



Rainer Schnell | Helmut Philipp

Bundesbahn-Tour '68

Als die DB ihren Loks das Rauchen abgewöhnte





Rainer Schnell | Helmut Philipp

Bundesbahn-Tour '68

Als die DB ihren Loks das Rauchen abgewöhnte





Rainer Schnell, geb. 1949, lebt und arbeitet in der Hansestadt Hamburg. Er ist Geschäftsführer eines IT- und Mediendienstleisters. Die Fotografie weckte schon im 13. Lebensjahr sein Interesse. Zusammen mit der Leidenschaft für Lokomotiven und Züge ergab das eine gelungene Kombination. Bei seinen Eisenbahnfotos ist ihm nicht nur die Dokumentation der unterschiedlichen Baureihen und Gattungen wichtig. Er legt auch besonderen Wert darauf, das Umfeld mit typischen Landschaften oder markanten Bauwerken einzubeziehen.



Helmut Philipp, geb. 1948, wurde vermutlich von seinem Vater mit dem „Schienenbazillus“ infiziert, denn dieser hatte das Thema Straßenbahn als Hobby. Helmut legte von Anfang an nicht nur auf die fotografische Erfassung von Dampfloks Wert, sondern er bezog auch die moderne Traktion sowie Privat- und Werkbahnen mit ein. Per Fototagebuch wurden alle Aufnahmen akribisch dokumentiert. Der hauptberufliche Historiker und Archivar verbrachte seine Berufsjahre in der Elektrizitätswirtschaft und befindet sich nun seit einiger Zeit im (Un)-Ruhestand.

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-8375-1996-9

© 2018 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft, Essen
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise oder mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.
Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten.

Zu den Einbandabbildungen:

Titel oben: 50 3032 steht vor einem Nahverkehrszug im Bahnhof von Weiden.

Das am 09.07.1967 in Betrieb genommene Stellwerk Wf kündigt von modernen Zeiten. [RS]

Titel unten links: Bis 1968 wurde der im Hauptbahnhof von Hannover abgebildete 624 gebaut. Es handelt sich hier um einen von zwei dreiteiligen MAN-Prototypen, der 1961 als VT 23 503 ausgeliefert wurde. [RS]

Titel unten rechts: Der dieselelektrische Prototyp DE 2000 von Henschel/SSW steht mit einem Schnellzug nach Hamm im Bahnhof von Minden. [RS]

Innentitel: „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben“. Diese Weisheit galt auch für uns Eisenbahnfotografen. Die preußische P 8 verschwand aus dem Hamburger Bahnbetrieb Anfang 1967. Aus den verschiedensten Gründen kamen wir nicht dazu, die Baureihe 38¹⁰ angemessen fotografisch zu dokumentieren.

Erst mit der in diesem Buch beschriebenen Reise konnten wir das nachholen. [HP]

Rückseite: Ein Pilgerziel für Dampfloxfaner war das Bw Minden mit den Lokomotiven der Lokomotivversuchsanstalt (LVA). Im Bild die badischen IV h 18 323 und 18 316.

Aus dem Lokschuppen schaut 23 100 des Bw Minden heraus. [RS]

Vorsatzblätter: Route der Bundesbahn-Tour '68, nördlicher Teil (vorne)

Route der Bundesbahn-Tour '68, südlicher Teil (hinten)

Text: Rainer Schnell, Helmut Philipp

Layout und Satz: Rainer Schnell

Bildbearbeitung: Rainer Schnell

Redaktion: Thomas Hilge

Schlusskorrektur: Eva Littek

Gesamtherstellung: Fitolito Varesco GmbH, Auer/Südtirol

EINLEITUNG	
Vorwort	4
1968 – Das Jahr des Wandels	6
Die DB im Jahr 1968	8
IDEE UND PLANUNG	
Vorbereitungen	10
Der Umzeichnungsplan für Triebfahrzeugnummern	12
SAMSTAG, 13.07.1968	
Tag 1: Hamburg – Hannover – Minden – Hamm (Westf)	16
Hochbetrieb in Hannover	18
Minden und die Lokomotiven des BZA	28
SONNTAG, 14.07.1968	
Tag 2: Hamm (Westf) – Hagen – Duisburg	40
Endzeitstimmung in Schwerte und Hagen	43
MONTAG, 15.07.1968	
Tag 3: Duisburg – Köln – Frankfurt (M)	55
Durch den „Pott“	58
DIENSTAG, 16.07.1968	
Tag 4: Frankfurt (M) – Darmstadt – Schweinfurt	66
Privatbahndampf und ein Fotografierverbot im Bw	69
Schweinfurter Baureihenvielfalt	76
MITTWOCH, 17.07.1968	
Tag 5: Schweinfurt – Bamberg – Neuenmarkt-Wirsberg	82
Bamberg – Seltenes aus der Diesel- und Elektrotraktion	86
DONNERSTAG, 18.07.1968	
Tag 6: Neuenmarkt-Wirsberg – Hof – Weiden	94
An der Schiefen Ebene	96
FREITAG, 19.07.1968	
Tag 7: Weiden – Regensburg – Nürnberg – Schwäbisch Hall	114
Quer durch Franken	116
SAMSTAG, 20.07.1968	
Tag 8: Schwäbisch Hall – Heilbronn – Kornwestheim – Stuttgart	126
Dampf, Diesel und Strom	129
SONNTAG, 21.07.1968	
Tag 9: Stuttgart – Horb – Tübingen	142
Vom E-Lok-Bw bis zur Dampfhochburg	144
MONTAG, 22.07.1968	
Tag 10: Tübingen – Augsburg – Ingolstadt – München	162
Schätze in Ingolstadt	164
DIENSTAG, 23.07.1968	
Tag 11: München – Mühldorf (– Hamburg)	172
München, Eldorado der Altbau E-Loks	174
Ein krönender Abschluss	186
NACHWEISE	190

