



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

10/1996

Oktober

DM 11,90

sfr 11,90

öS 92,-



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

150 Jahre Berlin-Hamburger Eisenbahn: Vom Blauen zum Grauen Band der Schiene	6
Die Entwicklung der Reisezeit zwischen Spree und Elbe	
Der THALYS	18
Vorserien-Zug für »PBKA« auf Meßfahrten in Deutschland	
DB-Dampf vor 25 Jahren	20
Tettauer Culemeyer: Grenzschicksal besiegelt	24
Regionalisierung: Thüringen im Takt	26
Vitznau-Rigi-Bahn: Volldampf zum Jubiläum	30
Die sächsischen »Rucksäcke«	32
Zweiachsiger Packwagen seit 20 Jahren außer Dienst	
Sangerhausen – Erfurt: Doch noch nicht durchgehend elektrisch	36
Dampflokk-Gewinnspiel des Eisenbahn-Journals	54

Modellbahn-Journal

7 Mit Volldampf nach Kalden	64
Version 3 nach Umzug ins eigene Haus	
Umgebaut: Rocos BR 17¹¹ als Wechselstrom-Lok	68
Wie aus einem Halbnuller ein N-ler wurde • Teil 3	70
Wassergestaltung mit DIORAS	76
Unser Zugporträt: Rheingold	80
8 Waldbahn-Diorama	84
Ex-Reichraminger Bahn als Vorbild	
Die neue EJ-Verlagsanlage Quattro Stagioni • Folge 5: Elektrik	88
Aus Pappe – trotzdem »nicht von Pappe«! • Teil 1 Probestück	92

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	38
Bücherecke	46
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Typenblatt: Baureihe 53⁶⁻⁷	55
Typenblatt: Baureihe 89²	61
Schaufenster der Neuheiten	96
Modellbahn-Notizen	100
Auto-Neuheiten	100
Mini-Markt	102
Sonderfahrten und Veranstaltungen	114

Titelbild: Unser Titelbild haben wir dem 150jährigen Jubiläum der Berlin-Hamburger Eisenbahn gewidmet (siehe Beitrag auf Seite 6 bis 17). Mit einem Güterzug verläßt die 50 4031 des Bw Hagenow Land in den siebziger Jahren den damaligen deutsch-deutschen Grenzbahnhof Büchen in Richtung Schwanheide. **Abb.: U. Geum**

Editorial

Roll-outs haben derzeit bei der Bahn-verbundenen Industrie Hochkonjunktur: Leichttriebwagen verschiedener Hersteller, der Regio-Neitech 611, die 103-Interims-Nachfolgerin BR 101. Klar, daß da die Bahn selbst nicht hintanstehen will: Rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel am 29. September lud sie gemeinsam mit den Herstellerfirmen Fach- und Tagespresse zur Premiere des ICE 2 nach München ein. "Roll-out des ersten Langzuges" stand auf dem Programm.

Nicht nur die Kollegen der Vorbildredaktion, die bereits im September 1995 anlässlich der Auslieferung der Triebköpfe ausführlich über den ICE 2 berichtet hatten, runzelten ob dieser Ankündigung die Stirn. Natürlich haben wir uns gefreut, daß wir der "Einfahrt zweier ICE 2-Züge mit anschließendem Kuppeln der Züge" (so das Programm) teilhaftig werden durften. Groß war auch das Verständnis, daß das DB-Management erleichtert darüber war, die gewiß nicht billigen 402 nach einem Jahr Testfahrten endlich ihrem Zweck zuführen zu können. Ein schaler Nachgeschmack blieb dennoch:

Schließlich hatten wir schon seit Frühsommer eine Garnitur 402er mit einer ganzen Reihe Mittelwagen auf Münchner Gleisen beobachten können (s. dazu S. 39). Sogar ein Blick aus dem Redaktionsfenster hatte genügt: "Weißwurst" ausnahmsweise ohne Speisewagenbuckel bei Maisach unterwegs – aha, ICE 2-Testgarnitur! Ganz zu schweigen von den Triebköpfen selbst, die schon wesentlich länger in der ICE-Halle des früheren Bw München 1 zu bewundern gewesen waren.

