

DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Mai
5/2001

Zehn Jahre ICE



4 390753 914508 05

Editorial

10 Jahre ICE – als „Wunderwaffe“ oder „Bremsklotz“? Wer in der heutigen Zeit Reisende vom Auto mit seiner Bequemlichkeit oder vom Fliegen mit seinem schnellen Hin-und-Her auch für weite Tagesreisen auf die gute alte Eisenbahn lenken will, der braucht schon mehr als einen netten Zug mit einer Fahrzeit von mehreren Stunden zwischen zwei großen Ballungsräumen. Da braucht es einen Markennamen, auf den man sich verlassen kann, mit pünktlichen Fahrzeiten, mit exakten Anschlussmöglichkeiten, mit einem Service und einer Sauberkeit, welche das enge Auto oder Flugzeug nicht bieten, und mit den heute für einige so selbstverständlichen Annehmlichkeiten wie Frühstück am Platz oder Schreibtisch mit Internet-Anschluss. Und das alles bietet der ICE zweifelsohne, sein Markenname hat sich durchgesetzt. Schließlich hört man den modernen Reisenden lieber sagen, dass er mit dem ICE gekommen ist als mit dem Zug. Soweit zur Habenseite. Andererseits findet man heruntergekommene „Reststrecken“ oder völlig stillgelegte Verbindungen. Die vorhandenen Finanzmittel reichen laut Politik eben nur für die Prestigestrecken der schönen schnellen Renner. Hatten wir bei der letzten großen Wahl mit Blick auf Rot/Grün da nicht etwas anderes erwartet? Es nützt nichts, das ICE-Netz ist hervorragend, macht aber nur Sinn, wenn genügend Zufuhrstrecken zu den Metropolen aus dem Umland, Verknüpfungspunkte mit Auto und Flugzeug und auch wirklich genügend Verbindungen in alle größeren Städte angeboten werden. Die Eisenbahn von morgen wird nur im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsträgern funktionieren. Richtige Weichenstellungen auch seitens der Politik hin zu einem ausgewogenen Verkehrsangebot sind überfällig. Dabei spielen die Fahrpreise der Bahn natürlich eine besondere Rolle.

Und was sagt der Modelleisenbahner zum ICE? Wenn man einigen Fachhändlern glauben darf, kommt ein neuer Eisenbahnfan am ICE nicht vorbei. Startpackungen mit den flotten Flitzern gehen weg wie warme Semmeln, und die Kleinen sind ganz heiß auf diese neuen Züge. Schön, und dann? Nach ein paar Runden im Autorennbahnstil ist es vorbei mit der Kreativität des Hobbys Modelleisenbahn. Rangieren oder Wagen absetzen kann man mit dem ICE eben nicht. Aber das muss man auch nicht. Solange vom ICE ein Startsignal ausgeht, aus welchem sich wenigstens bei einigen Nachwüchslern ein dauerhaftes Hobby mit weiter gehendem Interesse entwickelt, hat der ICE schon sehr viel geleistet. Lassen wir ihn also da, wo er ist, jubeln wir ihn nicht allzu hoch, aber unterschätzen wir einen solchen Markennamen auch nicht, schließlich: Ohne Bum-Bum-Boris gäbe es heute nur halb so viele Tennisspieler.

Ingo Neidhardt



Eisenbahn-Jubiläum: 10 Jahre ICE, die „Flaggschiffe“ der DB AG, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Impressionen zwischen Ostsee und Erzgebirge: Auf schmaler Spur	6
Zehn Jahre ICE-Verkehr: „Flaggschiffe“	10
Kaum Bekanntes aus der Fahrzeug-Geschichte: Kriegslokomotiven (Teil 1)	22
E 44-Nachschlag: Von „B“ nach „G“	28
Erinnerungen an Kalbe: Ausflug zu „Bubiköpfen“ und „Altmarklieschen“	30
Wagen-Porträt DRG: Einheits-Gepäckwagen Bauart 1928	36
75 Jahre Furka-Oberalp-Bahn: Hochalpiner Hit	38
Schmalspur auf Sizilien: Circumetnea	42
Vorbild & Modell: Die Zahnradlok der FO-Reihe HG 3/4	62

