

9
90

trans
press

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis DM 2,50

DR und DB
Vereinigung folgt später



**Einmal „Hamburg
und zurück“**

Als am 15. Mai 1933 der „Fliegende Hamburger“ vom damaligen Lehrter Bahnhof in Berlin auf die Reise nach Hamburg ging, sorgte der zweiteilige Triebwagen für großes Aufsehen. Mit einer Reisegeschwindigkeit von 125 km/h pendelte das Fahrzeug bis zum Beginn des zweiten Weltkriegs täglich in nur 2 ½ Stunden zwischen den beiden größten deutschen Städten und erfreute sich großer Beliebtheit. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde es mit der deutschen Teilung ruhig um die einstige Schnellfahrverbindung. Über mehr als vier Jahrzehnte rollten nur wenige D-Zug-Paare täglich zwischen den Millionenstädten an Elbe und Spree und das mit einer Fahrzeit von 4 ½ Stunden. Seit dem 1. August 1990, rund 50 Jahre nach Einstellung der legendären Triebwagenverbindung, gibt es nun wieder eine. Die DR mietete kurzerhand einen Triebzug der DB-BR 601 sowie einen Reservetriebkopf an. Fahrzeuge dieser Bauart beschaffte die DB ab 1957 für den internationalen Trans-Europa-Express-Verkehr (TEE) und setzte sie nach Zürich, Amsterdam, Ostende und Paris ein. Von 1968 bis Ende der 70er Jahre fuhren



die Triebzüge auf ausgewählten DB-Strecken und läuteten hier den IC-Verkehr ein. Anschließend wurden alle Triebzüge entbehrlich und teilweise für Sonderfahrten genutzt oder ins Ausland verkauft.

Nunmehr testet die DR mit einem solchen wieder hergerichteten Triebzug, ob die Reisenden ein attraktives Angebot auf der Schiene von Berlin nach Hamburg und zurück wieder annehmen. Der Triebwageneinsatz ist bis zum Ende dieses Monats begrenzt. Dann tritt an seine Stelle eine moderne IC-Wagengarnitur der DB. DR und DB beabsichtigen, die

Strecke Berlin–Hamburg bis Mitte der 90er Jahre so auszubauen, daß höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können. Angesichts der Vereinigung beider deutscher Staaten erhalten solche Verbindungen wieder große Bedeutung. Daß die von Hamburg nach Berlin zu den bedeutendsten in Deutschland gehört, steht außer Frage. Nun kommt es darauf an, die Schiene wieder attraktiv zu machen – denn: Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben (hier zugunsten des Flugzeugs). Ein Signal zugunsten der Schiene wurde mit dem 1. August 1990 gegeben.

wdm

**„Fliegender Hamburger“
einst und jetzt**

1 Der 1932 in Görlitz gebaute „Fliegende Hamburger“ (DRG VT 877, DB VT 04.0) verblieb nach dem zweiten Weltkrieg bei der späteren DB, verkehrte zunächst als Schnelltriebzug Rhein-Main und nach einem Umbau 1952 als „Helvetia-Express“ bzw. „Kopenhagen-Express“ von Hamburg aus. Am 3. Mai 1957 fuhr er letztmalig mit eigener Kraft ins AW München-Freimann, um dort ausgemustert zu werden. Das Fahrzeug blieb jedoch erhalten und kann heute im Verkehrsmuseum Nürnberg besichtigt werden.

2 und 3 Die von der DB angemieteten Fahrzeuge im italienischen Castelfranco, der Stätte ihrer zweiten Geburt. Hergerichtet wurde der Triebzug im dortigen Ausbesserungswerk Fabbrice e Riparazione e Tramvai (F. E. R. V. E. T.). Eigentümer des TEE-Zuges ist Herr Dr. Willi Wyrth (Firma JELKA/Schweiz).

Fotos: Repro Archiv (1), V. Emersleben, Berlin (2 und 3)





Zunächst zwei Bahnen im vereinigten Deutschland

Mitunter unbemerkt von einigen Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern ist bei der Deutschen Reichsbahn in den letzten Monaten und Wochen einiges in Bewegung geraten. Es wurden entscheidende Weichen für die Zukunft gestellt. Neue Strukturen werden den marktwirtschaftlichen Erfordernissen der 90er Jahre Rechnung tragen. Das zentral geleitete Verkehrswesen gehört in der „Noch-DDR“ der Vergangenheit an. Die Deutsche Reichsbahn muß sich dem zunehmenden Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern stellen; Angebot und Nachfrage lautet das oberste Gebot. Und deshalb gibt es seit dem 1. Juli 1990 keine zentralen Transportpläne mehr. Ebenfalls ab 1. Juli 1990 wurde die am 1. April 1990 gebildete und völlig selbstständig arbeitende Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn neu organisiert. Der nunmehrige Vorstand der Deutschen Reichsbahn ähnelt dem der Deutschen Bundesbahn und umfaßt die Ressorts Güterverkehr, Personenverkehr, Betrieb und Bau, Technische Dienste, Personal und Soziales sowie Steuerung und Planung. Dieser Aufbau wird nun auf die Reichsbahndirektionen und Ämter übertragen.

Daß Bundes- und Reichsbahn über 40 Jahre nebeneinander gelebt haben, sich aber der Ost-West-Verkehr auseinandergelebt hat und sehr differenzierte Infrastrukturen bestehen, ist ein offenes Geheimnis. Und schließlich dürfte die tiefe Kluft in puncto Technikentwicklung unübersehbar sein. Hier muß viel, sehr viel nachgeholt werden.

Deshalb steht auch fest: Die beiden deutschen Bahnen werden nicht so schnell zusammenwachsen, wie dies ursprünglich vorgesehen war. Verkehrsexperten aus beiden Teilen Deutschlands rechnen damit nicht vor 1992. Mit anderen Worten: Im vereinigten Deutschland wird

es noch einige Zeit zwei Staatsbahnunternehmen geben, die juristisch selbständig arbeiten, getrennt abrechnen, aber eng zusammenarbeiten werden. So sind nur noch gemeinsame Beschaffungsprogramme für Lokomotiven und Wagen vorgesehen.

