

Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 2A 11059 E 8/94



DM 4,00

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

4 391105 904000

Stadtbahn- Kar

HENNIGSDORF:

Hochleistungslok

WEYHE/DREYE:

Betriebsbesichtigung

WITTENBERG:

TT-Bw-Anlage

MYRDAL:

Flämsbanen



Transalpin

von Roco

Bubikopf

von Fleischmann



NEU

Außergewöhnliche
Aufnahmen in her-

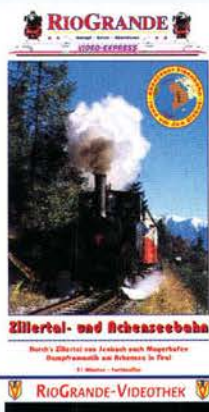
vorragender Qualität, ein interessantes
inhaltliches Konzept und der günstige
Preis – die meisten Videos kosten bei
55 min. Laufzeit zwischen 29,95 und
39,90 DM – haben die RIO GRANDE-
Videos schnell zu den beliebtesten
Eisenbahn-Videos werden lassen.

Ob historische Dampfzüge, moderne
Tractionen oder landschaftlich einmali-
ge Strecken – diese Videos begeistern
den Eisenbahn-Freund und die ganze
Familie!

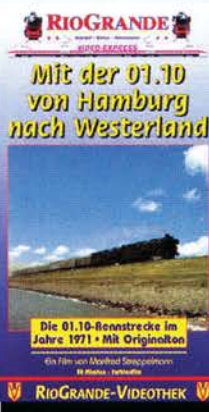
Bauen Sie sich Ihre eigene Eisenbahn-
Videothek auf – mit den preisgünstigen
RIO GRANDE-Qualitäts-Videos. Natürlich
nur von transpress.



Rio Grande
Dampfschmalspurbahn in den
Rockies;
55 min
DM 39,90/öS 359,-/sFr 39,90
Best.-Nr. 72108



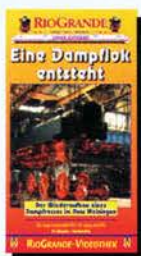
Zillertal- und Achenseebahn
51 min
DM 39,90/öS 359,-/sFr 39,90
Best.-Nr. 72104



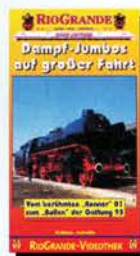
**Mit der 01.10 von Hamburg
nach Westerland**
58 min
DM 49,90/öS 449,-/sFr 49,90
Best.-Nr. 72109



**Dampf und Donner im
Weserbergland**
Die Ottenberger 44
55 min
DM 49,90/öS 449,-/sFr 49,90
Best.-Nr. 72111



Eine Dampflok entsteht
Der Wiederaufbau eines
Dampfzuges
55 min
DM 29,95/öS 270,-/
sFr 29,95
Best.-Nr. 72000



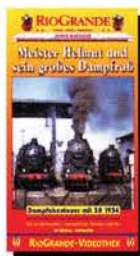
**Dampf-Jumbos auf
großer Fahrt**
55 min
DM 29,95/öS 270,-/
sFr 29,95
Best.-Nr. 72001



**# 150 Jahre erste
Fernbahn in
Deutschland**
58 min
DM 29,95/öS 270,-/
sFr 29,95



**Gute alte
Dampfisenbahn**
Dampf-Nostalgie zw.
Halle und Harz; 58 min
DM 39,90/öS 359,-/
sFr 39,90
Best.-Nr. 72004



**Meister Helmut und sein
großes Dampfroß**
58 min
DM 39,90/öS 359,-/
sFr 39,90
Best.-Nr. 72017



ICE
Der deutsche Superzug
55 min
DM 29,95/öS 270,-/
sFr 29,95
Best.-Nr. 72020



**Donald Duck auf
Schienen**
Luftansa-Airport-Expreß
50 min
DM 29,95/öS 270,-/
sFr 29,95
Best.-Nr. 72021



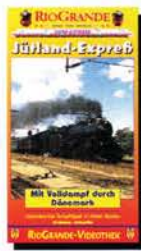
58 311
Preußens Gloria für
schwere Züge
58 min
DM 59,90/öS 539,-/
sFr 59,90
Best.-Nr. 72032



58 408
Die G 12 im Sachsenland
58 min
DM 59,90/öS 539,-/
sFr 59,90
Best.-Nr. 72033



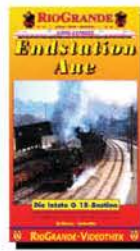
58 311 + 58 408
auf einer Kassette
2 x 58 min
DM 99,90/öS 899,-/
sFr 99,90
Best.-Nr. 72034



Jütland-Expreß
Mit Volldampf durch
Dänemark
55 min
DM 39,90/öS 359,-/
sFr 39,90
Best.-Nr. 72041



Eine Dampflok kehrt heim
58 1111 auf
Erzgebirgsstrecken
58 min
DM 39,90/öS 359,-/
sFr 39,90
Best.-Nr. 72047



Endstation Aue
Die letzte G 12-Bastion
58 min
DM 39,90/öS 359,-/
sFr 39,90
Best.-Nr. 72048



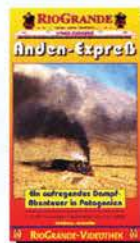
**Endstation Aue + Eine
Dampflok kehrt heim**
auf einer Kassette
2 x 58 min
DM 59,90/öS 539,-/
sFr 59,90
Best.-Nr. 72049



Das Öchse
Warthausen-Ochsen-
hausen
55 min
DM 39,90/öS 359,-/
sFr 39,90
Best.-Nr. 72075



Die ÖBB heute:
Salzburg-Innsbruck
40 min
DM 39,90/öS 359,-/
sFr 39,90
Best.-Nr. 72078



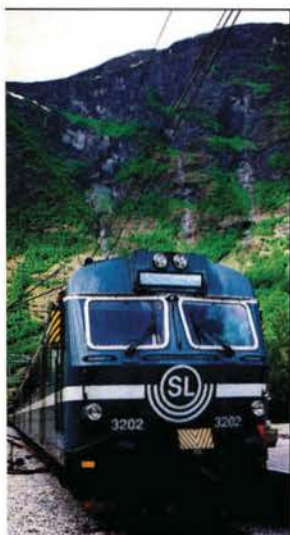
Anden-Expreß
Dampf-Abenteuer in
Patagonien
50 min
DM 29,95/öS 270,-/
sFr 29,95
Best.-Nr. 72082



Die Ammertalbahn
Tübingen-Entringen
50 min
DM 39,90/öS 359,-/
sFr 39,90
Best.-Nr. 72083

Erhältlich überall im Buch- und Bahnhofsbuchhandel
oder senden Sie Ihre Bestellung an
Motorbuch-Versand - Postfach 10 37 43 - 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 22 / ab 16.00 Uhr (07 11) 2 10 80-0 Fax 2 36 04 15
Lieferbedingungen: Die gelieferten Videos bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum.
Versandkostenanteil Inland DM 5,- / ab Bestellwert DM 150,- porto- und verpackungsfrei / europ.
Ausland DM 12,- (nur Nachnahme). Rücknahme und Umtausch sind ausgeschlossen.

