



Rübelandbahn elektrisch

Auf der Rübelandbahn im Harz wird am 1. August 1966 der elektrische Betrieb aufgenommen – allerdings als ungewöhnlicher Inselbetrieb mit 25 kV/50 Hz. Zum Einsatz kommen die Elektrolokomotiven der Baureihe E 251.

1966, Hans Müller, Archiv Jörg Sauter

Ein riesengroßes Dankeschön an Sie für die Treue, die so viele von Ihnen uns bis heute halten und einen ebenso großen Dank an alle, die am EK mitgewirkt haben oder es noch immer tun! Auf den nächsten Seiten gleiten wir durch die Geschichte deutscher Eisenbahnen in den vergangenen 60 Jahren. Wir haben uns für über 100 „Kilometersteine“ entschieden, an denen wir Halt machen und schauen, was uns begegnet: Niedergänge, Unfälle, der schleichende Abschied von der „guten alten Eisenbahn“, aber auch grandiose Technologien, einzigartige Modelle, Menschen (die die Bahn und das Hobby am Laufen halten) und auch Zuversicht. Und zur Zuversicht gehört, dass die Eisenbahn, deren grundlegende Konstruktionsmerkmale und Einsätze seit fast 200 Jahren Teil unserer Kultur sind, uns auch weiterhin begleiten.

Spannende Geschichten 60 Jahre Eisenbahn-Kurier

Einsteigen bitte! Kommen Sie mit auf eine Bahnreise durch sechs Jahrzehnte und machen Sie mit uns Halt an Stationen besonderer Ereignisse.

1966

Letzte Dampflokomotive „Made in W. Germany“

Am 21. Oktober 1966 verlässt mit der für die Indonesische Staatsbahn (PNKA) bestimmten Zahnrad-Dampflokomotive E 10.60 die letzte von der Maschinenfabrik

Esslingen gefertigte Dampflokomotive die Werkhallen. Gleichzeitig geht damit in der Bundesrepublik die Ära des Dampflokomotivbaus zu Ende.

Die Maschine entstammt einem Nachlieferungsauftrag der PNKA über insgesamt zehn für die Padangbahn bestimmten Exemplaren, die zwischen 1964 und 1966 ausgeliefert werden. Lok E 10.60 steht dort bis 1980 im Einsatz.

1967

Leber-Plan

Mit seinem im September 1967 vorgelegten Programm zur Gesundung des deutschen Verkehrswesens plant Bundesverkehrsminister Georg Leber eine Neuordnung in Angriff zu nehmen. Das Programm sieht u. a. die umfassende Rückverlagerung von Gütertransporten auf die Schiene vor. So kommt

DER EISENBAHN-KURIER

Hildesheim
1. JAN. 1966

Der erste Eisenbahn-Kurier

Als Informationsblatt von Amateuren gestartet: Datiert mit 1. Januar 1966 zeigt sich die erste Ausgabe des EK äußerst schlicht. Heute sind wir bei Nr. 649 angelangt, in Hochglanz.



Die erste V 200 bei der Deutschen Reichsbahn

Am 10. November 1966 wird bei der DR mit V 200 001 die erste aus der Sowjetunion importierte Großdiesellokomotive der Baureihe V 200 („Taigatrommel“) in Dienst gestellt. Bis 1975 folgen 377 weitere Maschinen dieser ab 1970 als 120 bezeichneten Baureihe. Die letzten Exemplare werden 1995 bei der DB AG ausgemustert.

1966, Max R. Delie

es ab Ende der sechziger Jahre zum massiven Ausbau von Anlagen für die Schienenlogistik: 50 neue Umschlaganlagen entstehen, und Gleisanschlüsse für die Industrie werden finanziell stark gefördert. Bereits ab dem 6. Februar 1968 betreibt die DB erstmals einen Container-Schnellgüterzug.

Zur Optimierung der Verkehrsströme Schiene – Straße sieht Leber die Gründung einer neuen Gesellschaft vor, die am 11. Februar 1969 unter Beteiligung u. a. von Speditionen und der DB in Frankfurt (M) als Kombiverkehr Kommanditgesellschaft ins Leben gerufen wird. Das neue Unternehmen nimmt am 1. Juli 1969 im Verladebahnhof Frankfurt (M) Ost seinen Betrieb auf, und bereits am 1. Oktober 1969 fällt der Startschuss für die erste „Rollende Landstraße“.

Zur Senkung des Defizits der DB sieht Leber weitere Zielsetzungen vor, darunter auch die beabsichtigte Einstellung des Personenverkehrs auf insgesamt 6.500 km Streckenlänge.

1968

Containerverkehr

Nachdem 1966 das erste mit Containern beladene Schiff den Bremer Hafen anläuft, nimmt auch die Bundesbahn im Jahr 1968 die Beförderung dieser Behälter auf. Die Reichsbahn zieht kurze Zeit später nach. Der Transport erfolgt auf herkömmlichen Flach- oder Rungenwagen. Wechselbehälter in verschiedenen Abmessungen sind zuvor bereits über Jahrzehnte bei der Bahn erfolgreich in Verwendung, jedoch ermöglicht das neue System eine bisher unbekannte weltweite Standardisierung und Erleichterung im Handel und beim Transport.

