



**TRAKTIONSWECHSEL**  
Wie Diesel- und Elloks die Dampfloks verdrängten



**COMPUTER-NUMMERN**  
Die Umnummerung bei DB und DR und die Folgen



**VOM F-ZUG ZUM IC**  
So wandelte sich der Fernverkehr der DB

**BAHN EXTRA**

# BAHN EXTRA

5.2017 SEPTEMBER / OKTOBER € 12,90

A: € 14,60  
CH: SFR 25,80  
BENELUX: € 14,90  
DK: DKR 130,00



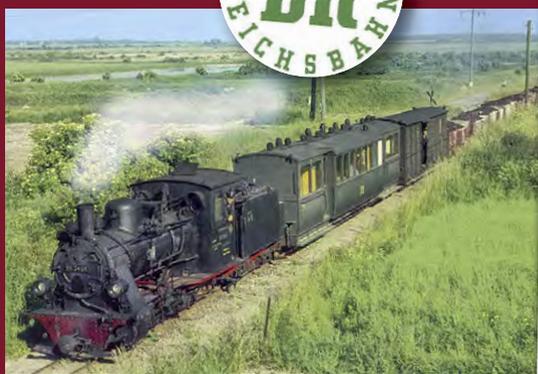
**150. AUSGABE**  
**Mit Jubiläums-**  
**Gewinnspiel**  
Über 100 Preise zu gewinnen!



## DB und DR 1968-71



„Epochenwechsel“ in West und Ost



**SCHMALSPURBAHNEN:** So wurden sie aufs Abstellgleis geschickt



**MEILENSTEIN ROLLBAHN:** Wie die DB die Elektrifizierung ihrer Magistralen abschloss



**BETRIEB IM UMBRUCH:** Ausbauten und Stilllegungen bei DB und DR

# Echtes Bahnerlebnis! In Vorbild und Modell

September 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 603 EUR 7,50 (D)

**eisenbahn**  
Modellbahn magazin

## 9 eisenbahn Modellbahn magazin

**Diesel-Paradies Ulm – Lindau**



**Großer Wandel: Was sich auf der „Südbahn“ alles ändert**

### Steilstrecken-Einheitslok Baureihe 85 in Vorbild & Modell

Mit exklusiven Farbzeichnungen zum Ausklappen: 85 001 & 85 007

Getestet: Das bietet die neue 85 007 von Roco in H0



**Jetzt neu am Kiosk!**

**DR der Achtziger in H0**



Ostalgie pur auf Modulen

**Landsberg und Lübeck**  
Vorbildgetreue Anlagen in H0 & Z

**ÖBB-Klassiker im H0-Test**  
4061/1046 von Rivarossi und Roco

**50 Jahre Museumsbetrieb**  
Deutsche Veteranen bei der MBS

**125 Jahre D-Zug**  
Premiere Berlin – Köln





Der Traktionswandel ist eines der dominierenden Bahn-Themen jener Jahre und am 28. April 1968 im Bahnbetriebswerk Mönchengladbach ganz gut zu sehen: Eine Diesellok 212, diverse Akkutriebwagen 515 und ein Schienenbus 795 bevölkern die Gleise im Gelände, während sich Dampflok 03 111 anschickt, in den Bahnhof vorzurücken und dort

E 4722 nach Aachen zu übernehmen (gr. Foto). Die neuen Loknummern halten 1968 bei der DB und 1970 bei der DR Einzug (u. l.: eine preußische P 8 der Reichsbahn mit Giesl-Ejektor und neuer Nummer). Der IC rollt an (u. M.: DB-Zeitschriftentitel zum Start 1971), während der Betrieb auf diversen Schmalspurbahnen endet (u. r.: Zug in Wittower Fähre, 1968)

## Epochale Veränderungen

Für Eisenbahnfreunde markieren die späten 60er- und frühen 70er-Jahre einen Zeitenwechsel: Mit den Computernummern auf den Lokomotiven beginnt für sie eine neue Ära der Eisenbahn. In der Tat änderte sich bei Bundesbahn und Reichsbahn damals eine Menge. Das 150. Heft von Bahn Extra führt Sie in diese spannende Zeit zurück. Wir zeigen Ihnen den Werdegang beider Bahnen von 1968 bis 1971: Erleben Sie deren Projekte und den Betriebsalltag, das Nebeneinander von Neuem und von Nostalgie – und nutzen Sie die Chance auf einen von über 100 Preisen im Jubiläums-Gewinnspiel!



**Thomas Hanna-Daoud**  
Verantwortlicher  
Redakteur

**Liebe Leserinnen, liebe Leser,**

um die Jahreswende 1989/90 lag ein neues Heft in den Zeitschriftenläden und an den Kiosken aus: die erste Ausgabe von Bahn Extra. Mit zahlreichen brillanten Bildern dokumentierte das Premierenstück die Bundesbahn in Farbe – beginnend 1950, endend 1990.

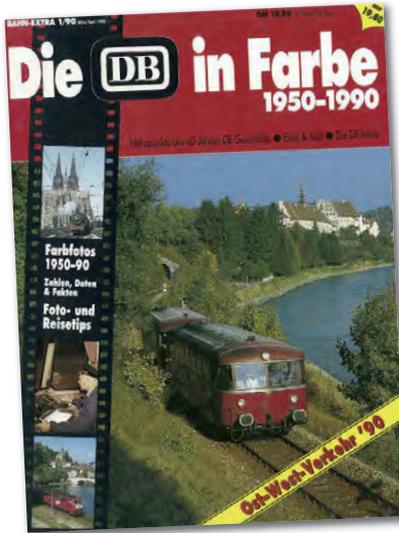
Heute halten Sie Nummer 150 dieser Reihe in den Händen. Viel ist passiert bei der Eisenbahn in den letzten 27 Jahren, doch als engagierter Begleiter blieb Bahn Extra präsent. Damals wie heute möchten wir Ihnen die Vielseitigkeit der Eisenbahn zeigen, Leistungen, Verdienste und den Bahn-Alltag in Wort wie Bild dokumentieren – ob im Rückblick auf die Vergangenheit oder beim aktuellen Geschehen.

Mit der Jubiläumsausgabe schließen wir in gewisser Weise einen Kreis, widmen wir uns doch einer Zeit, die bei Heft 1 schon mit zum Thema zählte. Diesmal haben wir einen kleineren Ausschnitt gewählt und ihn auf Ost wie West bezogen. Was uns dabei besonders auffiel: Wie eng Fortschritt und Rückzug, Nostalgie und Moderne bei Bundesbahn und Reichsbahn beieinander lagen – nicht nur, aber eben auch zwischen 1968 und 1971. Teils erstaunlich, teils ernüchternd blickten wir überdies auf die als Poster enthaltenen DB- und DR-Kursbuchkarten von 1968. Kaum zu glauben, welche Strecken damals noch existierten und was seither alles verschwand. Schauen Sie selbst.

Außerdem gibt es im Jubiläumsheft für Sie etwas zu gewinnen – mehr dazu ab Seite 66. Und abschließend noch ein Anliegen von mir. Im Editorial des Erstlingsheftes baten meine Kollegen einst die Leser, ihnen die Meinung zu dem neuen Heft zu schreiben. Schreiben auch Sie mir, was Sie über Bahn Extra denken. Ich bin gespannt.

Vielen Dank und viel Vergnügen mit Heft 150!

Damit begann die Geschichte von Bahn Extra: Titel der ersten Ausgabe, Heft 1/1990



**Titelfotos**

**Titel:** Dieter Junker/Bildarchiv der Eisenbahn-Stiftg. (gr. Bild: 220 082-2 der DB und 118 071-0 der DR am 19. August 1970 im Grenzbahnhof Helmstedt), Wolf-Dietmar Loos, Martin Weltner, Edgar Fischer/Archiv GM (o., v. l.), Alfred Luft, Ludwig Rotthowe, Wolf-Dietmar Loos (Eröffnung der Strecke Haltern – Gelsenkirchen-Buer Nord 1968; u., v. l.)  
**S. 4:** v. o.: Uwe Miethe, Archiv GM, Dieter Junker/Eb-Stiftg.  
**S. 5:** v. o.: Slg. Rainer Heinrich, Tim Howarter/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, Dr. Rolf Löttgers  
**Rücktitel:** Harald Navé/Slg. Alfred Luft, Johannes Glöckner/Eb.-Stiftg. (kl. Bilder o., v. l.), Dieter Junker/Eb-Stiftg. (gr. Bild u.)



**14,56** Die Umzeichnung bei Bundesbahn und Reichsbahn: So änderte das neue System die Bezeichnung der Triebfahrzeuge



**70** In Wegezin-Dennin im Norden des DR-Netzes gab es bis 1969 aufregenden Betrieb auf schmaler Spur



**40** Hochkonjunktur im Güter-, aber auch Aufschwung im Personenverkehr: die Jahre 1969/70 bei der Bundesbahn

**24** Auf der Oberen Ruhrtalbahn musste die Dampflok Ende der 60er-Jahre weichen – Beispiel für den Traktionswandel bei der DB



**Großes Gewinnspiel**  
Das 150. Heft! Gewinnen Sie attraktive Preise im Wert von 2.000 Euro (Seite 66)

## Inhalt

### Blickwinkel

- 6 Von einer Epoche zur anderen?**  
Entwicklungen bei DB und DR 1968–71
- 50 Paradiesvögel und Überbleibsel**  
Besondere Loks bei Bundesbahn und Reichsbahn
- 84 Wenn Bilder Geschichte(n) erzählen**  
Fünf Motive – fünf Aspekte des Bahngeschehens

### **DB 1968-71**

- 14 Sechs „Richtige“ plus Zusatzzahl**  
Das EDV-Loknummernsystem von 1968
- 16 Keine neue Nummer mehr ...**  
Neubaudampflok ohne Umzeichnung
- 18 Adieu, „Rollbahn“-Dampf**  
Erinnerungen an die Strecke Osnabrück – Bremen
- 22 Vom F-Zug zum Intercity**  
Ein neues Konzept für den Fernreiseverkehr
- 24 Diesel statt Dampf**  
Die Obere Ruhrtalbahn im Wandel
- 32 Gäste aus dem Süden**  
Altbau-Elloks in einer neuen Heimat
- 36 Spur ohne Zukunft**  
Das Ende der Federsee-Bahn
- 40 Die kurze Blüte**  
Hochkonjunktur bei der Bundesbahn
- 45 Betrieb mit Licht und Schatten**  
Die Nebenbahn Fulda – Gersfeld
- 48 Ein Versuch in Bunt**  
Die Idee der „Popwagen“

### **DR 1968-71**

- 56 Die neuen Nummern der DR**  
Das EDV-Bezeichnungsschema von 1970
- 58 Lokschilder „retten“**  
Wie Fans auf die neuen Loknummern reagierten
- 60 Vielfalt in Sachsen**  
Die Dampflok-Hochburg Nossen
- 68 Abschluss eines Großprojekts**  
Die Elektrifizierung des „Sächsischen Dreiecks“
- 70 Lokwechsel unterwegs**  
Der faszinierende Bahnhof Wegezin-Dennin
- 76 Spitze bei der Stilllegung**  
Nie legte die DR so viele Strecken still wie 1969
- 81 Neues im Kursbuch**  
Das Streckennummernsystem von 1968
- 82 Die Neue aus der UdSSR**  
Die V 300 001 ist da!

### Hintergrund

- 94 Zahlen, Daten, Fakten**  
So entwickelten sich DB und DR 1968–71

### Ständige Rubriken

- 98** Vorschau, Leserservice, Impressum



# Von einer Epoche zur anderen?

Im Januar 1968 führt die Bundesbahn für ihre Triebfahrzeuge die Computernummern ein. Im Mai 1970 zieht die Reichsbahn nach. Bis heute sehen Eisenbahnfreunde in West und Ost das als einen Meilenstein an, wenn nicht gar als eine Zeitenwende. Der Umbruch bei der Bahn wird damit noch deutlicher. Doch es bleibt offen, ob jene Jahre wirklich eine Zäsur darstellen



Am 2. April 1971 begegnen sich in Bebra DB- und DR-Lokomotiven mit neuer Nummer. Mit DR-Dampflok 01 0529-6, DB-Diesellok 216 101-6 und DB-Ellok 139 556-5 sind außerdem alle drei Traktionsarten dabei  
Johannes Glöckner/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Im Jahr 1968 stehen im  
Bahnbetriebswerk München  
Hbf E 18 21 – noch mit alter  
Nummer – und ein Messzug  
des Bundesbahn-Zentral-  
amts, bei dem die Vorserien-  
lok 103 004-8 bereits die  
neue Nummer trägt. Auch  
die beiden Loktypen  
verkörpern verschiedene  
Zeiten: den schnellen  
Reiseverkehr einst und jetzt  
Peter Wagner/Archiv d. Eb.-Stiftung

# Neue Nummern

Für DB und DR ist es kaum mehr als ein simpler Verwaltungsvorgang, viele Eisenbahnfreunde empfinden es als tiefen Einschnitt. Manche Fans sehen die Computernummern sogar als Ende der vertrauten Eisenbahn an. Sie reagieren mit Ablehnung



Als Eisenbahnfreunde anno 1971 Lok 001 150-2 für eine Sonderfahrt einsetzen, geben sie der Maschine die alte Nummer 01 150 und ein Zweilicht-Spitzensignal (wie es schon seit 1957 nicht mehr üblich ist). Es stört die Fans nicht, dass auf der Pufferbohle das Untersuchungsdatum von 1971 steht – ein Datum, zu dem die neuen Nummern längst gang und gäbe sind. So oder ähnlich hält der Fanprotest gegen die Computernummern noch etliche weitere Jahre an *Martin Weltner*



Bei der DB erhalten Dampfloks – wie alle anderen Triebfahrzeugtypen auch – dreistellige Baureihennummern, die DR belässt es hier bei zweistelligen Ziffernfolgen. Aus 99 231 wird so 99 7231-6; Anfang der 70er-Jahre befährt sie mit einem Güterzug die Meterspurbahn Eisfeld – Schönbrunn in Thüringen  
*Slg. Gert Schütze*

**Mitte:**  
Bei Lokomotiven, die zur baldigen Ausmusterung vorgesehen sind, spart man meist die Fertigung neuer Lokschilder ein. Die aufgemalte Loknummer tut es auch, wie im Bild bei Lok 58 1800 der Reichsbahn  
*Rainer Heinrich*



Buchstaben sind mit dem neuen System in der Lokbezeichnung passé, es gibt nur noch Zahlen. Damit mausert sich E 04 018 zur 104 018-7 (r.), der „Gläserne Zug“ ET 91 01 wird zum 491 001 (l.). Am 14. Mai 1971 kann man beide in ihrem neuen Nummerndekor in Bremen Hbf in Augenschein nehmen Dr. Rolf Brüning



Bei einigen Baureihen bringen die Computernummern größere Änderungen – und eine bessere Differenzierung. Die ölgefeuerte 01<sup>10</sup> etwa wird zur 012 (die kohlegefeuerte Variante zur 011), die aus der E 10 weiter entwickelte E 10<sup>12</sup> zur 112. Im August 1971 sind 012 084 (r.) und 112 494 nach Münster Hauptbahnhof gekommen Joachim Claus/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Der Betrieb auf der mecklenburgischen 600-Millimeter-Strecke Anklam – Friedland hat sich über Jahrzehnte kaum verändert. Auch am 15. Juni 1968 trifft 99 3461 mit ihrem Personenzug mit Güterbeförderung wie üblich in Friedland ein. Doch inzwischen ist es Nostalgie auf Zeit; 1969 folgt die Stilllegung der Bahn Alfred Luft



Sieht man einmal von den neuen Nummern ab, so könnte diese Garnitur auch in den 50er-Jahren unterwegs gewesen sein: In den frühen 70ern rollt 144 070-0 mit einem aus Vorkriegs-Eilzugwagen und DB-Silberling-Wagen gebildeten Nahverkehrszug durch Oberbayern  
Edgar Fischer/Archiv GM

Mitte:  
Wie einen mittelalterlichen Turm ließen die Eisenbahnen der Frühzeit diesen Wasserturm in Rostock erbauen. Das klassizistische Schmuckstück findet sich auch noch im Juni 1968 dort – und ist sogar in einem guten Zustand  
Harald Navé/Slg. Alfred Luft





# Adieu, alte Bahn?

Dass Bundesbahn wie Reichsbahn eine Modernisierung von Fahrzeugbestand und Betrieb anstreben, ist kein Geheimnis. Aber selbst wenn sich das Bild bei beiden Bahngesellschaften wandelt: Hier und da gibt es doch nostalgische Momente, und sei es bloß auf Abruf

Die DB wirbt um 1968 mit Slogans wie „Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab“, aber bei Ausstellungen bleibt die Dampflok ein Zuschauermagnet. Auch die 50er steht bei der Fahrzeugschau in Frankfurt (Main) Hbf im Mittelpunkt des Interesses Edgar Fischer/Archiv GM



Im Bundesbahn-Ausbesserungswerk Braunschweig ist 1969 noch kein Ende der Arbeit an Dampfloks abzusehen. Zwei Eisenbahner mühen sich mit den Schieberkörpern für 012 104 ab (Foto vom 12. August des Jahres)

Helmut Bürger/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

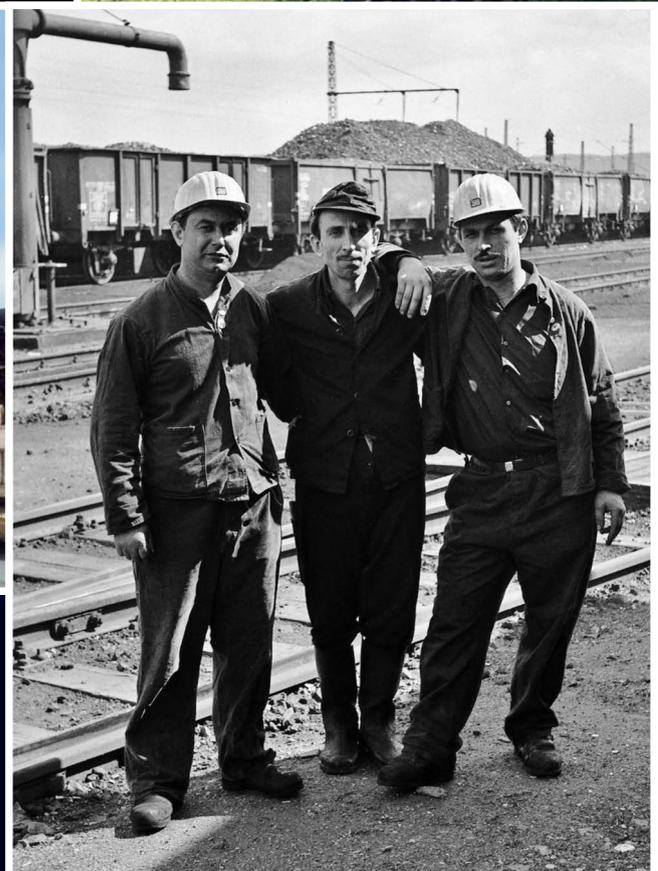
# Neue Projekte

Elektrifizierung und neue Fahrzeuge, neue Züge und Bau-  
maßnahmen: DB wie DR gehen etliche Vorhaben an, einige  
langfristig, andere in verhältnismäßig kurzer Zeit umgesetzt.  
Wer ahnt, dass manches davon ein oder zwei Fan-Generationen  
später selbst zum Inbegriff der „guten alten Eisenbahn“ wird?

Am 27. September 1968 eröffnet die Bundesbahn die neue, für den Nahverkehr vorgesehene  
Strecke Haltern – Marl Mitte – Gelsenkirchen-Buer Nord. Den feierlich geschmückten  
Eröffnungszug bespannt die noch mit alter Nummer ausgestattete E 10 438; Hunderte von  
Schaulustigen haben sich zu diesem Ereignis eingefunden Wolf-Dietmar Loos



Mit einer modernen Verkleidung  
hat die DR in den 60er-Jahren den  
Hauptbahnhof von Halle (Saale)  
„zeitgemäß“ hergerichtet. Die  
fortschrittliche Gestaltung wird  
den Bau jahrzehntelang prägen  
Slg. Gert Schütze



Im Bahnbetriebswerk Heilbronn braucht man im April 1968 noch Dampflokomotiven,  
und man braucht Eisenbahner, welche die dreckige Arbeit auf den schwarzen Rössern  
erledigen. Viele Lokpersonale winken seinerzeit ab, deshalb hat die Bundesbahn  
türkische Gastarbeiter als Heizer geschult ... gewissermaßen eine neue Entwicklung in  
den letzten Jahren der Dampflok Burkhard Wollny/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Ab 1970 erhält die DB ihre neue Starlokomotive, die Baureihe 103.1. Im Betriebsdienst bespannt die Serien-Ausführung der E 03/103 unter anderem Fernschnellzüge, wie hier einen F-Zug bei Wiesbaden Hbf. Als zum Winterfahrplan 1971 der Intercity den F-Zug ersetzt, wird die 103 dessen wichtigste Zuglokomotive – und erst recht ein Aushängeschild der modernen (Bundes-)Bahn Edgar Fischer/Archiv GM



Einträchtig stehen im August 1970 die Loks 023 006 und 216 097 in Crailsheim nebeneinander. Beide sind DB-Neubauten, aber mit ganz unterschiedlichen Vorzeichen: Für die Dampflok gibt es schon keine Zukunft mehr, bei der Diesellok läuft inzwischen die Serienfertigung einer vierten Variante. Mit der 218 kommt eine neue Schwester der 216 in den DB-Bestand Wolf-Dietmar Loos



Übergangszeit: Am 14. September 1968 stehen im Bahnbetriebswerk Heilbronn die Lokomotiven 44 1667 – mit alter Nummer – und 050 767-3 – mit neuer, noch provisorisch aufgemalter Nummer. Eigentlich wollte die DB bis Ende März 1968 alle Lokomotiven umzeichnen

Burkhard Wollny/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

# Sechs „Richtige“ plus Zusatzzahl

**DB** Der Stichtag 1. Januar 1968 ist ein besonderes Datum in der Geschichte der Deutschen Bundesbahn. An diesem Tag trat das neue Nummernschema für alle Triebfahrzeuge der DB in Kraft. Es war ein wohlüberlegter, aber auch aufwendiger Schritt

**M**ehr als zwei Jahrzehnte war die Bundesbahn mit ihrem Bezeichnungsschema für Triebfahrzeuge gut ausgekommen – jenem Schema, das die Deutsche Reichsbahn ab den 20er-Jahren eingeführt hatte. Dabei trugen Dampflokomotiven traditionell eine zweistellige Bau-reihennummer (01 bis 99). Ähnliches galt für Elloks (mit vorangestelltem E) und Loks mit Verbrennungsmotor (bei vorangestelltem V), wobei es hier auch dreistellige Nummern gab. Unterbaureihen wurden darin – wenn nötig – durch neue Tausender- oder Hunderterstellen unterschieden. Der Baureihen-angabe folgte eine drei- oder vierstellige Ord-nungsnummer, die das einzelne Triebfahr-zeug kennzeichnete. Im Großen und Ganzen bezeichnete man so auch Triebwagen (ET,

VT, bei Akkutriebwagen ETA) und, mit eini-gen Zusatzangaben, Kleinloks. Das System bewährte sich und fand in dieser Form Ein-gang in den Sprachgebrauch – bei Eisen-bahnern wie bei Eisenbahnfreunden.

## Auf dem Weg in die Neuzeit

Doch zeigten sich in den frühen 60er-Jahren die Grenzen des Systems. Die neuen Züge des länderübergreifenden Personen- und Gü-terverkehrs (wie TEE oder TEEM) machten eine einheitliche Bezeichnung über die ver-schiedenen Bahnverwaltungen hinweg er-forderlich; nur so war es möglich, die Fahr-zeuge freizügig zu tauschen.

Der Internationale Eisenbahnverband UIC entwickelte daher ein neues Bezeich-nungsschema für alle Eisenbahnwagen. Es

arbeitete rein nummernbasiert und bestand aus zwölf Ziffern. Diese informierten über das Austauschverfahren, die einstellende Bahnverwaltung, die Bauart und die spezi-fische Ordnungsnummer des Fahrzeugs. An letzter Stelle trat eine Selbstkontrollziffer hinzu, mit deren Hilfe der Großrechner Ein-gabefehler selbstständig erkannte. Ab 1964 übernahmen die DB und die anderen euro-päischen Bahnen das neue Bezeichnungs-system für den Großteil ihrer Wagen.

Für die Triebfahrzeuge hatte die UIC ein sehr ähnliches zwölfstelliges Nummern-schema entwickelt, auf das sich die betei-ligten Bahnverwaltungen jedoch nicht einigen konnten. Allzu problematisch war dies nicht, da an den meisten Grenzbahnhöfen ohnehin die Lok umgespannt wurde.

## Neues System bei der DB

Das UIC-Wagennummernsystem kam der Bundesbahn sehr gelegen. Unter dem enor-men Kostendruck suchte sie nach Einspar-potenzialen. In der Verwaltung bot die Ein-führung von Großrechenanlagen die Mög-lichkeit, den Schriftverkehr mithilfe von Lochkarten zu vereinheitlichen, zu automa-tisieren und zu rationalisieren. Allerdings konnte die Elektronische Datenverarbeitung (EDV) keine Kombinationen aus Buchstaben und Ziffern verarbeiten – es brauchte ein ei-genes Triebfahrzeugnummernsystem.

Im Jahr 1965 gründete die Bundesbahn dazu einen Arbeitskreis. Bis 1966 entwickel-



te dieser ein Grundgerüst, das jeweils dreistellige Baureihen- und Ordnungsnummern vorsah, in der Folge aber noch bei den Baureihengruppen modifiziert wurde. Die Baureihenbezeichnungen selbst orientierten sich weitgehend an den bisherigen Nummern, so dass es einen gewissen Wiedererkennungswert gab: Eine 01 etwa wurde zur 001, eine E 10 zur 110. Ergänzend zur Baureihen- und Ordnungsnummer führte der Arbeitskreis eine durch einen Bindestrich von den übrigen Nummern getrennte, allein für die EDV-Bearbeitung vorgesehene Selbstkontrollziffer ein (siehe Kasten).

## Nicht überall ging man mit gleicher Energie an die Umnummerierung

In dieser Form fand das neue System am 23. Juni 1967 die Zustimmung des DB-Vorstands. Er beschloss, die neuen Nummern zum kommenden Jahresbeginn einzuführen. Mehrmonatige Planungen und Vorbereitungen folgten, um pünktlich zum 1. Januar 1968 die Umstellung zu vollziehen. Zuerst ließ die Bundesbahn-Hauptverwaltung Innenschilder für die Führerstände anfertigen, auf denen die neue Loknummer zu lesen war; bis Ende November mussten diese in den Fahr-



Die Mitarbeiter in den Bahnbetriebswerken fanden sich beim neuen System nicht immer zurecht. Im Bw Hannover Hgbf wurde aus 50 1604 nicht, wie vorgesehen, 051 604-7, sondern erst einmal 51 604, und das gar mit Lokschild samt erhabenen Ziffern (Febr. 1969)

zeugen montiert werden. Ab Januar 1968 sollte die Umzeichnung außen folgen. Die alten Lokschilder mit ihren erhabenen Ziffern wurden abmontiert, alte Aufschriften übermalt und die neuen Loknummern an ihrer Stelle angebracht. Meist wurden vorgefertigte Anschriften-Übertragungsbilder aufgeklebt, seltener die neuen Nummern auf Schilder aufschabloniert (so bei allen Dampfloks und bei den Ellok-Baureihen 103, 144, 194). Als Grundlage diente eine im Vorfeld an alle Lokeinsatzstellen verteilte Kurzfassung der Umzeichnungsliste.

Doch nicht überall ging man mit der gleichen Euphorie und Schnelligkeit an die Umzeichnung heran. Der im Vorfeld so optimistisch veranschlagte 31. März 1968 als Abschlussstermin der gesamten Aktion ließ sich nicht halten. Manche Loks fuhren noch Anfang 1969 mit alter Nummer herum. Und: Nicht alle in der Umzeichnungsliste vermerkten Fahrzeuge oder Baureihen erhielten tatsächlich eine neue Nummer. Einige wurden vorab abgestellt oder ausgemustert. Dies betraf die Baureihen 39 (neu: 039), 50<sup>40</sup> (054), 50<sup>40</sup> Ö1 (059), 56<sup>2</sup> (056), 75<sup>10</sup> (075), 89<sup>70</sup> (089) und 98<sup>11</sup> (097).

Der Wegfall der alten Schilder markierte eine deutliche Zäsur im DB-Erscheinungsbild; sie ging bei einigen Baureihen zudem einher mit einer Neuplatzierung der Nummer. Die alte Position aber blieb oft noch über Jahre hinweg an der Lokomotive sichtbar, trotz oder gerade wegen der provisorisch neu aufgetragenen Lackflicken.

Dessen ungeachtet bewährte sich das neue System nach kürzester Zeit und brachte der DB einen enormen Rationalisierungsschub. Statt der bei verschiedenen Dienststellen unterschiedlich gehandhabten Listen gab es nun ein einheitliches, zentral verwaltetes Bestandsmeldewesen. In Anlehnung an die Glückszahlen beim Lotto könnte man auch von sechs Richtigen sprechen; existierte doch damit ein richtiges, weil allein aus Zahlen bestehendes Nummernschema.

Oliver Strüber/Martin Weltner/GM

Und so sah die Umzeichnung bei den Einheits-Elloks aus: E 41 374 etwa wurde zu 141 374-9. In dieser Form beschriftet, hält sie am 22. Dezember 1970 mit einem S-Bahn-Zug in dem neu erbauten „Limesbahnhof“ Bad Schwalbach

Dieter Kempf/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, Wächter/Slg. Knoblauch/Archiv Eb.-Stiftung (Bild 1.)

### Stichwort

## Baureihennummer - Ordnungsnummer - Selbstkontrollziffer

Das neue, zum 1. Januar 1968 eingeführte System unterteilte die Triebfahrzeugbezeichnung in drei Kategorien. Die erste davon war die dreistellige **Baureihennummer** (ähnlich dem bisherigen System). Bei ihr definierte die jeweils erste Ziffer die Fahrzeugart, und zwar wie folgt:

- 0 Dampflokomotiven
- 1 Elektrolokomotiven
- 2 Diesellokomotiven
- 3 Kleinlokomotiven
- 4 Elektrotriebwagen
- 5 Akkutriebwagen
- 6 Dieseltriebwagen
- 7 Bahndienstfahrzeuge und Schienenbusse
- 8 Bei-, Steuer- und Mittelwagen zu Elektro- und Akkutriebwagen
- 9 Bei-, Steuer- und Mittelwagen zu Dieseltriebwagen und Schienenbussen

Die beiden folgenden Ziffern charakterisierten die Baureihe jeweils näher (z. B. 101–120: Schnellzug-Elloks).

Der Baureihennummer folgte – ebenfalls wie gehabt – die dreistellige **Ordnungsnummer**, die das einzelne Triebfahrzeug kennzeichnete. Unterbaureihen wurden dabei wie bislang auch durch verschiedene Hunderterbereiche abgegrenzt (z. B.: 103 001 – Vorserienlok; 103 101 – Serienlok).

Neu war die dritte Kategorie, die **Selbstkontrollziffer**. Diese durch einen Bindestrich von Baureihen- und Ordnungsnummer getrennte Zahl sollte dazu dienen, Eingabefehler bei der EDV-Erfassung aufzudecken. Sie errechnete sich durch die Multiplikation der einzelnen Ziffern der sechsstelligen Loknummer mit der Ziffernfolge 121212. Die aus diesen Ergebnissen gebildete Quersumme wurde anschließend von der nächstfolgenden Zehnerzahl abgezogen und ergab die Kontrollziffer. Beispiel:

Loknummer	260 547
Ziffernfolge	121 212
Multiplikation	2-12-0 10-4-14
Quersumme	2+1+2+0 + 1+0+4+1+4 =15
Subtraktion von der folgenden Zehnerzahl	20-15=5
Komplette neue Loknummer somit	260 547-5

Die Großrechenanlage erledigte diesen Schritt quasi mit.



# Keine neue Nummer mehr ...

**DB** Als die Bundesbahn das neue Bezeichnungsschema für Triebfahrzeuge einführte, standen ihre ältesten Neubaudampfloks gerade einmal 18 Jahre im Dienst. Und doch war der Bedarf für sie mittlerweile so gering, dass einige Exemplare die Umzeichnung nicht mehr erlebten

**M**odernisierung mit Dampf: Was Ende der 60er-Jahre geradezu paradox klang, hatte bei Gründung der Deutschen Bundesbahn 1949 und in den frühen 50er-Jahren noch durchaus seine Berechtigung. In jenen frühen DB-Jahren fehlte für großflächige Elektrifizierungen das Geld. Die dieselhydraulische Antriebstechnik, für die sich die verantwortlichen Bundesbahner entschieden hatten, war noch nicht ausgereift. Zudem kostete die Beschaffung von Dampfloks verhältnismäßig wenig, gute Kohle stand in Westdeutschland mehr als ausreichend zur Verfügung und auch beim Personal konnte die DB aus dem Vollen schöpfen. Zahlreiche Eisenbahner und andere Arbeitskräfte aus den östlichen Teilen des alten Deutschen Reiches mussten in Arbeit und Brot gebracht werden. Da kam der personalintensive Dampfbetrieb gerade richtig.

Folglich entwickelte die Bundesbahn ein Dampfloks-Neubauprogramm, das nach mehrfacher Überarbeitung fünf Baureihen umfasste. Zwischen 1950 und 1959 lieferte

die deutsche Lokindustrie insgesamt 168 Maschinen ab, wobei die Stückzahl stark schwankte. Einerseits entstanden 105 Loks der Baureihe 23, andererseits nur je zwei Exemplare der Baureihen 10 und 66.

Aber schon Mitte der 50er-Jahre schlug das Pendel deutlich in Richtung Diesel- und Ellok aus. Kohle wurde teurer, Öl billiger, die Löhne stiegen spürbar und schließlich gab es seitens der Bundesländer Finanzhilfe für den Ausbau des elektrischen Streckennetzes. So stand das Ende der Dampfloks bei der DB fest, noch bevor die letzten Neubaudampfloks die Werkshallen der Hersteller verlassen hatten.

## Neubauloks mit wenig Dienstzeit

Und es verwundert nicht, dass keine dieser neu gebauten Maschinen ein „normales“ Alter von 30 bis 35 Jahren erreichte. Speziell die Ende der 50er-Jahre in Dienst gestellten 23er erwiesen sich als kurzlebig: Selbst nach Ausnutzung aller Verlängerungstricks war nach 14 Jahren Dienstzeit eine Hauptuntersuchung mit Kesseluntersuchung fällig –

diese durfte aber seit 1967 nicht mehr durchgeführt werden, so dass die Loks zwangsläufig aufs Abstellgleis wanderten. Das „Gegenstück“ hierzu war eine frühe 23, die 23 002, ab 1. Januar 1968 als 023 002 bezeichnet: Am 12. Dezember 1950 von der DB abgenommen, wurde sie erst am 28. September 1975 beim

## Vor allem die Ende der 50er-Jahre gebauten 23er hatten ein kurzes Leben

Bahnbetriebswerk (Bw) Crailsheim abgestellt und am 22. Oktober 1975 ausgemustert. Fast 25 Jahre – das war für eine 23er sehr viel. Beim Abstellungsgrund handelte es sich übrigens um eine Kleinigkeit. Ein Radreifen war lose, aber selbst in eine solche Reparatur wollte die DB nicht mehr investieren.

Schon zuvor hatte sich die Bundesbahn einiger 23er entledigt, so dass manche dieser neuen Maschinen nicht einmal mehr die Computernummer erhielten. Zum Beispiel wurde 23 013 nach einem Treibstangenbruch im Februar 1967 beim Bw Bestwig ausgemus-



DB-Neubaudampfloks, die ohne Computernummer blieben: 66 002 (linke Seite links, im Bw Gießen im Februar 1967), 65 011 (linke Seite rechts, im Bw Darmstadt im Juni 1963) und 82 027 (oben, im Bw Emden im Juli 1967). Bei jeder der fünf Neubaulok-Baureihen gab es Exemplare, die das EDV-Zeitalter nicht mehr erlebten Edgar Fischer/Archiv GM (3)

tert. Hinzu kommen Loks, die 1968 oder zu Beginn des Jahres 1969 abgestellt wurden: Die großflächige Umzeichnung der Loks geschah erst 1969, als das Ausbesserungswerk Frankfurt-Nied die EDV-Siebdruckschilder an die Bahnbetriebswerke verschickte.

Ähnlich wie bei der 23 gab es auch bei den anderen, seinerzeit mit vielen Hoffnungen in Betrieb gesetzten Neubaudampfloks Exemplare, die keine Computernummer er-

hielten. So schafften es die beiden 66 nicht ins Betriebsjahr 1968, lediglich die 66 002 wurde in den Büchern noch zur 066 002, da sie erst im April 1968 in Gießen ausgemustert wurde. Ähnlich die Lage bei den beiden 10ern: 10 002 strich 1967 die Segel – 10 001 folgte mit der z-Stellung am 4. Januar 1968. Die neue Nummer 010 001 war auf der Lok nie außen zu sehen; nur im Führerstand prangte ein kleines Schildchen.

Ebenso fanden sich bei der Baureihe 65, immerhin in zwei Serien mit zusammen 18 Exemplaren gebaut, anno 1968 bereits Lücken in den Bestandslisten. Im November 1966 war 65 007 beim Bw Darmstadt ausgemustert worden, die im November 1967 in Dillenburg abgestellte 65 009 schaffte es nur noch als z-Lok (von der Ausbesserung zurückgestellt) in die EDV-Ära. Gleiches gilt für die Darmstädter 65 017, die ebenfalls im November 1967 in den z-Park wechselte. Und dass 65 005, 006, 010, 011, 012 und 015 neue Schilder bekamen, ist unwahrscheinlich, wurden sie doch allesamt 1968/69 abgestellt.

Speziell bei der flotten Rangier- und Streckenlok der Baureihe 82 hatten sich die Reihen bis 1968 sehr gelichtet, denn hier hatten die Abstellungen schon 1965/66 begonnen. Geht man davon aus, dass nur Mitte des Jahres 1969 noch in Betrieb stehende Loks zur 082 umgezeichnet wurden, reduziert sich diese Gruppe auf wenige Betriebsloks, welche neue Schilder erhielten: 082 004, 008, 020, 021, 024, 025, 028, 033, 035, 036, 038, 039 und 040. Von 41 Loks der Baureihe 82 schafften es also lediglich 13 in die neue Ära.

Und es ging geradewegs weiter: Während die 10 und die 66 bereits 1968 keine Rolle mehr spielten, hatten die 65 und die 82 bis 1972 ausgedient. Nur die 23 sollte sich noch bis 1975 halten; mit kontinuierlich schrumpfendem Einsatzgebiet. *Martin Weltner/GM*

Am 25. Juli 1968 begegnen sich im Bw Kassel die beiden Neubauloks 23 049 (l.) und 10 001. Beide tragen noch die alten Loknummern, blicken aber einer konträren Zukunft entgegen. Während 23 049 neue Schilder erhalten und noch einige Jahre im Dienst bleiben wird, hat man 10 001 bereits abgestellt

Johannes Glöckner/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



# Adieu, „Rollbahn“-Dampf

**DB** Die Elektrifizierung der bedeutenden Strecken war eines der wichtigsten Vorhaben der Deutschen Bundesbahn. 1968 nahm sie den Fahrdraht auf der Strecke von Osnabrück nach Hamburg in Betrieb; für Eisenbahnfreunde ein wehmütiger Abschied. Ludwig Rotthowe blickt zurück

**D**enkt man an das Jahr 1968, so verbindet man es bis heute mit einer Zeit der Revolten, Umbrüche und Erneuerungen in der Bundesrepublik. Umbruch und Erneuerung – das galt auch für die heimatlichen Schienenstränge, freilich im Schatten allen gesellschaftlichen Wandels. Schon zum 1. Januar hatte sich die Deutsche Bundesbahn eine Umnummerierung ihres gesamten Triebfahrzeugbestandes vorgenommen. Ebenso herrschte im Betriebsdienst eine große Zeit der Umwälzungen und Veränderungen. Beispielhaft ist als herausragendes Ereignis die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der „Rollbahn“ zwischen Osnabrück und Hamburg im Herbst 1968 zu nennen. Damit hatte die Bundesbahn eine der wichtigsten deutschen Hauptstrecken vollständig unter Draht gebracht. Mehr noch: Aus DB-Sicht war damit die in den 50er-Jahren begonnene Fernstrecken-Elektrifizierung abgeschlossen.

## Eine alte Bekannte

Ich kannte die Rollbahn schon seit meinen Kindheitstagen. Die erste Begegnung datierte etwa um 1950, fast zwei Jahrzehnte vor der Elektrifizierung. Begonnen hatte es mit

einem Tipp meines Schulfreunds Werner. In Kenntnis der heimlichen Eisenbahnleidenschaft seines Banknachbarn brachte er es auf den Punkt: „Ich kenne eine Bahnstrecke, da kommt in jeder Minute ein Zug!“ Im Vergleich zur beschaulichen Nebenbahn von Münster nach Rheda-Wiedenbrück in unserem Wohnort Telgte hörte sich das wahrlich verlockend an. Meine Neugier war jedenfalls geweckt.

Die rund sechs Kilometer zwischen meinem Elternhaus und der Traumstrecke überwand wir mit dem Fahrrad. Achtung, das war um 1950 gar nicht so einfach. Als Transportmittel stand nur ein altes Damenfahrrad zur Verfügung. Glücklicherweise war der Informant groß und kräftig gebaut; er packte den Interessenten einfach auf den Gepäckträger. Werners Stärke brauchten wir auch. Es ging über sandige und staubige Feldwege. Von einer Gangschaltung konnte man nur träumen, es musste kräftig in die Pedale getreten werden. Das alte Gerät ächzte und stöhnte, hielt aber durch.

Das Ziel lag im Kiefernwald Hornheide im Großraum Münster, zwischen den Bahnhöfen Sudmühle und Westbevern. Bald hatten wir den Überholungsbahnhof Ems er-

reicht. Zwar ratterte nun nicht gerade in jeder Minute ein Zug vorbei, wie von Werner angekündigt, trotzdem wurde die Rollbahn den jugendlichen Vorstellungen gerecht. Der Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk Ems in Richtung Nachbarbahnhof Westbevern und sein Mitarbeiter am anderen Ende des Betriebsbahnhofs, für die Züge aus und in Richtung Münster – Sudmühle zuständig, hatten wortwörtlich beide Hände voll zu tun. Die mechanischen Ein- und Ausfahrtsignale, die

## Der dichte Zugverkehr haute mich Betrachter vor Begeisterung fast um

Weichen für die Überholungsgleise und beidseitig vorhandene beschränkte Bahnübergänge mussten per Stellhebel und Handkurbel bedient werden. Wie gesagt, das passierte zwar nicht im Rhythmus von 60 Sekunden, trotzdem war der dichte Zugverkehr beeindruckend. Mich kindlichen Betrachter haute es vor Begeisterung fast um. Der Schulfreund war mit diesem Erfolgserlebnis auch bestens zufrieden. Eins stand fest: Das war nicht der letzte Besuch in „Ems“ und eine weitere gute Nachbarschaft auf der harten



„Letzte Fahrt“ verkündet die Rauchkammer von 01 1085 und meint damit den Dampf-Abschied zwischen Osnabrück und Hamburg. Dazu hat die Lok am 28. September 1968 den E 527 Köln – Cuxhaven übernommen



Zwei Triebköpfe des VT 11<sup>5</sup> bzw. 601 eilen am 28. September 1968 auf der „Rollbahn“ Richtung Bremen. Mit Beginn des elektrischen Betriebs verlässt auch der TEE-Triebzug die Strecke Osnabrück – Hamburg

Das ist 1968 die eindrucksvollste Dampflokom-Leistung auf der „Rollbahn“: der „Holland-Skandinavien-Express“, der letzte dampfgeführte Fernschnellzug der Bundesbahn. Am 24. März 1968 röhrt 01 1055 mit F 391 und Ziel Hamburg durch Osnabrück-Belm  
Aufnahmen des Beitrags, wenn nicht anders angegeben: Ludwig Rotthowe



Klassenbank war für die Zukunft außerdem gesichert.

### Besuche ab 1966

Rund 16 Jahre später zeichnete sich auf der Rollbahn das Ende der Dampfherrlichkeit aber schon deutlich ab. Vom Ruhrgebiet über Münster erreichte der Fahrdraht im Herbst 1966 Osnabrück. Die berühmten Durchläufe von Hamburg nach Köln und ins Ruhrgebiet mit den bulligen Schnellzugloks der Reihe 01<sup>10</sup> waren zwar Geschichte. Aber zum Glück für die Dampflokkfreunde blieb diesen (und anderen) Dampflokomotiven eine Gnadenfrist, weil das Land Niedersachsen die Weiterführung der Elektrifizierung nach Bremen und Hamburg vorerst verzögerte. Die Dampflokk-Hochburg Osnabrück mit den Betriebswerken Haupt- und Rangierbahnhof bekam eine letzte Chance.

„Schon fährt der Mensch nach Osnabrück und möchte am Abend noch zurück ...“ Eugen Roths humorvolles Gedicht, als Einleitung in älteren Kursbüchern zu lesen, gab auch mir das Stichwort, wobei es natürlich um die vielen Dampflokomotiven dort ging. Osnabrück im Schnittpunkt wichtiger

## Das Bw Osnabrück Hbf war immer ein Eldorado von Schnellzugloks

Strecken hatte zu allen Dampflokkzeiten den schwarzen Maschinen eine Heimat gegeben. Sogar am Ende dieser Ära existierten hier noch die erwähnten zwei Bahnbetriebswerks-Anlagen, das Bw Rbf (Rangierbahnhof) und das Bw Hbf (Hauptbahnhof). Letzteres war immer ein Eldorado von Schnellzugloks in Reichsbahn- und Bundesbahn-Diensten. Sogar acht nagelneue S 3/6, die Nachbauten von Henschel der Reihe 18<sup>5</sup>, waren Anfang der 30er-Jahre hier kurzzeitig beheimatet. Immerhin bewältigten sie damals den Langlauf Hamburg – Köln von über 450 Kilometern im Schnellzugdienst glänzend. Trotz ihrer ungewohnten Bedienung erfreuten sich die Maschinen bei den Osnabrücker Personalen großer Beliebtheit und erwiesen sich als sehr zuverlässig.

Die Serienlieferung der neuen 03 sorgte dann leider für deren schnelle Ablösung. Auch die preußische P 10, die Baureihe 39, brachte es auf ein kurzes Gastspiel. Die 01- und 03-Renner wurden dagegen hier über Jahrzehnte gehegt und gepflegt. Deren Leistungen wurden nur von den Spitzenloks des Bw Osnabrück Hbf übertroffen, den Vertreterinnen der legendären Baureihe 01<sup>10</sup>. Diese schnellen Kraftprotze haben Osnabrück und sein Bw Hbf bei den Eisenbahnfreunden in aller Welt bekannt gemacht. Selbst jugendlichen Schienenfans sind noch heute Osnabrück und seine wuchtigen Drei-

zylinderloks für den schnellen und gehobenen Dienst ein Begriff. Unter anderem diese Maschinen konnte man bis zum Ende der Dampfzeit auf der Rollbahn erleben.

