



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

8/1993
August

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,—



(Füllseite)

Eisenbahn-Journal

Angekommen: ICE in Berlin	6
Nach Verwirrspiel und Pannen seit 4. Juli zum Bahnhof Zoo	
Die deutsch-tschechischen Grenzübergänge	12
Teil 2: Vom Elstergebirge bis zur Lausitz	
Die Baureihe 112.1 im Einsatz	20
Leistungen bis »tief in den Westen«	
Neue Panoramazüge in den Schweizer Alpen	22
Erlebnisreisen jetzt noch attraktiver	
CIWL	26
Die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft, Teil 2	
Remotorisierung der Baureihe 232/234	30
Das EJ-Interview	
Neues von der »Badewanne Berlins«	36
LVT-Einsatz auf der Usedomer Inselbahn	

Modellbahn-Journal

Gemündener Schätze, Teil 2:	
Bahnhof Iphofen	60
Meine Albulabahn... jetzt noch größer	66
Eine Bahnstation im Vogtland	72
Teil 2: Stellerei und Wohnhaus	
56 Ein 60°-Bogenmodul für Nenngröße H0	76
Seltene bayerische Nebenbahnlokomotiven	78
Die Gattungen Pt 2/4 H und D III von Micro-Metakit	
Mit dem Dampfroß in die Hölle	82
Teil 4: Der Bau des Lichtenberger Empfangsgebäudes	
Einzelstück für Reichsbahner	86
Die V 16 101 der Deutschen Reichsbahn in H0	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	38
Typenblatt: 17⁴⁻⁵, bayer. S 3/5	51
Typenblatt: 73⁰⁻¹, bayer. D XII	53
Fachhändler-Adressen	56
Impressum	58
Bücherecke	59
Schaufenster der Neuheiten	88
Mini-Markt	94
Bahn-Post	98
Leserbriefe an das Eisenbahn-Journal	
Sonderfahrten und Veranstaltungen	103

Titelbild: Seit dem Fahrplanwechsel sind Loks der Baureihe 112.1 auch auf der rechten Rheinstrecke anzutreffen, allerdings nur im Abschnitt Köln – Koblenz. Über die neuen Einsätze der Baureihe 112.1 der DB informiert der Beitrag ab Seite 20 in diesem Heft. Das Foto vom 6. Juni 1993 zeigt die 112 148 mit dem D 2433 nördlich von Remagen. **Foto: U. Kandler**

Editorial

»Bahn-Brechendes«

Eine auslegungsfähige Überschrift! Damit soll aber nicht gesagt sein, daß die Bahn zusammenbricht, mit lieb gewordenen Traditionen bricht (obwohl es manchmal den Anschein hat), mit weiteren Annehmlichkeiten bricht (siehe Speisewagen) oder wieder eine Nebenlinie "abbricht".

Nein, in unserer EJ-Ausgabe 8/1993 wird von einem positiven Aufbrechen (zu neuen Ufern) berichtet, die Bahn bricht sich also Bahn in eine bessere Zukunft. So positiv sind auch unsere Berichte gemeint: Etwa vom Unterfangen der Bahn, mit dem ICE "direkt-mang" nach Berlin zu kommen. Oder vom neuen (Bahn-)leben auf Usedom, dem Reko-Triebwagen, der BR 112 auf DB-Gleisen oder von der Remotorisierung der BR 234.

Eindeutig negativer, ja so richtig schwarz, sieht ein Modellbahnfreund die Zukunftsaussichten der europäischen, insbesondere der deutschen Hersteller kleiner Bahnen und damit letzten Endes unseres Hobbys. Sie finden seine Zuschrift unter der Rubrik "Bahnpost".

Dafür sind die weiteren Beiträge, sei es vom Vorbild oder vom Modell, durchaus erfreulich, weil interessant für Ihr Hobby. Vielleicht möchten Sie etwas über Bahngeschichte im weiteren Sinne wissen? Bitteschön, für Sie haben wir einen Beitrag über Sächsisch-Böhmische Grenzübergänge oder Teil 2 der CIWL-Geschichte. Wenn Sie Anregungen für eigene Nachbauten suchen, finden Sie z.B. den Bahnhof Iphofen als Modell, eine H0m-Anlage mit RhB-Motiv oder den vierten Teil des Bauberichts von der Höllentalbahn über den Bau des Empfangsgebäudes Lichtenberg.