Neue S-Bahn bei der DB

Die erste S-Bahn bei der Bundesbahn, die mit konventionellem Bahnstrom (15 kV und 16 ⅔ Hz) betrieben wird, nimmt am 1. Oktober 1967 mit der Linie zwischen Düsseldorf-Garath und Ratingen Ost den Betrieb als S-Bahn Rhein-Ruhr auf, zunächst mit lokbespannten Wendezügen.

Düsseldorf
1967, Bernd Melcher



218 geht auf die Strecke

Mit 218 001 wird am 17. Mai 1968 an die Deutsche Bundesbahn eine neue Diesellok ausgeliefert, von deren Baureihe über 400 Exemplare in Dienst gestellt werden. Die Baureihe 218 bildet das letzte entwickelte Mitglied der V-160-Familie. Die ersten zwölf Vorserienlokomotiven werden 1968 als Baureihe 218 in Dienst gestellt. Von 1971 bis 1979 folgen 398 Serienmaschinen. Zusammen mit der aus einer 215 umgebauten 218 399 entstehen damit insgesamt 411 Lokomotiven. Später gesellen sich noch die acht zurückgebauten Gasturbinenloks der Baureihe 210 zur Baureihenbezeichnung 218⁹.

1969

Letzte DB-110 ausgeliefert

Am 27. Februar 1969 geht mit 110 510 die letzte Lokomotive dieser Baureihe – eine „Bügelalten-Zehner“ – in Dienst.

BR 420 – der Olympia-Zug

Die ersten Vorserienzüge der Baureihe 420 werden bereits ab 1969 ausgeliefert und erprobt. Am 28. April 1972 beginnt in München dann der planmäßige Fahrgastbetrieb mit den Elektrotriebzügen, die zunächst

Einführung Computernummern

Die DB stellt zum 1. Januar 1968 ihr Baureihen-Bezeichnungsschema für Triebfahrzeuge auf ein EDV-gerechtes und UIC-konformes Nummernsystem um. Das System baut auf dem Baureihenschema der DRG aus den zwanziger Jahren auf, sieht aber dreistellige Baureihennummern in Abhängigkeit von der Fahrzeug-/Traktionsart sowie dreistellige Ordnungsnummern vor. Eine Endkontrollziffer, die sich über eine bestimmte Formel aus der Zusammensetzung der sechs Ziffern der Baureihen- und Ordnungsnummer errechnet, wird als siebte Ziffer, getrennt durch einen Bindestrich, der eigentlichen Tfx-Nummer hinten angehängt und macht das Tfx in der elektronischen Datenverarbeitung somit klar identifizierbar.

Zum 1. Januar 1970 zieht die DR ähnlich nach. Dabei wendet sie für die EDV-Endkontrollziffer grundsätzlich dasselbe Berechnungsprinzip wie die DB an, geht bei den Baureihenbezeichnungen jedoch anders vor. So behalten Dampfloks ihre klassischen zweistelligen Baureihennummern, dafür wird die Ordnungsnummer nun vierstellig. Bei modernen Traktionsarten wendet die DR hingegen wie die DB dreistellige Baureihen- und Ordnungsnummern an. Diesel-Tfx beginnen fortan allerdings mit einer 1, elektrische Tfx mit einer 2 – also genau umgekehrt zu den Elektro- und Dieselloks bei der DB.

1968, Karl Gerhard Baur





Einstellung Honau – Schelklingen

Mit der Einstellung des Personenverkehrs Honau – Schelklingen sowie der gleichzeitigen Aufgabe des Güterverkehrs zwischen Honau und Lichtenstein am 28. Juli 1969 gibt die Bundesbahn den Betrieb ihrer letzten Zahnstangenstrecke auf. Neue Zahnradschienenbusse der Baureihe VT 97⁹ können die Stilllegungsabsichten der DB nicht mehr beeinflussen. Während die Fahrzeuge zwischen Honau und Lichtenstein immerhin sieben Jahre im Einsatz stehen, gelangen sie auf der zweiten DB-Zahnradstrecke nach Wegscheid gerade einmal ein Jahr lang zum Einsatz, bevor 1965 der dortige Zahnstangenbetrieb endet.

1969, DB

für den Münchner S-Bahn-Verkehr und den Einsatz bei den Olympischen Spielen vorgesehen sind.

Die Fahrzeuge sind für viele der neuen S-Bahn-Netze der Deutschen Bundesbahn entwickelt worden, und so werden in den Folgejahren und -jahrzehnten 480 Einheiten (1.440 Einzelwagen) der heute oft als „Heiliger ET“ bezeichneten Baureihe 420 in verschiedenen S-Bahn-Netzen zum Einsatz gebracht. Die letzten Exemplare sollen bis 2028 im Münchner S-Bahn-Netz fahren.

Speisewagen mit Pantograf

Ungewöhnliche Konstruktion! Der erste DB-Speisewagen mit Dachstromabnehmer, der WRümz¹³⁵, wird 1969 in Dienst gestellt; der Pantograf versorgt die elektrische Küche bei Aufenthalten und Lokwechseln unabhängig von der Zugsammelschiene mit Strom.

