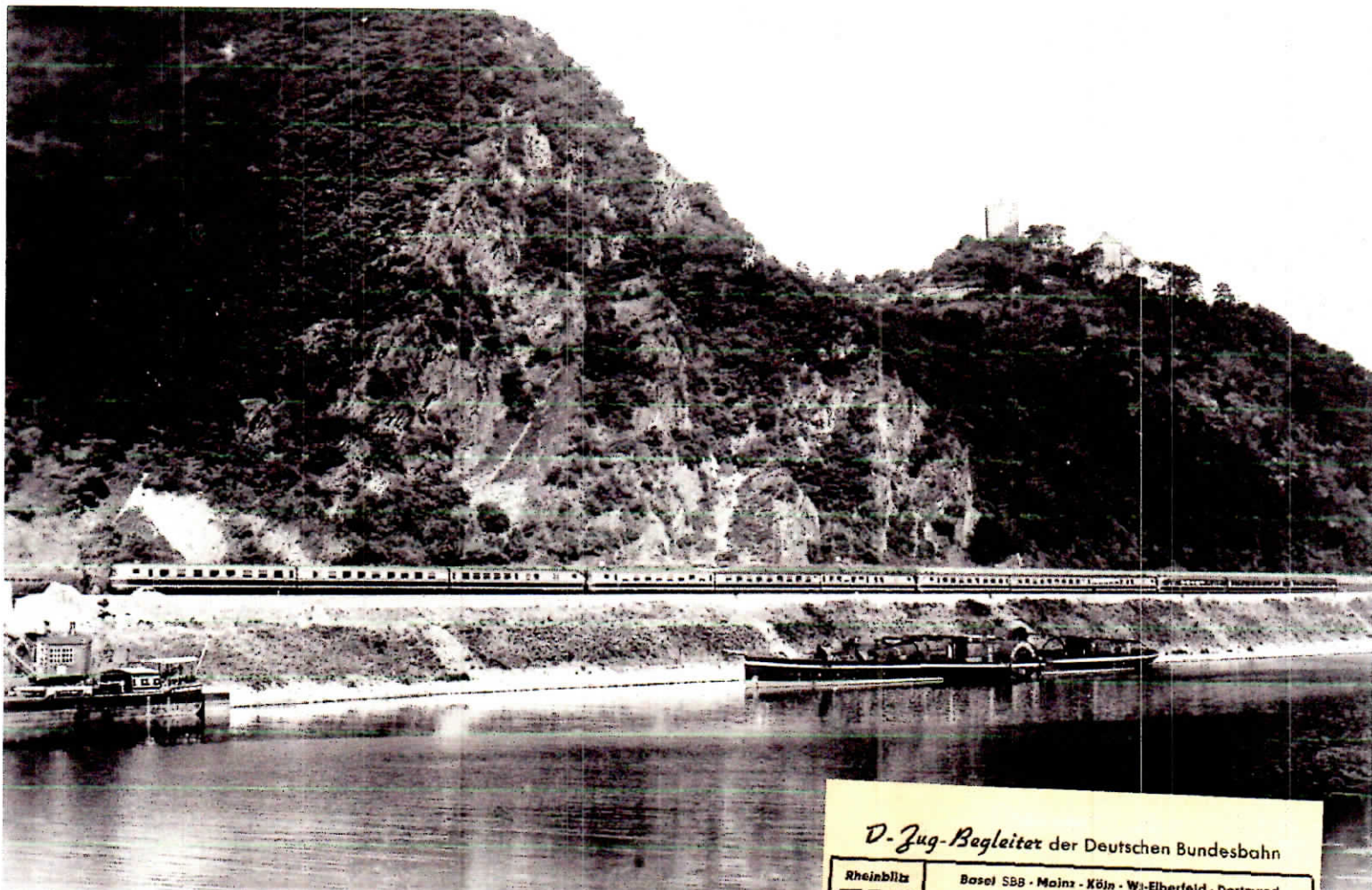
Das Organ der Bundesbahn schreibt, „dass die Sekretärinnen während mehr als der Hälfte der Fahrzeit beschäftigt sind“. Nachmittags und abends am meisten, wobei „oft Fahrgäste mit dicken Aktenbündeln erscheinen“ und die Abteile „nicht selten fünf Stunden ... in Anspruch“ nehmen. Dass die Kunden – eine Sekretärin zählt 13 Nationen – zufrieden waren, vermerkt man gern: „Die Mehrzahl der Damen hat bereits Angebote auf andere Stellen bekommen.“ Und der Service wird immer weiter ausgebaut: 1956 notiert die DSG-Kundenzeitschrift *Das rollende Hotel*, dass 35 Zugsekretärinnen für die Bahn arbeiten.

Die DB investiert von Anfang an viel in ihre neuen alten Züge, in den Service, und der Bundesbahn-Kalender jubiliert im Mai 1951 zu einem SVT-Bild von der Hamburger Verbindungsbahn: „Pfeilschnell saust der Schnelltriebwagen über die Lombardsbrücke. ... Heute sehen dem ‚Fliegenden‘ nur noch wenige Menschen nach, weil er schon zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist. Aber damals, Mitte Mai 1950, da war er wirklich eine Sensation! Es ist eben wieder alltäglich geworden, dass man mit der Bundesbahn schnell, bequem und sicher fährt!“

Nun gut – das ist etwas übertrieben, denn im Mai 1951 kommt das blaue Netz, zu dem ja die Ferntriebwagen gehören, erst in Fahrt. Allerdings unter neuer Flagge. Die Begriffe FD und FDI sind passé, werden verkürzt auf F und Ft, worüber sich Wilfried Biedenkopf (dessen Schriften zum Fernverkehr auch heute noch Standardcharakter haben) im Leitartikel des *Sammlerbriefs* vom Juni 1951 ärgert: „Völlig unerklärlich ist aber, warum der gute alte FD, der seit 1923 den Reisenden ein Begriff geworden war, nun plötzlich nur noch F heißen soll.“



Im Sommer 1952 tragen F-Züge und Ft nach einem DB-Wettbewerb erstmals Namen: „Rheinfeil“, „Rhein-Main-Express“, „Blauer Enzian“, „Roland“, „Münchner Kindl“ und – „Rhein-Blitz“, „Rhein-Isar-Blitz“, „Rhein-Donau-Blitz“, die zusammen die Rhein-Blitz-Gruppe bildeten. Der 12-seitige Fernfahrplan beinhaltet auch eine Netzkarte, wie sie später als „F-Netz in der Brieftasche“ Bestandteil jedes Kursbuchs war.