Wir waren auch wieder sehr fleißig und haben einige Special- und Archiv-Ausgaben fertiggestellt. Alle Sparten kommen dabei auf ihre Kosten: Modellbahner weihen wir mit der Anlagenplanung für Fortgeschrittene (0.2) in die tieferen Geheimnisse des Modellbahnbaus ein; Liebhaber von Gebirgsbahnen entführen wir in die Schweiz auf die Gleise der Montreux-Berner Oberland-Bahn (Special 6/93: Die MOB) bzw. auf das Jungfraujoch (Special 7/93: Bahnen der Jungfrauregion); Schmalspur-Fans können sich über den Streckeneinsatz der BR 99⁵¹⁻⁶⁰ informieren (Special 8/93: IV K-Einsatz auf sächsischen Schmalspurstrecken • Teil 2); und für die Anhänger deutscher Länderbahnen haben wir mit unserem Archiv-Band "Bayerische Eisenbahngeschichte • Teil 1" ein besonderes Schmankerl anzubieten. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Lesespaß!

Ihr Hermann Merker Verlag

Das Eisenbahn-Journal feiert Jubiläum!

Last, but not least möchten wir Sie an einem "süßen Geheimnis" teilhaben lassen: Vor genau 25 Jahren, im August 1968, wurde das Haus Merker gegründet. Aus diesem Anlaß planen wir im wahrsten Sinne des Wortes eine **dicke** Geburtstagsüberraschung. Aber...

Gut Ding will bekanntlich Weile haben, und so haben wir uns entschlossen, die Jubiläumsausgabe mit ihrem besonderen "Beipack" in die vorweihnachtliche Geschenkzeit zu verlegen. Ein bißchen Geduld müssen Sie also schon noch haben, aber dafür wird es eine echt starke Sache. Lassen Sie sich überraschen!

Angekommen:

ICE in Berlin

Die Entscheidung fiel im Sommer 1991. Es war nicht bloß eine Prestigeangelegenheit, die deutsche Hauptstadt baldmöglichst für den ICE zu erschließen. Die DB wollte auch die über ihre Nord-Süd-Neubaustrecke geführten IC-Linien zum Fahrplanwechsel 1993 komplett auf den InterCityExpress umstellen. Dieses Konzept erforderte die Streckenelektrifizierung via Magdeburg bis Berlin. In einem gewaltigen Kraftakt wurde das Ziel realisiert. Allerdings: ab 23. Mai 1993 mußten die ICE der Linie 6 zunächst auf den außerhalb der Innenstadt gelegenen Bahnhof Lichtenberg ausweichen. Seit 4. Juli kommen sie nun endlich zum Zoologischen Garten.