Anzahl	Bestell-Nr.	Kurztitel	Preis
Name _____			ME 8/94
Kunden-Nr. _____			
Straße _____			
PLZ/Ort _____			



MOROP, der europäische Modellbahndachverband, tagt dieses Jahr in Norwegen. Eine der reizvollsten Bahnen dortzulande ist die Flåmsbanen. Sie steigt auf etwa 20 Kilometer Länge von 800m Höhe hinab bis zum Fjord. **Seite 18.**

Zum Titelbild:

Ein in der Berliner Eisenbahngeschichte noch nie dagewesenes Ereignis beginnt seinen Lauf zu nehmen: Die Stadtbahn, Hauptschlagader des Fern- und des innerstädtischen S-Bahnverkehrs, wird durch eine 31 Monate währende Großoperation in zwei Etappen stillgelegt und saniert. Das bringt für Bahnbenutzer manche Schwierigkeit mit sich – das ist für Eisenbahnfans ein faszinierendes Erlebnis. Wie immer unterbreitet MEB seinen eigenen Vorschlag zur Lösung der Probleme. Die S-Bahn ist von Lima, das Auto von Kibri, der Bahnsteig von Faller, die Figuren von Preiser. **Foto: A. Stirl**

VORBILD

Die Stadtbahn wird saniert

Kur für eine 731-Bogen-Brücke

6

Stadtschnellbahn Leipzig

Die erste DDR-S-Bahn außerhalb Berlins

10

Hochleistungslok

Die AEG rollte die 128 001 vor die Werkhalle

13

Flåmsbanen

Norwegens Eisenbahn und sein Juwel

18

Still vergnügt pafft sie vor sich hin

Die FRANZBURG fährt in Bruchhausen-Vilsen

20

Der Nachtwächter

Die Bahngeschichte von einem Übereifrigen

22

MODELL



Bubikopf

DB-64 335 in H0 von Fleischmann

34

Transalpin

Österreichischer 4010 in H0 von Roco

36

Das Heimat-Bw

Ein Lokführer baut sein Bw in TT

39

Lok-Schmuck

Betriebsbesichtigung bei Weinert in Weyhe/Dreye

42

Kaleidoskop

Nachrichten aus der Modellbahnwelt

46

Flachwagenumbau in TT

Ein Rungenwagen (Rmms) entsteht

48



Der Arbeitsplatz eines Urmodellbauers. Urmodelle sind die Basis für Schleuderguß bei der Firma Weinert in Weyhe/Dreye. Was es sonst mit dem Kleinserienhersteller im Niedersächsischen auf sich hat, erfuhren wir bei der Betriebsbesichtigung. **Seite 42.**



TEST: Sechsteilig und 1720 mm lang ist das Modell des österreichischen IC Transalpin, den Roco in Salzburg aufs H0-Modellgleis stellte. Der lokomotivbespannte Triebwagenzug hält trotz seiner Länge auch mit Steuerwagen voran präzise am Halt zeigenden Signal.

Was sonst noch zur Freude der Modellbahner installiert wurde und wie die 64 355 von Fleischmann gelungen ist, erklären die ausführlichen Testberichte auf den **Seiten 34 und 36.**

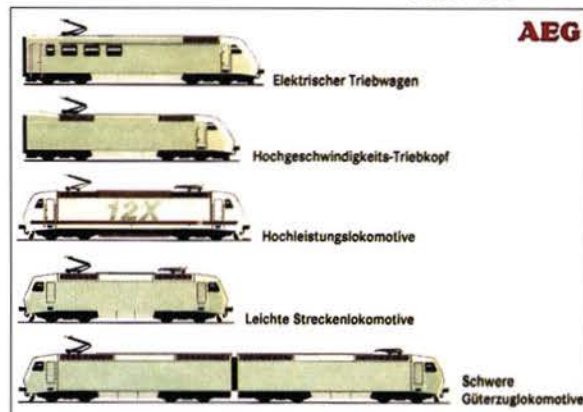
RUBRIKEN

Bahnpost	4
Leitartikel	5
Drehscheibe	14
Auskunft	21
Güterschuppen	23
Modell-Garage	29
Modell-Drehscheibe	30
Fahrplan	50
Vorschau	51
MEB-Fahrzeug-Lexikon	52



im ABONNEMENT! Regelmäßig und pünktlich in Ihrem Postkasten.
Nutzen Sie den Bestell-Coupon auf Seite 52!

Die 12 X ist das erste Fahrzeug einer neuen Triebfahrzeugfamilie der AEG in Modulbauweise. Als 128 001 rollte sie im Juli in Hennigsdorf aus der Halle. MEB bringt eine ausführliche Beschreibung der neuen Technik, die diese Lok charakterisiert. 1995 beginnt die Betriebserprobung. **Seite 18.**



JAKOBS WAR DOCH DER ERSTE

Schön, daß Herr Härtel in Heft 7/94 darauf hinweist, daß Gresley ab 1912 bei der GNR je zwei Wagenenden auf ein gemeinsames Drehgestell setzen ließ. Das hat aber nichts mit der Priorität der Jakobs-Drehgestelle zu tun. In Glasers Annalen, Band 93, Nr. 1129 vom 1. Juli 1924 liest man:

„Deshalb wurde im Jahre 1901 von dem damaligen Direktor der Waggonfabrik Rastatt, königl. Eisenbahn-Bauinspektor a.D. Bau-rat Jakobs (später im Vorstand des Vereins Deutscher Waggon-fabriken) ein Entwurf für eine neuartige Ausführung von Eisen-bahnfahrzeugen aufgestellt. Für diese Erfindung wurde am 10. April 1901 das deutsche Reich-spatent Nr. 135392 Kl. 20d er-teilt: Die Wagen-kästen werden aus zwei oder mehr Ab-schnitten zusam-mengestellt. Zwi-schen je zwei der-selben befinden sich die Aufhängung in einem Drehgestell und der Drehzapfen. An den äußeren En-den wird je nach Verwendungszweck oder Belastung eine Lenkachse oder ein Regeldrehgestell ange-ordnet. Auf diese Weise wird es er-möglicht, auf eine beliebig lange Zu-geinheit die Wa-genkästen aufzu-hängen...“ H. Hoyer,

22559 Hamburg

ERLKÖNIG

Der Bericht in Heft 6/94 über die Entwicklung einer Dampflok in N, die nicht realisiert werden konnte, erinnert mich an das Schicksal eines anderen N-Erlkönigs, der wahrscheinlich auch in der DDR ge-boren worden ist. Die spanische Firma Ibertren bot einen Kran mit Beiwagen an, der laut Bedie-nungsanleitung, die Nachbildung eines von der DR entwickelten und wohl in Magdeburg gebau-ten Eisenbahndampfkranes war.

Da fast alle Modelle von Ibertren ihre Vorbilder bei der RENFE oder spanischen Privatbahnen hatten, nehme ich an, daß Ibertren die Formen für diesen Kran von Piko übernommen hat, als man in der DDR den Bau von N-Modellen aufgab.

