

Geprüft durch DT-Control
Infoprogramm,
nicht jugendbeeinträchtigend

Die DB in den 70ern

Das Pop-Jahrzehnt in allen Facetten

Konrad Koschinski

Umfang 116 Seiten
Video-DVD Laufzeit 59 Minuten
Dampf in den 70ern – das große Finale

Dampf in den 70ern – das große Finale



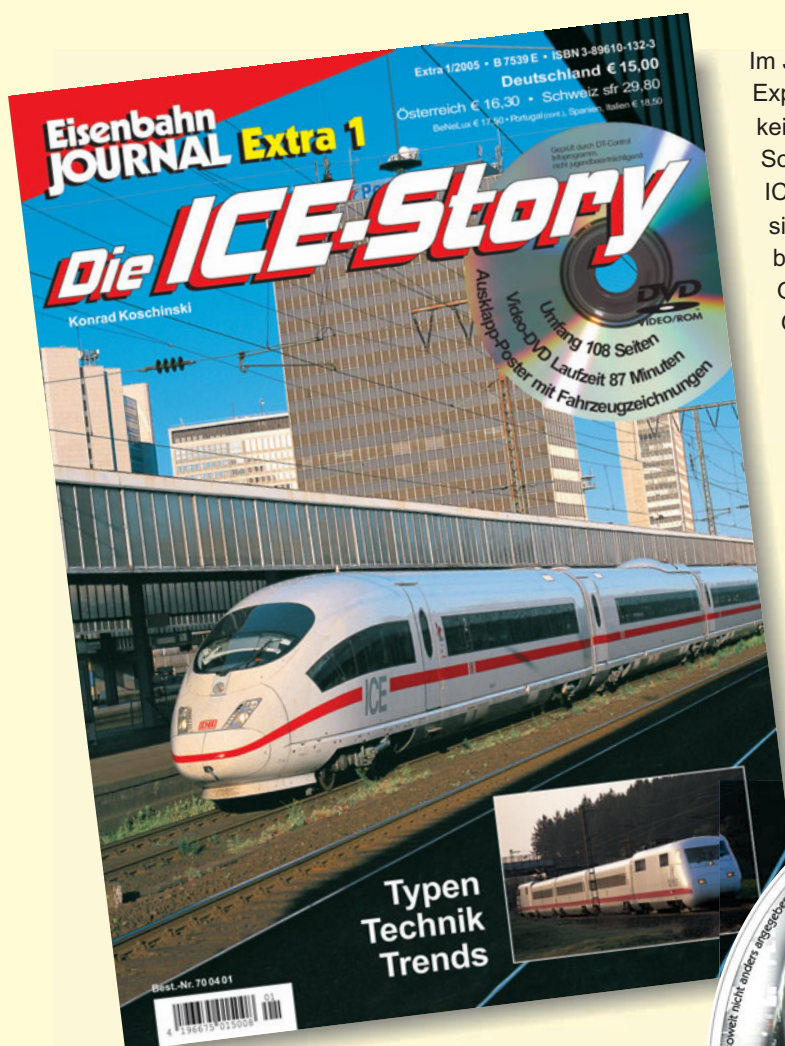
- Dampf-Finale und Traktionswechsel
- IC-Start
- Bunte Bahn
- Zeitgeschichte und Chronik

Best.-Nr. 70 05 01



20 Jahre ICE

Die Erfolgsgeschichte des DB-Flaggschiffs



Inklusive Multi-Mode-DVD mit einigen absoluten Highlights. Auf jedem DVD-Player abspielbar sind der RioGrande-Film „ICE 1 – der deutsche Superzug“ mit einer Laufzeit von 55 Minuten, der das Flaggschiff der DB porträtiert, sowie weitere Kurzfilme und Reportagen über die ICE-Nachfolgebauarten, welche eigens für diese Begleit-DVD neu abgemischt wurden.

Aber auch für PC-Nutzer gibt's zusätzliches Futter: So etwa die längst vergriffenen EJ-Sonderausgaben „Die ICE-Familie“, „Tempo 300“ und „ICE am Start“ sowie zahlreiche EJ-Artikel zum Thema im PDF-Format und weitere zum Thema passende Programtrailer und Softwaremos.