**Die Rhein-Blitz-Gruppe** bestand am 3. August 1952 aus VT 06 501, 110 und 502 sowie dem roten VT 07 502, als er Niederbreisig zwischen Remagen und Koblenz passiert. Am Rheinufer lag das auf den Wiederaufbau wartende Dampfschiff „Bergrat Kleine“ mit Dreifach-Expansionsmaschine. Eigentlich besteht die Zuggruppe nur aus Ft 8, 28 und 38, sodass hier ein Verstärker im Einsatz war – wahrscheinlich auf der stark frequentierten Route Richtung Stuttgart – München. Als zwei Jahre später der Zugbegleiter im Ft 7/8 auslag, bestand die Gruppe dann aus vier Zügen.

**D-Zug-Begleiter der Deutschen Bundesbahn**

**Rheinblitz FT 7/8**

Basel SBB - Mainz - Köln - W.-Eibfeld - Dortmund  
 X. Schreibenteil Basel - Köln  
 Dortmund - W.-Eibfeld - Köln - Mainz - Basel SBB  
 X. Schreibenteil Köln - Freiburg (BrsG)



Behaglichkeit auf jeder Reise im DSG-Spiewagen Photo: Schneewitz

**Schnelltriebwagen**  
**Rhein-Blitz, Rhein-Isar-Blitz und Rhein-Donau-Blitz**  
**Dortmund-Köln-Koblenz-Frankfurt (M)-Nürnberg-Regensburg**  
**Mannheim-Stuttgart-München**  
**Karlsruhe-Basel**

| FT 8  | FT 28 | FT 38 |                       | FT 37 | FT 27 | FT 7  |
|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|
| 11.28 | 5.29  | 5.29  | ab Dortmund Hbf       | 0.59  | 0.59  | 0.56  |
| 11.38 | 5.39  | 5.39  | Hagen Hbf             | 0.30  | 0.30  | 0.26  |
| 11.48 | 5.49  | 5.49  | Wuppertal-Eibfeld     | 0.30  | 0.30  | 0.26  |
| 11.58 | 5.57  | 5.57  | Bachum Hbf            | 0.11  | 0.11  | 0.03  |
| 12.08 | 6.13  | 6.13  | Essen Hbf             | 23.58 | 23.58 | 23.57 |
| 12.18 | 6.25  | 6.25  | Duisburg Hbf          | 23.28 | 23.28 | 23.27 |
| 12.28 | 7.00  | 7.00  | Düsseldorf Hbf        | 22.48 | 22.48 | 22.48 |
| 12.38 | 7.04  | 7.04  | Köln Hbf              | 22.55 | 22.55 | 22.55 |
| 12.48 | 7.27  | 7.27  | Bonn                  | 22.48 | 22.48 | 22.48 |
| 12.58 | 7.35  | 7.35  | Bad Godesberg         | 22.10 | 22.10 | 22.10 |
| 13.08 | 8.11  | 8.11  | Koblenz Hbf           | 22.00 | 22.00 | 22.00 |
| 13.18 | 8.16  | 8.16  | an                    | 21.08 | 21.08 | 21.08 |
| 13.28 | 9.17  | 9.17  | Mainz Hbf             | 20.44 | 20.44 | 20.44 |
| 13.38 | 9.32  | 9.32  | an                    | 20.10 | 20.10 | 20.10 |
| 13.48 | 10.03 | 10.03 | Wiesbaden Süd         | 18.32 | 18.32 | 18.32 |
| 13.58 | 10.06 | 10.06 | Frankfurt (Main) Hbf  | 17.24 | 17.24 | 17.24 |
| 14.08 | 11.45 | 11.45 | Würzburg Hbf          | 16.08 | 16.08 | 16.08 |
| 14.18 | 12.55 | 12.55 | Nürnberg Hbf          | 20.08 | 20.08 | 20.08 |
| 14.28 | 14.07 | 14.07 | Regensburg Hbf        | 20.04 | 20.04 | 20.04 |
| 14.38 | 10.10 | 10.10 | an                    | 18.25 | 18.25 | 18.25 |
| 14.48 | 10.17 | 10.17 | Mannheim Hbf          | 18.22 | 18.22 | 18.22 |
| 14.58 | 11.58 | 11.58 | Stuttgart Hbf         | 16.18 | 16.18 | 16.18 |
| 15.08 | 13.08 | 13.08 | Ulm Hbf               | 15.35 | 15.35 | 15.35 |
| 15.18 | 14.01 | 14.01 | Augsburg Hbf          | 19.22 | 19.22 | 19.22 |
| 15.28 | 14.43 | 14.43 | München Hbf           | 18.59 | 18.59 | 18.59 |
| 15.38 | 10.56 | 10.56 | an                    | 18.29 | 18.29 | 18.29 |
| 15.48 | 11.17 | 11.17 | Karlsruhe Hbf         | 17.12 | 17.12 | 17.12 |
| 15.58 | 11.45 | 11.45 | Baden-Oos             | 16.57 | 16.57 | 16.57 |
| 16.08 | 12.01 | 12.01 | Offenburg             | 16.50 | 16.50 | 16.50 |
| 16.18 | 12.55 | 12.55 | Freiburg (Breisg) Hbf | 16.30 | 16.30 | 16.30 |
| 16.28 | 13.05 | 13.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 16.38 | 13.27 | 13.27 | Basel Bad Bf          | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 16.48 | 13.38 | 13.38 | Basel SBB             | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 16.58 | 14.05 | 14.05 | an                    | 16.45 | 16.45 | 16.45 |
| 17.08 | 15.26 | 15.26 | Basel SBB             | 15.29 | 15.29 | 15.29 |
| 17.18 | 17.45 | 17.45 | Zürich HB             | 16.39 | 16.39 | 16.39 |
| 17.28 | 18.23 | 18.23 | an                    | 15.04 | 15.04 | 15.04 |
| 17.38 | 18.00 | 18.00 | Basel SBB             | 13.46 | 13.46 | 13.46 |
| 17.48 | 17.15 | 17.15 | Bern HB               | 13.32 | 13.32 | 13.32 |
| 17.58 | 16.00 | 16.00 | Interlaken Bf         | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 18.08 | 17.15 | 17.15 | an                    | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 18.18 | 18.22 | 18.22 | Genf-Cornavin         | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 18.28 | 18.43 | 18.43 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 18.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 18.48 | 18.33 | 18.33 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 18.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 19.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 19.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 19.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 19.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 19.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 19.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 20.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 20.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 20.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 20.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 20.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 20.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 21.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 21.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 21.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 21.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 21.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 21.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 22.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 22.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 22.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 22.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 22.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 22.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 23.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 23.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 23.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 23.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 23.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 23.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 24.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 24.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 24.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 24.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 24.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 24.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 25.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 25.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 25.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 25.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 25.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 25.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 26.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 26.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 26.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 26.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 26.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 26.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 27.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 27.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 27.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 27.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 27.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 27.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 28.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 28.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 28.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 28.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 28.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 28.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 29.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 29.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 29.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 29.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 29.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 29.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 30.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 30.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 30.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 30.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 30.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 30.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 31.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 31.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 31.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 31.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 31.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 31.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 32.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 32.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 32.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 32.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 32.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 32.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 33.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 33.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 33.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 33.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 33.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 33.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 34.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 34.18 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 34.28 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 34.38 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.00 | 15.00 | 15.00 |
| 34.48 | 18.05 | 18.05 | Luzern                | 14.30 | 14.30 | 14.30 |
| 34.58 | 18.05 | 18.05 | an                    | 16.29 | 16.29 | 16.29 |
| 35.08 | 18.05 | 18.05 | Basel SBB             | 15.   |       |       |

