

Deutschland € 15,00

Österreich € 16,50

Schweiz sfr 29,80

Benelux € 17,50

Italien, Spanien, Portugal € 19,50

DB und DR

1990 bis 1993

Ein Land – zwei Staatsbahnen

Konrad Koschinski



EXTRA

1

2017



Mit DVD
Laufzeit 58 Minuten

Arnstadt
Die letzte große
Dampflokeinsatzstelle

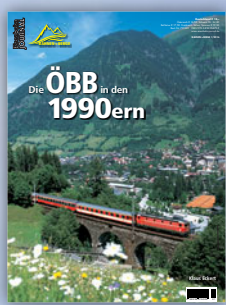
Laufzeit
58 Minuten

INFO-
Programm
gemäß § 14
JuSchG

Plus Trailer und Ausschnitte
von RioGrande-Filmen



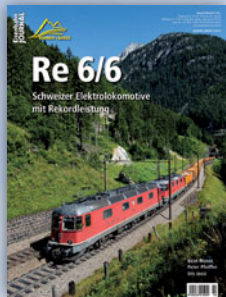
150 JAHRE ALPEN-MAGISTRALE



Die ÖBB in den 1990ern
Best.-Nr. 731601



Die Zentralbahn
Schweizer Alpenbahn auf Meterspur
Best.-Nr. 731501



Re 6/6
Schweizer Elektrolokomotive
mit Rekordleistung
Best.-Nr. 731502



Spessarttrampe
Laufach-Heigenbrücken
Best.-Nr. 731602

Jeweils 100 Seiten im
Großformat 22,5 x 30,0 cm,
Klebebindung,
ca. 160 Abbildungen, € 15,-



Auch 150 Jahre nach ihrer Eröffnung ist die Brennerbahn die wichtigste Transitstrecke zwischen Nord und Süd. Während die Bedeutung des Reisezugverkehrs im Laufe der Jahrzehnte zurückging, rollen immer mehr internationale Güterzüge über den Pass. Die Sonderausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion widmet sich, nach einem historischen Abriss, unter anderem folgenden Themen: Reisen in den Süden – vom TEE zum EC · Die Rollende Landstraße · Im Zeichen des Zebras – 15 Jahre Lokomotion. Zahlreiche großformatige und in dieser Sonderausgabe erstmals veröffentlichte Bilder zeigen die Brennerstrecke und den Bahnbetrieb von den schönsten Fotopunkten zwischen Kufstein und Verona.

100 Seiten im Format 22,5 cm x 30,0 cm, Klebebindung,
über 150 Abbildungen

Best.-Nr. 731701 | € 15,-



www.facebook.com/vgbahn

WEIT ENTRÜCKTE UMBRUCHZEIT

Die Floskel von der „Bahn im Wandel“ mag manchen Zeitabschnitt besonders treffend charakterisieren, doch irgendwie passt sie immer. Wann ist schon alles beim Alten geblieben? Die klischeehaft als schwerfällige Riesenbehörde abgestempelte Bundesbahn agierte auch als dynamisches Unternehmen. Ihre pfiffigen Werbekampagnen sind legendär. Mit dem InterCity und ab 1991 dem ICE gewann sie verlorenes Terrain im Fernreiseverkehr zurück, den profillosen D-Zug ersetzte sie durch den Markenartikel InterRegio. Mit dem die Wirtschaftszentren verbindenden InterCargo-System und dem ab 1991 auf der Neubaustrecke Hannover – Würzburg 160 km/h schnellen InterCargoExpress spielte die Bahn konsequent ihre Systemvorteile im Güterverkehr aus.

Die in den Medien penetrant mit dem Attribut „marode“ versehene Reichsbahn beförderte in den 1980er Jahren auf einem halb so großen Streckennetz mehr Güter als die Bundesbahn. Nach dem Mauerfall im November 1989 meisterte die DR in

flexibler Kooperation mit der DB den Ansturm im deutsch-deutschen Reiseverkehr – von wegen „schwerfällig“. Wie flexibel könnte heute die DB AG auf einen derartigen Massenandrang reagieren? Mit ihrer rigoros verschlankten Infrastruktur und ohne Fahrzeugreserven, aber noch komplizierterer Organisationsstruktur wäre sie wahrscheinlich heillos überfordert.

Heinz Dürr, 1991 zunächst Bundesbahnchef und ab Juni 1992 Vorsitzender des gemeinsamen DB/DR-Vorstands, bezeichnete die 1991 auf der Führungsebene eingeleiteten Schritte zum Zusammenschluss von Bundes- und Reichsbahn als „fundamentale Umbrüche“. Tatsächlich krepelte man die Organisationsstruktur der DR weitgehend nach DB-Vorbild um. Sichtbaren Ausdruck fand das Zusammenwachsen beider Bahnen mit der Lackierung auch von DR-Reisezugwagen in DB-Produktfarben sowie im gemeinsamen Kennzeichnungssystem für Triebfahrzeuge nach DB-Muster. Die IC/ICE- und InterRegio-Netze wurden ins Gebiet der Reichsbahn ausgeweitet, die DR schaffte ihre Städte-Exprefzüge ab.

„Über das Trennende hinweg das Gemeinsame zu entdecken“, sei die vorrangige Aufgabe beim Zusammenwachsen, schrieb Heinz Dürr im Vorwort zum DB-Geschäftsbericht 1991. Das verlange „in erster Linie die Bereitschaft der Eisenbahner in Ost und West, aufeinander zuzugehen und miteinander zu arbeiten“. Nun, tausende Reichsbahner linderten mit ihrem Einsatz im Westen die Personalnot der DB, aber über hunderttausend Mitarbeiter der DR verloren von 1990 bis 1993 ihren Job.

