B 10533 F • ISBN 978-3-89610-172-3
Extra 1/2007 • Deutschland € 15,00
Österreich € 16,30 • Schweiz sfr 29,80
BeNeLux € 17,50 • Italien/Spanien/Portugal (cont.) € 18,50

Eisenbahn JOURNAL Extra

Geprüft durch DT-Control Infoprogramm, nicht jugendbeeinträchtigend

DVD VIDEO

Die DB in den 80ern

Konrad Koschinski

Umfang 116 Seiten
Video-DVD mit 69 Min. Laufzeit
Die große DB-Jubiläumsparade von 1985

DT-Control geprüft: Infoprogramm

Best.-Nr. 70 07 01
4 196675 015008 01

Start ins neue Ellok-Zeitalter
Abschied von den DB-Oldies

Alt und Neu nebeneinander
Neue Konzepte im Fernverkehr

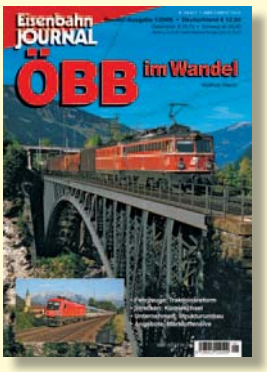
Das große Bahn-Jubiläum
NBS und ICE-Premieren

Trans Europ Express
Eine Legende wird 50

In Kürze jährt sich die Premiere des Trans Europ Express zum 50. Mal. Die schnellen und komfortablen TEE-Züge – zwischen 1957 und 1989 waren es insgesamt 60 verschiedene Zugpaare – verbanden die westeuropäischen Metropolen und Wirtschaftszentren, vor allem auf Distanzen zwischen 300 und 900 km. In der Anfangsphase setzte man auf Dieseltriebwagen, später dominierten die lokbespannten Züge. Viele ihrer Namen haben heute noch einen legendären Klang: „Helvetia“, „Saphir“, „Blauer Enzian“, „Edelweiss“, „Mediolanum“, „Mont Cenis“ … Die Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals lässt die Geschichte dieser berühmten Züge Revue passieren und dokumentiert in zahlreichen erstklassigen Fotografien die Betriebseinsätze der TEEs – und natürlich deren Fahrzeuge, die in puncto Komfort und Design noch heute gültige Maßstäbe setzten.

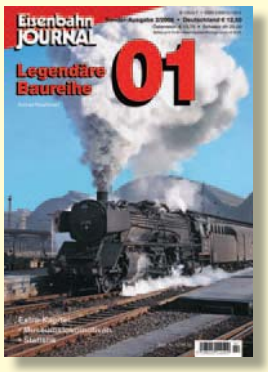
92 Seiten im DIN-A4-Format, mehr als 150 Abbildungen, Klammerheftung
Sonderausgabe 1/2007
Best.-Nr. 530701 · € 12,50

Kennen Sie schon diese Sonder-Ausgaben?



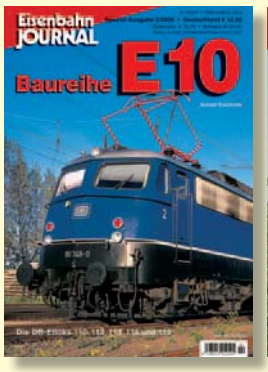
ÖBB im Wandel
Fahrzeuge, Strecken, Unternehmen, Marktoffensive

Sonder-Ausgabe 1/2006
Best.-Nr. 530601 · € 12,50



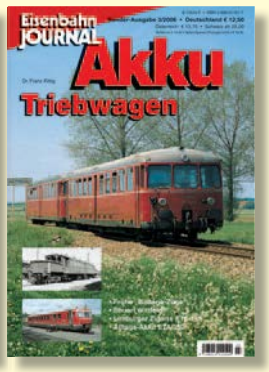
Legendäre BR 01
Extra-Kapitel: Museumslokomotiven, Statistik

Sonder-Ausgabe 2/2006
Best.-Nr. 530602 · € 12,50



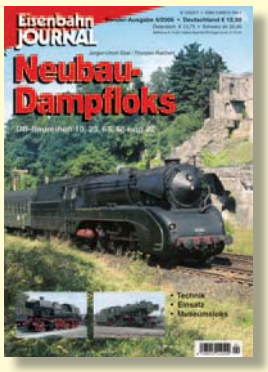
Baureihe E 10
DB-Elloks 110, 112, 113, 114 und 115

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



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

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



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

Sonder-Ausgabe 4/2006
Best.-Nr. 530604 · € 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]

Die 80er:

Gottes Hand, Gorbatschows Mission, Gohlkes Bahn

Nein, aus den 80ern haben wir weder schrille Farben und Schlaghosen wie aus dem Jahrzehnt davor mitgenommen noch unsterbliche Gitarrenriffs und Refrains wie einst von The Who, Led Zeppelin oder den Kinks und erst recht keine genialen Pässe in die Tiefe des Raums wie von Günter Netzer oder Johan Cruyff in den 70ern; geblieben sind eher zwiespältige Erinnerungen an uninspiriert wirkende Modetrends, weichgespülte Disco-Sounds und destruktiven Angsthasen-Fußball.