Hätte Biedenkopf gewusst, dass das F-Netz zum Synonym für den Schnellverkehr des Wirtschaftswunders werden sollte – er hätte wohl nichts auszusetzen gehabt.

Im Sommer 1951 waren die Pläne der DB aber noch zu ambitioniert für die Realität. So sieht der Zugbildungsplan für Sommer 1951 neun Ft-Paare vor, allerdings steht bei den meisten „auf besondere Anordnung“ oder „ab 1. VII.“ – und tatsächlich kommen einige überhaupt nicht ins Laufen. So ist etwa ein Ft 55/56 Hamburg – München vorgesehen, doch mangels Triebwagen wird aus ihm ein F-Zug und später der „Blaue Enzian“ mit der Henschel-Wegmann-Garnitur.

Doch wenn wir uns in jene Jahre zurückräumen, uns über die neuen Fahrzeuge, neuen Züge und eben die wiedererstandenen SVT-Verbindungen freuen – realistisch betrachtet sind es alles andere als rosige Zeiten für die DB. Sie ist fast hoffnungslos im Rückstand und *Die Bundesbahn* beantwortet im Juli 1951 die „Lebensfragen der DB“ eher mit Skepsis. Natürlich weiß man, dass zu den „erprobten Maßnahmen der Modernisierung Dieseltriebwagen“ gehören, aber bei der Erneuerung klafft zwischen Soll und Ist ein gewaltiges Loch: Bei den Bahnanlagen werden 1950 bei einem Bedarf von 241,5 Millionen gerade 75,1 % erreicht, bei den Fahrzeugen von 169,1 Mio. gar nur 45,87 %. Das Durchschnittsalter der Personenwagen beträgt 30 Jahre, der Anteil Wagen hölzerner Bauart liegt bei 69 Prozent.

„Die große Überalterung der Personenwagen ist besonders bedenklich, weil die DB noch viele Jahre vor hohen Ausmusterungen steht“, heißt es – und um wenigstens die Zahl der einsatzfähigen Sitzplätze zu halten, müsse die DB bis Ende 1952 Eigenmittel von 60 Millionen Mark im Jahr aufwenden. „Mit dem gleich bleibenden Bestand kann aber weder der heutige Fahrplan ausreichend versorgt, geschweige denn eine auch nur bescheidene Ausweitung des Fahrplans ermöglicht werden.“

Doch damit nicht genug: Auch der Oberbau befindet sich in schlechtem, für schnelle Verbindungen verheerendem Zustand,

besonders die Gleise 1. Ordnung mit Schwellenabstand 65 cm, 20 t Achsdruck, 135 km/h Höchstgeschwindigkeit (Sonderklasse: 160 km/h). Die Mittel reichten nicht aus, den Zerfall aufzuhalten, andererseits werde vom Betrieb mit Nachdruck die Erhöhung der Geschwindigkeit angestrebt. Insbesondere sollte 1951 ein Netz bedeutsamer Strecken bevorzugt behandelt werden, damit es bald durchgehend mit 120 km/h befahren werden könne:

Hamburg – Bremen/Hannover – Ruhr – Köln – Aachen  
Köln – Rhein re./li. – Mainz/Frankfurt – Mannheim/Heidelberg – Basel  
Hamburg – Frankfurt/Gemünden – Nürnberg/Würzburg – Regensburg/München  
Mannheim – Stuttgart – München – Freilassing

