

Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 2A 11059 E 6/93 DM 4,00

hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

Raiffeisens
Ecke

Fliegender
Hamburger

Rasende
P 3/5 H

Elektronik-Pfade nach Berlin

Schrittweise
von Dresden nach Prag



Die Vennbahn hilft beim Bau des europäischen Hauses. Eisenbahnfreunde aus drei Ländern haben in ihrer Freizeit eine bisher einmalige Museumsbahn geschaffen.

Seite 47

Zum Titelbild:

Seit Fahrplanwechsel am 23. Mai wird die stark belegte, aus politischen Gründen von der DR vernachlässigte Strecke Helmstedt-Magdeburg elektrisch mit 160 km/h befahren. Kernstück ist das modernste elektronische Stellwerk Deutschlands, das in Eilsleben installiert wurde. Die Züge – erstmals planmäßig auch der ICE und von der BR 103 gezogene IC – stellen sich die Signale selbst auf Fahrt – ein gutes Symbol, daß es auf dem schwierigen Weg zum wirtschaftlichen Zusammenwachsen vorangeht.

Foto: KLAWIAN

VORBILD

Die Bahn muß ran Der ICE fährt planmäßig nach Berlin	6
Der Fliegende Hamburger Vor 60 Jahren hatte er Premiere	10
Schritt für Schritt Zu Fuß auf den Schwellen nach Prag	12
Totentanz in Buckow Wieder stirbt eine Nebenbahn	16
Der falsche Platz Als Schlußschaffner im Bremsershäuschen	42
Die Vennbahn Eine deutsch-belgische Museumsbahn	47

MODELL

TEST 38 432 (bay. P 3/5 H) von Trix in H0	29
Spreewälder Originale Erwünschte Ähnlichkeiten zu Zeukes TT	32
Die Raiffeisenecke Eine äußerst kurzweilige Eckennutzung	34
Tips & Tricks Das Blätterdach und anderes	38
So bauen wir Die Metallwerke Grauenfels	40

Der elektrische Betrieb auf der kaum benutzten Nebenbahn von Müncheberg nach Buckow in der Märkischen Schweiz ist seit Ende Mai eingestellt und wird seitdem mit wesentlich höherem Diesel-Aufwand betrieben. Die Strecke soll sterben. MEB versucht, den Gründen auf die Spur zu kommen. **Seite 16**



Ins Innere geschaut: Der Führerstand der bayerischen P 3/5 von Trix ist in seinem Detailreichtum sehenswert. **Seite 29**

Liebe Abonnenten, bitte keine Mitteilung der neuen Postleitzahlen an den Verlag! Wir stellen automatisch um!

RUBRIKEN

EDITORIAL	5
Fahrplan	5
Drehscheibe	17
Güterschuppen	21
Modelldrehscheibe	26
Auskunft	44
Bahnpost	46
Vorschau	51
MEB-Fahrzeug-Lexikon	52

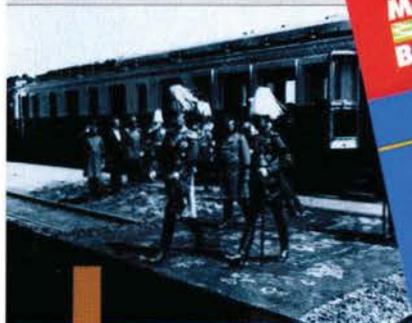


Das elektronische Stellwerk in Berlin-Westkreuz hat ein ähnliches Niveau wie das in Eilsleben. Noch fährt der ICE daran vorbei. **Seite 6**

EXKLUSIV!

Die packende Geschichte des Kaiserzuges

Die bewegte Geschichte des historischen Zuges vom Bau in Breslau am Ende des vorigen Jahrhunderts bis heute. Das Sonderheft erzählt von »glorreichen« Zeiten, Exil und Versteckspiel.



Bisher unveröffentlichte Fotos: der Kaiserzug, wie ihn keiner kennt!



Der Hofzug so, wie ihn der »Reisekaiser« liebte!



SFR 25,00
DM 25,-

Modell Eisen Bahner

ALFRED GOTTLWALDT

DER HOFZUG



SR. MAJESTÄT DES DEUTSCHEN KAISERS, KÖNIGS VON PREUSSEN

Ab 19. Mai
im Handel
oder direkt beim Verlag!

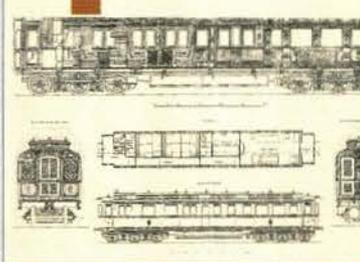
Originalquellen
machen das Sonderheft
zum Lesevergnügen



Das Geheimnis des
Salonwagens – wo
war er versteckt? Wer
wußte Bescheid?



Die original historische
Bauzeichnungen ganz
groß zum Aufklappen.



Coupon einfach ausschneiden und absenden an T & M Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 11001, O-1100 Berlin

BESTELLCOUPON

Ja, ich bestelle Exemplar(e) vom MEB Sonderheft Nr. 2, »Der Hofzug Sr. Majestät, des Deutschen Kaisers, Königs von Preußen« zum Preis von je DM 25,00 inklusive Versandkosten.