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 160 Abbildungen. Mit Video-DVD und Ausklapp-Poster mit Fahrzeugzeichnungen und Typenskizzen.

Im Jahr 1985 begann das ICE-Zeitalter mit dem InterCity Experimental, der 1988 mit 406,9 km/h einen Geschwindigkeitsweltrekord für Schienenfahrzeuge aufstellte. Im Sommer 1991 schließlich startete mit Zügen des Typs ICE 1 der Planbetrieb auf der Route Hamburg–München, sieben Jahre später kamen die ICE-2-Halbzüge in Fahrt, bald darauf folgten die Spezialisten der dritten ICE-Generation.

Gewohnt kompetent beschreibt Konrad Koschinski alle Bauarten – vom ICE-V bis hin zum ICE-S – aus zwei Jahrzehnten ICE-Geschichte, zeigt aber auch zukünftige Trends auf. Der Betriebseinsatz unter besonderer Berücksichtigung der Züge der dritten ICE-Generation ist ein weiterer Schwerpunkt. Zahlreiche bislang unveröffentlichte Aufnahmen der bekanntesten Eisenbahnfotografen, viele davon im Großformat wiedergegeben, runden diese erste Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals ab. Besonderer Clou ist ein beigelegtes **Ausklapp-Panoramaposter** im Format 81,5 x 29,0 cm mit Fahrzeugzeichnungen und Typenskizzen aller ICE-Bauarten.



Best.-Nr.
700401
nur

€ 15,-

Gute Zeiten? Schlechte Zeiten?

Allemaal spannend!

VIELE MENSCHEN neigen ja dazu, die Vergangenheit zu verklären, mit der Gegenwart aber zu hadern. Erst im fortgeschrittenen Alter reift die Erkenntnis, dass auch einst mit Missbehagen durchlebte Zeiten so schlecht im Grunde nicht waren. Wer in den siebziger Jahren den letzten Dampflokomotiven und Stangen-Elloks huldigte, fand die damals moderne Bundesbahn ziemlich fad. In der Rückschau offenbart sich die von Modellbahnern so genannte Epoche IV hingegen als überaus abwechslungsreich.

Was gab es aus zeitgenössischer Sicht nicht alles zu bemäkeln! Ließ das Experiment mit den „Pop-Wagen“ auf eine farbenfrohe Zukunft hoffen, so folgte bald die „beige-türkise“ Ernüchterung. Die Vielfalt des Fahrzeugparks schwand zusehends, auch bei den Baulichkeiten ging der Trend zur Monotonie. Schmucke Empfangs- und Stellwerksgebäude wichen vielerorts schlichten Zweckbauten aus Betonfertigteilen, filigrane Bahnhofshallen wurden durch einförmige Bahnsteigdächer ersetzt – man denke nur an Hamburg-Altona. Als Idealtypus des modernen Großstadtbahnhofs galt das „Kaufhaus mit Gleisanschluss“.

Den Idealtypus des Bahnkunden verkörperte der Geschäftsreisende, vor allem ihn wollte die DB in die neuen Intercitys locken. Dabei spielten die rein erstklassigen IC-Züge nicht mal ihre Kosten ein. Immerhin rangen sich die Bundesbahnmanager später zum beidklassigen IC-System durch, mithin zu einem für viel mehr Kunden attraktiven Fernverkehrsangebot. Der Nahverkehr wurde unterdessen vernachlässigt. Zwar entstanden in

Ballungsräumen mit Bundeszuschüssen finanzierte S-Bahn-Netze, aus der Fläche zog sich die DB jedoch weiter zurück respektive blieb dort nur mit der „Gummibahn“ präsent. Anstatt moderne Triebwagen als Schienenbus-Nachfolger zu beschaffen, wick sie lieber auf die Straße aus.

Die mit Abstand wichtigste Einnahmequelle der Bahn war noch immer der Güterverkehr. Ihr Marktanteil ging aber Jahr um Jahr zurück. Dabei beteuerten Politiker gebetsmühlenartig das Ziel, Gütertransporte auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Dafür sprachen auch die im Gefolge der Ölkrise stark gestiegenen Treibstoffkosten. Die DB selbst hob hervor, dass sie ihre Energie zu 80 Prozent aus heimischen Energieträgern beziehe. Andererseits genügte sie den Ansprüchen der verladenden Wirtschaft in vielen Fällen nicht mehr. Im Kleingutverkehr konnte sie die Transportzeiten nur mit Hilfe des Lkw verkürzen, über 2500 Stückgutbahnhöfe wurden dichtgemacht – das freute die Lastwagen-Lobby.

