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

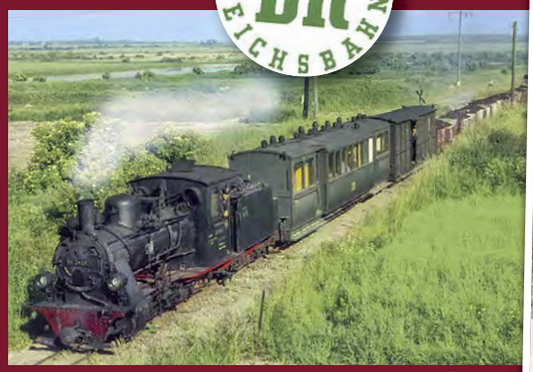
€ 12,90

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

Jetzt neu am Kiosk!

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter
www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de/abo

Alba Publikation GmbH & Co. KG, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Aufnahmen: Kurt Reimelt/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (gr. Foto), G. Propp/Slg. Gert Schütze, Slg. Oliver Strüber, Alfred Luft (u., v. l.)

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.

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

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!

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 Howerter/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 ...
Neubaudampfloks 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-Zentralamts, bei dem die Vorserienlok 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^{10} etwa wird zur 012 (die kohlegefeuerte Variante zur 011), die aus der E 10 weiter entwickelte E 10^{12} 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