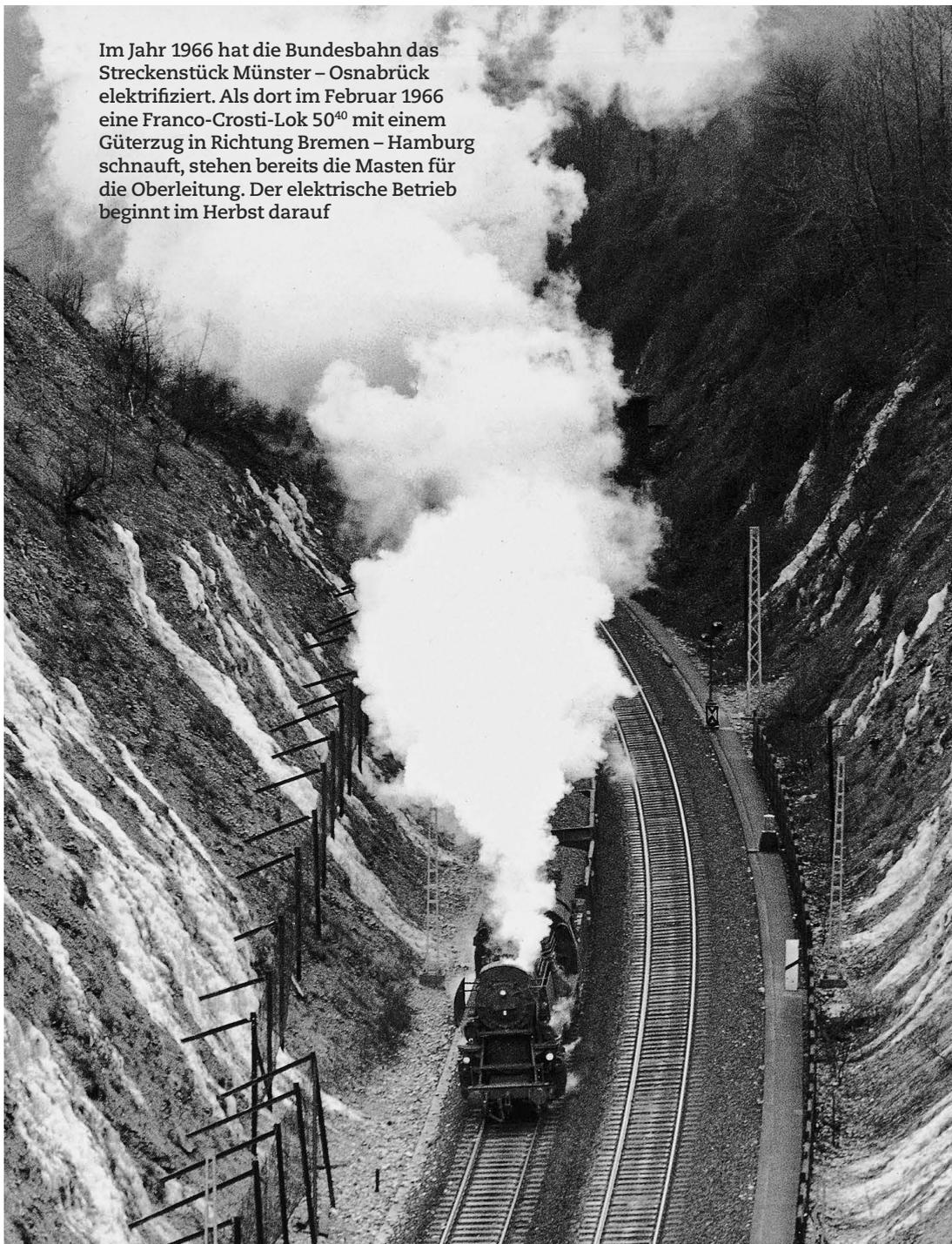
Der interessante Turmbahnhof Osnabrück Hbf war dabei nicht das Hauptziel von uns Eisenbahnfreunden. Die besonderen Fotomotive befanden sich zwischen Belm und Ostercappeln mit dem Brechpunkt der Steigung im Bahnhof Vehrte. Dort sah man Dampfloks vor schweren Zügen auf anstrengender Bergfahrt! In den Ausläufern des Wiehengebirges keuchten zum Beispiel die etwas eigenartigen Franco-Crosti-Loks der Reihe 50<sup>40</sup> mit schweren Güterzügen über den Berg. Fast schon unheimlich röhren die 01<sup>10</sup> vor den langen Hamburger Schnellzügen bergan, wobei sie die kurvenreiche Trasse sogar noch etwas bremste. Das gesamte Jahr 1967 bot ungestörten Dampflokkbetrieb, dann kündigte sich der Fortschritt

an. Im folgenden Winter standen dort die ersten Masten, im kommenden Frühling wurden die Fahrleitungen gespannt.

### Letzte Monate mit Dampf

Folglich konnte man 1968 Dampfzüge unter Fahrdraht bewundern – deutliches Zeichen dafür, dass das Ende dieser Traktionsart bedenklich näher rückte. Am Samstag, dem 28. September 1968, war das große Finale gekommen. Der Abschied von der Dampftraktion stand unmittelbar bevor, tags darauf sollte der elektrische Betrieb beginnen.

Als günstiger Fotopunkt für einmalige Dokumentaraufnahmen bot sich eine Brücke bei Belm an. Zur Schlussvorstellung des Rollbahn-Dampfs hatte sich hier eine größere Zahl von Anhängern eingefunden. Als würde es immer so bleiben, donnerten noch einmal die schweren Schnellzüge Köln – Hamburg mit ihren stampfenden und



Im Jahr 1966 hat die Bundesbahn das Streckenstück Münster – Osnabrück elektrifiziert. Als dort im Februar 1966 eine Franco-Crosti-Lok 50<sup>40</sup> mit einem Güterzug in Richtung Bremen – Hamburg schnauft, stehen bereits die Masten für die Oberleitung. Der elektrische Betrieb beginnt im Herbst darauf



Die Dampflokomotive findet bei allen Gefallen. Am 5. September 1968 gelten die Blicke der beiden Damen unter anderem Lok 41 308 vom Bw Osnabrück Hbf, die mit einem Güterzug Richtung Bremen in Osnabrück-Belmer bergwärts stampft

schnaufenden Lokomotiven vorbei. Trotzdem: Das war das endgültig letzte Mal. Einige Lokmannschaften hatten den Abschied auf der Rauchkammertür ihres „Zugpferds“ verewigt – Illusionen konnten damit nicht aufkommen. Auch letztmalig mit Dampffahne passierte der F 392 „Skandinavien-Holland-Express“ mit einer 01<sup>10</sup> aus Osnabrück die Zuschauergruppe. Damit fiel der Vorhang für den letzten von einer Dampflokomotive geführten Fernschnellzug der Bundesbahn.

## Hier fuhr der F 391/392, der letzte dampfgeführte Fernschnellzug der DB

Leider hatten hier nicht nur die dreizylinderigen Superstars 01<sup>10</sup> ihren letzten Auftritt. Das galt ebenso für die Eilzugleistungen der Bremer 01 und 03. Die jüngere Personenzuglokomotive der Reihe 23 vom Bw Osnabrück Rbf war dabei. Die flotten Güterzuglokomotiven der 41er-Familie aus Kirchweyhe und Osnabrück teilten

ihr Schicksal mit den universellen 50ern und den schweren „Jumbos“ der Reihe 44. Neben den wackeren Dampfmaschinen waren nicht zuletzt die Dieselfahrzeuge „mit im Boot“: die V 200 für die blauen Fernschnellzüge, die V 100, die V 160 und der elegante VT 11<sup>5</sup> unter der Flagge des Trans-Europ-Express „Parsifal“. Vor versammeltem Publikum zeigten sie alle, dass sie eigentlich noch nicht zum alten Eisen gehören.

Der späte Septembertag ließ am Abend die rote Herbstsonne frühzeitig am Horizont verschwinden. Die Dämmerung nahte, die Loks zeigten längst ihre Lichter des Spitzensignals, als die Fotografen ihre Siebensachen zusammenpackten. Der typische Geruch der geliebten schwarzen Zugpferde erinnerte noch an den Dampfbetrieb, bis auch er durch den Abendwind verweht wurde. Die Zeit der Dampfwolken über der Rollbahn war vorüber. Am nächsten Tag fuhren hier Elektrolokomotiven; Symbole des Umbruchs und der Erneuerung.

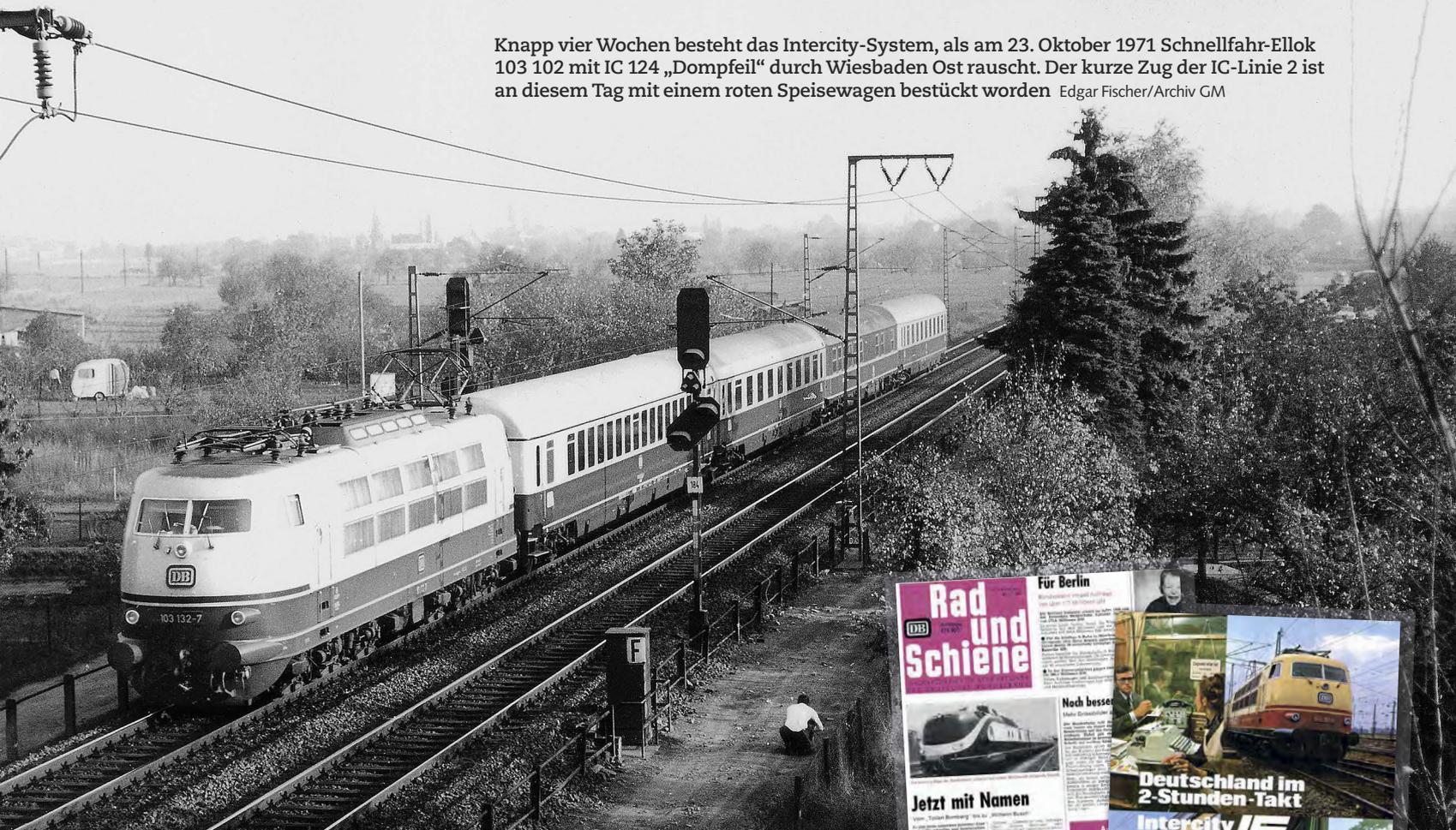
## Zur Person Der Autor

Ludwig Rotthowe, Jahrgang 1937, hat die Lehre zum Fotografen durchlaufen und unter anderem als Luftbildtechniker in Münster (Westf) gearbeitet. Das Interesse für die Eisenbahn ließ ihn dabei nicht los – er hat das Geschehen auf der Schiene in zahlreichen Fotos festgehalten und in Büchern und Zeitschriften veröffentlicht. Nach dem Dampf-Ende der Rollbahn zog es ihn unter anderem noch zu weiteren Dampf-Zielen in Deutschland; das Foto zeigt Rotthowe 1969 an der Schiefen Ebene.



Aufnahme: Bernd Kappel

Knapp vier Wochen besteht das Intercity-System, als am 23. Oktober 1971 Schnellfahr-Ellok 103 102 mit IC 124 „Dompfeil“ durch Wiesbaden Ost rauscht. Der kurze Zug der IC-Linie 2 ist an diesem Tag mit einem roten Speisewagen bestückt worden. Edgar Fischer/Archiv GM



# Vom F-Zug zum Intercity

**DB** Im Jahr 1968 tauchte im Fernreiseverkehr der Bundesbahn ein neuer Name auf: Intercity. Hatte er da noch die Funktion eines Platzhalters, so begann mit ihm wenige Jahre später ein neues Fernzugkonzept

Zwei Zuggattungen standen 1967/68 an der Spitze des Bundesbahn-Reiseverkehrs: im Inland die seit 1951 bestehenden Fernschnellzüge (F-Züge), für das In- und Ausland der 1957 eingeführte Trans-Europ-Express (TEE). Beides waren reine 1.-Klasse-Züge, die vornehmlich dem Dienst- und Geschäftsreiseverkehr dienten. Unter den Reisezügen der DB erreichten sie die kürzesten Fahrzeiten. Die Fahrpläne waren so gestaltet, dass sie Tagesfahrten mit längerem Aufenthalt ermöglichten. Auch bei den Fahrzeugen zog die DB für F-Zug und TEE das Beste heran: 26,4-Meter-Wagen der 1. Klasse und passende Speisewagen waren Standard, einige Relationen wurden mit Dieseltriebzügen VT 11<sup>5</sup> bzw. 601 gefahren.

Die DB hatte das System zwar laufend verbessert, doch 1967/68 musste sie erneut

überlegen, wie es sich optimieren ließ. Es galt, im Wettbewerb mit Pkw und Luftfahrt nicht den Anschluss zu verlieren. Nach umfangreichen Untersuchungen ergaben sich zwei Ansätze: das bestehende F-Zug-System durch weitere schnelle Triebwagenverbindungen zu ergänzen oder das ganze System im Sinne eines Taktverkehrs neu aufzubauen.

## Erweiterungen 1968/69

Im Sommer 1968 verkehrten elf F-Zugpaare bei der DB, dazu kamen elf TEE-Zugpaare. Auf elektrifizierten Strecken waren sie in der Regel mit 160 km/h unterwegs, zwischen Köln und Hamburg sowie Hannover, wo es noch Dieseltraktion erforderte, mit 140 km/h.

Im Winterfahrplan 1968/69 weitete die Bundesbahn das System erheblich aus. Sie legte fünf neue F-Zugpaare ein, die haupt-

Hinweise auf die „Platzhalter-IC“ 1968/69 und das IC-System von 1971 in Publikationen der Bundesbahn. Slg. Oliver Strüber (2)

sächlich zwischen Köln und Hamburg bzw. Köln und Hannover verkehrten; ein Zugpaar lief zwischen München und Frankfurt (M). Diese fünf Zugpaare sowie der bisherige „Merkur“ bekamen als Zugnamen die Bezeichnungen „Intercity A bis F“. Vier Zugpaare fuhren mit 601, da im TEE-Verkehr ein Langlauf (der „Parsifal“ Hamburg – Paris) auf Lok-Wagen-Züge umgestellt worden war.

Die DB-Kundenzeitschrift „Rad und Schiene“ sprach zwar im September 1968 von einem „neuen Intercity-Netz“, der neue Name im Fernreiseangebot hatte aber zu jener Zeit nur die Funktion eines Platzhalters. Die Zugnamen waren noch zu finden und wurden im Sommer 1969 auch auf die Züge verteilt. Der Begriff „Intercity“ verschwand wieder. Bis zum Sommer 1971 blieb es bei 16 F-Zugpaaren. Insgesamt gab es in jenem Sommerfahrplan 62 TEE- und F-Züge.

## Das IC-System 1971

Hinter den Kulissen arbeitete man derweil an einem Umbruch. Die DB-Obersten hatten

1969 grünes Licht für ein neues Fernreisezug-Konzept gegeben, und zwar unter dem Namen „Intercity“, kurz IC. Das neue Premium-Produkt ging zum Winterfahrplan am 26. September 1971 an den Start. Den Termin hatte die DB gewählt, um keine weiteren Verzögerungen in Kauf zu nehmen und weil zu dieser Zeit genügend adäquate Wagen zur Verfügung stehen sollten. Der Fernschnellzug gehörte damit der Vergangenheit an. Nun hieß es „Deutschland im Zwei-Stunden-Takt“ mit Intercity-Zügen. Wie die F-Züge zuvor führten sie nur die 1. Klasse; unterwegs waren sie auf vier verschiedenen Linien.

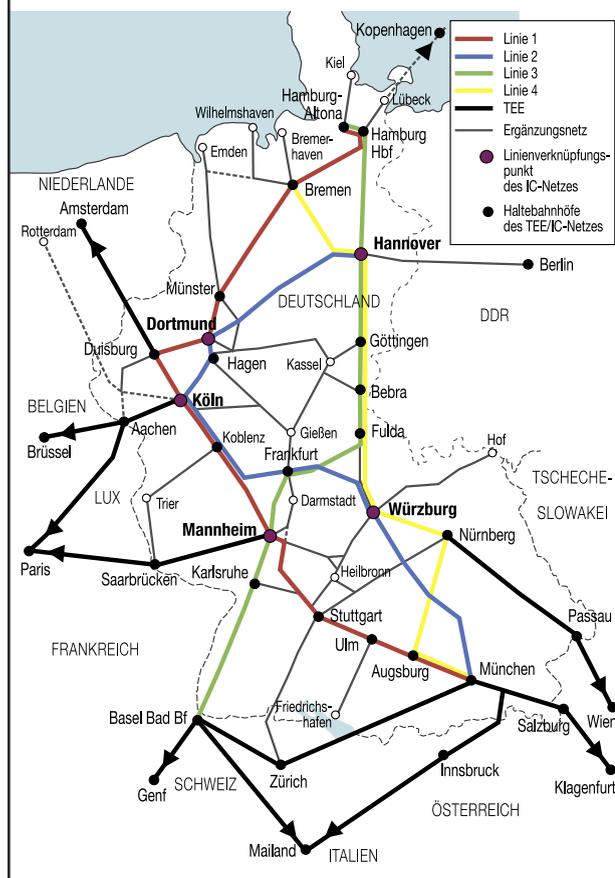
Dieses Liniennetz unterschied sich nicht wesentlich von den Laufwegen der Fernschnellzüge. Es umfasste etwa 3.100 Kilometer und deckte die wichtigsten Verkehrsströme der Bundesrepublik ab. Die IC-Züge bedienten 32 Städte regelmäßig, dazu kamen bei bestimmten Zügen weitere Halte im Wechsel. Bei den Linien 1 Hamburg – Köln – Stuttgart – München und 2 Hannover – Köln – Frankfurt – München hatte man unterschiedliche Verkehrsrelationen zusammengezogen. Die langlaufenden Linien waren verkehrlich erwünscht und sollten möglichst viele Direktverbindungen herstellen.

## Anders als die F-Züge fuhren die IC-Züge in einem Taktsystem

In den Knoten Dortmund, Köln, Hannover, Würzburg und Mannheim hatte die DB Verknüpfungspunkte; dort standen sich die Züge zweier Linien am selben Bahnsteig gegenüber. Zwischen den Verknüpfungspunkten gab es auch „Linientauscher“, um weitere Direktverbindungen zu schaffen.

Der grundlegende Unterschied zu den F-Zügen war das Taktsystem: Die IC-Züge verkehrten alle zwei Stunden, wenngleich nicht im minutengenauen Takt, sondern eher rhythmisch. Größere Abweichungen gab es vor allem in Tagesrandlagen, um optimale

## Überblick Die IC-Relationen 1971



Das Liniensystem des IC-Systems von 1971. Es wurde 1979 so übernommen

Slg. Oliver Strüber/  
Bearbeitung: Anneli Nau

- Linie 1: Hamburg – Bremen – Münster – Dortmund – Essen – Köln – Mainz – Mannheim – Stuttgart – München
- Linie 2: Hannover – Dortmund – Wuppertal – Köln – Wiesbaden – Frankfurt – Würzburg – München
- Linie 3: Hamburg – Hannover – Fulda – Frankfurt – Mannheim – Basel
- Linie 4: Bremen – Hannover – Bebra – Würzburg – Nürnberg – Augsburg – München

Das Ergänzungsnetz, hier in der Planung 1971, sollte als Zubringer für den IC dienen und Nebenfernstrecken abdecken. Ein Teil wurde ab 1973 mit dem DC-Zug realisiert.

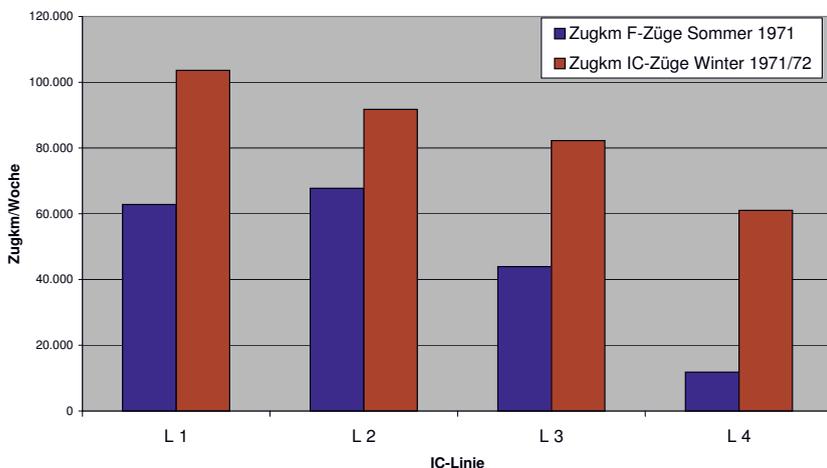
Früh- und Spätverbindungen anzubieten. Für die Benutzung der Züge wurde ein Zuschlag von 8 DM (ab 1973: 10 DM) erhoben.

Insgesamt gab es jetzt 100 Züge: 70 IC und 30TEE (wobei einige TEE-Züge nicht auf den IC-Linien fuhren). Der Aufwand bei den Zugkilometern verdoppelte sich gegenüber dem F-Zugsystem, aber mit unterschiedlicher Gewichtung. Die Erweiterungen betrafen vor allem die Linien 3 Hamburg – Frankfurt – Basel und 4 Bremen – München. Auf Letzterer verkehrte bisher nur ein TEE (der „Blaue Enzian“), zum Winter 1971 wurde das Angebot

an 1.-Klasse-Zügen versiebenfacht (!) – und das auf einer nachfrageschwachen Linie.

Die IC-Züge fuhren mit Elloks der Baureihe 103, teils auch mit 601. Die Höchstgeschwindigkeit betrug zunächst 160 bzw. 140 km/h. Die Wagenzüge hatten meist vier bis sechs Wagen, bei der starken Linie 1 sogar bis zu deren neun. Auf der schwachen Linie 4 kürzte die DB dagegen schon 1972 einige IC auf drei Wagen. Mehrheitlich setzte die Bundesbahn Abteilwagen Avüm ein, dazu Großraumwagen Apüm (meist ein Wagen pro Zug) und Speisewagen ARüm oder WRüm. Wie der TEE trugen die IC Rot/Beige; nur einige ARüm in Rot/Blau und die 1971/72 zur Verstärkung genutzten blauen Schnellzugwagen Aüm wichen davon ab.

## Zugkilometer IC-System 1971 (linienbezogen)



Vor allem bei den Linien 3 und 4 wurde das Angebot mit dem IC-System 1971 ausgebaut – hier dargestellt an den jeweiligen Zugkilometern  
Josef Mauerer

### ... und die Folgen

Bei allem Werberummel der DB erfüllte das System aber nicht die Erwartungen. Oft kam es zu Verspätungen, weil die Fahrzeiten zu ambitioniert geplant waren. Bereits 1972 verlängerte die DB einige Fahrzeiten. Die Konzentration auf die 1. Klasse schloss den Großteil der Kunden aus – ihnen blieb nur der D-Zug. Als die Bundesbahn das System für die 2. Klasse öffnete (zuerst 1976 auf der Linie 4), wendete sich das Blatt. Das IC-System von 1979, mit Stundentakt und 1./2. Klasse, wurde wirklich ein Erfolg. Josef Mauerer/GM

# Diesel statt Dampf

**DB** Zielstrebig stellte die Bundesbahn seit den 50er-Jahren von Dampf- auf Diesel- und Elloks um. In den 60er-Jahren stand der Traktionswechsel auch bei der Oberen Ruhrtalbahn an

Die Obere Ruhrtalbahn Hagen – Schwerte – Bestwig – Brilon Wald – Warburg war bis Anfang der 90er-Jahre eine wichtige West-Ost-Verbindung zwischen dem südlichen Ruhrgebiet, Nordhessen und dem östlichen Teil Niedersachsens. In der zweiten Hälfte der 60er-Jahre ersetzten Dieselloks der V-160-Reihe schrittweise die bisher hier eingesetzten Dampfloks – mit weitreichenden Folgen für Fahrzeugbestand und Infrastruktur.

## Das Bw-Karussell dreht sich

Als die Bundesbahn am 14. Mai 1965 den elektrischen Betrieb auf der Ruhr-Sieg-Strecke Hagen – Weidenau – Siegen/Siegen Ost (– Haiger – Gießen) aufnahm, verloren die Bahnbetriebswerke (Bw) in Siegen und im Raum Hagen einen Großteil ihrer Dampflokleistungen. Die ersten der in Hagen-Eckesey stationierten Schnellzugloks der Baureihe 03<sup>10</sup> wurden bereits im Juni 1965 abgestellt. Für ein knappes Jahr noch bekam ein Dut-

zend von ihnen sein Gnadensbrot auf den Strecken Hagen – Schwerte – Brilon Wald – Kassel und Hagen – Unna – Hamm – Münster. Im Juni 1966 wurden sechs 03<sup>10</sup> ausgemustert, bis zum 22. November 1966 waren auch die letzten 17 Exemplare dieser Baureihe aus dem Bestand ausgeschieden.

Das Bw Hagen-Eckesey musste nämlich wegen des weiteren Ausbaus des elektrifizierten Netzes ab Mai 1966 dampffrei gemacht werden. Dieses Vorhaben löste wiederum eine interessante Kettenreaktion aus, welche die Betriebswerke Hagen-Vorhalle, Hagen Gbf und Schwerte betraf. Das Bw Hagen-Vorhalle war durch die Elektrifizierung der von Hagen ausgehenden Strecken Richtung Wuppertal, Siegen und Unna weitgehend arbeitslos geworden. Die 23 in Vorhalle beheimateten Güterzugloks der Baureihe 44 und die zehn Ende 1964 noch vorhandenen Rangierloks der Baureihe 94<sup>5</sup> wurden daher bis zum Frühjahr 1966 an andere Bahnbetriebswerke abgegeben oder ausgemustert.



Ankunft der ersten V 160 im Bahnbetriebswerk Hagen-Eckesey. Wenn die Dieselloks nicht im Einsatz waren, wurden sie im alten, hinteren Lokschuppen „versteckt“, wie auf diesem Bild zu sehen. V 160 071 und V 200 009 stehen am 7. September 1966 dort abgestellt



Am 22. Mai 1966 wurde das Bw Vorhalle als selbstständige Dienststelle aufgelöst, die Anlagen wurden abgetragen.

Ursprünglich hatten die Verantwortlichen bei der DB daran gedacht, das Bw Schwerte durch die Zuteilung von sieben Maschinen der Baureihe V 160 ab 1966 zu verdieseln. Der schlechte Zustand der Bw-Anlagen führte jedoch dazu, dass die fabrikneuen Dieselloks V 160 065-071 im Mai/Juli 1966 dem Bw Hagen-Eckesey zugeteilt und die zuletzt noch fünf Dampfloks der Baureihe 50 am 31. November 1965 an das Bw Hagen Gbf übertragen wurden. Im April 1966 kamen vier ehemals in Hagen-Vorhalle beheimatete 44er für den Kalksteinverkehr vom Hönnetal in Richtung Ruhrgebiet und für die Erzzüge vom Verschiebebahnhof Vorhalle zur Hasper Hütte zur Außenstelle Schwerte.



Im August 1968 hat die Diesellok die Dampfzüge schon bei vielen Leistungen auf der Oberen Ruhrtalbahn verdrängt, einige Aufgaben bleiben diesen aber noch. Mit einem Nahverkehrszug Richtung Bestwig – Warburg steht 050 278 in Hagen Hbf abfahrtsbereit

Aufnahmen des Beitrags: Dr. Rolf Löttgers

Das Bw Hagen Gbf sollte nach den Planungen der Obersten Betriebsleitung West die letzten 13 Eckeseyer 03<sup>10</sup> und die Vorhaller 94<sup>5</sup> übernehmen. Da aber auch die 50er aus Schwerte und die bisher in Siegen beheimateten 57<sup>10</sup> (pr. G 10) ein neues Zu-

## Die Verdieselung setzte eine Umbeheimatung der Dampfloks in Gang

hause suchten, beschränkte sich die DB schließlich darauf, den Bestand dieser beiden Baureihen in Hagen Gbf aufzustocken und nur zwei 94<sup>5</sup> von Vorhalle nach Hagen Gbf umzusetzen. So befanden sich im September 1966 insgesamt 22 Loks der Baureihe 50 (davon eine auf „z“) und zehn 57<sup>10</sup> (ebenfalls eine auf „z“) im Bw Hagen Gbf.

Am 29. September 1968 wurde das Bw Hagen Gbf als selbstständige Dienststelle aufgelöst und als Außenstelle dem Bw Bestwig zugeteilt. Die zuletzt in Hagen beheimateten fünf 57<sup>10</sup> wechselten buchmäßig zum Bw Bestwig, liefen aber bis auf eine Ausnahme weiter von Hagen aus, nun allerdings fast nur noch im Arbeitszug-Dienst. Die Funktion als Lokbahnhof für die Bestwiger 23er und 50er behielt Hagen Gbf fürs erste bei.

### Letztes Dampf-Bw: Bestwig

Das Bw Bestwig stellte in den frühen 60er-Jahren in erster Linie Lokomotiven für die Güter- und Personenzüge auf der Oberen Ruhrtalbahn; die hochwertigen Dienste auf der Strecke wurden von Hagener 03<sup>10</sup> und Kasseler 01<sup>10</sup>, teils auch von Hagener 23ern übernommen. Hinzu kam die Bedienung der

### In Kürze

## Die Varianten der V 160

Die auf der Oberen Ruhrtalbahn eingesetzten Vertreter der V 160:

- Baureihe 216 (V 160), Vorserie 001-010, Serienloks 011-224, 1.900 PS, mit Dampfheizkessel
- Baureihe 217 (V 162), Prototypen 001-003, Vorserienloks 011-022, 1.900 PS, mit Heizaggregat (500-PS-Dieselmotor + Drehstromgenerator + Umrichter) für elektrische Zugheizung
- Baureihe 218.0, Vorserie 001-012, bzw. 218.1, Serienloks 101-398+400-499 2.400 PS, Generator für elektrische Zugheizung über Flüssigkeitskupplung vom Traktionsmotor angetrieben
- Baureihe 215, Vorserie 001-010, Serienloks 011-150, 1.900 bzw. 2.500 PS, ursprünglich nur mit Dampfheizkessel



Die DB setzte die neuen Dieselloks gleich auch für längere Eilzüge ein. Am 28. Dezember 1968 erreicht 216 066 mit E 768 Amsterdam – Bad Wildungen den Bahnhof Brilon Wald



Anno 1969 war das Bw Hagen Gbf keine eigenständige Dienststelle mehr, fungierte aber immerhin als Lokbahnhof für Bestwiger Maschinen. Am 7. Oktober 1969 halten sich dort zwei 23er auf

von der Ruhrtalbahn abzweigenden Nebenstrecken. Die beiden Nebenbahnen von Wennemen Richtung Finnentrop und Altenhundem waren bis weit in die 60er-Jahre Einsatzgebiet für die Bestwiger 86er. Den Reisezugverkehr übernahmen Bestwiger VT 98 und auf der Strecke Wennemen – Finnentrop auch Finnentrop VT 95.

Ende 1964 verfügte Bestwig über einen stattlichen Fahrzeugbestand. Zum Dampflokpark zählten damals 22 preußische P 8 (Baureihe 38<sup>10</sup>), davon sechs von der Ausbesserung zurückgestellt (auf „z“), 20 50er

(davon eine auf „z“) und fünf 86er (überwiegend auf „z“). Dazu gesellten sich neun Kleinloks und 16 zweimotorige Schienenbusse. Noch im Winterfahrplan 1964/65 kam eine Bestwiger P8 mit einem Nahverkehrszug auf der Ruhr-Sieg-Strecke bis nach Altenhundem.

Mit der Elektrifizierung der Ruhr-Sieg-Strecke im Mai 1965 wechselte dann fast der komplette Bestand an 23ern der Bw Hagen-Eckesey und Siegen zum Bw Bestwig. Dies waren die Loks 23 013–018 und 026–027. Die bisher in Bestwig eingesetzten P 8 wander-

ten hingegen auf das Abstellgleis. In der Folgezeit wurde der Bestwiger 23er-Bestand noch durch Maschinen aus anderen Direktionsbezirken aufgestockt.

### Dieselloks und ihre Konsequenzen

Mit der Zuteilung der ersten V 160 an die Betriebswerke Hagen-Eckesey und Kassel im Sommer 1966 verschwanden deren Baureihen 03<sup>10</sup> und 01<sup>10</sup> vor den höherwertigen Reisezügen auf der Oberen Ruhrtalbahn. Die Bestwiger 23er und Hagener V 100<sup>20</sup> teilten sich die Nahverkehrs- und leichten Eilzüge. Im Winterfahrplan 1967/68 waren unter der Woche drei Nahverkehrs- und zwei Eilzugpaare in der Relation Hagen – Bestwig (– Warburg) mit der Baureihe 23 bespannt, dazu ein weiteres zwischen Bestwig und Winterberg. Sonntags verlagerte sich das Einsatzgebiet der Bestwiger 23er auf die Nebenbahn nach Winterberg, wo sie bis auf ein mit Schienenbus geführtes Eilzugpaar sämtliche Reisezüge übernahmen. Damit hatten sie auch in Bestwig bzw. Meschede die Übernahme bzw. Übergabe der in diesen Zügen mitgeführten Kurswagen aus bzw. nach Köln/Düsseldorf, Dortmund und Oberhausen zu besorgen. Bemerkenswert war der N 2227 (im Winterfahrplan 1967/68 Hagen Hbf ab 6:15 Uhr), der werktags außer samstags zwei Expressgut-



Das Bw Bestwig machte sich als letztes Dampf-Bw an der Oberen Ruhrthalbahn einen Namen. Am 12. August 1969 stehen dort 57 1735 auf der Drehscheibe sowie Lokomotiven der Baureihen 50 und 23 im Schuppen; die 50er sind mit Kabinentender, die 23er mit Tender zu sehen



Die „alte Preußin“ 57 1735 bei Rangierarbeiten im Bahnhof Bestwig. Hinter der Lok erstrecken sich die Anlagen des Bw Bestwig mit seinem markanten Wasserturm (Juli 1969)

Kurswagen (Pwi) nach Schmallenberg und Fredeburg mitführte, welche in Wennemen auf den Nahgüterzug nach Schmallenberg übergangen.

Mit dem Eintreffen der Prototypen und Vorserienloks der Baureihen V 162 und V 164 (ab 1968 Baureihen 217 und 218.0) verlagerte sich der Einsatzschwerpunkt der Dampflok-Baureihe 23 mehr in Richtung Warburg (– Altenbeken), da die Baureihen 217 und 218.0 nun auch Nahverkehrsdienste mit Dreiachsler-Umbauwagen übernehmen. Im Berufs-

## Die 217 und 218.0 fuhren auch im Nahverkehr mit Dreiachsler-Umbauwagen

verkehr blieben die Bestwiger Dampflok allerdings weiterhin vertraute Gäste im Hager Hauptbahnhof. Die Eilzüge 685 und 687 (Hagen – Warburg) behielten im Winterabschnitt 1968/69 ihre 23er, ebenso der von Dortmund bis Bestwig durchgeführte E 4847.

Den letzten Umlaufplan für vier Loks der Baureihe 23 erstellte das Bw Bestwig im Winter 1970/71. Die letzten Planleistungen beschränkten sich auf den Abschnitt Warburg – Altenbeken. Mit dessen Umstellung auf elektrischen Betrieb im Dezember 1970 endete der Einsatz der Baureihe 23 in Bestwig.

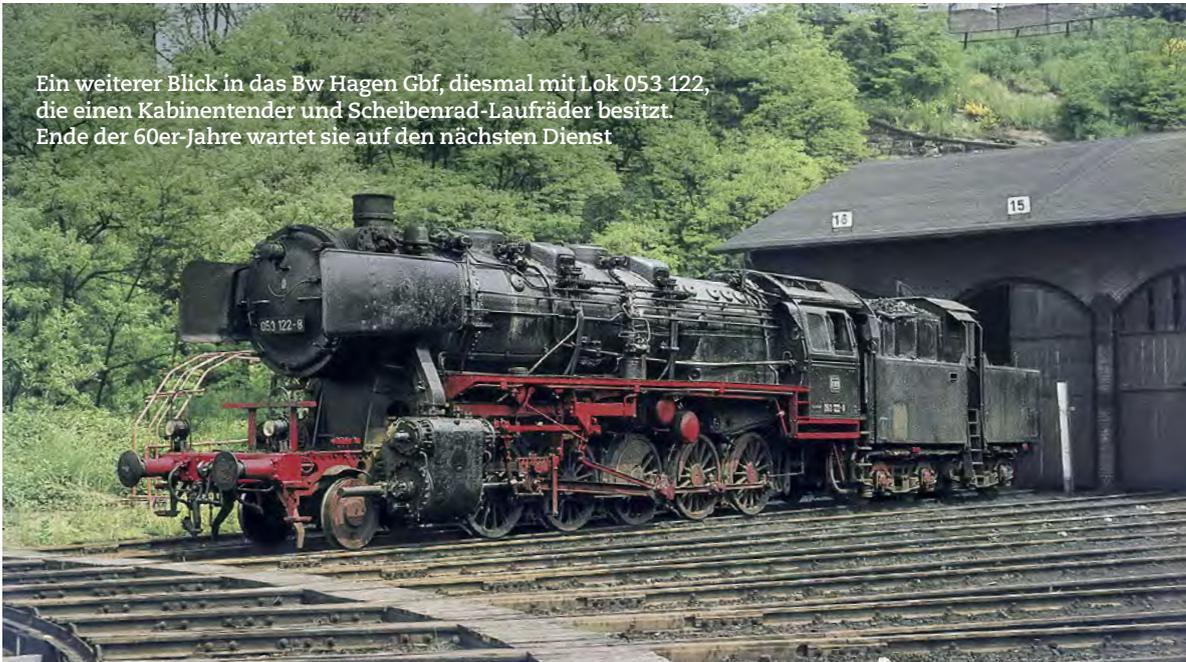
Zu den kuriosen Leistungen der frühen Diesel-Ära gehörten die aus Dreiachsler-Umbauwagen gebildeten Nahverkehrszüge. 217 015 ist mit dem aus vier Wagen bestehenden N 2236 Brilon Wald – Bestwig bestimmt nicht überfordert (Foto zwischen Olsberg und Nuttlar)



Auf der von der Oberen Ruhrthalbahn abzweigenden Strecke Nuttlar – Winterberg (– Allendorf) durften sich die Dampflokzuletzt noch beweisen. Am 12. August 1969 bespannt 052 760 dort einen Personenzug



Ein weiterer Blick in das Bw Hagen Gbf, diesmal mit Lok 053 122, die einen Kabinentender und Scheibenrad-Laufräder besitzt. Ende der 60er-Jahre wartet sie auf den nächsten Dienst



Zum Sommerfahrplan 1971 kam auch für die Baureihe 50 das „Aus“.

Trotz dieser Betriebseinschränkungen bei der Dampftraktion „überlebte“ das Bw Bestwig noch mehr als zehn Jahre als selbstständiger Stützpunkt. Das Nebenbahnsterben und die massive Verdieselung der Oberen Ruhrthalbahn bei gleichzeitig sinkender Nachfrage nach Zugleistungen machten es allerdings dann doch unvermeidlich, das Bw am 30. April 1982 zur Außenstelle des Bw Hagen-Eckesey (heute Bw Hagen 1) herabzustufen. Damit kamen die letzten Bestwiger Triebfahrzeuge – zweimotorige Schienenbusse sowie Kleinlokomotiven – nach Hagen zurück.

### Tummelplatz für die V-160-Familie

Kein anderes Bw der Deutschen Bundesbahn außer Hagen-Eckesey bekam innerhalb von nur fünf Jahren (1966–1970) nach-

einander vier Varianten der V-160-Familie ab Werk zugeteilt und behielt diese für kurze Zeit (1971) sogar sämtlich im Bestand.

Für die sieben ab Werk zwischen Mai und Juli 1966 ausgelieferten V 160 (065–071) wurde ab Sommer 1966 ein sechstägiger Umlaufplan erstellt, der sowohl Eilzüge umfasste, die bis dahin von der 03<sup>10</sup> befördert worden waren, als auch eine Reihe Güterzugleistungen rund um Schwerte. V-160-Leistungen waren zum Beispiel der E 529/530 (Aachen – Braunschweig) zwischen Hagen und Kreisen, der E 681 (Aachen – Warburg) zwischen Hagen und Warburg sowie der E 791 (Bad Wildungen – Amsterdam) zwischen Bad Wildungen und Hagen. Seit Sommer 1967 gehörte auch der D 440/441 Düsseldorf – Kassel im Abschnitt Hagen – Kassel zu den Leistungen der V 160.

Bei den europäischen Nachbarbahnen setzte sich mehr und mehr die elektrische

Zugheizung durch, so dass auch die DB nicht umhin kam, ihre Streckenlokomotiven auf diese Technik umzurüsten. Der Hersteller Krupp entwickelte für die V 160 nacheinander zwei Varianten, zunächst mit einem zweiten Dieselmotor für das Heizaggregat

### Einmalig: Hagen-Eckesey beheimatete für kurze Zeit vier V-160-Varianten

(ursprüngliche V 162) und dann mit einem stärkeren Traktionsmotor, der zugleich auch den Heizgenerator antrieb (bestellt noch als V 164). Die drei Prototypen der V 162 wurden 1965 ausgeliefert, die Vorserien-Loks der Baureihen 217 und 218.0 dann 1968 (217 bzw. 1968/69 (218.0). Von jeder der beiden Varianten wurden zwölf Maschinen gebaut, von denen jeweils sechs im Laufe des Jahres 1968 an die Betriebswerke Regensburg und



Die 217 zog alles auf der Ruhrtalbahn, bis hin zum stattlichen Eilzug. Am 27. Dezember 1968 fährt 217 022 mit dem aus neun Wagen bestehenden E 342 Kassel – Aachen in Bestwig ein

Nochmals 57 1735 bei Rangierarbeiten. Sie war die einzige Maschine ihrer Baureihe, die zeitweise nach Bestwig umbeheimatet wurde. Die preußische G 10 ersetzte dort V 60 oder Köf in Rangierdiensten, nämlich beim Abziehen und Beistellen der Winterberger Kurswagen von bzw. an Züge der Oberen Ruhrtalbahn (24. Juli 1969)

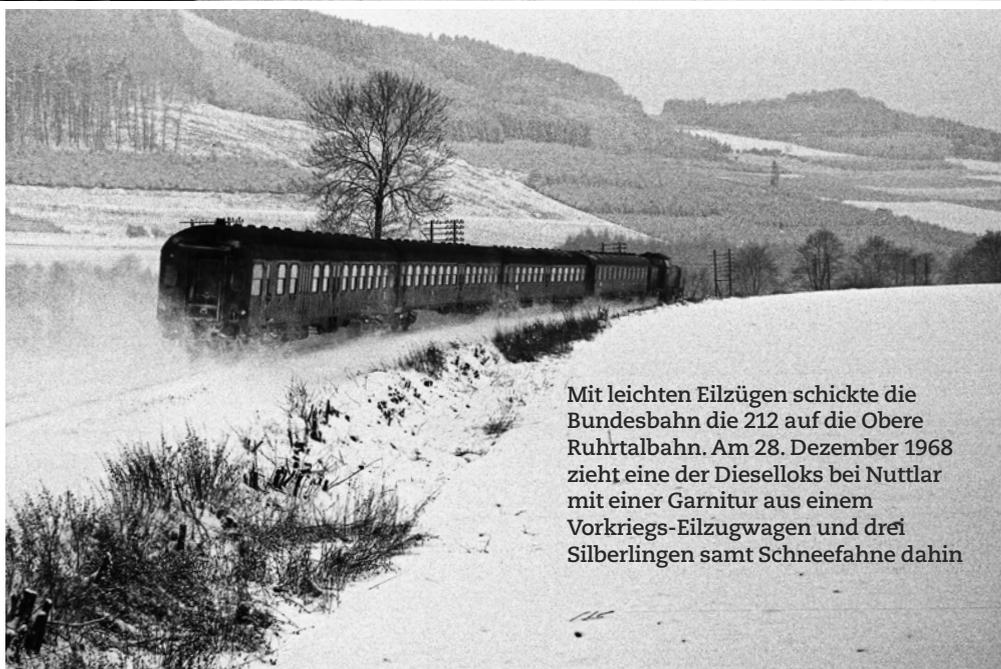


Hagen-Eckesey zur Erprobung überstellt wurden: 217 014–016, 020–022 und 218 002–004, 008–010.