Ich zahle mit beiliegendem Verrechnungsscheck bequem und einfach per Bankeinzug

Kontonummer (kein Sparkonto) Bankleitzahl (bitte vom Scheck abschreiben)

Name des Geldinstitutes

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ Ort

Datum, Unterschrift

- 👑 auf 100 Seiten alles über den Kaiserzug
- 👑 spannend erzählt, voll überraschender Erkenntnisse
- 👑 viele bisher unveröffentlichte Originalabbildungen und Textquellen
- 👑 viel Farbe und 2 extra Klapptafeln
- 👑 Der Preis: DM 25,00

Bestellung an:
T & M Verlagsgesellschaft mbH
- Spezialverkauf -
Postfach 11001 - O-1100 Berlin

MEB Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich bei der MODELL EISENBAHNER, T&M Verlags-gesellschaft mbH, Postfach 11001, O-1100 Berlin, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Habemus papam!

Weiße Rauchzeichen werden aufgelassen, wenn die Kardinäle in Rom einen neuen Papst gekürt haben: Habemus papam. Sie stiegen am 21. Mai in der Maschinenbau GmbH Babelsberg auf, dem ehemaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg, der Stätte, wo die DR ihre letzten Dampflokomotiven und ihre Großdiesellokomotiven der Baureihe V 180 bauen ließ, zwei Stück pro Tag in der Glanzzeit.

Zwar hatte es im BDEF keine papstlose Zeit gegeben. Im Gegenteil, viele der nahezu 300 Delegierten wiesen nachdrücklich und mit Respekt darauf hin, daß Ulrich Sethe, der bisherige Vorsitzende, sich in der als „Kaiserlose Zeit“ bezeichneten Krise um 1988 bereit erklärt hatte, die schwierige Vorstandsführung zu übernehmen. Dafür wurde ihm mehrfach und unter Beifall der Dank ausgesprochen. Doch die Zeit war wohl reif für einen Wechsel an der Spitze. Einer der Delegierten brachte es auf den Punkt: Das leise, unauffällige, auf Harmonie bedachte Führen des Ulrich Sethe hat damals, 1988/89, wieder Ruhe in den Ver-

band gebracht, hält aber der Rauheit dieser Tage nicht stand. Mehr Zielstrebigkeit, Durchsetzungskraft werden verlangt, und das nicht allein wegen der Abspaltung des eigenständig gewordenen Museumsbahnverbandes vom BDEF, sondern auch wegen der dringend gebotenen Gewinnung eines eigenen Standpunktes in den sich neu organisierenden Strukturen der Deutschen Bahnen. Auf 399 abgegebenen Stimmzetteln erhielt dann auch Wolfgang Schacht aus Hannover 221 Ja-Kreuze.

Wolfgang Schacht war bereits im Vorjahr in Passau in den Vorstand gewählt worden. Mit seiner nunmehrigen Wahl zum Vorsitzenden und dem Ausscheiden von Ulrich Sethe war ein weiteres Vorstandsmitglied neu zu bestimmen. Gewählt wurde Dietrich Kutschik vom Förderverein des Museums für Verkehr und Technik Berlin. Er – langjähriges Hobby Verkehrsgeschichte – nimmt sich des Arbeitskreises Eisenbahnfreunde an.

Ebenfalls neu zu besetzen war die Funktion des Geschäftsführers. Dazu wählten die Delegierten Heinz-Joachim Siegmann aus Hemmingen bei Hannover.

Apropos Delegierte. Der Passauer Verbandstag im vergangenen Jahr war dadurch

charakterisiert, daß fünf Vorstandsmitglieder ihren Rücktritt erklärten. Der Delegiertenversammlung gelang es, binnen einer Stunde die Lücken zu füllen und einen neuen Vorstand auf die Bühne und auf die Beine zu stellen. Als in diesem Jahr Wolfgang Ebel als Zuständiger für die Museumsbahner im BDEF das Handtuch warf, verzichtete der Souverän Delegiertenversammlung auf eine Neubesetzung. Man will abwarten, wie sich die Lage angesichts des eigenen Museumsbahndachverbandes entwickelt.

Statt dessen nahm sich die Vollversammlung ausgiebig der Finanzen des BDEF an. Dabei stellte sich heraus, daß diese wohl bereits seit einiger Zeit mit einem Schuldenberg belastet zu sein scheinen, doch so genau sieht da gegenwärtig niemand durch, auch die Kassenprüfer nicht. Sie waren stark genug, mit den Delegierten zu der Meinung zu gelangen, angesichts der Verworrenheit der Situation den Schatzmeister nicht zu entlasten. Das ist – um kein Mißverständnis aufkommen zu lassen – kein wie auch immer gearteter Hinweis auf eventuelle Manipulationen zum persönlichen Vorteil, sondern eine mißliche Situation, in der der vor Jahresfrist gewählte

Schatzmeister Prügel bezieht für unberechnete Dinge, die aus der Zeit vor Passau stammen.

Den Wunsch des Vorstandes, die Finanzmisere durch eine einmalige Umlage von 2,50 DM je Mitglied zu beenden, erfüllten die Delegierten nicht. Sie empfahlen vielmehr ein strenges Sparregime. Und beschlossen bei gleichzeitiger Herabsetzung des Mindestbeitrages von 20 auf 15 Einheiten eine Beitragserhöhung von 6,50 auf 8,50 DM ab 1994. Nicht, weil zu viel Geld in den Kassen der Vereine ist, sondern weil die Bahnen auf ihrem Weg in die Privatwirtschaftlichkeit den BDEF offensichtlich als Ballast empfinden. Wie sonst soll man sich erklären, daß sie die Gewährung von Freifahrtscheinen zur Unterstützung der Verbandsarbeit schnöde gestrichen haben? So etwas schlägt in den Reisekosten bei den hohen Fahrpreisen eben kräftig zu Buche. Der Verbandstag fand zum ersten Mal in einem der neuen Bundesländer statt. Und er fand zum ersten Mal seit längerem wieder Zeit, sich mit den vor ihm liegenden Aufgaben und Problemen zu beschäftigen. Nehmen wir das als ein gutes Omen.