Das Fahrzeug wurde in mehreren Farbvarianten angeboten, jedoch nicht in den Farben und mit dem Emblem der DR.

G. Sadek, 34125 Kassel

N-BAHN-LÜCKEN

Als N-Bahner der Epoche DR 4/5 schließe ich mich Herrn Bengsch im Juni-Heft an. Im Lok-bereich wurden in N bislang vor allem Modelle von Vorbildern auf den Markt gebracht, die im ge-samten Bundesgebiet verkehren.

Wenn dieses Jahr auch die Taigatrommel und das U-Boot der DR hinzukommen, bleiben die Wünsche V100, E 211, E 242 offen.

Im Reisezugwagenpark gibt es nur den aus Pi-ko-Zeiten bekannten Doppelstockzug von Minitrix und die fal-schen Halberstädter von Arnold. Es er-staunt, daß es schon bald von den erst seit kurzer Zeit im Münche-ner Raum verkehren- den Doppelstockein-zelwagen geben soll. Doch DR-Reko- und Halberstädter Mittel-einstiegswagen (in vier Farbvarianten!) fehlen. Düster sieht es generell auch bei N-Auto-Mo-dellen aus. An DDR-Fahrzeugen gibt es nur den Trabi und den Skoda-Lkw von Hrus-ka.

M. Cyron, 01640 Coswig

Liebe Leser, unter der Überschrift MORAL veröffentlichten wir in Heft 7/94 auf dieser Seite eine Zuschrift, die ein an-geblich schlechtes Lieferverhalten der Firma Schmidt elec-tronic Systeme in Berlin schilderte. Wir konnten uns überzeugen, daß wesentliche Teile des Dargestell-ten so nicht stimmen. Wir möchten aus-drücklich erklären, daß Leserbriefe nicht die Meinung der Re-daktion darstellen. Wir bitten gleichzei-tig darum, das Fo-rum, das wir mit die-ser Seite zur Verfü-gung stellen, nicht zu mißbrauchen.

Ihre Redaktion MEB



Warum bringt Piko nicht die besten Modelle der ehemali- gen N-Produktion als überarbeitete Neuauf-lagen zur nächsten Spielwarenmesse? Ir-gendwo müssen doch die alten Spritzgußformen noch sein, oder hat hier die Treuhand einmal mehr zugeschlagen? Nicht jeder DR-begeisterte N-Bahner möchte das Pseudomo-dell des DR-Schnellzugwagens

von Arnold auf seiner Anlage ein-setzen. Mit dem jetzigen N-Ange-bot läßt sich kein vorbildgerech-ter DR-Zug bilden.

W. Hoffmann, 45257 Essen

NUR ZUM VERGNÜGEN

Die Aussage des Beitrags „Ei-ne Anlage nur zum Vergnü- gen“ in MODELLEISENBAHNER Heft 6/94 kann ich nur unterstützen, obwohl ich eher Nietzähler bin... Was Spaß macht, soll zählen!

R. Scholz, 09468 Geyer

So laienhaft finde ich die TT-Anlage des „Durchschnitt-Modellbahners“ Schlapp gar nicht. Herr Schlapp verkörpert wohl 80 Prozent aller Modell-bahner. Ich habe schon Anlagen von alten Hasen gesehen, da sind einem wirklich die Haare zu Berge gestanden. Selbst Märklin bringt es fertig, auf einer interna-tionalen Ausstellung eine deut-sche InterCity-103 vor einem ita-lienischen Güterzug einzusetzen. Das hat man dann noch bewun-dert! E. Wiesenfarth, 75175 Pforzheim

Welches Armutszeugnis für unser Hobby, daß ein Herr Schlapp sich mit seiner liebens-werten Anlage bisher nicht an die Öffentlichkeit wagte! Obgleich die Zeiten, in denen sich ein er-wachsener Mann nur unter dem Deckmantel des „technischen Anschauungsmaterials“ mit der kleinen Bahn beschäftigen durf-te, längst vorbei sein sollten, wird in der Fachpresse nach wie vor so getan, als seien unbedingte Vorbildtreue und absolute Maß-stäblichkeit die einzige Motivati-on für den Umgang mit der Mo-dellbahn. Wie im Märchen von des Kaisers neuen Kleidern scheinen Heerscharen von Hob-byfreunden der Furcht zu erlie-gen für minderbemittelt gehalten zu werden, wenn sie keine Pro-dukte kaufen, die so überdetail-liert sind, daß sie zum rauen Spielbetrieb gar nicht mehr tau-gen. Deshalb müssen wir uns an die eigene Nase fassen, wenn wir die hohen Preise für Modellbah-nen beklagen. Es ist ja bezeich-nend, daß man sich heutzutage regelrecht rechtfertigen muß, wenn man, wie es in der Über-schrift so treffend zum Ausdruck kommt, „nur(!) zum Vergnü- gen baut. Ich möchte daher Herrn Schlapp zu seiner wunderschönen Anlage

beglückwünschen. Viel mehr Hobbyfreunde sollten sich als Spieleisenbahner „outen“ – dann brauchte uns um den Nachwuchs nicht bange zu sein.

H. Dittmann, 13507 Berlin

ZU FUß GEHEN

Der Bund für Umwelt und Na-turschutz (BUND) Nieder-sachsen hat sich u.a. folgendes Ziel gesetzt (BUNDruf 3/94): „Der Brockengipfel soll in Zukunft wieder ausschließlich zu Fuß er-reichbar sein. Die Wiederinbe-triebnahme der Brockenbahn hat einen Massenansturm hervorgeru-fen, der den Zielen des Natio-nal-parks widerspricht.“ Die Konsequenz: Gehbehinderte haben im Harz nichts zu suchen und bleiben künftig gefälligst zu Hause.

Doch nicht nur diese: „Wir müs-sen den gewaltigen Touristen-strömen positiv entgegenwirken.“ Dr. Barth, Leiter des National Park West, am 9. März 1994 in der Goslarischen Zeitung.

R. Stranz, 21358 Mechterzen

UMRISSE UND PROFILE

Die Bezeichnung des im MEB 5/94 in der Drehscheibe ab-gebildeten motorlosen Profil-meßwagens ist nicht korrekt. Die DB ließ 1967 vier ehemalige Bi 29 (Donnerbüchsen) zu Umrißwagen umbauen. Die Wagen waren bei den BD Hannover, Essen. Nürn-berg und Saarbrücken beheima-tet und hatten unter den Bahn-dienstwagen den Nummernbe-reich 6200 bis 6399 plus Direkti-onsskürzel. Mit Einführung der UIC-Wagennummern ab 30. Juni 1972 wurden die Wagen als Um-rißwagen Bauart 746 bezeichnet. Aufgabe der Wagen ist es, Eng-stellen im Regellichtraum auf der freien Strecke zu kontrollieren, et-wa bei Brückenbauwerken oder Felseinschnitten. Darüber hinaus wird mit diesen Fahrzeugen der Laufweg bei Lademaßüberschrei-tungen ausgemessen.