Titelbild: Wer hätte dies 1991 zum Start des ICE-Verkehrs gedacht: Genau zum „Zehnjährigen“ geht nun auch die Diesel-Variante mit Neigtechnik, der ICE-TD VT 605, an den Start. Abb.: Harald Schön

Anlagenporträt: Super-Anlage in H0, das 3500-Bäume-Wunder, von Peter Hahn, ab Seite 64





Bahngeschichte: Vollendete und Unvollendete unter den Kriegslokomotiven, von Manfred Weisbrod, ab Seite 22



Schmalspur-Impressionen: Täglich Volldampf zwischen Ostsee und Erzgebirge, von Olaf Bergmeier, ab Seite 6

Modell

Rubriken

ICE: Wer hat was im Modell?	20
Eine 1:87-Version von DRG-Modell Berlin: Die S 7 der K.P.E.V.	60
Die Zahnradlok der FO-Reihe HG 3/4 Bemos H0m-Modell	63
Eine außergewöhnliche Epoche-III-Anlage: Das 3500-Bäume-Wunder	64
TT-Anlage nach dem zweiten Umbau: Schwarzberg, vier Jahre danach	72
6. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Große Landschaft – kleine Züge	76
Eine Märklin-Modulanlage entsteht (Teil 1): Altes Land	78
„Das“ Kleinbahndiyll im Herzen der Altmark – Badel, Teil 5: Rocos Bettungsgleis mit Pfiff	82
Wie die letzten 50er der Rbd Dresden im Maßstab 1:87 überlebten: Roco-50 mit neuen Gesichtern	86
Unser Basteltipp: Kleinlokschuppen für schmale Gleise	90
Neon-Folie von Noch: Nightlife	92

Bahn-Notizen	44
Neuheiten	54
Mini-Markt	94
Bahn-Post	102
Neue Bücher	102
Fachhändler-Adressen	104
Impressum	106
Sonderfahrten und Veranstaltungen	109
Sonderfahrten und Veranstaltungen (Börse)	110
Typenblatt: BR 97², Zahnradtenderlokomotive, bad. IXb	111

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Harald Schön, Werkfoto BMAG, Olaf Bergmeier, Rolf Knipper, Stefan Hörth, Ulrich Graunitz*

Fahrzeug-Umbau: Seltene DR-Varianten entstehen aus Rocos 50er, von Ulrich Graunitz, ab Seite 86






ZOJE, HARZ UND RÜGEN:

Zug ohne jede Eile am Stadtrand von Zittau (ganz oben; März 1991). – Auf der Harzquerbahn verlässt 99 7242 mit einem Zug den Bahnhof Eislefelder Talmühle (oben; April 1990). – Im Bahnhof Göhren wartet 99 4801 mit einem Zug auf die Abfahrt nach Putbus (großes Bild; November 1991).

AUF SCHMALER SPUR

ZWISCHEN OSTSEE UND ERZGEBIRGE

IMPRESSIONEN VON OLAF BERGMEIER (BILDER UND TEXT)



Die Schmalspurbahnen! Fast ist es mir ein wenig peinlich, wenn ich heute darüber nachdenke, was mich speziell in den Jahren 1990 bis 1992 zu etlichen Reisen in die „neuen Bundesländer“ trieb. Keine patriotischen Gefühle, keine Freunde oder Verwandten, die man nach all den Jahren wieder in die Arme hätte schließen können, stattdessen: Die unverhoffte Chance für einen jungen Eisenbahnfotografen, in den neunziger Jahren noch Dampfbetrieb pur zu erleben, nachdem das Dampfzeitalter auf Normalspur just vor meiner Zeit zu Ende gegangen war. Nun schnauften zwar keine 44er mehr die Blankenheimer Rampe hoch, sausten keine Reko-01 mehr mit ihren Schnellzügen gen Berlin, doch dafür winkten einige der schönsten Landschaften im real zu Ende gehenden Sozialismus mit einem Kleinbahnflair, das man sich in Hannover und anderen westdeutschen Großstädten kaum mehr vorstellen konnte. Also hin!



HARZ: 99 7244, 7238 und 7243 nächtens im Bw Wernigerode (November 1991).