Fritz Borchert

FAHRPLAN



Ausstellungen, Termine, Markt

5.6. Fotospezialtag

im Eisenbahnmuseum Strasshof, mit Lokparaden, Anfahrten u.v.m.
Info: Eisenbahnmuseum Strasshof, Sillerstr.123, A-2231 Strasshof, Tel: 02287/3027, Fax: 02287/3052.

6.6. Fahrzeugschau

mit Modellbahn- und Modellauto-Tauschbörse von 9 bis 18 Uhr.
Am 28.8. Fahrzeugschau von 9 bis 18 Uhr.
Info: Freizeitgruppe „Historische Elok“ im Bw Leipzig Hbf West, Berliner Str. 90, O-7010 Leipzig, Tel: 0341/7243449.

12.6. Tauschmarkt

Am Tag der offenen Tür führt die BSW-Modellbahngruppe im AW Cottbus einen Tauschmarkt durch.
Info: Tel. 0355/47 11 32, Jens Balscz.

18.6. Sonderverkauf Eisenbahnliteratur

Sonderverkauf des transpress-Verlags mit vielen verfügbaren, aber immer gefragten Büchern und Mängel-exemplaren aktueller Titel zu stark herabgesetzten Preisen in O-1086 Berlin, Französische Straße 13/14, auf dem Hof, 10.00 - 19.00 Uhr

12.6. Fotosonderfahrt

mit der „Nikki S“ von Putbus nach Göhren. Bitte rechtzeitig Fahrkarten bestellen bei: Förderverein zur Erhaltung der Rügenschon Kleinbahn, Binzer Str. 2, O-2335 Putbus, oder Modellbahnclub Saßnitz e.V., Straße der Jugend 2, O-2365 Saßnitz, Tel: 038392/32885.

13.6. FD 1066 Hohenschwangau

Historischer Fernschnellzug mit O1 1066 von Stuttgart Hbf über Ulm-Kempten nach Füssen, Besuch Schloß Neuschwanstein.
Rückfahrt über Buchloe-Augsburg-Ulm nach Stuttgart.
Anmeldung/Info: Eisenbahnclub Adler e.V., Tannenbergsstr. 9, W-7000 Stuttgart 50, Tel: 0711/548628, Fax: 0711/548277.

19./20.6. Modellbahnschau

„Schweizer Bahnen“ von 10 bis 17 Uhr im Speisesaal der Wuppertaler Stadtwerke, Schützenstr. 34, W-5600 Wuppertal-Barmen. Eintritt frei!
Info: Modelleisenbahner Freundeskreis Wuppertal, Jürgen Lenzen, Alfred-Dobbert-Str. 57, W-5600 Wuppertal, Tel: 0202/706312, Fax: 0202/7054627.

19./20.6. Streckenjubiläum

aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der Strecke Schmalkalden-Zella-Mehlis, Dampfzug mit Bahnpersonal in hist. Uniform, Burgfest in Steinbach-Hallenberg, Trachtenumzug u.v.m.
Info: Fremdenverkehrsamt Steinbach-Hallenberg, Rathausplatz 2, O-6088 Steinbach-Hallenberg, Tel: 036847/2437.

19./20.6. Tage der offenen Tür

auf dem Bahnhof Gramzow, Ausstellung zu den Klein- und Privatbahnen Deutschlands sowie das im Aufbau befindliche Brandenburgische Museum für Klein- und Privatbahnen. Eintritt frei!
Info: Brandenburgisches Museum für Privat- und Kleinbahnen, Poststr. 25, O-2131 Gramzow.

2.-4.7. Wochenendausflug

mit Museumstriebezug VT 612 von Stuttgart nach Hamburg zur Reeperbahn, Fischmarkt und Weindorf. Zwei Übernachtungen im Hotel „Europäischer Hof“ und eine Hafenrundfahrt sind im Reisepreis von 398,- DM enthalten.
Veranstalter: BSW-Freizeitgruppe E 44 002. Info/Anmeldung: Reisebüro Rominger, Im Hauptbahnhof, W-7000 Stuttgart, Tel: 0711/2268950.

2.-4.7. Straßenbahnen an Oder und Neiße

Exkursion zu den Betrieben Cottbus, Frankfurt/O. und Görlitz mit Gesamtbereisung der Netze mit versch. Fahrzeugen;
14.8. Abschiedsfahrt der 74 1192 über unbekannte Strecken im Ruhrgebiet ab/bis Duisburg;
27.8. - 5.9. Waldbahnen in den Karpaten, Dampfson-

derfahrten mit preuß. Loks der Reihen P 8 und G 10; 18./19.9. Fahrten mit VT 95 ab Ludwigshafen und Mainz über versch. Güter- und Industriebahnen.
Info gegen Rückporto: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Referat Studienfahrten, PF 2945, W-4130 Moers 1.

3.7. Abschiedsfahrt

der letzten Schienenbusse aus der Pfalz auf stillgelegten Strecken ab Landau/Pf Hbf nach Gernersheim, Herxheim, Kapsweyer, Bad Bergzabern und Bundenthal-Rumbach. Fotohalte, Scheininfahrten.
Anmeldung/Info: Günther Hünerfauth, Tel: 06341/50838.

3./4.7. 2. MiniTruck Treffen

25./26.9. Zweites Miniclub-Treffen.
Info: Technik-Museum Speyer, Geibstr. W-6720 Speyer, Tel: 06232/78844, Fax: 06232/78811.