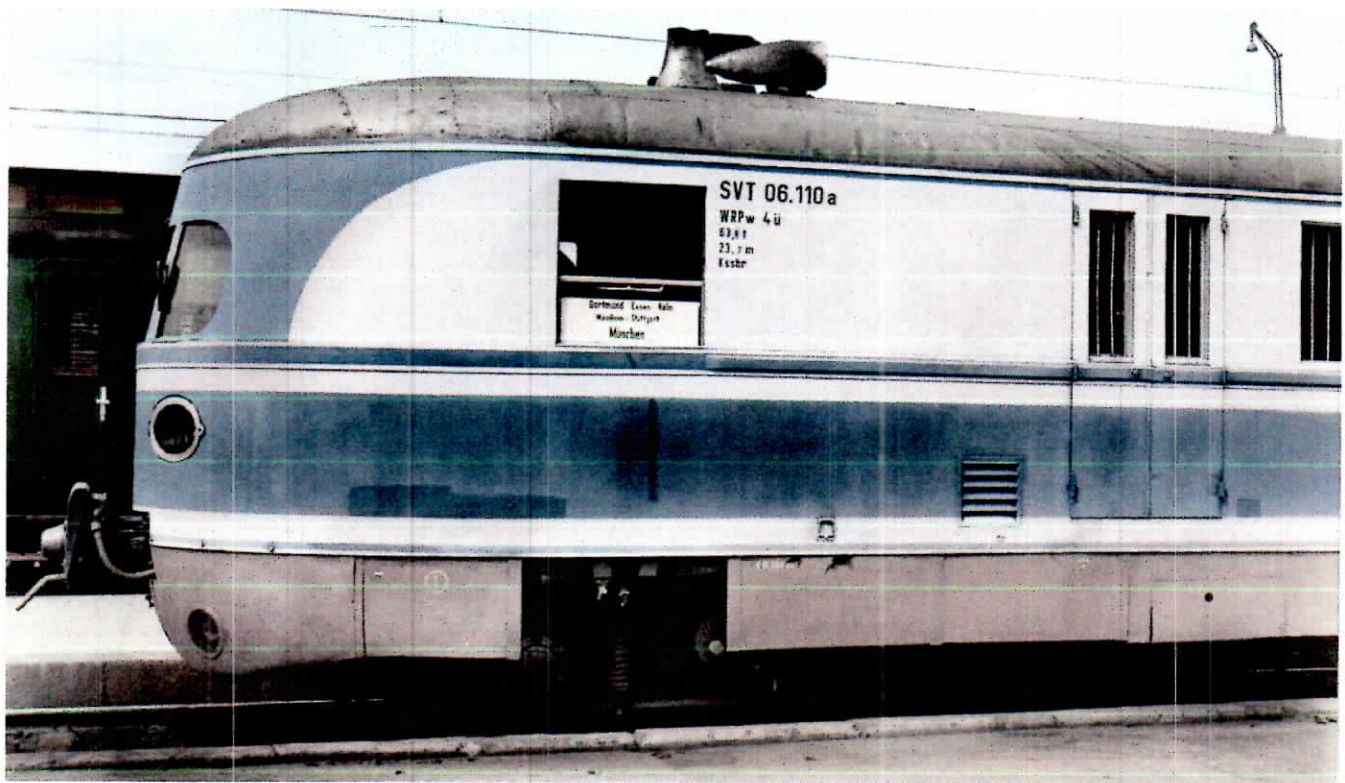
Das ist das F-Netz – aber nur 23 Prozent des „für die Erhaltung der Betriebssicherheit und des für die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten auf 120 km/h nötigen Erneuerungsprogrammes“ waren bewilligt. *Die Bundesbahn* fürchtete, „... daß, wenn in den nächsten Jahren keine wesentliche Erhöhung erfolgen kann, spätestens Ende 1953 ein Zustand eintreten wird, der auf weiten Strecken eine Beschränkung der Geschwindigkeiten zur Folge haben muß.“

So stellt sich die betrieblich/technische Lage zu Beginn des F-Zug-Netzes dar, gleichzeitig hat sich aber die gesamte Verkehrssituation geändert. „Der Kraftwagen ist in den Arbeitsbereich des Schienenverkehrs eingebrochen... und hat das Fundament der Bundesbahn so stark ausgehöhlt, daß es nur noch eine Frage kurzer Zeit sein kann, bis die seit Jahren latente Finanzkrise bei der Bundesbahn in ein akutes Stadium offener Gefahr treten muß.“

Im Wettbewerb mit dem Auto befindet sich die DB weit im Hintertreffen, „weil sie das Milliarden-Gewicht ihrer Kriegs- und Nachkriegsschäden allein abarbeiten muß und zudem noch betriebsfremde Ausgaben... von einigen hundert Millionen DM jährlich aus ihren Betriebseinnahmen zu tragen hat“. In der Tat nimmt der Kfz-Verkehr sprunghaft zu: Sind am 1. Januar 1950 bei 47,7 Millionen Einwohnern 439.000 Pkw zugelassen, so kommen in jenem Jahr



**Oberwesel am Mittelrhein** am 18. September 1952. Auch VT 07 502, der aus einem früheren SVT der Bauart Berlin hervorgegangen ist, fährt nun in der Rheinblitz-Gruppe mit. Hier ist er als Ft 8 Richtung Basel unterwegs, während VT 06 110 als Ft 28 nach gemeinsamer Fahrt bis Mannheim über Stuttgart nach München fährt.



**Nachträglich coloriert:** Die Bildvorlage des SVT 06.110 (ex VT 137 857) nach Ankunft aus Dortmund in München Hbf ermöglicht uns eine farbliche Anmutung der taubenblau-hellgrauen Lackierungsvariante, ehe sie ab 1952 zugunsten des purpurroten Farbschemas weichen musste.



