

FLIEGENDE ZÜGE

DIE EISENBAHNFahrzeuge DER SERIE „FÜR DIE WOHLFAHRTSPFLEGE 2006“



TEE-ZÜGE VERBINDEN
70 STÄDTE EUROPAS
BUNDESBAHNDIREKTION NÜRNBERG

FLIEGENDER HAMBURGER (VT 877)

Der von der Reichsbahn entwickelte zweiteilige Dieseltriebwagen legte mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 125 km/h die 287 km lange Strecke von Berlin nach



VT 877 im Hamburger Hauptbahnhof, um 1933

Hamburg in zwei Stunden und 18 Minuten zurück. Diese für das Jahr 1933 große Sensation brachte dem Triebwagen VT 877 den Beinamen „Fliegender Hamburger“ ein. Auf Grund seines überzeugenden Erfolges wurde er zum Vorbild einer ganzen Flotte von zwei- und dreiteiligen Schnelltriebwagen für das noch von der Weimarer Republik geplante Schnellfahrnetz. Berlin sollte in Zukunft von allen deutschen Ballungszentren aus in einem Tag hin und zurück zu erreichen sein. In rascher Folge wurden die Triebwagen der Bauarten Hamburg, Leipzig und Köln in Dienst gestellt. Der „Fliegende Hamburger“ fuhr in beiden Teilen Deutschlands noch viele Jahre lang.

TRANS EUROP EXPRESS (VT 11.5)

Nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs dauerte es viele Jahre, bis die alte Infrastruktur wieder hergestellt war. Die Deutsche Bundesbahn verwirklichte in den 1950er Jahren ein ehrgeiziges Neubauprogramm, dessen Prunkstück, der Triebzug VT 11.5, 1957 in Dienst gestellt wurde. Die standardmäßig siebenteiligen Züge mit der charakteristischen eleganten Frontpartie stellten den westdeutschen Beitrag zu dem neu ins Leben gerufenen Programm der Trans Europ Express-Züge (TEE) dar. Unter einem Symbol fuhr in Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, Italien, Luxemburg und der Schweiz verschiedene Züge mit einem vergleichbaren Komfort und einer Reisegeschwindigkeit von etwa 140 km/h.

Der TEE VT 11.5 1992 bei einer Nostalgiefahrt im nächtlichen Stuttgarter Hauptbahnhof



INTERCITYEXPRESS (ET 403)

Erst mit dem seit 1970 systematisch betriebenen Hochgeschwindigkeitsprogramm übertraf der Zugverkehr in Deutschland dauerhaft auf mehreren Versuchsstrecken die Geschwindigkeitsrekorde der 1930er Jahre. Hierzu waren aber nicht nur die Entwicklung neuer Fahrzeuge, sondern auch der Bau neuer Strecken und die Entwicklung neuartiger Sicherungs- und Leitsysteme notwendig.



ICE 3 auf der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main bei Niederrhausen

In den 1980er Jahren wurde mit dem InterCityExpress (ICE) ein revolutionäres Fahrzeugkonzept entwickelt. Bei Versuchsfahrten wurden Geschwindigkeiten von über 400 km/h erreicht. 1991 begann das Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit der Eröffnung der Strecke Würzburg-Hannover. Derzeit gibt es bundesweit 1.036 km Strecken für Geschwindigkeiten von 250 km/h und mehr. Schnellstes Fahrzeug der ICE-Flotte ist der ICE 3 mit einer Spitzengeschwindigkeit von 330 km/h.

HENSCHEL-WEGMANN-ZUG (61 001)