23.-25.7. Dampfmodellbautage

in W-7457 Bisingen/Württ. Gezeigt werden Dampfmodellmaschinen und Anlagen. Info: MEC Balingen, PF 1252, W-7460 Albstadt 2, oder bei Klaus-Peter Maus, Lehrstr. 25, W-7469 Balingen, Tel: 07433/37345.

14.8. Sonderfahrt

mit Lok 91 134 und hist. Wagen von Rostock nach Graal-Müritz und Tessin.
Info/Anmeldung gegen frank. Umschlag: Meckl. Eisenbahn-Verein e.V., Pf 151040, O-2510 Rostock 5 (n. PLZ 18061).

Aufruf zur Teilnahme

an der 31. Leipziger Modellbahnausstellung vom 4. bis 19.12. 93 im Messehaus am Markt.
Teilnahmeunterlagen können bis Ende Juli angefordert werden.
Info: Modelleisenbahnverein „Friedrich List“ e.V., Geschäftsstelle Kulturtr. 22, O-7033 Leipzig (n. PLZ 04177), Tel/Fax: 0341/476341.



Einen Vorgeschmack auf den künftigen Fernbahnverkehr nach Berlin vermittelte am 13. November 1990 dieser ICE in Berlin-Lichtenberg. Nun gehört er hier für ei

Die Bahn muß

Als in der Nacht vom 9. zum 10. November 1989 in Berlin die Mauer fiel, die Trabis und Wartburgs die West-Berliner Straßen verstopften, war das nicht allein ein historisches Ereignis, sondern auch der Beginn eines Dauerstaus in Berlin und auf den Autobahnen, die nach Berlin führen. Eine Verkehrslösung nur auf der Straße kann es also nicht geben.

Schon jetzt, zweieinhalb Jahre nach der deutschen Einheit, hat sich im Schienenverkehr in, um, von und nach Berlin viel verbessert. Doch das war nur eine Ouvertüre. Nachdem seit 22. Mai 1993 der InterCityExpress Berlin täglich mit wichtigen Wirtschaftsräumen verbindet, wird in den kommenden anderthalb Jahrzehnten der

Stellenwert der deutschen Hauptstadt als nationaler und internationaler Eisenbahnknoten wieder die Höhe einnehmen, die ihn bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges auszeichnete. Die Prognose für den Bahnverkehr beeindruckt: Bis 2010 steigt das jährliche Verkehrsaufkommen im Berliner Fernverkehr auf 50 Millionen Reisende, im Regio-



Mastaufbau am 26. Februar 1993 in Berlin-Wannsee.

nalverkehr mit Brandenburg gar auf 85 Millionen. Die Entwicklung des Güterverkehrs schätzt die Deutsche Eisenbahn Consult (bei 7,5 Millionen Einwohnern im Jahre 2010) auf 23,4 Millionen Tonnen, rund 8 Millionen Tonnen mehr als 1990. Auch der kombinierte Wagenladungsverkehr wird sich ausweiten: 1200 Wagen täglich im Jahre 2010.

Zäsur ICE

Auf dem Weg zur nationalen und europäischen Eisenbahnmetropole bedeutete der Fahrplanwechsel am 23. Mai 1993 für Berlin die erste große Zäsur: Der ICE fährt im Zwei-Stunden-Takt von hier über Magdeburg, Frankfurt (Main) und Mannheim nach München. Die Fahrzeit nach Frankfurt verkürzt sich auf knapp fünf Stunden. Mit Hochdruck wurde in

Fotos: B. Schulz, Berlin

wird fertiggestellt sein. Mit 250 km/h verbindet der ICE die beiden großen Bahnknoten in 108 Minuten.

Köln ist dann von Berlin aus in viereinhalb Stunden, das 1000 Kilometer entfernte Paris in siebenviertel Stunden erreicht. Das sind im Vergleich zur Straße konkurrenzlose Reisezeiten.

Ebenso wird bis 1997 die Verbindung zwischen den beiden größ-



Seit Mai 1993 wird der ICE in Berlin-Grunewald getestet und gewartet.