1970

Popwagen

Bunte, auffällige Farben sowie verschwimmende Klassen und Produktkategorien, das sind die Merkmale der neuen Farbvarianten, die 1970 in einem ersten zaghaften Versuch und 1971 in überarbeiteter Variante eingeführt werden. Inspiriert vom damaligen Zeitgeist in der Gesellschaft ist die Bundesbahn bestrebt, die bisher verwendeten Farben durch modernere Anstrichvariationen zu ersetzen. Die farbenfrohen Lackierungen erhalten umgangssprachlich schnell die Bezeichnung „Popwagen“. Langlebig ist diese Farbgebung jedoch nicht.

Ausbaustrecken-Programm

Im September 1970 legt die DB dem Bundesverkehrsministerium als Beitrag zum Bundesverkehrs-

wegeplan ein Ausbauprogramm ihres Streckennetzes vor, das erstmals in größerem Umfang auch den Bau neuer Trassen vorsieht.

Das Programm sieht die Realisierung von insgesamt sechs Neubaustrecken vor, um dem wachsenden Verkehrsaufkommen des Bestandsnetzes zu begegnen. Diese sogenannten Ergänzungstrecken umfassen folgende Relationen:

Köln – Rhein/Main (Groß-Gerau),

Hannover – Kassel – Würzburg,

Mannheim – Stuttgart,

Aschaffenburg – Würzburg,

Stuttgart – Ulm – München,

Mannheim – Basel.

Aufgrund hoher Dringlichkeit sollen die ersten vier genannten Strecken bis 1980 verwirklicht werden. Über das Planungsstadium hinaus gelangen jedoch zunächst nur die Projekte Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart. So finden am 10. August 1973 in Laatzen (bei Hannover) und am 20. August 1976 am Containerbahnhof Mannheim die jeweiligen ersten Spatenstiche statt. Die vollständige Inbetriebnahme beider Hochgeschwindigkeitsstrecken auf gesamter Länge erfolgt allerdings erst zum Beginn des planmäßigen ICE-Verkehrs am 2. Juni 1991.

Erste Serien-103

Mit 103 109 stellt die DB am 9. September 1970 die erste Serienlok der Schnellfahr-Baureihe 103¹ in Dienst. Die 200 km/h schnellen Loks bilden ab 1970 das Rückgrat des InterCity-Verkehrs und stehen als Inbegriff für die moderne Bundesbahn. Bis Mitte 1974 werden insgesamt 145 Exemplare beschafft, wobei die letzten 30 Exemplare (ab 103 216) für bessere Platzverhältnisse in den Führerräumen um 70 cm länger ausgeführt werden.

Ab 1996 beginnt die Ablösung durch die Baureihe 101, einige Loks werden jedoch noch bis weit über die Jahrtausendwende eingesetzt. 2026 existieren noch 14 Lokomotiven der Baureihe 103¹, die meisten von ihnen als Museumsexponate. 103 113 und 103 245 des DB Museums sind betriebsfähig.

1971

Baureihe 614 kommt

Die ersten beiden dreiteiligen Prototyp-Züge werden 1971 von der Waggonfabrik Uerdingen an die Bundesbahn geliefert, insgesamt werden 42 Einheiten gebaut. Der erhoffte Vorteil durch Neigtechnik bleibt aus, die Serienwagen bleiben starr.

1972

Übernahme 24 009

Für die seit Ende der sechziger Jahre durchgeführten Sonderfahrten auf DB-Strecken erwirbt die Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier e.V. im Spätsommer 1972 eine eigene Dampflokomotive. Es handelt sich um die von der Deutschen Reichsbahn veräußerte 24 009, die am 9. September 1972 aus eigener Kraft über Oebisfelde – Vorsfelde in der Bundesrepublik eintrifft. Ihre erste Fahrt für den EK absolviert die Lok bereits am 24. September 1972.



Neue S-Bahn bei der DR

Nach der traditionellen Stromschienen-S-Bahn in Berlin erfolgt bei der Reichsbahn am 12. Juli 1969 in Leipzig die Einführung eines ersten S-Bahn-Systems unter Nutzung von konventionellem Fahrstrom. Markant ist der Einsatz spezieller Wendezüge in den Leipziger Stadtfarben Blau und Gelb. Im selben Jahr folgt am 27. September die S-Bahn von Halle (Saale).
Dieter Wünschmann



Baureihen 627 und 628 – Retter der Nebenbahnen 2.0

Am 6. Juni 1974 wird mit 627 001 der erste Triebwagen der Baureihe 627 in Kempten in Dienst gestellt; die ersten Fahrzeuge der Baureihe 628 (Nullserie) folgen am 24. Juni 1974. Beide Baureihen entstehen als Nachfolger der Uerdinger Schienenbusse und sind für den wirtschaftlichen Einsatz insbesondere auf nicht elektrifizierten Strecken und Nebenbahnen vorgesehen. Der einteilige 627 bleibt mit insgesamt 13 Fahrzeugen (627⁰ und 627¹) eine Splittergattung, während sich der zweiteilige 628 in weiterentwickelter Form durchsetzt und in mehreren Serien und Varianten mit annähernd 500 Exemplaren bis 1995 gebaut wird. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h – einige Fahrzeuge zeitweilig sogar 140 km/h – eignen sich die Diesellokomotiven auch für den Einsatz auf Hauptstrecken.