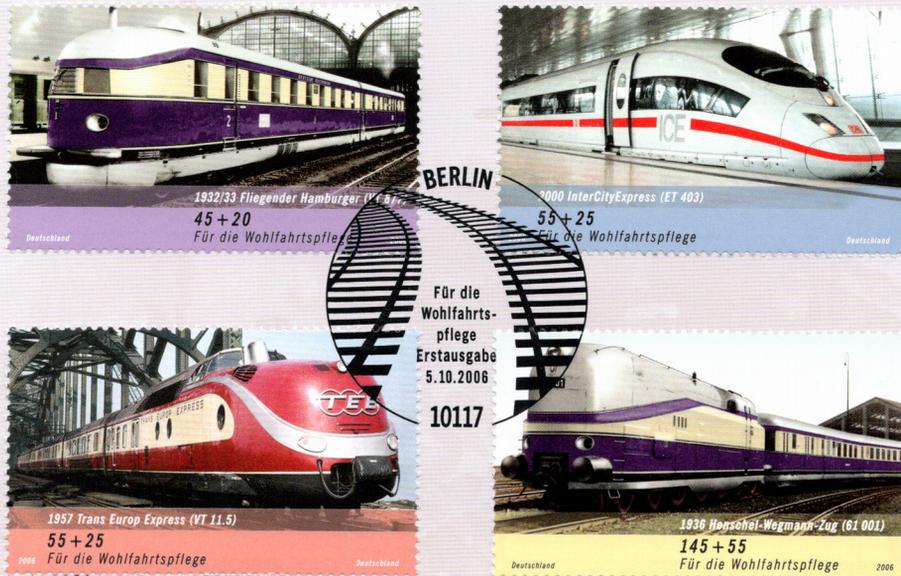
Auch die gute alte Dampflokk sollte in den 1930er Jahren auf Tempo gebracht werden. Bei einem Geschwindigkeitstest moderner Reichsbahnlokomotiven im Mai 1936 kam die stromlinienförmig verkleidete Henschel-Dampflokkomotive der Baureihe 61 mit vier leichten Schnellzugwagen auf 185 km/h.



Im fahrplanmäßigen Einsatz ab Sommer 1936 schaffte der so genannte Henschel-Wegmann-Zug die 176 Kilometer lange Strecke zwischen Berlin und Dresden in 100 Minuten. Eine 1939 fertig gestellte ähnliche Lokomotive wurde nach dem Krieg von der DDR-Reichsbahn zur Schnellfahrlok der Baureihe 18 201 umgebaut. Sie ist bis heute erhalten und gilt als schnellste betriebsfähige Dampflokk der Welt.

Der Henschel-Wegmann-Zug auf der Ausstellung „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ 1935 in Nürnberg

FLIEGENDE ZÜGE



Sonderpostwertzeichen-Serie: „Für die Wohlfahrtspflege“ - Eisenbahnen in Deutschland
Entwürfe: Stefan Klein und Olaf Neumann, Iserlohn Ausgabetag: 05.10.2006

© Fotos „Fliegender Hamburger“ und „Henschel-Wegmann-Zug“: Deutsche Bahn AG; © Foto „TEE“: Carl Bellingrodt, EK-Verlag, Freiburg; © Foto „ICE“: Klein und Neumann

DIE SCHNELLEN ZÜGE IM VERGLEICH

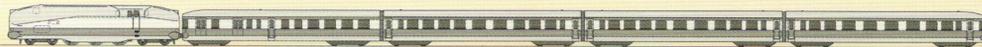
Der schnelle Vormarsch der Kraftfahrzeuge als individuell einzusetzende Verkehrsmittel zwang die über ein Jahrhundert im Fernverkehr dominierende Bahn dazu, neue und attraktive Lösungen für die Zukunft zu finden. So begann man in den 1930er Jahren damit, die Reisezeit auf der Schiene zu verkürzen und gleichzeitig den Reisekomfort zu erhöhen. Dabei wurden

die Erkenntnisse der Strömungslehre eindrucksvoll zur Erzielung höherer Geschwindigkeiten umgesetzt. Geschwindigkeit und Bequemlichkeit sind heute ebenso wichtige Erfolgsfaktoren wie Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Neue Antriebskonzepte und technisches „Know-how“ sind bedeutende Kriterien der aktuellen Entwicklung.

Fliegender Hamburger (VT 877) Baujahr 1932/33; Maschinenbau AG Görlitz; Höchstgeschwindigkeit 160 km/h; Leistung 2 x 410 PS;
Zuglänge 41,9 m; Zahl der Sitzplätze 102



Henschel-Wegmann-Zug (61 001) Baujahr 1935/36; Henschel, Wegmann & Co., Kassel; Höchstgeschwindigkeit 160 km/h; Leistung 1.450 PS;
Zuglänge 106 m; Zahl der Sitzplätze 215 (inkl. Speisewagen)



Trans Europ Express (VT 11.5) Baujahr ab 1957; MAN; Höchstgeschwindigkeit 140 km/h; Leistung 2 x 1.100 PS;
Zuglänge (7-teilig) 130,7 m; Zahl der Sitzplätze 175 (inkl. Speisewagen)