In naher Zukunft werden im deutsch-deutschen Schienennetz weitere wichtige Lücken geschlossen bzw. vorhandene Strecken ausgebaut.

Das betrifft vor allem:

- die Elektrifizierung und den durchgängigen zweigleisigen Ausbau der Strecke Hamburg — Büchen — Berlin zeitgleich mit dem Neubau der Strecke Hannover — Berlin,

- den Ausbau der Magistrale Helmstedt — Magdeburg — Berlin für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h sowie deren Elektrifizierung bis 1993,

- den eingleisigen Wiederaufbau der Strecke Bad Harzburg — Stapelburg bis 1992,

- die Elektrifizierung des Abschnitts Eichenberg — Leinefelde und bis 1994 den zweigleisigen Ausbau,

- den durchgängigen zweigleisigen Betrieb zwischen Bebra, Wartha und Neudietendorf, den Ausbau des Viaduktes Gotha und bis 1995 die Elektrifizierung, — den Wiederaufbau der Strecken Rentwernshausen — Römhild — Mellrichstadt und Neustadt (b. Coburg) — Sonneberg bis 1991,

- den kompletten zweigleisigen Betrieb auf dem Abschnitt Hochstadt — Marktzeuln — Camburg (Saale) und die Elektrifizierung bis 1995 sowie

- den zweigleisigen Ausbau der Strecke Hof — Plauen bis 1992.

Werden diese Vorhaben so umgesetzt wie geplant, dürften sie zu guten Startbedingungen für ein künftig einheitliches Staatsbahnnetz beitragen.

Wolf-Dietger Machel

1 Zweisystemlokomotive 230 001 vor einem internationalen Reisezug auf der Strecke Berlin — Dresden. Auch künftig ist ein solches Triebfahrzeug für den durchgehenden Zugverkehr in die CSFR nicht fehl am Platze.

2 Auf Gleis 7 des Hauptbahnhofs von Hannover stand am 7. Februar 1990 die Lokomotive 110 305 des Bw Köln 2 vor dem FD 1943 nach Bad Harzburg, von wo aus künftig auch wieder in Richtung Osten gefahren werden kann. Im Hintergrund der Hannoverische Fernsehturm. Fotos: F. Neubert, Berlin



Termine

Bochum-Dahlhausen

Am 29. und 30. September 1990 veranstaltet das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen von 10 bis 17 Uhr die „Museumstage 1990“ zusammen mit der DB und der Deutschen Bundespost, die ihr 500jähriges Bestehen feiert. Mehrere Dampflokomotiven stehen im Einsatz (u. a. 74 1192), Fahrten des „Wismarer Schienenbus“ und des Museumszuges mit 1.- bis 4. Klasse-Wagen, Dampflokomotivführerstandsmitfahrten, Ausstellung historischer und moderner Schienenfahrzeuge, großes Rahmenprogramm, am 30. September außerdem eine Modellbahn-Tauschbörse. Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, D-4630 Bochum 5

Burkhardttsdorf

Am 27. Oktober 1990 führt die AG 3/87 MEC Chemnitz e. V. im Gasthof „Zur Sonne“, Burkhardttsdorf, 9135, von 8 bis 14 Uhr einen Modell-Tauschmarkt durch. Tischbestellungen erbeten an: Andreas Kretschmann, Turnstraße 15, Burkhardttsdorf, 9135. Bartsch, AG 3/87 Adorf (Erzgeb.)

Chemnitz

Vom 29. September bis 7. Oktober 1990 Modellbahn-Ausstellung der AG 3/87 MEC Chemnitz (Sa.) e. V. und den mobilen Großanlagen der MEC Kempton und MEC Oberallgäu am Bahnhof Chemnitz-Hilbersdorf. Öffnungszeiten: Samstag/Sonntag 10 bis 19 Uhr, Montag bis Freitag 15.30 bis 20 Uhr. Bartsch, AG 3/87 Adorf (Erzgeb.)

Dresden/Radebeul

Auch für das 2. Halbjahr 1990 rufen wir hiermit auf zu Arbeitseinsätzen bei der Sanierung des Oberbaus auf der Schmalspurbahn Radebeul Ost – Radeburg am 29. September, 13. Oktober, 3. November und 1. Dezember 1990. Treffpunkt mit Arbeitskleidung jeweils 7 Uhr auf dem Bahnhof Radebeul Ost, Ende gegen 16 Uhr. Teilnahme ab 16 Jahren; vsl. gegen Pauschalentlohnung. Spätestens eine Woche vorher bitte schriftlich unter Beifügung eines Freiumschrags für die Bestätigung amelden bei: DMV-Regionalvorstand, PSF 325, Dresden, 8060. Für Gruppen können auch abweichende Termine vereinbart werden. Wir bitten um Eure Mitarbeit! C. Burghardt, DMV-Regionalvorstand Dresden

Traditionsbahn

Radebeul Ost – Radeburg

Ab sofort auch Annahme fernmündlicher Fahrkartenbestellungen sowie Auskünfte über Sonderfahrten: Telefon: Dresden 4 61/4100 (Basa 90/4100). C. Burghardt, DMV-Regionalvorstand Dresden

Görlitz

Am 29. September 1990 findet im Raw Görlitz ein Tag der offenen Tür statt. Zwischen 8 und 12 Uhr sind alle Schmalspurbahnfreunde herzlich eingeladen. Zum Programm gehören u. a. Werkstättenbesichtigung, Mitfahrt auf einer Schmalspurdampflokomotive, Filmvorführung über Schmalspurbahnen der DR und ein Souvenirverkauf.

Fahrtverbindungen Buslinien E und A in Richtung Rauschwalde ab Stadtzentrum. Ansonsten sind Besuche nur nach schriftlicher Voranmeldung möglich. Es werden nach deren Bestätigung sachkundige Führungen organisiert. An Unkosten entstehen für die Besichtigung pro Person DM 3,-, Gruppen ab 10 Personen 20% Ermäßigung, Kinder und Studenten 50% Ermäßigung, Fotogenehmigung DM 5,-, Videogenehmigung DM 20,-. An Arbeitstagen Teilnahme am Werkkuchenessen möglich. M. Schulz, Görlitz

Leipzig

Sonderfahrt nach Chemnitz

und zurück Sonderfahrt des Regionalvorstandes Halle (S.) am 16. September 1990 von Leipzig Hbf – Rochlitz – Chemnitz – Glauchau – Rochlitz – Leipzig Hbf, Bespannung: BR 50.36, E 77 10, BR 86 (2x). Abfahrt Leipzig Hbf ca. 7.30 Uhr, Ankunft Leipzig Hbf ca. 18.30 Uhr. Fahrpreise: Erwachsene DM 39,80, Kinder DM 21,40. W. Bahnert, DMV-Regionalvorstand Halle (S.)