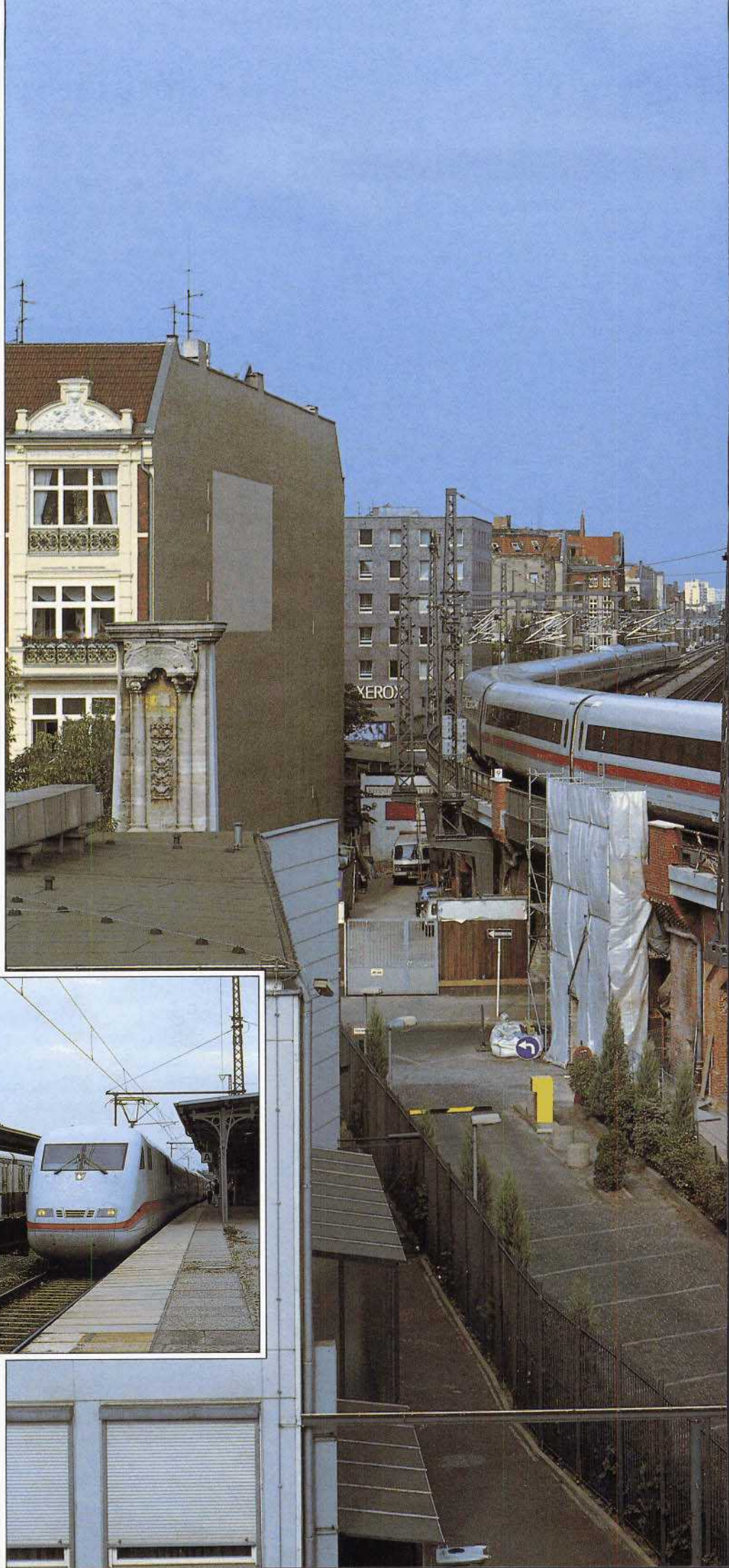


Bild 1: Seit 4. Juli 1993 planmäßige Begegnungen: ICE und bis zu 60 Jahre ältere S-Bahn-Züge – hier im Bahnhof Wannsee.

Bild 2: Am Ziel: ICE 698 bei der Einfahrt in den Bahnhof Zoo (4. Juli 1993).

Fotos 1 und 2: B. Schulz



Einnert man sich an die 1991 ohnehin begonnenen Elektrifizierungen, wird das ehrgeizige Projekt plausibel: gearbeitet wurde damals schon an den Strecken Helmstedt – Magdeburg, Meinsdorf – Seddin und Güterglück – Wiesenburg. Um die westliche Berliner City anzubinden, bedurfte es nur noch einer 27 km langen Ergänzung zwischen dem Abzweig Wilhelmshorst (bei Michendorf) und Berlin Zoo. Für Planung und Bau waren rund eineinhalb Jahre veranschlagt, unter hohem Zeitdruck jedoch besondere Probleme zu lösen.

