

SPECIAL-AUSGABE

Eisenbahn JOURNAL

2
2008

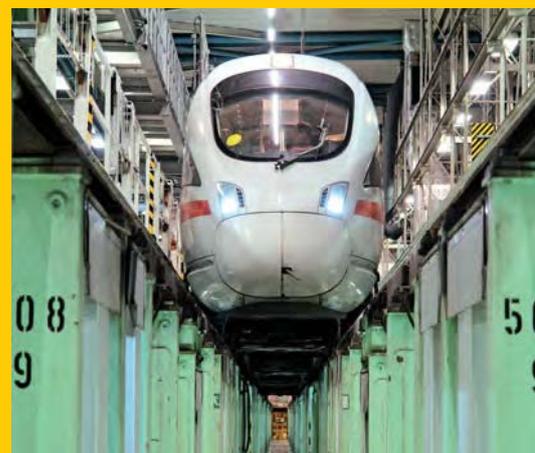
B 10533 F
ISBN 978-3-89610-195-2
Best.-Nr. 54 08 02
Deutschland € 12,50
Österreich € 13,75
Schweiz sfr 25,00
Belgien, Luxemburg € 14,40
Niederlande € 15,85
Italien, Spanien, Portugal (con.) € 16,25
Norwegen NOK 165,00



ICE

Konrad Koschinski

Hochgeschwindigkeitsverkehr bei der DB: Züge, Technik, Einsatz



Eine Legende feiert Geburtstag



Am 5. Juni 1883 startete der erste Orient-Express im Pariser Ostbahnhof und dampfte über München, Wien und Bukarest bis zur bulgarischen Grenze. Hier bestand Anschluss nach Varna und weiter mit dem Schiff nach Konstantinopel. Ab 1888 konnten dann die betuchten Fahrgäste der Belle Epoque ohne Umsteigen von der Seine zum Bosphorus reisen. Nach der Unterbrechung durch den Zweiten Weltkrieg begann der Stern der vormaligen Luxuszüge rasch zu sinken, als sie zu gewöhnlichen Schnellzügen mutierten.

Bis zum Zweiten Weltkrieg wurde der Orient-Express ausschließlich mit ISG-Wagen gefahren, zunächst solche mit Holzaufbauten und Teakholzverkleidung, später Typen in Ganzmetallausführung mit dunkelblauem Anstrich. Die Lokomotiven stellten die jeweiligen Bahnverwaltungen, die schon aus Prestige Gründen stets bemüht waren, ihre besten und modernsten Zugpferde vor dem Luxuszug zum Einsatz zu bringen.

Die aktuelle Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals lässt nicht nur die wechselvolle Geschichte des berühmten Luxuszuges Revue passieren, sondern befasst sich vor allem mit den vielfältigen Fahrzeugen, die zum Einsatz kamen.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 150 Abbildungen, Klammerbindung

Sonder-Ausgabe 2/2008: Best.-Nr. 53 08 02 • € 12,50

Kennen Sie schon diese Sonder-Ausgaben?