Fortan teilten sich die Baureihen 216, 217 und 218.0 den weitaus größten Teil der Reisezugleistungen auf der Oberen Ruhrtalbahn, bevorzugt natürlich die Eil- und (wenigen) Schnellzüge. Da auch etliche Eilzüge durch die beigestellten Kurswagen Gruppen beachtliche Länge erreichten – bis zu acht oder neun Vierachser –, verlangten sie den Dieselloks in der langgezogenen Steigung in Richtung Brilon Wald Beachtliches ab. Dabei war allein schon die kunterbunte Mischung aus



Nur kurz kamen die Vorserienloks 218.0 auf der Oberen Ruhrtalbahn zum Einsatz. Am 27. Dezember 1968 wartet 218 002 mit einem Nahverkehrszug nach Bestwig in Hagen Hbf auf die Abfahrt



Mit leichten Eilzügen schickte die Bundesbahn die 212 auf die Obere Ruhrtalbahn. Am 28. Dezember 1968 zieht eine der Dieselloks bei Nuttlar mit einer Garnitur aus einem Vorkriegs-Eilzugwagen und drei Silberlingen samt Schneefahne dahin



Während die anderen Mitglieder der V-160-Familie nur ein mehr oder weniger kurzes Gastspiel gaben, wurde die 218.1 zur neuen Standardlok der Oberen Ruhrtalbahn. Sie sollte es für rund 30 Jahre bleiben ... (Foto in Neheim-Hüsten, 1974)

Vor- und Nachkriegswagen manchmal eine Augenweide. Etwas merkwürdig sah es hingegen aus, wenn eine 1.900 PS starke 217 mit einem Nahverkehrszug aus vier Dreiachs-Umbauwagen über die Strecke „fegte“.

Im Fahrplanjahr 1969/70 erreichte eine 218.0 im gemischten Dienst Hamm – Paderborn – Altenbeken – Kassel – Bestwig – Schwerte betriebstäglich 839 Kilometer. Im darauf folgenden Fahrplanjahr kamen die

### **Ab Juli 1971 kam die 218.1 nach Hagen; bald prägte sie dort den Betrieb**

sechs Hagener 218.0 auf durchschnittlich 660 Kilometer pro Betriebstag, während die Baureihe 216 als Spitzenwert 712 Kilometer pro Betriebstag erreichte.

Zwischen April und Juli 1970 erhielt das Bw Hagen-Eckesey übergangsweise 13 Loks der Baureihe 215, wodurch es möglich wurde, die letzten 50er-Dienste auf der Oberen Ruhrtalbahn und den angrenzenden Strecken zu ersetzen. Ende Juli 1971 traf die erste Serien-218.1 in Hagen ein, der bis Ende 1972 noch 20 weitere Maschinen folgten.

Die Baureihen 217 und 218.0 waren damit entbehrlich und wechselten deshalb zwischen August 1971 und Februar 1972 (Baureihe 217) bzw. Ende Mai 1973 (Baureihe 218.0) zum Bw Regensburg. Auch die letzten 216er wurden nun in Hagen nicht mehr gebraucht, sondern bis Ende Januar 1972 nach Trier und Braunschweig weitergereicht. Der Einsatz der Baureihe 215 endete im April 1972. Somit hatte allein die Baureihe 218.1 auf der Oberen Ruhrtalbahn das Sagen. Es sollte bis Ende 2003 dabei bleiben.

*Dr. Rolf Löttgers*

# 150. Ausgabe – feiern Sie mit!

Lesen Sie *Bahn Extra* ab sofort im Abo und sichern Sie sich Ihre Jubiläums-Prämie!



Ihre Prämie



## Mein Vorteilspaket

- ✓ Ich spare 15% (bei Bankeinzug sogar 17%)!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag bequem nach Hause (nur im Inland) und verpasse keine Ausgabe mehr!
- ✓ Bei Nichtgefallen kann ich jede Ausgabe umgehend zur Gutschrift zurücksenden
- ✓ Ich kann nach dem zweiten Jahr jederzeit abbestellen und erhalte zuviel bezahltes Geld zurück!

## SBB Freizeitrucksack

Alles drin, alles dabei: Im multifunktionalen Freizeitrucksack hat Ihre ganze Freizeit Platz. Exklusiv für die SBB hergestellt und mit vielen Extras, z.B. abnehmbare Umhängetasche, rote Regenhülle, separate Einkaufstasche, ausklappbarer Sitzpolster u.v.m. Maße: 51 cm x 36 cm, Volumen: 35 l

## Ihr Bahn Extra 2-Jahresabo

Ja, ich möchte *Bahn Extra* regelmäßig lesen.

Bitte schicken Sie mir *Bahn Extra* ab sofort alle zwei Monate für 2 Jahre mit jeweils 15% Preisvorteil für nur € 10,95\* (statt € 12,90\*) pro Heft (Jahrespreis: € 65,70\*). Der Versand erfolgt nach Bezahlung der ersten Rechnung. Als Prämie erhalte ich den Freizeitrucksack\*\* (62189339). Ich kann das Abo nach dem zweiten Bezugsjahr jederzeit kündigen.

Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über interessante Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Vorname/Nachname \_\_\_\_\_

Straße/Hausnummer \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter [www.bahn-extra.de/agb](http://www.bahn-extra.de/agb) oder unter Telefon 08105/388 329.

Datum/Unterschrift  \_\_\_\_\_ 620BE61567



Ihre Prämie

Bezahlen Sie bequem per Bankabbuchung\*\*\* (nur im Inland möglich) und Sie erhalten Ihre Prämie noch schneller!

IBAN: DE -- | -- | -- | -- | -- | -- | --

Bankleitzahl

Kontonummer

Bankname \_\_\_\_\_

Ich ermächtige die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an:  
**Bahn Extra Leserservice, Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching**  
oder per Fax an 0180-532 16 20 (14 ct/min.)

\* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten  
\*\* Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie  
\*\*\* Gläubiger-ID DE69 2700000310764

[www.bahn-extra.de/abo](http://www.bahn-extra.de/abo)



# Gäste aus dem Süden



Ende der 60er-Jahre verlegte die Bundesbahn Vertreter dreier Altbau-Ellok-Baureihen ins Rheinland, nach Westfalen und Niedersachsen. Glücklicherweise waren die „Empfänger“ mit der Lösung nicht in allen Fällen. Insbesondere mit den vier Exemplaren der schnellen E 19 hatten die Eisenbahner dort manche Mühe

**A**ls Anfang 1968 insgesamt 23 Altbau-Elloks von Süddeutschland nach Westfalen und Niedersachsen verlegt wurden, löste das bei den Eisenbahnfreunden wildeste Spekulationen aus. Manche glaubten gar, die DB wolle bei den Olympischen Sommerspielen 1972 in München nur die „moderne“ Bundesbahn zeigen und deshalb die Ellok-Veteranen im fernen Norden „verstecken“. Der offizielle Grund für diese Maßnahme war natürlich ein ganz anderer, nämlich der Gedanke, dass man die süddeutschen Altbau-Lokomotiven auf den

in den Jahren zuvor elektrifizierten Strecken im Rheinland, in Westfalen und in Niedersachsen effektiver einsetzen könne, um den durch die fortschreitende Elektrifizierung aufgetretenen Mangel an Neubau-Lokomotiven wenigstens etwas zu mildern. Durch den Einsatz der aus Süddeutschland übernommenen Loks der Baureihen 119 und 191 „werden vier Lok 141 und zehn der Baureihe 140 frei, die ab Herbst auf den neu elektrifizierten Strecken Hamm – Hannover und Osnabrück – Hamburg benötigt werden“, heißt es 1968 in einem Papier der Oberbetriebslei-

tung (OBL) West. Von der Verlegung der Altbau-Elloks erhoffte sich die Bundesbahn zugleich eine bessere Auslastung ihrer dortigen Bw-Werkstätten; nachdem man massiv Dampflokomotiven ausgemustert und nur teilweise Diesel- und Elektrolokomotiven als Ersatz stationiert hatte, waren einige Dienststellen unterbeschäftigt.

So wechselten 1968 sechs E 04/104 (017–021) vom Bahnbetriebswerk (Bw) München Hbf zum Bw Osnabrück Hbf, die vier E 19/119 (001/002 + 011/012) von Nürnberg Hbf nach Hagen-Eckesey und 13 E 91/191 von den



Bw Bamberg (009 + 013), Freiburg (001 + 097), Kornwestheim (002, 003, 008, 010, 016, 018, 089 + 094) und München Ost (088) zum Bw Oberhausen-Osterfeld Süd.

### Konträre Erfahrungen

Mit der E 04 und der E 91 kamen Lokführer und Werkstattpersonal in der Tat ganz gut zurecht. Und auch mit der besseren Auslastung der überstellten Maschinen klappte es zumindest bei der E 04, die in München zuletzt Tagesleistungen von rund 300 Kilometern erreicht hatte und nun teilweise auf über 600 Kilometer pro Betriebstag kam.

Der Einsatz der E 19 beim Bw Hagen-Eckesey hingegen erwies sich als ein totaler Flop, der die DB enorm viel Geld kostete, wober man natürlich nicht sprach, denn diese „Nordverlegung“ musste ein Erfolg sein. Im Gegenteil, im alljährlichen Bericht „Der Zug-



Am 2. Mai 1969 ist 119 011 mit D 230 Dortmund – Oberstdorf aus Hagen nach Frankfurt (M) Hbf gekommen. Die längere Strecke mit wenigen Zwischenhalten passt bestens zu der Schnellzuglok – jedoch erhielt die Baureihe solche Aufgaben während ihrer Zeit in Nordrhein-Westfalen nicht oft, was zu den häufigen Ausfällen beitrug

Linke Seite: Noch mit alter Nummer und einer zur Sicherheit beigegebenen 141 als „Angstlok“ ist E 19 01 im Mai 1968 unterwegs. Sie bespannt E 378 Mönchengladbach – Siegen, das Foto zeigt den Zug zwischen Altena und Werdohl. Aufnahmen, wenn nicht anders angegeben: Dr. Rolf Löttgers

förderungsdienst im Fahrplanjahr 1969/70“, der in der Hauszeitschrift „Die Bundesbahn“ in Heft 23/1969 erschien, schrieben die Autoren Klingensteiner/Ebner: „Die Lokomotiven haben sich in den für sie ausgewählten Diensten weiterhin bestens bewährt.“

Nach zwei Jahren Aufenthalt in Westfalen kehrten die vier E 19 zwischen Februar und Mai 1970 ohne großes Aufsehen wieder in ihre Heimat zurück. Bei Klingensteiner/Ebner heißt es dazu im Bericht 1970/71: „Die vorübergehend beim Bahnbetriebswerk Hagen-Eckesey eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 119 wurden inzwischen wieder zum Bahnbetriebswerk Nürnberg Hbf zurückgegeben, wo sie ihrer Eigenart entsprechend besser eingesetzt werden können.“

Die E 04 hingegen war mehr als zehn Jahre lang fast überall zwischen Hagen und Essen im Süden, Rheine und Bentheim im Westen, in Ostwestfalen und auf der „Rollbahn“ Richtung Bremen – Hamburg vor allem im Eilzugdienst zu sehen. Die letzten Planeinsätze endeten mit Ablauf des Sommerfahrplans 1980.

Und auch die wesentlich ältere E 91 schlug sich noch fünf Jahre lang recht wacker im Rangier- und Übergabedienst im Raum Oberhausen – Bochum – Wanne-Eickel, beförderte Güterzüge Richtung Düsseldorf und Duisburg und wurde erst Anfang 1973 auf das Abstellgleis geschickt.

### E 19: Dienstpläne und Realität

Um vom Sommer 1968 an verlässliche Dienste mit den vier Nürnberger E 19 fahren zu können, wurden bereits Monate zuvor

zwei E 19 zum Bw Hagen-Eckesey umbeheimatet: E 19 11 ab dem 9. Januar 1968 und E 19 01 ab dem 24. Februar 1968.

Im Winter 1967/68 wurden alle auf der Ruhr-Sieg-Strecke laufenden Wagenkombinationen mit E 19 und (meistens) einer als „Angstlok“ mitgeführten E 40 oder E 41 getestet – das diente zugleich zur Personalschulung. Die Einsätze umfassten die damals typischen Nahverkehrszüge mit Drei-

## Statt 802 Kilometer pro Tag fuhren die vier 119er-Elloks deutlich weniger

achser-Umbauwagen, die aus „Silberlingen“ gebildeten Mönchengladbacher Eilzüge, die aus Vorkriegs-Eilzugwagen bestehenden Oberhausener und Düsseldorfer Eilzüge und einige der vier Schnellzugpaare. Solche Test- und Schulungsfahrten gab es in geringerem Umfang auch zwischen Hagen und Köln, hier ebenfalls häufig mit einer zweiten Lok als „Sicherheitsreserve“.

Da die beiden anderen Maschinen erst nach dem Fahrplanwechsel Ende Mai in Hagen eintrafen – am 10. Juli 1968 (119 012) bzw. am 20. August 1968 (119 002) –, konnte der für alle vier E 19 erstellte Umlaufplan im Sommer 1968 auch nur schrittweise in Kraft treten. Auf dem Papier waren im Schnitt 802 Kilometer pro Betriebstag vorgesehen, in Wirklichkeit fuhr das E-19-Quartett jedoch deutlich weniger. In den meisten Monaten musste mehr als die Hälfte aller Zugleistungen durch Neubau-Lokomotiven erbracht werden, und diese Situation verschärfte sich

im nachfolgenden Fahrplanabschnitt noch weiter. Im Januar 1969 zum Beispiel standen nur zwei E 19 zur Verfügung, 119 002 und 119 011, die zusammen gerade einmal auf eine Laufleistung von 12.700 Kilometern kamen. Legt man die rund 800 Kilometer pro Betriebstag vom Sommer 1968 zugrunde, dann hätten die vier im Umlaufplan enthaltenen E 19 an 25 Werktagen im Januar 1969 rund 80.000 Kilometer (!) erreichen müssen!

In den folgenden drei Monaten sah es etwas besser aus. Dennoch kamen die zeitweise vier einsatzbereiten E 19 nur in Ausnahmefällen auf 40.000 Kilometer im Monat, also knapp die Hälfte ihres „Solls“. Zum Sommer 1969 wurde der viertägige Umlaufplan sogar noch auf durchschnittlich 868 Kilometer pro Betriebstag ausgedehnt. Und obwohl im August mit 40.700 Laufkilometern erneut nur knapp die Hälfte aller vorgesehenen Dienste mit E 19 erbracht wurde, erweiterte das Bw Hagen-Eckesey im Winter 1969/70 den dreitägigen Plan 1 auf maximal 1.038 Laufkilometer und den eintägigen Plan 1a auf 954 Laufkilometer pro Tag.

Bereits seit September 1969 waren jeden Monat nur noch drei E 19 einsatzbereit.

## **Bis zum Frühjahr 1970 kehrten alle 119er wieder in den Süden zurück**

Deren monatliche Laufleistung sank weiter – bis zum absoluten Tiefpunkt im Dezember 1969, als alle vier Maschinen zusammen 5.300 Laufkilometer erbrachten. Dieser Wert setzte sich zusammen aus 2.500 Laufkilometern von 119 001-6, 2.600 Laufkilometern von 119 002-4, 200 Laufkilometern von 119 011-5 und 0 Laufkilometern von 119 012-3.

Danach ging es langsam wieder bergauf, bereits im März 1970 wurden mit drei E 19 beachtliche 52.900 Laufkilometer erreicht. 119 012 befand sich seit dem 27. Februar 1970 im AW München-Freimann und kehrte nicht mehr nach Hagen zurück. Am 30. März des Jahres machte sich auch die 119 011 auf den Weg nach Nürnberg, am 28. April die 119 001 und mit der Überführung der 119 002 am 25. Mai 1970 endete kurz vor Ablauf des Winterfahrplans 1969/70 der glücklose Einsatz der E 19 beim Bw Hagen-Eckesey.

### **Viele Ursachen für den Misserfolg**

Die Gründe für diese Entwicklung sind vielschichtig. Da sind zum einen die vielen für eine „empfindliche“ Schnellzuglok eher ungeeigneten Dienste. Wenn man mehrfach am Tag die E 19 mit einem Nahverkehrszug über die Ruhr-Sieg-Strecke schickt, bei der auf 106 Kilometern – sprich zwei Stunden Fahrt – 30 Zughalte eingeplant sind, dann strapaziert dies eine E 19 über Gebühr. Solche Nahverkehrsdienste gab es als „Lückenfüller“



Das Kontrastprogramm: Am 10. März 1969 fährt 119 002 mit N 2323 nach Siegen aus Hagen Hbf aus. Die Fahrt verläuft über kurze Distanz und verlangt zahlreiche Zwischenhalte – „stop-and-go“-Betrieb, wie er der Schnellzuglok überhaupt nicht bekommt

auch von Hagen aus Richtung Düsseldorf bzw. Köln (25 Halte auf 73 Kilometern Strecke) sowie zwischen Frankfurt und Gießen.

Auch die im Sommer 1969 und Winter 1969/70 nachts zur besseren Auslastung der Fahrzeuge von der E 19 geführten Nahgüterzüge zwischen Hagen und Siegen bzw. Hagen und Wuppertal waren eher keine sinnvollen Einsätze. Viele E-19-Dienste vor Eil- und Schnellzügen waren zudem bereits nach ein- bis eineinhalb Stunden beendet. Man vermisst eigentlich mehr die für eine Schnellzuglok typischen Langläufe, wie sie die Hagener E 19 nur in Einzelfällen zugewiesen bekamen, so etwa das zwischen Köln und Burg/Fehmarn eingelegte Saison-Schnellzugpaar D 1341/1340, das auf dem Hinweg zwischen Hamm und Lüneburg und auf der Rückfahrt von Lüneburg bis Wuppertal-Elberfeld planmäßig mit einer E 19 bespannt

war. Weitere herausragende Leistungen waren der zwischen Hagen und Wiesbaden von einer E 19 beförderte D 504 nach Mittenwald und zurück D 265 von Basel sowie der von Köln bis Hannover von einer E 19 gezogene D 117 nach Zwickau. Wenn man dann noch den D 230 Dortmund – Oberstdorf nennt, der von Hagen bis Frankfurt von einer E 19 befördert wurde, und den D 465 München – Münster (mit E 19 auf dem Abschnitt Gießen – Münster), dann sind alle Schnellzugdienste mit mehr als drei Stunden Fahrzeit erfasst.

Der Aktionsradius der Hagener E 19 war mithin beachtlich. Er erstreckte sich über Hamm bis nach Münster bzw. Hannover – Lüneburg, reichte in der Gegenrichtung über Siegen und Gießen bis nach Frankfurt, führte nach Nordwesten über Oberhausen bis nach Emmerich und in Richtung Westen über Wuppertal und Düsseldorf zum einen bis



Im Gegensatz zur E 19/119 verursachten die Dienste mit zwei anderen nach Norden abgegebenen Altbau-Ellok-Typen weniger Schwierigkeiten; die 104 blieb denn auch länger vor Ort. Im Bild oben 104 019 vom Bw Osnabrück Hbf mit einem Eilzug nach Münster in Essen Hbf (Foto von 1973), darunter 191 088 vom Bw Oberhausen-Osterfeld Süd zusammen mit einer weiteren E 91/191 im Bw Wanne-Eickel (30. November 1968)

nach Mönchengladbach und Aachen und zum anderen von Wuppertal aus über Solingen und Köln bis nach Wiesbaden.

Nur: Die meisten dieser Endpunkte wurden nur einmal am Tag erreicht, und dies in einigen Fällen sogar nur während einer Fahrplanperiode. Die einzigen Ausnahmen waren die Ruhr-Sieg-Strecke im Abschnitt Hagen – Siegen und die Strecke Hagen – Wuppertal – Köln. Die Ruhr-Sieg-Strecke war in den zwei „Hagener“ Jahren die mit Abstand am häufigsten mit E 19 befahrene Strecke.

### Mangelnde Erfahrung

Als die ersten beiden E 19 nach Hagen-Eckesey kamen, wurden Lokführer und Werkstattpersonal durch ihre Nürnberger Kollegen eingewiesen. Die wenigen Wochen reichten aber offensichtlich nicht aus, um für den Betriebs- wie auch für den Werkstätdienst genügend und vor allem umfassend geschul-

tes Personal auszubilden. Beim Bw Nürnberg Hbf wurden die vier „Edelhirsche“ als etwas Besonderes behandelt. Dem Vernehmen nach sollen für jede der vier Maschinen jeweils drei Lokführer bereit gestanden haben, die ihre E 19 bis ins Letzte kannten und auf die kleinsten Störsignale richtig zu reagieren wussten. In Hagen hingegen wurden die E 19 „wild“ besetzt, das heißt, wer nach entsprechender Einweisung die Berechtigung zum Führen dieser Baureihe hatte, der durfte – besser: musste – sie auch fahren, ohne immer zu wissen, wie er auf die durch Überlastung oder unsachgemäße Bedienung hervorgerufenen Mucken reagieren sollte. Dass sich unter solchen Umständen keine enge Beziehung zwischen Lokführer und Lokomotive herausbilden konnte, leuchtet ein.

Es wird auch davon berichtet, dass die Nürnberger Lokführer, die zufällig in Frankfurt anwesend waren, wenn eine Hagener

Lok dort wendete, diese genau unter die Lupe nahmen und dem Kollegen aus Hagen hilfreiche Tipps gaben, ja sogar gelegentlich im Bw Hagen-Eckesey auftauchten, um nach „ihren“ E 19 zu sehen.

Zusätzlich muss man die Situation der Eisenbahner in Nordrhein-Westfalen berücksichtigen. Das Werkstattpersonal in Hagen hatte sich 1969 gerade einmal vier Jahre bei den Neubauloks der Baureihen E 40 und E 50 eingearbeitet, die 1965 die Baureihen 03<sup>10</sup> und 23 auf der Ruhr-Sieg-Strecke abgelöst hatten. Die Altbau-Elloks hatten nun wieder eine gänzlich andere Technik, und so liegt der Verdacht nahe, dass nach der vergleichsweise kurzen Einweisung nicht alle Reparaturen sachgerecht geschahen. Auch das Ausbesserungswerk Opladen war keine große Hilfe. Die E 19 wurden nach einigen „Reparaturversuchen“ dort in der Regel gleich nach München-Freimann geschickt, wo man sich besser mit dieser Baureihe auskannte.

Spitzenreiter in puncto Reparaturanfälligkeit war ausgerechnet die 119 012, die frisch aus dem AW München-Freimann kom-

### Bald schickte man die 119 zu Reparaturen wieder nach München-Freimann

mend nach Hagen umgesetzt worden war. In ihrer Hagener Zeit vom 10. Juli 1968 bis zum 26. Februar 1970, in 19 ½ Monaten also, brachte die Lok mehr als sieben Monate im Ausbesserungswerk zu, nämlich exakt 217 Tage. Und so manchen der verbleibenden 379 Tage dürfte sie wegen kleiner Reparaturen im Bw Hagen-Eckesey untätig herumgestanden haben. Denn anders erklären sich nicht die geringen Laufleistungen.

Man sollte jedoch nicht sämtliche Defekte, die während der zwei Hagener Jahre an den E 19 auftraten, dem dortigen Personal anrechnen. Dieses dürfte sich schon Mühe gegeben haben, die Exoten aus Süddeutschland pfleglich zu bedienen und sorgsam zu warten. Für die vielen Kurzstrecken- und Nahverkehrsdienste, die mit ihrem „Stop-and-go“ das Schaltwerk der Lokomotiven übermäßig belasteten, waren zunächst die Dienstplan-Macher verantwortlich. Sie hatten dafür zu sorgen, dass die von der Obersten Betriebsleitung West zugewiesenen (und nicht vom Bw Hagen-Eckesey gewünschten) vier E 19 „sinnvoll“ beschäftigt wurden – Ersatzlösungen eingeschlossen. Mangelnde Erfahrung bei der Einsatzplanung dieser sensiblen Oldtimer, notwendige Absprachen mit den Nachbar-Betriebswerken, die ihre Loks auch effektiv einsetzen wollten, und schließlich der Druck „von oben“, auf Biegen und Brechen Spitzenleistungen zu produzieren, konnten zu keinem guten Ergebnis führen. Dr. Rolf Löttgers

# Spur ohne Zukunft



Insgesamt 233 Kilometer Schmalspurbahnen gehörten 1949 zur Bundesbahn. Aber der Niedergang kam bald, wie bei der Federseebahn von Bad Schussenried nach Riedlingen. Zuerst wurde ein Teil der Strecke stillgelegt, 1969 fuhr der allerletzte Zug



Am 9. Mai 1968 bedient 99 633 mit ihrem Güterzug den betrieblichen Mittelpunkt der Federseebahn, Bad Buchau. Hinter der Lok laufen zwei auf Rollwagen verladene Normalspur-Güterwagen der Bundesbahn; diese aufwendige Betriebsführung trug mit dazu bei, dass auf der Strecke ein Jahr später der letzte Zug fuhr. Dieter Junker/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

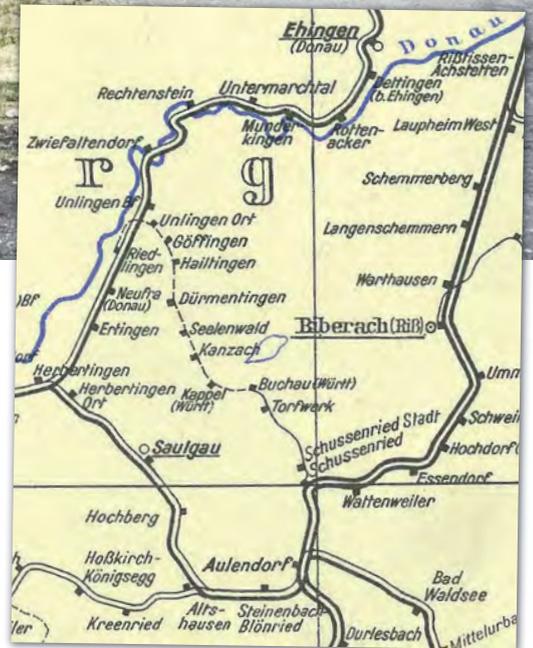
Zum Schluss war sogar nochmal ein Personenwagen in den Zug eingereiht. Als die Dampflok 99 633 am 31. Mai 1969 zum letzten Mal mit einem Planzug von Bad Buchau nach Bad Schussenried dampfte, ruhte der Personenverkehr auf diesem Reststück der Federseebahn eigentlich schon seit fünf Jahren. Weil aber einige Bewohner der Region von ihrem „Buchauer Zügler“ Abschied nehmen wollten, rollte der zweiachsige Personenwagen mit, der zuvor jahrelang ohne Nutzen gewesen war.

## Defizit, Romantik und Mühsal

Josef Wahl war der Lokführer bei dieser letzten Fahrt. Mehr als 40 Jahre danach blickt er etwas melancholisch, aber auch sachlich auf die Stilllegung zurück. „Die Bahn wurde eingestellt aus betriebswirtschaftlichen Gründen. So ist es eben im Leben.“ Das Schicksal der Federseebahn war exemplarisch für viele Schmalspurstrecken in Deutschland. Da konnte auch der romantische Betrieb nicht helfen.

Bis Ende der 60er-Jahre zogen Dampflok Güterwagen auf Rollstufen auf dem 750-Millimeter-Gleis, das sich durch die hügeligen Wiesen und Felder der Moränenlandschaft Oberschwabens schlängelte. Für die Betriebseisenbahner war das bisweilen harte Arbeit. Nicht immer war der Dienst auf den kleinen Dampflok der württembergischen Gattung Tssd angenehm. „Wir hatten oft schlechte Kohlen mit Steinen drin“, erinnert sich Josef Wahl, der sieben Jahre lang Dienst auf der Federseebahn verrichtete, zunächst als Heizer, später auch als Lokführer. „Und die Kamine waren nicht optimal. Wenn es neblig war, drückte die Luftfeuchtigkeit den Rauch zurück in den Schlot. Das war unangenehm.“

Nebel ist in der kalten Jahreszeit nichts ungewöhnliches am Federsee, jenem 40 Kilometer südwestlich von Ulm gelegenen Gewässer, das dem Bähnchen seinen Namen lieh. Mit einer Länge von 29,3 Kilometern verband die Strecke Bad Schussenried (an der Südbahn Ulm – Friedrichshafen) und



Die Federseebahn in einer DB-Karte von 1960: Der „hintere Teil“ Buchau – Riedlingen wird nur noch im Güterverkehr befahren, auf dem „vorderen Abschnitt“ ab Schussenried gibt es auch Personenverkehr. Archiv Alba-Verlag

Riedlingen (an der Donaubahn Ulm – Immendingen). Dabei führte sie durch das Kanzachtal und das Federseegebiet, das zu den größten zusammenhängenden Moor-gebieten in Südwestdeutschland zählt.

## Etappenweise Eröffnung

Die Strecke entstand einst in mehreren Abschnitten. Nachdem verschiedene Entwürfe diskutiert worden waren, stimmte das Stuttgarter Parlament im Juli 1895 einem Plan

Fast verliert sich die kleine Tssd-Dampflokomotive im großen Bogen, den die Federseebahn kurz vor dem Bahnhof von Bad Schussenried beschreibt. Die Strecke endet auf dem Bahnhofsvorplatz  
Helmut Müller



Pflege und Wartung der Dampflokomotive war echte Handarbeit. Mit Druckluft hantiert der Heizer im Jahr 1967 an der Feuerbüchse von 99 633, um Ruß aus den Rohren zu blasen Helmut Müller

von Regierungsbaumeister Wallensteiner in Nürnberg zu, der eine 750-Millimeter-Strecke Schussenried – Buchau auf eigener Trasse vorsah. Nicht zuletzt zeigte sich das Plenum beeindruckt von der schlüssigen Argumentation Wallensteiners. Er meinte, dass sich die Kosten für die Betriebsmittel senken ließen, wenn in Württemberg ein Netz aus Sekundärbahnen dieser Spurweite entstehen werde, die sich mit Rollmaterial gegenseitig aushelfen können. Tatsächlich wurden in jenen Jahren auch 750-Millimeter-Strecken im Bottwartal bei Heilbronn und durch das Zabergäu (ab Lauffen) gebaut.

Im April 1896 begannen die Arbeiten an der Federseebahn, am 13. Oktober 1896 feierte man die Eröffnung der Strecke. Sie begann am Vorplatz des Bahnhofs Schussenried, wo auch eine Rollbockgrube für das Aufbocken von Normalspurwagen auf schmalspurige Rollschemel existierte. Durch den Ort Schussenried, am dortigen Kloster vorbei, dampften die Züge ins umlie-

gende Riedgebiet. Dort hatte man unter anderem den Anschluss zu einer Torfbahn eingerichtet. Nach wenigen Kilometern wurde Buchau erreicht, wo ein Bahnhof mit Lokbehandlungsanlagen entstand.

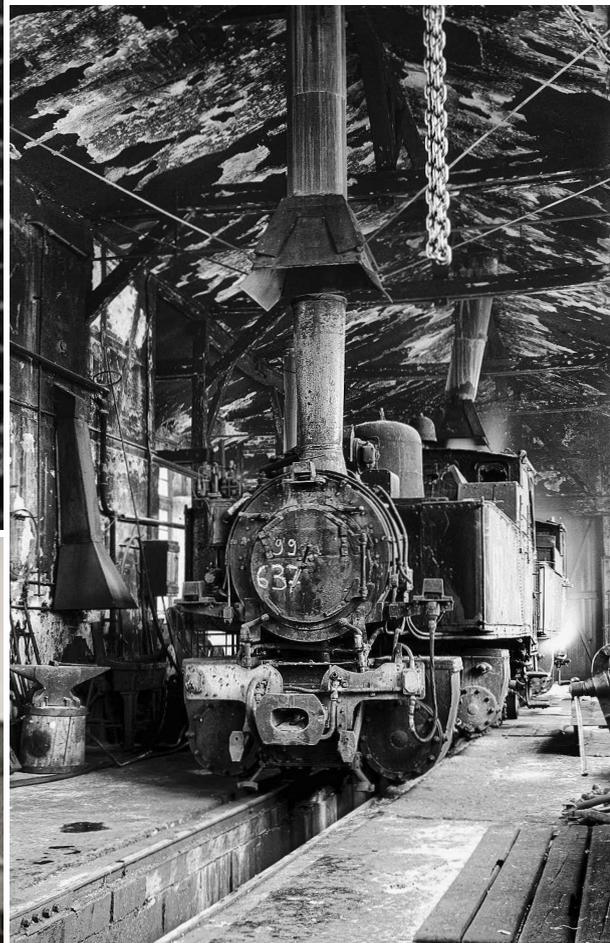
Die Weiterführung nach Riedlingen folgte erst 1913, im Ersten Weltkrieg. Und nach 20 Jahren, vom 27. November 1916 an, konnte die Strecke endlich durchgängig von Schussenried bis Riedlingen befahren werden. Das

## Es dauerte 20 Jahre, bis die Schmalspurbahn fertig gestellt war

letzte Teilstück Dürmentingen – Riedlingen war die letzte Schmalspurbahn, die im späteren Baden-Württemberg gebaut wurde.

### Niedriges Aufkommen

Holz und Torf bildeten das Haupt-Ladegut, das auf der Federseebahn transportiert wurde. Doch der Verkehr auf der Schmalspur-



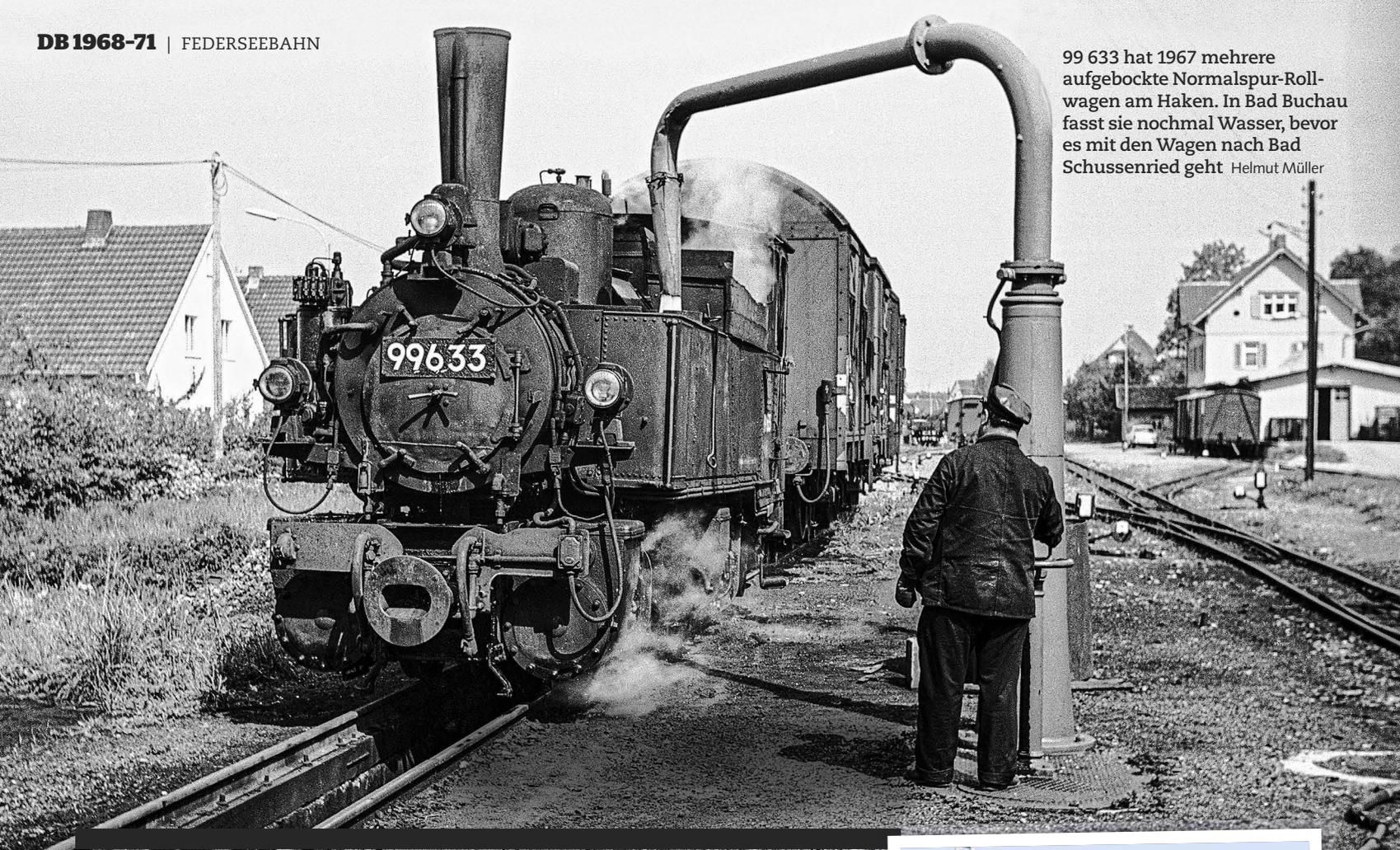
99 637, laut Lokführer Wahl besser als 99 633, wurde 1965 abgestellt. Ende der 60er-Jahre steht sie im Buchauer Lokschuppen. Sie blieb als Denkmal in Bad Buchau erhalten H. Müller

bahn blieb stets bescheiden. Die anfangs prognostizierten Fahrgastzahlen und Gütermengen wurden nie erreicht. Vor allem zwischen Riedlingen und Buchau bewegten sich die Transportmengen weit unter den Erwartungen, so dass die Deutsche Bundesbahn reagierte. Im Jahr 1960 legte sie auf diesem Abschnitt den Gesamtverkehr still und baute kurz danach die dortige Strecke weitgehend ab. Bis zum Lagerhaus Kappel blieb das Gleis liegen und wurde danach als Bahnhofsgleis des Bahnhofes Buchau betrieben.

1964 stellte die DB auch den verbliebenen Personenverkehr – ein tägliches Zugpaar – zwischen Schussenried und Buchau ein. Dabei war Buchau, der ehemalige betriebliche Mittelpunkt der Strecke, erst wenige Monate zuvor zum „Bad“ aufgewertet worden, was durchaus neues Potenzial für Bahnreisende geboten hätte.

Josef Wahl und seine Kollegen durften zunächst weiter mit Dampfloks nach Bad Buchau und Kappel fahren. Nach wie vor gab es Güterwagen dorthin und zurück zu transportieren. Dafür standen den Eisenbahnern in den 60er-Jahren immer noch die beiden Mallet-Dampfloks 99 633 und 99 637 zur Verfügung, die über Jahrzehnte das Alltagsbild der Bahn prägten. „99 637 fuhr sich besser

99 633 hat 1967 mehrere aufgebockte Normalspur-Rollwagen am Haken. In Bad Buchau fasst sie nochmal Wasser, bevor es mit den Wagen nach Bad Schussenried geht Helmut Müller



## Überblick Schmalspurbahnen bei der DB

Im Jahr 1949 übernahm die Deutsche Bundesbahn elf Schmalspurstrecken mit einer Gesamtlänge von 233 Kilometern von der Deutschen Reichsbahn (siehe Tabelle). Die meisten dieser Strecken, unter anderem die Federseebahn, lagen im Gebiet des 1952 gegründeten Bundeslands Baden-Württemberg. Aber auch in Bayern, Rheinland-Pfalz und Niedersachsen fuhren Schmalspurzüge der DB. Die Reichsbahn hatte zuvor nur wenig in diese Bahnen investiert. Der Fuhrpark zeigte sich teilweise deutlich überaltert, doch selbst die Beschaffung neuer Fahrzeuge (wie der Diesellok V 29 im Jahr 1952) konnte nicht verhindern, dass bereits in den 50er-Jahren die ersten Strecken stillgelegt wurden. Das Land Baden-Württemberg versuchte noch, den

Betrieb auf den verbliebenen Schmalspurbahnen in den 60er-Jahren zu rationalisieren. Mit Fördergeldern des Landes wurden fünf Dieselloks der Baureihen V 51/V 52 gebaut und neue Wagen für die Strecke Mosbach – Mudau beschafft. Ohne Erfolg: Der Betrieb blieb zu aufwendig und zu unwirtschaftlich. Bis 1973 verschwanden fast alle Schmalspurstrecken der DB aus den Kursbüchern – und auf fast allen endete der Betrieb. Übrig blieben nur der Güterverkehr auf der 750-Millimeter-Strecke Warthausen – Ochsenhausen (1983 eingestellt) und die Inselbahn Wangerooge, bei der lediglich ein kurzer Fortsatz 1960 entfiel. Ansonsten konnte sie sich halten, und das sogar bis heute. Florian Dürr/GM

KBS	Strecke	Spurweite (mm)	Länge (km)	Stilllegung	
				PV	GV
279b	Ludwigshafen-Mundenheim – Meckenheim	1.000	14,5	1955	1955
302n	Nagold – Altensteig	1.000	15,4	1962	1967
323d	Heilbronn Süd – Marbach	750	34,2	1966	1969
306d	Biberach – Warthausen	750	3,2	1964	1964
306d	Warthausen – Ochsenhausen	750	19	1964	1983
306e	Bad Schussenried – Kappel	750	9,5	1964	1969
306e	Kappel – Riedlingen	750	19,8	1960	1960
306k	Ravensburg – Baienfurt	1.000	6,5	1959	1959
282k	Neustadt (Haardt) – Speyer	1.000	29,1	1956	1956
322b	Lauffen (Neckar) – Leonbronn	750	20,3	1964	1964
321g	Mosbach – Mudau	1.000	28,1	1973	1973
424f	Regensburg-Reinhausen – Wörth (Donau)	1.000	22	1960	1968
1000n	Wangerooge – Ostanleger	1.000	5,4	1960	1960

PV – Personenverkehr, GV – Güterverkehr



Josef Wahl war der Lokführer des Abschiedszuges 1969. Als die Öchsle-Museumsbahn die ehemalige Federseebahn-Dampflok 99 633 am 25. April 2015 wieder in Betrieb nahm, durfte der Pensionär die Lok anheizen (Foto mit seiner Frau) Florian Dürr, Helmut Müller (Bild Seite 39 o.)

als die andere, sie war nicht so anfällig“, sagt Josef Wahl. Ende der 60er-Jahre kam zudem die Dampflok 99 651 (sächs. VI K) für einige Zeit auf der Strecke zum Einsatz. Höher gebaut als die Tssd-Loks, bereitete sie den Lokpersonalen manchmal Sorgen. „Wir haben immer etwas Angst gehabt“, so Wahl, „denn sie hat leicht geschwankt, wenn es bergab ging und viele Wagen dranhingen.“ Außerdem verdingte sich die DB-Diesellok V 51 902 noch einige Zeit auf der Strecke.

Die Hauptlast im Güterverkehr auf der Federseebahn trägt Ende der 60er-Jahre V 51 902. Klassisch laufen ein Packwagen für das Zugbegleitpersonal und Expressgut, ein Wagen für Stückgut aus Bad Buchau und ein Pufferwagen mit



Entscheidend für die Entwicklung – oder besser, den Niedergang – waren solche Maßnahmen freilich nicht. Das Aufkommen blieb schwach, so dass die DB auch das Reststück der Federseebahn (im nördlichen Abschnitt teils Kanzachtalbahn genannt) stilllegte. Als am 31. Mai 1969 der letzte Zug über die Strecke fuhr, wurde nur wenig Aufhebungs um die Stilllegung gemacht. Es gab keinerlei Protest aus Politik und aus den Kommunen und keine Bemühungen, die Bahn zu erhalten.

Ein Indiz für das mangelnde Interesse oder vielleicht dafür, wie schlecht die Aussichten für einen Weiterbetrieb standen.

So wurden die Gleise bald herausgerissen. Zwischen Bad Schussenried und dem ehemaligen Torfwerk einige Kilometer vor Bad Buchau wurde auf der Trasse der Federseebahn ein Normalspurgleis verlegt, welches als Anschluss für eine Moränenkies-Aufbereitung diente und bis 2002 noch regelmäßig bedient wurde. Heute erinnert nurmehr die

als Denkmal aufgestellte 99 637 in Bad Buchau an das „Zügle“ durchs Kanzachtal.

In Bad Buchau gab es in der ersten Zeit nach der Stilllegung noch ein Kuriosum. Die DB betrieb für einige Jahre eine Agentur, in der weiter Fahrkarten verkauft wurden, falls doch mal ein Kurgast die An- bzw. Abreise mit dem Zug und dem Bus plante.

Josef Wahl arrangierte sich recht schnell mit der Stilllegung. Als Lokführer beim Bahnbetriebswerk Aulendorf warteten andere Aufgaben in der Region auf ihn. Geblieben sind Erinnerungen an die Bimmelbahnromantik. Etwa, wenn der Zug am Gasthof

## Das Dilemma der Strecke: Romantik rechnete sich schlicht und einfach nicht

„Zum Torfwerk“ einfach stehen blieb und Verspätung einfuhr, weil das Lokpersonal Durst hatte. Oder wenn die Frau des Bahnhofsvorstehers Warmwasser benötigte, Wahl kurzerhand den Injektor anstellte, um das Gefäß zu befüllen, und zum Dank eine Flasche Bier erhielt. Solche Anekdoten zeigen auch das Dilemma dieser und vieler anderer DB-Nebenbahnen, erst recht der Schmalspurbahnen: Unterm Strich rechnete sich Romantik schlicht und einfach nicht.

Florian Dürr/GM

# Unverzichtbares Wissen!

topaktuell · umfassend · übersichtlich



160 Seiten · ca. 200 Abb.  
ISBN 978-3-95613-033-5  
€ [D] 20,-



160 Seiten · ca. 400 Abb.  
ISBN 978-3-86245-029-9  
€ [D] 20,-

Faszination Technik

GeraMond

Diese und viele weitere Titel unter  
[www.geramond.de](http://www.geramond.de) oder im Buchhandel

# Die kurze Blüte

**DB** In den Jahren 1969/70 erlebte die Bundesbahn einen überraschenden Aufschwung. Vor allem das Güterverkehrsaufkommen wuchs an – so sehr, dass die DB Dampflok reaktivieren musste und die Modernisierung vorübergehend verlangsamte. Das starke Interesse an Gütertransporten half der Staatsbahn gleichwohl weniger, als man annehmen könnte

Für Dampflokfreunde sollte das Jahr 1970 in der Bundesrepublik so manche Überraschung bringen. Der Wirtschaftsaufschwung, der sich Ende der 60er-Jahre eingestellt hatte, zeitigte bei der Deutschen Bundesbahn seine Konsequenzen – nicht nur auf den Magistralen, sondern auch abseits davon, wie in dem kleinen Bahnbetriebswerk (Bw) Mayen. Dort zog die DB

1970 Dampflokomotiven der Baureihe 50 ab, weil sie diese andernorts dringend für Zugleistungen im Güterverkehr benötigte. Um die Züge in der Vulkaneifel zu bespannen, holte sie wiederum alles sonst Verwendbare nach Mayen. Auf diese Weise kamen am 1. Juli 1970 diverse Tenderloks in das Bw: einige Einheitsloks der Baureihe 86, aber auch 094 720, eine preußische T 16<sup>1</sup>, welche die DB

in Mannheim bereits von der Ausbesserung zurückgestellt (z-gestellt) und nun reaktiviert hatte.