Festwoche

„75 Jahre Leipzig Hauptbahnhof“ vom 13. bis 21. Oktober 1990 Fahrzeug-Ausstellung täglich von 6 bis 21 Uhr auf den Bahnsteiggleisen 24 und 25, u. a. mit den Lokomotiven 03 001, 17 1055, 18 201, 19 017, 80 023, E 18 31, BR 243 sowie zahlreichen und historischen neuzeitlichen Wagen.

Sonderfahrten

am 19., 20. und 21. Oktober 1990 von Bahnsteig 1 (Abfahrt etwa 9.30 Uhr) nach Bahnsteig 26 (Ankunft etwa 13.50 Uhr) über Leipzig-Plagwitz – Miltizer Allee – Gaschwitz – Leipzig Bayerischer Bahnhof mit Fotohalten; vorgesehener Fahr-

zeugeinsatz: E 94 956, 38 205 am 19. Oktober, E 04 01, 65 1049 am 20. Oktober und E 44 046, 38 1182 am 21. Oktober sowie Altbau-Doppelstock-Einheit. Erwachsene DM 15,-. Teilnahmeanmeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrags und Angabe des Fahrtags per Postanweisung bis zum 30. September 1990 an: DMV-Regionalvorstand Halle, Kommission für Eisenbahnfreunde, PSF 8, Molkau, 7126. Restkarten vor Ort erhältlich; vorbestellte Fahrkarten werden zugesandt.

Vorführungsfahrten

mit der Lokomotive 89 6009 täglich von 10 bis 17 Uhr, Ort: Ladestraße Ostseite, direkt neben dem Bahnsteig 26.

Weitere Ausstellungen

Modelleisenbahn- und Fotoausstellung im Unterrichtsraum (Eingang Bahnsteig 24/25); Ausstellung von historischen Sachzeugen des Eisenbahnwesens und Briefmarken (Klubraum gegenüber Bahnsteig 2/3), geöffnet täglich von 10 bis 18 Uhr.

Historischer Straßenbahnbetrieb

am 13., 14., 20. und 21. Oktober 1990 ab Hauptbahnhof (Westseite, Rudolf-Breitische-Strasse) mit Rundkurs. Abfahrt von 10 bis 17 Uhr stündlich; Fahrkarten am Wagen.

Weitere Veranstaltungen

14. und 21. Oktober 1990 jeweils 15 Uhr Versteigerung eisenbahntypischer Artikel auf dem Querbahnsteig. 16., 17. und 18. Oktober 1990 jeweils im Kulturraum (Eingang gegenüber Bahnsteig 24/25) Fachvorträge zu den Themen: 75 Jahre Hauptbahnhof, Friedrich List in Leipzig und Geschichte des Postbahnhofs. Während der Festwoche Eisenbahnfilme im Zeitkino (Osthalle).

14. und 20. Oktober 1990 jeweils 9 Uhr etwa drei Stunden eisenbahnhistorische Stadtführungen unter Leitung des Kulturbundes e. V., Treffpunkt: Eisenbahnobelisk in der Goethestraße, gegenüber vom Hauptbahnhof. Souvenirverkauf im Bahnhof. Sonderstempel im Postamt Leipzig 7017. S. Hülle, Leipzig

Leipzig-Grünau

Die 10. Grünauer Modellbahn-Ausstellung wird vom 13. bis 21. Oktober 1990 in der 81. Oberschule, Alte-Salz-Straße 61, Leipzig, 7062, organisiert. Öffnungszeiten: täglich von 10 bis 18 Uhr. Zu erreichen mit der S-Bahn Linie A bis Haltepunkt Grünauer Allee oder mit

den Straßenbahnlinien 12, 13 und 15 bis Haltestelle Parkallee. Bielig, AG 6/54, Leipzig

Mansfelder Land

Am 8. und 22. September 1990, 10 Uhr, werden Fahrten mit dem Museumszug der Mansfelder-Transport GmbH, Helbra, 4253, durchgeführt. Die Fahrten beginnen im Werksbahnhof Bahnwerkstatt Klostermannsfeld. Er befindet sich am DR-Bahnhof. Der Museumsbahnhof am Ednardschacht Burgörner Altdorf ist von der Bushaltestelle Otto-Schlag-Straße, Hettstedt, zu erreichen. Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt, Erwachsene DM 20,-, Kinder DM 10,-, Einzelfahrt DM 13,-, Kinder DM 5,-. Bei Einsatz einer Diesellokomotive des Typs V 10 C halber Fahrpreis. Anmeldungen an anderen Tagen sind ebenfalls möglich, dann verbleibt jedoch nur die Diesellokomotive. H. Dönau, Klostermannsfeld

Pirna

Modellbahn-Ausstellung vom 13. bis 21. Oktober 1990 in der Dr. Kurt-Fischer Schule in Pirna, gegenüber der Tankstelle „Gottleuba“, an der F 172 gelegen. Gezeigt wird die TT-Gemeinschaftsanlage. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15 bis 18 Uhr, Sonnabend und Sonntag 10 bis 18 Uhr. Richter, AG 3/31, Pirna

Weißwasser

Die Waldeisenbahn Muskau fährt am 8. und 9. sowie am 15. und 16. September 1990 vom Waldbahnhof Weißwasser (Lorenz-Zaleski-Straße 2 unweit der Ziegelei Weißwasser) nach Mühlrose und Halbendorf. Bespannt sind die Züge mit der Dampflokomotive von Werners Gartenbahn aus Löbau. Abfahrt um 10, 14 und 16 Uhr, der Fahrpreis beträgt für die erste Fahrt DM 10,- und für alle weiteren Fahrten DM 5,-. Die Fahrten finden im offenen Wagen statt. Außerdem kann auf dem Waldbahnhof eine kleine Fahrzeug-Ausstellung, u. a. mit der ehemaligen DR-Dampflokomotive 99 3317, besichtigt werden. Waldeisenbahn Muskau des DMV, Postfach 1, Weißwasser 7580. Tischer, AG WEM