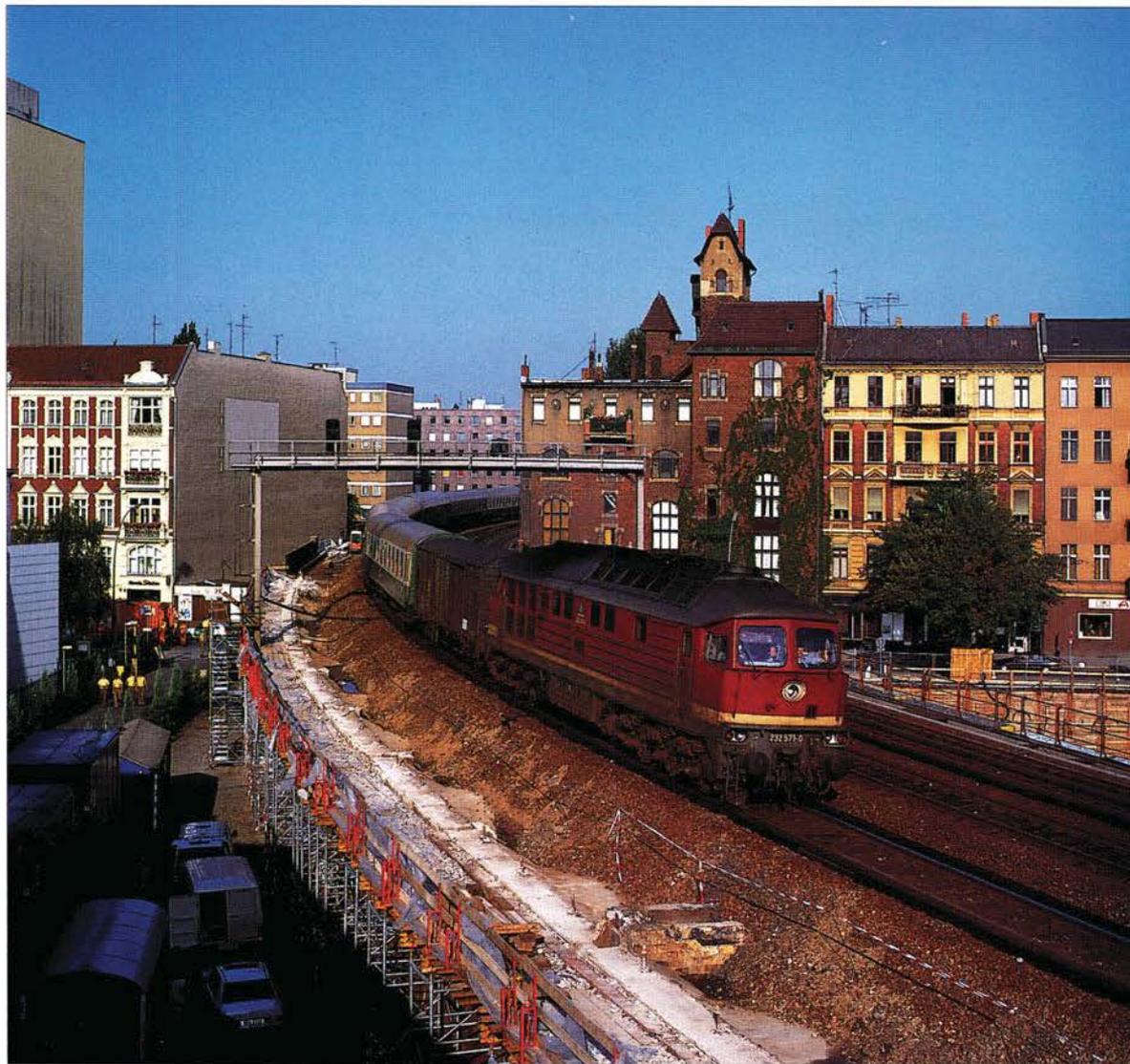
...chen zum täglichen Bild.

ran!

den vergangenen Monaten an der Strecke Helmstedt-Magdeburg-Güterglück und im Berliner Stadtgebiet gebaut, damit der ICE vorerst mit 160 km/h durch Sachsen-Anhalt fahren kann.

Der geneigte Leser weiß: der eigentliche Hochgeschwindigkeitsverkehr kommt später. Bis zum Mai 1995 wird auch die Stammstrecke Magdeburg-Berlin über Brandenburg für 160 km/h ausgebaut und elektrifiziert. Dann fahren alle ICE und IC über diese direkte Verbindung. Für die 260 Kilometer zwischen Braunschweig und Berlin werden 135 Minuten kalkuliert.

1997 beginnt eine neue Ära im Bahnverkehr von und in die deutsche Hauptstadt. Die 246 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover und Berlin über Stendal (Baukosten etwa 500 Millionen Mark)



Bereits auf Hochtouren liefen die Bauarbeiten im Juli 1992 an der Sanierung der Berliner Stadtbahnbögen.

ten Städten Deutschlands auf die Anforderungen kommender Jahrzehnte gebracht: Die 299 Kilometer lange Strecke Berlin-Hamburg wird durchgehend zweigleisig elektrifiziert und für 160 km/h ausgebaut. Über drei Milliarden Mark investieren die Deutschen Bahnen in dieses Vorhaben. Die heutige Fahrzeit von vier Stunden wird halbiert: Mit 130 Minuten ist sie dann um 10 Minuten kürzer als die des legendären „Fliegenden Hamburger“ aus den 30er Jahren. Erst der folgende weitere Ausbau auf 200 km/h wird hier ein neues Niveau schaffen.



Foto: A. Forstmann, Berlin

Vorbereitende Arbeiten für den vorübergehenden ICE-Halt in Michendorf.

Auch nach Süddeutschland werden die Schienenwege endlich auf Vordermann gebracht. Die Neu- und Ausbaup Verbindung Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Nürnberg (insgesamt 525 Kilometer, etwa 12,4 Milliarden Mark) wird die Fahrzeiten drastisch schrumpfen lassen: Berlin–Erfurt 100 Minuten, Berlin–Nürnberg dreieinhalb Stunden, und die viereinhalb Stunden von Berlin bis München knüpfen nicht nur an Vorkriegspläne an, sondern lassen die Alternative Flugzeug unattraktiv werden.

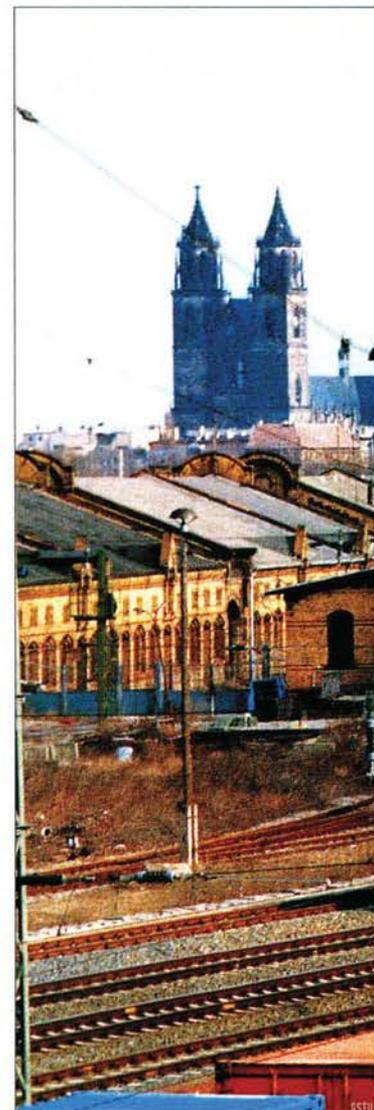
Elektronische Stellwerke

Der erste der heruntergewirtschafteten Ost-West-Streckenabschnitte, Magdeburg–Helmstedt,