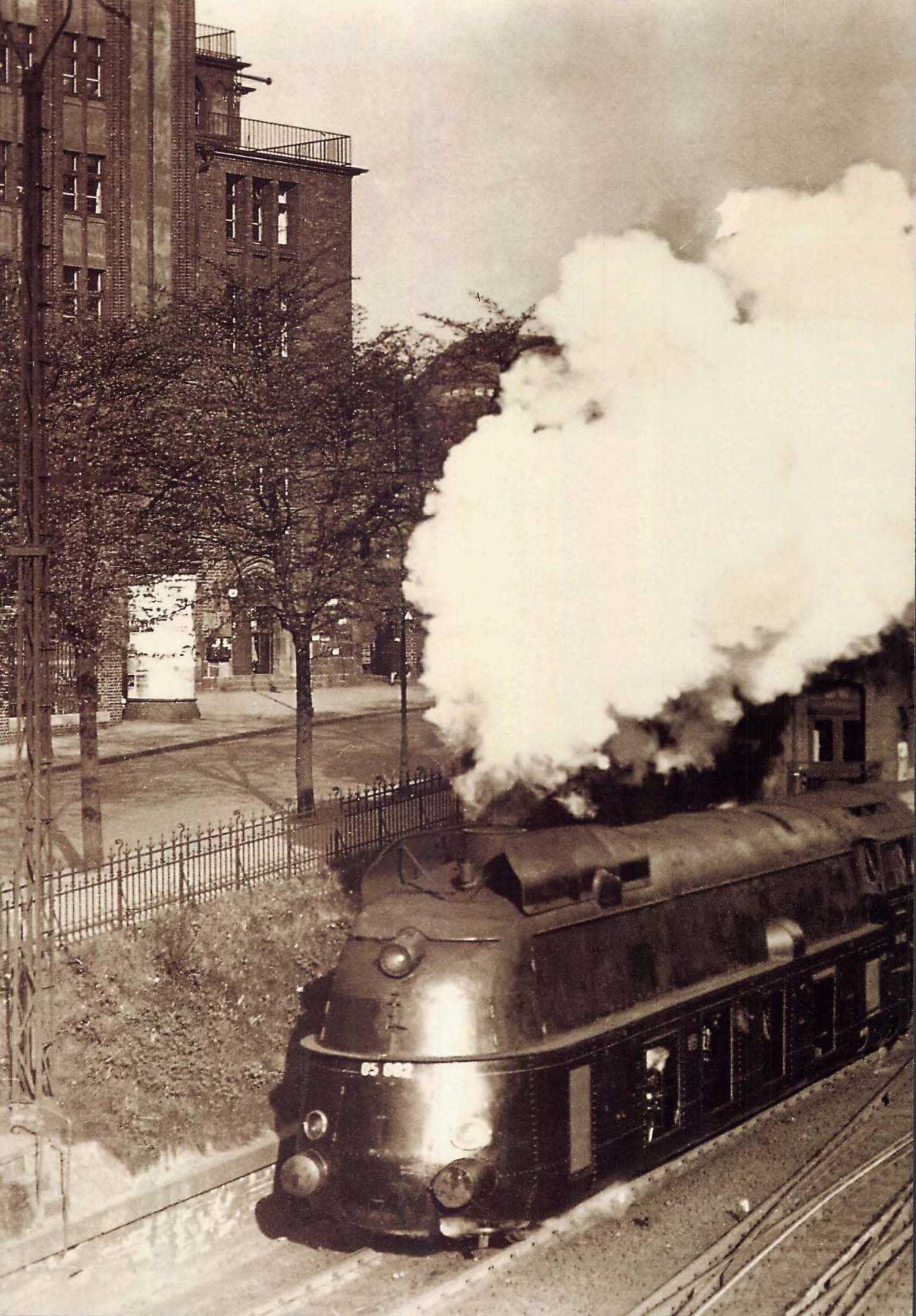
Außerdem: War es nicht so, daß die DB die zweite Generation des Schienenflitzers ursprünglich als Halbzug mit Steuerwagen konzipiert hatte? Sollte denn das Konzept "ICE 2-Langzug" nicht nur als zeitweilige Notlösung dienen, weil die Steuerwagen frühestens im Sommer 1997 einsatzbereit sein werden?

Deutlich mehr Substanz als in diesem hochhoffiziellen Kaum-Ereignis steckt übrigens in unserem Großen Dampflokk-Gewinnspiel, mit dem wir Sie in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals überraschen. Zehn wertvolle Dampflokk-Modelle und zwanzig andere attraktive Preise warten auf ihre Gewinner! Auch wenn Sie sich selbst noch nicht zu den ausgesprochenen Eisenbahn-Experten zählen sollten oder gar noch nie eine Fachzeitschrift in den Händen gehalten haben: Bei aufmerksamer Lektüre dieser EJ-Ausgabe werden Ihnen die Antworten nicht schwer fallen.