## Fliegende Züge der Bundesbahn

### Herkunft, Verwendung und Verbleib

| DR-Nummer      | Bauart   | Abnahme  | bei Kriegsende   | DB-Nummer | Verwendung, Besonderheiten, Verbleib heute  | ausgemustert | DR-Nummer                   | abgestellt DR |
|----------------|----------|----------|------------------|-----------|---|--------------|-----------------------------|---------------|
| 877 a/b        | Prototyp | 06.05.33 | Franz. Zone      | VT 04 000 | 58: Wagen a an Verkehrsmuseum Nürnberg  | 29.06.57     |                             |               |
| 137 149 a/b    | Hamburg  | 07.05.35 | US-Zone          | VT 04 101 | in US-Diensten  | 27.12.55     |                             |               |
| 137 152 a/b    | Hamburg  | 06.07.35 | US-Zone          | VT 04 102 | in US-Diensten (Lazarett-VT), 12.58 an DR verkauft  | 10.01.57     | VT 137 152                  | 19.10.67      |
| 137 227 a/b    | Hamburg  | 21.08.35 | US-Zone          | VT 04 105 | 03.51: dieselhydraulische Leistungsübertragung, umgz. in SVT 04 501, 12.58 an DR verkauft                           | 02.12.57     | VT 137 227                  | 22.07.64      |
| 137 231 a/b    | Hamburg  | 15.10.35 | US-Zone          | VT 04 106 | in US-Diensten (Lazarett-VT), 12.58 an DR verkauft  | 19.02.58     | VT 137 231                  | 15.05.69      |
| 137 232 a/b    | Hamburg  | 08.04.36 | US-Sektor Berlin | VT 04 107 | in US-Diensten (Hq 7. US-Armee), 12.58 an DR verkauft   | 07.05.57     | VT 137 232, 183 003-2       | 20.03.71      |
| 137 275 a/b/c  | Köln     | 21.07.38 | US-Sektor Berlin | VT 06 102 | 08.51: dieselhydraulische Leistungsübertragung, umgz. in SVT 06 501, 12.58 an DR verkauft                           | 24.04.58     | VT 137 275                  | 18.11.60      |
| 137 276 a/b/c  | Köln     | 15.08.38 | US-Sektor Berlin | VT 06 103 |   | 24.04.58     |                             |               |
| 137 277 a/b/c  | Köln     | 03.09.38 | US-Zone          | VT 06 104 | seit 08.62: Werksmuseum Linke-Hofmann-Busch Salzgitter  | 20.11.59     |                             |               |
| 137 851 a/VM/b | Köln     | 23.06.38 | US-Sektor Berlin | VT 06 106 | in US-Diensten (Salon-VT) für Hochkommissar/Botschafter<br>64: a/VM Angelsportfr. Konstanz, b Angelsportfr. Travem. | 16.08.63     |                             |               |
| 137 853 a/b/c  | Köln     | 16.07.38 | US-Zone          | VT 06 107 | in US-Diensten (Salon-VT), 12.58 an DR verkauft   | 24.04.57     | VT 137 853; 182 007-5/008-3 | 06.08.75      |
| 137 854 a/b/c  | Köln     | 01.08.38 | US-Sektor Berlin | VT 06 108 | in US-Diensten (Salon-VT), ab 08.53 im freien Verkehr   | 20.11.59     |                             |               |
| 137 856 a/b/c  | Köln     | 21.09.38 | US-Zone          | VT 06 109 | in US-Diensten (Salon-VT), 12.58 an DR verkauft<br>2014 Delitzsch in Aufarbeitung                                   | 19.02.58     | VT 137 856; 182 009-1/010-9 | 30.03.79      |
| 137 857 a/b/c  | Köln     | 06.12.38 | US-Zone          | VT 06 110 |   | 19.02.58     |                             |               |
| 137 858 a/b/c  | Köln     | 10.11.38 | US-Zone          | VT 06 111 | 02.52: dieselhydraulische Leistungsübertragung, umgz. in SVT 06 502, 12.58 an DR verkauft                           | 28.12.57     | VT 137 858                  | 17.12.64      |
| 137 901 a-d    | Berlin   | 14.05.38 | US-Zone          | VT 08 000 | 51: hydro-dynamische Leistungsübertragung, umgz. in SVT 07 501  | 19.06.60     |                             |               |
| 137 902 a-d    | Berlin   | 05.41    | US-Zone, SBZ     | VT 08 001 | 51: hydro-dynamische Leistungsübertragung, umgz. in SVT 07 502  | 09.04.60     |                             |               |



146.000 Autos neu dazu, ein Zuwachs von 33 Prozent. „Demgegenüber konnte die DB 1950 weder einen neuen Güterwagen in Auftrag geben noch einen neuen Reisewagen in Dienst stellen. Kommentar überflüssig“, so *Die Bundesbahn* im Juni 1951.

Im Mai 1951 schlägt dann die Geburtsstunde des Mythos „Rheinblitz-Gruppe“ – allerdings noch ohne Namen, und es sind auch erst drei Züge. Doch das Prinzip ist schon klar. Getrennt starten, sich vereinigen, wieder trennen und abends das Gleiche zurück:

**Ft 8/7 Köln-Basel-Dortmund**

**Ft 28/27 Dortmund-München-Dortmund**

**Ft 38/37 Dortmund-Regensburg-Köln**

In aller Herrgottsfrühe geht es in der Stahl- und Bierstadt Dortmund los, allerdings getrennt. Ft 28 startet um 5.34 Uhr via Hagen und Wuppertal nach Köln (Ankunft 7.03), Ft 38 zwei Minuten später mit Halt in Bochum, Essen, Duisburg und Düsseldorf ebenfalls in die Domstadt (Ankunft 7.06), um sich mit dem erst hier eingesetzten Ft 8 zu vereinigen. Und nur wenig später, um 7.11 Uhr, brummt das VT 06-Trio Bonn entgegen (7.34) und nach Koblenz (8.14), wo der erste Ft wieder ausschert.

Während Ft 8 und 28 nach drei Minuten Richtung Mainz losdröhnen, wartet Ft 38 noch zwei Minuten, um auf die rechte Rheinseite zu wechseln. Sinn ist, Wiesbaden mit seinen wichtigen US-Behörden anzubinden, allerdings stoppt der Triebwagen unattraktiverweise in Wiesbaden Süd, um das Kopfmachen im Hauptbahnhof zu vermeiden. Weiter geht es über Frankfurt, Würzburg und Nürnberg nach Regensburg, wo der VT 06 um 14.05 Uhr eintrifft.

Unterdessen hat das Ft-Pärchen über Mainz (9.17) und rechtsrheinisch via Biblis Mannheim (10.10) erreicht, wo erst Ft 28 weiterfährt (10.13) und via Stuttgart (11.54) um 14.37 Uhr München erreicht und nach nur 53 Minuten Wendezeit die Rückfahrt antritt. Der Ft 8 trifft um 11.50 Uhr im Badischen Bahnhof Basel ein. Langwierige Grenzkontrollen verzögern die Weiterfahrt für die restlichen drei Kilometer nach Basel SBB aber bis 12.30 Uhr.

Die Rückfahrt der Züge beginnt zuerst mit dem Ft 27 in München (15.30), der nächste ist dann der Ft 37 in Regensburg (16.12) und schließlich der Ft 7 in Basel (16.50). Treffpunkte sind wieder Mannheim und Koblenz, Trennpunkt ist Köln.