Bei den notwendigen Probefahrten bewegte den ICE die Lokomotive 229 139.

ist in 12 Monaten Entwicklungs- und weiteren 12 Monaten Bauzeit nicht nur auf die Endgeschwindigkeit 160 km/h hergerichtet, sondern auch mit modernster Sicherheitstechnik ausgerüstet worden. Das in Eilsleben gebaute elektronische Stellwerk von Siemens hat in Deutschland keine Parallele. Es steuert und überwacht auf dem 43 km langen Abschnitt zwischen der Ausfahrt Helmstedt und der Einfahrt Magdeburg-Sudenburg alle Sicherungs- und Stellanlagen: 109 Weichen, 158 Streckensignale,



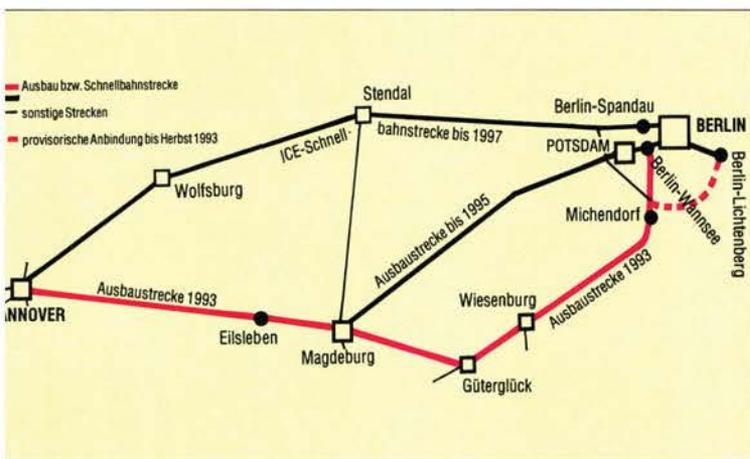
Premiere in Sachsen-Anhalts Landesh

55 Rangierfahrtsignale, 195 Zusatzsignale, 9 Bahnsicherungsanlagen, 265 Gleisfreimeldeabschnitte. Es ersetzt 17 mechanische Stellwerke.

An zwei identischen, bequemen Bedientischen in einem äußerlich nicht in die Bördelandschaft passenden Kalksandsteinbau überwachen zwei Fahrdienstleiter den Zug- und Rangierbetrieb. Mit einem Griffel tastet der Bediener auf dem Bedientablett Anfangs- und Zielpunkt einer Zugfahrt, gibt

Der Berliner Schienen-Fernverkehr von 1987 bis 1993

Sept. 1987	Zwischen beiden deutschen Staaten werden Verhandlungen über den Schnellbahnbau zwischen Berlin und Hannover aufgenommen.
17. 11. 1989	Durch die Grenzöffnung am 9. 11. 1989 steigt zwischen Berlin und der Bundesrepublik der Reiseverkehr stark an; zusätzliche Schnellzüge fahren u.a. von Berlin-Lichtenberg nach Hamburg, München, Köln und von Berlin-Schöneweide nach Frankfurt (M)
27. 5. 1990	Transitzüge, zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik verkehrend, dürfen auch während der Aufenthalte auf den Grenzbahnhöfen zum Ein- und Aussteigen genutzt werden. Im Berliner Raum betrifft dies den Potsdamer Bahnhof Griebnitzsee. Von Berlin in Richtung Hannover verkehren IR-Züge mit Verkehrshalten in Griebnitzsee, Potsdam Stadt, Magdeburg, Marienborn und Helmstedt.
28. 6. 1990	Unterzeichnung des Vertrages zwischen beiden deutschen Staaten zum Bau der Schnellbahn Hannover–Berlin.
1. 7. 1990	Mit der Währungsunion beider deutscher Staaten entfällt die Grenzkontrolle; der Zugverkehr von und nach Berlin kann damit wesentlich beschleunigt werden.
1. 8. 1990	Berlin erhält die erste IC-Zugverbindung, und zwar nach Hamburg. Bis zum 29. 9. 1990 verkehrt ein Schnelltriebwagenzug der Baureihe 601, dann ein aus IC-Wagen gebildeter, lokbespannter Zug.
13. 11. 1990	Erstmals wird in Berlin ein ICE-Triebzug der Öffentlichkeit auf dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg vorgestellt.
2. 6. 1991	Berlin wird aus allen Richtungen an den IC/EC-Verkehr von und nach Berlin angeschlossen. Die 1976 von der DR eingeführten Städteexpresszüge verkehren nicht mehr. Das erste gesamtdeutsche Kursbuch nach dem zweiten Weltkrieg – allerdings mit unterschiedlichen Streckennumerierungen – ist erschienen.
31. 5. 1992	Die größte Fahrplanumstellung seit dem Ende des zweiten Weltkrieges in Berlin. Ausgefeilte Taktfahrpläne treten in allen Fernbahnrelationen in Kraft. Auf der Strecke Berlin–Dresden beträgt die Höchstgeschwindigkeit nach 47 Jahren wieder 160 km/h.
Juli 1992	Das Fernbahnkonzept für Berlin mit dem z. T. unterirdisch anzulegenden Lehrter Bahnhof wird vom Bundeskabinett verabschiedet und als verbindlich erklärt.
6./ 7. 7. 1992	Europäische Eisenbahnkonferenz in Berlin, die deutsche Hauptstadt soll wieder die internationale Drehscheibe des europäischen Eisenbahnverkehrs werden.
11. 11. 1992	Der Schnellbahnbau Hannover–Berlin wird mit dem ersten Spatenstrich in Hämerthen (Sachsen-Anhalt) begonnen. 1997 soll die Strecke eröffnet werden.
19. 11. 1992	In Vorbereitung des ICE-Verkehrs nach Berlin wird auf dem Bahnhof Berlin-Wannsee der erste Mast zur Elektrifizierung im ehemaligen West-Berlin gesetzt.
23. 5. 1993	Der ICE-Verkehr nach Berlin wird aufgenommen. Der ursprünglich vorgesehene Zielbahnhof Berlin Zoologischer Garten kann erst im Herbst 1993 erreicht werden, da das für den Streckenabschnitt ab Michendorf zuständige Zentralstellwerk Berlin-Wannsee noch nicht funktionsfähig ist. Der Bahnhof Michendorf wurde daher zum provisorischen ICE-Bahnhof ausgebaut. Zwischen Michendorf und Zoologischer Garten verkehrt bis dahin ein sogenannter Shuttle mit Diesellok und IC-Wagen. Nach Potsdam fährt ab Michendorf eine Sonderbuslinie.