Zugegeben, die Einsendefrist ist mit dem 30. Oktober 1996 etwas knapp gehalten. Doch schließlich sollen die glücklichen Gewinner ihren Preis noch vor Weihnachten in den Händen halten können, quasi als Extra-Geschenk vom Eisenbahn-Journal. Außerdem steht das nächste Preisrätsel schon vor der Tür. Nur soviel sei hier verraten: Sollten Ihre Stärken weniger in der Theorie als in der Modellbahn-Praxis liegen, können Sie sich jetzt schon auf das November-EJ freuen!

Dann werden auch zwei EJ-Sonderausgaben erhältlich sein, die Sie sich jetzt schon vormerken sollten: Die erste, schon seit ein paar Wochen im Handel, befaßt sich mit der klassischen DB-Schnellzugellok E 10. Als zweite wird in Kürze der vierte Band der Reihe "Anlagenbau" in den Regalen der Zeitschriftenhändler stehen. Dort gräbt der bekannte Modellbahn-Crack Rolf Knipper tief im Schatzkästchen seiner Erfahrung. Wir begrüßen Rolf Knipper hiermit im Kreise unserer Autoren!

Ihre EJ-Redaktion



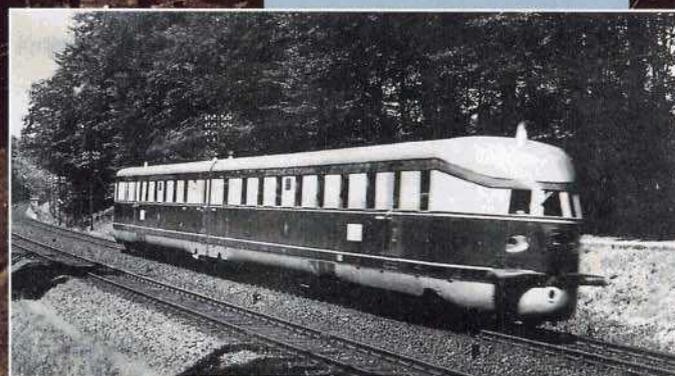
150 Jahre Berlin-Hamburger Eisenbahn:

Vom Blauen zum Grauen Band der Schiene

Die Entwicklung der Reisezeit zwischen Spree und Elbe

Kaum ein anderer deutscher Schienenstrang verbindet in so kompakter Abfolge das Auf und Ab der geschichtlichen Ereignisse mit unserem menschlichen Drang nach immer höherer Geschwindigkeit wie die Verbindung Hamburg – Berlin. Nahezu allzeit bietet der Eisenbahnverkehr zwischen den Metropolen an Elbe und Spree Außergewöhnliches, in irgendeiner Weise Einzigartiges. Ausgerechnet heute, zum 150jährigen Jubiläum der Strecke, genügt ein Blick auf vergangene Epochen (wie die des »Fliegenden Hamburgers«) und ein Vergleich mit anderen Großstadt-Verbindungen, um ein Armutszeugnis neudeutschen Bahnverständnisses samt Kniefall vor der »transrapiden« Zukunft zu konstatieren. Ein Grund zum Feiern?

Bilder 1 bis 3: Berlin-Hamburger Eisenbahn – dies sind die Hochleistungen der Dampftraktion (große Abb. 05 002 mit FD 23 in Hamburg), die Vorkriegs-Rekorde des "Fliegenden Hamburgers" (rechts, im Sachsenwald, 1933), aber auch die Nachkriegs-Tristesse bezüglich Tempo und Reisezeit bis zum heutigen Tag (132-bespannter D-Zug aus Hamburg in Berlin-Staaken, 1989).
Abb.: C. Bellingrodt, Slg. Dr. Scheingraber (große Abb.), Slg. Neumann, J. Sieger