Noch viel mehr Arbeitsplätze baute die Deutsche Bahn AG ab. Die verbliebenen Eisenbahner mussten mit der Zerschlagung jahrzehntelang gewachsener Strukturen klarkommen. So sehr sich die Eisenbahn bereits im Vorfeld der Reform wandelte – die damalige Umbruchzeit erscheint heute weit entrückt als Ausklang einer zugegeben auch etwas glorifizierten Epoche. Die größten Umbrüche standen noch bevor.

KONRAD KOSCHINSKI

WIEDER VERKNÜPFT

Die innerdeutsche Grenze hat viele Schienenwege zerschnitten. Drei unterbrochene Bahnlinien wurden 1990 und 1991 wieder eröffnet und die seit 1978 nicht mehr genutzte Strecke über Wartha quasi neu errichtet.

Seite 38

WENDE-BOOM UND NEUE QUALITÄT

Ab Sommerfahrplan 1990 erhöhten DR und DB das Angebot im Reiseverkehr über die innerdeutsche Grenze auf rund 100 Zugpaare, darunter erstmals auch IC-Züge.

Seite 22



INTERREGIO-HOCH

Bis Ende 1993 erfuhr das Netz der IR-Züge, das im Mai 1990 auf das Gebiet der DR ausgedehnt wurde, eine enorme Ausweitung und steuerte auf seinen Höhepunkt zu.

Seite 54



MODERATER SCHRUMPFPROZESS

Auf 18 Strecken stellte die DB in den Jahren 1990 bis 1993 den Reisezugverkehr auf Busbedienung um. Die Reichsbahn hingegen hielt sich mit Streckenstilllegungen sehr zurück.

Seite 72



IDEALISTEN IM PLANDAMPF-FIEBER

Bei bestellten Veranstaltungen waren auf vielen Reichsbahnstrecken Dampfloks wieder vor regulären Zügen zu erleben. Der Begriff „Plandampf“ diente zur Abgrenzung von Sonderzügen.

Seite 84

Titelfotos:
W.-D. Loos (Güsen, Strecke
Magdeburg–Berlin, 1992),
M. Werning (NBS Kassel–
Göttingen, 1991)
Fotos dieser Doppelseite:
D. Kempf, F. Engbarth,
M. Werning (2), O. Sydow



EDITORIAL	
WEIT ENTRÜCKTE UMBRUCHZEIT	3
GALERIE	6
ESSAY	
UNTERNEHMEN ZUKUNFT	14
VERKEHR DB – DR	
WENDE-BOOM UND NEUE QUALITÄT	22
SCHMALSPUR	
VOLLDAMPF ZUM BROCKEN	34
LÜCKENSCHLÜSSE	
WIEDER VERKNÜPFT UND AUSGEBAUT	38
INTERCITY-EXPRESS	
QUANTENSPRUNG ZUR HOCHGESCHWINDIGKEIT	46
IM FÜHRERSTAND	
DU KRIEGST DREI ZETTEL	52
IR- UND FD-ZÜGE	
INTERREGIO-HOCH – ABSCHIED VOM FERNEXPRESS	54
DR-LOKS ZUR DB	
WEST-WANDERUNG BEWÄHRTER DR-ARBEITSTIERE	62
NEIGETECHNIK	
PENDOLINOS IN FRANKEN	70
STRECKENNETZ	
MODERATER SCHRUMPFPROZESS	72
NOSTALGIE	
IDEALISTEN IM PLANDAMPF-FIEBER	84
GÜTERVERKEHR	
EINBRUCH UND UMBRUCH	88
UMZEICHNUNG	
NEUE NUMMERN FÜR DIE „OST-LOKS“	96
FAHRZEUGPORTRÄTS	
NEUE LOKS UND TRIEBWAGEN	100
DB & DR 1990 – 1993	
CHRONIK	104
FACHHÄNDLER-ADRESSEN	112
QUELLEN	113
IMPRESSUM & VORSCHAU	114

Zwischen Neustadt (bei Coburg) in Bayern und Sonneberg in Thüringen ruhte der Eisenbahnverkehr ab Herbst 1951. Im Jahr 1991 wurde die 3,4 km lange Gleislücke geschlossen, den offiziellen Eröffnungszug am 28. September 1991 von Sonneberg nach Coburg bespannte die Reichsbahn-Ellok 243 302. Am Ortsrand von Sonneberg haben sich zahlreiche Schaulustige postiert. *Foto: Th. Splittgerber*



Deutsche Reichsbahn



Wiederinbetriebnahme
Strecke Coburg - Sonneberg (Thür.)

Teilabschnitt km 19,20 - km 17,60
Bahnhof Sonneberg - Beginn DB-Gleis

Reichsbahndirektion
Erfurt
Abteilung Neubau/Ausbau

Oberleitungsplanung: Fa. SIEMENS, Nürnberg

Fachabteilung Projekte/Ausführung - Bauhoffeld

Bauüberwachung: Ing.-Büro

Gleisbau: Fa. Hofsta

Erdbau: Hoch

Gründungen, Betonmaste:

Montage: D

Sonneberg
Hönbach





Die Reichsbahn beauftragte Krupp mit der grundlegenden Modernisierung von 20 Diesellokomotiven der Baureihe 119, um diese im IC-Dienst einzusetzen. Am 8. April 1992 wurde die 229 100 (ex 119 100) im Bw Halle P im Rahmen einer musikalisch umrahmten Feierstunde an die DR übergeben. *Foto: K. Koschinski*