Zeichnung: Döring

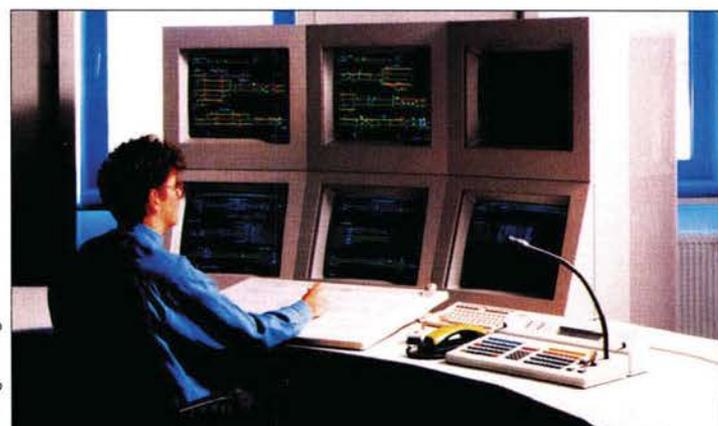


Foto: Siemens

Elektronisches Stellwerk Eilsleben: Arbeitsplatz eines Fahrplanleiters.



Foto: F. Michel, Berlin

am 27. Februar 1993. Der ICE erreicht zum ersten Mal den Magdeburger Hauptbahnhof, aber nur mit Hilfe einer Diesellok.

das Kommando frei und sieht auf dem Monitor, wie der Rechner den gewünschten Fahrweg in Sekundenschnelle – abhängig von der Stellzeit der Weichen – aufbaut. Die Zugnummern werden von Helmstedt oder Magdeburg-Sudenburg eingegeben, laufen auf dem Monitor mit. Die Streckensignale stellt sich der Zug automatisch auf Fahrt. Für Rangierfahrten hat der Fahrplanleiter die Möglichkeit, sich einzelne Bahnhöfe auf einem Lu-

penbildmonitor vergrößert darstellen zu lassen. Über Nachrichtenkabel sind an die Zentrale Eilsleben drei unbesetzte dezentrale Stellbereiche angeschlossen. Elektronisches Stellwerk heißt, daß die vom mechanischen Stellwerk bekannten Abhängigkeiten hier nicht durch Verriegelungen, sondern im Rechner hergestellt werden. Grundsätzlich arbeiten bei jeder Operation zwei Rechner parallel, die permanent ihre Er-

gebnisse vergleichen und nur im Identitätsfall die Ausführungsbefehle erteilen. Fallen die beiden Rechner aus, treten augenblicklich zwei Ersatzrechner in Funktion. Kehrseite dieses technischen Rausches: 60 Eisenbahner aus der Gruppe der freigesetzten ehemaligen Stellwerker und Fahrplanleiter sind nicht anderweitig unterzubringen. Nach jahrzehntelanger Treue steht ihnen die Entlassung bevor.

Mit dem elektronischen Stellwerk wird eine neue Signalgeneration eingeführt: Kombinationssignale. Darüber berichtet MEB noch ausführlich. Sicher ist: Es wird nur kurze Zeit dauern, dann gehören ICE und elektronische Sicherungstechnik zum Eisenbahnalltag auf den Strecken nach Berlin. Anfangsschwierigkeiten sind schnell vergessen.

A. Forstmann / F. Borchert

Hier soll nicht gedankenlos die Vergangenheit verherrlicht werden. Der damalige Dieseltriebzug war nur für eine wohlhabende Elite gedacht, und ein Taktfahrplansystem wie das heutige war mit allen Schnelltriebwagen zusammen nicht denkbar. Auch die politische Seite gehört zur Eisenbahngeschichte.

und Maschinenfabrik Görlitz, die Formgebung wurde im Zeppelin-Luftschiffbau optimiert. In jedem Enddrehgestell war ein 410-PS-Motor mit Generator untergebracht, deren Strom den elektrischen Fahrmotoren im Mitteldrehgestell zugeführt wurde. Die doppelte Motorenanlage bot große Zuverlässigkeit.



