

SONDER-AUSGABE

Eisenbahn JOURNAL

1
2008

B 10533 F

ISBN 978-3-89610-187-7

Best.-Nr. 53 08 01

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75

Schweiz sfr. 25,00

Belgien, Luxemburg € 14,40

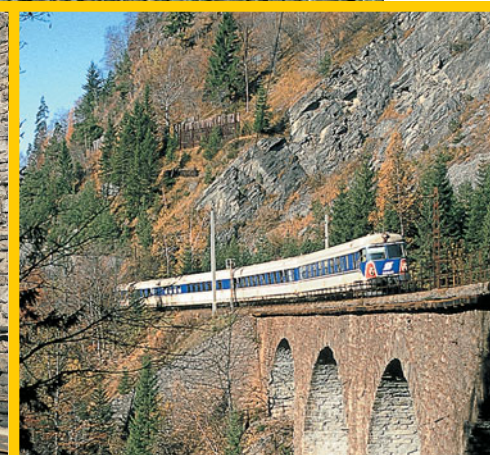
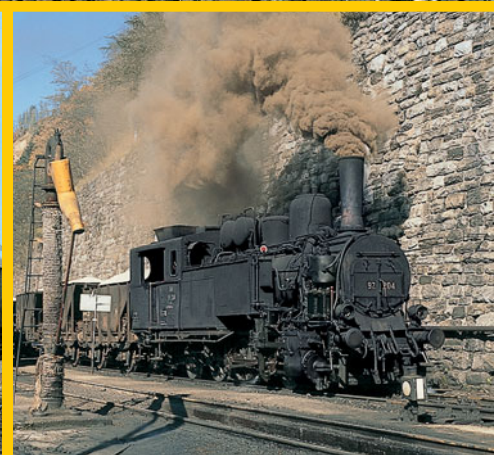
Niederlande € 15,85

Italien, Spanien, Portugal (con.) € 16,25

Matthias Wiener

ÖBB in den 70ern

Strecken • Betrieb • Fahrzeuge



Eleganz und Fortschritt im Zeichen der 50er



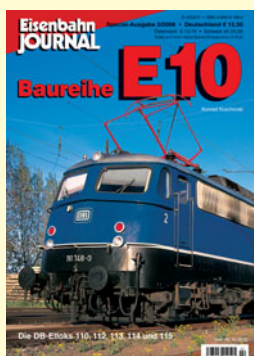
Im April 1952 stellte die DB ihre ersten neuen Stromlinientriebwagen in Dienst, für die später der Spitzname „Eierköpfe“ aufkam – etwas respektlos, denn das elegante Design der neuen Fahrzeugfamilie galt seinerzeit als Synonym für Fortschritt auf Schienen. Diese Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals befasst sich nicht nur mit den VT 08.5 für den hochwertigen Fernverkehr und den gemischtklassigen Schwesterfahrzeugen VT 12.5 für den Bezirks- und Städteschnellverkehr. Die DB beschaffte zudem Elektrotriebzüge im „Eierkopf“-Outfit (Baureihen ET 30 und ET 56) sowie die als „Limburger Zigarren“ bekannten Akku-Triebwagen der Baureihe ETA 176. Dem Komponenten-Versuchsträger VT 92 501 und den VT 08.8 der US-Army sind eigene Kapitel gewidmet. Eine Fahrzeugstatistik rundet das Heft ab. Wie immer großartig illustriert mit vielen bislang unveröffentlichten Aufnahmen sowie zahlreichen Zeichnungen.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 130 Abbildungen, Klammerheftung

Sonderausgabe 2/2007:

Best.-Nr. 530702 · € 12,50

Kennen Sie schon diese Sonder-Ausgaben?



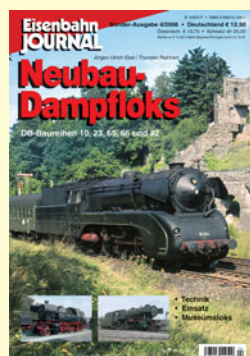
Baureihe E 10
DB-Elloks 110, 112, 113, 114 und 115

Special-Ausgabe 2/2006
Best.-Nr. 540602 · € 12,50



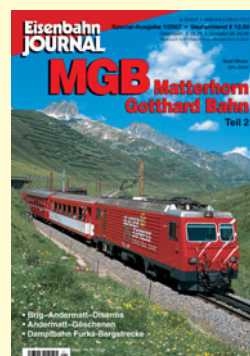
Akku-Triebwagen
Länderbahn-, Reichsbahn- und Bundesbahn-Bauarten