1974, R. Schreiber (oben) und 1974 Ralf Roman Rossberg (rechts)



1973

Neuer IC-Triebzug

Die Baureihe 403, wegen der Frontgestaltung auch unter dem Spitznamen „Donald Duck“ bekannt, wird 1973 bei der DB zugelassen und als früher deutscher Hochgeschwindigkeits-Triebzug in Dienst gestellt. Die erste Einheit wird am 2. März 1973 mit 403 001/002 an die DB übergeben. Nach Erprobungsfahrten beginnt der planmäßige Einsatz im Intercity-Verkehr am 29. September 1974.

Ostsee-Kies in Betonschwellen

Bei der Fertigung von Spannbetonschwellen wird in der DDR ab 1973 u. a. Ostseesand bzw. Ostseekies verwendet, was zwar kurzfristig zu einer Kristallisierung

des Betons und damit zu einer außerordentlichen Festigkeit, langfristig jedoch aufgrund des Salzgehalts des Sandes bzw. des Kieses zur „Selbsterstörung“ führt. Dieser Prozess zieht sich über Jahre hin, bis die Schwelle schließlich im wahrsten Sinne „zerbröseln“ ist. Diese Schäden treten Anfang der achtziger Jahre in einem Ausmaß auf, dass als Vorsichtsmaßnahme zunächst auf vielen Abschnitten die Streckenhöchstgeschwindigkeiten gesenkt und anschließend die Schwellen ausgetauscht werden müssen.

1974

Ozeanblau

1974 erregen die fabrikneuen Diesellokomotiven 218 217 und 218 218 Aufsehen, denn sie sind ab Werk

als erste Baureihe zweifarbig lackiert – 218 217 in den TEE-Farben Purpurrot-Elfenbein, 218 218 in Beige und anstatt Purpurrot in einem ungewöhnlichen Blauton. Das Farbschema letzterer Lok wird zunächst als „Türkis-Beige“ bezeichnet. Anhand der beiden Lokomotiven entscheidet der DB-Vorstand, fortan beide Farbvarianten als Produktfarben zu führen – die klassischen TEE-Farben weiterhin für die hochwertigen TEE- und IC-Züge, „Beige-Türkis“ (zeitweise auch „Beige-Blautürkis“ genannt) hingegen für alle weiteren Zuggattungen (mit wenigen Ausnahmen im Nahverkehr). Ab 1977 werden der Farbton Beige (RAL 1001) bei letzterer Variante offiziell durch Elfenbein (RAL 1014) und das Türkis auf Ozeanblau (RAL 5020) umgestellt, womit diese Farbgebung eigentlich nun offiziell „Ozeanblau-Elfen-



Schnellzugwagen in maßstäblicher Länge von ADE

Willy Ade bringt 1975 unter seiner damals neuen Firma Ade Modelleisenbahn GmbH erstmals exakt in 1:87 gehaltene 26,4-m-Reisezugwagen der DB als Bausätze auf den Markt. Die Wagenmodelle setzen in puncto Detaillierung und Qualität völlig neue Maßstäbe. 1978 zerstört ein Neckarhochwasser große Teile der Produktion und des Lagers in Niederensingen, von der sich der Hersteller nie mehr erholt.

2026, EK

bein“ heißt. Im allgemeinen Sprachgebrauch setzt sich jedoch Ozeanblau-Beige durch. Schon kurz nach der Präsentation der beiden 218 erscheinen weitere Lokomotiven in Ozeanblau-Elfenbein. Optisch gilt es allerdings nicht als unumstritten. Vom Vorhaben, auch die Altbau-Elloks der Baureihen 118, 144 und 194 so umzulackieren, wird schon nach wenigen Exemplaren wieder Abstand genommen.

1977

Maschen

Am 7. Juli 1977 wird der Rangierbahnhof Maschen – bis heute der größte seiner Art in Europa – eröffnet. Der neue Rangierbahnhof ermöglicht eine Neuord-

nung der für den Güterverkehr im Hamburger Raum bestimmten Anlagen und die Ablösung fünf veralteter Hamburger Rangierbahnhöfe. Baubeginn für den sich entlang der Bahnstrecke Hamburg – Hannover erstreckenden Rbf Maschen war am 7. Juni 1970. Zwischen 1977 und 1980 erfolgt dann die schrittweise Inbetriebnahme.

01⁵ vom VEB Piko

Piko bringt 1977 als bedeutende H0-Neuheit die Schnellzug-Dampflok der Baureihe 01⁵ der Deutschen Reichsbahn, bei der erstmals für ein Modell aus DDR-Produktion zahlreiche extra angesetzte feine Kunststoffteile Verwendung finden. Das Mo-

dell mit Tenderantrieb gilt als Meilenstein in der Geschichte der DDR-Modellbahnen. Die Lok wird wahlweise mit Öl- oder Kohletender sowie mit Speichen- oder Boxpok-Rädern gefertigt.