Baumaßnahmen Drewitz – Berlin Zoo

- Die alten Sicherungsanlagen ließen sich nicht mehr wirtschaftlich vertretbar an die neuen Bedingungen anpassen. Deshalb entschieden sich die Techniker für den Ersatz von zwölf alten Stellwerken durch zwei neue elektronische Zentralstellwerke in Westkreuz und Wannsee.
- Unmittelbar neben den Gleisen der Fernbahn verlaufen im Abschnitt Wannsee – Zoo die der S-Bahn. Hier galt es, eine gegenseitige Beeinflussung von Signal- und Fernmeldekabeln zu verhindern. Zu demonstrieren waren auch die zwischen beiden Gleistrassen installierten Querverbinder, die bislang der Rückleitung des S-Bahn-Gleichstroms über die Schienen der Fernbahn dienten.
- Der an der Stadtgrenze gelegene Abzweig in Richtung Drewitz erforderte im Hinblick auf höhere Geschwindigkeiten (bis zu 160 km/h) eine Neutrassierung, außerdem die Verlegung eines zweiten Gleises.
- Auf der Stadtbahn im Bereich Charlottenburg mußte der Damm verbreitert und befestigt sowie mit einer Planumsschutzschicht versehen werden. Östlich der Station Savignyplatz waren die gemauerten Viaduktbögen zu verstärken und neu abzudichten.
- Beengte Platzverhältnisse, aber auch architektonische Besonderheiten erforderten an den Stadtbahnbögen Sonderkonstruktionen für die Fahrleitungsmasten.
- Im Langschuppen des Bw Grunewald war ein Gleis für die ICE-Wartung herzurichten. (Die geplante 430 m lange neue Halle soll 1997 fertig sein.) Die Arbeiten im Berliner Raum liefen erst im März 1992 an. Zwischen Grunewald und Zoo ließ die Reichsbahn nacheinander beide Gleise samt Bettung entfernen und anschließend Tragschicht, Schotter, Schwellen und Schienen erneuern. Abgesehen von nächtlichen Vollsperrungen ging der Betrieb eingleisig weiter. Immerhin fuhren pro Tag hier über siebzig Züge!
- Im Abschnitt Drewitz – Zoo wurden insgesamt 85 Weichen ausgetauscht, außerdem acht Brücken neu gebaut und elf weitere saniert.

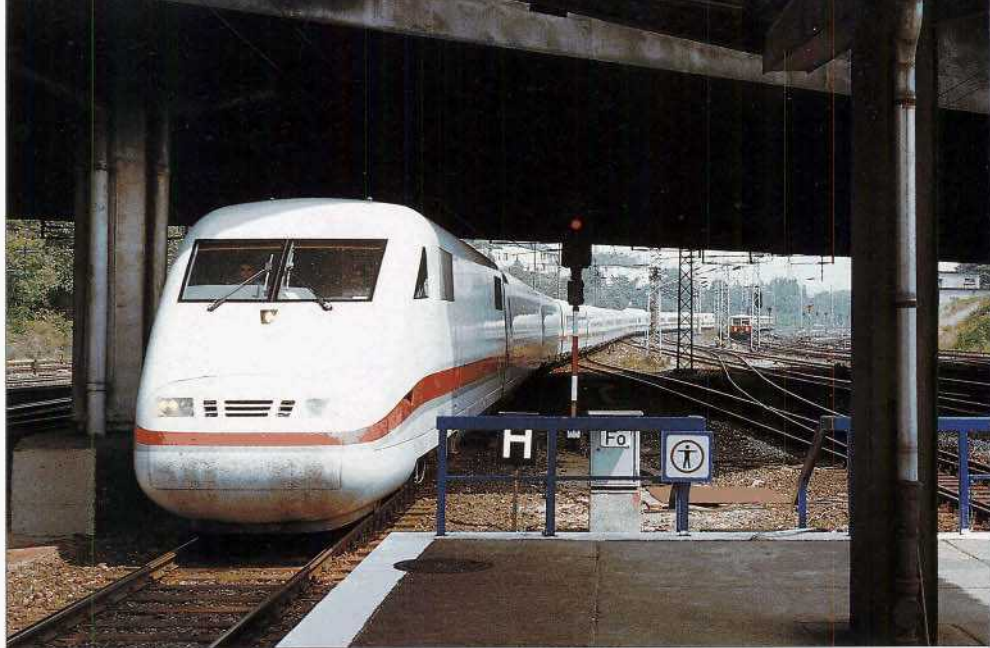


Bild 3: Vorübergehend ins Rampenlicht gerückt: Berlin-Lichtenberg als ICE-Zielbahnhof. Einfahrt von ICE 696 am 25. Mai.

Bild 4 (links): Vom 23. Mai bis 3. Juli statt "Dorfstation" ein ICE/IC-Knoten: Michendorf. Sogar die Zugzielanzeiger wurden der kurzzeitigen Bedeutung angepaßt.

Bild 5 (rechte Seite oben): Das Flaggschiff und sein "Shuttle": Michendorfer Impression, eingefangen am 25. Mai.

Fotos 3 bis 5: J. Janikowski

Bild 6 (rechte Seite Mitte links): Die Baureihe 229 avancierte während des Berliner ICE-Provisoriums zum "Stadtbahn-Star" – hier im Bf Zoo am 8. Juni.