## Der Weg zur Hochkonjunktur

Nachdem es 1966 bei der Wirtschaftsentwicklung einen spürbaren Einbruch gegeben hatte, legte diese in der Bundesrepublik ab 1968 wieder deutlich zu. Die Bahn, insbe-



Am 5. Juni 1970 schleppt 140 100 einen Güterzug auf der rechten Rheinseite Richtung Norden. In diesem Jahr erzielte die Bundesbahn das zweithöchste Gütertransportergebnis ihrer Geschichte; die gute Konjunktur, aber auch Einbußen bei der Binnenschifffahrt infolge eines strengen Winters und eines Frühjahrshochwassers am Rhein machten es möglich  
Edgar Fischer/Archiv GM



Eigentlich war 094 720 schon von der Ausbesserung zurückgestellt, doch die gute Konjunktur 1969/70 bescherte ihr eine Rückkehr in den DB-Betriebsdienst. Am 9. April 1971 steht die Preußin mit aufgemalter Computernummer im neuen Heimat-Bw Mayen, zusammen mit den ebenfalls wegen des Güterverkehrsaufschwungs in die Eifel beorderten Einheitsloks 086 809, 086 521 und 086 182  
Robin Fell/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Nb 4940 W		Sa, 10. VI., 1. XI.		auch 17. XI. (31,1)		2. Klasse, oG	
Bad Neustadt (Saale)—Mellrichstadt Bf (—Fladungen)							
Tfz 050		Last 150 t		78 Mindestbr			
Nb 4942 W		10. VI., 1. XI.		auch 17. XI. (31,1)		1., 2. Klasse (Sa = Ntb)	
Schweinfurt Hbf—Mellrichstadt Bf (—Fladungen)							
Tfz 050 (Sa = VT 624+VM+VT)		Last 200 t		78 Mindestbr			
				4940		4942	
1	2	3	4	5	4	5	4
0,0	50	Schweinfurt Hbf . . . . .					1614
	80	A					
6,5		1,4					
		Oberwerrn . . . . .			1621	22	
10,0	90	Sbk 3 Poppenhausen Hst			25	26	
13,6		Ebenhausen (Unterfr) . .			30	32	
19,3	85	Rottershausen . . . . .			38	39	
	30	26,0					
	85	28,1					
	30	27,0					
	85	27,1					
28,9		Münnerstadt . . . . .			48	49	
31,6		Burglauer Hp u . . . . .			52	53	
34,2		Niederlauer Hst u . . . . .			56	57	
38,7	90	Bad Neustadt (Saale) . .			1542	1703	1708
42,5		Heustreu Hst u . . . . .			47	12	13
46,0		Unsleben . . . . .	1546	51	52	17	18
49,1		Oberstreu Hst . . . . .	56	57	22	23	
52,0		Mellrichstadt Bahnhof . .	1600	(1601)	1727	(1729)	

Einheit für Pro 4982 bis Ebenhausen im Schlepp

Als Ersatz für einen diesellokbespannten Zug setzte die DB noch 1971 dampflokbefahrene Garnituren im Raum Schweinfurt/Mellrichstadt ein. Sie griff dabei auf Dampfloks der Baureihe 50 zurück  
Slg. Dr. Lutz Münzer



Auch 086 200 kam 1970 nach Mayen, um dort im Güterverkehr auszuhelfen. Am 30. März 1971 rangiert sie in dem Bahnhof des kleinen Eifelstädtchens  
Ulrich Budde



sondere die Bundesbahn, partizipierte an der wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung in großem Umfang. Im Jahr 1967 betrug die Verkehrsleistung im Güterverkehr 59 Milliarden Tonnenkilometer; 1968 stieg sie auf 62 Milliarden, 1969 auf 71 Milliarden und 1970 gar auf 76 Milliarden Tonnenkilometer. Mehr als 370 Millionen Tonnen Güter wurden in jenem Jahr von der DB transportiert. Damit hatte die Hochkonjunktur allerdings auch ihre Spitze erreicht. Bereits 1971 sanken die Tonnenkilometer auf 69 Milliarden ab.

Daneben gab es einen Zuwachs im Personenverkehr, der sich zwar bescheidener ausnahm, aber doch bemerkenswert ist. Die Zahl der erbrachten Personenkilometer stieg von 39 Milliarden im Jahr 1967 auf 40 Milliarden 1968, 43 Milliarden 1969 und 44 Milliarden 1970. Der moderate Aufwärtstrend

hielt in der Folge sogar an; 1971 erbrachte die DB 45 Milliarden Personenkilometer, bis 1974 wuchs der Wert nochmals an. Somit profitierte die Bundesbahn auch im Reisezugverkehr vom Konjunkturaufschwung, je-

## Anno 1970 transportierte die DB über 370 Millionen Tonnen im Güterverkehr

doch nur ein bisschen. Der Großteil des Wachstums vollzog sich in diesem Bereich im Straßenverkehr; an die Stelle der Familienautos traten familieneigene Autoflotten.

### Maßnahmen der Bundesbahn

Die DB hat den vor allem im Güterverkehr erheblichen Leistungszuwachs insgesamt bewältigt, ohne dass für die Kunden spür-

**Hintergrund****Elektrifizierung 1968-71**

Im Jahr 1968 hatte die Bundesbahn die Strecken Osnabrück – Hamburg-Harburg („Rollbahn“) und Hamm – Wunstorf auf elektrischen Betrieb umgestellt. Die in den 50er-Jahren begonnene Elektrifizierung der hochrangigen Hauptstrecken war damit abgeschlossen, doch die Elektrifizierung des Netzes längst nicht beendet. Nun ging es darum, elektrifizierte Umleitungsmöglich-

keiten zu schaffen und weiterhin Strecken zu elektrifizieren, für welche die Dieseltraktion wegen umfangreichen Güterverkehrs nicht in Betracht kam.

In diesem Zusammenhang hatte die DB im Zeitraum 1968–71 ein Dutzend Verbindungen zur Elektrifizierung vorgesehen bzw. dort mit den Arbeiten begonnen. Dies waren im Einzelnen:

Strecke	Eröffnung des elektrischen Betriebs
Minden – Nienburg	1969
Hamm – Altenbeken – Kassel	1970
Hannover – Altenbeken	1971
Bamberg – Waigolshausen – Gemünden (Main)	1971
Rottendorf – Waigolshausen	1972
Münster – Rheine	1972
Saarbrücken – Trier – Koblenz	1973
Heidelberg – Neckarelz – Heilbronn	1972
Neckarelz – Osterburken – Würzburg	1975
Bad Friedrichshall – Osterburken	1973
Schorndorf – Nördlingen – Donauwörth	1972
Offenburg – Villingen	1975

Fahrt gewann in dieser Zeit auch der Ausbau der zukünftigen S-Bahn-Netze, die durchwegs elektrisch betrieben wurden; der Betriebsbeginn lag aber nach 1971.

bare größere Probleme entstanden. Es zeigte sich aber auch, dass der Betriebsapparat in dieser Zeit bis an seine Leistungsgrenzen belastet war. Offenbar wurde in erster Linie das vorhandene Rollmaterial besser ausgelastet. Die Zahl der Zugkilometer bei den Reisezügen legte zwischen 1967 und 1971 um etwa 15 Prozent, bei den Güterzügen gar um stolze 29 Prozent zu.

Zusätzlich ergriff die DB Maßnahmen, die den Wagenumlauf beschleunigten, und erhöhte die Wagenstandsgebühren. Erstmals seit Jahren vergrößerte sie auch die Belegschaft – dazu später mehr. Ergänzt wurden die DB-eigenen Schritte durch Vorgaben der Bundesregierung. Sie erlegte der Bundesbahn auf, das Programm zum Unterhalt des Oberbaus 1970 einzuschränken.

Nicht zuletzt traf die DB in jener Zeit eine Entscheidung, die zwar ihren Ruf als modernisierungsorientierte Institution gefährden mochte, durch die sie aber der großen Nachfrage besser gerecht wurde. Sie schraubte die Ausmusterung von Dampflokomotiven nachhaltig zurück und nahm sogar abgestellte Maschinen wieder in Betrieb, wie im Beispiel der 094 in Mayen. Die Reaktivierungen betrafen in erster Linie Lokomotiven der Baureihe 50, aber ebenso waren einige 44er, drei Schnellzugloks der Reihe 03 (03 114, 131 und 268) sowie manche Tenderlok dabei. Dies geschah vor allem im ersten Halbjahr 1970. Weitere Reaktivierungen waren vorgesehen, unterblieben aber mangels Bedarf. Der Einsatzbestand an Dampflokomotiven –

jeweils zum Jahresende – war von 1967 bis 1969 von 2.506 auf 1.660 abgesenkt worden; 1970 dagegen sank er nur um 24 Maschinen.

Die Notwendigkeit, vermehrt auf Dampflokomotiven zurückzugreifen, sorgte für einige bemerkenswerte Änderungen in den Betriebseinsätzen, nicht nur in Mayen. So erhielt auch das Bw Flensburg, das bereits grundsätzlich mit Diesellokomotiven rangiert hatte, für den schweren Rangier- und Übergabedienst in Flensburg und Kiel zum 1. Juni 1969 drei preußische T 16<sup>1</sup> (Reihe 94<sup>5</sup>). Als die Dienststelle die beiden letzten Lokomotiven dieser Baureihe am 12. August 1971 wieder abgab, war sie dampffrei. In Mayen stellte der Dienst der Tenderloks gleichfalls

### **Das Bw Flensburg bekam im Jahr 1969 erneut Tenderloks zugeteilt**

nur ein verhältnismäßig kurzes Intermezzo dar. Die ab Sommer 1970 dorthin verlegten insgesamt sieben 86er und drei 94er blieben lediglich bis Frühjahr/Sommer 1971 dort. Im Winter 1969/70 und im Frühjahr 1970 war außerdem zwei Mal für einige Monate eine Lok der Reihe 78 dort stationiert.

### **Die weitere Entwicklung**

Im Jahr 1971 setzte die Bundesbahn die Ausmusterung von Dampflokomotiven wieder in größerem Maße fort. Möglich wurde dies nicht nur durch das nun leicht rückläufige Verkehrsaufkommen, sondern auch da-



durch, dass die DB die bereits vor dem Konjunkturaufschwung eingeleiteten Elektrifizierungs- und Beschaffungsmaßnahmen stetig weiterführte. Daher standen vermehrt Strecken für den elektrischen Betrieb bzw. neue Lokomotiven zur Verfügung.

Dabei beschaffte (und entwickelte) die DB nicht nur bewährte Elektro- und Dieseltriebfahrzeuge weiter, sie nahm zudem zukunfts-trächtige Neuschöpfungen in Angriff. Basierend auf der Vorserie E 03 (ab 1968: 103.0) lief 1970 die Serienfertigung der neuen Ellok 103.1 an. Die stärkste und schnellste Ellok der Bundesbahn entwickelte sich binnen weniger Jahre zum Rückgrat des Fernreiseverkehrs und zum Symbol der modernen DB. Ein weiteres Erfolgsmodell war der S-Bahn-Triebwagen 420, dessen erste Exemplare bereits 1969 anrollten und der später in verschiedenen Ballungsräumen zum Leistungsträger aufstieg. Aus jener Zeit stammen weiterhin die Konzeptionen für die nach 1971 erfolgreich in den Betriebsdienst aufgenommenen Ellok-Typen 111 (Reiseverkehr) und



## Bereit für den Herbstverkehr

Bundesbahn mobilisiert alle Reserven / 10 000 Güterwagen zusätzlich im Einsatz

Die Vorbereitungen der Bundesbahn für den erwarteten starken Herbstverkehr laufen auf Hochtouren. Der Wagenbestand, mit dem die Bundesbahn schon in der dritten Juliwoche den absoluten Höchststand der letzten 25 Jahre erreicht hat, wird für den Herbstverkehr nochmals um etwa 10 000 Wagen aufgestockt werden. Sonderschichten an Sonntagen in den Rangierbahnhöfen, stärkere Einschaltung kleinerer Rangierbahnhöfe zur

Entlastung der Knoten, flexible Personaleinsätze, Ausschöpfung aller organisatorischen Möglichkeiten sowie die Heranziehung weiterer noch betriebsfähiger Dampflokomotiven sollen dazu beitragen, den erwarteten starken Herbstverkehr zu bewältigen. Von den 10 000 Güterwagen, die der Bundesbahn im Herbstverkehr zusätzlich zur Verfügung stehen werden, stammen rund 2000 aus den für 1970 vorgesehenen 8000 Neulieferun-

gen der Industrie. Die Französischen Eisenbahnen werden für den Stückgutverkehr 1500, für den Zuckerrübentransport 1300 Wagen teilweise zur Verfügung stellen. Von den Dänischen Staatsbahnen sowie von der Transwaggon GmbH in Frankfurt (Main) werden je hundert Güterwagen angemietet. Verhandlungen über die Anmietung weiterer Güterwagen sind im Gange.

(Fortsetzung auf Seite 3)



Im September 1970 fährt 110 292 mit einem Schnellzug aus Ulm Hbf Richtung Augsburg aus. Der Personenverkehr stand in seinem Zuwachs hinter dem Güterverkehr zurück, andererseits hielt der Anstieg über 1970 hinaus noch einige Zeit an

Tim Howerter/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

In ihren Publikationen ging die DB mehrfach auf den Verkehrsboom und seine Folgen ein, wie in diesem Artikel der Zeitung „Rad und Schiene“ vom September 1970. Um den Güterwagenbestand aufzustoßen, mietete die Bundesbahn zum Teil im Ausland Fahrzeuge an Sfg. Dr. L. Münzer

151 (Güterverkehr). Weniger Erfolg hatte die DB hingegen mit ihren Gasturbinen-Projekten, sei es die Diesellok 210 (abgeleitet aus der V-160-Familie) oder der 602 (Umbau aus dem 601). Auch der damals konzipierte 1.-Klasse-Triebzug 403 setzte sich nicht durch.

### Boom ohne Bonus

Trotz der hohen Auslastung und der starken Nachfrage konnte die Bundesbahn 1969/70

jedoch keine schwarze Zahlen schreiben. Zwar war 1968 der Jahresfehlbetrag gegenüber dem Vorjahr um 277 Millionen DM auf 1,227 Milliarden DM gesenkt worden und reduzierte sich 1969 auf circa eine Milliarde DM. Aber schon im absoluten Boomjahr 1970 stieg er auf 1,25 Milliarden DM an und verdoppelte sich 1971 sogar. Hauptgrund dafür waren satte Lohn- und Gehaltserhöhungen, flankiert von sinkenden Wochenarbeits-

zeiten und erhöhten Urlaubsansprüchen, welche die Personalaufwendungen allein 1971 um 17,5 Prozent steigerten. Die Gewerkschaften konnten auch in den Folgejahren entsprechende Forderungen durchsetzen. Hinzu kam, dass ab 1970 der Personalbestand erstmals seit 1958 wieder zunahm. Aufgrund der schwierigen Lage am Arbeitsmarkt griff die DB – wie die übrige Wirtschaft – verstärkt auf „Gastarbeiter“ zurück, von denen sie 1973 rund 23.000 beschäftigte.

Die steigenden Personalkosten wurden zum Teil durch höhere Leistungen des Bundes ausgeglichen, dazu kamen ab 1970 jährliche Tarifierhöhungen im Güterverkehr; 1971 betrug diese rund 20 Prozent. 1971 nahm die DB erstmals seit 1966 auch im Per-

Schwerer Güterverkehr auf der Moselbahn: 044 274 und 044 331 sind mit ihrem Kohleganzzug am 28. September 1970 in Eller auf das linke Streckengleis gewechselt und überqueren nun die Mosel. Für den gewachsenen Güterverkehr holte die DB 1970 auch diverse 44er in den Einsatzbestand zurück Robin Fell/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



## Überblick

### Güterverkehr 1967-75

Nach Rückgängen in den Jahren 1966 und 1967 stieg ab 1968 infolge der wirtschaftlichen Hochkonjunktur das Transportaufkommen bei der DB wieder an, um 1970 mit 375 Millionen Tonnen den bisherigen Höchstwert nach 1945 zu erreichen. Erst gegen Ende des Jahres 1970 flaute die Konjunktur wieder ab mit entsprechenden Rückgängen bei der Transportmenge bis Mitte 1972. Danach kam es bis 1974 aber-

mals zu einem starken Anstieg, wie schon 1969/70 hauptsächlich bedingt durch die gute Absatzlage im Steinkohlenbergbau und bei der Stahlindustrie. Doch bereits zum Ende 1974 hin zeichnete sich eine deutliche Trendwende ab, die schließlich im Rezessionsjahr 1975 zu starken Einbrüchen führte. Innerhalb eines Jahres fiel die Transportmenge beinahe auf den Wert von 1967 zurück. Josef Mauerer/GM

sonenverkehr wieder Tarifierhöhungen vor, die wegen der langen „Pause“ seit der letzten Preissteigerung rund zwölf Prozent betragen. 1972 und 1973 folgten weitere Erhöhungen um rund zehn Prozent.

So bleibt von den Boomjahren 1969/70 ein durchwachsenes Fazit. Einerseits zeigen sie respektable Leistungen der Bundesbahn – in

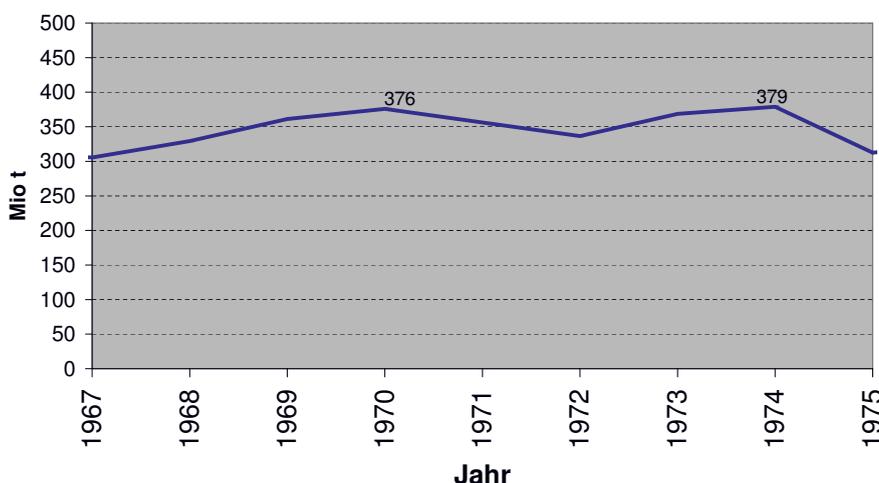
### Bilanz der DB 1969/70: Respektable Leistungen und dennoch im Defizit

ihrer Geschichte sollte sie nur einmal, 1974, noch mehr Güter transportieren. Zudem verhalten sie der Dampflok zu einem unerwarteten, wenn auch nur kurzen Comeback. Andererseits bleibt die enttäuschende Feststellung, dass selbst dieser Zuwachs an Gütertransporten und Personenbeförderungen nicht dazu beitragen konnte, das Defizit der DB dauerhaft zu verringern.

Als wenige Jahre später infolge der ersten Ölkrise das Verkehrsaufkommen stark sank, wirkte sich das fatal auf die Bilanzen der Bundesbahn aus. Vor allem den hohen Personalbestand konnte die DB – trotz Einstellungsstopps im Jahr 1974 – nur langsam abbauen, da es bei ihr als einer dem Sozialstaatsprinzip verpflichteten Bundesbehörde auch bei Arbeitern und Angestellten keine betriebsbedingten Kündigungen gab.

Dr. Lutz Münzer/Josef Mauerer/GM

Beförderte Güter (in Mio t) bei der DB (Gesamtverkehr)





# Betrieb mit Licht und Schatten

**DB** Von 1966 bis 1971 war Lutz Münzer Fahrgast auf der Rhönbahn Fulda – Gersfeld. Er erlebte eine Nebenbahn mit Höhen und Tiefen – und, wie es schien, mit einem schweren Stand bei der DB

Die 28 Kilometer lange Strecke von Fulda nach Gersfeld war in vieler Hinsicht eine typische Nebenbahn der DB im ländlichen Mittelgebirgsraum. Es handelte sich um eine Stichbahn, deren Verkehr sich auf ein regionales Zentrum – die Kreisstadt Fulda – ausrichtete. Dort, in der gewerbereichen Mittelstadt, gab es zum Beispiel zahlreiche weiterführende Schulen. Zu den Schülern, die eines der dortigen Gymnasien besuchten, gehörte von 1966 bis 1971 auch ich. In dieser Zeit wurden die DB und ihre Rhönbahn meine Beförderungsmittel.

Schon seit den 50er-Jahren fuhren sechs der acht werktäglichen Zugpaare als Schienenomnibusse. Nur im morgendlichen und abendlichen Berufs- und Ausbildungsverkehr kam eine lokbespannte Zugeinheit zum Einsatz, gebildet aus acht Umbaudreiaxern und bespannt mit einer Diesellok der

Reihe 211. Montags bis Freitags rollte ein Nahgüterzugpaar, gleichfalls von einer 211 gezogen. In Fulda betrug seine Anhängelast üblicherweise etwa 40 Achsen, in Gersfeld deren sechs bis zehn. An all dem änderte sich zwischen 1968 und 1971 kaum etwas. Stagnation also? Mitnichten, bei allem äußerlichen Stillstand war die Strecke 1971 in vieler Hinsicht doch eine andere als drei Jahre zuvor.

## Schüler und Berufstätige

Gerade die beiden lokbespannten Zugpaare waren gut besetzt – früh Richtung Fulda, abends Richtung Gersfeld. Ab dem bzw. bis zum acht Kilometer von Fulda entfernten Haltepunkt Eichenzell mussten nicht selten Fahrgäste stehen. Ich entkam diesem Problem, da ich schon in Gersfeld einstieg.

Während ich über die Jahre hinweg zur Schule fuhr, registrierte ich auch die Verän-

Blick auf die Gleisanlagen des Bahnhofs und das Bahnbetriebswerk Fulda im April 1963. Auf den dortigen Abstellgleisen pausiert auch ein Schienenbus VT 98 – solche Fahrzeuge befuhren die Nebenbahn nach Gersfeld

Dr. Rolf Brüning

derungen. Der Anteil der Berufstätigen an den Fahrgästen reduzierte sich anhaltend und rasch, so dass bald abends die Sitzplätze in den Zügen genügten. Nicht so jedoch früh und mittags: Die Zahl der Schüler und somit der Fahrgäste zu diesen Zeiten stieg nämlich erheblich an. Wenn wir zum Beispiel mittags nach Hause fuhren, wurde es in den beiden dreiteiligen Schienenbuseinheiten, aus denen dieser Zug üblicherweise bestand, eng. Immer mehr mussten wir uns anstrengen, um für die Skatrunde auf der Heimfahrt einen „Sechser“ bei den Plätzen zu gewinnen – wer nicht beim Bereitstellen der Triebwagen aktiv wurde, hatte bald keine Chance mehr.

## Mit den Zügen fuhren immer mehr Schüler – aber weniger Berufstätige

Dass aber die Berufstätigen zunehmend auf den Zug verzichteten, lag nicht nur am allgemeinen Trend zum Auto. Die DB verstärkte die Abwanderung noch durch eine ungünstige Fahrplangestaltung. In Fulda begannen einige große Industriebetriebe mit der Arbeit schon gegen 6:45 Uhr – daher fuhr der erste Zug in Gersfeld entsprechend früh ab und kam in Fulda gegen 6:15 Uhr an. Ganz

anders sah es nachmittags aus. Der Arbeitschluss lag zwischen 15:45 und 16:00 Uhr, doch wer dann mit der Bahn nach Hause wollte, musste noch über eine Stunde bis zur Abfahrt des nächsten Zuges warten. Weil der wegen der Steigung der Strecke und später einer Kreuzung über 50 Minuten bis Gersfeld benötigte, konnte das kaum attraktiv sein.

Kurioserweise blieb seit 1969 eine der beiden Schienenbuseinheiten des mittäglichen Schülerzuges in Gersfeld bis nach 17 Uhr stehen. Das Zugpersonal vertrieb sich dort also zweieinhalb Stunden lang die Zeit, um dann nach Fulda zu fahren. Nichts hätte dagegen gesprochen, diese Zuggarnitur schon gegen 14:45 Uhr nach Fulda zurückkehren zu lassen, mit ihr gegen 16 Uhr nach Gersfeld zu fahren und die Berufstätigen mitzunehmen, um gegebenenfalls dann eine Stunde später erneut nach Fulda zu rollen. Aber so weit war die DB erst 1978. Bis dahin hatten viele Berufstätige ihr längst den Rücken gekehrt.

Wie grotesk sich die Verhältnisse darstellten, erlebte ich damals aus eigener Anschau-

ung. In einem Leserbrief in der lokalen Zeitung hatte ich im Juni 1970 auf die unzulängliche Fahrplangestaltung hingewiesen. Daraufhin beraumte der Gersfelder Dienstvorstand für den 30. Juni ein Gespräch an. Aber nicht, um etwas zu unternehmen. Der Tenor lautete vielmehr: Die Züge seien noch gut besetzt, warum sollte man da was ändern? Und wenn sie, wie absehbar, irgendwann nicht mehr gut besetzt seien, dann würde die Strecke eben stillgelegt. Die Einnahmen aus den Fahrkarten der Berufstätigen und Schüler würden die Betriebskosten ja nicht decken. Alles ganz einfach.

### Wandel im Güterverkehr

Es ging indessen keineswegs nur bergab. Seit Mitte der 60er-Jahre war die Strecke bis kurz vor den elf Kilometer von Fulda entfernten Haltepunkt Welkers mit Fahrdraht versehen. Hier ging es zu einem für den Bau der Autobahn Würzburg – Hattenbacher Dreieck angelegten Deckenbaubahnhof. Für ihn sowie den Anschluss an die Strecke gab es

ein provisorisches Stellwerk in einer Holzbaracke. Nach Fertigstellung der Autobahn wurden Deckenbaubahnhof, Fahrleitung und Stellwerk zügig beseitigt, das zuvor von dem Bahnhof in Anspruch genommene Gelände als Industriegebiet ausgewiesen. Unter anderem siedelte sich ein Mülltonnenhersteller an, der einen mehrgleisigen Anschluss, anfahrbar aus Richtung Gersfeld, errichtete. In diesem 1969 oder 1970 in Betrieb genommenen Anschluss wurden werktäglich etwa sieben gedeckte Wagen abgefertigt. Ein wei-

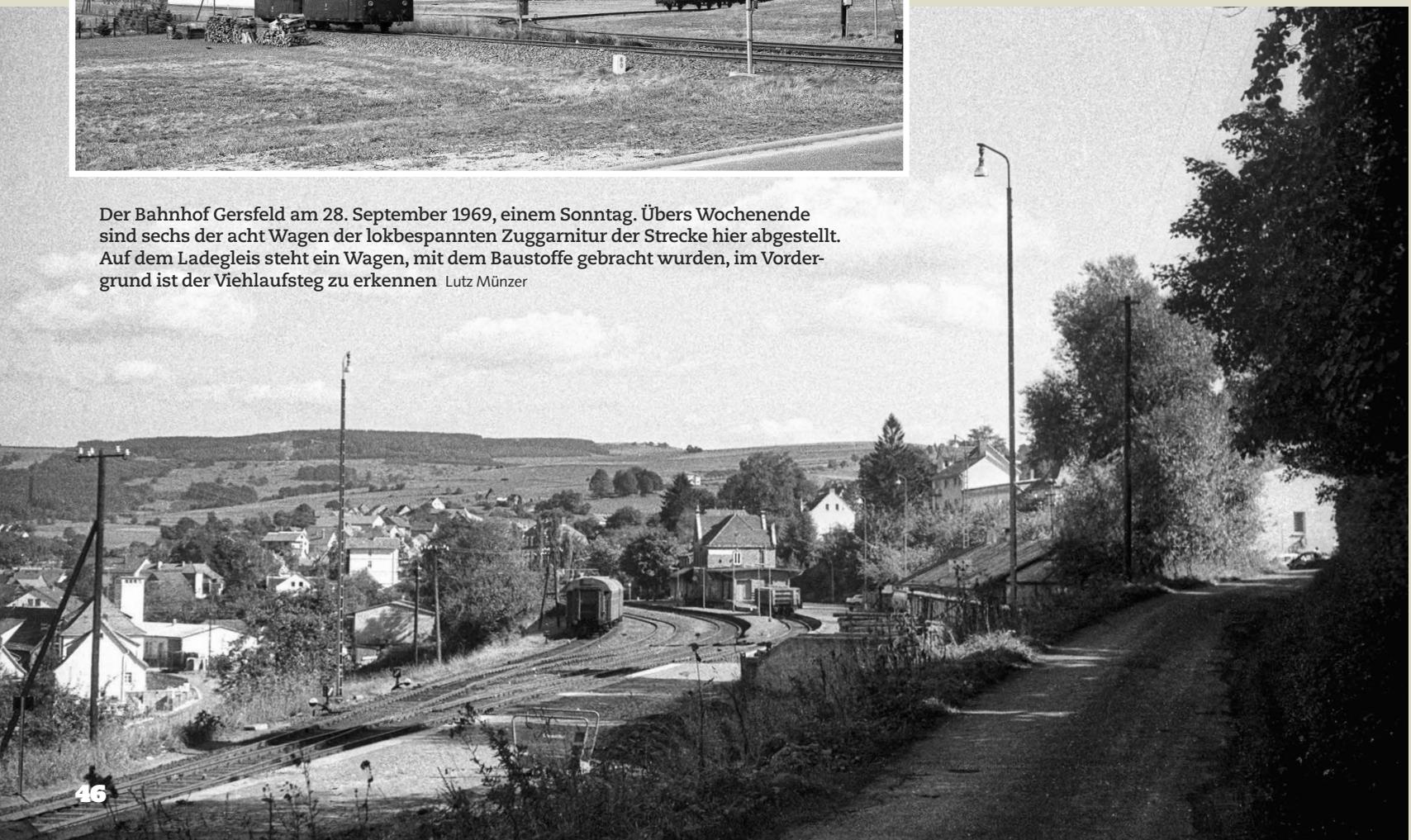
### Im Güterverkehr konnte die Rhönbahn zeitweise sogar noch zulegen

terer Anschlusskunde, bei dem jahrelang nur wenig Fracht angefallen war, kehrte 1969 in größerem Umfang zur Schiene zurück: das Basaltwerk bei Gersfeld, einen Kilometer vom Streckenende entfernt. Es besaß einen dreigleisigen Anschluss, zum Rangieren stand eine kleine zweiachsige Diesellok zur Verfügung. Zunächst nahm der Schotterversand zu. Gelegentlich waren sogar Ganzzüge abzufahren. Dann wurde eine Asphaltmischanlage installiert, für die mehrfach wöchentlich Bitumenwagen zuzuführen waren. Da an Samstagen planmäßig kein Güterzug verkehrte und Bitumen vor dem Erkalten zügig zu entladen war, übernahm das der an diesem Wochentag lokbespannte mittägliche Schülerzug. Das Absetzen des Wagens

Bis in die 80er-Jahre waren Schienenbusse auf der Strecke Fulda – Gersfeld unterwegs. Hier eine Garnitur bei Welkers, wo Ende der 60er-Jahre ein Deckenbaubahnhof für den Autobahnbau existierte und sich hernach ein Mülltonnenhersteller niederließ; er bereicherte über Jahre das Güterverkehrsaufkommen der Rhönbahn Lutz Münzer



Der Bahnhof Gersfeld am 28. September 1969, einem Sonntag. Übers Wochenende sind sechs der acht Wagen der lokbespannten Zuggarnitur der Strecke hier abgestellt. Auf dem Ladegleis steht ein Wagen, mit dem Baustoffe gebracht wurden, im Vordergrund ist der Viehlaufsteg zu erkennen Lutz Münzer



## Stichwort

# Umbau in Gersfeld

Anfang der 70er-Jahre gab es im Endbahnhof der Rhönbahn zwei betrieblich schwierige Aspekte. Zum einen fielen samstags in Gersfeld drei Wagenladungen Vieh an, die der letzte Schienenbus gegen 22 Uhr mit nach Fulda nahm. Da sich beim Rangieren die Wagen nicht auf der Talseite des Schienenbusses befinden durften, waren sie von Kopf- und Seitenrampe per Hand auf dem Ladegleis Richtung Empfangsgebäude zu schieben. So konnte der Schienenbus gleich an der richtigen Seite ankuppeln. Als die DB den Personalbestand in Gersfeld verringerte, stieß das bei den örtlichen Eisenbahnern ohnehin wenig geschätzte Rangierverfahren auf Schwierigkeiten.

Als zweites gab es an Wintersonntagen den Skisonderzug „Rhönblitz“, der aus Darmstadt über das Rhein-Main-Gebiet nach Gersfeld kam. Die gelegentlich recht lange Garnitur musste auf die beiden für die Abstellung in Betracht kommenden Gleise des Endbahnhofs aufgeteilt werden, damit das Gleis mit dem Hausbahnsteig für die Regelzüge zur Verfügung stand.

Um dafür besser gewappnet zu sein, änderte die Bundesbahn im Sommer 1970 den Bahnhof Gersfeld wie folgt:

- Sie verlängerte den Hausbahnsteig von 160 auf 232 Meter
- Sie verlängerte ein vorzugsweise zur Aufstellung genutztes Gleis um circa 50 Meter, so dass dieses Zehn-Wagen-Züge aufnehmen konnte; die zweite Anbindung dieses Gleises durch eine Weiche entfiel
- Die DB verzichtete auf die Kopframpe. Sie verlängerte das bisher hier endende Stumpfgleis, band es ans Streckengleis an und beseitigte die beiden Weichen, die bisher das Ladegleis mit dem durchgehenden Hauptgleis verbanden. Damit konnten die Viehwagen zukünftig ohne vorherige Handverschiebung von der verbliebenen Seitenrampe abgezogen werden.

Immerhin: Trotz umfangreichen Einsatzes von Bauzügen und Gleisbaugeräten in dem kleinen, nur vier Gleise aufweisenden Bahnhof fielen bei den Arbeiten keine Reisezüge aus!

zen: In den Stationen Lütter, Schmalnau und Hettenhausen wurden die Weichen, über die bislang die Stückgutwagen an die Schuppen geschoben wurden, ausgebaut. Das örtliche Personal wurde reduziert, die Öffnungszeit der Schalter gekürzt. In Gersfeld blieb der Fahrkartenschalter indessen noch mindestens bis 1971 auch an Sonntagen geöffnet. Und es wäre falsch, zu glauben, die Bundesbahn hätte pauschal mit Reduzierung und Schließung reagiert. Den Endbahnhof Gersfeld zum Beispiel passte sie Anfang der 70er-Jahre durchaus effektiv bestimmten betrieblichen Anforderungen an (siehe Kasten).

## Ein zuverlässiger Betrieb

Auch sonst konnte die DB durchaus Pluspunkte holen. Der Zeitaufwand für die Fahrt zur Schule war zwar mit 45 Minuten je Richtung beachtlich, das frühe Aufstehen bereitete mir absolut keine Freude – es galt ja noch die Sechstageswoche. Aber verglichen mit den Mitschülern, die im Omnibus zur Schule fahren, hatte ich es gut. Vor allem, weil die Züge zuverlässig fuhren. Nur einmal habe ich einen Ausfall erlebt, und dafür konnte die Bahn nichts. Am 2. Oktober 1970 war zwischen Hettenhausen und Altenfeld ein Baum auf die Strecke gekippt. Unser mittäglicher Schülerzug konnte noch rechtzeitig halten und nach Hettenhausen zurückkehren. Hier dauerte es eine Weile, dann kam aus Fulda ein Ersatzbus. Und nochmals zum Schienenbus: Die spurtstarken 798 vermochten auf der Fahrt nach Gersfeld bis zu acht (!) Minuten Fahrzeit hereinzufahren! Ein willkommenes Polster, denn gelegentlich verspätete sich die Abfahrt unseres Mittagszuges, weil dieser noch den Anschluss vom D-Zug München – Bremerhaven-Lehe aufnehmen musste.

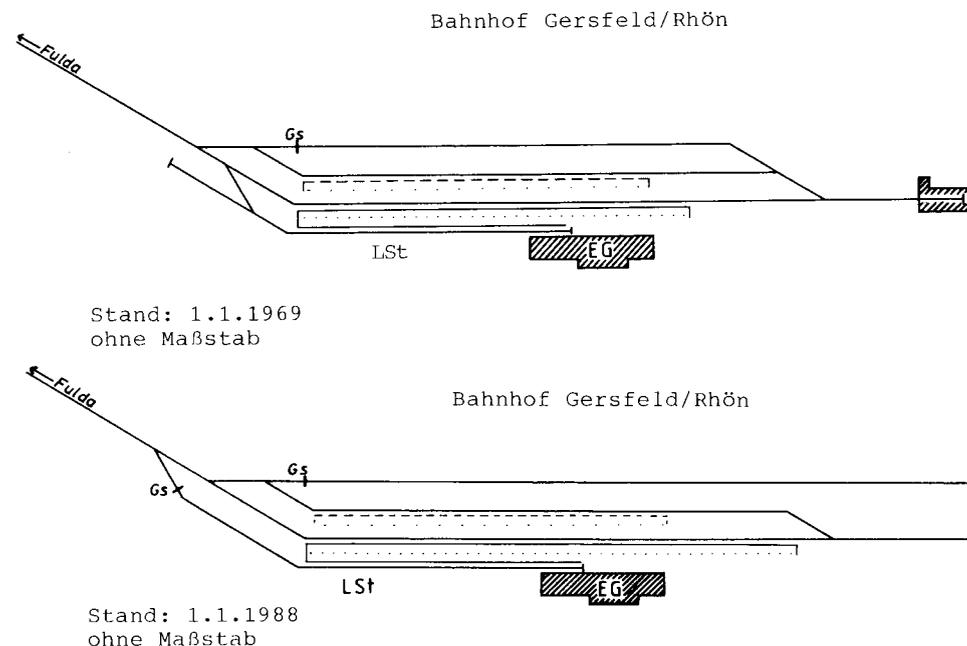
So bewährte sich die Nebenbahn für mich als Schüler insgesamt hervorragend. Umso mehr berührte es mich, wie wenig Interesse Bahn und Politik daran zeigten, das Angebot den neuen, geänderten Anforderungen anzupassen.

## Zur Person Der Autor

Dr. Lutz Münzer, geboren 1953, hat Geschichte und Geographie studiert. Er arbeitet heute als Kartograph, Geograph und Historiker, wobei die Eisenbahn einen Interessenschwerpunkt bildet. Das Foto zeigt ihn zu seiner Zeit als Gymnasiast Ende der 60er-Jahre.



Slg. Dr. Lutz Münzer



Die Bahnanlagen in Gersfeld im Jahr 1969, noch vor dem Umbau (o.), sowie 1988 nach den Modifikationen durch die DB Dr. Lutz Münzer (2)

im Anschluss kurz vor dem Endbahnhof sorgte jedes Mal für zehn Minuten Verspätung bei der Ankunft in Gersfeld.

Immerhin: Das Aufkommen durch diese neuen Verkehrsleistungen glich fast all das aus, was mit der Schließung aller fünf an der Strecke gelegenen Stückgutabfertigungen im Sommer 1970 entfiel. Die DB ging seinerzeit daran, das Konzept der 1.000 Stückgutbahnhöfe umzusetzen, und da fielen die Stationen der Rhönbahn durchs Raster. In Het-

tenhausen, sieben Kilometer von Gersfeld entfernt, protestierten Gewerbetreibende gegen die Maßnahme – ohne Erfolg. Die zwei Ortswagen, die hier dank diverser Holz verarbeitender Betriebe täglich anfielen, genügten offenbar nicht. Auch hätte der Stückgut-schuppen das Aufkommen der geschlossenen Nachbarabfertigungen mit übernehmen müssen und wäre dann zu klein gewesen.

Das Ende der Stückgutbeförderung auf der Strecke hatte noch 1970/71 Konsequen-

Im Ausbesserungswerk Weiden stehen 1970 mehrere in „Popfarben“ umlackierte Schnellzugwagen. Von links nach rechts sieht man Speisewagen, 2.-Klasse-Wagen, 1.-Klasse-Wagen und nochmals 2.-Klasse-Wagen  
 Joachim Claus/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



# Versuch in Bunt

**DB** Modern, marktbewusst, kundennah wollte die Bundesbahn Anfang der 70er-Jahre sein. Ein Weg dorthin: ein neues Äußeres, zum Beispiel bei den Fahrzeugen. Die Idee der „Popfarben“ war geboren

**K**napp zwei Jahrzehnte lang hatten Chromoxidgrün und Kobaltblau das Bild der schnellen DB-Reisezüge bestimmt – Farben, die etwas dunkel und trist wirkten. Nur die TEE-Züge brachten seit 1957 mit ihrem Rot-Beige eine hellere, freundlichere Note ins Spiel. Und an diesem Punkt wollte die Bundesbahn 1970 ansetzen.

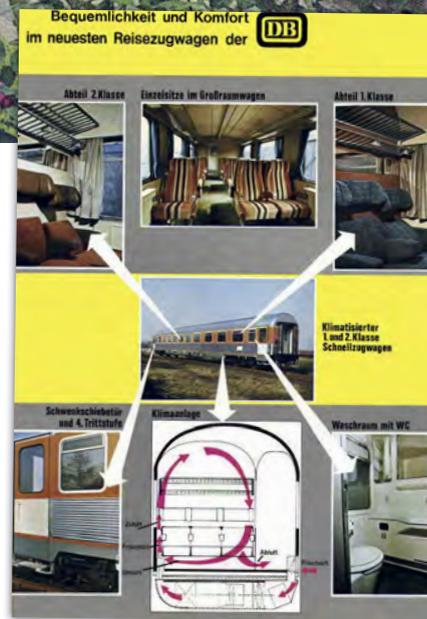
Die alten Farben waren aus ihrer Sicht Teil eines antiquierten Eisenbahn-Bilds, wie sie es in den Köpfen vieler Zeitgenossen vermutete. Stattdessen wollte sich die DB modern, marktbewusst und kundennah geben. Ein frischeres, zeitgemäßes Auftreten sollte ihr eine ganz neue Wahrnehmung in der Öffentlichkeit verschaffen. Ein wichtiger Schritt dorthin: die Einführung hellerer Farben für die Fahrzeuge des Reiseverkehrs.

## Frischer Wind vom Design-Center

Im Frühjahr 1970 erhielt das DB-Design-Center in München den Auftrag, entsprechende Ideen zu erarbeiten. Dort orientierte man sich an den gerade entstehenden Prototypen neuer Edelstahlwagen für den Fernverkehr. Analog zu den Silberlingen des Nahverkehrs

benötigten auch diese grundsätzlich keine Lackierung. Sie konnten jedoch durch farblich abgesetzte Fensterbänder akzentuiert werden, die beispielsweise auf die Wagenklasse oder die Funktion hinwiesen. Damit bot sich auch für den bestehenden Wagenpark eine silberne oder zumindest hellgraue Grundfarbe an. Diese wurde am 23. Juni 1970 bei einer Besprechung zwischen dem DB-Vorstand und Vertretern des Design-Centers in Frankfurt (Main) festgelegt. Wie vom Design-Center angeregt, sollten die Wagen künftig am Fensterband einen farbigen Streifen erhalten, der die hellgraue Grundfarbe harmonisch ergänzte. Auf konkrete Farben legte man sich noch nicht fest. Das Design-Center sollte konkrete Vorschläge erarbeiten.

Daraufhin wurden bis zum 14. August 1970 im Ausbesserungswerk Frankfurt (M) fünf eigens dafür bereitgestellte Reisezugwagen der 26,4-Meter-Bauart umlackiert. An jenem Tag fand dort eine Vor-Ort-Besichtigung mit dem DB-Vorstand statt. Wie gewünscht hatte sich das Design-Center einer zeitgemäß bunten Farbpalette für das Fensterband bedient, die dennoch mit den bishe-



Die Anfang der 70er-Jahre gebauten Prototypen für neue Fernverkehrswagen standen Pate bei den „Popwagen“; DB-Prospekt von 1971. Slg. Oliver Strüber

rigen Farben im Einklang stand. Zusammen mit der hellen Grundfarbe strahlten die neuen Farben ein frisches, „poppiges“ Zeitgefühl aus. Den kieselgrauen Grundanstrich der Seitenwände (Farbton RAL 7032) ergänzten bei je einem der fünf Wagen Anstriche in Orange (1. Klasse), Blau (2. Klasse, 2. Klasse/Gepäck), Rot (Speisewagen) und Lila (Schlafwagen). Nicht umsonst erhielt das neue Farbschema später die Bezeichnung „Popfarben“.

Farbwahl und Flächengestaltung stießen auf einhellige Zustimmung. So stellte man sich das künftige Erscheinungsbild der DB-Reisezüge vor, es gab nur minimale Ände-



Bei den S-Bahn-Triebwagen 420 setzte die DB auch „Popfarben“ ein, allerdings nicht nach Funktionen unterteilt, sondern nach Regionen. Der rote Farbton, hier auf 420 003, war für Frankfurt (Main) vorgesehen, wurde aber dann nicht verwendet. Das Bild zeigt den Zug bei einer Sonderfahrt nach Oberammergau Anfang der 70er-Jahre. Edgar Fischer/Archiv GM

rungswünsche. Schon am 31. August 1970 ordnete die Hauptverwaltung der DB (HVB) folglich die Umlackierung von zunächst drei kompletten Zuggarnituren an: zwei Tageszügen und einem Nachtzug. Mit ihnen wollte man das neue Farbschema im Praxisbetrieb erproben und seine Wirkung auf die Fahrgäste erforschen (siehe auch Kasten).

### Versuchszüge im Praxistest

Im Spätherbst 1970 begann die Erprobung der drei „Popwagen“-Garnituren. Zu ihnen

gesellten sich ab 1971 die sieben Edelstahlwagen-Prototypen, deren Fensterbänder ebenfalls blutorange und kobaltblau lackiert wurden. Das farbenfrohe, „luftige“ Erscheinungsbild der Wagen fand rasch Anklang bei den Reisenden. Im Frühjahr 1971 erweiterte die DB den Versuch um 130 zusätzliche Wagen, teils auch Fahrzeuge älterer Bauart. Allerdings wurde das Farbversuchs-Lackierschema dabei nicht mehr konsequent eingehalten – so gab es auch Wagen der 1. Klasse mit blauem Fensterband. Zwar war die Bundesbahn bemüht, ihre „Popwagen“ nur in reinrassigen Garnituren zu verwenden, in der Praxis konnte sie das allerdings nicht

### Stichwort

## Versuchsfarben 1970

Die Grundparameter der neuen Farbgestaltung wurden bei den Versuchszügen unverändert von den Testwagen übernommen: Die Streifen zwischen Dach und Fensterband sowie die Fläche unterhalb der Fenster lackierte man kieselgrau (RAL 7032), das Dach umbragrau (RAL 7022), Langträger und Schürze schwarzgrau (RAL 7021). Die Farben des Fensterbandes, des Streifens zwischen Langträger und Schürze (sowie des jeweiligen DB-Logos) variierten je nach Funktion:

- Wagen 1. und 1./2. Klasse: Blutorange (RAL 2002)
- Wagen 2. Klasse ohne oder mit Gepäckraum: Kobaltblau (RAL 5013)
- Schlafwagen, Speisewagen, Sitzwagen mit Speiseraum: Purpurrot (RAL 3004)
- Gepäck- und Postwagen: Chromoxidgrün (RAL 6020)

Noch offen blieb die Farbgebung beim Fensterband der Liegewagen: Zur Wahl standen Rotviolett (RAL 4002), Blaulila (RAL 4005) und das Kobaltblau der 2. Klasse. Eine Entscheidung sollte nach den Ergebnissen des Praxistests folgen.