Sonderausgabe 3/2006
Best.-Nr. 530603 · € 12,50



Neubau-Dampfloks
DB-Baureihen 10, 23, 65, 66 und 82

Sonderausgabe 4/2006
Best.-Nr. 530604 · € 12,50



**Matterhorn
Gotthard Bahn**

Special-Ausgabe 1/2007
Best.-Nr. 540701 · € 12,50



Die TEE-Story
50 Jahre TEE · Legenden · Züge, Loks, Triebwagen

Sonderausgabe 1/2007
Best.-Nr. 530701 · € 12,50

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-33, eMail bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

ÖBB in den 70ern:

Dekade der Gegensätze



„ÖBB IN DEN 70ERN“ – DAS IST EIN TITEL, hinter dem sich zahlreiche Gegensätze verbergen: Während im Wald- und Weinviertel noch Dampflokomotiven fuhren, waren auf der Süd- und Westbahn schon die ersten thyristorgesteuerten Elektrolokomotiven der Reihe 1044 unterwegs, vom komfortablen „Städteschnellzug“ der Reihe 4010 stieg man vielfach noch in zweiachsige Spantenwagen mit offenen Plattformen um und Schnellzüge brausten auf einigen Hauptstrecken schon mit 140 km/h dahin, während die Höchstgeschwindigkeit von Güterzügen auf 60 km/h beschränkt war.

Es ließen sich noch zahlreiche Gegensätze finden, die Aussage aber bleibt in jedem Fall dieselbe: Anfang der 1970er-Jahre galten die ÖBB, die sich in den 1950er- und 1960er-Jahren mit enormem Aufwand dem Wiederaufbau kriegszerstörter Bahnanlagen widmen mussten und zusätzlich mit Kapazitätsengpässen seitens der Fahrzeugindustrie sowie mit finanziellen Nöten zu kämpfen hatten, als hoffnungslos veraltet. Die ab Ende der 1960er-Jahre eingeleiteten Anstrengungen zur Beseitigung dieses Makels waren es aber, die für einen faszinierenden Mix aus uraltem und brandneuem Rollmaterial sorgten. In diesem Sonderheft möchten wir Ihnen daher (nahezu) die gesamte Bandbreite des damals vorhandenen Triebfahrzeugparks präsentieren: Das sind 18 Dampflo-, 28 Elektro-, zehn Diesello-, fünf Elektrotriebwagen- sowie sieben Dieseltriebwagen-Bauarten. Auf ÖBB-Gleisen fuhren auch ausländische Typen wie die DB-Paradelok 103, der legendäre TEE-Dieseltriebwagen 601 und das Pendant der Deutschen Reichsbahn, die Baureihe 175.

Der Fuhrpark der 1970er-Jahre war aber nicht nur vielfältig, sondern auch bunt: 1969 entschlossen sich die ÖBB zur Einführung des Farbtons Blutorange für Lokomotiven und ab 1975 erhielten Personenwagen Neuanstrich im sogenannten „Jaffa-Design“. Ab 1976 lackierten die ÖBB Liegewagen im Farbton Ultramarinblau und im selben Jahr konnten die ersten reinorangenen Fernverkehrswagen in Betrieb genommen werden. Aus dem tannengrün-schwarzen „Einheitsbrei“ der Nachkriegszeit wurde binnen weniger Jahre ein wahres Farb-Allerlei. Freilich strebten die ÖBB nach möglichst rascher Verbreitung der neuen Farbschemata. Die Farbenspiele veranlassten so manchen fotografierenden Eisenbahnfreund, die damals weit verbreiteten und kostengünstigen Schwarz-Weiß-Filme gegen die teureren Farbdia- oder auch Farbnegativfilme zu tauschen. Diesen Fotografen verdanken wir die zahlreichen Farbbilder, die wir Ihnen in diesem Heft präsentieren.

Die eingangs angeführten Gegensätze sollen aber auch darstellen, dass mit der grundlegenden Modernisierung des Eisenbahnwesens in Österreich auch die Auslöschung der „guten, alten Eisenbahn“ eingeleitet wurde, die – zum Glück für uns Eisenbahnfreunde – erst rund 30 Jahre später abgeschlossen werden konnte. Gemeint sind die Vereinheitlichung der Fahrzeugtypen und Farbschemata, der „gnadenlose“ und unter Zuhilfenahme von viel Beton erfolgte Streckenausbau sowie die sterile Ausstattung der Bahnhöfe mit Hochbahnsteigen und „Wäldern“ aus Fahrleitungsmasten. Mögen all diese Einrichtungen der Bahn zu größerer Akzeptanz unter den (potenziellen) Fahrgästen verhelfen, die Erlebnisse bei einer 16-tägigen Fototour durch Österreich (siehe Seite 48/49) würden aber unter den heutigen Bedingungen wohl weit weniger interessant ausfallen, als dies vor 30 Jahren der Fall war.