Eröffnung „Hansaport“

Am 5. März 1977 wird das Massengut-Terminal „Hansaport“ in Hamburg-Altenwerder eröffnet. Das größte Seehafen-Terminal für Schüttgüter (vor allem Erze und Kohle) ist zur Versorgung der Stahlindustrie auf Initiative des Salzgitter-Konzerns errichtet worden. Gleichzeitig nimmt die DB auch den elektrischen Betrieb auf der Zulaufstrecke Hausbruch – Waltershof auf.

25. Oktober 1976 – Einführung des „Städteexpress“

Es sind die farblich wohl markantesten Züge im Netz der Deutschen Reichsbahn: die orange-beigen Züge des Städteexpress. Als Nachfolger des Städteschnellverkehrs bieten sie ausgehend von den Bezirkshauptstädten in der DDR eine werktägliche Direktverbindung in die Hauptstadt Berlin. Die im Kursbuch als „Ex“ gekennzeichneten Züge starten in den frühen Morgenstunden in den Abgangsbahnhöfen, sodass die Fahrgäste dann „zur Geschäftszeit“ in Berlin ankommen, zurück geht es dann meist in den späten Nachmittagsstunden. Ausgelegt sind diese Zeiten speziell für Geschäftsreisende und Funktionäre. Um den Städteexpress-Zügen nicht nur äußerlich eine Sonderstellung zu geben, erhalten sie auch Namen, die eine Verbindung zu der Region herstellen, aus welcher der entsprechende „Ex“ kommt. Am 25. Oktober 1976 beginnt mit der Einführung des Ex „Rennsteig“ das Zeitalter der Städteexpress-Züge, welches bis 1991 andauert.

1979, Georg Dollwet



Kesselzerknall in Bitterfeld

Der D 567 (Berlin Ostbahnhof – Leipzig) fährt am 27. November zwei Minuten vor Plan für den Zwischenhalt in Bitterfeld (planmäßig an 16:10 Uhr) ein – für die am Bahnsteig wartenden Fahrgäste deutet nichts auf die nun folgende Katastrophe hin. Ungeöhnlich dürften allenfalls die Zuglok der Baureihe 01⁵ und das vermutlich etwas langsamere Einrollen des Zuges sein. Grund für letzteres: Der Lokführer auf 011516 muss seine Maschine so zum Halten bringen, dass ein (außerplanmäßiges) Wassernehmen am Wasserkran möglich ist. Doch wie die späteren Ermittlungen ergeben, ist es bereits zu spät und das Unglück nicht mehr aufzuhalten. Denn: Die Feuerbüchsedecke ist aufgrund eines zu niedrigen Wasserstandes im Kessel bereits ausgeglüht. In dem Moment, in dem die Lok zum Stehen kommt, schwappt das sich im Kessel befindliche Wasser, welches sich durch die Eigenbewegung beim Bremsvorgang zunächst nach vorne drückt, mit einem Schwall zurück auf die glühende und dadurch in ihrer Materialfestigkeit stark geschwächte Feuerbüchsedecke. Diese reißt auf, und es entwickelt sich explosionsartig so viel Dampfdruck, dass dieser von den drei vorhandenen Kesselsicherheitsventilen nicht mehr „abgefangen“ werden kann. Durch den enormen Druck (errechnet wurde eine Leistung von ca. 1 Mio. kW) löst sich der Kessel vom Rahmen, fliegt etwa 40 m weit in Fahrtrichtung und verschleißt sich beim Aufprall kalt mit der Schienenoberkante. Durch den Kesselzerknall und dadurch umherfliegende Bauteile der Lok sterben sieben Personen, darunter der Lokführer und der Heizer von 011516, 57 Menschen werden verletzt. Als

Dampf-Ende bei der Deutschen Bundesbahn

Am 26. Oktober 1977 endet die Ära der Dampftraktion bei der Deutschen Bundesbahn. Nachdem das Einsatzende für die verbliebenen Lokomotiven der Baureihen 042 und 043 eigentlich bereits zum Ende des Sommerfahrplans am 24. September 1977 vorgesehen ist, haben die Laufpläne noch bis zum 16. Oktober Bestand. Am darauffolgenden Sonntag, den 23. Oktober 1977, nehmen hunderte Eisenbahnfreunde mit zwei Sonderzügen von Rheine nach Emden und zurück Abschied vom Dampfbetrieb bei der DB. Die noch unter Dampf stehenden Lokomotiven haben schließlich drei Tage später ihre letzten Aufgaben zu erfüllen: Während 043 315 eine Übergabe aus dem Erzhafen Emden zum Rangierbahnhof Emden bringt, überführt 043 903 zur selben Zeit mit Dsts 81453 einen Hilfszugwagen für das Neubauamt Nord von Oldersum nach Emden Rangierbahnhof. Dabei handelt es sich um die letzte reguläre Zugleistung einer DB-Dampflok. Gegen 16 Uhr werden beide Loks im Bw Emden abgestellt und ihre Brenner ausgeblasen.