Foto: J. Sieger

Bild 7 (rechte Seite Mitte rechts): Umsteigen in Michendorf: Vom "Shuttle"-IC aus Bf Zoo in den ICE 697 (5. Juni).

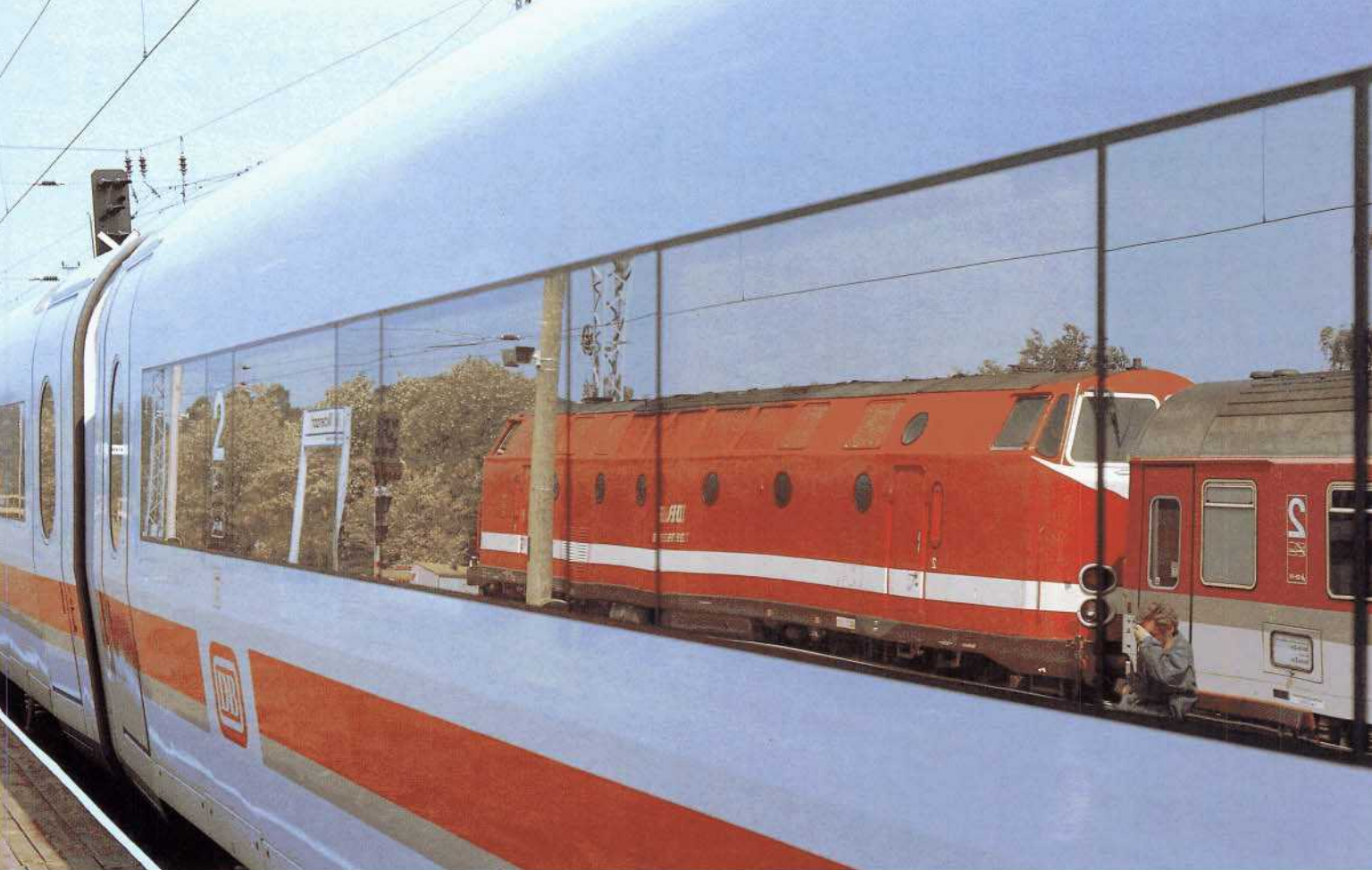
Foto: K. Koschinski

Die Sicherungs-, Signal- und Fernmelde-technik benötigte 70 km Kabelkanäle. Hub-schrauber halfen beim Setzen der mehr als 800 Masten für rund 90 km Fahrleitung. Kosten alles in allem: ca. 700 Millionen Mark. Trotz der geschiederten Schwierigkeiten gelang es, die meisten Baumaßnahmen weitgehend planmäßig abzuschließen. Der termingerechte Beginn des elektrischen Betriebs scheiterte vor allem an der noch nicht fertiggestellten Speiseleitung und an der Sicherungstechnik. Bereits Anfang Februar zeichnete sich der angesichts vollmundiger Ankündigungen blamable Aufschub ab. Hinter den Kulissen schob man sich gegenseitig den "Schwarzen Peter" zu: Reichsbahner bemängelten nicht eingehaltene Zusagen der Lieferfirmen für die Stellwerkselektronik,

aber auch verzögerte Begleitarbeiten in Regie der Senatsbauverwaltung. Die Baubehörde wiederum führte als Grund die schleppende technische Abnahme durch die Reichsbahn an.

Terminwirrwarr im Frühjahr

Um die diversen Spekulationen auszuräumen, verbreiteten DR und Senat am 24. Februar – als der ICE erste Probefahrten auf dem Berliner Außenring absolvierte – eine gemeinsame Erklärung, daß der weiße Express ab Fahrplanwechsel im Bahnhof Lichtenberg wende. Voraussichtlich ab 1. September käme er direkt zum Zoologischen Garten. Einstweilen sollten spezielle "Shuttle-Züge" in Michendorf Sofortanschlüsse



von und nach der West-City gewährleisten. Ungeachtet dieser Information dauerte das Verwirrspiel aber an. Im März sickerte aus Reichsbahnkreisen an die Presse, die ICE-Triebzüge werde zwischen Michendorf und Zoo von entsprechend hergerichteten und sogar umlackierten Diesellokomotiven der Baureihe 229 geschleppt. Verzichtbar gewesen wäre damit die Bahnsteigverlängerung im nur kurzzeitigen ICE-Haltepunkt Michendorf.