Zugegeben, es gab da noch ein paar Dinge, an die wir uns auch ganz gerne erinnern. Zum Beispiel die „Neue Deutsche Welle“, die in den frühen 80ern in frisch-frech-schräger Manier ein alternatives „deutsches Liedgut“ schuf, das der Klatsch- und Schunkelfraktion in Omas Hitparade den Angstschweiß auf die Stirn trieb. Viel mehr als ein paar Ohrwürmer wie zum Beispiel „Ich geb’ Gas, ich will Spaß“ oder Joachim Witts „Goldener Reiter“ sowie garantiert schmalzfreie Liebeserklärungen an „Blaue Augen“ der Band Ideal und die irgendwie irgendwo irgendwann immer wieder auftauchenden „99 Luftballons“ von Nena sind letztlich aber nicht geblieben. Dann sahen wir Wolfgang Petersens cineastische Meisterwerke „Die unendliche Geschichte“ und „Das Boot“, jenes fesselnde Unterwasser-Epos, das uns noch heute tief Luft holen lässt. Bei der Fußball-WM 1986 schließlich zeigte uns ein kleiner Argentinier, wie man für besonders virtuosen Umgang mit dem runden Leder sogar Beistand von Gottes Hand erhält. Und zu guter Letzt war es irgendwie eine beruhigende Konstante, dass Harry ein ganzes Jahrzehnt über weiterhin unentwegt für Derrick „schon mal den Wagen holen“ ging ...

Dennoch, die lange geschmähten 80er waren für uns in Deutschland gewiss keine Dekade, die kultureller oder sportlicher Höhepunkte wegen des Erinnerns wert sind; sie standen vielmehr ganz im Zeichen eines Umbruchs in Gesellschaft und Politik. Der Terror der RAF war weitgehend zerschlagen, innenpolitische Feindseligkeit am Abklingen. Neuer, massenhafter, friedlicher Protest richtete sich nun gegen das atomare Wettrüsten der Großmächte, aber auch gegen zivile Nutzung von Atomkraft im Inland. Parallel zur Friedensbewegung zog mit dem Beginn einer schier unendlichen Kanzler-Ära freilich auch ein neokonservativer Zeitgeist ins Land. Doch dann kam Gorbatschow und der Ostblock bröckelte. Als die innerdeutsche Grenze fiel, war der Kalte Krieg ebenso Vergangenheit wie Wackersdorf. Und noch am Ende des Jahrzehnts begann ein tiefgreifender Wandel in Gesellschaft und Medien; Computer und digitale Kommunikation starteten zum Siegeszug: Das Internetzeitalter stand unmittelbar bevor.

Seither ist viel passiert, sind – „neudeutsch“ gesagt – „gefühlte 50 Jahre“ vergangen. So scheint es kein Wunder zu sein, dass die 80er Jahre schon auf breiter Front zum lieb gewonnenen Kult geworden sind; verglichen mit den Jahrzehnten davor schwimmt diese Dekade aber doch erstaunlich früh auf der Nostalgie-Welle. Denn 1989 Geborene werden 2007 gerade mal volljährig. Sind demnach vielleicht bald schon die 1990er Jahre der neue Retro-Hit? Wer weiß.

Richten auch wir den rückwärtsgewandten Blick erst einmal auf die 80er und deren Eisenbahn-Geschichte(n), um dabei grundlegend festzustellen, dass die Wurzeln unserer heutigen modernen Bahn eindeutig wo anzusiedeln sind? – Richtig: in eben diesen 1980er Jahren! Schnell zeigt sich die Bahn der Ära Gohlke als eine bislang völlig verkannte Episode deutscher Eisenbahnhistorie, in der einerseits ein enormes Potenzial für den bis heute andauernden Innovationsschub auf deutschen Schienen entwickelt wurde, während andererseits aber auch der spröde Charme der in ihren letzten Zügen liegenden „Behörden“-Bahn noch in vielerlei Hinsicht zu finden war.