Gerade 1990/91 war das natürlich noch leichter gesagt als getan. Ob mit oder ohne Auto – die wenigen Verbindungen in jene Gegenden, die man unlängst noch mit dem Begriff „drüben“ zusammengefasst hatte, gestalteten sich langwierig und umständlich. Besonderer Beliebtheit erfreute sich in meinem Fall aber bald der Schnellzug D 708 von Saalfeld nach Binz auf Rügen, der um 0.26 Uhr den Bahnhof Berlin-Lichtenberg verließ und schon kurz nach 5 Uhr morgens sein Ziel auf der Ostseeinsel erreichte. Meist war ich der einzige Fahrgast, der nach der Ankunft auf den Bahnsteig torkelte, ziemlich zerknittert von der kurzen Nacht auf einer

Abteilkabine. Durch menschenleere Straßen in Binz wanderte ich dann zum Bahnhof der Kleinbahn, wo sich gegen 5.40 Uhr die ersten Dampfzüge des Tages begegneten. Je nach Zeitpunkt des Sonnenaufgangs löste ich nun entweder zum Erstaunen des Personals eine Fahrkarte zum Bedarfshaltepunkt Seelvitze oder ich fuhr nach Putbus, um die Zeit bis Tagesanbruch mit einem Besuch des dortigen Betriebswerkes zu überbrücken. Sonstige Fahrgäste: so gut wie niemand. Beinahe schien es, als würden all die Züge nur für mich fahren, wie auf einer Modellbahn in 1:1. Und das erst recht, nachdem ich am vorläufigen Ziel meiner langen Reise angekommen

war und mich in der hügeligen, einsamen Acker- und Alleeanlandschaft zwischen Seelvitze und Posewald an Dampfzügen im Licht der frühen Morgensonne begeistern konnte. Zurück nach Hannover ging es dann auch wieder nachts, manchmal schon am selben Abend, meist mit grandiosen Eindrücken von Rügen und seiner Kleinbahn. Zugegeben, zu meinen Erinnerungen an diese Reisen gehören auch der eklige Geruch nach Plaste und Desinfektionsmittel im Abteil des Nachtzugs, der Ölgestank in Ikarus-Bussen oder Wartezeiten in der tristen Bahnhofshalle von Stralsund mit ihren monumentalen Wandgemälden und den ersten Nepp-Automaten aus dem Westen. Meinen Elan gebremst haben später jedoch ganz andere Dinge: So setzte ungefähr 1992/93 vor allem an der Ostsee und im Harz die Lawine der Luxusreisebusse ein, und mit ihnen hielten Heerscharen extravertierter Pauschaltouristen mit Camcorder und Dosenbierpalette Einzug bei der Schmalspurbahn. Irgendein gemeiner Hund muss den Planern bei der Bahn dann auch verraten haben, dass in meinem geliebten D 708 seit 1990 nur ziemlich selten jemand zwischen Berlin und Binz die sieben oder acht Schnellzugwaggons bevölkerte, und um 5.40 Uhr rast natürlich auch schon lange kein „Roland“ mehr Richtung Putbus los. Und doch setzt an dieser Stelle die eigentliche Erfolgsgeschichte der Schmalspurbahnen ein. Wer vor zehn Jahren die zumeist stark abgewirtschafteten Strecken bereiste und auch den immensen Sanierungsbedarf der Reichsbahn insgesamt erahnen konnte, der musste eigentlich an Wunder glauben, wollte er Molli, Roland & Co. noch eine Zukunft bis ins nächste Jahrtausend vorhersagen. Denkmalschutz? Vermutlich kein Thema

FREITAL-HAINSBURG-KIPSDORF: Den Rabenauer Grund durchfährt ein von 099 741 gezogener Zug (November 1992).





RÜGEN: Ein Zug nach Putbus kurz vor dem Haltepunkt Seelwitz (November 1991).

mehr, wenn den kleinen Bähnchen Rechnungen in Millionenhöhe ausgestellt würden. Der Zittauer Bahn hätte es wegen des vorrückenden Braunkohletagebaus eigentlich schon 1990 an den Kragen gehen sollen.