A. Polnik, 95445 Bayreuth

PANNE

Eine unbemerkt gebliebene Verwechslung war schuld, daß auf Seite 7 in Heft 7/94 eine falsche Karte erschienen ist. Wir bitten um Entschuldigung.

Liebe Leser,

Bald, nachdem ich zwölf Jahre alt geworden war, geschah das, worüber uns die Propaganda die schauergigsten zu erwartenden Dinge eingehämmert hatte: Deutschland verlor den Krieg, amerikanische Truppen besetzten meine Heimat, wenige Wochen später zogen sie ab und machten sowjetischen Einheiten Platz. Sie kamen mit Pferd und Wagen, was uns Dorfkinder ungemein erstaunte, denn nach der erlebten Technik von Wehrmacht und Army und unseren eigenen Vorstellungen von einer modernen Landwirtschaft mit Traktoren empfanden wir das als ungemein rück-schrittlich.

Indes wurde uns mit der Zeit beigebracht, daß im Zusammenhang mit Roter Armee und Sowjetunion von Rückständigkeit überhaupt keine Rede sein könne, genau das Gegenteil sei richtig.

Das Ganze hat 50 Jahre gedauert. Die Eisenbahn hat im Zusammenhang mit den Besatzungstruppen – wie auch immer sie später genannt sein mögen – von Anbeginn eine Rolle gespielt. Sei es mit der Um-nagelung auf Breitspur über Frankfurt (Oder) und Berlin bis hin nach Potsdam, um Stalin in seinem Sonderzug dorthin zur Konferenz zu bringen, sei es, um die Reparationsgüter abzufahren – unter denen sich unter anderem die gesamte elektrische Ausrüstung des mittel-deutschen Netzes einschließlich Kraftwerk, Unterwerke, Fern- und Fahrleitungen sowie Lokomotiven befand – oder sei es, um die Versorgung der westalliierten Truppen in Berlin sicherzustellen. Die Militärzüge zwischen der Bundesrepublik und Westberlin hatten generell Sonderstatus, fuhren stets unter Sonderüberwachung seitens der Hauptdis-patcherleitung ohne Halt durch die DDR, wurden bei den Grenzübertritten nicht kontrolliert. Und die Militärreisezüge von Moskau oder Brest nach Erfurt, Magdeburg oder Wünsdorf gehörten zum Alltag. Russische Weitsrecken-wagen sind ein Thema für die Modellbahnerei geworden.

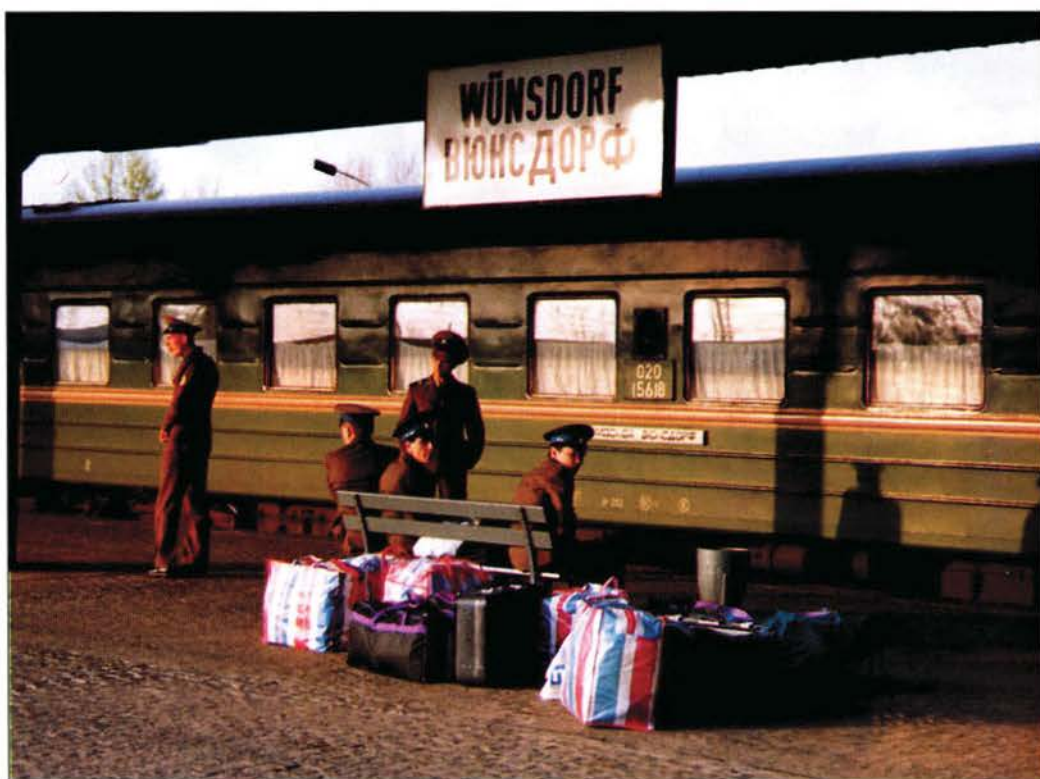
Sowjetische Truppen waren beteiligt am 17. Juni 1953, als sich die Bauarbeiter in der Berliner Stalinallee zum großen Protest erhoben, und sie standen am 13. August 1961 amerikanischen Soldaten gegenüber, als in

Berlin die Mauer gezogen wurde. Sie hielten sich zurück, als dieselbe Mauer am 9. November 1989 fiel.

Nun ziehen sie ab, mit der Bahn über Mukran und weiter mit der Fähre bis Klaipeda. Die DB hat kostenlos Lokomotiven abgegeben, „Taitatrommeln“, die einst aus der Sowjetunion für die DR importiert wurden. In Berlin gab der Senat im Juni eine öffentliche Abschiedsparty für alle vier Mächte mit viel Musik, deutsche Polizei- und Militärorchester wirkten mit, die Bevölkerung nahm Anteil.

Als letzter wird der kommandierende General der sowjetischen Streitkräfte von Bundeskanzler Kohl verabschiedet und am 31. August in Wünsdorf das Licht ausschalten. Wünsdorf war Sitz des Oberkommandos der sowjetischen Truppen in Deutschland.