Zur Manifestierung dieses Ereignisses erlässt die technische Aufsicht der Bundesbahn unter Federführung des Ministerialdirigenten Horst Binnewies (HVV Ffm) wenige Tage später das umstrittene „Dampflokverbot“, das bis 1985 Bestand haben soll ...

1977, Wolfgang Bügel



Unfallursache wird ein Fehlverhalten des Lokpersonals ermittelt.

1979

Konzept IC '79

Mit der Einführung des Konzepts „IC '79“ verändert sich zum Sommerfahrplan 1979 das neun Jahre zuvor nur für die 1. Wagenklasse eingeführte Intercity-Zugsystem mit schnellen getakteten Verbindungen zwischen den wichtigsten deutschen Großstädten nachhaltig. Unter dem Motto „IC – Jede Stunde, jede Klasse“ werden die Zugdichte auf allen vier bestehenden IC-Linien auf einen nun fast minutengenauen Stundentakt aufgestockt und alle IC-Züge zweiklassig mit 200 km/h fähigem Wagenmaterial gefahren. Für das erweiterte Angebot auf die 2. Wagenklasse wird zunächst auf (teilweise) neu beschaffte Abteilwagen der Gattung Bm²³⁵ zurückgegriffen, später auch auf die neuen klimatisierten Großraumwagen Bpmz. Die IC-Züge bestehen nun im Regelfall aus drei 1.-Klasse-, einem Speise- und sieben 2.-Klasse-Wagen, wobei der Speisewagen gleichzeitig die Trennung von 1. und 2. Klasse darstellt (sog. Blockzugbildung). Die Wagenreihung ist – anders als heute – nicht völlig willkürlich, sondern strikt wagenklasse-bezogen, damit sich die entsprechenden Waggons an den Bahnsteigen der IC-Umsteigeknoten einander gegenüberstehen und kurze Umsteigevorgänge möglich sind. Besonders in der 2. Klasse findet IC '79 regen Zuspruch und verändert das Reiseverhalten mit der Bahn grundlegend – von einem bisher sehr exklusiven Reiseangebot in der kostspieligen 1. Klasse hin zur Beförderung großer Reisendenzahlen zu erschwinglichen Preisen.

1980

Telefon im Zug

Ab 1980 werden zunächst zwei Münzfernsprecher in den DB-IC-Zügen „Gutenberg“ und „Senator“ erprobt; 1981 und 1982 folgen rund 150 Geräte in IC-Zügen, wobei alle Apmz²¹ und Apmz²² mit Telefonzellen ausgestattet werden und die 1985 gebauten Apmz²³ ihre Telefonkabinen bereits ab Werk besitzen.

1981

Erster Modellteil im EK

Der Eisenbahn-Kurier 2/1981 enthält erstmals einen achtseitigen Modellbahnteil. In den ersten Beiträgen geht es um das Modell-Angebot an bayerischen Eisenbahnfahrzeugen im Jahr 1926, um die Baureihe 96⁰ von Hübner in Spur 0, einen Rundgang durchs Modell-Bw Neuenmarkt-Wirsberg sowie um aktuell in Auslieferung befindliche Modellneuheiten (52 von Liliput und 96⁰ von Rivarossi in

H0 sowie 78⁰⁻⁵ von Märklin in Spur 1). Autor der Beiträge ist Willy Kosak, die Aufnahmen steuert Detlef Schwarz bei.

Elektrifizierung DR

Mit Beschluss des X. Parteitags der SED von 1981 sieht die DDR-Führung vor, die Elektrifizierung der DR-Hauptstrecken weiter voranzutreiben. Die Maßnahme wird dabei auch zum zentralen FDJ-Jugendobjekt erklärt. Bis zum Mauerfall 1989 kommen rund 2.000 km neu elektrifizierte Strecke hinzu.



Ferienexpress-Wagen

Der TUI-FerienExpress mit eigenem Fahrzeugmaterial kommt ab 1978 mit von Prof. Karl-Dieter Bodack gestalteten Innenräumen zum Einsatz. Die dabei entwickelten Gestaltungsideen finden sich später auch in den InterRegio-Wagen der Bundesbahn wieder. Insbesondere der erhöhte Kinderklappsitz am Fenster (eingeklappt eine zusätzliche Ablagefläche), welcher später noch bei weiteren Fahrzeugen zum Einsatz kommt, ist eine Weiterentwicklung seiner Arbeit am TUI-FerienExpress.