Der Triebwagenlauf wird rasch zur Erfolgsgeschichte, besonders der Münchner Zug ist überlastet, aber zum Begriff wird die Zuggruppe erst 1952, als die Bundesbahn für ihre besten Züge Namen sucht. Ein öffentlicher Wettbewerb wird ausgerufen, bei dem Namen wie „Blauer Enzian“, „Hanseat“, „Mercur“, „Roland“, „Helvetia-Express“ oder „Gambinus“ kreierte werden – und eben „Rhein-Blitz“. Aber nicht nur: „Rhein-Blitz“ hieß nur Ft 8/7 Dortmund-Basel, während der Münchner Ft 27/28 nach München

„Rhein-Isar-Blitz“, der Regensburger Ft 38/37 „Rhein-Donau-Blitz“ getauft wurden.

Die Namen waren aber nicht die einzige Veränderung in der Zuggruppe, doch das Beständige war ohnehin die Ausnahme in jenen Jahren. Im Alltag mussten die SVT, die zahlenmäßig immer noch knapp waren, bei gelegentlichen Ausfällen als kurze blaue F-Züge gefahren werden, am Rhein mit 03 und 03<sup>10</sup>, aber es gab auch Änderungen bei den Halten, bald in der Optik und dann bei der Zusammensetzung.

## So schlich sich langsam, peu à peu, die Farbe Rot ein.

Erst nur an der Stimpantie der blau-grauen Triebwagen, per Bellingrodt-Farbfoto dokumentiert etwa beim VT 06 110, dann in Gestalt der neuen VT 07<sup>2</sup>, vormals Bauart „Berlin“, die von Beginn

an im später so typischen Triebwagen-Rot unterwegs waren. Nach vielmonatiger Erprobung waren sie seit Frühjahr 1952 beim Bw Dortmund Bbf und fuhren im Rheinblitz-Umlauf mit. Der erste VT 06, der dann komplett erödete, war wieder jener mit der Nummer 110, bevor mit den anstehenden Untersuchungen die Schwesterfahrzeuge folgten. Und zumindest einige der Triebwagen erhielten an der Seite des Mittelwagens die Aufschrift „Rhein-Blitz“.

Schöne Zeiten, wunderbares Wirtschaftswunderland – für einen Moment erlaube ich mir ein

bisschen Nostalgie, eine Prise Pathos, darf mich etwas naive Freude durchblitzen, wenn ich in alten SVT-Aufnahmen stöbere und die Fahrten der Ferntriebwagen Revue passieren lasse. Am Rhein, wo auf der schmalen B 9 nur wenige Autos übers Kopfsteinpflaster trommeln, am Main entlang, die Donau hinunter, die Geislinger Steige hinauf oder durchs Markgräfler Land. So elegant und auch so gediegen – ein feiner Zug der Bahn.

Doch noch bevor der „Rheinblitz“ seinen Höhepunkt erreicht, hält schon der Nachfolger Einzug. Ab April 1952 erhält die DB ihre ersten acht VT 08<sup>3</sup>. Das 12-seitige Heftchen *Der Eisenbahnfreund* zeigt in der Mai-Ausgabe die ersten Fotos der DB und kann dazu, man beachte die Typenbezeichnung, verkünden: „Erste Sichtmeldung von SVT 08<sup>3</sup>. Der ... erste Zug machte im Bezirk Nürnberg Probefahrten im höchsten Geschwindigkeitsbereich. Der helle Streifen in Bahnsteighöhe ist gelb, die Grundfarbe, wie erwähnt, rot.“ Ja, in den schwarzweißen Zeiten müssen Farben noch beschrieben werden.

Das Jahr 1952 sieht VT 08<sup>3</sup> als Ft 29/30 „Münchner Kindl“ München-Frankfurt, ab Winterfahrplan noch als Ft 43/44 „Roland“ Basel-Bremen und als Ft 45/46 Basel-Frankfurt. Da die Frankfurter Ft-Kurse zusammen mit den VT 07<sup>2</sup> gefahren wurden, kamen erstmals auch VT 08<sup>3</sup> in die „Rheinblitz“-Gruppe. Der Paradezug



**Hauptbahnhof Duisburg 1954**, morgens gegen 6.20 Uhr. VT 07 und VT 06 fahren als Ft 38 Dortmund-Nürnberg und Ft 138 Dortmund-München bis Köln, wo sie sich mit Ft 8 und Ft 28 bis Mainz vereinigen werden. Wie der Zugzielanzeiger anzeigt, hat der „Rhein-Blitz“ – schön das Schild am Mittelwagen – hier noch den Ft 168 mit einem VT 08 dabei, der in der Domstadt gen Paris entwindet.



**Zur Baublüte im Frühjahr 1953** rauscht der VT 04 000, gekuppelt mit einem weiteren Triebzug, als Ft 32 „Rhein-Main-Express“ auf seinem Weg von Dortmund nach Frankfurt durch die abendlichen Wiesen bei Düsseldorf. Das seit seiner Hauptuntersuchung im Ausbesserungswerk Nürnberg (Herbst 1952) in Purpurrot daherkommende Unikat wurde 1949 bis 1956 sieben Mal umbeheimatet; auch seine Innenausstattung als nicht mehr zeitgemäß empfunden. So wurde ein revolutionärer Zug, gut zwanzig Jahre nach seiner weltberühmten Premiere, zum Urahn abgestempelt.