## Die Popfarben setzten sich nicht durch, leiteten aber eine neue Zeit ein

immer umsetzen. Gerade dann ließen die „Neuen“ die einfarbig lackierten Wagen buchstäblich „alt“ aussehen. Übrigens wurden auch einige weitere Fahrzeuge mit den neuen Farben ausgestattet, etwa die S-Bahn-Elektrotriebwagen 420 oder später der Dieseltriebwagen 614.

Trotz aller positiven Resonanz konnten die Versuchslackierungen nicht völlig überzeugen. Vor allem die kieselgraue Farbfläche unterhalb des Fensterbandes verschmutzte schnell; aufgewirbelter Dreck, Staub und Rost hinterließen deutlich ihre Spuren und erforderten ein Mehr an Wagenwäschen. Doch es sollten nur wenige Jahre vergehen, bis die Bundesbahn mit der Farbgebung Ozeanblau-Beige einen neuen Anlauf unternahm. Im Rückblick kommt den Popfarben jedoch eine nicht unbedeutende Pionierrolle zu. Mit ihnen hatte das Zeitalter neuer Fahrzeugfarben bei der DB begonnen.

Oliver Strüber/GM

# Lesen Sie noch oder sammeln Sie schon?



Geramond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Diese hochwertigen Acryl-Sammelkassetten helfen Ihnen, Ihre BAHN EXTRA-Ausgaben zu ordnen. In jede Kassette passen zwei komplette Jahrgänge.

1 Acryl-Kassette

€ 18,95

Best.-Nr. 51011

5 Acryl-Kassetten

für nur € 79,95  
Sie sparen 15 %

Best.-Nr. 51012



Die Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft (VES-M) in Halle (Saale) unterhält für Testfahrten einen kleinen, aber prominent besetzten Bestand an Schnellfahrdampflok. Die wohl berühmtesten Vertreter sind 18 314, eine leicht modifizierte badische IV h (I), und die aus verschiedenen Lokomotiven zusammengesetzte 18 201. Aufnahme von 1968 in Halle J. R. Broughton/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



# Paradiesvögel und Überbleibsel

Bundesbahn wie Reichsbahn setzen Ende der 60er-/Anfang der 70er-Jahre noch eine reichhaltige Typen-Palette ein. Darunter finden sich auch nicht alltägliche Lokomotiven: Einzelgänger, Umbauten, kleine Serien und mehr. Eine Auswahl

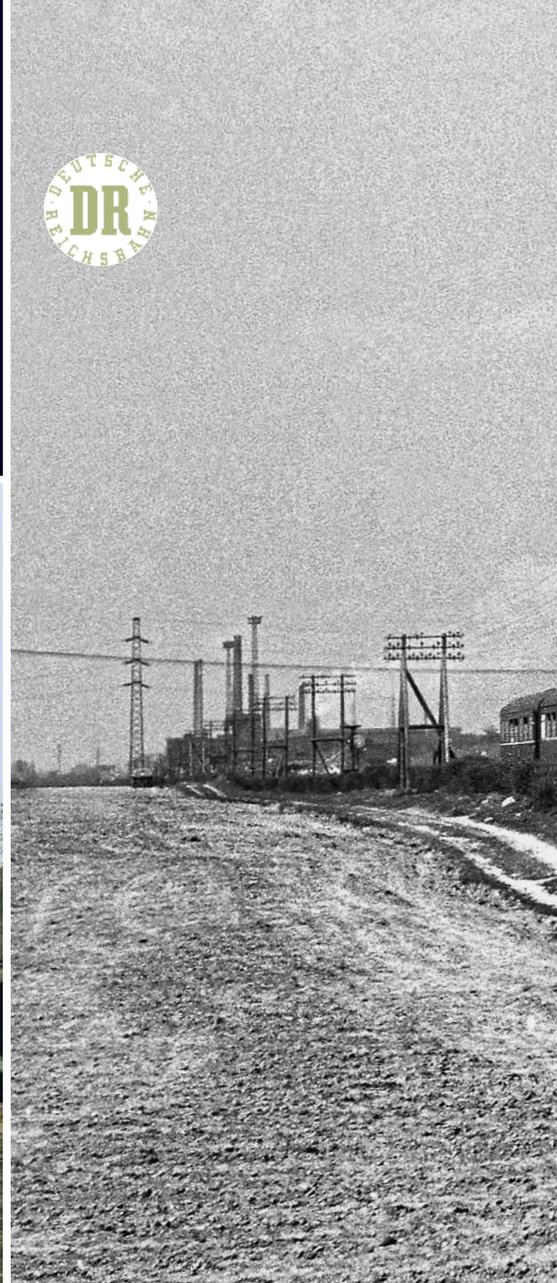


# Altes und Neues

Von verdienten Veteranen bis zu zukunftsorientierten Versuchen reicht das Spektrum, das man auf den Gleisen von DB und DR erleben kann. Manches davon ist schon kurze Zeit später passé



Die bayerischen Lokalbahnloks der Gattung GtL 4/4 (später Baureihe 98<sup>8</sup>) zählen Ende der 60er-Jahre zu den ältesten Lokomotiven der DB. Zwei von ihnen, 98 812 und 98 886, erhalten sogar noch Computernummern. Am 6. Oktober 1968 bespannen sie einen Sonderzug Seligenstadt – Volkach  
Theodor Horn



Für die Strecke Berchtesgaden – Königssee rüstete die Bundesbahn in den 50er-Jahren drei ET 85 zu ET 90 um. Nach dem Betriebsende dort verdienten sich die Triebwagen noch ihr Gnadenbrot auf der Nebenbahn Bad Aibling – Feilnbach; am 12. Oktober 1971 trifft 490 003 in Au bei Bad Aibling ein  
Dieter Junker/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Ob man die Lok damit besser sieht? 110 477, abgeliefert am 27. Oktober 1967, erhielt versuchsweise zwei weiße Bänder auf der Front. Am 7. August 1968 steht sie in Frankfurt (Main) Hbf, im September des Jahres werden die Streifen bei einem Aufenthalt im Ausbesserungswerk Opladen entfernt  
Joachim Claus/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Im Februar 1968 ist eine 55 (pr. G 8<sup>1</sup>) in manchen deutschen Regionen noch nichts Ungewöhnliches. Ungewöhnlich ist hingegen das Einsatzgebiet dieser Reichsbahn-55: Lok 55 5168 verdingt sich im Personenzugdienst auf einer Nebenbahn. Mit P 2382 Leipzig – Meuselwitz rollt sie zwischen Großzschocher und Knauthain durchs Land. 1969 wird die Reichsbahn diese Lok ausmustern, 55er als solche bleiben bei der DR bis in die frühen 70er-Jahre im Dienst  
Hans-Joachim Simon/Archiv Ludger Kenning



Größer ist keine Diesellok der Bundesbahn. Die V 320 (ab 1968: 232), 1962 von Henschel auf eigene Rechnung gefertigt, steht zwölf Jahre lang als Mietlok in DB-Diensten. In den frühen 70er-Jahren kommt sie unter anderem nach München Edgar Fischer/Archiv GM



Bei der Bundesbahn ist die Baureihe 62 Ende der 60er schon aus dem Bestand verschwunden, die Reichsbahn setzt noch zwei der Loks zwischen Berlin-Lichtenberg und Wriezen ein. Eine der beiden erhält sogar eine Computernummer: Aus 62 007 wird 62 1007-4 (Bild in Berlin-Lichtenberg, Juni 1970) Robin Fell/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



# Zeitsprünge

Nicht alle Neubeschaffungen erweisen sich als Erfolg. Und während mancher Triebfahrzeugtyp hier bereits den Dienst quittierte, leistet er da noch gute Arbeit

Links: Mit der zuschaltbaren Gasturbine wird die ab 1970 in Dienst gestellte 210 die stärkste vierachsige Diesellok der Bundesbahn. Es bleibt aber bei einer Kleinserie, die im Raum München/Allgäu Leistungen übernimmt (Foto: 210 005 mit Schnellzug nach Zürich in München Hbf, 3. Juli 1971). Nach diversen Schäden lässt die DB die Gasturbinen Ende der 70er-Jahre ausbauen Frank Lüdecke/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Lok 99 5605, die am 17. Juni 1968 in Barth steht, stammt aus Kleinbahn-Beständen. Die 1894 gebaute Maschine fuhr bei den Franzburger Kreisbahnen bzw. den Franzburger Bahnen Nord der Pommerschen Landesbahnen, bevor sie zur DR kam. Am 10. April 1968 hat man sie von der Ausbesserung zurückgestellt, die Ausmusterung folgt am 10. April 1970 Harald Navé/Slg. A. Luft



Ein Kuriosum ist die im Münchner Vorortverkehr eingesetzte 141 016. Die Einheits-Ellok trägt noch die blaue Lackierung der Anfangszeit (anstelle des inzwischen verwendeten Grüntons) und zudem eine Versuchsform des Einholmstromabnehmers; Foto vom 15. Juli 1971 Frank Lüdecke/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Mitte:  
Anders als bei der DB haben die Schnelltriebwagen der Vorkriegs-Reichsbahn bei der DR auch 1971 noch ihr Auskommen. Im Dezember des Jahres ist 182 001 (ex SVT 137 273) auf dem Weg von Leipzig nach Berlin. Gerade hält er in Berlin-Karlshorst Axel Mehnert/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Im DB-Grenzbahnhof Helmstedt stehen im August 1970 zwei umgezeichnete Reichsbahn-Lokomotiven: die vormalige 01 118, jetzt 01 2118-6, und die vormalige V 180 071, jetzt 118 071-0. Das Nebeneinander von zweistelligen Baureihennummern bei Dampfloks und dreistelligen Baureihennummern bei anderen Triebfahrzeugen war typisch für die DR  
Dieter Junker/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



# Die neuen Nummern der DR



Zum 1. Juni 1970 änderte sich bei der Reichsbahn die Bezeichnung der Triebfahrzeuge. Das neue Nummerierungsschema arbeitete mit ergänzender Kontrollziffer. Einige Baureihen hatte man dabei auch grundlegend neu einsortiert

**G**roße Dinge warfen ihre Schatten voraus. Zum Jahr 1970 wollte die Deutsche Reichsbahn (DR) die Leistungserfassung auf elektronische Datenverarbeitung umstellen. Mit dem bisherigen Modus der Triebfahrzeugbezeichnungen war das aber nicht zu machen; es brauchte ein neues, nur noch aus Ziffern bestehendes Schema. Entsprechend hatte die Versuchs- und Entwicklungsstelle (VESM) in Halle (Saale) 1968/69 ein rein numerisches Bezeichnungssystem entwickelt, das für die Lokomotiven, Trieb-, Steuer- und Beiwagen galt.

Grundsatz für die neue Fahrzeugbezeichnung war – ähnlich wie bei der DB – eine sechsstellige Betriebsnummer, bestehend jeweils aus einer Baureihennummer und einer Ordnungsnummer. Ergänzend kam eine Selbstkontrollziffer für den Rechner hinzu. Das neue System berücksichtigte sowohl Elemente der bisherigen Kennzeichnung als

auch Empfehlungen der internationalen Eisenbahnverbände OSShd und UIC. Bei Dampflokomotiven wurde die Nummerierung mit einigen Ausnahmen beibehalten und durch die Kontrollziffer ergänzt. Die Umnummerierung betraf in erster Linie die modernen Traktionsmittel: Bei Elektro- und Dieseltriebfahrzeugen hatte die DR bisher Buchstaben-Ziffern-Verbindungen verwendet, was sich für eine Datenfernübertragung zu Rechenzentren nicht eignete.

## Die Baureihennummer

Interessant ist, dass die Baureihennummer bei Dampflokomotiven jeweils zweistellig angelegt war, bei Diesel- und Elloks dagegen dreistellig. So hieß die Dampflok 01 weiter 01, die Diesellok V 180 dagegen fortan 118, die Ellok E 11 nun 211.

Die Traktionsart ließ sich jeweils anhand der ersten Ziffer der Baureihennummer er-

mitteln. Die 0 (bei den Nummern 01-09) sowie die 3 bis 9 (bei 30-99) kennzeichneten Dampflokomotiven, die 1 (bei 100 bis 199) die Dieseltriebfahrzeuge und die 2 (bei 200 bis 299) Elektrotriebfahrzeuge. Die Nummern 3 bis 9 in dreistelligen Baureihennummern (300–900) umfassten Kleinloks, Triebwagen etc.

Ebenso diente die zweite Ziffer der Baureihennummer als Unterscheidungsmerkmal. Dabei verwendete man 0 bis 6 für Diesel- und Elektrolokomotiven, 7 bis 9 für Trieb-, Steuer- und Beiwagen. Um künftig Verwechslungen und Doppelungen von Dampflokomotiven mit Diesel- oder Elektrolokomotiven zu vermeiden, waren jedoch bei den „schwarzen Rössern“ die mit einer „1“ oder „2“ als erster Ziffer beginnenden Baureihennummern zu ändern. Das betraf die Dampflok-Baureihen 18 (neu 02), 19 (neu 04), 22 (neu 39), 23<sup>10</sup> (neu 35) und 24 (neu 37).



Auch einige Exoten erhielten noch neue Nummern, wie die ehemalige MEE 141 der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn. Nach der Verstaatlichung wurde sie bei der Reichsbahn als 91 6277 eingereiht – so blieb es noch nach 1970, im neuen System kam lediglich die Kontrollziffer (-7) dazu  
Johannes Glöckner/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Nicht immer setzte man bei der Umzeichnung neue Lokschilder ein. Zum Teil behielten sich die Bw-Mitarbeiter mit dem alten Schild und malten die Kontrollziffer einfach dazu, wie im Bild bei der Harzbahn-Malletlok 99 5903-2 Rainer Heinrich



Elloks bekamen bei der DR 1970 Baureihennummern der 200er-Gruppe. Hier 242 123-8 und 242 146-9 (zuvor E 42 123 und E 42 146) im August 1970 mit P 807 Halle – Jüterbog Hans-J. Lange

Mit der dritten Ziffer im neuen Nummernschema nahm man eine weitere spezifische Unterscheidung der Baureihen vor. Bei den Diesel- und Elektrolokomotiven war sie, wie erwähnt, noch Teil der Baureihennummer. Überwiegend nutzte man dafür die zweite Ziffer der bisherigen Baureihennummer, wie bei der E 11/211. Bei Dampflokomotiven diente die dritte Ziffer zur Unterscheidung der Feuerungsart und wurde der nachfolgenden

## Dampfloks erhielten als einzige eine zweistellige Baureihennummer

den Ordnungsnummer zugeschlagen. Verwendet wurden für die Ölhauptfeuerung die 0, für die Rostfeuerung die 1 bis 8, für die Kohlenstaubfeuerung die 9. Die rostgefeuerten 01 118 wandelte sich damit 1970 zur 01 2118-6.

Die Diesel- und Elektrotriebwagen sowie ihre Steuer- und Beiwagen bekamen völlig neue Baureihennummern, die keinen Rückschluss auf die alte Baureihenbezeichnung

ermöglichten. Dabei standen die Nummern 170 bis 189 für Dieseltriebwagen, 190 bis 199 für Steuer- und Beiwagen, 270 bis 279 für Gleichstromtriebwagen und ihre Beiwagen sowie 280 bis 285 für Wechselstromtriebwagen. Für neue Triebwagen der Berliner S-Bahn reservierte man die Baureihennummern 270 bis 274 und für neue Wechselstromtriebwagen die 280 bis 284.

## Die Ordnungsnummern

Abgesehen von den Dampflokomotiven erhielten alle Triebfahrzeuge sowie die Steuer- und Beiwagen eine dreistellige Ordnungsnummer. Bei den Dampfloks wurde, wie bereits erwähnt, eine vierstellige Ordnungsnummer verwendet, wobei man die bisherige Betriebsnummer weitgehend beibehalten konnte und die jeweilige Feuerungsart voranstellte.

Für einige Lokomotiven mussten jedoch auch neue Ordnungsnummern festgelegt werden. Ebenso brauchten einige Kö und Kleinloks neue Ordnungsnummern, um Doppelungen zu umgehen. Gleichzeitig lie-

ßen sich dabei weitgehend Lücken in der fortlaufenden Nummerierung schließen. Die Ordnungsnummer wurde bei allen Traktionen genutzt, um die Fahrzeuge innerhalb einer Baureihe nach weiteren Besonderheiten zu unterscheiden. Dies ermöglichte es beispielsweise, Motorleistung, Achsanordnung oder Art der Kraftübertragung auch weiterhin aus der Triebfahrzeug-Nummer zu erkennen. Bei den Triebwagen unterteilte man durch die Ordnungsnummer in Motor-, Mittel-, Bei- und Steuerwagen.

## Die Umzeichnung

Die Reichsbahn zeichnete die Lokomotiven, Trieb-, Steuer- und Beiwagen zwischen dem 1. Januar und dem 31. Mai 1970 um. Vom 1. Juni 1970 an trat das neue Bezeichnungssystem in Kraft. Als „Umzeichner“ fungierten Eisenbahner der Bahnbetriebswerke, in denen die Fahrzeuge beheimatet waren. Bis zum 31. Mai 1970 in Dienst gestellte Neubaufahrzeuge wurden außen mit der neuen und auf den Führerständen noch mit der alten Betriebsnummer versehen. Triebfahrzeuge, die sich nach dem 31. Mai mit alter Betriebsnummer in einem Reichsbahn-Ausbesserungswerk befanden, wurden dort umgezeichnet.

Während Diesel- und Elloks sowie noch länger im Einsatzbestand verbleibende Dampfloks vier neue Nummernschilder erhielten, brachte man bei zur baldigen Ausmusterung vorgesehenen Dampflokbau-reihen lediglich an der Rauchkammertür ein neues Nummernschild an. An Führerhaus und Tender genügte eine in Farbe aufgemalte Anschrift.  
Rainer Heinrich/GM



# Lokschilder „retten“



Das neue Loknummernsystem der Reichsbahn löste bei Eisenbahnfreunden in der DDR eine eigentümliche Reaktion aus: Um die Schilder mit der alten Nummer zu erhalten, wurden diese von abgestellten Lokomotiven gestohlen. Mancher brachte es dabei auf eine illustre Sammlung; zum Beispiel Rudolf Heym

**H**eute kann ich es ja zugeben: Ich habe 1970 so manches Mal die Schule geschwänzt. Immer an Tagen, an denen dichter Nebel über der Landschaft lag. Warum das?

Schlechte Sicht war die Bedingung dafür, dass einen die Männer auf den Stellwerken in Arnstadt nicht sehen konnten. Und das brauchte man, wenn man von den abgestellten Lokomotiven die Schilder mit der Loknummer abschraubte. Ja, ich lege ein spätes Bekenntnis ab: Ich habe seinerzeit Lokschilder geklaut! Wie einige andere Fans es auch taten.

## Zur Person

### Der Autor

Rudolf Heym, Jahrgang 1953, hat Kunstgeschichte und Germanistik studiert und unter anderem als Lehrer und Pressesprecher gearbeitet. Seit der Kindheit begeistert er sich für die Eisenbahn und machte gewissermaßen auch das Hobby zum Beruf. 1996 wurde er Verantwortlicher Redakteur für das Lok Magazin, heute ist er bei der Zeitschrift als Herausgeber tätig.

Das Ganze hatte einen konkreten Anlass. Im Sommer 1970 führte die Deutsche Reichsbahn das EDV-Nummernsystem ein. Zwar ging die DR nicht so rabiat mit den seit den 20er-Jahren etablierten Reichsbahn-Betriebsnummern um wie die Bundesbahn, die aus einer ölgefeuerten 44er eine 043 gemacht hatte, aber wir waren trotzdem „not amused“ über diese neuen Blechtafeln mit der Selbstkontrollziffer. Das war einer der Hauptgründe dafür, dass wir es so eilig hatten mit „der Rettung“ der alten Schilder. Wir dachten daran, so die alte Eisenbahn zu bewahren. Manch einer überlegte damals so-

Links: Ein warmer Tag im Sommer 1981 gibt Rudolf Heym die Gelegenheit, die verstaubten Lokschilder im heimischen Hinterhof zu putzen. Die begehrte 93 412 aus Arnstadt (Foto) hat ihr Schild auch für diese Kollektion abgeben müssen

Slg. Rudolf Heym (2)



Es geht auch legal. Das Gussschild der 55 3443 erwarb Eisenbahnfreund Jörg Schulze in der Reichsbahndirektion Magdeburg. Bohrungen zum Anschrauben gibt es nicht, da die betreffende Lok schon nicht mehr existierte, als das Schild fertig war Jörg Schulze



gar, ob er überhaupt noch Lokomotiven fotografieren sollte.

Gerade ältere Loks bekamen bei der Ummummerierung häufig nur an der Rauchkammer das neue Schild. Ansonsten ließ man die alten, wo sie waren, und malte lediglich die Kontrollziffer mit Farbe auf. So blieb uns also auch nach 1970 durchaus noch die Chance, an alte Schilder zu kommen. Zwei 17er-Schlüssel hatte ich für diesen Zweck immer dabei. Einen gewissen „Ehrenkodex“ bei unserer Klauerei gab es aber: Nie habe ich von einer Betriebslok ein Schild abgeschraubt! Nur bei abgestellten Maschinen, bei denen die Dienstzeit schon vorüber war, machte ich mich ans Werk.

Ob das als Rechtfertigung dienen kann? Schließlich gab es Schilder auch zu kaufen in jenen Jahren. Ich entsinne mich, dass bei „Tagen der offenen Tür“ im Bahnbetriebswerk, bei Jubiläumsveranstaltungen, bei Bahnhofsfesten oder bei Sonderfahrten Lokschilder angeboten wurden. Mein Hobbykollege Jörg Schulze aus Brandenburg erstand einmal von der Verwaltung der Reichs-

### **Es gab auch Schilder zu kaufen - oder, seltener, als Belohnung geschenkt**

bahndirektion (Rbd) Magdeburg für 30 Mark das Schild einer 55er. Das Besondere: Das schöne Gussschild hatte gar keine Bohrungen zum Anschrauben! Es war bestellt worden, und als es fertig war, hatte man Lok 55 3443 schon ausgemustert. Das Schild der 99 241 bekam Jörg Schulze sogar geschenkt, als Anerkennung für seine Aktivitäten im Modelleisenbahnverband. Schilder einer 52er gab es schon für 15 Mark, für eine 38<sup>10</sup> musste man 25 Mark hinlegen.

Während man mit diesen „Errungenschaften“ frank und frei davonspazieren konnte, hatten es die Diebe schwerer. Mit einem gerade abmontierten Ding konnte man nicht einfach so durch die Gegend spazieren! Also kauften wir uns für solche Fälle ein „Neues Deutschland“, die landesweit vertriebene Zeitung der Einheitspartei SED, und wickelten das Schild damit ein. Und warum gerade dieses Blatt? Es hatte die größte Fläche und konnte die „Beute“ besonders gut abdecken ...

Ein Lokschild als Geschenk! Das schöne, alte Schild der 99 241 der Harzquerbahn brauchte nach 1970 dort niemand mehr, da alle Loks neue EDV-Schilder bekommen hatten. Hobbykollege Jörg Schulze bekam es als Anerkennung für sein Engagement im Modelleisenbahnverband (DMV)

Jörg Schulze (2)

# Viel- falt in Sachsen



Schon in den späten 60er-Jahren hatte Nossen einen guten Ruf unter den Eisenbahnfreunden. Es dampfte kräftig, der Bestand des Bahnbetriebswerks reichte von Länderbahn- über Vorkriegs-Reichsbahn- bis zu DR-Neubauloks

**N**ossen – mit diesem Ortsnamen verbinden Eisenbahnfreunde das Bild von zahlreichen Dampflokomotiven im Einsatz, und zwar bis in die 80er-Jahre. Aber auch Ende der 60er-Jahre dampfte es dort schon recht kräftig; vor allem Länderbahnlokomotiven bestimmten das Bild. Zum Betriebspark der Deutschen Reichsbahn (DR) gehörten damals die Lokbaureihen 23<sup>10</sup>, 38<sup>2</sup> (sä XII H2) und 58 (pr G 12).

## Der „Rollwagen“ (Baureihe 38<sup>2</sup>)

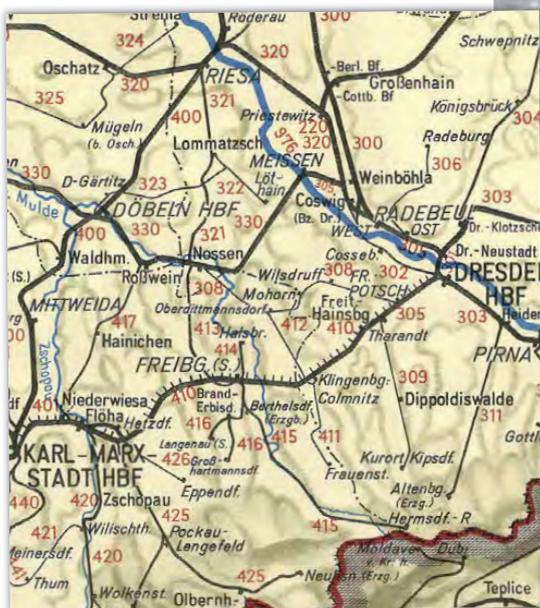
Die sächsischen 38er galten als typische 60er-Jahre-Vertreter im Bahnbetriebswerk (Bw) Nossen. Anfang 1967 zählten noch neun dieser „Rollwagen“ genannten Maschinen zum Bestand, aber nur zwei Lokomotiven liefen im Dienstplan 02. Eine dritte 38er stand vor dem Nossener Hilfszug in Bereitschaft. Die spätere Museumslok 38 205, seit 1962 in Nossen beheimatet, weilte Anfang 1967 zu einer

Schadgruppe L 2 im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Zwickau. Nach ihrer Rückkehr diente die Lok in den Monaten April und Mai 1967 als Reserve für die Reichsbahndirektion (Rbd). Im Winterfahrplan 1967/68 kam 38 205 noch einmal in Fahrt, wurde aber im Juni 1968 endgültig abgestellt und wechselte 1971 in den Bestand des Verkehrs-

## Die 38<sup>2</sup> („Rollwagen“) war eine typische Dampflok der 60er-Jahre in Nossen

museums Dresden. Mit Ende des Sommerfahrplans im September 1969 beendete die Reichsbahn allgemein den Planeinsatz der 38<sup>2</sup> beim Bw Nossen.

Ein Einzelgänger im dortigen Lokpark war die „preußische Verwandte“ 38 3545, die vom 29. Oktober 1964 bis zur Abgabe an das Bw Dresden am 27. September 1968 in Nos-



Die Strecken im Raum Nossen, Stand 1968  
Slg. Felix Walther

## Bw Nossen

### Lokbestand 1. Januar 1967

23	1046 K, 1057, 1106, 1109, 1111, 1113	= 6
38	205 Raw, 222, 223, 225, 260, 282 K, 323 K, 332 K, 3545 K	= 9
58	403, 408, 425, 446, 451 Raw, 1040, 1041, 1132, 1191 Raw, 1206 Raw, 1225, 1265, 1421 w, 1535, 1570, 1606, 1662, 1732, 2051	=19
	insgesamt	= 34

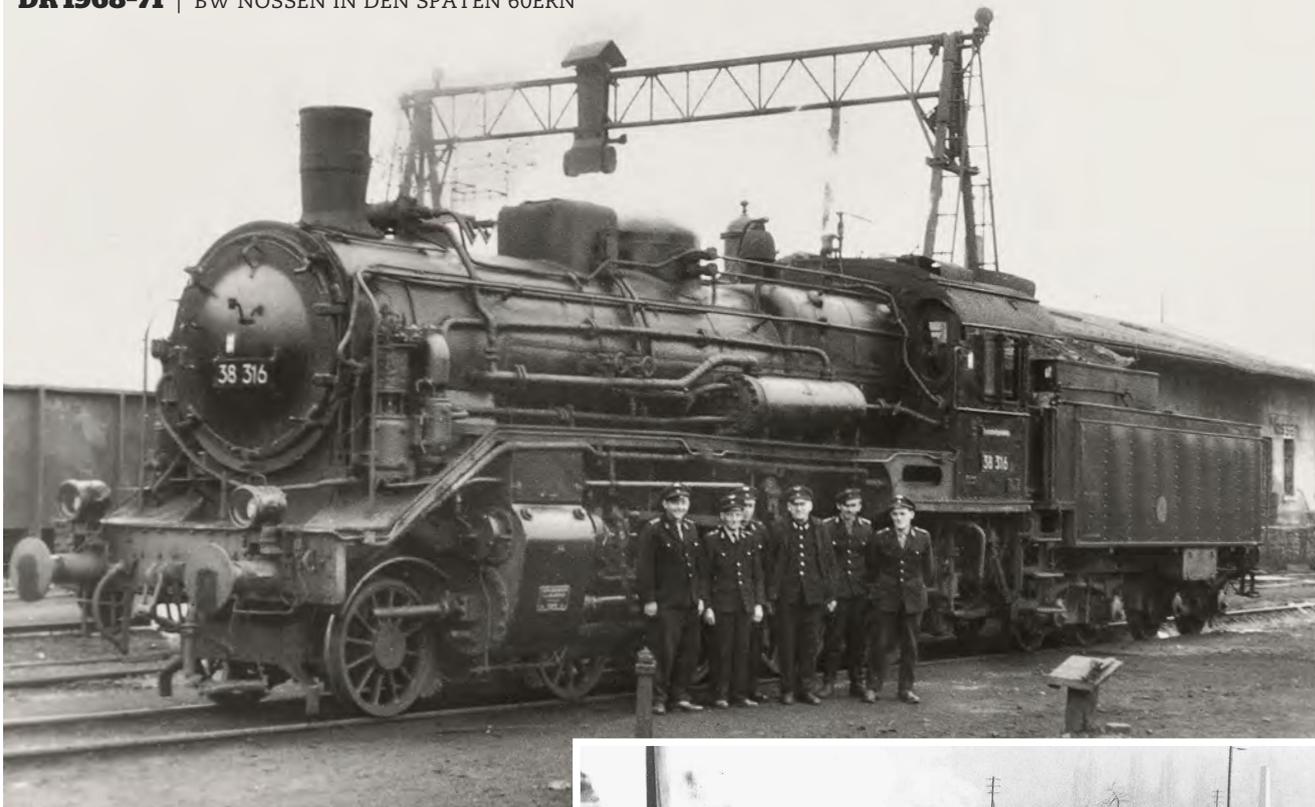
K- kalt abgestellt, Raw- Raw Aufenthalt,  
w- warten auf Aufnahme ins Raw



Ein Einzelgänger im Schadlokpark des Bw Nossen war die Kohlenstaublok 58 430 des Bw Dresden-Friedrichstadt. Nach ihrer Abstellung am 25. August 1965 kam die Lok zunächst nach Nossen. Im Frühjahr 1967 befand sie sich auf dem Bahnhof Lichtentanne; am 26. Oktober 1967 wurde sie im benachbarten Raw Zwickau verschrottet

Blick aus dem Dienstzimmer des Vorstehers im Bw Nossen. Die Lok 38 323 gehört seit 1. Juni 1952 zu den Stammloks dieser Dienststelle. Nach 58 Dienstjahren wird die sächsische Maschine am 18. Juni 1968 abgestellt und noch im gleichen Jahr im Reichsbahn-Ausbesserungswerk (Raw) Cottbus verschrottet  
Aufnahmen, wenn nicht anders angegeben: Saby/Slg. Rainer Heinrich





In den 60er-Jahren ließen sich Lokbrigaden oft vor ihrer Stammlok fotografieren. Diese Fotos illustrierten nicht nur das Brigadebuch, sie wurden auch im sozialistischen Wettbewerb auf einer Tafel in der Dienststelle ausgehängt.

Zum Zeitpunkt der Aufnahme im Frühjahr 1966 sind die Tage der Lok 38 316 bereits gezählt. Am 20. August 1966 läuft ihre Kesselfrist ab. Das Betriebsjahr 1967 übersteht die Lok in Nossen abgestellt; am 31. Juli 1968 wird sie im Raw Halle verschrottet

sen beheimatet war. Die Maschine der preußischen Gattung P 8 diente als Reserve für die Neubaudampfloks der Baureihe 23<sup>10</sup>.

### Die Baureihe 58 (pr G 12)

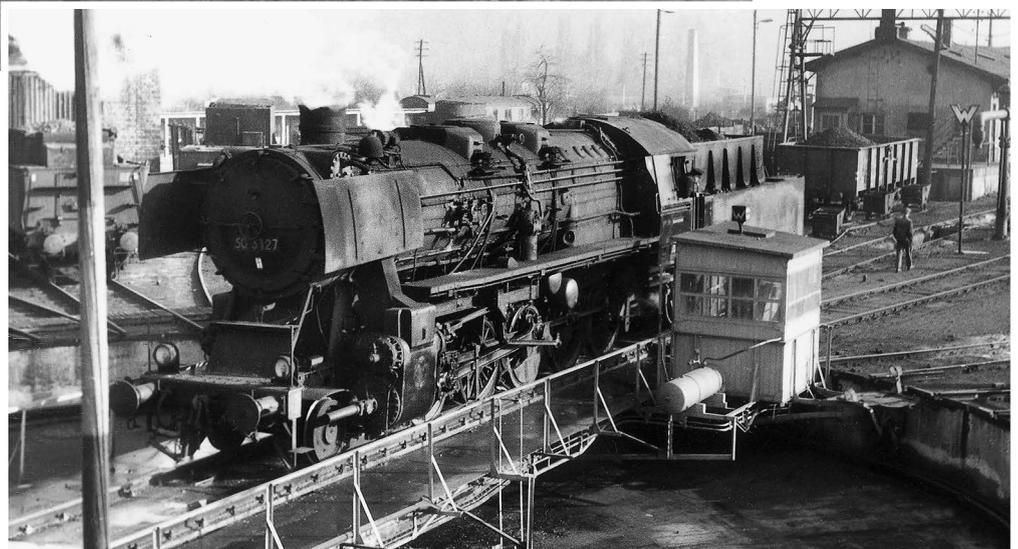
Mit 19 Maschinen war die Reihe 58 (pr G 12), eine weitere Länderbahnlok, im Jahr 1967 zahlenmäßig am stärksten vertreten. Sie bildete das Rückgrat für den bis Mitte der 60er-

### Die 58 (pr G 12) war mit Blick auf die Stückzahl am stärksten vertreten

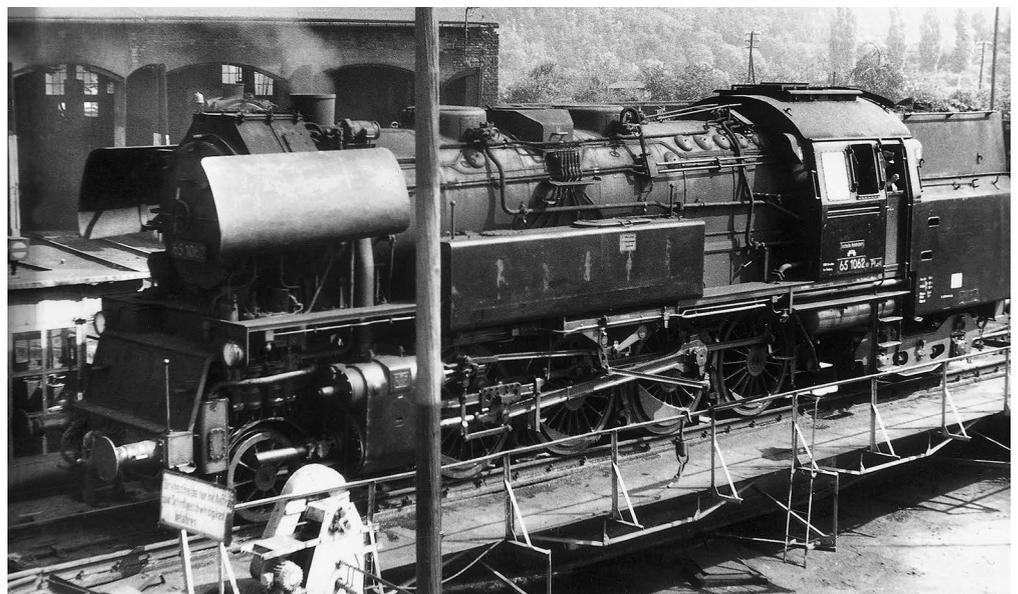
Jahre recht umfangreichen Güterverkehrs über Nossen. Von Sommerfahrplan 1967 bis Winterfahrplan 1968/69 gab es noch drei Dienstpläne für die 58er des Bw Nossen. Dabei setzte man im Plan 03 insgesamt fünf Lokomotiven der Baureihe ein, im Plan 04 deren vier und im Plan 05 noch eine Maschine. 58er-Wendebahnhöfe waren Dresden-Friedrichstadt, Freiberg, Berbersdorf, Großbothen, Döbeln, Riesa und Engelsdorf. Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz) wurde dagegen von den Nossener G 12 nicht angefahren. Wegen des eingleisigen Betriebs zwischen Leipzig und Dresden über Riesa stieg die Zahl der Güterzüge, die über Nossen fuhren. Diesen Ringverkehr bewältigten hauptsächlich Lokomotiven der Bw Dresden-Friedrichstadt, Engelsdorf und Nossen.

### Die Neubaulok 23<sup>10</sup>

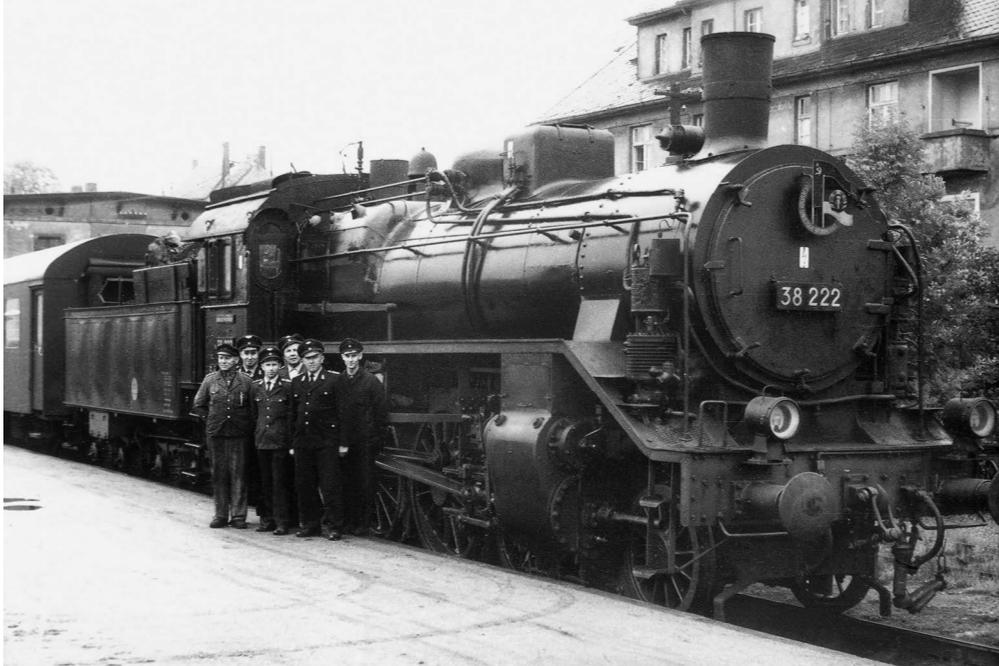
Als dritte Baureihe im Nossener Betriebspark ist die DR-Neubaudampfloks der Baureihe 23<sup>10</sup> zu nennen. Ihre Beheimatung in Nossen begann im Herbst 1960 mit der Zuführung von 23 1046 und 23 1057 aus Halberstadt sowie von 23 1106 und 23 1109 aus Riesa.



Die Beheimatung der Baureihe 50 begann beim Bw Nossen erst im Herbst 1969. Als 50 3127 als Wendelok 1967 in Nossen fotografiert wurde, gehörte sie zum Bw Dresden-Friedrichstadt



Selten sind Fotos von der Baureihe 65<sup>10</sup> im Bw Nossen. Die Reichsbahn stationierte die Neubauloks nur kurz, 1965/66, im Bw Freiberg, von wo aus sie Reisezüge nach Dresden bespannen sollten. Als die Strecke zwischen beiden Städten im September 1966 elektrifiziert war, gab Freiberg die 65er wieder ab. Das Bild zeigt 65 1062, die am längsten in Sachsen blieb – vom 27. September 1965 bis zum 2. Februar 1967. Nach Nossen kam sie als Wendelok aus Freiberg



Die 38 222 war in den 60er-Jahren die Paradelok der besten Lokbrigade des Bw Nossen. An der Ersatz-Rauchkammertür war ein Emblem mit der Aufschrift „Deutsch-Sowjetische Freundschaft“ und den Fahnen beider Länder angebracht. Im Frühjahr 1967 steht die Lok am Bahnsteig 1 in Nossen vor einem Personenzug nach Freiberg (Sachsen)



Die Engelsdorfer Lok 52 382 bespannt im Sommer 1967 einen Durchgangsgüterzug Dresden – Leipzig. Das Foto entstand bei einem Wasserhalt am Streckengleis gegenüber des Bw. Die 1943 von Borsig gebaute Maschine war vom 26. März 1956 bis zum 6. November 1969 im Bw Engelsdorf beheimatet und wechselte dann zum Bw Altenburg, wo sie Ende 1977 z-gestellt wurde



Die Neubaulok 23 1109 verbrachte nahezu ihr ganzes „Lokleben“ beim Bw Nossen; sie war von 25. Mai 1961 bis 22. Mai 1974 dort stationiert. Zeitweise verfügte das Bw über bis zu 21 Loks der Baureihe 23<sup>10</sup>. Erst Mitte der 70er-Jahre lösten Dieselloks der Baureihe 110 diese Dampflok ab. 23 1109 wurde am 22. Dezember 1975 im Raw Zwickau verschrottet



Als das Bw Nossen am 1. Juli 1967 den Freiburger 86er-Bestand übernahm, kam auch 86 440 hierher. Die Tenderloks trugen mit zur Ablösung der „Rollwagen“ 38<sup>2</sup> bei. Vorrangiges Einsatzgebiet für die 86er blieb die Strecke Nossen – Freiberg (im Bild: 86 440 mit einem Personenzug abfahrbereit in Nossen). Am 19. April 1968 gab man 86 440 an das Bw Zwickau ab

Ein Jahr später kamen noch 23 1111 und 23 1113, ebenfalls vom Bw Riesa, hinzu. Diese sechs Maschinen bildeten in den 60er-Jahren den Grundstock für die Erneuerung des Lokomotivparks beim Bw Nossen. Erst mit Ausscheiden der „Rollwagen“ der Baureihe 38<sup>2</sup> im Jahr 1969 änderte sich das. Nun stieg die Zahl der Neubaulokomotiven beim Bw Nossen auf das Doppelte, ihr Einsatzgebiet erweiterte sich über Dresden hinaus bis nach Decin in der CSSR. Die Nossener 23<sup>10</sup> fuhren vorwiegend auf der Muldentalbahn über Döbeln nach Leipzig und Dresden. Bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1969 liefen im Plan 01 ständig fünf 23<sup>10</sup>, bei einem Bestand von sechs Maschinen.

### Die 86 und die V 100

Organisatorisch gab es im Bw Nossen in den Jahren 1967/1968 auf Weisung der Verwaltung Maschinenwirtschaft der Rbd Dresden einige Veränderungen. Sie wurden mit Blick auf das geplante Groß-Bw Karl-Marx-Stadt vorgenommen und brachten eine neue Lokbaureihe nach Nossen. So wurden ab 1. Juli 1967 insgesamt 13 Lokomotiven der Vorkriegstenderlok der Baureihe 86 dem Bestand des Bw Nossen zugeordnet. Im Einzelnen waren dies 86 028, 029, 041, 086, 141, 184, 251, 312, 331, 332, 440, 607 und 760; sie kamen aus Freiberg. Unabhängig davon disponierte der Lokleiter der dortigen Einsatzstelle weiterhin die Maschinen.

Es handelte sich allerdings nur um ein kurzes Intermezzo. Die meisten 86er wurden bis Ende 1968 an die Bw Zwickau und Karl-Marx-Stadt abgegeben. Zuletzt wechselte 86 123 am 10. September 1969 von Nossen nach Aue. Die Abgabe war möglich, weil die Einsatzstelle Freiberg ab dem Sommerfahrplan 1967 über genügend Dieselloks der Baureihe V 100 verfügte. Als erste Lok war am 13. März 1967 die neu gebaute V 100 017 ge-

Wenig bekannt ist, dass die Eisenbahnstrecke Dresden – Nossen – Döbeln – Leipzig auch Einsatzgebiet der 52er aus Leipzig-Engelsdorf war. Während die Rekolok 58<sup>30</sup> ausschließlich Durchgangsgüterzüge bespannte, kam die 52 vor Nahgüterzügen zum Einsatz.

52 4787 verlässt im Frühjahr 1967 mit einem leeren Zementwagenzug den Bahnhof Nossen. An der Drehscheibe wartet 86 332 auf die Rückleistung nach Freiberg



## Bw Nossen

### Die Schmalspurbahnloks

Ebenfalls 1967 übernahm das Bw Nossen eine weitere Dienststelle und deren Lokomotiven. Vom 1. November des Jahres an wurde das Bw Mügeln zu einer Nossener Einsatzstelle. Damit wechselten auch 17 Schmalspurloks der Einsatzstellen Mügeln und Lommatzsch in den Bestand des Bw Nossen, im Einzelnen

99 516, 530, 534, 539, 542, 555, 561, 562, 563, 564, 566, 572, 574, 575, 594, 600, 608.

Schon vorher, am 1. Juli 1967, war Lok 99 601 der ehemaligen Schmalspurbahn Mulda – Sayda vom Bw Freiberg dem Bw Nossen zugeteilt worden. Am 26. August 1967 wechselte die Maschine zum Bw Aue, Lokbahnhof Schönheide. Eine weitere Schmalspurlok, die 99 569, beheimatete die Reichsbahn zum 8. September 1967 von Jöhstadt zum Bw Nossen um. Verwendung fand die Lok beim Streckenrückbau der Schmalspurbahn Hetzdorf – Eppendorf im Frühjahr 1968.