Zwickau

Zwickauer Modellbahn-Loks rollen seit 1. Juni wieder unter dem Markenzeichen Gützold. Geschäftsführer ist Bernd Gützold. Das Fachgeschäft des Betriebes in der Zwickauer Marienstraße 7 ist Mo. bis Fr. v. 9 bis 18 Uhr und v. 14.30 bis 18 Uhr geöffnet. Gützold KG, Zwickau

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
Verlagsgesellschaft mbH i. G.
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	7. Verbandstag des DMV	19
forum	Lesermeinungen	27
literatur	Rezension	30
kurzmeldungen	Termine, Firmennachrichten, Aktuelles	2
anzeigen	suche/biete/tausche	28

eisenbahn

aktuell	Einmal Hamburg und zurück Zunächst zwei Bahnen im vereinigten Deutschland	2. U 1
kurzmeldungen	SVT / Museumswagen / Raw Meiningen	15
historie	150 Jahre Eisenbahn in Köthen Über die Eisenbahnkatastrophe bei Schwiebus	8 11
international	Die Bahn 2000 Museumslokomotiven in Ungarn	4 12

Titelbild

Großer Bahnhof für den VT 601, als er am 27. Juli 1990 den Eröffnungszug auf der geschichtsträchtigen Strecke des Fliegenden Hamburgers stellte.

Nach fast 45jähriger Unterbrechung fuhr somit erstmalig wieder ein Triebzug auf dieser Relation, jetzt allerdings nicht mehr als „Fliegender Hamburger“, sondern mit dem neuen Namen „Max Liebermann“. Damit sollen die Verdienste des berühmten impressionistischen Malers für die beiden Großstädte Berlin und Hamburg gewürdigt werden.

Foto: H.-J. Kirsche, Berlin

modellbahn

anlage	Die Lone Pine Southern Railroad Eine Gartenbahn entsteht – 7. Teil	16 24
tips	Reisezugwagen-Verschmitt – 1. Teil Bau eines TT-Lichtsignals / Ein Dampflokgeräusch-generator / H0-Lichtsignale mit Lichtemitterdioden Modellbau oder Basteln?	20 22 32

Redaktion

Wolf-Dietger Machel
(Chefredakteur)

Gisela Neumann
(Redaktionelle Mitarbeiterin)

Inge Biegholdt
(Gestaltung)

Anschrift:
Otto-Grotewohl-Straße 19 d,
PSF 1410, Berlin, 1080
Telefon: 22 51 20 52
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin

Die Zeitschrift „modelleisenbahner“ ist das Sprachrohr des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) und Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress“ mit dem Sitz in Basel.

**Erscheint in der transpress
Verlagsgesellschaft mbH i. G.**

Registrier-Nr.: 1151
Druck: Möller Druck und Verlag
GmbH, Berlin (West)
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: vierteljährlich DM 7,50
Auslandspreise enthalten
die Zeitschriftenkataloge
der jeweiligen Länder.
Der Nachdruck – auch auszugs-
weise – ist nur mit Zustimmung der
betreffenden Urheber gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 22. August 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den
örtlichen Postzeitungsvertrieb
zu richten.
BRD und Berlin (West): örtlicher
Buchhandel und Zeitungsvertrieb,
insbesondere Gebr. Petermann
GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstr. 111,
1000 Berlin (West) 33 und
HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH,
Eichborndamm 144–167,
1000 Berlin (West) 51
Östliches Ausland: zuständiger
Postzeitungsvertrieb und Buch-
handlungen für fremdsprachige
Literatur
Westliches Ausland: der internatio-
nale Buch- und Zeitschriftenhandel

Ständige Mitarbeiter

Wolfgang und Jürgen Albrecht
Günter Fromm
Wolfgang Hensel
Lutz Neve
Wolfgang Petznick
Dr. Horst Schandert
Burkhard Sprang
Volker Vondran
Peter Zander

Anzeigenannahme

für Bevölkerungsanzeigen sowie
Wirtschaftsanzeigen
aus der DDR, BRD,
Berlin (West) und dem Ausland:
transpress-
Verlagsgesellschaft mbH i. G.
Französische Straße 13/14,
Anzeigenabteilung,
PSF 1235, Berlin, 1086,
gültige Preisliste: Nr. 8

Alfred Buchmann-Grahl, Chur (Schweiz)

Die Bahn 2000

Das ehrgeizige Verkehrskonzept der Schweizer Bahnen

Am 6. Dezember 1987 entschieden sich die Schweizer im Rahmen einer denkwürdigen Volksabstimmung für den Ausbau des Schienenverkehrs. Damit erhielten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) grünes Licht, um ein neuartiges Verkehrskonzept zu entwickeln. Dieses Konzept soll um die Jahrhundertwende voll zum Tragen kommen und wird als „Bahn + Bus 2000“ bezeichnet. Der „Bus“ wurde erst nachträglich ergänzt, da fortschreitende Studien ergeben haben, daß die Busse des öffentlichen Verkehrs und der Reisepost unbedingt in das Konzept einbezogen werden müssen. Dennoch: Was hat nun die Schweizer dazu bewogen, sich gegen „ihr liebstes Kind“, das Auto, und für die Bahn zu entscheiden? Vor allem:

- die alarmierenden Waldschäden und die dramatische Zerstörung der Bergwälder und
- die traditionelle Eisenbahnfreundlichkeit der Schweizer.

Hinzu kommen:

- die strengsten Abgasvorschriften Europas;
- die strengste Luftreinhalteverordnung Europas;
- die gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie Regionalabo im Raume Basel, Bau der S-Bahn Zürich mit Regionalabo usw.;
- Subventionierung des Schwerverkehrstransports auf der Schiene und
- Umlegung eines Teils der Treibstoffzölle vom Straßenbau zur Investition in den öffentlichen Verkehr.