Die TEE-Story
50 Jahre TransEurop Express - Züge, Loks, Triebwagen

Sonder-Ausgabe 1/2007
Best.-Nr. 530701 • € 12,50



Eierköpfe
VT 08.5 • VT 12.5 • ET 30 • ET 56 • ETA 176

Sonder-Ausgabe 2/2007
Best.-Nr. 530702 • € 12,50



ÖBB in den 70ern
Strecken • Betrieb • Fahrzeuge

Sonder-Ausgabe 1/2008
Best.-Nr. 530801 • € 12,50



Baueihe 01.10
Klassiker, Legende, Mythos - Erfolg einer Dampflok

Special-Ausgabe 1/2008
Best.-Nr. 540801 • € 12,50



Glacier-Express
Von St. Moritz nach Zermatt - inkl. Video-DVD

Extra-Ausgabe 1/2008
Best.-Nr. 700801 • € 15,00

**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]

ICE: Zugkräftige Marke, gewandeltes Produktprofil

Fast jeder in Deutschland kennt den ICE, viele haben durch ihn wieder Gefallen am Bahnreisen gefunden. Vom Erscheinen des InterCityExperimental an gerechnet, gibt es ihn nun seit rund 23 Jahren. Doch gemeinhin steht das Kürzel ICE für den InterCityExpress, mit dem die Deutsche Bundesbahn 1991 den Quantensprung zur planmäßigen Hochgeschwindigkeit schaffte. 1993 stiegen 14 Millionen Fahrgäste in die 60 Triebzüge der ersten Generation. Gut 70 Millionen Passagiere reisten 2007 mit den „Flaggschiffen“ der DB AG. Die Flotte wuchs auf über 250 Züge: Dem ICE 1 folgten der ICE 2, der ICE 3 und die Neigetechnikversion ICE-T sowie deren Dieselvariante ICE-TD.

Heute bestreitet der ICE zwei Drittel des DB-Fernverkehrs, er bedient fahrplanmäßig mehr als hundert deutsche Städte. Zudem fährt er nach Holland, Belgien, Österreich und in die Schweiz, seit 2007 auch nach Frankreich und Dänemark. Als ambitioniertes Projekt gestartet, hat der ICE – wie Bahnmanager stolz hervorheben – die kühnsten Erwartungen übertroffen und ist eine der erfolgreichsten deutschen Marken.

Allerdings wurde die ursprüngliche Produktphilosophie vom Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) mit höchstem Reisekomfort relativiert: Der ICE-T mit Spitzentempo 230 und der ICE-TD mit nur 200 km/h Höchstgeschwindigkeit sind ja keine HGV-Züge im eigentlichen Sinn, von einem einheitlichen ICE-Standard kann keine Rede mehr sein. Die Integration früherer InterCity- oder InterRegio-Linien ins ICE-System trug wesentlich zum hohen Marktanteil des „Top-Produkts“ bei, für das die Bahn entgegen langjähriger Gepflogenheit übrigens jetzt die Schreibweise Intercity-Express verwendet.

Die Entwicklung von der ersten über die zweite zur dritten ICE-Generation vollzog sich rasch. Doch bereits vor der Jahrtausendwende in Angriff genommene Projekte für einen ICE 4 wurden ebenso wie das deutsch-französisch-italienische Gemeinschaftsprojekt „HighSpeed Train Europe“ nicht weiterverfolgt. Nun zeichnet sich allmählich die Ablösung des ICE 1 und ICE 2 durch eine neue Fahrzeuggeneration ab, der Zeithorizont für die Lieferung von 130 bis 300 europaweit ausgeschriebenen Hochgeschwindigkeitszügen reicht bis zum Jahr 2036! Unklar ist, wie viele davon „echte“ HGV-Züge mit mehr als 250 km/h Spitze sein werden und wie viele nur 230 bis 250 km/h schnelle Züge die jetzigen InterCitys ersetzen sollen. Ob die ICE-Familie noch um Fahrzeuge auf deutscher Produktplattform wächst oder ein ausländischer Lieferant, zum Beispiel Alstom mit einer Variante des TGV-Nachfolgers „AGV“, den Zuschlag erhält – darüber kann man heute nur spekulieren.

Hier gilt es erst einmal, die ICE-Story Revue passieren zu lassen: die Entwicklung und Erprobung des InterCityExperimental, den Werdegang der Serienzüge bis zum Technologiesprung zur dritten Generation, die fast 18 Jahre planmäßiger ICE-Verkehr. Es ist eine Erfolgsgeschichte, die weitaus vielfältigere betriebliche Aspekte und spannendere Technik bietet, als so mancher eher „retrogewandte“ Eisenbahnfreund vermuten mag.

Seinen makellosen Nimbus hat der ICE freilich seit der Katastrophe von Eschede eingebüßt. Und erst jüngst sind nach dem Bruch eines ICE-3-Radsatzes in Köln wieder Zweifel an der Sicherheit aufgekommen; hoffentlich werden sie ausgeräumt. Der ICE-Flotte sei allzeit gute Fahrt gewünscht und Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine anregende Lektüre.