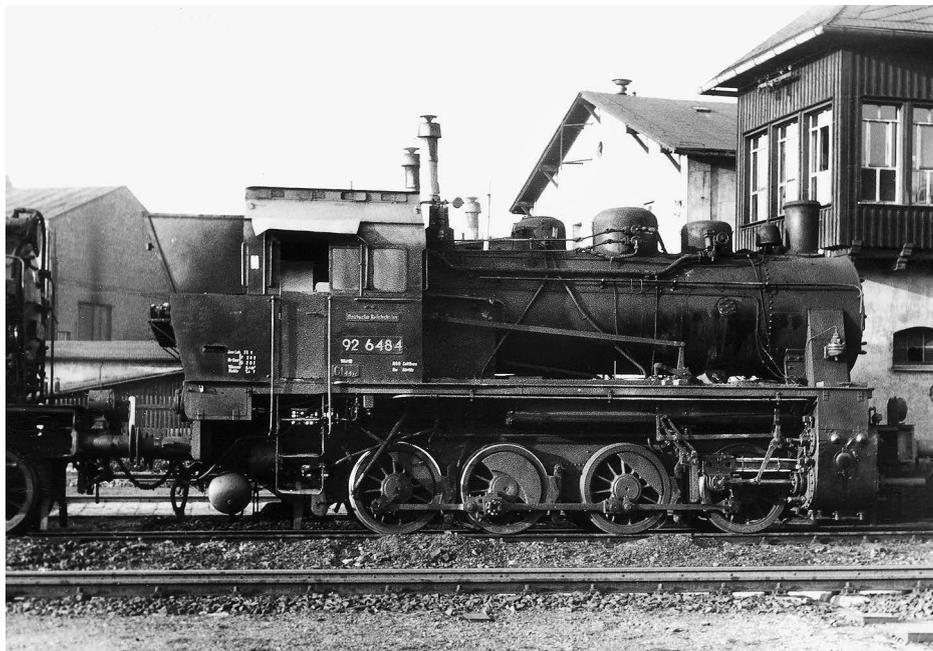
kommen. Die V 100 löste die 86 auf der Strecke Freiberg – Nossen ab und war damit die erste Streckendiesellok, welche den Eisenbahnknoten Nossen planmäßig anlieft.

Im Normalspurbereich folgte nach einem zweijährigen Gastspiel der 86 beim Bw Nossen im Oktober 1968 die Übernahme von sieben Dresdener Neubauloks der Baureihe 23<sup>10</sup> sowie acht Güterzugloks der Vorkriegs-Baureihe 50. Sie waren zur Unterhaltung durch das Bw Nossen vorgesehen.

Mit eigenen 23ern konnte das Bw Nossen zum 1. April 1969 insgesamt 21 Neubaulokomotiven vorweisen. Das war der größte Bestand. Hintergrund für diese Maßnahme waren Bauarbeiten im Bw Dresden, Betriebsteil Hamburger Straße, um dort die Unterhal-

tung von Dieselloks zu ermöglichen. Damit standen für einige Zeit nur begrenzte Reparaturkapazitäten zur Verfügung. Am 18. Dezember 1969 wurden die sieben Dresdener 23<sup>10</sup> wieder zurückgeführt. Ebenfalls im Herbst 1969 begann im Bw Nossen die Beheimatung der Baureihe 50. Den Anfang machte am 20. Oktober 1969 Lok 50 1002 vom Bw Zwickau. Weitere Lokomotiven folgten, so dass man ab 1970 Bestandszahlen von zehn Maschinen aufweisen konnte. Die Baureihe 50 löste die Baureihen 58 und 38<sup>2</sup> ab. Ab 1970 waren die Baureihen 23<sup>10</sup> und 50 die Haupttraktionsmittel des Bw Nossen – teils andere Loktypen als noch wenige Jahre zuvor, aber nach wie vor mit buchstäblich viel Dampf.

Rainer Heinrich/GM



Mit einem Lokzug von Görlitz zum Raw Halle ist die ELNA-Lok 92 6484 unterwegs. Die Lok, Teil des Vereinheitlichungsprogramms für Privatbahnen, wurde 1929 von Schwartzkopff an die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn in Niederschlesien geliefert. 1945 verlegte man sie westwärts. Sie war dann bis 22. Juli 1960 in Luckau und bis zur Abstellung am 5. Juni 1970 in Görlitz beheimatet



Im Schadlokipark des Bw Nossen waren Mitte der 60er-Jahre zahlreiche Lokraritäten abgestellt, zum Beispiel mit der altösterreichischen 89 7569 eine der exotischsten Lokomotiven der Reichsbahn. Die Maschine aus der kaiserlich-königlichen Staatsbahnreihe 97 war in Polen erbeutet worden und als herrenlose Werklok in den sowjetzonalen Nachkriegsbestand aufgenommen worden.

Bis 1963 hielt man das Einzelstück unter Dampf. Zuletzt diente diese 89 als Heizlok im Pappen- und Kartonagenwerk Gleisberg bei Nossen, wo man sie am 16. August 1963 „stilllegte“. Nach längerer Abstellung in Nossen wurde die Tenderlok am 16. Juni 1966 im Raw Halle verschrottet



Als Reparationsleistung für die UdSSR war das zweite Streckengleis der Linie Leipzig – Riesa – Dresden zurückgebaut worden. Deshalb fuhren die Güterzüge von Dresden nach Leipzig fast 25 Jahre lang über Nossen – Döbeln und bei der Rückleistung über Riesa nach Dresden. Der Einsatz auf dem „großen Güterring“ war ein bevorzugtes Einsatzgebiet der 58<sup>30</sup>, das sich Dresdner und Engelsdorfer Loks teilten.

Mit der durchgehenden Elektrifizierung der Linie Leipzig – Dresden ab Sommerfahrplan 1970 entfiel diese Aufgabe. Im Sommer 1967 durchfährt 58 3003 des Bw Dresden den Bahnhof Nossen; sie war die einzige Reko-58er, die mit einem Wannentender T 30 gekuppelt war

# Gewinnen Sie mit **BAHN**EXTRA

Vor Ihnen liegt die Jubiläumsausgabe – und Sie haben die Chance, mit dem 150. Heft von *Bahn Extra* zu gewinnen. Freuen Sie sich auf einen Wellness-Urlaub in Österreich und über 100 weitere Preise!

**Und so geht's:** Finden Sie die Antworten auf die sieben Fragen zu Themen dieses Heftes, tragen Sie die markierten Buchstaben in der angegebenen Reihenfolge ein und schicken Sie uns das Lösungswort mit Ihrem Namen und Ihrer Adresse zu. Schon nehmen Sie am Gewinnspiel teil.



Frage 1

Alfred Luft

## Frage 1 (siehe Foto oben)

Am 17. Juni 1968 pausiert Malletlok 99 593 vor dem Lokschuppen des Schmalspurbereichs im Bahnhof Kyritz. Hier begann eine 47,3 Kilometer lange 750-Millimeter-Strecke, auf der die Reichsbahn zum 31. Mai 1969 den Personenverkehr einstellte. Wie heißt der Zielort?

4 13 7

## Frage 2 (siehe Foto rechts)

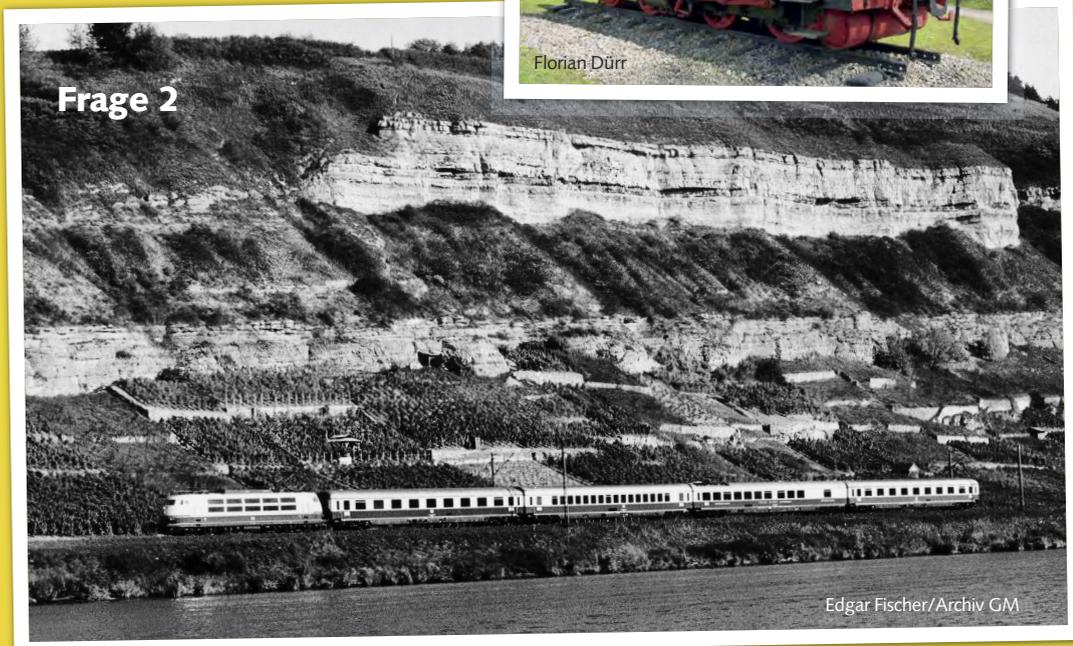
Zum 26. September 1971 nahm die Bundesbahn ein neues Zugsystem für den Fernreiseverkehr in Betrieb. Am 16. Oktober des Jahres ist 103 107 mit einem dieser Züge auf dem Weg von Würzburg Richtung Frankfurt (Main). Wie heißt die neue Zugart, die den Fernschnellzug ablöste?

9 8 1

## Frage 3

Im Jahr 1970 ging die Bundesbahn daran, ein neues Farbkonzept für Reisezugwagen zu entwickeln. Unter welchem Namen ging es bei Eisenbahnfreunden in die Geschichte ein?

2



Frage 2

Edgar Fischer/Archiv GM

## Frage 4

Ebenfalls 1970 konnte man auf der Leipziger Frühjahrsmesse eine neue Großdiesellok aus der Sowjetunion für die Reichsbahn bestaunen. Lok V 300 001 begründete eine neue Baureihenfamilie auf DR-Gleisen. Sehr viel später gaben Eisenbahnfans diesen Maschinen einen Spitznamen, der auf ihre Herkunft anspielte. Welchen?

10 12

## Frage 5 (siehe Foto unten)

An die Federseebahn, eine Schmalspurstrecke in Baden-Württemberg, erinnert heute noch die als Denkmal aufgestellte Tenderlok 99 537. In welchem Ort kann man sie betrachten?

5



Frage 5

Florian Dürr



### Frage 6 (siehe Foto oben)

Bei der S-Bahn im Raum Halle (Saale) setzte die Reichsbahn Ende der 60er-Jahre auch ihre Version des Schienenbusses ein. Die Fahrzeuge wurden als „Leichtverbrennungs(motor)triebwagen“ bezeichnet. Wie lautet die Kurzform für diesen Begriff?

6

### Frage 7

In ihrer „nordrhein-westfälischen Zeit“ fuhren die Altbau-Elloks E 19/119 zum Teil bis an die niederländische Grenze. Wie heißt der deutsche Grenzbahnhof, den sie dabei ansteuerten?

3

11

14

## Lösungswort:

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

Bitte senden Sie uns die Angaben mit der Post an:

Bahn Extra  
 Leserservice  
 Gutenbergstraße 1  
 82205 Gilching

Nutzen Sie dazu unsere aufgeklebte Postkarte – oder, falls diese nicht zur Hand ist, eine andere Karte. Gern können Sie auch per E-Mail teilnehmen; schicken Sie uns die Angaben dann an [gewinnspiel@bahnextra.de](mailto:gewinnspiel@bahnextra.de).

Einsendeschluss ist der **30. September 2017**; die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Und nun drückt die Redaktion *Bahn Extra* Ihnen die Daumen. *Toi-toi-toi!*

Angestellte der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH sowie aller Tochtergesellschaften und deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Teilnahme muss persönlich erfolgen und ist nicht über einen Beauftragten oder eine Agentur möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Daten werden zum Zwecke der Gewinnbenachrichtigung erfasst und gespeichert. Sie erhalten künftig per Post oder E-Mail News aus dem GeraMond Verlag (bei Nichtinteresse vermerken Sie dies bitte auf Ihrer Postkarte oder in Ihrer E-Mail). Mit der Teilnahme erklären Sie sich einverstanden, dass Ihr Name im Falle eines Gewinnes in einer der nächsten Ausgaben von *Bahn Extra* veröffentlicht wird.

# Und das können Sie gewinnen:



## Hauptgewinn:

### 1 x Wellness-Urlaub in Österreich

**Fünf Übernachtungen** im Doppelzimmer für zwei Personen im **Verwöhnhotel Kristall** am Achensee (Österreich) inklusive Frühstück, Nachmittagsbuffet und Fünf-Gänge-Abend-Wahlmenüs oder Themenbuffets und freie Nutzung des 1.800 m<sup>2</sup> großen SPA mit Wellness-Alm\*

\* Sie erhalten einen Gutschein über die Leistungen und können den Reisezeitraum (Anreise an einem Sonntag, Abreise an einem Freitag) nach Verfügbarkeit frei bestimmen. Feiertage, Weihnachten und Silvester sind ausgeschlossen.



## Außerdem verlosen wir:

1 x eine wertvolle **Armbanduhr Junkers Bauhaus** (Modell 6086-5) in der Original Junkers Uhrenbox

10 x ein Jahresabonnement von *Bahn Extra*

10 x den Bildband „Eisenbahn von oben“ vom GeraMond Verlag

10 x den Bildband „DR 1968“ vom GeraMond Verlag

10 x das Buch „Baureihen 230-242“ vom GeraMond Verlag

15 x das Buch „Die deutschen Altbau-Elloks“ vom GeraMond Verlag

15 x das Buch „Baureihe 103“ vom GeraMond Verlag

15 x das Buch „Baureihe V 160“ vom GeraMond Verlag

15 x das Buch „Die legendären Einheits-Elloks“ vom GeraMond Verlag



Feierstunde in Leipzig Hbf: Am 29. Mai 1970 haben 211 028 und 211 038 den Eröffnungszug für den elektrischen Betrieb aus Dresden in die Messestadt gebracht; die 415 Kilometer des Sächsischen Dreiecks sind nun vollständig unter Fahrdrabt  
Wenzke/Ingrid Kaltschmidt/Histor. Slg. der DB

## Abschluss eines Großprojekts



Die Elektrifizierung des „Sächsischen Dreiecks“ war unter den Vorhaben der Reichsbahn eines der ambitioniertesten. Die meisten Strecken hatte die DR bis 1968 auch schon umgerüstet. Doch inzwischen galten neue Vorgaben der Politik; bis zur Fertigstellung 1970 gestaltete sich der Fortschritt sehr mühsam

**F**ahrdrabt für die Strecken zwischen Leipzig, Dresden und dem Großraum Werdau/Zwickau/Reichenbach – das hatte schon die Vorkriegs-Reichsbahn geplant. Aber erst die Deutsche Reichsbahn der DDR sollte in der Lage sein, dies zu verwirklichen. Und auch nicht unbedingt in geradliniger Vorgehensweise. Fast zehn Jahre vergingen von der Eröffnung des ersten elektrifizierten Teilabschnitts, Leipzig – Böhlen, am 2. Oktober 1961 bis zur Fertigstellung der letzten Etappe, Riesa – Wurzen, die am 29. Mai 1970 in Betrieb ging.

Allgemein war das Großprojekt für die Deutsche Reichsbahn kein leichtes Unterfangen gewesen. Schwierige Geländeverhältnisse stellten in den ersten Baujahren erhebliche Anforderungen, dazu kamen ökonomische Hindernisse in den Zeiten der DDR-Planwirtschaft. Und nicht zuletzt wirkten sich politische Vorgaben aus.

Im Jahr 1966 ging es eigentlich nur noch um die letzte Etappe dieser Elektrifizierung: Die Strecke Dresden – Riesa – Leipzig, die im Flachland verlief und somit keine großen baulichen Aufgaben mehr stellte. Ganz an-

ders etwa als der gebirgige Abschnitt Freiberg – Dresden Anfang der 60er-Jahre. Bei diesem hatte es aufwendige Sonderkonstruktionen gebraucht, um die Oberleitung über die großen steinernen Viaduktbauten führen zu können.

Das Hindernis für die nunmehr anstehenden Arbeiten war dagegen eines politischer Natur. Am 17. März 1966 beschloss der Ministerrat der DDR, den elektrischen Zugbetrieb nicht weiter auszudehnen und den Traktionswechsel vorrangig mit Dieselloks vorzunehmen. Es durften nur noch Strecken



gerieten unter den neuen Vorzeichen ins Stocken. Seit dem 27. Juli 1966 zum Beispiel war der 16,8 Millionen Mark teure Neubau der Elbebrücke in Riesa abgeschlossen – es dauerte bis 1969, bis diese auch mit elektrischem Fahrdraht überspannt wurde. Selbst der Wiederaufbau des nach 1945 als Reparationsleistung demontierten zweiten Gleises zwischen Leipzig und Dresden, eine Voraussetzung für die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs, ging nur zögerlich voran.

## Mit dem Beschluss des Ministerrats gerieten die Arbeiten ins Stocken

Am 2. Mai 1968 wurde der elektrische Betrieb zwischen Dresden Mitte und Dresden-Neustadt aufgenommen, auf einem 1,7 Kilometer langen Stück. Größer war der Fortschritt am 28. September 1969, als auf zwei weiteren Abschnitten der Fernstrecke Dresden – Leipzig der elektrische Betrieb begann: zwischen Dresden-Neustadt und Riesa (Länge 50,9 Kilometer) sowie zwischen Leip-

und traf um 11:36 Uhr im Hauptbahnhof der Messestadt ein. Zur Erinnerung an das Ereignis bekam E 11 028 vom Verkehrsmuseum Dresden eine Erinnerungsplakette.

Ergänzend zu den vorhandenen elektrifizierten Strecken rüstete die DR auch den Abschnitt von Coswig nach Meißen-Triebischtal auf elektrischen Betrieb um. Er diente dem S-Bahn-Verkehr im Raum Dresden und wurde am 18. Dezember 1970 eröffnet.

### Die Elloks kommen

An den Strecken des Sächsischen Dreiecks gab es zurzeit der Elektrifizierung noch mehr als zehn Bahnbetriebswerke. Aber nur fünf davon wurden letztlich auf die Beheimatung und Unterhaltung von elektrischen Lokomotiven umgestellt. Außer in den traditionsreichen Leipziger Ellok-Betriebswerken Leipzig West und Leipzig-Wahren – die man nicht direkt zu den Dienststellen des Dreiecks zählen kann – wurden Elloks heimisch in Zwickau (ab 1963), Karl-Marx-Stadt (ab 1965), Engelsdorf (ab 1970) sowie später in Dresden-Friedrichstadt und Riesa. In keinem einzigen Bahnbetriebswerk aber führte die Ellok-Beheimatung dazu, dass man die Dampflok endgültigen ablöste. Das kam erst mit dem Einsatz weiterer Dieselloks. Zusätzlich waren im Sächsischen Dreieck übrigens häufig Gast-Elloks aus anderen Bahnbetriebswerken zu sehen.

### Ein Revier für E 11 und E 42

Zum Einsatz kamen auf den neu elektrifizierten Strecken unter anderem Altbau-Elloks wie E 04, E 18, E 44 oder E 94. Das Gros der Leistungen übernahmen aber die Neubau-Elloks E 11 und E 42. Beide Ellok-Bau-reihen bestimmten nahezu drei Jahrzehnte lang die Zugförderung auf den Strecken des Sächsischen Dreiecks. Insbesondere auf der Gebirgsstrecke der Linie Dresden – Reichenbach/Vogtl. war fast ausschließlich die E 42 anzutreffen, wo sie Güter-, Personen- und D-Züge bespannte. Auf den Rampenstrecken Karl-Marx-Stadt – Dresden fuhren die E 42 vor Güterzügen meist in Doppeltraktion. Auch im S-Bahn- bzw. Vorortverkehr von Leipzig, Dresden und Karl-Marx-Stadt war diese Baureihe über viele Jahre ein nahezu unverwüstliches Zugpferd.

Nicht vergessen werden sollte über all dem die „Standorttreue“ der E 94 (ab 1970: 254). Die sechssachsige Altbau-Ellok, von Reichsbahnern scherzhaft auch „Eisenschwein“ genannt, gehörte von Mai 1963 bis 1979 zum Bestand des Bahnbetriebswerks Zwickau. Von 1977 an war sie auch beim Bw Engelsdorf zu Hause. Von dort aus ver-richtete sie ihren Dienst bis zum Dezember 1990 – dem Zeitpunkt, als sie bei der Deutschen Reichsbahn aus dem Betriebspark ausschied. *Rainer Heinrich/Georg Müller*



Mitarbeiter der Starkstrommeisterei arbeiten 1971 an der Oberleitung in Zwickau. Der sächsische Verkehrsknoten ist seit 1963 in das elektrische Netz der Reichsbahn einbezogen  
Carl-Ernst Zimmer/  
Histor. Slg. der DB

fertig gestellt werden, die sich bereits in Umstellung befanden oder die für den elektrischen Betrieb vorbereitet waren. Die ehrgeizigen Pläne, wonach die „Hauptstadt der DDR“ Berlin spätestens 1970 von Leipzig und Dresden aus mit dem elektrischen Fahrdraht erreicht werden sollte, verschwanden damit ebenfalls in den Schubladen.

### Langsame Fortführung

Für die Strecke Dresden – Riesa – Leipzig hatte die DR noch die Genehmigung zur Elektrifizierung erhalten. Doch die Arbeiten

zig und Wurzen (25,9 Kilometer). Eine eher kleine Eröffnungsfeier, mit den Lokomotiven E 42 100 und 001 vor dem Eröffnungszug, weihte die Strecke ein.

Am 29. Mai 1970 hatte man es dann endlich vollbracht. Der elektrische Lückenschluss zwischen Riesa und Wurzen komplettierte wie erwähnt die Arbeiten; die Elektrifizierung des 415 Kilometer Strecke umfassenden Sächsischen Dreiecks war abgeschlossen. Der Eröffnungszug mit den Zugloks 211 028 und 211 038 benötigte 84 Minuten Fahrzeit von Dresden nach Leipzig

# Lokwechsel unterwegs



Der Bahnhof Wegezin-Dennin an der Nebenbahn Anklam – Friedland war außergewöhnlich: Auf der Hälfte der 600-Millimeter-Strecke tauschten die Lokomotiven ihre Züge und wendeten dazu über ein Gleisdreieck. Ende der 60er-Jahre stand es aber schon schlecht um die Verbindung in Mecklenburg

**N**och heute steht der Begriff Mecklenburg-Pommerische Schmalspurbahn (MPSB) für eines der interessantesten und größten Schmalspurbahn-Netze in Deutschland. In 600-Millimeter-Spurweite errichtet, wuchs das Netz der MPSB von der Eröffnung der ersten Strecke 1892 bis in die 30er-Jahre auf beachtliche 216,98 Kilometer Länge an. Im April 1945 besetzten sowjetische Truppen auch den Einzugsbereich der MPSB. In der Folge mussten fast alle Bahnanlagen der Schmalspurbahn als Reparationsgut für die Sowjetunion abgebaut

werden. Bis Mitte 1946 verschwanden 180 Kilometer Gleis, 20 Lokomotiven und 507 Wagen. Die Deutsche Reichsbahn (DR) übernahm am 1. April 1949 die Strecke Anklam – Friedland (Länge 36 Kilometer) sowie die 1945 demontierte, bis Ende 1947 aber wieder aufgebaute Strecke Friedland – Ferdinandshof (27 Kilometer), wobei Letztere bis 1966 in Etappen stillgelegt wurde. Der Fahrzeugpark von 1949 umfasste acht Dampflokomotiven, drei Diesellokomotiven, 25 Personenzüge, zehn Gepäckwagen und 239 Güterwagen, von denen fünf beschädigt waren.

Die DR unterstellte die in Anklam stationierten Loks dem Bahnbetriebswerk (Bw) Pasewalk (im Einzelnen 99 3351, 99 3353, 99 3451, 99 3462); die in Friedland stationierten Maschinen gehörten zum Bestand des Bw Neubrandenburg (99 3352, 99 3361, 99 3461).

## Aufgeteilte Leistungen

Die Aufteilung der Lokomotiven auf zwei Dienststellen für nur 36 Kilometer schmalspurige Strecke war, betrachtet man die Deutsche Reichsbahn nach 1945, einmalig. Aber damit nicht genug. Die Strecke von An-

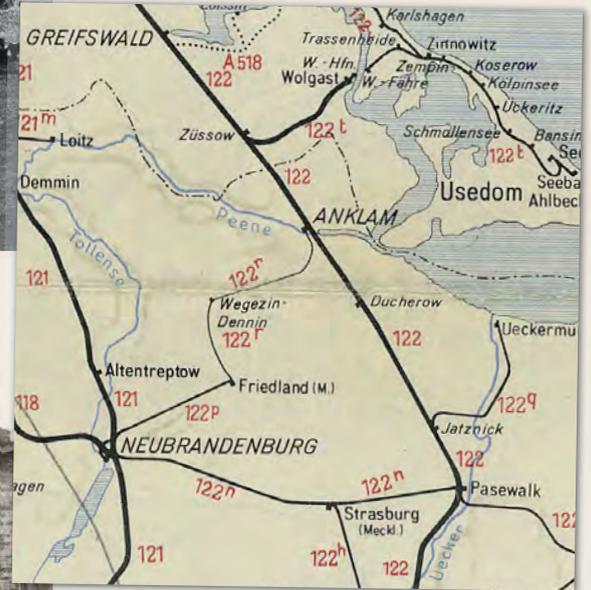
Sage und schreibe 44 Achsen umfasst der Pmg 1294, der am 5. April 1969 im Bahnhof Wegezin-Dennin eingetroffen ist. Er besteht aus zwei Personenzugwagen, einem Gepäckwagen und am Schluss acht mit Brikett beladenen offenen Güterwagen Oow aus dem Hafen Anklam. Die Zuglok 99 3462 wechselt nach Durchfahren des Gleisdreiecks auf den Pmg 1293, der hinter ihr auf Gleis 3 steht, und kehrt mit ihm nach Anklam zurück

Aufnahmen/Abbildungen des Beitrags, wenn nicht anders angegeben: Slg. Rainer Heinrich

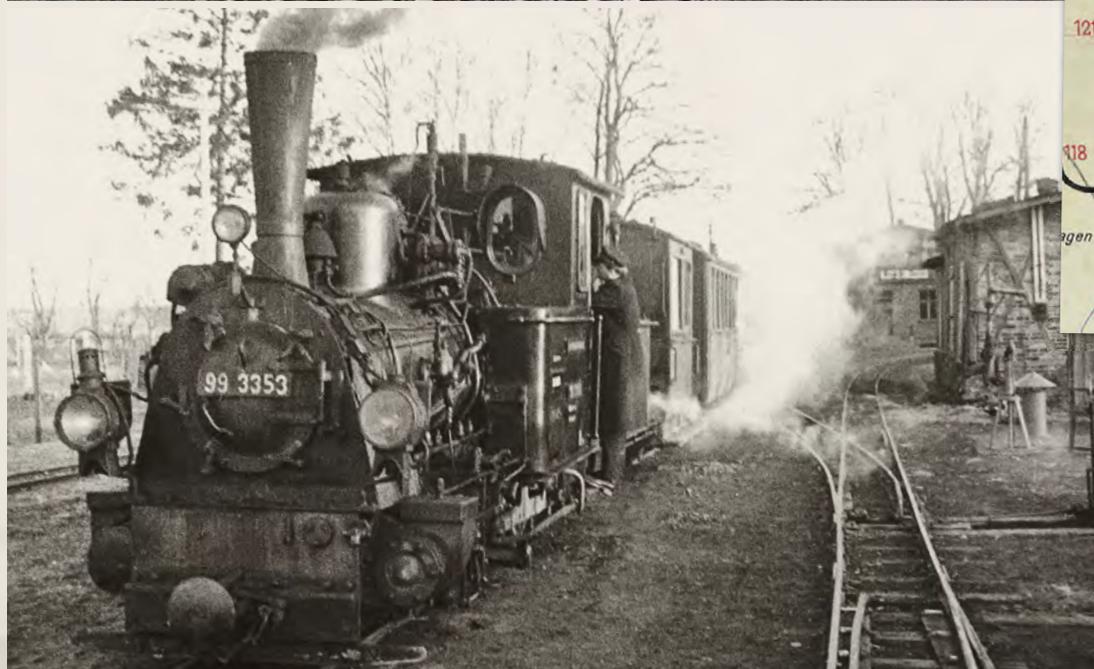




Zum Aufnahmezeitpunkt des Fotos ist es 5:30 Uhr. Um diese frühe Stunde kreuzten bereits zwei Züge im Bahnhof Wegezin-Dennin; links Pmg 1292 nach Friedland, rechts Pmg 1291 nach Anklam



Die Strecke Anklam – Friedland im Jahr 1967

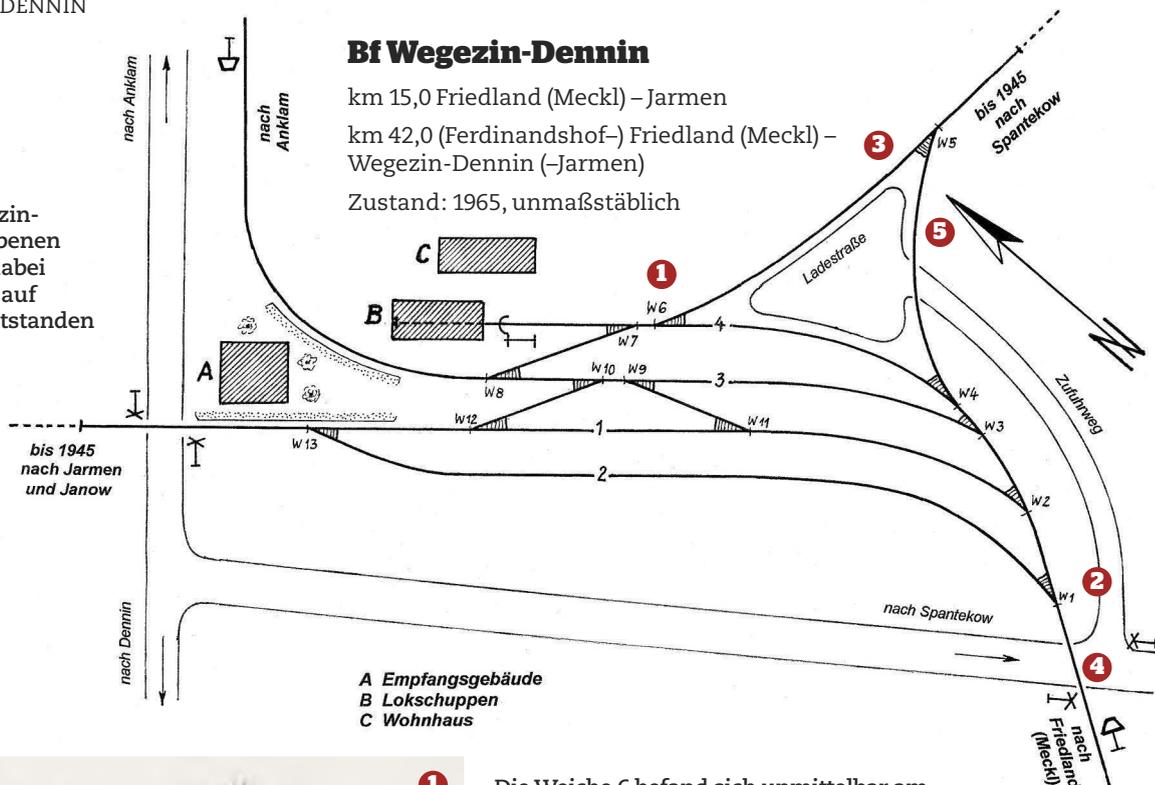


Die Lok 99 3353 hat den Pmg 1292 aus Anklam in Wegezin-Dennin übernommen. Nun wartet sie auf die Weiterfahrt um 6:17 Uhr nach Friedland

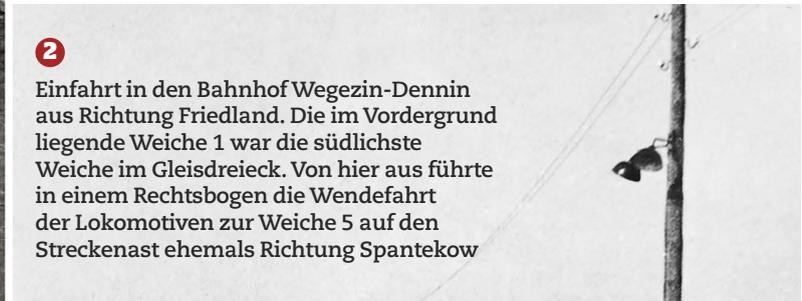


Der Gleisplan des Bahnhofs Wegezin-Dennin mit dem im Text beschriebenen Gleisdreieck. Eingezeichnet sind dabei auch die Positionen, an denen die auf dieser Seite abgebildeten Fotos entstanden

Wilfried Rettig



**1** Die Weiche 6 befand sich unmittelbar am Lokschuppen im Bahnhof Wegezin-Dennin. In einem Linksbogen führte das Gleis zur Weiche 5, bis 1945 ging es dort Richtung Spantekow. Aus diesem Gleisbogen rollte die Anklamer Lok nach Durchfahren der Weiche 1 und Weiche 5 an den Zug aus Friedland, der auf Gleis 3 bereitstand



**2** Einfahrt in den Bahnhof Wegezin-Dennin aus Richtung Friedland. Die im Vordergrund liegende Weiche 1 war die südlichste Weiche im Gleisdreieck. Von hier aus führte in einem Rechtsbogen die Wendefahrt der Lokomotiven zur Weiche 5 auf den Streckenast ehemals Richtung Spantekow



**3** Die aus Friedland gekommene 99 3353 durchfährt beim Lokwechsel Tender voran den von links kommenden Verbindungsbogen, um hinter der Weiche 5 zu halten. Anschließend wird die Lok vorwärts den Verbindungsbogen bis zur Weiche 1 befahren. Hinter der Lok liegen noch rund 100 Meter Gleis von der Strecke, die einst nach Spantekow führte. Den Güterwagen auf dem Gleis hat die Reichsbahn zum Frachtumschlag für die Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft Spantekow bereitgestellt



klam nach Friedland hatte bis zum Schluss auch noch eine betriebstechnische Besonderheit zu verzeichnen.

Nach 1945 wurden im Netz der MPSB ausschließlich gemischte Züge gefahren. In den 60er-Jahren waren dies Personenzüge mit Güterbeförderung (Pmg). Zwischen Anklam und Friedland verkehrten werktäglich zwei Zugpaare. Grundsätzlich stand im Bahnhof Wegezin-Dennin (bis 16. Mai 1953 nur Dennin) eine Kreuzung mit dem Gegenzug an.

## Nach 1945 fuhren im Netz der MPSB nur noch gemischte Züge

Doch blieb es nicht bei der bloßen Kreuzung. Zusätzlich wurden die Lokomotiven getauscht, wobei ein Aufenthalt von je 30 bis 45 Minuten vorgesehen war. Die Lokomotiven wechselten also nach maximal 20 Kilometern Streckenfahrt den Zug und kehrten mit der neuen Fuhre jeweils zu ihren Lokbahnhöfen in Anklam bzw. Friedland zurück.

### Wenden über ein Gleisdreieck

Um dieses bei vielen Eisenbahnfreunden bekannt gewordene, für die MPSB typische Zeremoniell abzuwickeln, wurde das Gleisdreieck in Wegezin-Dennin genutzt. Im Streckennetz der MPSB bestanden ehemals drei derartige Gleisdreiecke, und zwar in Friedland (vor 1911), Uhlenhorst (ab 1893) und



Die „Friedländer Lok“ 99 3353 hat bereits zwei Seiten des Gleisdreiecks durchfahren, als sie hinter der Weiche 1 anhält. Von dem Zug aus Anklam folgt Lok 99 3462 von Gleis 1 über die Weiche 1. 99 3462 rollt Tender voraus in einer Drehfahrt über die Weichen 5 und 6 (siehe links, Bild 2). Während des Lokwechsels stehen die Friedländer und Anklamer Lok in Wegezin-Dennin nun hintereinander; das war das einzige Mal, dass beide Maschinen täglich zusammen trafen



Nach dem „Hintereinander“ an Weiche 1 unternimmt die aus Anklam gekommene Lok 99 3462 eine Drehfahrt über Weiche 5 (im Bild rechts). Die aus Friedland gekommene 99 3353 setzt auf Gleis 1 an den Pmg aus Anklam



Der nachmittags verkehrende Pmg 1294 nach seiner Ankunft um 15:34 Uhr in Wegezin-Dennin (links). Für die 20 Kilometer Strecke von Anklam hierher hat der Zug eine Stunde und 24 Minuten benötigt. Rechts ist ein Teil des Lokschuppens zu sehen

Dennin (ab 1921). Die Gleisdreiecke gestatteten auf Grund ihrer Größe das Wenden ganzer Züge. Zusätzlich gab es bis zuletzt auf den Bahnhöfen Anklam und Friedland Drehscheiben. Damit ließen sich die Dampflokomotiven der MPSB drehen, so dass sie jeweils Schornstein voraus die Züge bespannten. Das bewirkte einen geringeren Verschleiß der Feuerbüchse, außerdem vermied man, dass die teilweise nur halb gefüll-

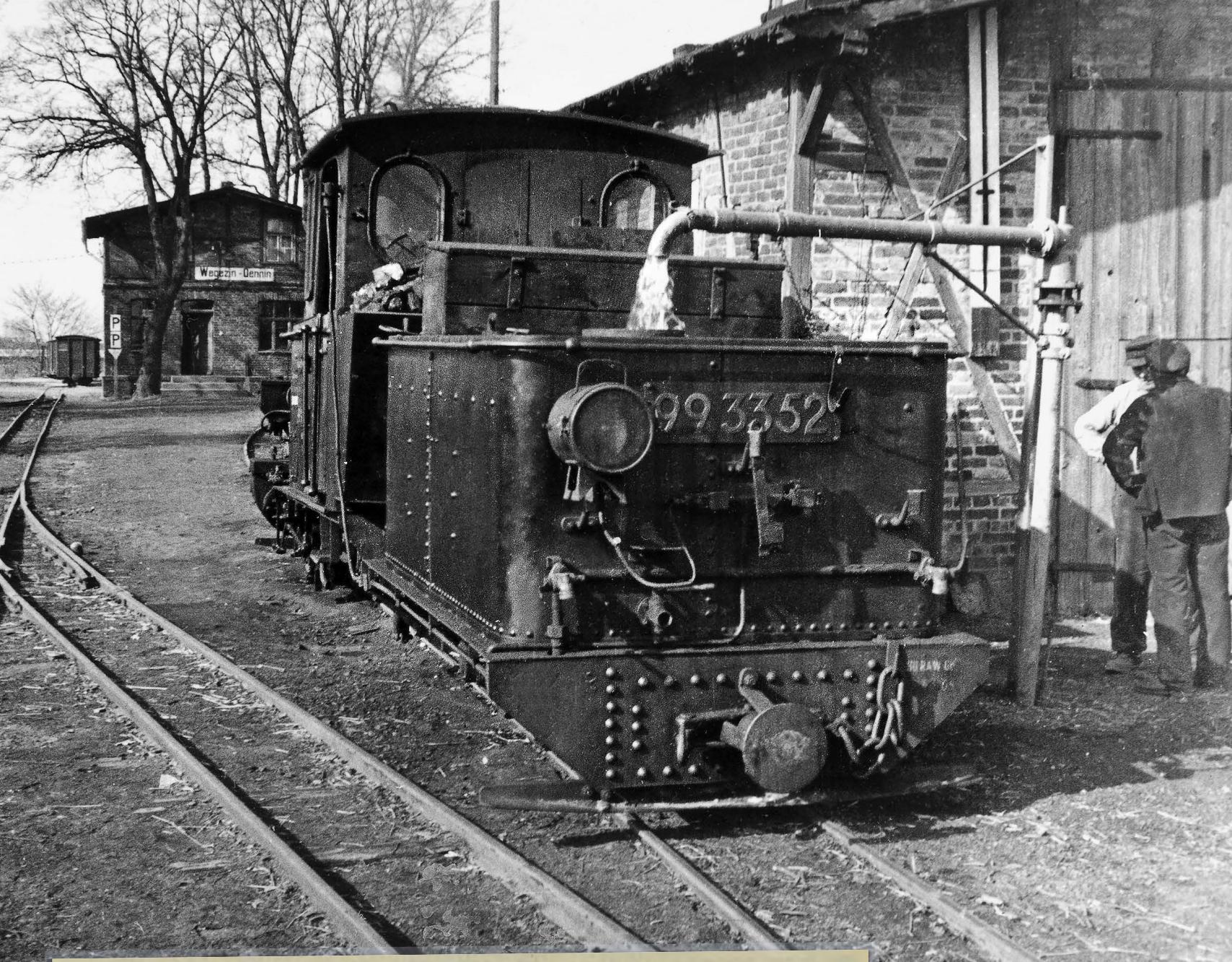
## Die Lokomotiven fuhren immer Schornstein voraus vor den Zügen

ten Tender der Dampflokomotiven in geschobener Betriebsweise entgleisten.

Was die Anlagen betrifft, so besaß der Bahnhof Wegezin-Dennin vier lange Durchgangsgleise, ein Bahnhofsgebäude im Klinkerbau und einen kleinen Lokschuppen. Die Streckengleise aus Anklam und Friedland führten jeweils in einem 90-Grad-Bogen in den Bahnhof. Bis 1945 zweigten in Wegezin-Dennin noch die Strecken nach Jarmen und nach Spantekow ab. Im Streckenast nach Spantekow lag auch das Gleisdreieck, das zum Umsetzen der Lokomotiven genutzt wurde. Wegezin-Dennin diente aber nicht nur als Zugkreuzungs- und Lokwechsel-

Nochmals Pmg 1292 im Bahnhof Wegezin-Dennin, auf Gleis 1 abfahrbereit nach Friedland. Hinter dem Personenwagen sind fünf Güterwagen mit Briketts für die Zuckerfabrik Friedland eingestellt





**929 Anklam West—Wegezin-Dennin—Friedland (Meckl) (Schmalspurbahn) Alle Züge 2. Klasse**

		1292	1294	km	Zug Nr	Rbd	Greifswald	Zug Nr	1291	1293
..	..	4.22	14.10	0,0	ab	Anklam West 920	..	an	7.19	17.09
..	..	4.28	14.16	1,9	ab	Anklam Vorstap (u) X	..	an	7.07	17.03
..	..	4.36	14.24	4,0	..	Greifswald (u) X	..	..	6.57	16.53
..	..	4.41	14.30	5,4	..	Pelzin (u) X	..	..	6.53	16.49
..	..	4.49	14.38	7,6	..	Lüskow (u) X	..	..	6.47	16.41
..	..	4.57	14.47	10,0	..	Bresewitz (u) X	..	..	6.38	16.32
..	..	5.05	14.57	12,7	..	Sanzitz (Kr Anklam) (u) X	..	..	6.28	16.22
..	..	5.13	15.05	14,7	..	Nerdin (u) X	..	..	6.20	16.14
..	..	5.22	15.14	17,0	..	Thurow (Kr Anklam) (u) X	..	..	6.10	16.04
..	..	5.30	15.23	18,5	..	Wegezin (u)	..	..	6.03	15.56
..	..	5.38	15.31	20,5	an	Wegezin-Dennin	..	an	5.53	15.45
..	..	5.47	15.40	22,4	..	Japenzin (u)	..	an	5.31	15.07
..	..	5.55	15.48	24,2	..	Rebelow (u)	..	..	5.26	15.01
..	..	6.03	15.56	26,1	..	Ramelow (b Friedl Meckl) Dorf (u)	..	..	5.12	14.54
..	..	6.10	16.03	28,4	..	Ramelow (b Friedl M) Forst(u) X	..	..	5.03	14.45
..	..	6.17	16.10	30,5	..	Bresewitz (b Friedl M) Ziegels (u)	..	..	4.56	14.35
..	..	6.24	16.17	32,0	..	Bresewitz (b Friedl Meckl) Dorf (u)	..	..	4.50	14.29
..	..	6.31	16.24	36,1	an	Friedland (Meckl) 919	..	ab	4.39	14.06
..	..	6.38	16.31							
..	..	6.45	16.38							
..	..	6.52	16.45							
..	..	7.00	16.52							
..	..	7.07	16.59							
..	..	7.14	17.06							

Wasserhalt der Lok 99 3353 im Bahnhof Wegezin-Dennin, aufgenommen am 5. April 1969. Das Bild bestätigt, dass die Lok in ihren letzten Betriebswochen mit dem Tender der Schwesterlok 99 3352 gekuppelt war, weil ihr eigener Tender wegen einer Entgleisung schadhaft in Friedland stand. Die 1908 von der Firma Jung gebaute Maschine beendete ihren Einsatz bei der Deutschen Reichsbahn am 22. Juni 1969

Seit 1951 fuhren werktags zwei Zugpaare zwischen Anklam und Friedland; so war es auch Ende der 60er-Jahre. Im Winter 1968/69 gab es übrigens werktags zwischen Dennin und Anklam schon fünf Buspaare

bahnhof, sondern zudem als Wasserhalt, an dem die Lokomotiven für die Rückfahrt ihre Wasservorräte ergänzten. Die Tender fassten nur jeweils drei Kubikmeter Wasser.

Die werktäglichen Zugkreuzungen waren teilweise mit aufwendigem Rangieren verbunden. Fahrplanmäßige Pmg aus Anklam fuhren immer auf Gleis 3 ein. Anschließend wurde der Zug auf das Gleis 1, das ehemalige Streckengleis nach Jarmen, umgesetzt (zurückgedrückt). Das Gleis 3 benötigte man für die Einfahrt des Zuges aus Friedland. Das Gleis 4 zwischen den Zweigweichen

stand nicht zur Verfügung, weil es oft mit Wagen zur Entladung zugestellt war. Nach dem Wasserhalt fuhren beide Lokomotiven gleichzeitig in das Gleisdreieck zur „Drehfahrt“, begleitet durch einen Zugführer, der jedes Mal vier Weichen umstellen musste. Doch dieses Verfahren war immer noch besser als eine Einzelfahrt der Loks, denn dann hätte man den Vorgang zwei Mal durchführen müssen. Keine andere Schmalspurbahn der Deutschen Reichsbahn hatte während einer normalen Zugfahrt solch einen reizvollen Lokwechsel zu bieten.

Allerdings stand Ende der 60er-Jahre die Stilllegung kurz bevor. Der letzte fahrplanmäßige Personenzug verkehrte schließlich am 31. Mai 1969. Die Strecke Anklam–Friedland blieb noch bis 27. September 1969 in Betrieb, um die Landwirtschaftsbetriebe in Wegezin, Dennin, Spantekow und andernorts mit Dünger zu versorgen. Dort fehlten Lkw, um die Transporte selbst von Normalspurbahnhöfen abzuholen. Als die Kraftfahrzeuge im September zur Verfügung standen, war es auch um den Restbetrieb geschehen.

Rainer Heinrich/Wolf-Dietger Machel

# Spitze bei der Stilllegung



„Verkehrsträgerwechsel“ hieß es in der DDR, wenn auf einer Strecke der Personenzugverkehr eingestellt und stattdessen Busse eingesetzt wurden. In den 60er-Jahren forcierte die Reichsbahn dieses Unterfangen. 1969 wurden so viele Strecken stillgelegt wie in keinem anderen Jahr der DR

Seit Mitte der 60er-Jahre bemühte sich die Deutsche Reichsbahn zielgerichtet darum, schwach frequentierte normal- und schmalspurige Nebenstrecken stillzulegen. Die bisher von der Eisenbahn erbrachten Leistungen sollten örtliche Kraftverkehrsbetriebe im Rahmen von so genannten Verkehrsträgerwechseln übernehmen; die Umstellung auf Busse sollte den Betrieb wesentlich kostengünstiger gestalten.