Freuen Sie sich daher auf farbige Einblicke in das Eisenbahngeschehen vor noch gar nicht allzu langer Zeit und dennoch aus bereits längst vergangenen Tagen!

MATTHIAS WIENER

Der letzte Akt

Am 31. Dezember 1976 endete der Dampfbetrieb beim Heizhaus Straßhof, fortan dampfte es nur noch auf Zahnradstrecken und Schmalspurbahnen. Im Frühjahr 1978 wurden dann auch die Zahnraddampflok auf der Erzbergbahn von Dieselloks abgelöst. ➔ 50

Große Aufholjagd

Ende der Sechzigerjahre galten die Eisenbahnen in Österreich als hoffnungslos veraltet. Die ÖBB unternahmen große Anstrengungen, diesen Makel abzulegen. Viele Bahnlinien wurden elektrifiziert und Hauptbahnen abschnittsweise zweigleisig ausgebaut. ➔ 14



Silvesterfeuerwerk der anderen Art

Fünf Eisenbahnfreunde wollen mit dem letzten Zug des Jahres 1973 von Vordernberg nach Präbichl. Sie erleben die Fahrt auf der Plattform des hintersten Wagens: Der Schlot der schiebenden 97.205 ist kaum einen Meter entfernt, der Kessel zum Greifen nah. Ein einzigartiger Logenplatz, meint Jürgen-Ulrich Ebel. ➔ 26

Auftakt für den Taktverkehr

Die Beschaffung von 800 Schlierenwagen bringt den Reisezugverkehr enorm voran. Die Bestellung weiterer Elektrotriebwagen der Reihe 4010 ermöglicht die Aufnahme eines Taktverkehrs auf wichtigen innerösterreichischen Routen. RoLa und Nachtsprung halten im Güterverkehr Einzug. ➔ 28

Mit dem Austria-Ticket unterwegs

Mit dem in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre eingeführten Austria-Ticket stand eine preisgünstige Netzkarte für sämtliche ÖBB-Strecken zur Verfügung, die sich für eine Ferienreise zum Zweck des Eisenbahnfotografierens sehr gut eignete. Wolfgang Pischek erzählt von seiner Reise 1978. ➔ 48



Titelfotos: A. Ritz (großes Foto: Güterzug Wörgl–Salzburg bei Hochfilzen), G. Tafart, J. Nelkenbrecher; Fotos dieser Doppelseite: E. Kabelka, Ch. Kirchner, J.-U. Ebel, J. Maier, W. Pischek, E. Göller



Bewährtes ist Trumpf

Um auf den Normalspurgleisen die Dampfrösser möglichst rasch ablösen zu können, setzten die ÖBB in erster Linie auf die Weiterbeschaffung bewährter Bauarten. Abschied zu nehmen galt es von manchen Ellok-Oldies, darunter die populären „Krokodile“ der Reihen 1089 und 1189. ➔ 70

Editorial	
Dekade der Gegensätze	3
Galerie	
Bilder der ÖBB in den 70ern	6
Infrastruktur	
Große Aufholjagd	14
Erinnerungen	
Silvesterfeuerwerk der anderen Art	26
Reise- und Güterverkehr	
Auftakt für den Taktverkehr	28
Erinnerungen	
Mit dem Austria-Ticket unterwegs	48
Dampftraktion	
Der letzte Akt	50
Erinnerungen	
»Olympiatriebzug« auf Wien-Trip	69
Elektro- und Dieseltraktion	
Bewährtes ist Trumpf	70
Impressum & Vorschau	86
Fachhändler-Adressen	88

Paradezüge

der ÖBB waren in den Siebzigern die äußerst komfortablen Schnelltriebwagen der Reihe 4010, die 1965 den legendären Zuglauf „Transalpin“ übernahmen. Auch in Frankfurt (Main) waren sie regelmäßige Gäste. Foto: Reinhold Palm





Frankfurt (M) Hbpf

B1B
4010.05

162

Krokodile

gab es ab 1923 auch in Österreich. Sie bewährten sich im schweren Schnellzugdienst auf der Arlbergbahn hervorragend. In den Siebzigern waren sie in Attnang-Puchheim stationiert und verdienten sich ihr Gnadensbrot auf der Salzkammergutstrecke.

Foto (März 1972): Jürgen Nelkenbrecher







Teamarbeit

war auf der Erzbergbahn gefragt, um die Güterzüge über die steilen Zahnstangenabschnitte bis zum 1204 m hoch gelegenen Bahnhof Präbichl hinaufzubefördern, wo im Oktober 1977 diese Aufnahme entstand. Foto: Jürgen Nelkenbrecher