In welche Zukunft der General fahren wird, ist

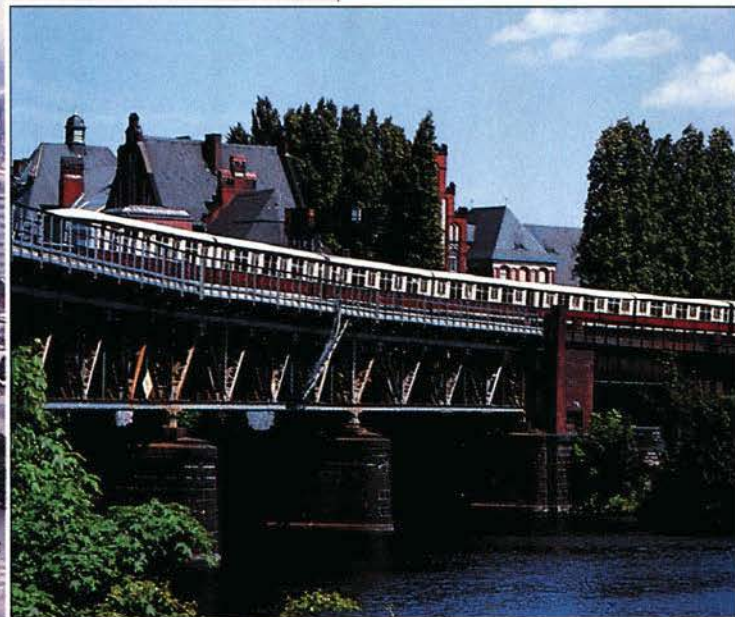
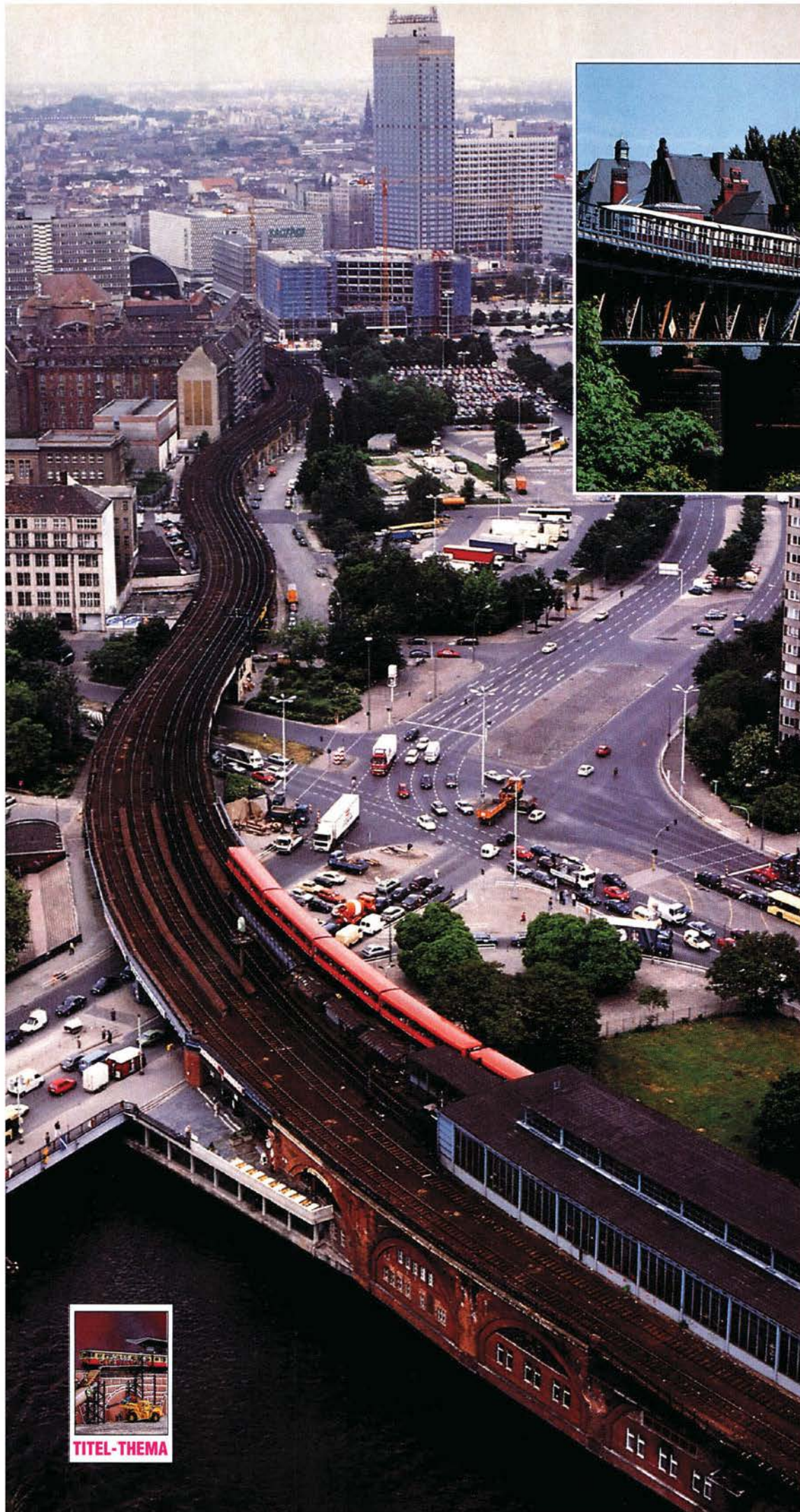


ungewiß. Gewiß ist hingegen, daß die jungen Soldaten, die im Licht einer noch müden Früh-jahrssonne auf Bahnhof Wünsdorf dem Ein-steigebefehl entgegenwarten, in naher Zukunft Schwieriges zu erwarten haben. Vom kärgli-chen Sold haben sie ein wenig Hab und Gut zusammengespart. Es hat in wenigen Taschen Platz und soll denen zu Hause zeigen, wo sie waren und was es dort zu kaufen gibt – ohne „in der Schlange zu stehen“. Ob sie, die jungen Burschen, die Hefe im Teig des russi-schen Wirtschaftslebens sein werden, der ihn zum Aufgehen treibt? Oder ob sie ob des Ge-sehene in Lethargie verfallen? Wünschen wir ihnen und uns, daß sie eines Tages als Touri-sten und selbstbewußte Bürger nach Deutsch-land als einem befreundeten Land zurückkeh-ren, um ihren Kindern die Stätten zu zeigen, wo sie als junge Soldaten gedient haben.

F. Borchert

Mehr als Ab-schied von Wünsdorf: Das Ende einer Epoche.

Foto: Halner



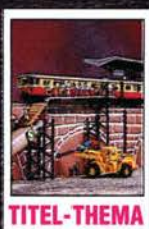
Brücken (Humboldthafen): 54 sind zu san

Als Berlin 1870 noch Hauptstadt des Königreiches Preußen war, konnten Besucher auf zwölf Eisenbahndpunkten am Stadtrand ankommen. In die Stadt hinein gelangte man mit der Droschke, mit der Pferdebahn. August Orth, dem Architekten und Geheimen Baurat, schreibt



Der Zahn der Zeit hat an den Gewölben nicht nur genagt, sondern kräftig zugebissen: 1994, Hackescher Markt Richtung Alexanderplatz.

Foto: DB/Gauff



TITEL-THEMA

Die Stadtbahn wird saniert



n zu erneuern.

man die Idee für die verbindende Berliner Ringbahn und auch für die Ost-West-Querverbindung durch die Stadt zu. Wie dem auch sei: Nachdem der Ring bereits erste Konturen angenommen hatte, nutzten die Bahnbau-

er die Gunst der Stunde und begannen 1870 über dem gerade zugeschütteten Königsgraben vor der einstigen Stadtbefestigung eine 11,6 Kilometer lange Brücke mit 731 gemauerten Gewölb Bögen zu errichten. Das gigantische Bauwerk zwischen Stralau und Charlottenburg überwand 56 Straßen und 7 Wasserwege. Als es 1882 beendet war, lagen auf dieser Brücke vier Gleise, waren acht Bahnhöfe errichtet, begannen sich in den Bögen Gewerbe mannigfacher Art einzurichten.