Das Besondere an diesem Projekt

Um den Herausforderungen eines zeitgemäßen Schienenverkehrs zu entsprechen, sind immense technische und finanzielle Anstrengungen notwendig;

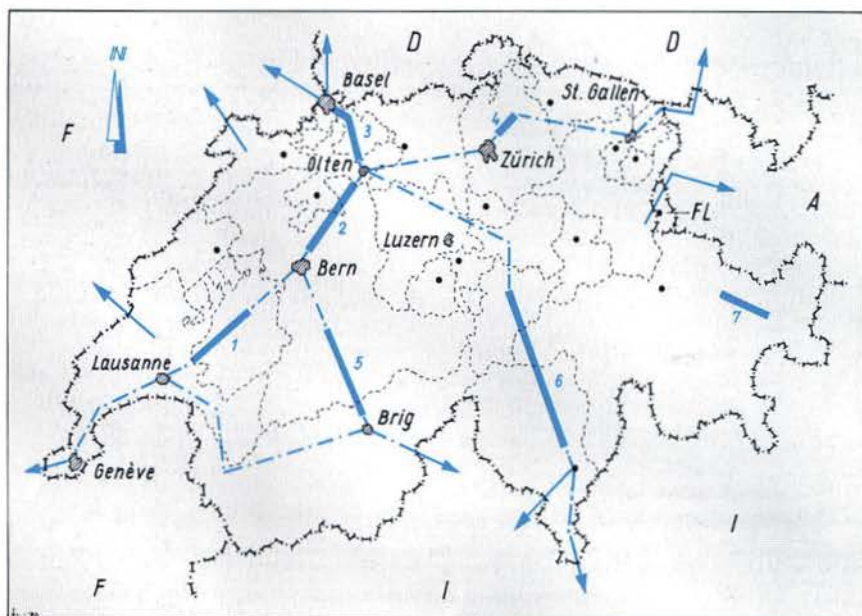
Dabei geht es um

- die Sanierung der z. T. über 100 Jahre alten Anlagen unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und Anpassung;
- ein dichtes Zugangebot, viele Fahrgelegenheiten und einen optimal integrierten Regionalverkehr;

- rasche Verbindungen im ganzen Land, bis in die entlegensten Ecken;
- kurze Anschlüsse beim Umsteigen, auch auf regionale Busverbindungen;
- attraktive Nebenleistungen, wie Speisewagen, Telefon im Zug, Familienwagen usw. sowie um
- eine zusätzliche neue Alpentransversale (NEAT). Diese ist dringend notwendig, um den immer stärker werdenden Schwer- und Geschäftsverkehr auffangen zu können.

Mehr als je zuvor sollen die Schweizer mit diesem Programm angeregt werden, den öffentlichen Personenverkehr in An-

mit relativ kleinem Aufwand ein großer Nutzen entsteht. Dazu zählen Streckenbegradigungen, zweigleisiger Ausbau, eine verbesserte Sicherungstechnik, noch modernere Gleisanlagen und rechnergesteuerte Betriebsleitzentralen. Sämtliche durchgespielten Varianten brachten ein Ergebnis, von dessen Realisierung das ganze Konzept in seinem Grundsatz abhängt. Es sind vier Neubaustrecken erforderlich, um die Fahrzeitvorgaben zwischen den großen Knoten einzuhalten: Im Gegensatz zu DB und SNCF sind diese aber nicht dazu vorgesehen, möglichst schnell zu fahren, son-



Legende

- 1 Neubaustrecke Vauderens — Villars-sur — Glane
- 2 Neubaustrecke (Grauholzstrecke) — Mattstetten — Rothrist
- 3 Neubaustrecke Muttenz — Olten
- 4 Neubaustrecke Zürich-Flughafen — Winterthur
- 5 Neue Alpentransversale „Lötschberg-Basistunnel“ (Fru-

tigen — Gampel) mit der Weiterführung durch den Simplontunnel in Richtung Milano

- 6 Neue Alpentransversale „Gotthard-Basistunnel“ (Amsteg — Biasca) mit Weiterführung über Bellinzona — Luina oder Lugano — Como in Richtung Milano
- 7 Vereintunnel der Rhätischen Bahn zwischen Klosters und Lavin

--- vorhandene und nicht zu verändernde Trassen

spruch zu nehmen. Ein systematisches Netz von Verkehrsknoten wird ein attraktives Angebot ermöglichen.

Der im Jahre 1982 eingeführte Taktfahrplan hat sich bewährt und wird stark verdichtet. Gleichzeitig sollen auch die Schweizer Privatbahnen, die regionalen Busbetriebe sowie die Reisepost ihre Fahrpläne „vertakten“ und mit dem Fahrplan der Bahn derart verknüpfen, daß überall kurze Umsteigezeiten möglich werden.

Auf den verkehrsstarken Fernverbindungen wird der Halbstundentakt angeboten. Auf vielen Knotenbahnhöfen sollen gute Anschlüsse in viele Richtungen bestehen.

Trotz der Zustimmung zu diesem Konzept ist dies kein „Freibrief, das Geld aus dem Fenster zu werfen“! Die Investitionen werden gezielt dort eingesetzt, wo

dem stellen im Prinzip Streckenbegradigungen bzw. Ergänzungen dar. Außerdem werden folgende Streckenabschnitte neu gebaut:

- Vauderens — Villars-sur-Glâne (zwischen Lausanne und Fribourg) 33,1 km,
- Mattstetten — Rothrist (zwischen Olten und Bern) 45,0 km,
- Muttenz — Olten (zwischen Basel und Olten) 28,7 km und
- Zürich-Flughafen — Winterthur (zwischen Zürich und Winterthur/St. Gallen) 10,4 km.

Die EC/IC- und Schnellzüge sollen auf diesen Abschnitten bis 200 km/h fahren. Die Strecke Mattstetten — Rothrist wird ergänzt durch die gegenwärtig im Bau befindliche Grauholzstrecke, die zwischen Mattstetten und Bern die Leistungsfähigkeit der Hauptstrecke Olten — Bern erhöht.



1 Re 4/4^V (SZU) und Re 4/4^{IV} (SBB) mit einem aus Einheitswagen der Gattung IVa bestehenden Zug
2 NPZ RBD^e 4/4 in der Serienfarbgebung

Die eigentliche Neubaustrecke soll in Mattstetten beginnen und in der Nähe von Langenthal mit der alten Strecke verknüpft werden.