VOR SECHZIG JAHREN: **Der FLIEGENDE**

HAMBURGER hat Premiere

In voller Pracht und Länge: Probefahrten in Süddeutschland, Sommer/Herbst 1932.

1933 war Hitler an die Macht gekommen, durch dessen Tun 1939 der Krieg begann. Damit war die Ära der Schnelltriebwagen bereits wieder vorbei, und auch der Grund für die Deutsche Teilung und für die langen Fahrzeiten unserer Tage war damit gelegt.

Trotzdem lohnt es, auf den „Fliegenden Hamburger“ zurückzublicken und ihn als fernen Vorläufer der ICE-Züge zu feiern. Seine Idee entstand nach den aufsehenerregenden Fahrten des Propellerwagens von Kruckenberg im Jahre 1931. Der Deutschen Reichsbahn war der „Schienenzeppelin“ als Experimentalfahrzeug willkommen gewesen, doch wollte man selbst lieber ein stabileres Schnellfahrzeug herkömmlicher Bauart entwickeln. Gemeinsam mit den Maybach-Motorenwerken und Siemens-Schuckert entstand das Konzept eines die-selektischen Antriebs. Den zweiteiligen Kasten mit einem gemeinsamen Jacobs-Drehgestell in der Mitte baute die Waggon-

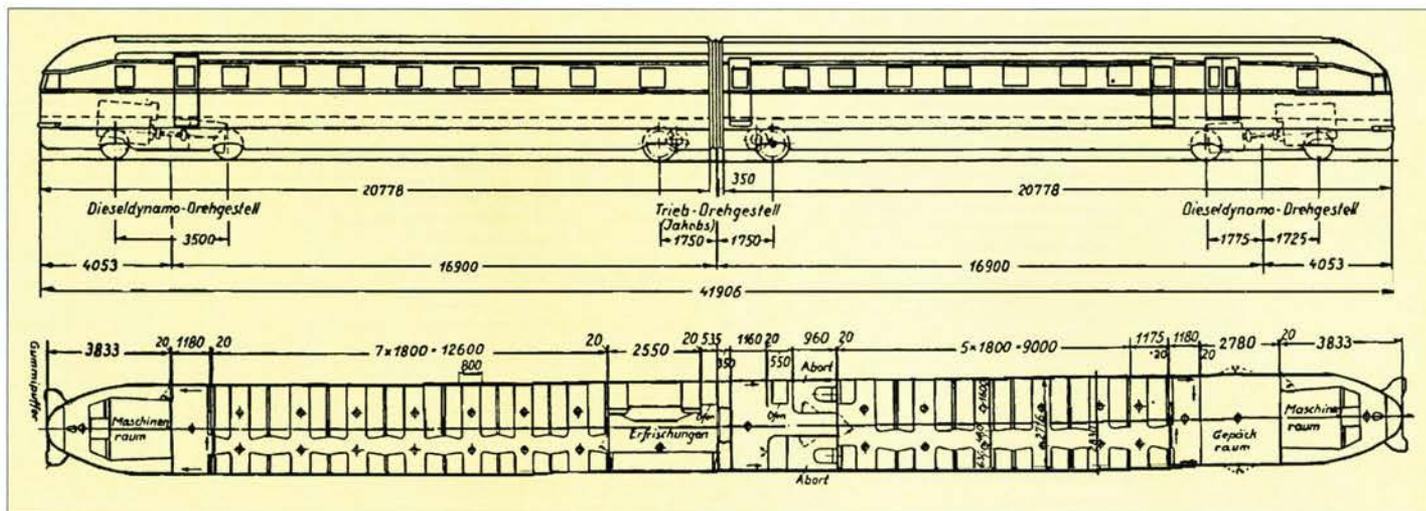
Heute brauchen InterCity-Züge für die 290 Bahnkilometer von Hamburg Hbf bis Berlin Zoologischer Garten eine Fahrzeit von 3 Stunden 20 Minuten, einen kurzen Halt in Spandau mitgerechnet. Am 15. Mai 1933 hatte die Deutsche Reichsbahn einen Zug in ihren Fahrplan aufgenommen, der die 287 km von Hamburg Hbf zum alten Lehrter Bahnhof von Berlin in 2 Stunden 20 Minuten zurücklegte: das war der Schnelltriebwagen Fd 1/2, bekannt als der „Fliegende Hamburger“ und bis heute unvergessen.

Viele Bauteile waren an den Eiltriebwagen VT 872 bis 874 erprobt worden; der neue Einzelgänger erhielt die Wagennummer VT 877a/b. Eine werben-

de Farbgebung in violett und elfenbein, schmale Gummipuffer und bündig eingepaßte Fenster gaben dem Schnelltriebwagen sein unverwechselbares Äußere.

res. Innen waren 98 Sitzplätze 2. Klasse, eine kleine Mitropa-Anrichte, ein Packraum und zwei Führerstände auf 41,9 m Länge untergebracht.

Die Höchstgeschwindigkeit sollte planmäßig 150 km/h betragen und zum Aufholen von Verspätung auf 160 km/h zu steigern sein. Trommelbremsen, Magnetschienenbremsen und induktive Zugsicherung mußten den Zug nach 800 m Bremsweg wieder gefahrlos zum Halten bringen, doch gehörte zum Erfolg des Schnelltriebwagens auch die Herrichtung seiner Strecke: Die Reichsbahn verlängerte zwischen Hamburg und Berlin den Vorsignalabstand von 800 m auf 1000 m bis 1100 m und verbesserte an manchen Stellen die Linienführung durch Bauarbeiten. Das kam übrigens



Zeichnung: Lieferzustand