## Im Fernschnellzugnetz

DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN REISEN SIE BESONNENES SCHNELL UND BEQUEM

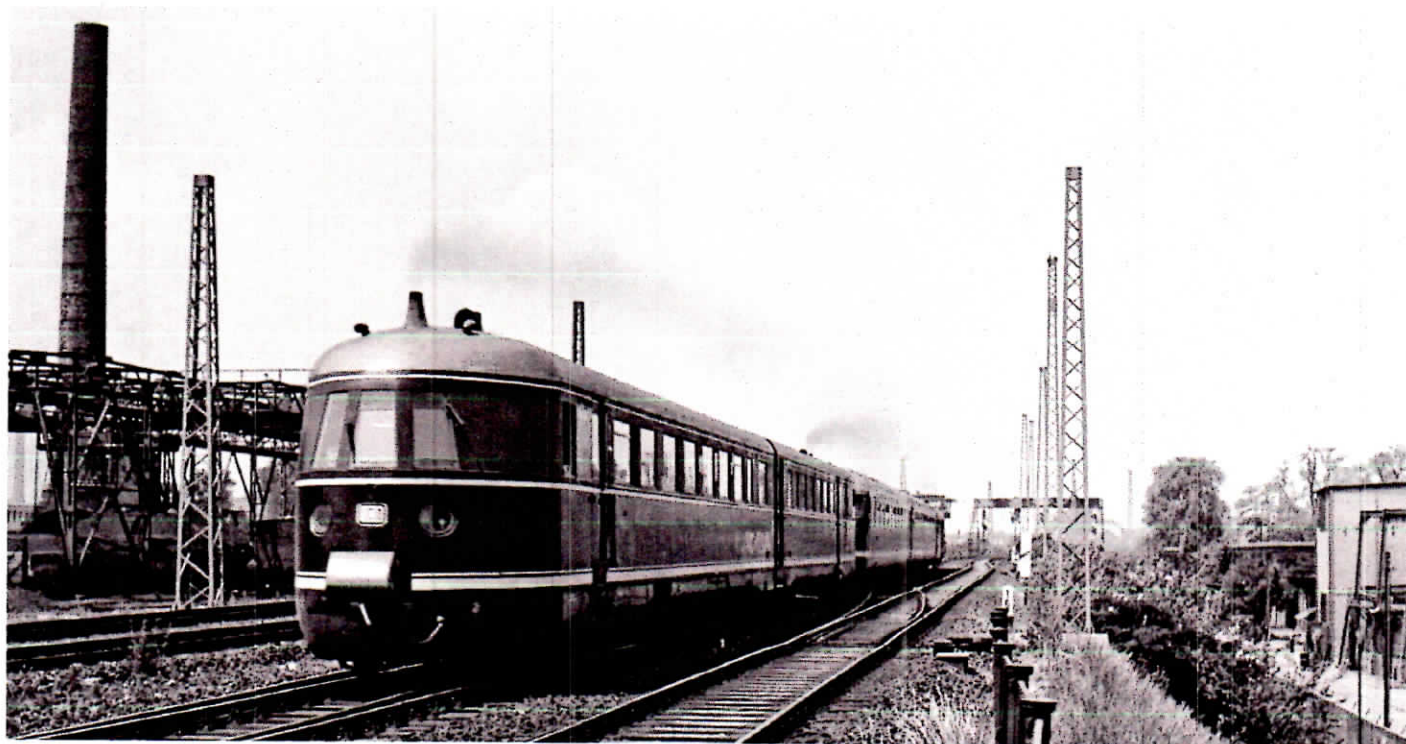
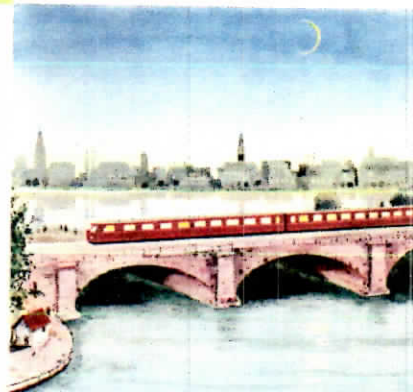
Fernschnellzüge verbindet unseren schönen, alten würtigen  
Länder der Bundesrepublik mit Fernschnellzügen ansonsten nur  
nicht nur schnell, sondern auch bequem, man kann auch bequem und  
vor allem bequem reisen.

## TITEL

### Einen VT 06 auf der Lombardsbrücke

in Hamburg zeigt dieser schöne Werbeprospekt der Deutschen Bundesbahn von 1954. Sehr apart auch die Reisenden, deren Kleidung sie als Klientel des Fernschnellzugnetzes ausweist.

Am Ende seiner Einsatzzeit bei der Bundesbahn verstärkt der VT 04 501 (als einziger der Bauart Hamburg im freien Verkehr) den Lauf des VT 08 503 als Ft 78 „Helvetia“ (Hamburg-Altona – Zürich Hbf), hier zwischen Frankfurt Hbf und der Mainbrücke Ende Mai 1957 aufgenommen. Wenige Tage später, am 1. Juni, wird der „Helvetia“ zum TEE hochgestuft. In sechs Monaten wird die Mainmetropole an die vom Süden nahende Oberleitung angeschlossen.



des neuen Fahrzeugs wurde 1953 der Ft 77/78 „Helvetia“ Hamburg – Zürich: aber das ist eine andere Geschichte.

Zurück zu den eleganten Vorkriegs-Triebwagen, deren Einsatz im Sommer 1954 den Höhepunkt erlebt. Nun erhält die „Rheinblitz“-Gruppe ihre endgültige Form, wie sie heute den meisten noch gewärtig ist, als endlos wirkende Schlange aus vier Triebzügen in der Burgen- und Rebenlandschaft des Mittelrheins. Morgens verlassen Ft 8/28 Dortmund, um über Wuppertal Köln zu erreichen, während Ft 38/138, bis zur Domstadt mit Ft 168 nach Paris, den Weg über Düsseldorf nehmen. Die vier Züge, die nun alle unter „Rheinblitz“ firmieren, fahren nun linksrheinisch bis Mainz, wo Ft 38/138 sich abspalten, um ab Würzburg getrennt nach Nürnberg bzw. München zu laufen. Ft 8/28 bleiben bis Mannheim zusammen, fahren von dort nach Basel respektive Stuttgart-München. Und abends geht es in bewährter Form zurück.

Wie sehr der „Rheinblitz“ – eine der gelungensten Namensschöpfungen der Bahn überhaupt – in den Fünfzigern ein Begriff ist, zeigt sich in vielfältigen Veröffentlichungen in Büchern und Magazinen. Da porträtiert die DSG-Zeitung *Das rollende Hotel* im November-Heft 1956 Oberlokkführer Karl Helfrich, 60, „Spezialist für Ferntriebswagen“, der den Rheinblitz fährt. Von 1946-48 hat er

Sondertriebwagen – also beschlagnahmte SVT – für die Amerikaner gefahren, auch General Clay oder „Ike“ Eisenhower, seit der Währungsreform sitzt er im Führerstand der DB-Ferntriebswagen.