TUI



Präsentation der „Weißen Lady“

Sie sorgt allein schon aufgrund ihrer auffälligen Lackierung für Aufsehen: Die spätere 212 001, die schnell den Beinamen „Weiße Lady“ erhält. Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982 wird dieser Prototyp einer neuen Ellok-Generation des LEW Hennigsdorf erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Die 212 001 ist die Baumusterlok für die ab 1984 in Serie gelieferte Baureihe 243, bei deren Lackierung dann allerdings wieder auf das bewährte Bordeauxrot zurückgegriffen wird. Somit bleibt die „Weiße Lady“ – die 1983 nach einer Probezerlegung und Änderung der Getriebeübersetzung in 243 001 umgezeichnet werden wird – in ihrem äußeren Erscheinungsbild eine Einzelgängerin. Nach der Ausstellung auf der Leipziger Messe findet die maschinentechnische Erprobung der Lok bei der Zentralstelle Maschinenwirtschaft der DR in Halle (S) statt. Als 212 001 wird sie im Juli 1982 an die DR übergeben (bleibt LEW-Eigentum) und ab August jenes Jahres für die Betriebserprobung dem Bw Halle P zugeteilt. Ihre markante Lackierung verliert 243 001 im Herbst 1986. Zwar bleibt die weiße Farbgebung erhalten, es gibt dann allerdings nur noch eine breite, weinrote Umlaufkante und das Logo des LEW an den Seitenwänden.

1982, Ullrich Schmidt

Rosarote Elefanten

Rosarote Elefanten als Werbeträger für die Deutsche Bundesbahn – darauf muss man erstmal kommen! Mit den ersten „Rosaroten Preisen“ erprobt die DB ab 1982 neue Sondertarife, um zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen und Züge zu frequenzschwachen Zeiten stärker zu füllen. Das Konzept ist erfolgreich, und so folgen auf die ersten „Rosaroten Wochenenden“ vom 25. September bis 13. Dezember 1982 und vom 17. September bis 19. Dezember 1983 die „Rosaroten Wochen“ und vom 25. März bis 30. Dezember 1984 das „Rosarote Jahr“. Ab 1985 werden die „Rosaroten Wochen“ bis 1988 jährlich wiederholt.

Die günstigen Pauschaltarife gelten als Vorläufer der späteren Spar- und Supersparpreise oder auch des „Guten-Abend-Tickets“.

1983, DB



1982

Vorstellung Selectrix 99

Auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1982 stellt Trix erstmals das neue Digitalsystem „Selectrix 99“ für die Modellbahnsteuerung vor. Entwickelt und gefertigt wird das System von Doehler & Haass. Von 1983 bis 1985 erfolgt die Markteinführung. Obwohl Selectrix dem kurz darauf erschienenen Märklin-Digitalsystem technisch überlegen ist, kann es nicht die Marktführung für sich gewinnen.

1983

Stilllegung Öchsle

Am 31. März 1983 stellt die DB offiziell den Betrieb auf ihrer letzten Schmalspurbahn auf dem Festland

Piko 95°

1985 stellt Piko das H0-Modell der Baureihe 95° (pr. T 20) mit Ölfeuerung vor. Sie ist sehr aufwendig detailliert, jedoch müssen zahlreiche Teile der Lok selbst montiert werden. Das Modell erfährt in den Jahren nur kleinere Updates. Die Piko-95° ist eine Bereicherung jeder Sammlung, auch heute noch.

Für viele DDR-Modellbahner bleibt das Modell allerdings nur ein Traum. Zum einen ist es in der DDR kaum erhältlich, zum anderen können sich die meisten von ihnen das Modell aufgrund des hohen Preises von damals 245,- Mark nicht leisten.

2026, EK



ein. Als letzte der vier durch die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen erbauten 750-mm-Schmalspurbahnen verliert das „Öchsle“ Warthausen – Ochsenhausen seinen Verkehr. Mit der Betriebseinstellung büßen auch die beiden noch vorhandenen Lokomotiven der Baureihe 251 ihre Aufgaben ein und scheiden aus dem DB-Bestand aus. Ab 1985 und später ab 1996 feiert die Strecke ihre Wiederauferstehung als Museumsbahn.

1984

Berlin – BVG übernimmt S-Bahn

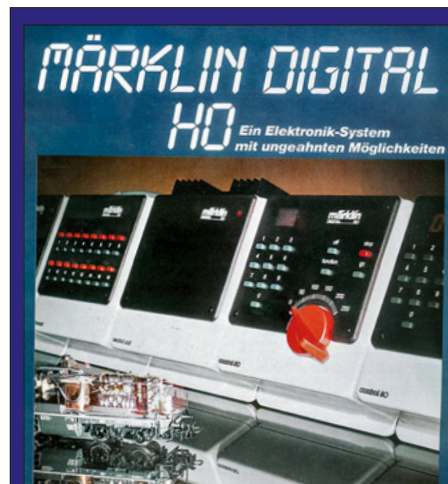
Am 9. Januar 1984 übernehmen die Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) nach Jahren des Boykotts die Betriebsführung der S-Bahn in Berlin (West) von der Deutschen Reichsbahn, während die DR ihre Betriebsrechte im übrigen Eisenbahnverkehr behält und weiterhin den Transitverkehr ins Bundesgebiet sowie den Güterverkehr im Westen Berlins durchführt.

Vorstellung Märklin Digital

Anlässlich des 125. Märklin-Firmenjubiläums im Jahr 1984 stellen die Göppinger mit Märklin Digital eine eigene digitale Modellbahnsteuerung vor, die dann 1985 auf den Markt kommt. Märklin entwickelt das System zusammen mit Philips (für die Lok-Chips) und nutzt ein Protokoll, das auf integrierten Schaltkreisen von Motorola basiert, was zu dem Namen Märklin-Motorola-Format (kurz MM) führt.