Grundlage für diese systematische Schließung bildete eine im August 1966 abgeschlossene Studie des damaligen Instituts für Verkehrsforschung über die „Arbeitsteilung in den Einzugsbereichen der Nebenbahnen“. Darin wurde festgestellt, dass 1964 auf dem 7.379 Kilometer umfassenden Hauptbahnnetz 84 Prozent des gesamten Verkehrs der DR erbracht worden waren. Die restlichen 16 Prozent entfielen auf das 8.780 Kilometer



Im Sommer 1966 verlässt ein Personenzug mit Güterbeförderung (Pmg) den Bahnhof Loitz Richtung Toitz-Rustow; als Zuglok dient eine im Bahnbetriebswerk Neubrandenburg beheimatete Lokomotive der Baureihe 91<sup>3-18</sup>.

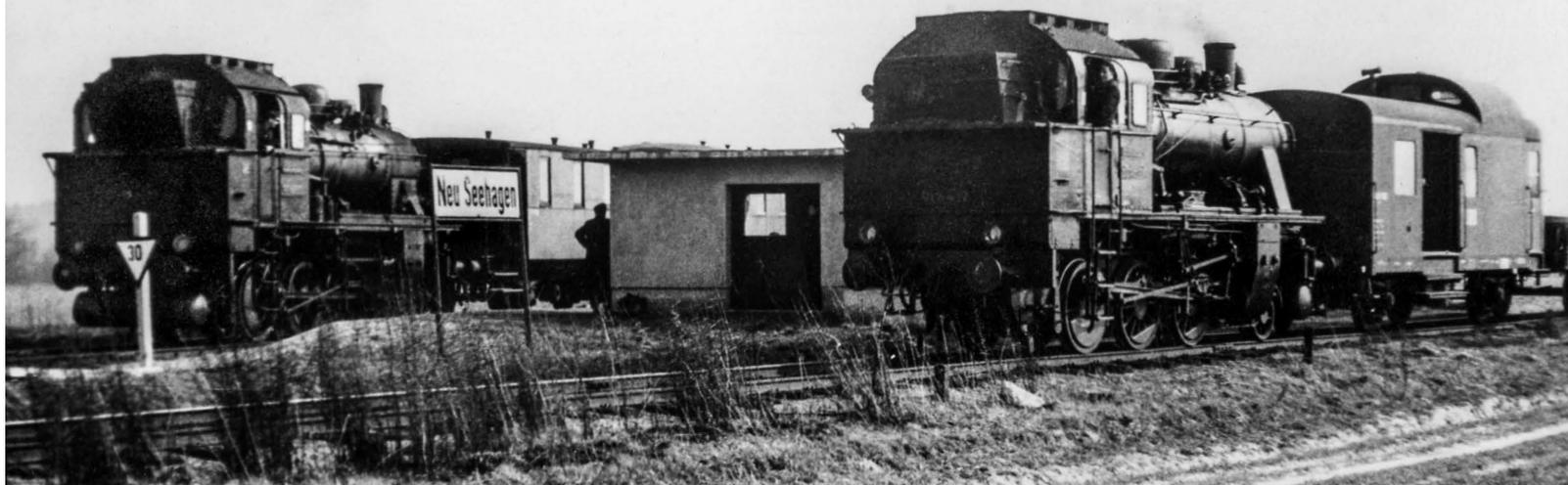
Drei Jahre später wird der Reiseverkehr eingestellt; die verbliebenen Güterzüge bespannt man nicht mehr mit Dampflokomotiven, sondern mit Dieselloks V 15 bzw. V 22. Slg. Wolf-Dietger Machel



Die Strecken Velgest – Franzburg/–Tribsees und Toitz-Rustow – Loitz auf der Kursbuchkarte

Slg. Wolf-Dietger Machel

Die Abzweigstelle Neu Seehagen in Vorpommern war zugleich Haltepunkt. Gelegentlich gab es dort bis Ende der 60er-Jahre solche Zugbegegnungen: Links wartet ein Personenzug aus Franzburg nach Velgest, rechts ein Güterzug aus Tribsees ebenfalls mit dem Ziel Velgest. Der Personenzug wird zuerst seine Fahrt fortsetzen. Slg. Wolf-Dietger Machel



Am 15. Juni 1968 steht Lok 99 587 mit dem Güterzug mit Personenbeförderung (Gmp) 9212 in Wittower Fähre. Allzu lange hat die Schmalspurbahn-Idylle hier nicht mehr Bestand; Ende 1969 legt die Reichsbahn die Strecke still Alfred Luft



Im Juni 1968 grüßt Lok 99 576 noch im Planbetrieb die Einwohner von Lindenberg mit einer Rauchfahne. Mit einem Personenzug (als Ersatz für einen ausgefallenen Wismarer Triebwagen) macht sich die Maschine auf den Weg nach Kyritz. Nicht einmal ein Jahr später endet der Betrieb auf der 750-Millimeter-Strecke Kyritz – Lindenberg – Perleberg Harald Navé/Slg. Alfred Luft





Im Sommer 1967 hat ein Nahgüterzug Ullendorf-Röhrsdorf erreicht – ohne Fracht, aber mit einem Dienstwagen. Zuglok ist die 1965 im Reichsbahnausbesserungswerk Görlitz praktisch neu gebaute 99 654; sie übernimmt hier auf Rollwagen aufgesetzte Normalspurgüterwagen, um sie nach Wilsdruff zu bringen. 1969 stellte die DR den Güterverkehr und damit den Gesamtbetrieb auf der ehemaligen Strecke Meißen Triebischtal – Wilsdruff ein; die Kursbuchkarte rechts zeigt den Streckenverlauf  
 Slg. Wolf-Dietger Machel (2)

lange Nebenbahnnetz. Die Verkehrsleistungen, Einnahmen und Ausgaben wurden jeweils für die „Variante“ Eisenbahn und Kraftverkehr ermittelt, wobei allerdings manche „Milchmädchenrechnung“ zugunsten des Kraftverkehrs entstand. Ungeachtet dessen empfahlen die Verkehrswissenschaftler, den Reisezugverkehr bis 1975 im Rahmen eines Stufenprogramms auf etwa 2.000 Kilometer Nebenstrecken einzustellen.

### Nur langfristig lösbar

Im Jahr 1966 empfahl das Institut für Verkehrsforschung, im Ministerium für Verkehrswesen eine „koordinierende“ Stelle zu benennen, welche die Einstellungen, die damit verbundenen Investitionen in den Kraftverkehr und das Straßenwesen überwachen und die gesamtwirtschaftlichen Einsparungseffekte nachweisen sollte. Daraufhin beauftragte der Minister für Verkehrswesen in den Jahren 1969 und 1970 seine „Zentrale

Abteilung Containertransportsystem und Transportrationalisierung“ und danach die „Zentrale Abteilung Planung“ mit diesen Aufgaben. In regelmäßigen Abständen war außerdem die Abteilung Transport- und Nachrichtenwesen des Ministeriums für Finanzen

### 1968 bis 1971 endete auf 947 Kilometern Strecke der Personenverkehr

über die „ökonomischen Auswirkungen der Verkehrsträgerwechsel“ zu informieren. Dabei mussten für jede Strecke die Einsparungen für die Betriebsführung durch die Deutsche Reichsbahn, die Mehrkosten für den Betrieb von Omnibuslinien und Lastkraftwagenfahrten, die perspektivische Investitionseinsparung der Eisenbahn und die notwendigen Investitionen für den Ausbau der

für den Kraftverkehr erforderlichen Straßen ausgewiesen werden.

Allerdings ließen sich die Stilllegungen nur langfristig verwirklichen. Zum einen waren die dafür erforderlichen Omnibusse und Lastkraftwagen zu beschaffen, eine aufgrund der in der DDR üblichen Planwirtschaft mitunter langwierige Prozedur. Zum anderen waren verschiedene Straßen auszubauen, damit der Kraftverkehr die Beförderungsleistungen der Eisenbahn übernehmen konnte. Darüber hinaus gab es eine Reihe von Fällen, bei denen sich die Kraftverkehrsbetriebe gegen die Übernahme der Leistungen sträubten, weil bestimmte Linien aufgrund der geringen Verkehrsbedürfnisse auch durch den Kraftverkehr nicht kostendeckend zu betreiben waren, zumal inzwischen in der DDR die individuelle Motorisierung unübersehbare Fortschritte machte.

Bevor die einzelnen Verkehrsträgerwechsel vorbereitet wurden, hatten die Deutsche Reichsbahn und die jeweiligen Kraftverkehrsbetriebe Kosten-Nutzen-Rechnungen aufzustellen und mit den zuständigen Räten der Gemeinden, der Kreise und der Bezirke zu diskutieren. Zudem wurden Einwohnerversammlungen einberufen, auf denen Vertreter staatlicher Stellen die Vorteile des geplanten Verkehrsträgerwechsels erläuterten.

### Mehr als 700 Kilometer weniger

Schließlich gelang es der Deutschen Reichsbahn von 1968 bis 1971, den Personenverkehr auf normal- und schmalspurigen Strecken mit einer Länge von 947 Kilometern einzustellen. Der Spitzenwert wurde in der DDR 1969 erreicht. Damals endete auf Strecken mit einer Länge von 416,3 Kilometern der Reisezugverkehr, auf einer Länge von

## Manche stillgelegte Bahn litt schon lange unter geringem Aufkommen

383,9 Kilometern stellte die DR den Betrieb gänzlich ein. Welches die „Kandidaten“ für den Verkehrsträgerwechsel waren, sollen vier Strecken exemplarisch zeigen. Auf allen gab die DR 1969 den Personenverkehr auf.

### Beispiele für die Stilllegung

Eine der betroffenen Verbindungen war die normalspurige Strecke Toitz-Rustow – Loitz. Sie erschloss, von der Hauptbahn Berlin – Neustrelitz – Demmin – Stralsund ausgehend, die vorpommersche Kleinstadt Loitz und wurde 1906 eröffnet. Den Betrieb führte auf der ursprünglich dem Kreis Grimmen gehörenden Stichbahn von Anfang die Staatsbahn. 1943 ging die Verbindung in den Besitz der Deutschen Reichsbahn über und galt fortan als Nebenbahn. Nach dem Zweiten Weltkrieg fand auf der Stichbahn noch reger Personenverkehr statt. Am 31. Mai 1969 wurde er jedoch vom Kraftverkehr übernommen. Für den Güterverkehr blieb die Strecke als Streckenrangiergleis bis 1999 erhalten.

Ebenfalls im Nordosten der DDR lag die 1898 eröffnete normalspurige Kleinbahnstrecke Neu Seehagen – Franzburg. Diese gehörte zur Franzburger Südbahn (FSB), zweigte von deren Stammlinie Velgast – Tribsees ab und erschloss die damalige vorpommersche Kreisstadt Franzburg. Da Franzburg außerdem ab 1900 durch die Stralsund-Tribseeser Eisenbahn bedient wurde, hielt sich das Verkehrsaufkommen auf der Relation Velgast – Neu Seehagen – Franzburg stets in Grenzen. 1930 entfiel der Personenverkehr. Nach der Demontage der Stralsund-Tribseeser Eisenbahn im Rahmen der Reparationsleistungen an die Sowjetunion im Jahre 1945 wuchs die Bedeutung der Strecke

## Überblick

# Reisezug-Einstellungen/Stilllegungen 1969

Die von der Deutschen Reichsbahn in diesem Jahr eingestellten Strecken:

Strecke	Spurweite (mm)	Streckenlänge (km)	letzter Betriebstag
<b>KBS / Einstellungen des Reisezugverkehrs</b>			
177 / Arensdorf (Kr Fürstenwalde / Spree) – Dolgeln	1.435	23,3	31.10.1969
231 / Schwarze Pumpe – Knappenrode	1.435	18,1	16.03.1969
323 / Döbeln-Gärtitz – Kleinmockritz	750	8,6	31.05.1969
504 / Wurzen – Grimma unt Bf	1.435	17,9	31.05.1969
551 / Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf	1.000	31,2	04.05.1969
561 / Bürgel (Thür) – Porstendorf	1.435	10,3	31.07.1969
561 / Eisenberg (Thür) – Bürgel (Thür)	1.435	10,4	31.03.1969
615 / Georgenthal (Thür) – Tambach-Dietharz	1.435	6,2	31.05.1969
643 / Ebeleben – Keula (Thür)	1.435	19,2	30.11.1969
647 / Bad Langensalza – Kirchheilingen	1.435	15,0	30.11.1969
675 / Mulmke – Hessen (Kr Halberstadt)	1.435	14,8	07.12.1969
715 / Oschersleben (Bode) – Hötensleben	1.435	19,9	21.12.1969
719 / Quedlinburg – Thale Bodetal	1.435	11,6	31.05.1969
755 / Pretzier – Kleinau West	1.435	14,2	31.05.1969
774 / Hagenow Land – Zarrentin (Meckl)	1.435	23,9	30.04.1969 <sup>2</sup>
814 / Pritzwalk – Vettin	750	18,5	31.05.1969
815 / Abzw Rehfeld – Breddin	750	10,6	31.05.1969
816 / Kyritz – Perleberg	750	47,3	31.05.1969
911 / Velten (Mark) – Oranienburg	1.435	14,7	31.05.1969
915 / Gransee – Großwoltersdorf	1.435	13,8	31.05.1969
919 / Toitz-Rustow – Loitz	1.435	7,2	01.05.1969
929 / Anklam West – Friedland (Meckl)	600	36,1	31.05.1969
953 / Neu Seehagen – Franzburg	1.435	9,0	13.01.1969
957 / Fährhof – Altenkirchen (Rügen)	750	14,5	31.12.1969 <sup>1</sup>
<b>Gesamtstreckenlänge</b>		<b>416,3</b>	

### Streckenstilllegungen (Ende des Betriebs insgesamt)

– / Bf Kraftwerk – Ringethal	1.435	2,4	31.08.1969
– / Abzw Neuschönberg – Deutschneudorf	1.435	8,1	27.09.1969
– / Abzw Rehfeld – Breddin	750	10,6	31.05.1969
– / Anklam West – Friedland (Meckl)	600	36,1	27.09.1969
– / Arensdorf (Kr Fürstenwalde/Spree) – Seelow Stadt	1.435	18,9	31.10.1969
– / Bad Langensalza – Kirchheilingen	1.435	15,0	30.11.1969
– / Döbeln-Gärtitz – Kleinmockritz	750	8,6	31.05.1969
– / Eisenberg (Thür) – Porstendorf	1.435	20,7	23.11.1969
– / Fährhof – Altenkirchen (Rügen)	750	14,5	31.12.1969 <sup>1</sup>
– / Gera-Pforten – Kayna	1.000	21,3	04.05.1969
– / Kayna – Wuitz-Mummsdorf	1.000	9,9	28.12.1969
– / Kyritz – Perleberg	750	47,3	31.05.1969
– / Mühlhausen (Thür) – Langula	1.435	9,1	31.08.1969
– / Mulmke – Hessen (Kr Halberstadt) – Veltheim (Fallstein)	1.435	16,9	08.12.1969
– / Oschersleben (Bode) – Hötensleben	1.435	19,9	21.12.1969
– / Pretzier – Kleinau West	1.435	14,2	31.05.1969
– / Pritzwalk – Vettin	750	18,5	31.05.1969
– / Roskow – Brandenburg Silokanalbrücke	1.435	14,6	27.09.1969
– / Röthehof – Roskow – Brandenburg Krakauer Tor	1.435	26,4	27.09.1969
– / Velten (Mark) – Oranienburg	1.435	14,7	31.05.1969
– / Wartha (Werra) – Milhla	1.435	15,3	31.08.1969
– / Wilsdruff – Ullendorf-Röhrsdorf	750	7,0	30.06.1969
– / Wermsdorf (b Oschatz) – Mutzschen	750	3,0	31.12.1969
– / Wernhausen – Trusetal	750	9,0	17.01.1969
– / Wolfsruh – Großwoltersdorf	1.435	1,9	31.05.1969
<b>Gesamtstreckenlänge</b>		<b>383,9</b>	

<sup>1</sup> bereits seit 11.09.1968 Reise- und Güterverkehr im Schienenersatzverkehr

<sup>2</sup> Wiederaufnahme des Reisezugverkehrs am 27.09.1975

Bei den stillgelegten Strecken war der Personenverkehr überwiegend schon Jahre vorher eingestellt worden. Sie erhielten daher keine Kursbuchstreckenummer (KBS) nach dem neuen, 1968 eingeführten Schlüssel mehr.

wieder, auch für den Personenverkehr, der bereits seit 1943 lief. Nach Übernahme der inzwischen als Franzburger Bahnen Süd bezeichneten Strecken durch die Deutsche Reichsbahn zum 1. April 1949 herrschte bis Mitte der 60er-Jahre reger Personen- und Güterverkehr. Dennoch endete am 13. Januar

### Auch für einige der 1949 übernommenen Strecken kam im Jahr 1969 das Aus

1969 der Personenverkehr. Sporadischen Güterverkehr gab es noch bis zum Mai 1977.

Zum mittelsächsischen Schmalspurnetz gehörte derweil die 750-Millimeter-Bahn Wilsdruff–Meißen-Triebischtal. Auf der 1909 von den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen eröffneten Strecke wurde der Reiseverkehr 1966 eingestellt. Gleichzeitig endete der Güterverkehr zwischen Ullendorf-Röhrsdorf und Meißen-Triebischtal. Der Bäuerlichen Handelsgenossenschaft (BHG) in

Auf dem Bahnhof Gera-Pforten ist 1968 ein Zug aus Wuitz-Mummsdorf eingetroffen. Der für 1970 geplante Verkehrsträgerwechsel fand bereits ein Jahr vorher statt, da ein Unwetter Teile der Strecke im Stadtgebiet von Gera zerstört hatte. Auf der Kursbuchkarte ist die Verbindung noch eingetragen (r.)

Slg. Wolf-Dietger Machel (2)

Ullendorf-Röhrsdorf fehlten jedoch für ihre Transporte noch Lkw, so dass der Güterverkehr ab Wilsdruff aufrechterhalten werden musste. Am 30. Juni 1969 schloss die DR den Gütertarifbahnhof Ullendorf-Röhrsdorf, damit galt auch dieser Abschnitt als stillgelegt.

Erst 1949 hatte die Deutsche Reichsbahn mit der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn die Meterspurstrecke Gera-Pforten – Kayna–Wuitz-Mummsdorf übernommen. Ursprünglich war beabsichtigt, den Gesamtverkehr auf dieser Schmalspurbahn 1970 einzustellen. Da am 3. Mai 1969 ein starkes Unwetter im Stadtgebiet von Gera Teile des Oberbaus zwischen den Bahnhöfen Gera-Pforten und Gera-Leumnitz unterspülte, wurde angesichts der ohnehin geplanten Stilllegung auf eine Instandsetzung verzich-

tet. Umgehend organisierte die Deutsche Reichsbahn einen Schienenersatzverkehr, der kurzfristig in einen offiziellen Verkehrsträgerwechsel umgewandelt werden konnte. Der auf dem Abschnitt Kayna–Wuitz-Mummsdorf verbliebene Restgüterverkehr endete am 28. Dezember 1969.

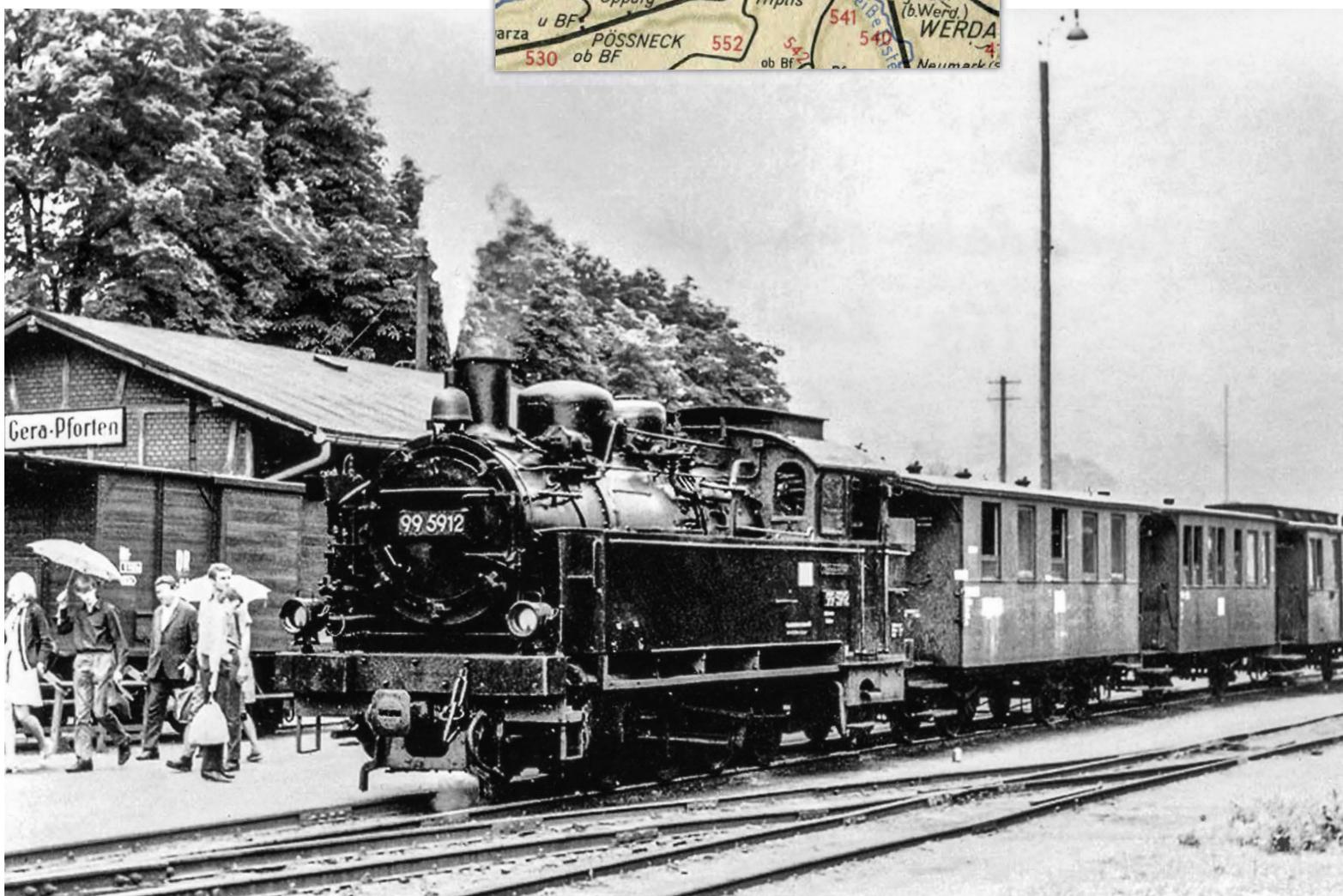
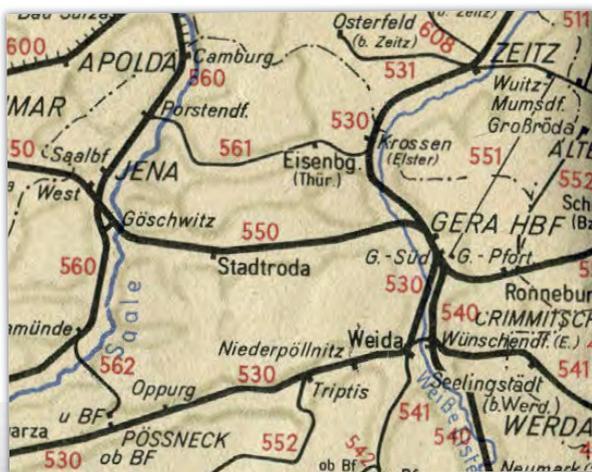
### Unterschiedliche Ansichten

Betrieblich brachten die Stilllegungen der Reichsbahn erhebliche Vorteile. Das größte Verkehrsunternehmen der DDR erzielte damit immense Einsparungen, zumal der Reiseverkehr auf dem gesamten Netz – also auch im Fernverkehr – aufgrund der politisch gewollten stabilen und stets niedrigen Beförderungsentgelte nicht kostendeckend betrieben werden konnte. In den folgenden Jahren

wurden zahlreiche weitere Strecken stillgelegt, allerdings mit geringerem Tempo.

Die Einschätzungen dieses Vorgehens gingen allerdings weit auseinander. Während die Reichsbahn froh war, Kostenfaktoren loszuwerden, trauerten Eisenbahnfreunde den „verloren gegangenen“ Strecken nach. Und das zum Teil noch Jahre später.

Wolf-Dietger Machel/GM



# Neues im Kursbuch



Zum Sommerfahrplan 1968 änderte die Reichsbahn das System der Kursbuch-Streckennummern. Noch vor der Bundesbahn hatte sie damit ihr Streckennetz neu geordnet – und gleichzeitig übersichtlicher gemacht

Am 26. Mai 1968, zu Beginn des Sommerfahrplans, trat in den öffentlichen Fahrplänen der Deutschen Reichsbahn ein neues System der Kursbuch-Streckennummern (KBS) in Kraft. Dieses folgte leicht einprägsamen Grundsätzen und verzichtete – wie die Nummernsysteme für die Fahrzeuge – auf Buchstaben. Stattdessen wurden die Strecken nun mit zwei- und dreistelligen, in den Fahrplänen des internationalen Verkehrs auch vierstelligen Ziffern

## Zwei- bis vierstellige Ziffern kennzeichneten nun die Strecken

gekennzeichnet. Die neue Lösung folgte dem UIC-Merkblatt 411 und vereinfachte die Handhabung sehr. Die bevorstehende breitere Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung forderte in Ost und West computertaugliche, das heißt, ausschließlich aus

Ziffern bestehende Codierungen – für Strecken und Züge wie für Wagen und Loks.

### Das neue Prinzip

Das neue System bot mehrere Vorteile. Die Nummerierung ließ die Unterscheidung von Haupt- und Nebenbahnen zu, die Strecken waren regional zugeordnet und man erkannte leicht Fahrpläne des nationalen und des grenzüberschreitenden Fernverkehrs. So waren für die Fahrpläne des Binnenverkehrs die Zahlen 1 bis 995, für jene des internationalen Verkehrs die Nummern 1000 bis 1555 vorgesehen. Die Pläne des Binnenverkehrs teilten sich weiter auf in Fernverbindungen (Nummern 1–99), Streckenfahrpläne (100–969) und sonstige Verkehrsmittel (970–999). Dabei hatte die Reichsbahn die

Streckenfahrpläne nach einzelnen Verkehrsgebieten regional aufgeteilt (siehe Kasten).

Die Übersichtlichkeit der Fahrpläne wurde durch eine Neuordnung der Haupt- und Nebenstrecken gemäß ihrer verkehrlichen Bedeutung wesentlich erhöht. Einige Nebenstrecken, auf denen der Reiseverkehr zum Winterfahrplan 1967/68 endete, erhielten keine neuen Streckennummern mehr.

Damit war die Deutsche Reichsbahn der Deutschen Bundesbahn sogar einen Schritt voraus. Erst vier Jahre später, zum Sommerfahrplan 1972, verabschiedete sich auch die DB von den alten Nummern im Kursbuch.

Rainer Heinrich

## Regionale Aufteilung Von Nord nach Süd

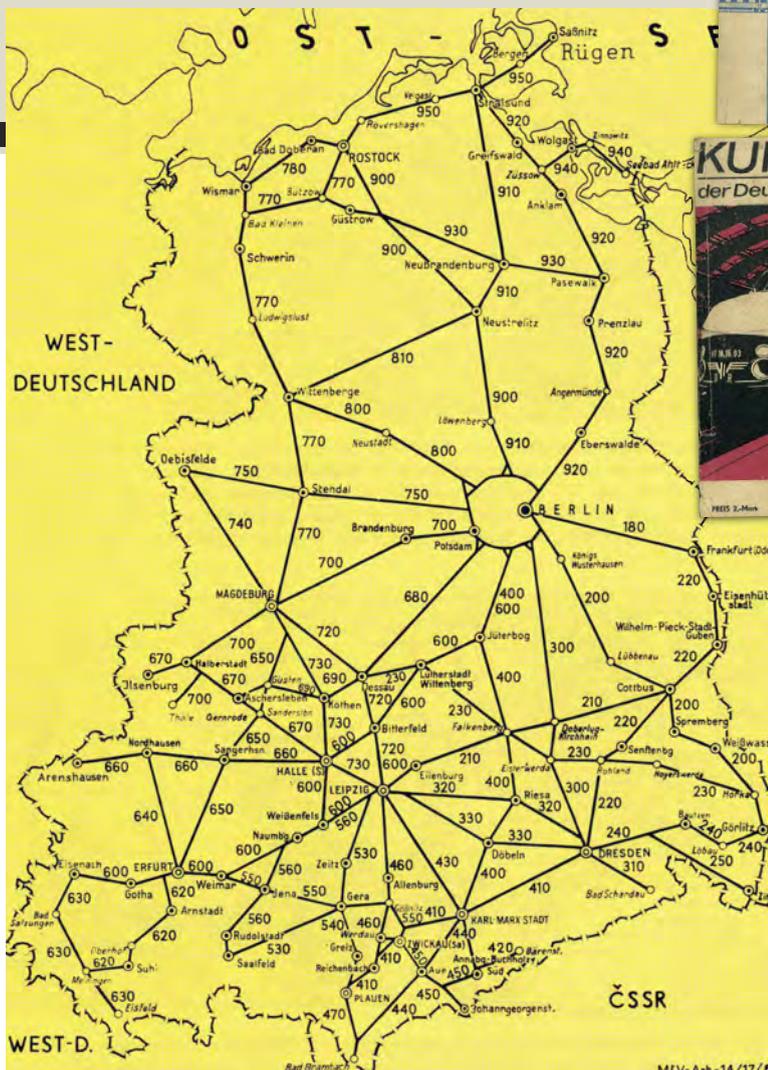
Bei dem neuen System der Streckenpläne wurden sieben in Berlin beginnende Magistralen in Anlehnung an die Zugnummern des Städteverkehrs dem Uhrzeigersinn folgend mit runden Hunderternummern gekennzeichnet. Es gab:

Berlin – Cottbus – Görlitz	200
Berlin – Dresden	300
Berlin – Karl-Marx-Stadt	400
Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Eisenach	600
Berlin – Magdeburg – Halberstadt – Thale	700
Berlin – Wittenberge – Schwerin	800
Berlin – Neustrelitz – Rostock	500

Sonderfälle waren die Nummern 100 und 500: Sie kennzeichneten keine Magistralen, sondern die S-Bahn-Strecken in Berlin bzw. in Leipzig.

Innerhalb eines jeden Verkehrsgebietes wurden die Hauptstrecken nach Zehner-Nummern unterteilt und die dazugehörigen Nebenstrecken durch die Endzahlen 1-9 gekennzeichnet.

Auch hier gab es den Sonderfall Berliner Raum, in dem kaum nachrangige Hauptstrecken zu kennzeichnen waren. Entsprechend benannten die Nummern zwischen 101 und 149 die Fahrpläne der Ost-Berliner S-Bahn sowie des Außenrings und seiner Abzweigungen; 150–155 hießen die S-Bahn-Strecken in Berlin (West).



Die Kursbücher Winter 1967/68 (o.) und Sommer 1968, bei dem die neue Nummerierung erstmals galt. Auch das Format änderte sich leicht. Der Triebzug VT 18.16 als Titelmotiv wich später einer V 180/118

Die DR-Streckennummerierung nach dem System von 1968, bezogen auf die Magistralen im DR-Netz (l.) Sfg. Rainer Heinrich (3)

Der Doppelstockwagen links trägt eine neue Nummer, der Neuling aus der Sowjetunion ist dagegen nach altem Schema als V 300 001 bezeichnet. So steht die erste 130 anno 1970 zur Leipziger Frühjahrsmesse auf dem Freigelände (Bild vom 30. März). Die großformatigen Führerstandsfenster erwiesen sich im Betrieb als Problem; spätere Loks erhielten kleinere Ausführungen Dieter Kempf/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



# Die Neue aus der UdSSR



Zur Leipziger Frühjahrsmesse 1970 stellte die Reichsbahn eine beeindruckende Lokomotive vor: V 300 001. Sie stammte aus sowjetischer Produktion und sollte bald eine neue Ära in der DR-Dieseltraktion begründen

**D**er erste Eindruck war: riesig. Schon die Großdiesellok V 200, die seit Mitte der 60er-Jahre für die Deutsche Reichsbahn in der Sowjetunion entstand, hatte wuchtige Ausmaße. Aber die V 300 001, die sich im März 1970 auf einem Gleis im Freigelände der Leipziger Frühjahrsmesse den Besuchern zeigte, übertraf das noch.

## Der Weg zur neuen Lok

Von Anfang an sollte die neue Lok der Fabrik aus Luhansk (ab 1970: Woroschilowgrad) die Vorgängerin überbieten. Denn mit der V 200 (ab 1970: 120) konnte die Reichsbahn zwar im schweren Güterverkehr die Dampfloks der Baureihe 44 ablösen, für den Einsatz im schweren Reisezugverkehr eignete sich die sechsachsige Diesellok hingegen nicht. Ihr fehlte eine elektrische Zugheizeinrichtung, außerdem kam sie lediglich auf 100 km/h Höchstgeschwindigkeit. Es brauchte eine neue Importlok aus der UdSSR.

Seit 1966 hatte die DR mit dem sowjetischen Hersteller darüber verhandelt. Als Basis für die Neuentwicklung zog dieser die

TE-109 heran, eine seit 1968 gebaute sechsachsige Diesellok, deren Abmessungen schon der mitteleuropäischen Fahrzeugumgrenzung entsprachen. Es wurden zwei Probeloks vereinbart, doch stattdessen begann die Lokfabrik gleich mit der Serienfertigung. V 300 001 firmierte in Leipzig als deren erste Vertreterin. Auch wenn sie nach Messeschluss wieder in die Sowjetunion ging: Noch im Jahr 1970 erhielt die DR die ersten sechs Exemplare, bis 1973 wurden alle 80 bestellten Lokomotiven geliefert. Im neuen Nummernschema von 1970 bekamen sie die Baureihenbezeichnung 130; die Serienloks trugen diese Nummer von Beginn an.

## Antrieb und Ausstattung

Wie die V 200/120 war auch die 130 als sechsachsige dieselelektrisch angetriebene Lokomotive konzipiert. Als Herzstück fungierte der Dieselmotor 5D49, ein 16-Zylinder-Viertaktaggregate der Motorenfabrik Kolomna.

Der Motor wirkte auf einen Generator, der Drehstrom erzeugte. Ein Gleichrichter wandelte den Drehstrom zu Gleichstrom um, mit

dem anschließend die in den Drehgestellen untergebrachten sechs Fahrmotoren gespeist wurden. Über einen Tatzlagerantrieb übertrug je ein Motor die Kraft auf eine Achse. Mit 2.206,5 kW (3.000 PS) Leistung stieß die Diesellok bei der Reichsbahn in neue Dimensionen vor. 15 Fahrstufen standen dem Lokführer zur Verfügung.

Zusätzlich besaß die Baureihe 130 einige Einrichtungen, welche den Dienst im Führerstand erleichtern sollten. So gab es die Möglichkeit, eine Kühltasche für Speisen und Getränke anzuschließen, sowie im Maschinenraum ein kleines, ausklappbares Handwaschbecken.

## Der Betriebsdienst

Im Juli 1970 schickte die DR den Neuling in den Betriebsalltag. Drei Maschinen (130 001, 005 und 006) kamen zum Bahnbetriebswerk (Bw) Halle G und mussten sich im schweren Güterzugdienst beweisen. Unter anderem fuhren sie TEEM-Züge nach Seddin sowie im Güterverkehr auf der steigungsreichen Strecke nach Nordhausen. Eine vierte Lok,

## Technische Daten

### Baureihe 130 und Nachfolger

Baureihe	130	131	132	142
Achsfolge	Co'Co'	Co'Co'	Co'Co'	Co'Co'
Antriebsart	dieselelekt.	dieselelekt.	dieselelekt.	dieselelekt.
Länge über Puffer (mm)	20.620	20.620	20.820	20.820
Dienstmasse (t)	116,4	116,4	122,4	124,8
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	140	100	120	120
Gesamtleistung (kW)	2.206,5	2.206,5	2.206,5	2.941
Traktionsleistung (kW)	1.830	1.830	1.830	2.320
Motortyp (Dieselmotor)	5D49	5D49	5D49	2-5D49
Motortyp (Fahrmotor)	ED118A*	ED118A	ED118A	ED120
Generatortyp	GS501A	GS501A	GS501A	GS501A-Y2
Erstes Baujahr	1970	1973	1973	1977
Stückzahl	80	76	709	6

Anmerkung: \* bei 130 020 und 060-064 zur Erprobung ED112A; weitere Umbauvarianten sind nicht berücksichtigt

130 003, war beim Bw Halle P stationiert und diente für Tests der Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft (VES-M).

Zwar tauchten im Betriebsdienst einige kleinere Probleme auf, insgesamt aber bewährten sich die Maschinen sehr gut. Pro Monat spulten die wuchtigen Dieselloks bis zu 10.000 Kilometer Laufleistung ab, der Verbrauch von Kraftstoff und Schmieröl lag dabei deutlich unter den erwarteten Mengen.

Bis Ende 1970 erhielt Halle sechs Loks der 130, Ende 1971 gab es dort 16 Stück. Bald wurde das neue Kraftpaket aus der UdSSR

noch andernorts heimisch: Seit Februar 1971 setzte das Bw Neustrelitz erfolgreich 130er im Güterverkehr Rostock – Berlin ein. Und weitere Dienststellen erhielten den Neuling.

#### Mängel und Konsequenzen

Allgemein zeigte sich, dass die 130 nicht nur leistungsfähig war und mit allen Anforderungen zurecht kam. Sie überzeugte ebenso durch Zuverlässigkeit und Belastbarkeit. Allerdings konnte man auch sie wie die 120 eigentlich nur im Güterverkehr verwenden. Denn wie bei dieser fehlte bei der 130 die

Zugheizeinrichtung. Allenfalls in warmen Sommermonaten war es möglich, eine 130 vor einen Reisezug zu hängen. Für Güterzüge wiederum hatte die Maschine mit 140 km/h Spitze Geschwindigkeitsreserven, die sie gar nicht ausfahren konnte.

Ergo beschränkte die DR die Einsätze auf den Güterverkehr, wo die 130 in den Folge-

### Im DR-Güterverkehr entwickelte sich die 130 zur wertvollen Stütze

jahren zu einer wertvollen Stütze wurde, vor allem in der Mitte und im Norden des Reichsbahngebiets. Bei den Nachfolgebauarten ging die Reichsbahn unterdessen daran, die gewünschten Ausstattungsmerkmale noch konsequenter einzufordern. Die ab 1973 gelieferte 132 besaß schließlich eine Zugheizeinrichtung und konnte im schweren Güterwie Reisezugverkehr fahren.

Unbestritten ist bei all dem die Vorreiterrolle der 130. Mit ihr begann die Ära einer neuen sowjetischen Loktype auf DR-Gleisen: der größten, stärksten und, betrachtet man alle Varianten, meistgebauten Diesellok, die es bei der Reichsbahn gab. Die nach 1990 mit dem Spitznamen „Ludmilla“ bedachten (und gelobten) Loks leisteten noch lange gute Dienste. Bei der DR und zum Teil darüber hinaus. *W. Grübner/GM*

# Die besten Reiseziele für Eisenbahnfans und die ganze Familie



192 Seiten · ca. 190 Abb.  
ISBN 978-3-95613-236-0  
€ [D] 15,-

Faszination Technik

**GeraMond**

Diesen und viele weitere Titel unter  
[www.geramond.de](http://www.geramond.de) oder im Buchhandel

# Wenn Bilder Geschichte(n) erzählen ...

Der Betrieb bei DB und DR hat Ende der 60er-/Anfang der 70er-Jahre viele Blickfänge. Hier einige Beispiele, frei nach dem Motto: Was ist auf dem Foto zu sehen?



## Gemeinsam in Gremberg



Juni 1969 im Bahnbetriebswerk nahe des berühmten Rangierbahnhofs bei Köln: Die frisch zur 038 889-2 umgezeichnete 38 1889 ist seinerzeit die letzte preußische P 8 nördlich der Mainlinie und steht nach letzten Einsätzen als Hilfszuglok „auf dem Rand“. Der Schornstein ist abgedeckt, eine Lampe fehlt – am 15. Mai 1969 hat die Bundesbahn die Lok nach 53 Dienstjahren z-gestellt.

Dagegen blickt E 40 582 links dem Großteil ihrer Laufbahn noch entgegen; sie ist gerade mal drei Jahre alt. Kurios nur, dass die Ellok im Unterschied zur „abgehalfterten“ P 8 noch immer die alte Loknummer trägt. Die EDV-Nummer 140 582-8 wird in Kürze folgen und die Maschine bis zum Dienstende im Jahr 2002 bei der Deutschen Bahn AG begleiten

Peter Deicke/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung





## Alltag in Lommatzsch



Im Jahr 1970 besucht der Fotograf W. A. Reed Sachsen, wo die Malletlokomotiven der sächsischen Gattung IV k noch unverzichtbar sind. Gerade rangiert 99 1608-1 im Bahnhof von Lommatzsch. Der gehört zum Abschnitt Lößthain – Lommatzsch, dem letzten Teilstück der 750-Millimeter-Strecke nach Wilsdruff (siehe S. 76–80). Je ein offener und ein geschlossener Regelspur-Güterwagen stehen auf schmalspurigen Rollwagen zum Transport bereit.

Bis zum 28. Oktober 1972 wird die Reichsbahn diesen „Streckenrest“ betreiben, insbesondere für die Abfuhr der in Lößthain geförderten Porzellan- und Tonerde. Übrigens: Lok 99 1608 ist die letztgebaute IV k und auch heute, im Jahr 2017, noch betriebsfähig. Sie gehört mittlerweile der Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft

Will. A. Reed/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



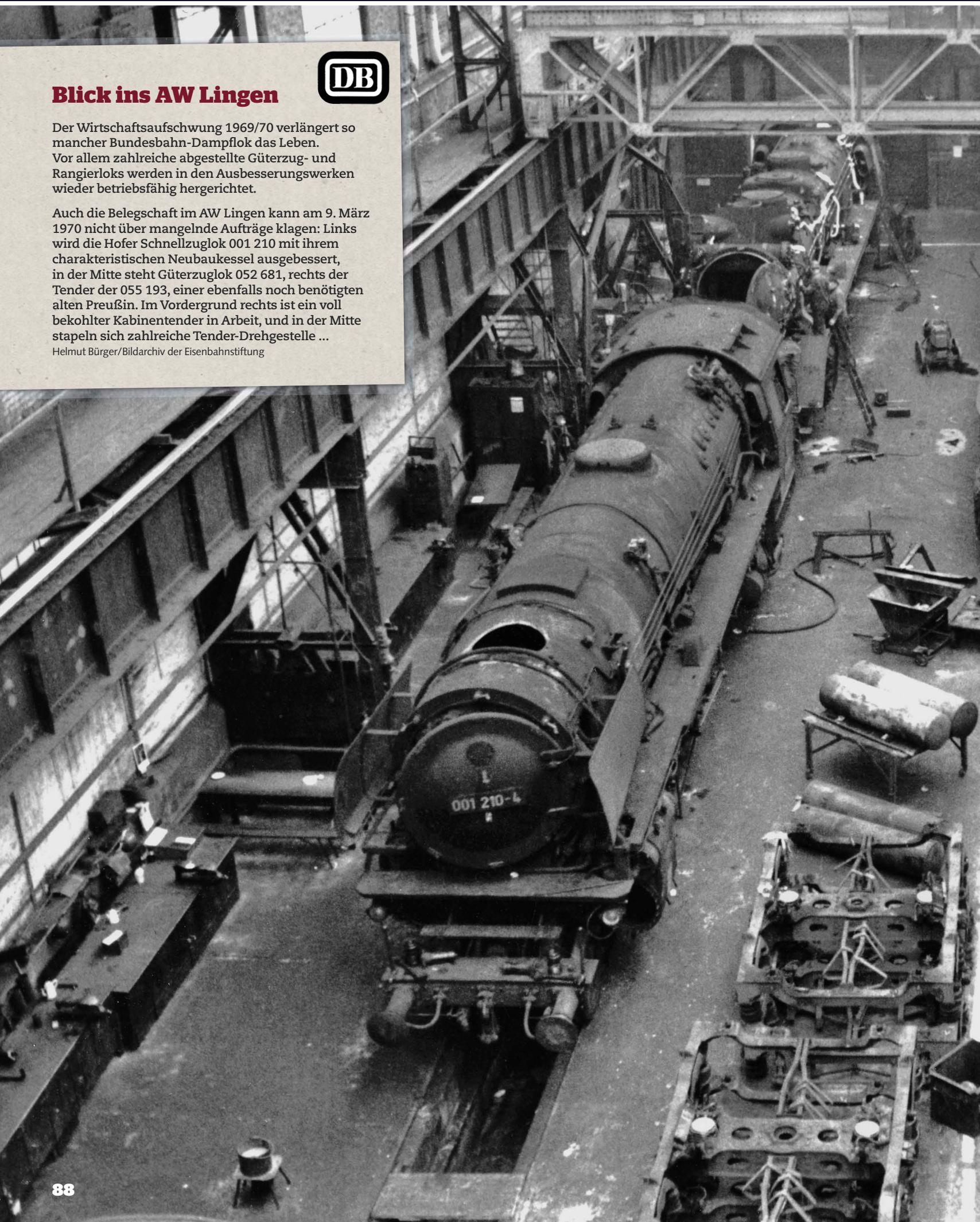
## Blick ins AW Lingen



Der Wirtschaftsaufschwung 1969/70 verlängert so mancher Bundesbahn-Dampflok das Leben. Vor allem zahlreiche abgestellte Güterzug- und Rangierloks werden in den Ausbesserungswerken wieder betriebsfähig hergerichtet.

Auch die Belegschaft im AW Lingen kann am 9. März 1970 nicht über mangelnde Aufträge klagen: Links wird die Hofer Schnellzuglok 001 210 mit ihrem charakteristischen Neubaukessel ausgebessert, in der Mitte steht Güterzuglok 052 681, rechts der Tender der 055 193, einer ebenfalls noch benötigten alten Preußin. Im Vordergrund rechts ist ein voll bekohlter Kabinentender in Arbeit, und in der Mitte stapeln sich zahlreiche Tender-Drehgestelle ...

Helmut Bürger/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung







## An der Heidekrautbahn



Moderne Reichsbahn zeigt sich im Juli 1969 in Zühlsdorf an der Strecke Basdorf – Liebewald, auch Heidekrautbahn genannt. Für die Fahrgäste steht ein Triebwagen mit der etwas komplizierten Betriebsnummer VT 2.09.031 bereit – ein Schienenbus bzw. Leichtverbrennungs(motor)triebswagen, kurz LVT.