Gehen Sie mit uns auf die Zeitreise in die 80er. Interessante, spannende und kultige Themen erwarten Sie. Wir wünschen anregende Lektüre! **Gerhard Zimmermann**

FRISCHER WIND IM FERNVERKEHR

Die neue Manager-Riege um Bahnchef Reiner Maria Gohlke brachte einiges in Bewegung. „Rosarote Wochenenden“ leiteten eine überaus erfolgreiche Marketingkampagne ein. Neben zielgruppenorientierten Tarifangeboten sollten Züge mit Markenprofil das Geschäft beleben. ➛ 30

ICE-V UND NEUBAUSTRECKEN

Primär diente der InterCityExperimental als Versuchsträger für den ICE 1. Mit 406,9 km/h erzielte er 1988 Weltrekordtempo. Erste Abschnitte neuer „Rennpisten“ für planmäßig 250 km/h gingen in Betrieb, der Countdown zum Start ins Hochgeschwindigkeitszeitalter lief an. ➛ 22

TYPENBEREINIGUNG

Die letzten Altbau-Elloks quittierten ebenso wie die Elektrotriebwagen der Reichsbahnära den Dienst. Auch Schienenstars der Wirtschaftswunderjahre wie die V 200, die VT 11.5 für den TEE-Verkehr und diverse Triebwagen der „Eierkopf-Familie“ nahmen Abschied. ➛ 44

NAHVERKEHR

Um den Schienenverkehr in den ländlichen Regionen war es Anfang der 80er schlecht bestellt, die Investitionen flossen fast ausschließlich in die Verbesserung der S-Bahn-Netze. Zeichen einer Wende im Nahverkehr waren aber u.a. die City-Bahn Köln – Gummersbach und die Chiemgaubahn. ➛ 60

GÜTERVERKEHR

Fast ein Fünftel des Streckennetzes diente 1980 nur dem Güterverkehr. Im Verlauf des Jahrzehnts stieg der Anteil auf annähernd ein Viertel, das Gros entfiel auf Nebenstrecken. Ab 1988 schloss die DB jedoch zahlreiche Ladestellen und Stückgutbahnhöfe, von nun an ging’s bergab. ➛ 66

Fotos Titelseite: B. Eisenschink, J. Hörstel, M. Werning, H. Säuberlich; Fotos dieser Doppelseite: A. Ritz, D. Kempf, E. Pempelforth, K. Koschinski, M. Hahmann, B. Schmitt

EDITORIAL 3
Gottes Hand, Gorbatschows Mission, Gohlkes Bahn

GALERIE 6
Bilder der DB in den 80ern

DIE ÄRA GOHLKE 14
Auftritt als „Neue Bahn“

ICE-V UND NEUBAUSTRECKEN 22
Sprint in die Zukunft

FRISCHER WIND IM FERNVERKEHR 30
Markenvielfalt lockt

ERINNERUNGEN 42
„TMT“: Reisen nach Lust und Laune

TYPENBEREINIGUNG 44
Ausgesurrt und ausgebrummt

DIE 80ER-TYPEN 58
Neue Triebfahrzeuge im Kurzporträt

NAHVERKEHR 60
City-Bahn und andere Hoffnungsträger

GÜTERVERKEHR 66
Nebenbahnen als Güterbahnen

150 JAHRE DEUTSCHE EISENBAHNEN 74
Volldampf zum Jubiläum

ERINNERUNGEN 82
Jubeljahr ’85: Mittendrin statt nur dabei

FARBENWECHSEL 84
Kunterbunte Ära

CHRONIK 88
Jahr für Jahr 1980 – 1989

GRENZVERKEHR DB/DR 108
Deutsch-deutsch in neuen Dimensionen

IMPRESSUM & VORSCHAU 114

GRENZVERKEHR DB/DR

Voraus ging der Massenexodus von DDR-Bürgern via Ungarn und die Tschechoslowakei. Nachdem SED-Politbüromitglied Günter Schabowski am 9. November 1989 die neue Reisefreiheit verkündet hatte, mussten die beiden deutschen Staatsbahnen ad hoc einen gewaltigen Ansturm bewältigen. ➛ 108

Richtungsweisend ...

... für die heutige „moderne" Bahn waren die grundlegenden Innovationen bei der DB der 80er Jahre. Zu den wichtigsten Errungenschaften zählten die neuen Schnellfahrstrecken für den 1991 planmäßig aufgenommenen ICE-Verkehr. Am 27.5.1988 wurde die Neubaustrecke Fulda–Würzburg mit einer Parade verschiedener Lok- bzw. Zuggenerationen (Baureihe 50, VT 11.5, ICE und Baureihe 120) in Burgsinn eröffnet. Foto: Dieter Kempf

Alter und neuer Glanz …

… traf in den 80ern in vielerlei Hinsicht aufeinander. Fast schon symbolisch wirkt da die Begegnung der hier noch einmal in angemessene „Bühnenbeleuchtung" gerückten 118 002 mit Elloks jüngerer Generationen (Bw Würzburg, 1984).

Foto: Wolfgang Clössner

DB
118 002-5
111 224-2
103 228-3