Auch andere Hersteller, wie z. B. Arnold, warten mit optisch fast identischen Gerätschaften auf. Unterschiede finden sich allerdings bei einigen Details, innen wie außen.

1984, Märklin Magazin





Der „InterCity Experimental“ ist da

Am 19. März 1985 wird mit 410 001 der erste Triebkopf des Versuchszugs „InterCity Experimental“ (später ICE/V) vorgestellt, der zweite Triebkopf 410 002 folgt in einer Feierstunde am 3. April. In der Folgezeit beginnen Versuchsfahrten mit dem Prototyp-Triebzug und seinen bis zu drei zugehörigen Mittelwagen. Öffentliche Fahrten wie zur IVA 88 werden begeistert aufgenommen. Am 1. Mai 1988 erreicht der vierteilige ICE/V auf der Neubaustrecke zwischen Würzburg und Mottgers mit 406,9 km/h einen Geschwindigkeits-Weltrekord für Schienenfahrzeuge. Der ICE/V ist elementarer Wegbereiter für die Aufnahme des planmäßigen Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland ab Sommer 1991.

1985, Jürgen Prem

1985

150 Jahre deutsche Eisenbahnen

Im Jahr 1985 jährt sich die Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke auf deutschem Boden zum 150. Mal. Das ist Anlass genug, bei beiden deutschen Staatsbahnen entsprechende Festveranstaltungen durchzuführen. Diese fallen bei der DR kleiner aus, denn aufgrund der politischen Situation ist es schwer zu vermitteln, sich auf die „Ludwigsbahn“ Nürnberg – Fürth zu berufen, um dann in der DDR groß zu feiern! Der Kompromiss lautet: „150 Jahre deutsche Eisenbahnen – 40 Jahre in Volkes Hand.“ Statt zentraler Festveranstaltung finden über das Jahr verteilt in allen Teilen der Republik Sonderfahrten und Fahrzeugausstellungen statt. Ganz anders bei der DB: Es werden hier weder Kosten noch Mühen gescheut und in den Jahren zuvor neben weiteren historisch wertvollen Fahrzeugen u. a. auch einige Dampflokomotiven betriebsfähig aufgearbeitet. Selbst vor der Anmietung von Vereinslokomotiven scheut man sich nicht. Neben Sonderfahrten mit allen Traktionsarten und Ausstellungen gibt es zwei offizielle Großveranstaltungen: Die Fahrzeugparaden in Nürnberg (an drei Septemberwochenenden) sowie die Fahrzeugschau in Bochum-Dahlhausen (3. – 13. Oktober).

1986

Eröffnung Mukran – Klaipeda

Zur Umgehung des Transitverkehrs durch Polen erfolgt in den achtziger Jahren der Beschluss zum Auf-

bau einer Fährverbindung zwischen der DDR und der Sowjetunion über die Ostsee. Auf Seiten der DDR ist dazu die Errichtung eines neuen Hafens notwendig. Die Bauarbeiten dafür beginnen 1982 in Mukran auf Rügen. Mit der Eröffnung im Oktober 1986 startet die Aufnahme des Fährbetriebs auf der neuen Route mit insgesamt fünf für diese Verbindung in Wismar gebauten Fährschiffen, welche auf zwei Frachtdecks mit Breitspurgleisen ausgerüstet sind und über eine Kapazität von 108 Wagen verfügen.

Für den Umschlag der verschifften Güter erhält der Hafen Mukran ausgedehnte Gleisanlagen sowohl in Normalspur als auch in Breitspur. Wagen aus der Sowjetunion bzw. später Litauen und Russland kommen mit den Fährschiffen in Mukran an und werden dort je nach Art der Ladung entweder umgeladen oder umgespurt. Ab 1998 gibt es von Mukran aus auch eine Eisenbahn-Fährverkehrslinie nach Trelleborg (Schweden). Aktuell findet keinerlei Trajektorisierung von Eisenbahnfahrzeugen via Mukran mehr statt.

In jüngster Zeit sind die ausgedehnten Gleisanlagen auf Rügen vor allem als Standort des DB-Stillstandsmanagements Mukran bekannt.

1987

TEE-Aus bei der DB

Am 30. Mai 1987 fährt der TEE „Rheingold“ letztmals zwischen Amsterdam und Basel und ist damit der letzte reguläre TEE, der deutschen Boden befährt. Mit Beginn des Sommerfahrplans am 31. Mai endet

somit die TEE-Ära bei der Deutschen Bundesbahn. Das Wagenmaterial im TEE-Look mit den zusätzlichen orangefarbenen Streifen sowie dem „Rheingold“-Schriftzug an den Speisewagen wird noch einige Zeit unverändert im IC-Verkehr eingesetzt.

Der EK wird blau

Ab der Ausgabe 10/1987 erscheint das EK-Monatsheft im trendigen Blau, allerdings noch etwas weniger leuchtend als heute.