Von Stund an donnerten oben auf der Brücke Fernzüge und S-

Bahnen durch den Stadtkern. Zunächst dampfbetrieben mit einer 2,5-min-Zugfolge (1905), ging die Stadt-Bahn ab 11. Juni 1928 auf den elektrischen Betrieb über. Zur Zeit der Olympischen Spiele in Berlin verdichtete sich die Zugfolge auf 90 Sekunden.

Die hohe Belastung während der Dampfzeit hatte zwischen 1922 und 1932 eine Grundsanierung nötig gemacht. Mit über 200 Millionen Reisenden pro Jahr hatten selbst die weitsichtigen Stadtplaner des vorigen Jahrhunderts nicht gerechnet.

Nach dem Krieg fuhr der erste elektrische S-Bahnzug am 6. Juni ↔



Bisherige Sanierungsversuche führten zu keinem nennenswerten Erfolg: Hackescher Markt Richtung Alexanderplatz.

Bauablauf

Jahr	von	bis	Maßnahme
1994	04. 04.	14. 10.	Einrichtung der Fernbahngleise für S-Bahnbetrieb (Profilfreimachung, Stromschienenaufbau, Bauweichen)
	03. 10.		Einstellung des Fernverkehrs zwischen Hauptbahnhof und Zoo
	14. 10.	17. 10.	Verlegung S-Bahnverkehr zwischen Hauptbahnhof und Lehrter Bahnhof
	28. 10.	30. 10.	Verlegung S-Bahnverkehr zwischen Lehrter Bahnhof und Zoo
	10/94	01/95	Rückbau S-Bahn (Gleise und alle bahntechnischen Ausrüstungen)
	10/94	05/96	Gleisfelderweiterungen Hauptbahnhof (12.000 m ² und Zoo (300 m ²) einschl. Fernbahnsteige mit ICE-Niveau
1995	12/94	08/95	Halbseitige Sanierung der Bögen, Herstellung der Fahrbahnplatte, Sanierung bzw. Neubau der Brücken
	07/95	01/96	Aufbau S-Bahngleise, Signaltechnik, Bereichsstellrechner Hauptbahnhof, Friedrichstraße, Zoo (S-Bahn)
1996	01/96		Rückschwenkung S-Bahn in Endzustand
	02/96	04/96	Rückbau der Fernbahngleise und aller bahntechnischen Ausrüstungen
	03/96	10/96	wie 12/94 bis 08/95, jedoch südliche (Fernbahn-)Hälfte
	10/96	05/97	Aufbau Fernbahngleise, Fahrleitung, Signaltechnik



Belastungen: In den Spitzenzeiten begegnen sich jede Minute zwei S-Bahnzüge (Spreebogen; unten); die beiden Diesellokomotiven (Jannowitzbrücke; oben) wiegen zusammen 160 Tonnen.





Unten: Über dem zugeschütteten Königsgraben wird das Stadtbahnviadukt gebaut: 1880, zwischen Hackescher Markt und Alexanderplatz.

Baumaßnahmen

S-Bahn

- Grundinstandsetzung der Viaduktbogen, Abdichtung, Betonplatte als Fahrbahnträger und last-verteilendes Element,
- Grundinstandsetzung aller Gleisanlagen,
- Grundinstandsetzung aller Bahnstrom- und Sicherungsanlagen.

Fernbahn

- wie oben; zusätzlich:
- Bau ICE-gerechter Bahnsteige in Hbf und Zoo,
- Elektrifizierung.

S-Bahnhöfe

- Sanierung und Modernisierung (Fahrtreppen, Behindertenaufzüge, Blindenleit- und Informationssysteme) für Jannowitzbrücke, Alexanderplatz, Hackescher Markt, Friedrichstraße, Bellevue, Tiergarten.

Fernbahnhöfe

- Alexanderplatz: Heutiger Bahnsteig A wird für Regionalverkehr umgebaut; S-Bahnverkehr künftig nur noch vom Bahnsteig B;
- Friedrichstraße: Fernbahnteil wird für Regionalverkehr umgebaut.

1945. Die umfangreichen Bomben- und Granatenschäden waren fürs Erste notdürftig beseitigt. Eine alsbaldige Generalsanierung wäre sicher angezeigt gewesen. Indes: Zu einer Stadtbahnstilllegung wollten sich die zuständigen Politiker weder vor dem 13. August 1961 noch danach entscheiden. So wurde die Stadtbahnstrecke von Kriegsende bis heute zu einer Dauerbaustelle. Die Bahnhöfe und Haltepunkte zwischen Ost- und Westkreuz wurden geflickt, umgebaut, saniert, verschandelt, rückgebaut,



Quelle: Landesbildstelle Berlin

denkmalgeschützt, wieder umgebaut. Was litt, war die Riesenbrücke quer durch die Stadt. Hier fuhren inzwischen über 120 Tonnen schwere Diesellokomotiven auf den morschen Brückenbogen. Einzelne Versuche, Lösungen zur Verfestigung der Gewölbe zu suchen, scheiterten letztlich an fehlender Kapazität. Am 2. Juni 1994 erklärten Peter Münchschwander, Vorstandsmitglied für Fahrweg der Deutschen Bahn AG, und Werner Remmert, Beauftragter der Konzernleitung und Leiter des Projektes, daß am

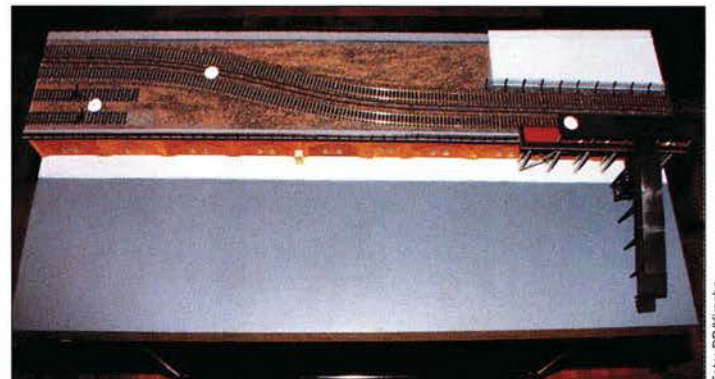
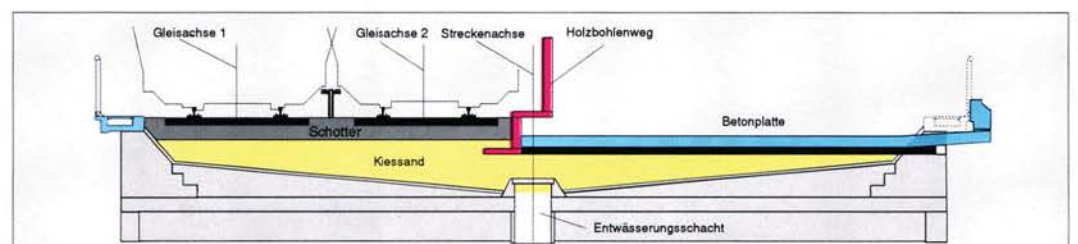


Foto: DB/Kirsche

Vorgesehener Behelfsbahnsteig am Fernbahngleis des Haltepunktes Hackescher Markt im Modell.