Selbst nachdem der Präsident der Rbd Berlin, Werner Remmert, in der SFB-Abendschau vom 31. März den vorläufigen ICE-Endpunkt Lichtenberg nochmals bestätigte, suchte die eilends gebildete Arbeitsgruppe "Aktion Silberstreif" eine Lösung für die termingerechte Führung zum Zoo und avi-

sierte eine vorgezogene Teilbetriebnahme des elektronischen Stellwerks Wannsee. Drohende Konsequenz: drastische Einschränkungen bei der S-Bahn, deren Weichen noch nicht voll angeschlossen waren. Ein bahninternes Papier prognostizierte zudem für die mehrwöchige Anlaufphase Rechnerausfälle und Störungen der Gleisfreimeldung. Die Autoren bezogen sich dabei auf Erfahrungen mit vergleichbaren Stellwerken, bei denen spezielle EDV-Programme den Betriebsablauf steuern und überwachen.

Am 8. April kommentierte die in Berlin erscheinende Zeitung "Der Tagesspiegel" die neuerlichen Überlegungen bissig unter dem Titel "Kein Silberstreif". Just einen Tag später prallten dann in der Nähe des Bahnhofs

Wannsee zwei Fernzüge frontal aufeinander. Drei Todesopfer waren zu beklagen. Zwar verneinte die Reichsbahn jeden Zusammenhang mit den hektischen Bauaktivitäten und verwies auf das Fehlverhalten des zuständigen Fahrdienstleiters, zweifellos verursachten aber ständig wechselnde Betriebsverhältnisse mit Falschfahrten und Ersatzsignalisierung beim Personal höchste Anspannung.

Sowohl die Teilbetriebnahme des neuen Stellwerks als auch der Notbehelf mittels an den ICE gekuppelter Diesellok wurden wieder verworfen. Die Kosten für den Bahnsteig in Michendorf ließen sich durch die Errichtung einer provisorischen Holzkonstruktion auf 150 000 DM reduzieren, veranschlagt waren anfangs eine Million.