Selbst wer sich kaum mit den Problemen der Bundesbahn beschäftigte, wusste zumindest, dass sie jedes Jahr Verluste einfuhr. Mit der Institution „DB“ assoziierte man zwangsläufig den Begriff „Defizit“. Brennender interessierte die Westdeutschen freilich die Frage, ob es der Automobilindustrie gut ging – und diese hatte sich vom 1974 wegen der Ölkrise erlittenen Absatzeinbruch bald erholt. Wohl bereitete den Bundesbürgern Mitte des Jahrzehnts die vorübergehende Wirtschaftsflaute Sorgen, weitaus mehr jedoch die durch Terroristen bedrohte Sicherheit. Besonders im Herbst 1977 verbreitete die „Rote-Armee-Fraktion“ (RAF) Angst und Schrecken. Sie entführte Arbeit-

geberpräsident Hanns Martin Schleyer, um die Freilassung der in Stammheim einsitzenden RAF-Komplizen zu erzwingen. Als die Bundesregierung unter Kanzler Helmut Schmidt sich nicht darauf einließ, kaperten arabische Helfershelfer die Lufthansa-Maschine „Landshut“. In Mogadischu/Somalia befreite die Anti-Terror-Einheit „GSG 9“ die als Geiseln genommenen Passagiere, worauf drei der RAF-Häftlinge in Stammheim Selbstmord verübten. Am Tag danach wurde Schleyer ermordet aufgefunden. So viel Angst, so viel Hysterie wie im „deutschen Herbst“ 1977 hatte es in der Bundesrepublik noch nie gegeben. Sogar harmlose Eisenbahnfreunde verdächtigte man als Terroristen, wovon ein Betroffener in diesem Heft berichtet.

SPÄTESTENS JETZT, liebe Leser, dürfte klar sein, dass uns jedwede „Früher war alles besser“-Nostalgie fern liegt. Vielmehr möchten wir Ihnen die „Siebziger“ nahe bringen als interessante Dekade des Wandels, geprägt vom munteren Zusammenspiel zwischen Alt und Neu. Wer sie nicht selbst erlebt hat, mag von der bunten Vielfalt überrascht sein. Und wer seinerzeit nur den letzten Dampfloks nachgepirscht ist, mag es heute bereuen, dass er so vieles sonst noch Fotografierenwerte auf und neben dem Schienenstrang schnöde verschmäht hat. Am Ende fragt sich beim Betrachten der Bilder ja sogar mancher Modellbahner erstaunt: „Epoche IV – warum eigentlich nicht mit mir?“...

Konrad Koschinski

Deutschland im Zweistundentakt

1971 ging ein neues Fernverkehrssystem an den Start. „Intercity“ wurde zu einem Markenzeichen für Komfort, Takt und Tempo – als Top-Angebot, das sich zunächst auf die 1. Klasse beschränkte

Fernverkehr – die neue Dynamik

• ab Seite 32

Erst Pop, dann Beige-Türkis

Als das Ende der Dampftraktion abzusehen war, wagte es die Deutsche Bundesbahn, beim Rollmaterial von den gedeckten Farben abzurücken

„Epoche 4“ – die Bahn wird modern

• ab Seite 24



König Dampf dankt zögernd ab

Traktionswechsel: Spätestens 1975 sollte der rußige Dampftrieb enden, tatsächlich fand das Finale erst im Oktober 1977 statt

Dampflok – das verspätete Ende

• ab Seite 38

Rückzug der Altbau-Elloks

In den 70ern räumten viele altgediente Ellokveteranen das Feld, darunter auch die letzten Länderbahn-Elektrolokomotiven

Elloks – die Veteranen treten ab

• ab Seite 66

Ältere Brennkraftloks entbehrlich

1972 begann die Bundesbahn, alte Streckendiesellokomotiven durch jüngere zu ersetzen. Der Bestand an Köf II wurde deutlich reduziert