* HGV =
Hochgeschwindigkeitsverkehr

Der Renner

330 km/h schnell, 8000 kW stark, dank Mehrsystem-Ausrüstung europaweit einsetzbar und ausgesprochen formschön: Der ICE 3 ist das unumstrittene Paradenpferd der DB.

➔ Seite 42

Experimentell

Technische Innovationen bot der ICE-V aus dem Jahre 1985 (Baureihe 410) mehr als genug. Und für ein halbes Jahr hielt er den Weltrekord auf Schienen mit 406,9 km/h.

➔ Seite 18



Halbzugkonzept

Während die langen ICE-1-Züge vor allem in Nord-Süd-Richtung eingesetzt werden, bestimmen die kürzeren ICE 2 vor allem den West-Ost-Verkehr. Mit ihnen führte die DB das Flügelzugkonzept auch im ICE-Verkehr ein.

➔ Seite 34



18 Jahre ICE

Fast 260 Züge, drei Fahrzeuggenerationen sowie Varianten mit Neigetchnik und Dieselantrieb sind nur Stichworte einer großen Einsatzübersicht – und Ausblicke auf die Zukunft des ICE.

➔ Seite 70



Kurvenflitzer

Neigetechnikzüge machten der DB bislang nicht nur Freude. Während sich die „bogenschnellen“ ICE-T bewährten und planmäßig auch in der Schweiz und Österreich eingesetzt werden, bleibt die Dieselvariante ICE-TD das Sorgenkind der DB. Im Dänemark-Verkehr besteht nun aber wieder Hoffnung ...

➔ Seite 56

Titelfotos: J. Hund (großes Bild bei Günzburg, April 2007),
M. Werning, W. Klee, J. Hörstel

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
M. Hubrich (2), U. Budde,
W. Klee, A. Burow



Editorial	
Zugkräftige Marke, gewandeltes Profil	3
Galerie	
Bilder der „weißen Flotte“	6
Der Weg zum HGV	
Tempo 300 im Visier	14
ICE-V	
Der InterCityExperimental	18
ICE 1	
Flaggschiff für die Zukunft	24
ICE-Unglücke	
Schwärzester Tag der jüngeren Bahngeschichte	32
ICE 2	
Halbierter Lindwurm	34
ICE-S und ICE-D	
Konzept „Generation drei“	40
ICE 3	
Renner fürs neue Jahrtausend	42
Velaro	
Ein ICE-3-Ableger	52
ICE-Impressionen	
Schwarz-weiße Bildeindrücke	54
ICE-T	
Bogenschneller Kurvenflitzer	56
ICE-TD	
„Spätzünder“ auf Nordkurs	64
Lokführer-Story	
Slalom auf der Gäubahn	68
Einsatzgeschichte	
18 Jahre ICE-Verkehr	70
Impressum & Vorschau	
	86
Fachhändler-Adressen	
	88





REKORDBRECHER

1985 wurde der fünfteilige InterCityExperimental fertiggestellt. Der Versuchsträger erreichte am 1. Mai 1988 den Weltrekord von 406,9 km/h für ein Schienenfahrzeug. Knapp zwei Wochen später rollte der Zug in weitaus gemächlicherem Tempo über die Werra bei Oberrieden.

Foto: Michael Hubrich

SICH NEIGENDE GRENZGÄNGER

Abseits der Hochgeschwindigkeitsstrecken sind die ICE-T mit bis zu 230 km/h auf konventionellen Strecken unterwegs. Dem 411 083 (als ICE 186 Zürich–Stuttgart) begegnet hier zwischen Schaffhausen und Singen der Gegenzug.

Foto: Joachim Hund





NEU GEBOREN

Die Entscheidung der DB schien endgültig: Die Diesel-ICE der Baureihe 605 sollten nach unzähligen Pannen nicht mehr in den Fahrgastverkehr zurückkehren. Vorbei waren u.a. die Einsätze im Allgäu, wie hier am Alpsee bei Immenstadt (25.10.2003). Drei Jahre später ist vieles anders: Seit Dezember 2007 fahren die Züge nun im deutsch-dänischen Verkehr auf der Vogelfluglinie – bislang mit Erfolg.

Foto: Andreas Ritz