Das Wunder ist eingetreten: Nach Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe (!!) blicken heute praktisch alle verbliebenen Schmalspurbahnen zwischen Ostsee und Erzgebirge in eine gesicherte Zukunft. Die meisten Bahnen sind in lokale Trägerschaft übernommen worden und aus den Touristikkonzepten ihrer Regionen kaum mehr wegzudenken. „Chartern Sie Ihren Zug online“, lädt die Internet-Homepage der Rügener Kleinbahn ein – rasende Entwicklung beim „Rasenden Roland“! Mehr noch als diese Technikmischung zwischen Dampflok und Computer sowie all die investierten Millionen beeindruckt allerdings das oft ehrenamtliche Engagement, mit dem sich örtliche Initiativen für den Erhalt und Ausbau der Strecken eingesetzt haben. Vor allem dank solchen Engagements sind im Preßnitztal und

in Schönheide inzwischen ja sogar zwei bereits längst verschwundene Strecken zu neuem Leben erwacht. Die Entwicklung der Schmalspurbahnen in den letzten zehn Jahren ist zu einer großen Erfolgsgeschichte geworden – willkommene Abwechslung inmitten immer neuer Hiobsbotschaften von der DB AG. □

Noch viel mehr über die heute noch befahrenen Schmalspurbahnen bietet das soeben erschienene EJ-Special 2/2001 „Täglich Volldampf“!



RÜGEN: Aus Seelwitz fährt ein Zug Richtung Göhren aus (November 1991).



Den ICE kennt heute jedes Kind. Vor zehn Jahren erstmals planmäßig eingesetzt, ist er wie kein anderer deutscher Zug zum Inbegriff der modernen Bahn geworden – und für die Sparte Reise & Touristik der DB AG heute der Umsatzträger Nummer eins. Zum Dekaden-Jubiläum ein Zwischen-Resümée

VON KONRAD KOSCHINSKI



ZEHN JAHRE ICE-VERKEHR:

»Flaggschiffe«

Die Hochgeschwindigkeits-Ära in Deutschland brach mit Verspätung an – bundesbahntypisch eben, wie Journalisten seinerzeit froztelten. Nicht nur, dass die DB den Staatsbahnen Frankreichs und Japans um Jahre hinterher hinkte, auch die offizielle Premiere am 29. Mai 1991 verlief nicht nach Plan. Ausgerechnet der ICE aus Bonn, mit dem der damalige Bundespräsident anreiste, traf eine Viertelstunde zu spät in Kassel-Wilhelmshöhe ein. Somit erreichten nur drei ICE-Garnituren gleichzeitig den neuen Bahnhof, eigentlich sollten dort vier der insgesamt sechs Premieren-Züge parallel einlaufen. Der symbolische Druck auf den „roten Knopf“ wenigstens klappte programmgemäß: Schlag 12 Uhr stellte Richard von Weizsäcker die Signale für das neue Bahnzeitalter auf Grün.

Vier Tage später, am 2. Juni 1991, begann auf der Route Hamburg–Frankfurt (Main)–Stuttgart–München der reguläre ICE-Verkehr im Stundentakt. Auf den Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart jagten



Testlauf: Dem planmäßigen Start der ersten ICE-Generation am 2. Juni 1991 gehen intensive Probefahrten der bereits fertig gestellten Serienzüge voraus. Fast symbolisch das Bild der Einheit mit den Triebköpfen 401 501 und 001, die hier im September 1990 die ICE-Halle im Hamburger Bw Eidelstedt verlässt.
Abb.: Jürgen Hörstel



Fast zehn ICE-Jahre später: Die ersten ICE-Züge der dritten Generation mit Neigetechnik, die ICE-T, legen sich in die Kurven – hier eindrucksvoll in Szene gesetzt mit einem Doppelzug Berlin–München bei Jena im Juni 2000.
Abb.: Harald Schön



Der ICE auf den Neubaustrecken: Hohe Brücken über Einschnitte und zahlreiche, mehr als ein Drittel der Gesamtstrecke umfassende Tunnelabschnitte charakterisieren die Schnellfahrtrassen. Unten ein ICE auf einem Viadukt bei Heina (NBS Hannover-Würzburg), links ein Zug an einer Tunneleinfahrt bei Bretten (NBS Stuttgart-Mannheim).
Abb.: Dieter Kempf, Harald Schön