Auch bei Roggwil-Wynau ist die Neubaustrecke an die alte Trasse anzuschließen, um dann durch einen Tunnel Rothrist zu erreichen.

Dies bedeutet, daß die Züge praktisch vom Berner Stadtrand bis nach Olten mit 200 km/h fahren können.

Als absolute Neubaustrecke ist der Abschnitt Vauderens — Villars-sur-Glâne vorgesehen, die alte Strecke soll abgebrochen werden.

Unbedingbare Forderungen

Das hochgesteckte Ziel der Kundentreue kann nur durch eine hohe Verfügbarkeit, zusätzliche Direktverbindungen,

geringe Gesamt Reisezeit, kurze Wartezeiten, attraktive Nebenleistungen und durch zeitgemäße Zugänge zu und von den Bahnhöfen erreicht werden.

Das Rollmaterial

Derartige Qualitätsanforderungen sind mit dem Ende der 70er Jahre beschafften Rollmaterial nicht zu erfüllen. Wohl wurde eine Vorserie einer neuen, anschnittgesteuerten Lokomotive, der Re 4/4 IV, in Betrieb genommen. Schon damals war abzusehen, daß die hier vorhandenen Asynchronmotoren die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen werden. Als wichtiger erwiesen sich jedoch neue Reisezugwagen. So wurde der Einheitswagen^{IV} entwickelt und beschafft. Ursprünglich nur für die IC-Züge gedacht, sollen diese Fahrzeuge nun auch in

Schnellzüge eingereiht werden, damit die alten Wagen der Gattungen EW^I und EW^{II} aus dem hochwertigen Reisezugdienst abgezogen werden können. Die EW^{IV} sind aber international nicht freizügig verfügbar. Es ist ein weiterentwickelter Wagen im Bau, der in den Eurocity-Zügen (EC) verwendet werden kann.

Inzwischen wurden bei der Bodensee-Toggenburgbahn (BT) und der Sihltal-Zürich-Uetlibergbahn (SZU) die Re 4/4^V in Betrieb genommen. Als Umrichterlokomotive mit Asynchronmotoren erbringt sie Leistungen, von denen man noch vor wenigen Jahren nur zu träumen wagte. Auf dem Grundkonzept der Re 4/4^V wurde erst einmal der S-Bahn-Triebkopf entwickelt, ebenfalls mit der Baureihenbezeichnung Re 4/4^V. Die ersten Lokomotiven dieser Baureihe wurden 1989 in Betrieb genommen und erprobt.

Die Re 4/4^V wiederum diente als Entwicklungsbasis für die „Lokomotive 2000“, die mit rund 6100 kW Leistung doppelt so stark sein wird wie ihre Vorgängerin.

Von der Lokomotive 2000 ist eine Vorserie von zwölf Lokomotiven bestellt, die noch in diesem Jahr ausgeliefert werden soll. Wichtige Daten dieser Baureihe sind: 6100 MW, (8300 PS), sehr oberbaufreundliche Drehgestelle, Karosserieteile aus Verbundwerkstoffen, energieoptimale elektrische Ausrüstung, die die elektrische Bremsenergie ins Netz zurückspeist, bedienungsfreundliche, kli-

matisierte Ausstattung des Führerstands und V_{max} 200 km/h.

In den nächsten Jahren wird noch der „Reisewagen 2000“ hinzukommen. Der Wagenkasten soll bis auf die Fensterteilung für sämtliche Versionen gemäß dem Baukastenprinzip einheitlich sein. Gleiches trifft zu für die luftgefederten Drehgestelle, die sich schon bei den Nahverkehrspendelzügen wie auch bei den Doppelstockwagen der S-Bahn Zürich bewähren. Mit wenigen Zurüstteilen können sie für Geschwindigkeiten bis 300 km/h hergerichtet werden. 15 derartige Fahrzeuge wurden bereits in Auftrag gegeben.

Regionalzüge

Die Regionalzüge, so werden in der Schweiz die Personenzüge genannt, sind ebenfalls in den Taktfahrplan zu integrieren. In den Knoten soll zuerst der Regionalzug ankommen, anschließend der Schnellzug und zuletzt der EC/IC. Die Abfahrt ist in umgekehrter Reihenfolge vorgesehen. Regionale Busbetriebe und die Reisepost sollen ihren Fahrplan dem der Bahn anpassen. Die Regionalzüge werden schon seit etwa drei Jahren systematisch an die zukünftigen Anforderungen angepaßt. Die „Grundausstattung“ eines Pendelzugs (Wendezug) besteht aus einem Steuerwagen und einem anschnittgesteuerten Triebwagen. Die im hochwertigen Reisezugdienst durch die EW^{IV} abgelösten EW^I und EW^{II} werden modernisiert, in der Farbe dem NPZ angepaßt und als Zwischenwagen weiter verwendet.

Internationale Verbindungen

Ursprünglich war eine „Systemspinne“ vorgesehen, um die EC/IC-Züge der DB in das IC-Gefüge der SBB ab Basel integrieren zu können. Das hat beim gegenwärtigen Taktfahrplan und mit Zielbahnhof in der Schweiz bis jetzt schon gut funktioniert. Probleme gab und gibt es mit den internationalen Transitschnellzügen, die in der Bundesrepublik nicht im Takt fahren. Inzwischen aber gibt es ein Umdenken; erste Schritte für einen „Eurotakt“ wurden getan. Damit wird es vielleicht zur Jahrtausendwende möglich sein, auch europaquerende Züge im „Symmetrietakt“ durch die Schweiz zu führen.