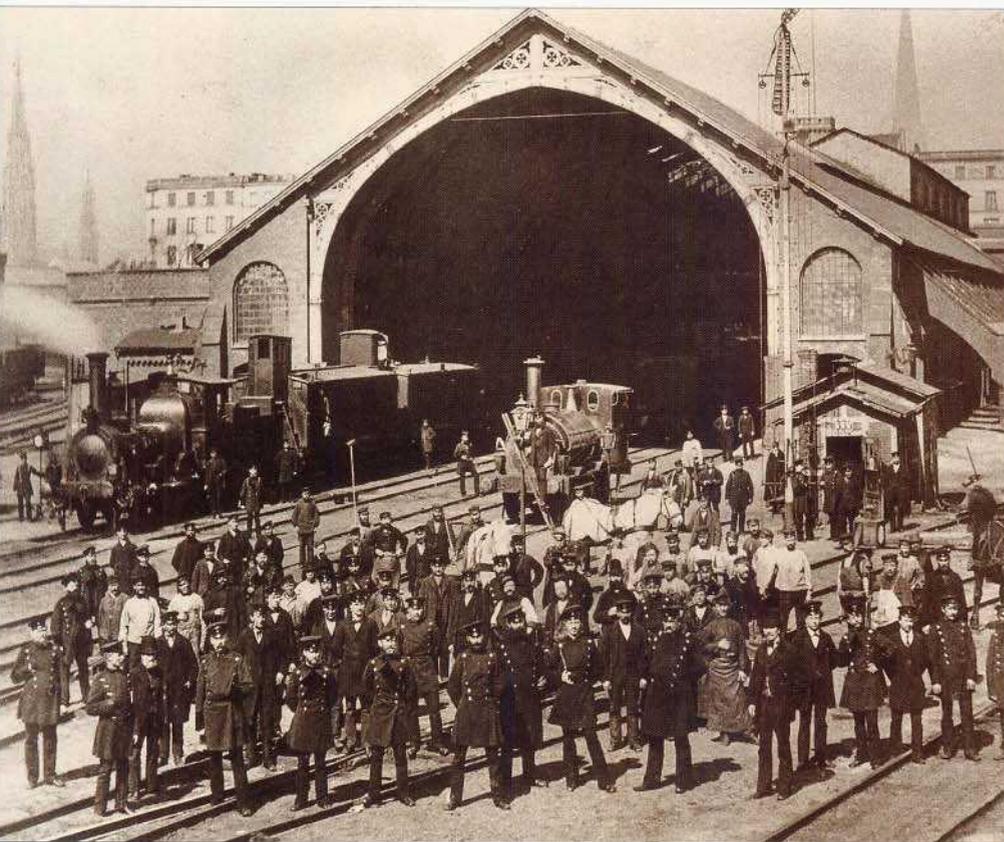


Bild 7: Die Streckenführung der Berlin-Hamburger Eisenbahn in den Jahren von 1851 bis 1864.
Abb.: H. Bombe

Bild 4 (ganz oben links): Errichtet in den Jahren 1844 bis 1847 präsentierte sich der Hamburger Bahnhof in Berlin als imposantes Bauwerk. Im Jahre 1884 übernahm dann der Lehrter Bahnhof seine Funktion als Endpunkt der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Bild 5 (ganz oben rechts): Weitaus weniger Eleganz wies dagegen der Berliner Bahnhof in Hamburg als eines der eigenwilligsten Bauwerke der frühen Eisenbahngeschichte auf. In die Holzträgerkonstruktion der Halle sind offensichtlich Erfahrungen aus dem Schiffsbau eingeflossen (um 1900).

Bild 6 (links): "Fototermin" für alle Eisenbahner vor dem Berliner Bahnhof in Hamburg kurz vor der Jahrhundertwende. Sogar die Rangierpferde haben Aufstellung genommen.
Abb. 4 bis 6: Sammlung Klee

Motoren, Elektrizität und Telefone gab es noch nicht. Ebensovienig Schreibmaschinen und Maschinengewehre. Um beim Weltalmanach der Erfindungen zu bleiben: Es dauerte auch noch eine Weile, bis zwei auf das Jahr 1846 datierte schöpferische Einfälle – die Nähmaschine und das Nitroglyzerin – im norddeutschen Flachland zwischen der Residenzstadt an der Spree und der elbseitigen Handelsstadt Einzug hielten. Indessen war es für eine andere Neuerung an der Zeit ... Spätestens mit der durchgehenden Eisenbahnverbindung zwischen den beiden schon seinerzeit größten deutschen Städten war die schlafmützige Biedermeierzeit vorbei. Zu Beginn der Industrialisierung beflügelte der Dampfmaschinen und sozialen Veränderungen, die wiederum politische Reformbewegungen vorantrieben. Politische Gruppen begannen sich über die Grenzen der Einzelstaaten hinweg zu verständigen. Dank selbst-