Etlliche Postkarten zeigen VT 06 – nicht nur für Eisenbahnfreunde. Aus Mainz konnte man die Ansichtskarte „Motive aus dem Stadtpark“ kaufen, auf der man neben Flamingos und Rosengärten eben auch zwei VT 06 sieht. Und auf der Karte „So kommt man nach Mainz – der goldnen Stadt des Rhein's“ sind neben vier Stadtbildern auch noch VT 11<sup>5</sup>, E 40, V 200 und eben ein VT 06 im Bahnhof zu sehen.

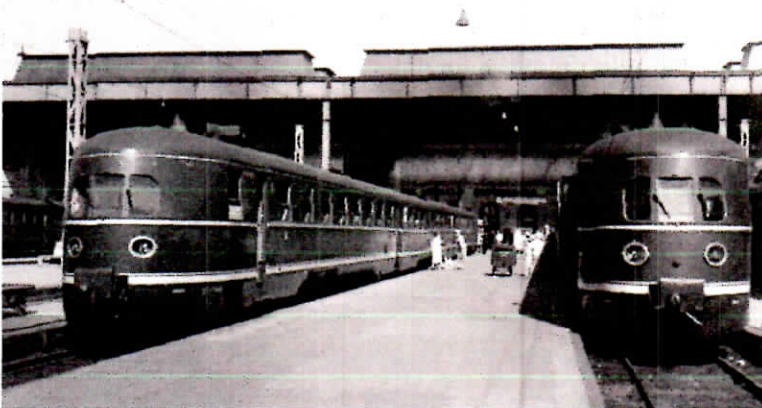
Auch die Werbung nutzt zumindest noch in den frühen Fünfzigern deren Silhouette, und in der *Weiten Welt der Eisenbahn* aus der Franckh'schen Verlagshandlung, einem jener so typischen „Erklär mir die Welt“-Jugendbücher jener Jahre, die so gern zu Weihnachten oder zum Geburtstag an Jungs verschenkt werden, wird dem „Rheinblitz“ ein kleines Denkmal gesetzt. Der Einstieg zum Kapitel „Roter Blitz und Gliederwurm“ beschreibt das morgendliche Procedere in Köln.

„Plötzlich wenden sich die Köpfe der Reisenden dem Hallenende zu. Ein gedämpftes Dröhnen wird dort hörbar, als führe eine ganze Reihe von Lastzügen in großer Entfernung vorbei. Weich und ele-



#### Schnellverkehr in Offenburg.

Vorbei am Güterbahnhof, über dem eine Qualmwoke träge wabert, strebt VT 06 502 (ex 137 858 der Bauart Köln) im September 1956 als Ft 7 „Rhein-Blitz“ nordwärts.



#### Zwei Ft 1954 in München Hbf.

Ft 27 (VT 06 103) wird um 15.33 über Stuttgart nach Mannheim fahren, wo er sich mit Ft 8 trifft, während Ft 137 (VT 06 104) um 15.41 Uhr gen Würzburg aufbricht, wo er sich mit Ft 37 aus Nürnberg vereint. Beide Paare treffen sich in Mainz zur gemeinsamen Weiterfahrt bis Köln. Wunderbarer „Rhein-Blitz“.

gant saust ein roter, dreiteiliger Dieseltriebzug herein, bremst lautlos und steht. Die Türen der Erste-Klasse-Wagen werden geöffnet... Wieder dröhnt es am Hallenende. Ein anderer Dieseltriebzug fegt in die Halle. „Vooooorsicht an der Bahnsteigkante! Auf Gleis 8 hat Einfahrt der Fernschnelltriebzug F 38 Rhein-Blitz, vereint mit dem Fernschnelltriebzug F 138 Rhein-Blitz, zur Weiterfahrt über Mainz-Frankfurt-Nürnberg und München.“ Aber da steht doch schon ein Zug auf dem Gleis, der kann doch nicht einfach... Schon geschehen. Fast lautlos: Klack! Mit einer ganz sanften Bewegung hat der Kopf des ankommenden F-Zuges in den „Schwanz“ des bereits dort stehenden 8/28 „gebissen“. ... Abfahrtspfeiff. Rumm-rumm-rumm-rumm-rumm... sanftes Anfahren der lange Triebzugraupe. Schnellwerden. Eine leichte Staubwolke, Schlußlichter ... vorbei.“

#### Ja, das ist der „Rheinblitz“ – mein Wirtschaftswunderzug.

Doch als die Buben *Die weite Welt der Eisenbahn* 1958 in Händen halten und begeistert die Geschichten aufsaugen, die Bilder betrachten und die ausfaltbaren Pläne studieren, da ist der „Rheinblitz“ schon in der Hand der VT 08<sup>s</sup>, die selbst auf etlichen ihrer

Stammverbindungen nach Paris, Zürich, Oostende oder Amsterdam von den nagelneuen VT 11<sup>s</sup> verdrängt worden sind.

Kurz, ganz kurz kommen die Verdrängten noch zu gemeinsamen TEE-Ehren. Weil zum Sommer 1957 noch nicht genug neue Triebzüge vorhanden sind, fährt VT 08<sup>s</sup> mit dem VT 04<sup>s</sup>, einem früheren SVT der Bauart „Hamburg“, als „Helvetia“ zwischen der Hansestadt und Zürich, wobei beide an der Stirnseite kleine TEE-Schilder tragen. Aber das ist es dann auch mit wirklich hochwertigen Diensten der Vorkriegs-Triebwagen. Ein Jahr noch gibt es drei Zugpaare Köln/Bonn – Hannover – Köln/Bonn, dann ist im Spätsommer 1959 Schluss. Die meisten der nach dem DR-Verkauf 1958 verbliebenen VT 04 und 06 wandern auf den Schrott.

Was bleibt, ist vor allem die Erinnerung: An den roten Lindwurm am Rhein, an elegante Triebwagen, an Züge mit schönen Namen. Und doch: Eines ist wirklich noch geblieben – der *Zugbegleiter*. Im Sommer 1950 liegen in einigen FD-Zügen, auch in den FDT, an jedem Platz die Faltfahrpläne aus, die über Abfahrt und Ankunft sowie über die Anschlüsse Auskunft geben. Wer heute im ICE sitzt und in dem handlichen Fahrplan blättert, der mittlerweile x-mal seinen Namen geändert hat, der kann ja mal kurz zurückdenken. Und sich zurückträumen in den „Rheinblitz“.

MICHAEL BERMEITINGER