Streckenausbau

Die nachfolgend genannten Strecken sollen im Rahmen planmäßiger Erneuerungsarbeiten den neuen Forderungen angepaßt werden:

- *Genf — Lausanne*: Ausbau für höhere Geschwindigkeiten und Leistungssteigerung

- *Lausanne — Biel*: zweigleisiger Ausbau und Trassierung für höhere Geschwindigkeiten
- *Lausanne — Brig*: zweites Gleis zwischen Salgesch und Leuk; Versuchsstrecke für das neue Signalsystem und für höhere Geschwindigkeiten.
- *Biel — Delemont — Basel*: teilweise zweigleisiger Ausbau
- *Olten-Hammer — Olten*: zweigleisiger Ausbau
- *Bern — Thun*: drittes Gleis in der Verbindungskurve Wankdorf — Ostermundigen
- *Basel — Olten*: drittes Gleis Basel — Muttenz
- *Olten — Lenzburg — Zürich*: Leistungssteigerung, teilweise viergleisiger Ausbau, Totalumbau des Bahnhofs Aarau.

- *Olten — Luzern*: Ausbau auf höhere Geschwindigkeiten, Kapazitätssteigerung, Bahnhofsum- und -ausbau in Luzern
- *Zürich — Winterthur*: drittes Gleis zwischen Zürich Hbf. — Wipkingen-Oerlikon, Zürich Hbf. — Oerlikon fünfgleisig
- *Zürich — Chur*: drittes (evtl. viertes) Gleis zwischen Zürich Hbf. — Thalwil, zweigleisiger Ausbau Tiefenwinkel — Mühlehorn und Bad Ragaz — Landquart. Ausbau für höhere Geschwindigkeiten.
- *Thalwil — Luzern*: zweigleisiger Ausbau Ebikon-Zug; Aus- und Umbau des Bahnhofs Zug
- *Winterthur — Weinfelden*: Ausbau für höhere Geschwindigkeiten
- *St. Gallen — Sargans*: teilweise zweigleisiger Ausbau

3



3 Ein Bus der Reisepost, das wichtigste Transportglied neben der Bahn

4 Modellbild der BR 460 (Re 4/4^{VI}), der Hochleistungslokomotive für die „Bahn 2000“

5 Ein Doppelstockwagen für die S-Bahn Zürich mit Luftfederung und Klimaanlage

4

6 Österreichische Version eines „Wagens 2000“ zu Gast in Chur, anläßlich der Einhundertjahrfeier bei der RhB
Fotos: Sammlung Verfasser (1 und 2); Verfasser (3 bis 6);

Zeichnung: Verfasser



5



■ **Brünigstrecke:** zweites Gleis zwischen Hergiswil und Luzern Allmend, zwischen Brienz und Meiringen (einzige Schmalspurstrecke der SBB).

Bei den Privatbahnen sind ebenfalls technische Verbesserungen erforderlich. Sie werden allerdings nicht derart gravierend ausfallen wie die der SBB. Betroffen sind vor allem die Bodensee-Toggenburgbahn (BT), die Süd-Ostbahn (SOB) sowie die Rhätische Bahn (RhB).

Die BT und SOB ermöglichen eine „Quer-Verbindung“ Bodensee — Zentral-schweiz und sollen zunehmend auch internationale Züge führen. Der zweigleisige Ausbau, Streckenbegradigungen und neue Sicherungstechnik sollen dazu beitragen, daß die Fahrzeiten in den Takt „eingefädelt“ werden.

Die RhB dagegen hat großes vor! Der neue etwa 19 km lange Vereinatunnel soll

bis zur Jahrtausendwende dem Betrieb übergeben werden. Das Engadin kann dann voll in den „Takt“ integriert und die Albulastrecke entlastet werden.

Vorbereitungen

Daß für solche ehrgeizigen Vorhaben Zeit notwendig ist, liegt auf der Hand. Durch laufende Ergänzungen im Fahrplan werden die Fortschritte für alle Fahrgäste Schritt für Schritt verwirklicht. Das Bild der Züge wird zusehends farbenfroher. Nicht nur die SBB bekennt endlich Farbe, die „Privatbahnen“ sind seit jeher farbiger. Nun sieht man aber IC-Züge der BLS in Basel, Schnellzüge dieser Bahn in Chur, SOB-Züge in Zürich.

In neuester Zeit fahren sogar die BLS-Lokomotiven, nicht nur vor Güterzügen, sondern auch vor IC- und Schnellzügen bis Basel durch. Das Umspannen und

Kurswagenumsetzen entfallen. Alles in allem: Weniger Aufwand für die Bahnen, mehr Komfort für die Fahrgäste.

Paradoxe Situation

Ausgerechnet die „Umweltschützer“ haben sich bei diesen Plänen zu Gegnern des öffentlichen Verkehrs „profilert“. Ihnen ist das System zu perfekt, es wird nach ihrer Meinung zu wenig „mit den Köpfen“ der Fahrgäste gearbeitet. Man will mit harten, dirigistischen Maßnahmen die Menschen dazu zwingen, auf das Auto zu verzichten. Ausgerechnet mit den Argumenten der Bahngegner wird die Bahn bekämpft — und das zuungunsten der Umwelt! Doch dies ist ein sinnloses Unterfangen, da die direkte Demokratie der Schweiz zu viele „Sicherungen“ gegen Behördenwillkür geschaffen hat.

6



Gerhard Zieglgänsberger, Köthen

150 Jahre Eisenbahn in Köthen

Als eine der frühen deutschen Fernbahnlinien eröffnete die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft (MLE) am 28. August 1840 den Betrieb auf der gesamten Strecke, nachdem zuvor schon Teilstrecken dem Verkehr übergeben waren.

Die ersten Vorstellungen über den Bau dieser Bahn hatten der Magdeburger Oberbürgermeister Franke und der Hallesche Stadtrat Wucherer schon zehn Jahre früher. Als die MLE nach einigen Schwierigkeiten 1835 gegründet wurde, gab es in Deutschland noch kein Eisenbahnfieber. Die Linie sollte nach ersten Plänen über Bernburg führen. Der Regent des Anhalt-Bernburgischen Herzogtums lehnte dieses Projekt jedoch entschieden ab. Und so wick man nach Cöthen (seit Dezember 1926 Köthen) aus. Der dort regierende Herzog Heinrich befürwortete den Bahnbau, weil er weitsichtig wirtschaftliche Vorteile für sein Land erhoffte. Von da aus sollte die Strecke auf kürzestem Wege nach Leipzig führen und Halle nicht mehr berühren. Doch der Hallesche Stadtrat Wucherer setzte sich durch. Halle an der Saale erhielt ebenfalls den ersehnten Bahnanschluß. Im Frühjahr 1838 begannen dann an mehreren Stellen die Bauarbeiten.