InterCityExpress (ET 403) Baujahr ab 2000; Siemens/Adtranz; Höchstgeschwindigkeit 330 km/h; Leistung 8000 kW (10.877 PS);
Zuglänge (8-teilig) 200,8 m; Zahl der Sitzplätze 404



EISENBAHN - PHILATELIE

MOTIVMARKEN UND ERINNERUNGSBELEGE



Fliegender
Hamburger,
Dt. Reich, 1935



Lokomotive des
Henschel-Weg-
mann-Zuges,
République du
Niger, 1980

Erinnerungsbeleg
Bahnhofsfest
Rotenburg, 1986

„Technik, die begeistert“ dokumentiert Ingenieurleistungen sowie wirtschaftlichen Fortschritt und findet seit jeher ihre Bewunderer. Eisenbahnmotive auf Briefmarken haben sich international zu einem beliebten Sammelgebiet entwickelt. Zudem

standen Post und Eisenbahn lange in direktem Bezug, denn die Entwicklung des Bahnnetzes und die Schnelligkeit der Züge entschieden maßgeblich über die Laufzeit der Postsendungen.

Beim Eisenbahnmotivsammeler treffen zwei Leidenschaften zusammen: einerseits das Interesse an der Vielseitigkeit und an den Besonderheiten des Eisenbahnwesens sowie andererseits die Begeisterung, diese Entwicklung mittels Briefmarken zu dokumentieren. Dabei sind es oft

technische Meisterleistungen der Eisenbahngeschichte, die es zum Markenmotiv geschafft haben. So ist es nicht verwunderlich, dass einige Lokomotiven in unterschiedlichsten Darstellungen auf Briefmarken mehrerer Länder zu finden sind.

Jubiläen, Streckeneröffnungen und andere Höhepunkte im Eisenbahnverkehr werden durch philatelistische Belege anschaulich und taggenau festgehalten.

Die Eisenbahn macht im Fernverkehr nicht vor den Ländergrenzen halt. Auch die Eisenbahnmotivsammeler haben sich länderübergreifend organisiert. Seit 1963 widmet sich die „Internationale Motivgruppe Eisenbahnwesen e.V.“ unter anderem der Erstellung von Motivlisten, der Förderung des Tauschverkehrs und der Organisation von Ausstellungen und Tauschtagen. Die ca. 700 Mitglieder haben sich ausschließlich der Thematik „Eisenbahnwesen“ auf Marken, Stempeln, Ganzsachen und Ganzstücken verschrieben – ein weiteres Beispiel für die Vielseitigkeit und Spezialisierung des Hobbys Philatelie.



Tag der
Briefmarke 1993,
Ganzsache

ICE 3,
Niederlande, 2005



TEE 11.5
République du Congo, 1999



Modernster Bahnhof
Deutschlands

Ein Dankeschön für Ihre Treue zur Philatelie!

Das jährliche Ausgabeprogramm der deutschen Briefmarken repräsentiert die breite Themenwelt der Philatelie. Technische Innovationen als Meilensteine der Geschichte haben stets ihre eigene Anhängerschaft. Die Serie „Für die Wohlfahrtspflege“ erinnert in diesem Jahr an Pionierleistungen auf dem Gebiet des schnellen und komfortablen Schienenverkehrs. Auf den vier Sonderpostwertzeichen zum Thema „Eisenbahnen in Deutschland“ werden Erfolgzüge der Bahn vorgestellt. Erfahren Sie mehr über den legendären „Fliegenden Hamburger“, den unvergessenen „Henschel-Wegmann-Zug“, den deutschen Beitrag für das „Trans Europ Express“-Netz und den hochmodernen „ICE“-Verkehr.

Mit dieser Jahresgabe bedankt sich die Deutsche Post für Ihre langjährige Treue zur Philatelie. Seien Sie schon jetzt gespannt auf die Briefmarkenvielfalt des Jahres 2007. Vom Luftschiff bis zum Wankelmotor sind auch technische Themen wieder vertreten. Wir wünschen Ihnen viel Freude, Spannung aber auch Entspannung bei Ihrem schönen Hobby Philatelie.

Christian Faißt

Christian Faißt
Geschäftsbereichsleiter Philatelie

Deutsche Post

PHILATELIE