Nicht immer haben es die Reisenden mit diesen jungen Fahrzeugen zu tun. Andernorts im DR-Netz warten auf sie dampflokbetriebene Wagenzüge, im Stil fast so ähnlich wie die kleine Eisenbahn, die der Junge im Vordergrund mitgebracht hat. Diese Bandbreite im Betriebsalltag ist es aber auch, die noch auf Jahre hinaus Eisenbahnfreunde in Ost und West für die Reichsbahn begeistert

Ingrid Migura/Historische Slg. DB





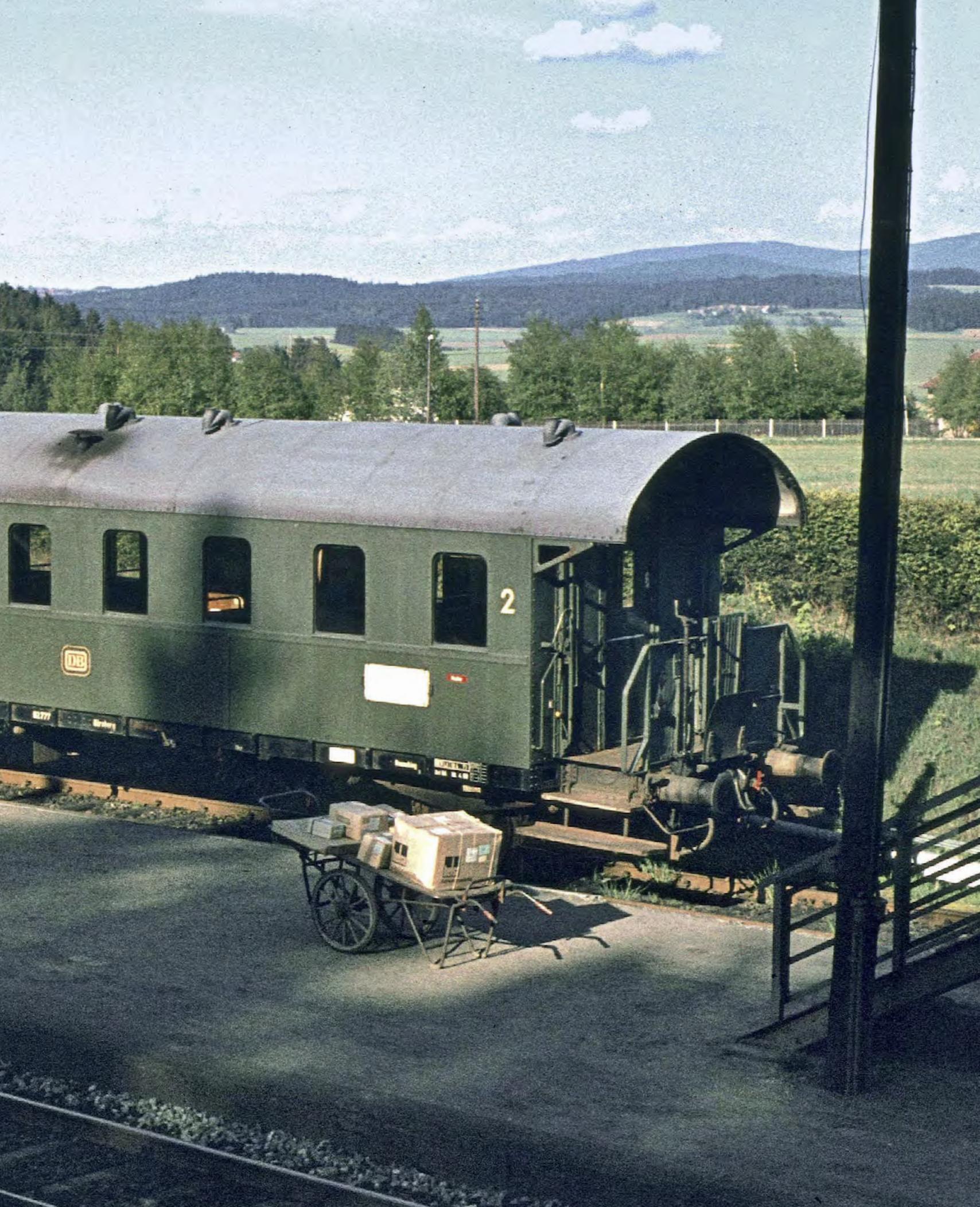
## Sonderfall Falls - Gefrees



Die Bundesbahn wartet ebenfalls mit Fahrzeugvielfalt auf, wengleich nicht unbedingt gewollt. Eine der Lieblingsstrecken von Eisenbahnfreunden wird die oberfränkische Stichbahn Falls – Gefrees, auf welcher der in Lichtenfels beheimatete Wagen Bi 82777 zum Einsatz kommt. Dieses ehemalige 4.-Klasse-Fahrzeug der Ganzstahlbauart Cid-26 stellt einen Übergang zu den „Donnerbüchsen“ dar, die ab 1928 in großer Zahl für die (Vorkriegs-)Reichsbahn gebaut wurden. Inzwischen führt der Wagen die 2. Klasse. Wie eh und je besitzt er einen Kohleofen, der in kalten Zeiten den Fahrgastraum beheizt.

So kann auch die in Bayreuth stationierte Rangierlok 260 112 das Züglein befördern, obwohl sie keine Zugheizeinrichtung besitzt. Am 31. August 1970 braucht man sich um solche Fragen nicht zu sorgen; es ist ja Sommer. Und warum wurde der Betrieb von Falls – Gefrees seinerzeit so häufig fotografiert? Die Nebenbahn zweigt von der Strecke Neuenmarkt-Wirsberg – Hof ab, in den frühen 70ern ein Wallfahrtsort für Dampflokomotorenfreunde aus aller Welt

Dieter Junker/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung; Texte: Martin Weltner/GM



Am 17. Juni 1968 trifft 99 5611 mit einem Güterzug mit Personenbeförderung in Lassentin (Strecke Stralsund – Barth) ein. Die 1903 gebaute Tenderlok kam 1949 von den Pommerschen Landesbahnen zur Deutschen Reichsbahn; bis 31. Mai 1970 bleibt sie in deren Bestand Harald Navé/Slg. Alfred Luft



Die Reichsbahn im Dienste des internationalen Güterverkehrs: Fahrplan für TEEM-Güterzüge, gültig von 1969 bis 1971 Slg. Stefan Ponzlet

# Zahlen, Daten, Fakten

So entwickelten sich Bundesbahn und Reichsbahn in den Jahren 1968 bis 1971

## 1968

### **DB** Deutsche Bundesbahn

- 01.01.:** Offizielle Einführung des neuen Triebfahrzeugnummernsystems; es besteht aus sieben Stellen, einschließlich einer Selbstkontrollziffer für das EDV-System.
- 04.01.:** Die TEE „Blauer Enzian“ und „Rheinblitz“ dürfen zwischen München und Augsburg planmäßig mit 200 km/h fahren.
- 05.02.:** Betriebsbeginn für den Container-Schnellgüterzug „Delphin“ Bremen –/ Hamburg – Mannheim –/ Ludwigsburg
- 17.05.:** Indienstellung der Diesellok 218 001
- 12.12.:** Der DB-Verwaltungsrat beschließt Änderungen in der Organisationsstruktur. Sechs Bundesbahndirektionen werden in den kommenden Jahren aufgelöst, es entstehen unter anderem eine Zentrale Transportleitung in Mainz und ein Zentrales Tarifamt in Frankfurt (Main).

### **DR** Deutsche Reichsbahn

- 21.05.:** Aufnahme der Schnelltriebwagen-Verbindung „Berlinaren“ Berlin – Malmö
- 29.06.:** Start des ersten DR-Containerzugs; er fährt von Dresden-Neustadt nach Rostock Überseehafen.
- 21.08.:** Truppen des Warschauer Pakts marschieren auch von der DDR aus in die Tschechoslowakei ein; dies bewirkt erhebliche Einschränkungen im Bahnverkehr.

## 1969

### **DB** Deutsche Bundesbahn

- 20.01.:** Baubeginn für die S-Bahn in Frankfurt (Main)
- 29.05.:** Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs Ludwigshafen
- 22.06.:** Der Begriff „Nahverkehrszug“ löst den Begriff „Personenzug“ ab.
- November:** Auslieferung der ersten Dieselloks der Baureihe 215

### **DR** Deutsche Reichsbahn

- 12.07.:** Start des S-Bahn-Betriebs Leipzig
- 26.09.:** Inbetriebnahme der Fernsteuerung für die Strecke Rostock Überseehafen – Waren (Müritz); die Steuerung wird von Rostock Hbf aus vorgenommen. Am 15.03.1971 dehnt man die Fernsteuerung auf den Abschnitt Waren (Müritz) – Neustrelitz aus.
- 27.09.:** Stadtschnellbahnzüge verkehren zwischen Halle (Saale) Hbf und Halle-Trotha

## 1970

### **DB** Deutsche Bundesbahn

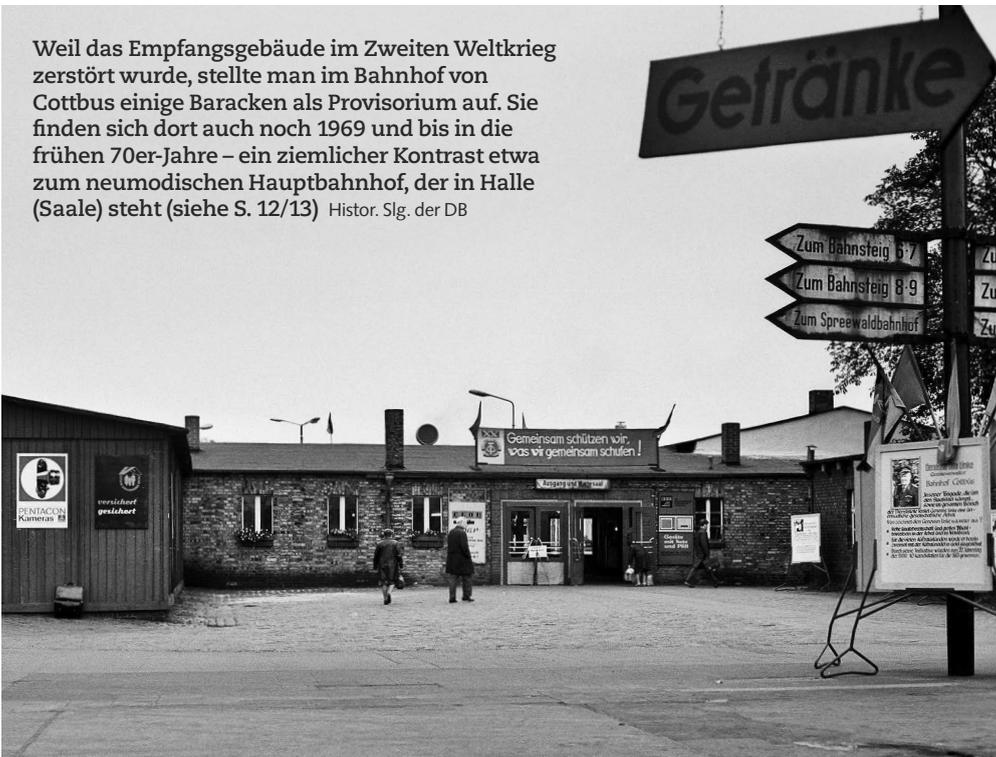
- 19.03.:** Bundeskanzler Willy Brandt fährt mit einem Sonderzug nach Erfurt; dort trifft er den Vorsitzenden des DDR-Ministerrats, Willi Stoph.
- Mai:** Auslieferung der ersten Serien-Ellok der Baureihe 103.1

Ihre ersten Sporen verdient sich die 103.1 unter anderem im F-Zug-Dienst. Am 9. Dezember 1970 erreicht 103 114 mit einer solchen Garnitur Frankfurt (Main) Hbf; die Lok ging erst sieben Tage vorher in Betrieb  
Joachim Claus/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Im Jahr 1969 ist die Bundesbahndirektion Regensburg noch aktiv. Doch die DB hat die Reduzierung der Direktionen beschlossen; 1976 wird diese Dienststelle aufgelöst  
Slg. Leopold Happ

Weil das Empfangsgebäude im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde, stellte man im Bahnhof von Cottbus einige Baracken als Provisorium auf. Sie finden sich dort auch noch 1969 und bis in die frühen 70er-Jahre – ein ziemlicher Kontrast etwa zum neomodischen Hauptbahnhof, der in Halle (Saale) steht (siehe S. 12/13) Histor. Slg. der DB



## DB DB-Baureihe 103 Schnellste und Stärkste

Mit den Vorserienlokomotiven E 03 und 200 km/h schnellen Demonstrationsfahrten hatte die Bundesbahn zur Internationalen Verkehrsausstellung in München 1965 für Furore gesorgt. Nach diversen Erprobungen folgte 1970 die Lieferung der Serienausführung 103.1. Bei diesen Maschinen, die sich unter anderem durch eine zweite Lüftungsgitterreihe an der Seitenwand von der Vorserie unterschieden, hatte die DB die Leistung nochmals steigern lassen. Die Stundenleistung betrug jetzt 7.080 kW, als Dauerleistung waren sogar 7.440 kW möglich. Damit avancierte die 103 zur schnellsten und stärksten Ellok im DB-Bestand; erst die Drehstromlok 120 sollte 1979 die gleiche Geschwindigkeit erreichen. Von 1970 bis 1974 wurden insgesamt 145 Exemplare der 103.1 geliefert. Sie bildeten das Rückgrat des hochwertigen Fernreiseverkehrs, insbesondere bei TEE- und IC-Zügen. GM

## DB DB-Neubaustrecken Erste Konzepte

Seit Mitte der 60er-Jahre war klar, dass die Hauptabfuhrstrecken im Netz der Bundesbahn zukünftigen Ansprüchen bei Kapazität und Geschwindigkeit nicht genügten. Die DB stellte daraufhin im August 1970 ein Programm von Neu- und Ausbaustrecken vor. Es umfasste je sechs Strecken „zur Kapazitätsausweitung“ (Gesamtlänge ca. 1.070 Kilometer) sowie „zur Verkehrerschließung und Verbesserung der internationalen Verkehrsverbindungen“ (gesamt ca. 1.150 Kilometer). Hinzu kamen acht Ausbaustrecken (gesamt ca. 1.250 Kilometer). Grundsätzlich stieß das Programm auf offene Ohren, aber regionale Widerstände, finanzielle Probleme und konzeptionelle Mängel behinderten die Realisierung. Erst 1988 ging mit Fulda – Würzburg eine der geplanten Neubaustrecken in Betrieb, die Fortsetzung bis Hannover und die Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart folgten bis 1991. Die DB AG baute noch manche Strecke, einige Projekte aus dem ehrgeizigen Programm verschwanden aber auch in der Schublade. Dr. L. Münzer

Nur eine Schmalspurdampflok der Bundesbahn erhält noch die Computernummer: 99 651 bzw. jetzt 099 651-2. Am 16. Januar 1969 befährt sie auf der Bottwartalbahn (Heilbronn – Marbach) das von Heilbronn Süd bis Talheim verlegte Dreischienengleis  
Dieter Junker/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Im Reiseverkehr kann die DR noch nicht auf Dampfloks verzichten. In Berlin Ostbahnhof rangiert 03 157 am 14. Juni 1968 eine Wagengruppe; rechts eine Diesellok V 60  
Harald Navé/Slg. Alfred Luft



**Statistik**

**DB und DR 1968-71**

Deutsche Bundesbahn	1968	1969	1970	1971
<b>Streckennetz</b>				
Streckenlänge (km)	29.745	29.574	29.479	29.267
– Hauptbahnen (km)	18.455	18.421	18.459	18.410
– Nebenbahnen (km)	11.298	11.101	10.968	10.805
– Schmalspurbahnen (km)	92	52	52	52
– elektrisch betrieben	8.091	8.165	8.590	8.954
<b>Verkehrsleistungen</b>				
– beförderte Personen	932 Mio.	949 Mio.	980 Mio.	995 Mio.
– transportierte Güter (t)	329,2 Mio.	361,2 Mio.	375,9 Mio.	348,0 Mio.
<b>Fahrzeugpark</b>				
<b>Triebfahrzeuge</b>				
– Dampflokomotiven	2.379	1.895	1.712	1.442
– Elektrolokomotiven	2.217	2.261	2.297	2.377
– Diesellokomotiven	2.367	2.460	2.567	2.689
– Triebwagen	1.630	1.648	1.635	1.810
<b>Wagen</b>				
– Personenwagen	18.382	18.007	18.131	18.229
– Güterwagen	272.260	274.028	278.395	283.583
<b>Belegschaft</b>				
– Zahl der Bediensteten	394.792	393.658	410.388	419.338

Die Angaben zu den beförderten Personen beschränken sich auf den Schienenverkehr; Bahnbus und Schiffsbetriebe sind nicht mitgerechnet. Bei Fahrzeugen jeweils Angabe des Eigentumsbestands. Bei Triebwagen sind Schienenbusse mit eingerechnet. Bei Personenwagen/Güterwagen wurden Gepäckwagen nicht einbezogen. Angaben zu den Bediensteten beziehen sich auf das jeweilige Jahresende.

Deutsche Reichsbahn	1968	1969	1970	1971
<b>Streckennetz</b>				
Streckenlänge (km)	16.730	16.398	16.133	15.889
– Hauptbahnen	7.429	7.445	7.501	7.515
– Nebenbahnen	8.505	8.331	8.092	7.905
– Schmalspurbahnen	796	622	540	469
– elektrischer Betrieb (einschl. Berliner S-Bahn)	1.203	1.295	1.357	1.381
<b>Verkehrsleistungen</b>				
– beförderte Personen	634 Mio	635,4 Mio.	635,8 Mio.	640,8 Mio.
– transportierte Güter (t)	232,599 Mio.	235,745 Mio.	247,09 Mio.	268,5 Mio.
<b>Fahrzeugpark</b>				
<b>Triebfahrzeuge</b>				
– Dampflokomotiven	3.657	3.347	3.027	2.291
– Elektrolokomotiven	307	321	337	330
– Diesellokomotiven	1.898	2.185	2.581	2.983
– Triebwagen, Bei- und Steuerwagen	1.893	1.999	1.972	1.931
davon Berlin S-Bahn	1.412	1.406	1.406	1.406
<b>Wagen</b>				
– Reisezugwagen	11.101	10.618	9.902	9.839
– Güterwagen	140.605	145.012	145.493	150.479
<b>Belegschaft</b>				
– Personal (Anzahl im Durchschnitt)	257.451	257.427	257.165	254.480

Bei den Reisezugwagen der DR sind Gepäckwagen mit eingerechnet. WDM/GM



Mehrere schwere Unfälle überschatten das Jahr 1971 bei der Bundesbahn. Den Anfang macht das Unglück bei Aitrang am 9. Februar, als ein niederländisch-schweizerischer TEE-Diesellokzug entgleist (Foto). Dieser Unfall wie auch die weiteren lösen erhebliche Diskussionen um die DB aus; zum Teil zieht diese Konsequenzen, zum Beispiel, indem sie Vorschriften ändert Slg. Joachim Wisckow

**01.06.:** Gemäß einer Planung von 1967 hat die DB die Zahl der Stückgutabfertigungen von damals 3.000 auf jetzt 1.014 reduziert. Dadurch verloren viele Nebenbahnen ihren Stückgutverkehr, die Transportleistung lässt sich durch die Rationalisierung aber nicht steigern. Das Aufkommen geht weiter zurück, abermalige Reduzierungen bei den Abfertigungen folgen.

**07.07.:** Baubeginn für den Rangierbahnhof Maschen (nahe Hamburg)

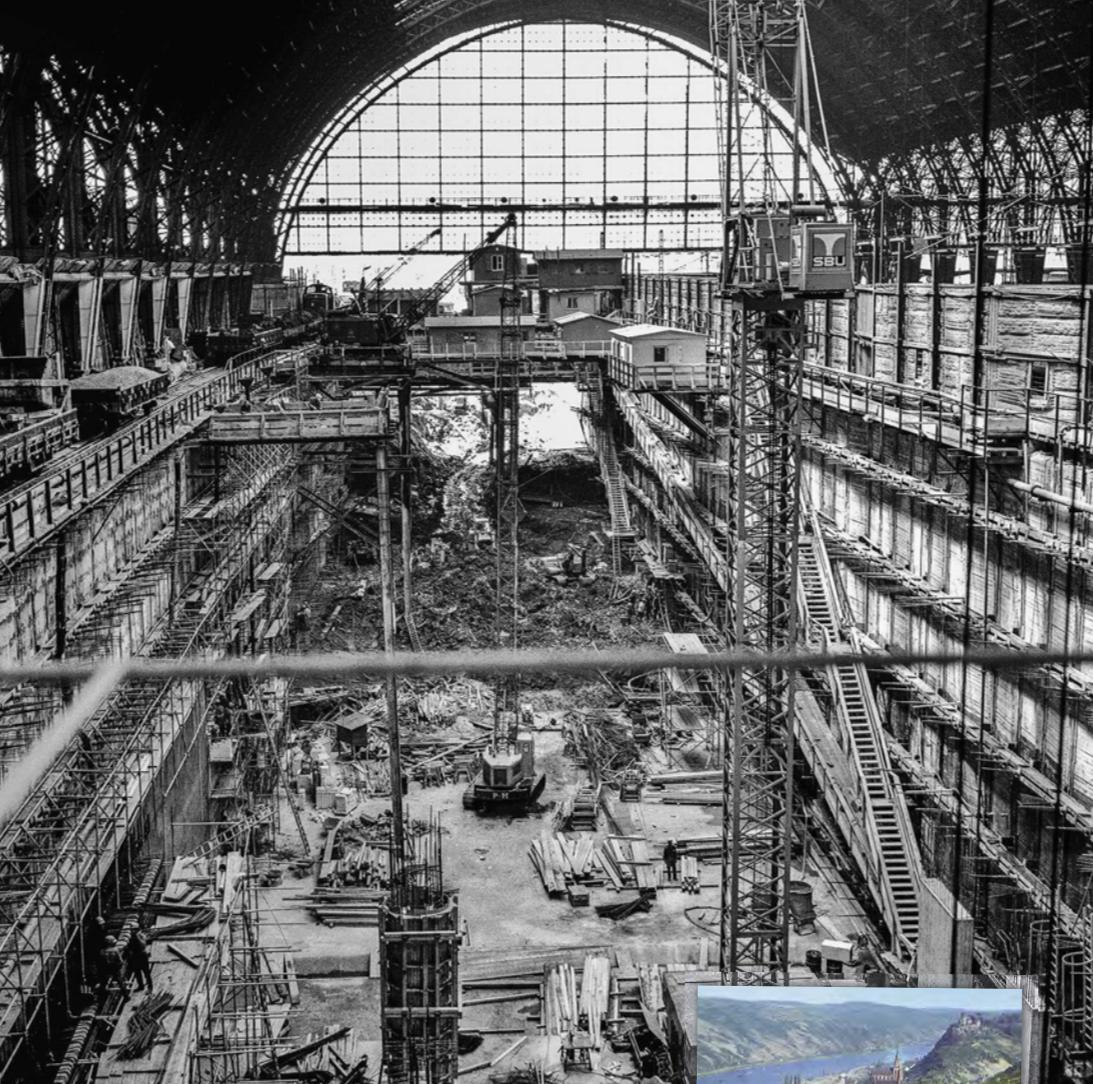
**24.07.:** Baubeginn für einen Elektrotriebzug für den schnellen Reiseverkehr; er soll die Baureihennummer 403 erhalten.

**Oktober:** Auslieferung der ersten Gasturbinen-Diesellok 210

**Deutsche Reichsbahn**

**März:** Präsentation der sowjetischen Diesellok V 300 001 auf der Leipziger Frühjahrsmesse. Die erste Lok für den Betriebsdienst wird am 20.07. der DR übergeben.

**21.05.:** Willi Stoph, Vorsitzender des DDR-Ministerrats, fährt mit einem Sonderzug nach Kassel-Wilhelmshöhe; dort findet das zweite Treffen mit Willy Brandt statt.



In offener Bauweise entstehen die unterirdischen Anlagen für die S-Bahn in Frankfurt (Main) Hbf; einige der Bahnsteige in der Fernbahnhalle sind dafür zeitweise nicht nutzbar (Foto vom 1. Juni 1970). 1978 geht die S-Bahn hier in Betrieb  
Dieter Kempf/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

## Privatbahnloks bei der DR Unzählige Einzelstücke

Als die Deutsche Reichsbahn 1949 die Klein- und Privatbahnen der sowjetischen Besatzungszone bzw. DDR übernahm, erhielt sie damit auch eine Vielzahl verschiedenster Dampflokomotiven. Insgesamt 474 Maschinen, von der Länderbahnstypen bis zu Privatbahn-Neubauten der 40er-Jahre, rückten in den Bestand. Auch etliche Kleinserien und Einzelstücke waren vertreten. Schnell versuchte die DR, diese Vielfalt zu reduzieren, doch noch Ende der 60er-Jahre musste sie zahlreiche der Maschinen einsetzen. Es dauerte bis 1972, bis die Letzte der übernommenen Normalspurdampflok ausgemustert war. Einige der Schmalspurlokomotiven fahren noch immer, zum Beispiel auf Rügen und im Harz. WDM/GM

Mit dem gestiefelten Kater auf Tour: Sonderfahrtenprospekt der Bundesbahndirektion Karlsruhe, 1968 Slg. Stefan Ponzlet



**29.05.:** Beginn des elektrischen Zugbetriebs Leipzig – Dresden; damit ist die Elektrifizierung des „sächsischen Dreiecks“ abgeschlossen.

**01.06.:** Die DR führt das neue Triebfahrzeug-Bezeichnungssystem mit Computernummer ein.

**12.07.:** Betriebsbeginn bei der S-Bahn Rostock auf dem Abschnitt Überseehafen – Lütten-Klein Süd

**15.12.:** Erwin Kramer gibt aus gesundheitlichen Gründen die Ämter als Verkehrsminister der DDR und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn ab. Nachfolger in beiden Positionen wird Otto Arndt.

## 1971

### Deutsche Bundesbahn

**01.01.:** Einrichtung der Zentralen Transportleitung in Mainz

**01.02.:** Inbetriebnahme einer zentralen elektronischen Platzbuchungsanlage in Frankfurt (Main)

**09.02.:** Bei Aitrang verunglückt ein niederländisch-schweizerischer Dieseltriebzug als TEE „Bavaria“. Es gibt 28 Tote und 42 Verletzte.

**27.05.:** Bei Radevormwald prallt ein Nahgüterzug auf eine Schienenbusgarnitur. 46 Menschen sterben, 25 werden verletzt.

**01.06.:** Auflösung der BD Augsburg

**21.07.:** Bei Rheinweiler entgleist D 370 „Schweiz-Express“; die Bilanz: 23 Tote und 123 Verletzte.

**26.09.:** Beginn des Intercity-Systems; der vertaktete IC ersetzt den F-Zug.

Die DB mietet von Thyssen-Henschel/BBC drei DE 2500 an; dies sind die ersten diesel-elektrischen Loks mit Drehstromantrieb. Der erste Dieseltriebzug 601 wird auf Gasturbinenantrieb umgerüstet (neu: 602).

### Deutsche Reichsbahn

**14.09.:** Inbetriebnahme des Fährschiffs „Stubbenkammer“

**26.09.:** Fertigstellung der ersten Ausbaustufe des Biesdorfer Kreuzes am nördlichen Berliner Außenring  
Willy Grübner/GM

## Diskussionsfall Wirklich ein Wechsel?

Die Normen Europäischer Modelleisenbahnen setzen für die Jahre 1965 bis 1970 den Übergang von der Eisenbahn-Epoche III zur Eisenbahn-Epoche IV an. Als Merkmale definieren sie unter anderem die Traktionsumstellung von Dampf- auf Diesel- und elektrischen Betrieb, die Anwendung international vereinbarter Fahrzeug-Kennzeichen sowie neue Farbkonzepte. Bei dieser Ausgabe von Bahn Extra wurde der Zeitraum noch etwas mehr eingegrenzt: auf die Anwendung der neuen Triebfahrzeug-Kennzeichen – der Computernummern – bei Bundesbahn (ab 1968) und Reichsbahn (ab 1970) sowie, bezogen auf die DB, auf die Entwicklung des IC-Systems 1971, mit dem erstmals ein großflächiger Taktverkehr Einzug hielt. Doch kann man bei diesen Jahren tatsächlich von einem Epochenwechsel sprechen? Zwar hat sich speziell mit der Lok-Nummerierung ein sichtbarer Wandel vollzogen, andererseits reichen die von den beiden Bahnen eingeleiteten Erneuerungen und Entwicklungen weit über die Jahre 1965–70 bzw. 1968–71 hinaus. Insofern haben diese Zeitspannen vor allem für Eisenbahnfreunde eine Bedeutung; anhand dessen lässt sich die Eisenbahngeschichte besser gruppieren sowie in verschiedene Abschnitte (Epochen) einteilen. GM

**So erreichen Sie uns**

**ABONNEMENT / NACHBESTELLUNGEN  
VON ÄLTEREN AUSGABEN**

- ✉ BAHN-EXTRA Abo-Service  
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
- ☎ Tel. 0180 / 532 16-17\*  
oder 081 05 / 38 83 29 (normaler Tarif)
- ☎ Fax 0180 / 532 16-20\*
- ✉ leserservice@bahnextra.de
- 🌐 www.bahnextra.de/Abo

\*14 ct./Min. aus dem dt. Festnetz,  
Mobilfunkpreise max. 42 ct./Min.

**Preise:** Einzelheft EUR 12,90 bzw. 14,90  
(D, bei Einzelversand zzgl. Versandkosten);  
neuer Jahresabopreis ab Ausgabe 1/2014  
(6 Hefte) EUR 65,70 (inkl. Mehrwertsteuer,  
im Ausland zzgl. Versandkosten)

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-  
identifikationsnummer DE63ZZZ0000314764 des  
GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen.  
Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der  
Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird.  
Der aktuelle Abopreis ist hier im Impressum angegeben.  
Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem  
Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

**REDAKTION (Leserbriefe und Beratung)**

- ✉ BAHN-EXTRA  
Postfach 40 02 09, 80702 München
- ☎ Tel. +49 (0) 89 / 13 06 99 720
- ☎ Fax +49 (0) 89 / 13 06 99 720
- ✉ redaktion@geramond.de
- 🌐 www@bahnextra.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften  
per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

**ANZEIGEN**

- ✉ selma.tegethoff@verlagshaus.de

**Impressum**

Nummer 150 | 5/2017 | September/Oktober  
28. Jahrgang

BAHN-EXTRA, Tel. 089 / 13 06 99 720  
Infanteriestraße 11a, 80797 München

**Chefredakteur:** Michael Hofbauer  
**Verantwortl. Redakteur:** Thomas Hanna-Daoud  
**Redaktion:** Martin Weltner, Florian Dürr  
**Junior Producerin:** Amira Füssel

**Redaktionsassistentin:** Brigitte Stuber

**Layout:** Ralf Puschmann, Sebastian Valbuena

**Mitarbeit:** Rainer Heinrich, Rudolf Heym, Dr. Rolf  
Löttgers, Wolf-Dietger Machel, Josef Mauerer, Dr.  
Lutz Münzer, Oliver Strüber, Ludwig Rotthowe u.a.

**Gesamtanzeigenleitung:**

Thomas Perskowitz,  
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

**Verlag:** GeraMond Verlag GmbH  
Infanteriestraße 11a, 80797 München

**Geschäftsführung:** Clemens Hahn

**Anzeigenleitung:**  
Selma Tegethoff, Tel. +49 (0) 89 / 13 06 99 528  
selma.tegethoff@verlagshaus.de;

**www.verlagshaus-media.de**

**Anzeigenendisposition:**  
Rudolf Schuster, Tel. +49 (0) 89 / 13 06 99 140  
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017

**Vertrieb/Auslieferung:**  
MZV, Unterschleißheim

**Vertriebsleitung:** Dr. Regine Hahn

**Druckvorstufe:** Cromika, Verona

**Druck:** LSC Communication Europe

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial  
wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung,  
Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher  
Genehmigung des Verlages.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor  
sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft.  
Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung  
übernommen werden.

© 2017 by GeraMond Verlag

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge sind  
urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines  
Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht  
zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos  
und Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Gerichtsstand ist München.

ISSN: 0937-7174, ISBN: 978-3-95613-129-5



Rudolf Heym/Sig. Gert Schütze

Ab  
**12.**  
Oktober  
im Handel

**Verkehrsknoten der DDR**  
**Die großen Drehkreuze**

Die weitläufigen Anlagen lassen es schon vermuten: Der Hauptbahnhof von Erfurt, durch den 1969 eine Ellok der Baureihe E 18 rollt, gehört zu den bedeutenden Stationen der Reichsbahn – er ist damit auch ein Thema im nächsten Bahn Extra. Dann geht es um die Eisenbahnverkehrsknoten der DDR: die wichtigen Städte, ihre Bahnanlagen, ihre Verkehrsströme und ihre Entwicklung in den Jahren 1949 bis 1990. Freuen Sie sich auf einen Überblick von Rostock und Stralsund über Berlin und Cottbus bis Dresden, Erfurt und Zwickau; auf eine umfassende Darstellung mit viel Hintergrundwissen, zahlreichen Fakten und beeindruckenden Bildern.



**Verpassen Sie keine Ausgabe mehr!**  
Sichern Sie sich heute schon die nächste Ausgabe mit  
**bis zu 42 % Preisvorteil und Geschenkprämie\* –**  
mehr im Internet unter **www.bahnextra.de**

\* Nur solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

**Zuletzt erschienen:**

- BAHN EXTRA 1/2017 – **Bahn-Jahrbuch 2017**
- BAHN EXTRA 2/2017 – **Schnelltriebwagen**
- BAHN EXTRA 3/2017 – **Rhätische Bahn**
- BAHN EXTRA 4/2017 – **Mit der Bahn in die Ferien**

**Sie haben ein Heft verpasst?  
Kein Problem!**

Bestellen Sie die  
nicht mehr am Kiosk  
erhältlichen Aus-  
gaben telefonisch  
über unseren  
Kundenservice  
**Tel. (0180) 5 32 16 17\***  
oder schnell und  
bequem im Internet auf  
**www.eisenbahnwelt.de**

\*(14 ct/min)



**Lieber Leser,**

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Eisenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser.

Ihr *Thomas Hanna-Daoud*

Verantwortlicher Redakteur BAHN EXTRA

# Das kleine Magazin über die große Bahn



Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter [www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!  
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter [www.lok-magazin.de/abo](http://www.lok-magazin.de/abo)

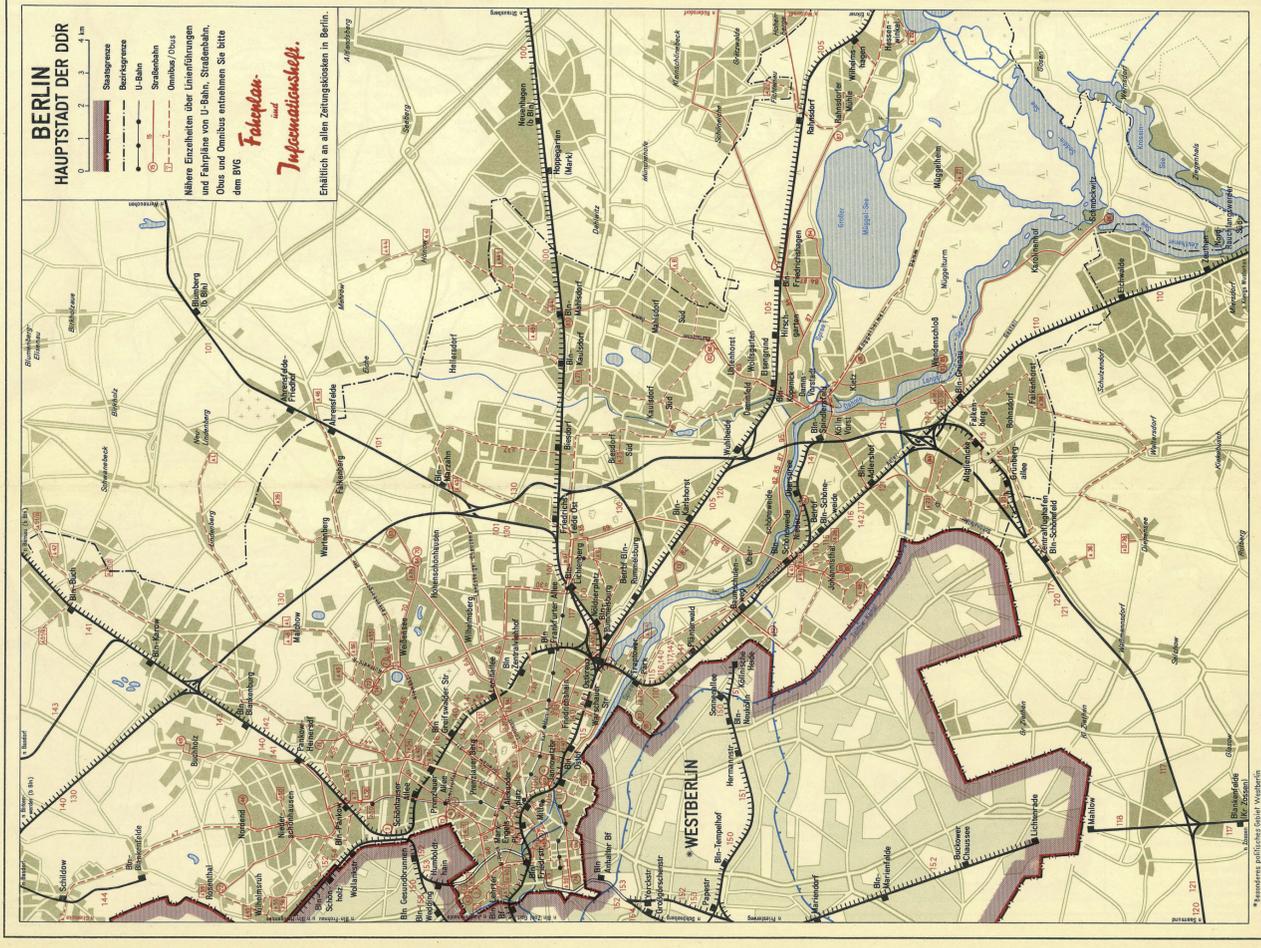
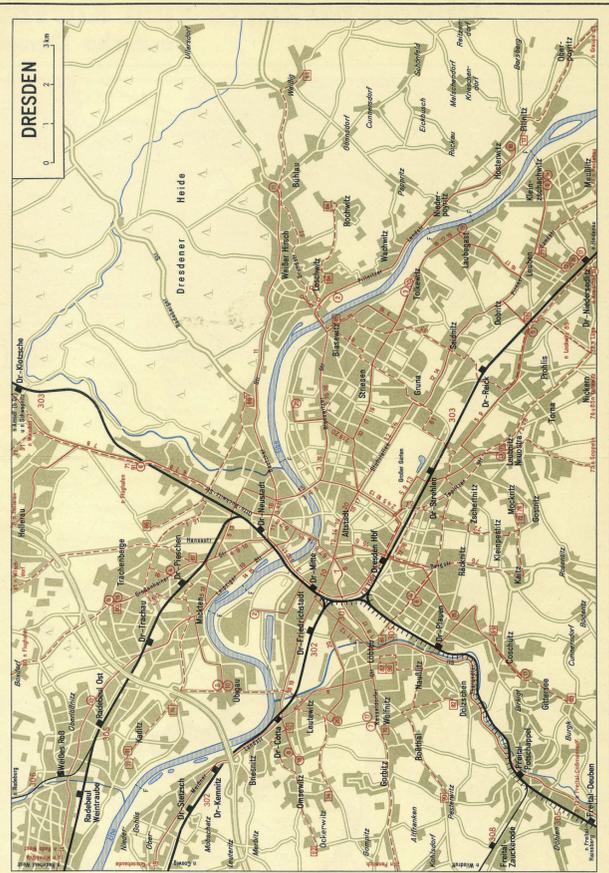
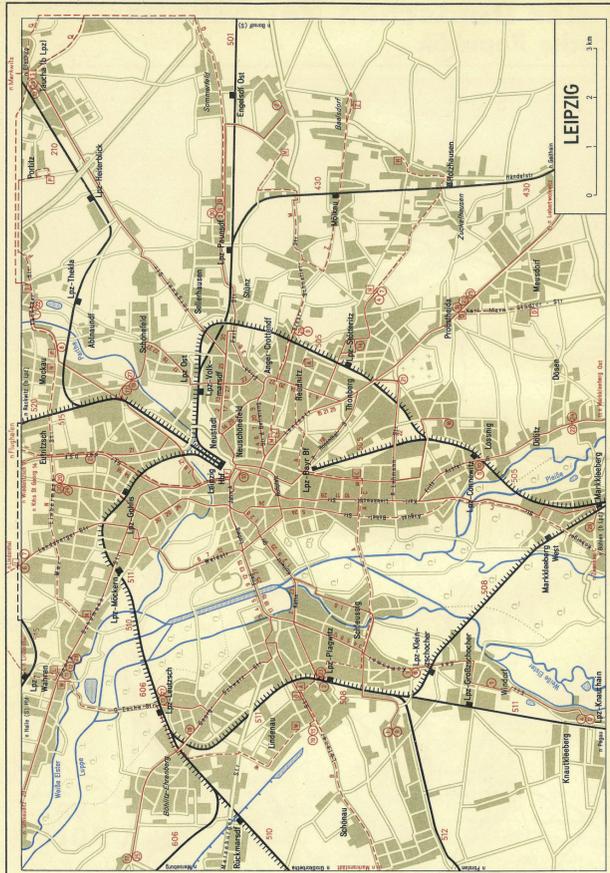


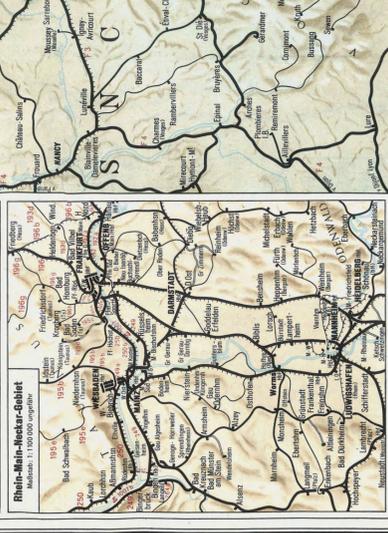
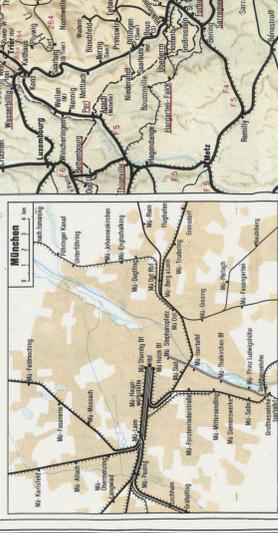
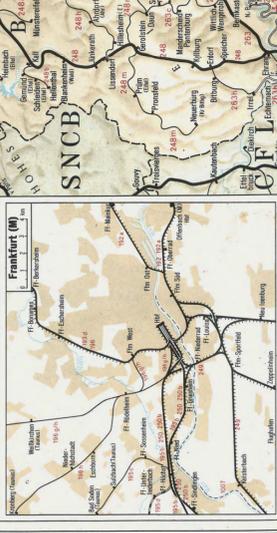
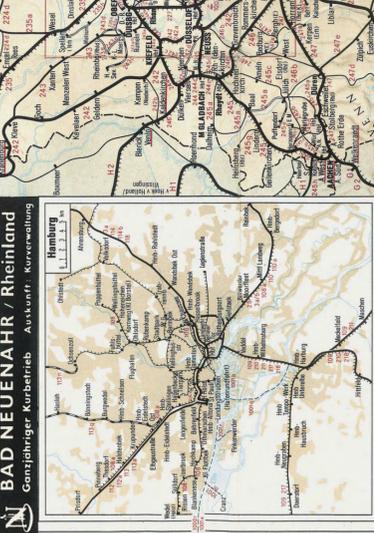
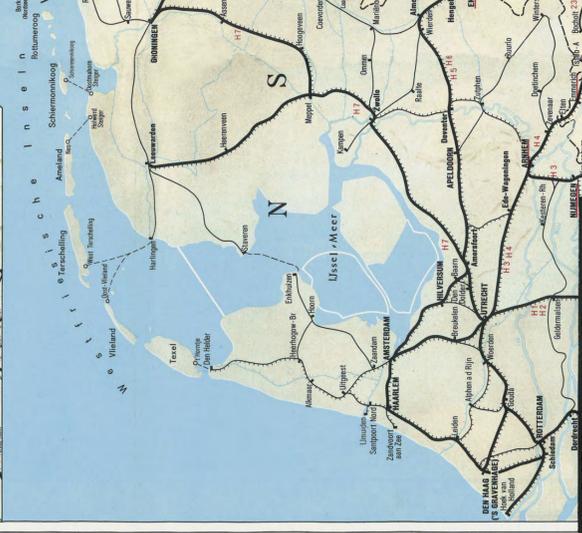
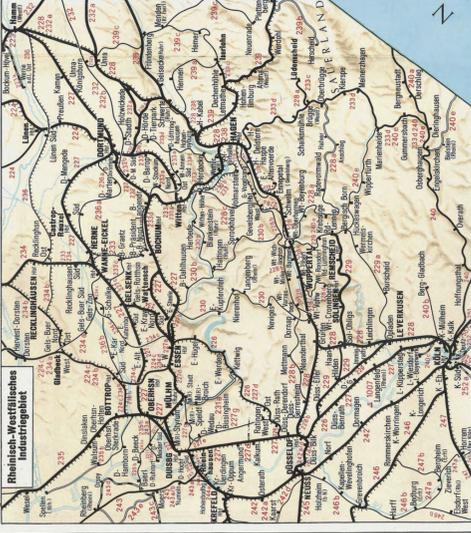


## Auf dem Weg in eine neue Epoche

Für Eisenbahnfreunde markieren die späten 60er- und frühen 70er-Jahre einen Zeitenwandel: Mit den Computernummern auf den Lokomotiven bricht für sie eine neue Ära an. Tatsächlich ändert sich bei Bundesbahn und Reichsbahn damals eine Menge. Das 150. Heft von Bahn Extra zeigt den Betriebsalltag und die Entwicklungen von 1968 bis 1971. Erleben Sie eine spannende Zeit mit interessanten Neuerungen, erfahren Sie, was jene Jahre prägte – und nutzen Sie die Chance auf einen der über 100 Preise im Jubiläums-Gewinnspiel!

**Übersichtskarte zum Kursbuch der Deutschen Reichsbahn**  
 Deutsche Demokratische Republik





**Zeichenerklärung**  
Mäße: 1 cm = 12 km in der Natur

- Schell-, Ei- und Personenzugstrecken
- Ei- und Personenzugstrecken
- Nichtbesetzte Eisenbahnen
- Personenverkehrsleistungen
- Eisenbahnfähren
- Schillerbus-Linien
- Personenverkehrsleistungen
- Übergangsbahnhof der DBOR

**Legende**

- Bergbahnen
- Grenzen der Eisenbahnverwaltungen
- Mäße: bis 50.000 Einwohner
- Mäße: über 100.000 Einwohner
- MÜNCHEN** über 1.000.000 Einwohner
- Die roten Zahlen bezeichnen die Nummern der Fahrpläne