Über Calbe (Saale) nach Cöthen

Blättern wir ein wenig in der damals in Köthen erschienenen Anhalt-Cöthenschen Zeitung (ACZ). Am 20. Juni 1835 konnte man lesen: „Unsere wegen der Eisenbahnverbindung Magdeburgs mit Leipzig nach letzterer Stadt abgeordnete Deputation ist sehr befriedigt zurückgekommen, und es werden nun die erforderlichen Schritte in Berlin getan werden.“ Es dauert aber noch bis 30. Juni 1839, bevor die Strecke Magdeburg — Schönebeck eröffnet werden konnte. Der Bau der Saalebrücke bei Calbe (Saale), unweit vom heutigen Bahnhof Calbe (Saale) Ost gelegen, erforderte größeren Aufwand, so daß die Station „An der Saale“ zeitweilig Endstation war. Am 13. Juni 1840 aber meldete die ACZ: „Am gestrigen Tage (9. Juni d. A.) sahen die Bewohner der Residenz Cöthen zum ersten Male den Dampfwagen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft hier eintreffen, und wenn diese vorläufige Probefahrt auch noch nicht als Act der eigentlichen Einweihung der Bahn erscheinen kann, so möchten wir bei der Wichtigkeit dieses Gegenstands, bei dem großen

Einflusse, den dieses Unternehmen in der Zukunft auf unsere Stadt nothwendig üben muß, dieses Ereignis nicht vorübergehen lassen, ohne in diesen Blättern den Tag seines Eintritts verzeichnet zu haben ...

Auch das Unternehmen der hier (in Köthen d. A.) ausmündenden Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (BAE) wird tüchtig gefördert; es ist beabsichtigt, die Bahnstrecke von hier nach unserer Nachbarstadt Deßau (alte Schreibweise, heute Dessau) bereits Anfang August dem gewerblichen Verkehre zu eröffnen. So schreitet denn das Werk rüstig fort zur Ehre und zum Frommen Deutschlands und unseres Vaterlandes und wirke freudig zum Flore unser Stadt.“

„In Köthen war am Bahnhof zum Empfang eine Ehrenpforte errichtet worden, die mit den anhaltischen Farben geschmückt war. Mit vielfachen Hurras begrüßten die in großen Scharen herbeigeeilten Landbewohner den ankommenden Zug. Bereits am 18. August traf der erste Zug von Magdeburg kommend in Leipzig ein, dessen Bahnhof, wie auch der Dresden-Leipziger, zu diesem Anlaß festlich geschmückt war. Diesen ersten Zug führte die Lokomotive LEIPZIG.“

Deutschlands erster Eisenbahnknoten: Köthen

Die Inbetriebnahme der von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft (BAE)

1

Bekanntmachung.
Eröffnung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zwischen Dessau und Cöthen.

Die vorbezeichnete Strecke unserer Bahn wird von Dienstag, den 1. September c. ab, dem Verkehr eröffnet werden, wodurch sich die Fahrten von Dessau aus denen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger und Leipziger Dresden Eisenbahn anschließen werden.

In Uebereinstimmung mit dem Fahrplan der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Gesellschaft sind von obigen Tage ab verläufig täglich zwei Dampfzügenfahrten von Dessau nach Cöthen und zwar früh 8 1/4 Uhr und Nachmittag 3 1/4 Uhr

und zurück von Cöthen nach Dessau früh 9 1/4 Uhr und Nachmittag 4 1/4 Uhr

oder 15 Minuten nach Ankunft der Züge von Magdeburg und Leipzig in Cöthen, eingestellt werden.

Dem Publico ist dadurch Gelegenheit gegeben von Dessau aus, ohne Aufenthalt, täglich zweimal auf Eisenbahn nach Cöthen und Magdeburg, oder Halle, Leipzig und weiter, oder von dort nach Dessau zu reisen.

2

Bekanntmachung.

Um während der bevorstehenden Leipziger Michaelis-Messe Geschäftsleuten Gelegenheit zu geben, früher nach Leipzig zu gelangen, als es mittelst unserer regelmäßigen, um 7 Uhr Morgens von hier abgehenden Personen Züge möglich ist, haben wir beschließen, vom 16. d. M. an bis zum 11. October einschließlich, täglich eine Extra-Fahrt von hier nach Leipzig zu veranstalten, welche um 5 Uhr Morgens von hier abgehen und sich bei der Rückfahrt dem um 2 1/2 Uhr von Leipzig abgehenden regelmäßigen Personenzuge anschließen wird.

Magdeburg, den 11. September 1840.

Directorium der hiesigen Eisenbahngesellschaft.
 Franke, Vorstehender.

1 und 2 In der Anhalt-Cöthenschen Zeitung veröffentlichte das „Directorium“ der MLE 1840 wichtige Informationen für die Reisenden. Meldungen über einen Schienenersatzverkehr gab es damals allerdings noch nicht.



Durchgehend eröffnet

Die offizielle Einweihung der Magdeburger Strecke ließ denn auch nicht lange auf sich warten. Die ACZ vom 24. Juni 1840 berichtete davon: „Gestern (19. Juni d. A.) genossen die Bewohner hiesiger Residenz und einer weiteren Umgebung die langersehnte große Freude der Einweihung der Eisenbahn von der Saale (Calbe) bis Cöthen, worauf man schon durch die früher gemeldeten Probefahrten gespannt war, ... es empfing eine zu diesem Behuf angeordnete Herzogliche Commission den Eisenbahnzug an der

errichteten Strecke Cöthen — Deßau (alte Schreibweise, heute Dessau) war für Anfang August 1840 vorgesehen, hatte sich aber verzögert, obwohl am 30. Juli 1840 eine Probefahrt von Mosigkau ohne Zwischenfälle verlaufen war. Am 1. September 1840 war es dann soweit. Dazu veröffentlichte die BAE in der ACZ folgende Bekanntmachung: „Eröffnung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zwischen Deßau und Cöthen. Die vorbezeichnete Strecke unserer Bahn wird am Dienstag, dem 1. September, eröffnet, wodurch sich die Fahrten von Deßau aus denen