Stadtbahn-Fahrwegquerschnitt. Eine durchgehende Betonplatte soll künftig die Last aufnehmen und verteilen.



Gewölbenutzung: Viele Gewölbe mußten im Laufe der Zeit gesperrt werden, bereits sanierte (Hackescher Markt, Südseite) bringen der Bahn Geld.



Fotos: A. Stirt

Streckenabschnitt Hauptbahnhof—Zoo vollständig erneuert und modernisiert werden: 68 km Schienen, 55.000 Schwellen, 100.000 m³ Schotter, 16.000 m³ Beton und Mauerwerk, 20.000 m³ Kies und 6.000 t Stahlschrott sind zu beseitigen, 530 Viadukt-bogen aufs Gesunde zurück- und wieder aufzubauen, zu reinigen, abzudichten und mit neuem Gleiskörper zu versehen, die Signalanlagen sind zu erneuern, ebenfalls die Stromversorgung samt allen Kabeln und Unterwerken, die Fernbahn ist zu elektrifizieren, 54 Brücken werden instandgesetzt, 10 Brücken

Verkehrliche Konsequenzen

Fernverkehr:

- Bereits seit Fahrplanwechsel am 29. Mai endet die IC-Linie 5 (Basel—Ruhrgebiet—Berlin) in Zoo. Da bis Zoo elektrifiziert ist, entfällt der bisherige Lokwechsel in Wannsee, wodurch sich die Fahrzeit um 14 min verkürzt hat.
- Ab 26. September enden alle Fernzüge in Hbf und Zoo.
- Die IC-Linie 7 (Hamburg—Berlin—Dresden) wird von Hamburg bis Zoo gefahren. In Nauen ist für Reisende nach Dresden ein Umsteigen am gleichen Bahnsteig in einen Flügelzug nach Dresden nötig (im Gegenlauf entsprechend).

S-Bahnverkehr

- Die S 46 (Königs Wusterhausen—Westend) wird über den südlichen Innenring geführt.
- Die S 3 (Potsdam—Erkner), S 5 (Charlottenburg—Strausberg), S 7 (Potsdam—Ahrensfelde), S 75 (Westkreuz—Ahrensfelde) und S 9 (Westkreuz—Schönefeld) fahren über die Stadtbahn mit einem Zugtakt von etwa 3 min.
- Die Haltepunkte Jannowitzbrücke, Bellevue und Tiergarten werden geschlossen, weil es keine Fernbahnsteige gibt und die Kosten für Behelfsbahnsteige wegen der geringen Reisendenzahl in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen. Es werden Schienenersatzverkehre angeboten.
- Der Haltepunkt Hackescher Markt erhält wegen des hohen Reisendenaufkommens (tägl. 37.000) für die West-Ost-Richtung einen Ersatzbahnsteig.

Baudurchführung

- Der 8,8 km lange Stadtbahnabschnitt in Hochlage verfügt über keinen Straßenanschluß. Für Bauarbeiten werden an ausgewählten Punkten Rampen geschaffen.
- Der überwiegende Teil aller Materialtransporte muß über die Schiene parallel zum S-Bahn- und ab Hbf bzw. Zoo parallel zum Fernbahnbetrieb stattfinden.
- Ab 26. September 1994 wird der Fernreiseverkehr zwischen Hbf und Zoo unterbrochen, um die Fernbahngleise für den S-Bahnbetrieb nutzen zu können.
- Von Oktober 1994 bis Dezember 1995 werden die 530 Viadukt-bogen der S-Bahnseite abgedichtet und erneuert. Zur besseren Lastverteilung wird eine Betonplatte aufgebracht. Gleichzeitig werden 54 Brücken instandgesetzt und 10 neu errichtet.
- Von Januar 1996 bis Mai 1997 erfolgen die gleichen Arbeiten an den Fernbahngleisen. Zusätzlich werden die Bahnsteigbereiche in Hbf und Zoo erweitert und die Strecke elektrifiziert.



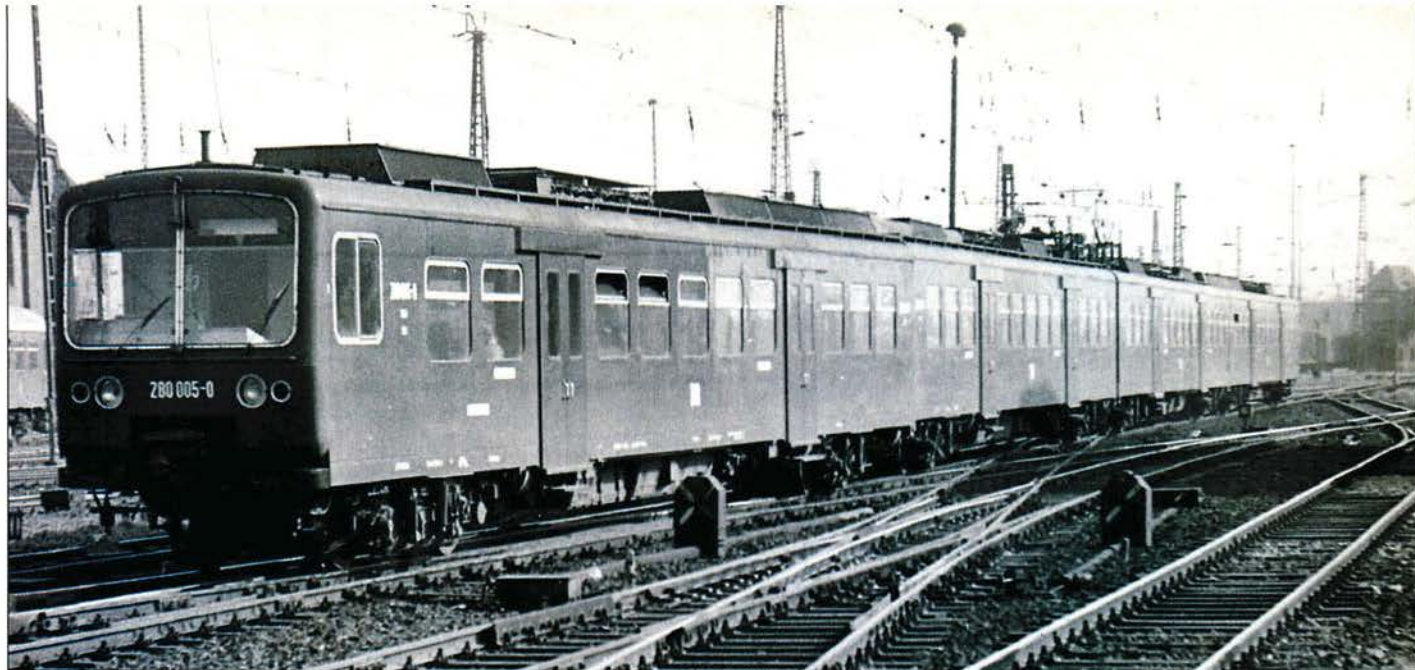
Im letzten Jahr restauriert und elektrifiziert: Charlottenburg.