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,
1968, genau 50 Jahre vor Drucklegung dieses Buches, gab es eine Zäsur in der Geschichte der Bundesrepublik. Erstmals manifestierte sich Protest gegen überkommene Denk- und Verhaltensweisen der herrschenden Politiker,



Die Darsteller des Musicals „Hair“ besetzten symbolisch den Eingang zum Hamburger Rathaus. Nach 10 Minuten hatte die Polizei die „Ordnung“ wiederhergestellt. [RS]

gegen die Staatsorgane und gegen einen Großteil der Presse. Die Unzufriedenheit mündete in zahlreiche Demonstrationen in den Großstädten. Zeitweise protestierten landesweit über 100.000 Menschen. Die Revolte erfährt – auch unter eher unpolitischen Menschen – eine Verstärkung durch das Gefühl, dass die Linke mit ihrem Protest womöglich doch Recht haben muss, wenn die Reaktion darauf so brutal ist. Die liberale Presse, Intellektuelle und viele junge Leute solidarisierten sich mit der Revolte. Eine Schilderung dieser Ereignisse, so wie wir sie wahrgenommen haben, folgt im Kapitel „Das Jahr des Wandels“. Ein direkter Bezug zum Titel dieses Buches ist zwar nicht gegeben, aber der geschilderte Wandel hat auch uns bei der Reise durch die Bundesrepublik nicht unbeeinflusst gelassen.

Wie kommt man nun darauf, in solch einer bewegten Zeit auf Dampflok-Fotojagd zu gehen? Die gesellschaftlichen Ereignisse wurden von uns aufmerksam beobachtet. Nicht alle Formen des Protestes fanden unsere Zustimmung. Aber der Zündfunke war da, wenn auch das Feuer in eine andere Richtung entfacht wurde. Es reichte nun nicht mehr, am Wochenende vor der eigenen Haustür auf Fotojagd zu gehen, um abends bei Müttern die Stullen serviert zu bekommen. Neue Erfahrungen mussten her: Wir woll-

ten eine Zeit lang auf uns allein gestellt und mit Freunden unterwegs sein, mit möglichst vielen neuen Eindrücken von der Eisenbahn und der „übrigen Welt“.

Wie bestellt schlug Ende 1967 folgende Nachricht der DB-Pressestelle bei uns Dampflokfans wie eine Bombe ein: „Zum ersten Mal wird 1968 die Zahl der Dampflokomotiven unter die der Diesel- und Ellok absinken. Es ist geplant, 1968 rund 500 Dampflokomotiven aus dem Betrieb zu ziehen.“ Passend dazu erschien das DB-Werbeplakat „Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab“. Mit einer weiteren Pressemitteilung wurde klar, dass sich die DB mit Riesenschritten in Richtung Zukunft bewegt: „Das seit 1923 gültige Baureihen- und Loknummernschema wird zum 01.01.1968 durch ein computerlesbares Nummernsystem aus jeweils dreistelliger Baureihen- und Fahrzeugnummer ersetzt.“ Aus einer 03 wurde eine 003, aus einer ölgefeuerten 01¹⁰ eine 012 und aus einer V 20 eine 270. Diese Bezeichnungen an einer Lok angeschrieben – das konnten und wollten wir uns einfach nicht vorstellen! Der 1967 erst spärlich vorhandenen Eisenbahnliteratur entnahmen wir, dass bei den 1968 anstehenden Rationalisierungen folgende nur noch als Splittergattungen vorhandenen Dampflokbaureihen endgültig ausgemustert werden sollten: 18³, 18⁵, 45, 57¹⁰, 93⁵ und 98⁸. Es schrillten die Alarmglocken und die Planung für eine Reise zu den Dampflokhochburgen begann. Mehr darüber und über die Fahrzeugnummernumstellung ist im Kapitel Idee und Planung zu lesen. Wir verfolgten das Geschehen auf den Gleisen der DB bis zum Antritt unserer

Reise im Sommer 1968 so gut es ging. Die Zeitschriften „Moderne Eisenbahn“, „Lokmagazin“ sowie die von der DB herausgegebenen Postillen „Rad und Schiene“ sowie „Pfiff“ boten rudimentäre Informationen, die aber besagten, dass



nichts so heiß gegessen wie gekocht wird. So erfolgte die Fahrzeugnummernumstellung sehr schleppend – einige Regionen waren noch komplett „computernummernfrei“. Auch den beschriebenen Splittergattungen ging es anscheinend nicht sofort an den Kragen.