Dieselloks – die Typen-Bereinigung

• ab Seite 78



TITELBILD: Die 1973 gelieferten Schnelltriebwagen für den Intercity-Verkehr der Baureihe 403 vereinigten alle Errungenschaften neuzeitlicher Fahrzeugtechnik. Lange Reihen abgestellter Dampfloks (KLEINES BILD) kündigten das nahende Dampfende bei der DB an.
FOTOS: DIETER KEMPF, ARMIN SCHMOLINSKE



Bundesbahn und Zeitgeschehen

Der Intercity poliert das Image der DB mächtig auf. Andererseits sorgen rote Zahlen, Streckensterben und die schweren Zugunglücke der Jahre 1970, 1971 und 1975 immer wieder für negative Schlagzeilen
1970 bis 1979 – die Chronik • ab Seite 88

- **Editorial**
Gute Zeiten? Schlechte Zeiten? Allemaal spannend! 3
- **Szenen aus den 70ern – Fotogalerie**
Zwischen Dampf und Fortschritt 6
- **Dekade des Wandels – von A(bba) bis Z(ugkraft)**
Tiefgreifender Wandel im Popjahrzehnt 14
- **„Epoche 4“ – die Bahn wird modern**
Erst Pop, dann Beige-Türkis 24
- **Erinnerungen – das „erste Mal“**
Die Geschichte zum Bild 30
- **Fernverkehr – die neue Dynamik**
Deutschland im Zweistudentakt 32
- **Dampfloks – das verspätete Ende**
König Dampf dankt zögernd ab 38
- **Erinnerungen – unter Verdacht**
Dampf-Deutschland im Herbst 52
- **Fahrzeug-Galerie – die 70er-Typen**
Neue Triebfahrzeuge im Kurzporträt 54
- **Technik – die Drehstrom-Pioniere**
Innovationsschub bei der Elektrotraktion 58
- **Elloks – die Veteranen treten ab**
Altbau-Elloks auf dem Rückzug 66
- **Erinnerungen – das Virus-Leiden**
Mit der E 44 in die Schule 76
- **Dieseltraktion – die Typen-Bereinigung**
Ausgebrummt: Ältere „Brennkraftloks“ entbehrlich 78
- **Erinnerungen – Jura und Kohle**
Heizerdienst auf der 44 86
- **1970 bis 1979 – die Chronik**
Bundesbahn und Zeitgeschehen 88
- **Dampfloks – die letzten Grenzgänger**
Dampf über Grenzen 109
- **Vorschau & Impressum** 114



6. August 1975

Die schwedische Pop-Gruppe ABBA hat mit den Studioaufnahmen für ihren Nummer-1-Hit „Dancing Queen“ begonnen, die westliche Welt versucht den Schock zu verdauen, dass das kommunistische Nord-Vietnam trotz massiver Unterstützung der US-Armee für den nichtkommunistischen Süden im Vietnam-Krieg obsiegte, in der Bundeshauptstadt Bonn regiert unter Kanzler Helmut Schmidt eine sozial-liberale Koalition – und in Wertheim begibt sich die Crailsheimer 051 650 mit einem kurzen Güterzug auf die Fahrt nach Lauda.

FOTO: JÜRGEN NELKENBRECHER





Intercity heißt das Zauberwort im Fernreiseverkehr der Deutschen Bundesbahn. 1971 fiel der Startschuss für das rein erstklassige Spitzenangebot „Deutschland im 2-Stunden-Takt“. Als Zugpferde natürlich mit dabei: die neuen Paradeloks der Baureihe 103. Acht Jahre später, 1979, wurden auf allen vier Linien der Stundentakt eingeführt und die Zuggarnituren um Wagen der 2. Klasse ergänzt.

FOTO: WALTHER ZEITLER



Altbauelloks Auf den elektrifizierten Strecken Süddeutschlands waren Mitte der 70er noch zahlreiche Elektrolokomotiven aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg im Einsatz, unter ihnen sogar noch die aus dem Jahr 1927 stammende Schnellzugmaschine 116 009. Zu den Innovationen auf dem Sektor der Elektrotriebfahrzeuge zählen die IC-Triebwagen der Baureihe 403/404 – die Köf II rangiert gerade zwei Mittelwagen in die Halle des Bw München Hbf.

FOTO: WOLFGANG MATUSSEK