Interimsphase bis 3. Juli

Abermals Verwirrung stiftete die DR-Pressestelle am 29. April mit der lapidaren Fax-Nachricht, der elektrische Betrieb zum Zoo beginne am Tag des Fahrplanwechsels. Ein spezieller Hinweis auf den ICE fehlte. Tatsächlich erreichte der offizielle Premierzug (Triebköpfe: 401 068/568) mit Bahnhofschef Heinz Dürr und Politprominenz an Bord dann am 22. Mai um 14.08 Uhr Berlin-Lichtenberg. Am Folgetag startete von dort um 5.10 Uhr ICE 591 "Andreas Schlüter" als erster Planzug Richtung Frankfurt – München (Linie 6). Zwischen Zoologischer Garten und Michendorf pendelte der "Shuttle" mit je einer 229 an Zugspitze und -schluß. Die auf der Stadtbahn verkehrenden Inter-City-Züge der Linie 5 spannten stadtauswärts in Michendorf und stadteinwärts in Beelitz-Heilstätten oder im Rangierbahnhof Seddin um.

Nach dem wochenlangen Hick-Hack um Termine und Fahrtroute im Stadtgebiet zog sich die Bahn gleich am Eröffnungstag den Unmut vieler Fahrgäste zu. In den Kursbüchern suchten sie die Abfahrts- und Ankunftszeiten in Lichtenberg und die Anschlüsse in Michendorf vergeblich. Stattdessen irritierten unterschiedliche – mal vor, mal nach Beendigung der Baumaßnahmen gültige – Angaben für den Bahnhof Zoo. Dies mochte mit dem frühen Redaktions-schluß und der Bearbeitung in letzter Minute entschuldbar sein. Daß es dann aber erst Tage nach der Premiere ausreichend Faltblätter mit aktuellen Hinweisen auf die Interims-Situation gab, stieß auf großes Unverständnis.

Pannen auch noch im Juni: beispielsweise fiel der "Shuttle" am Vormittag des 5. Juni total aus, ein ICE-Paar fuhr nur bis/ab Flughafen Berlin-Schönefeld. Häufige Verspätungen bedingte zudem die nur 18minütige Wendezeit in Lichtenberg, von der zwangsläufig nur oberflächlichen Reinigung ganz abgesehen. Als dann Mitte des Monats der Probelauf für das elektronische Stellwerk in Wannsee begann, brach der Fahrplan sowohl der ICE-Zubringer als auch der Regionalzüge zeitweilig zusammen.

Die Bahn muß einigen Imageverlust wettmachen. Die Situation seit dem 4. Juli, als mit ICE 591 "Andreas Schlüter" nun endlich der erste der Triebzüge planmäßig den Bahnhof Zoo Richtung München verließ, hat sie hoffentlich besser im Griff. Bei aller Kritik – der Verfasser erlaubt sich hier ein ganz persönliches Lob: Die am 20. Juni morgens im Bahnhof Michendorf für die Aufsicht zuständige Eisenbahnerin informierte die Reisenden so überaus freundlich und präzise, daß der Ärger über die Unregelmäßigkeiten fast verfog. Inzwischen ist auf der sechs Wochen lang kuriosesten ICE-Station wieder Alltag eingekehrt. Keine Shuttle-Fahrgäste bevölkern mehr den provisorisch verlängerten Bahnsteig, und die weißen Paradezüge der Deutschen Bahnen rauschen nur noch durch.

KK



Bild 8: Überaus reizvolle Kontraste dank des etwas anders als geplant gestarteten ICE-Verkehrs in die Hauptstadt: Vor dem Stellwerk in Lichtenberg (25. Mai) und...

Bild 9 (links): ...bei m Passieren eines alten Reichsbahn-"Barkas" als DB-Dienstwagen in Michendorf (7. Juni) – vor vier Jahren noch eine Utopie!

Bild 11 (rechte Seite oben): Wieder Abschied nehmen vom ICE hieß es am 3. Juli in Lichtenberg. Rund einen Monat vorher rauscht hier ICE 697 nach dem Verlassen des dortigen Bahnhofs an der S-Bahn-Triebwagenhalle von Friedrichsfelde vorbei.

Foto: J. Sieger

Bild 12 (rechte Seite unten rechts): Anfang Juni noch "Weltstadtbahnhof" – hier bei der Ankunft von ICE 697 –, herrscht in Michendorf heute wieder eher Beschaulichkeit.

Foto: K. Koschinski

Bild 10: Sechs Wochen Michendorfer Alltag: ICE und "Shuttle"-IC treffen ein.

Fotos 8 bis 10:

J. Janikowski