Das vorliegende Buch beschreibt die elftägige Tour von drei „Eisenbahnverrückten“ über die Strecken der Deutschen Bundesbahn. Es sollten möglichst viele Baureihen erlebt und fotografiert werden. Dies war in dem gegebenen Zeitfenster nur in Bahnhöfen und Bahnbetriebswerken möglich. Daher beschreibt diese Publikation hauptsächlich das Geschehen rund um die Dampflok und ihrer damals modernen „Kollegen“ der elektrischen und der Dieseltraktion die wir alle hautnah an diesen Orten erlebten. Wir meinen, dass auch hierbei stimmungsvolle Aufnahmen zustande kamen. Züge aus jener Epoche in der Landschaft standen erst dann auf der Tagesordnung, als wir alle Baureihen „im Kasten“ hatten. Unsere Heimatstadt und Ausgangspunkt der Reise war Hamburg. Das hiesige Bahngeschehen wird im vorliegenden Buch nicht behandelt. Wir verweisen aber auf die VGB-Publikation „Hamburg und die Eisenbahn 1964 – 1973“, die umfassend den Schienenverkehr im Bereich der Hansestadt in dieser Periode beschreibt.

Am Samstag, den 14. Juli 1968 machten wir uns von Hamburg Hbf aus voller Erwartungen auf die elftägige „Eisenbahnsafari“. Es war schon ein etwas abenteuerliches Unternehmen, verbunden mit einem Gefühl von Selbstbe-



Im Vordergrund unserer Deutschland-Rundreise standen zwar die Dampflokomotiven, aber seltene Exemplare der „modernen“ Traktionsarten, wie hier die V 188 001, wurden auch nicht verschmäht. [RS]

stimmtheit und Freiheit, ohne elterliche Kontrolle – denn immerhin war man damals erst mit 21 Jahren volljährig, und von dem Alter waren wir noch ein gutes Stück entfernt. Aus heutiger Sicht kann man sagen, dass diese Reise uns neue Horizonte eröffnete, nicht nur in Bezug auf das Eisenbahnwesen. Auch wenn die Zeitplanung knapp war, nahmen wir doch während der Bahnfahrten die vielen unterschiedlichen Landstriche und Städte der Bundesrepublik in uns auf, trafen interessante Menschen und mussten Schaffnern unsere kryptischen Umwegfahrkarten erklären. Nicht zuletzt lernten wir die DB als ein zuverlässiges, pünktliches Verkehrsunternehmen kennen, deren Mitarbeiter über ein hohes Maß an Kompetenz verfügten und unseren Vorstellungen und Wünschen gegenüber sehr aufgeschlossen waren.

Hamburg, im Mai 2018
Rainer Schnell/Helmut Philipp



1968 – Das Jahr des Wandels



Berühmtes Spruchband, mit dem Studenten den neuen und alten Rektor der Universität Hamburg beim Betreten des Auditorium maximum am 09.11.1967 „begrüßen“



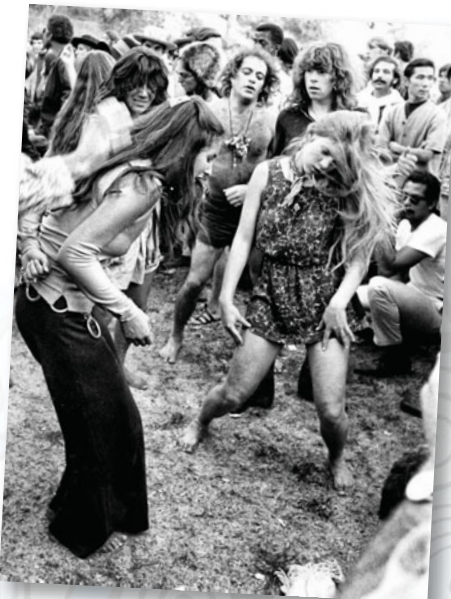
Ostermarsch in der Duisburger Innenstadt am 13.04.1968. Mit dabei: Che-Guevara-Poster und Vietcong-Fahnen.



Rudi Dutschke vor Demonstranten am Frankfurter Hauptbahnhof (29.02.1968)



Hippie-Happening mit Musik und Blumen auf dem Essener Kennedyplatz am 08.09.1967



Jugendliche Hippies tanzend bei einem sog. „Love-in“