26. September 1994 bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1997 der Fernverkehr zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und Bahnhof Zoo eingestellt wird. In den dazwischen liegenden 31 Monaten soll der 8,8 Kilometer lange

müssen neu gebaut werden. Erschwerend kommt hinzu, daß die Stadtbahn für Baufahrzeuge von der Straße nicht zugänglich ist. Deshalb sind zusätzlich Auffahrampen anzulegen. Die Kosten wurden für die 31 Monate Bauzeit mit täglich über einer Million Mark angegeben. Was das „Irre“ an dem Projekt ist: Die S-Bahn wird durchfahren! Dazu soll sie zunächst die Fernbahngleise benutzen. In 16 Monaten Baufreiheit werden dann die jetzigen S-Bahngleise erneuert, im Januar 1996 wird rückgeschwenkt, und dann sind die Fernbahngleise dran, während die S-Bahn schon auf ihrem neuen Schienenweg rollt. Die Erfolgsaussichten? Vorstandsmitglied Münchswander räumt ein, daß Fehler möglich sein werden. Das spricht für Realitätssinn. Projektleiter Remmert appelliert an die Öffentlichkeit, durch Einsicht in die Notwendigkeit mitzuwirken – er will für umfassende Information sorgen. Das spricht für Verantwortungs-

bewußtsein. Beide versprechen, den Endtermin einzuhalten. Das spricht für Optimismus. Es ist faszinierend, als Zeitgenosse solches mitzerleben, und ich ziehe meinen Hut vor den Bahnbauern und den Bauherren gleichermaßen.

Fritz Borchert



Der 1979/80 nochmals zum Einsatz gebrachte Triebwagenzug ET 280 am 1. 6. 1979 von Wurzen kommend bei der Einfahrt in Leipzig Hbf.

Stadtschnellbahn Leipzig

Sie war die erste der ab Ende der sechziger Jahre zur Verbesserung des Personenverkehrs in einigen Bezirksstädten und Ballungszentren der DDR eingerichteten Stadtschnellbahnen. Am 13. Juli 1994 konnte sie auf 25 größtenteils erfolgreiche Jahre zurückblicken.

Die Jungfernfahrt

Die Einwohner von Leipzig und der Region nahmen das neue Verkehrsmittel ebenso begeistert an, wie die zweimal jährlich zur

Leipziger Messe kommenden Besucher. Allen Skeptikern zum Trotz, die wegen des Gemeinschaftsbetriebes mit Fernzügen auf den für die S-Bahn vorgesehenen Strecken unlösbare betriebliche Probleme befürchteten, bewährte sich das Verkehrsmittel. Der sehr dicht belegte Streckenteil zwischen dem Hauptbahnhof und Leipzig-Leutzsch erforderte für die S-Bahnzüge anfangs die Umleitung einiger Fernzüge über den nordwestlichen Güterring (Wahren-Mockau) mit geringer Fahrzeitverlängerung, bis die Sicherungsanlagen den neuen Betriebsverhältnissen angepaßt waren. Nach einer „Bauzeit“ von nur sechs Monaten absolvierte am 12. Juli 1969 ein Sonderzug mit Fahrgästen ohne Schwierigkeiten die „Jungfernfahrt“. Am nächsten Tag, einem Sonntag, gehörte die

neue S-Bahn der Leipziger Bevölkerung und Besuchern der Stadt, die von der kostenlosen Benutzung der Züge einen überwältigenden Gebrauch machten. Gleiches geschah noch einmal am 14. Juli. Zahlreiche Fahrgäste, die an diesem Tag die Fahrt zur Arbeit mit der S-Bahn testen wollten, mußten Verspätungen in Kauf nehmen, weil viele Kinder- und Jugendgruppen von den Zügen für eine kostenlose Vergnügungsfahrt Besitz ergriffen hatten.

Ihre „Feuertaufe“ bestand die S-Bahn bereits wenige Tage nach der Eröffnung, als zwischen 19. und 28. Juli 1969 für 30 000 Teilnehmer am V. Turn- und Sportfest der DDR 75 Sonderzüge gefahren wurden. Bereits kurze Zeit später benutzten dann täglich bis zu 30 000 Personen, größtenteils im Berufsverkehr, das neue Verkehrsmittel. Die Beförderungszahlen stiegen ständig an und erreichten mit den Erweiterungen des Einzugsbereiches der S-Bahn im 20. Jahr ihrer Existenz mit 65000 Fahrgästen/Tag ihr Maximum.

Gegenwärtig ist die DB AG Betreiberin der Leipziger S-Bahn, deren Existenzgrundlage sich mit dem Übergang zur Marktwirtschaft gravierend verändert hat. War sie in der DDR Partner von Straßenbahn und Bus, so steht sie heute mit diesen um jeden Fahrgast im Wettstreit. Als weiterer Wettbewerber ist der enorm angestiegene Pkw-Verkehr hinzugekommen.

Diese Veränderungen und der seit 1991 extreme Niedergang der produzierenden Bereiche nicht nur in Sachsen führten zu einem spürbaren Rückgang des Verkehrsaufkommens der Leipziger Stadtschnellbahn. Eine merkliche Veränderung nach oben erfuhren in den letzten Jahren lediglich die Fahrpreise. Vom 15. Juli 1969 an hatte ein Zweistufen-Tarif gegolten, 30 Pfennig für die Kurzstrecke bis fünf Stationen (ab 1974 Tarifstufe 1) und 50 Pfennig für den vollen Ring (ab 1974 Tarifstufe 2). Seit dem 1. März 1994 betragen die Preise exakt das Fünffache.

Das Streckenherz

Für den Schnellbahnbetrieb wurden als westlicher Teil eines herzförmigen Ringes (36,4 km) zwischen dem Hauptbahnhof und Gaschwitz die Streckengleise nach Weißenfels/Gera und ab Plagwitz über Markkleeberg West der eingleisige südwestliche Teil des Leipziger Güterrings verwendet. Im Ostteil des Ringes benutzt die S-Bahn die Streckengleise nach Werdau-Plauen-Hof, davon zwischen Stötteritz und Connewitz das Richtungsgleis nach Leipzig Hbf nur eingleisig.

Zur Eröffnung waren sieben neue Haltepunkte eingerichtet worden, teilweise mit nur einem Bahnsteig; bis 1973/74 kamen weitere drei hinzu. Im Hauptbahnhof wurden die Bahnsteiggänge 6 und 7 für den S-Bahnbetrieb ein-



Noch im Sommer 1983 waren vereinzelt die blau-gelben S-Bahnzüge auf der Linie A anzutreffen: Hp Marienbrunn, vor der Weiterfahrt nach Gaschwitz.

Fotos und Zeichnung: D. Bätzold