bewußter Aktionäre, Diplomaten und Bauherren der Eisenbahn gelangten Menschen und Nachrichten seit dem 15. Dezember 1846 in nur 9 Stunden von Berlin nach Hamburg. "Mit diesem Tage", befand die in Berlin erscheinende *Vossische Zeitung* zur Einweihung der Bahn, sei Hamburg "zu unserer nahen Nachbarstadt geworden". Gestern noch waren dafür 31 1/2 Stunden in der Schnellpostkutsche abzusetzen. Der alte Menschheitstraum von Geschwindigkeit, von ungehindertem Reisen und somit in technischer wie politischer Hinsicht der Überschreitung von Grenzen – hier auf 37,938 preußischen Meilen zwischen Hamburg, Dänemark (für das Herzogtum Lauenburg), Mecklenburg und Preußen einschließlich Berlin – wurde eingelöst und als gigantischer Fortschritt empfunden. An einem anderen Menschheitstraum, kaum minder explosiv und auf die Überwindung gesellschaftlicher Klassengrenzen abzielend, schrieb derweil schon

ein gewisser Karl Marx im fernen Brüssel. Sein *Kommunistisches Manifest* (1848) sollte sich auch auf unsere Jubiläumsbahn auswirken, wie wir 100 Jahre später noch sehen werden. Daß Lok PEGASUS, benannt nach dem geflügelten Roß der griechischen Sage, den ersten Probezug fuhr, mag so hinter-sinnig wie zutreffend gewesen sein. Jedenfalls war die Linienführung der Berlin-Hamburger Bahn von vornherein sanft in den Ausmaßen der Steigungen und Radien gewählt. Auch auf die Widerstandsfähigkeit und Güte des Oberbaus hatte man Wert gelegt, so daß bald drastische Fahr-

Keimzelle der Berlin-Hamburger war die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn. Am 16. Mai 1842 hatte diese ihre nur 16 km messende Strecke eröffnen können. Es war Hamburgs erste Eisenbahn überhaupt. Zum Vergleich: In Berlin standen damals bereits die Potsdamer und die Anhalter Bahn unter Dampf; ebenfalls noch 1842 folgten erste Teilstrecken nach Stettin und Frankfurt/Oder. Ursprünglich sollte die Linie nach Bergedorf am 7. Mai 1842 eröffnet werden, aber der "Große Brand" in Hamburg, der in der Nacht vom 4. auf den 5. Mai ausgebrochen war und rund 1800 Häuser vernichtete, brachte den Zeitplan zu Fall. Bergedorf, das damals Hamburg und Lübeck gehörte (erst 1867 wurde es für

stehen habe. Dieses "Lauenburger Privileg" existierte übrigens bis 1937 und wurde gegen eine Entschädigung von 60.000 Reichsmark an die Stadt abgelöst. Probleme bereitete auch die Finanzierung der Bahn. Nach dem "Großen Brand" war vielen hanseatischen Interessenten das Geld ausgegangen. Schließlich sprangen aber der Stadtstaat Hamburg und auch die Schweriner Regierung als Aktionäre ein.

Am 15. Oktober 1846 konnte Strecke Berlin – Boizenburg eröffnet werden, Boizenburg – Bergedorf folgte am 15. Dezember 1846. Von diesem Tag an verpachtete die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft den gesamten Betrieb auf ihrer Strecke an die Berlin-Hamburger

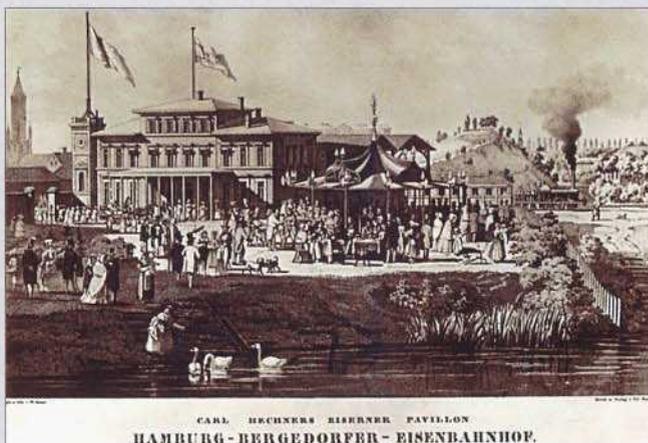
Eisenbahngesellschaft, so daß nun ein einheitlicher, durchgehender Verkehr gewährleistet war. Zunächst verkehrten nur Reisezüge. Der erste Fahrplan sah täglich in jeder Richtung einen durchgehenden Zug vor (darüber hinaus natürlich auf Teilstrecken fahrende Züge). Der Gesamtgüterverkehr wurde erst im Januar 1847 aufgenommen. Zwei Jahre später, als die Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahngesellschaft ihre Strecke eröffnen konnte, erlebte dieser einen deutlichen Aufschwung, denn via Wittenberge und Magdeburg rollte nun ein Großteil des Handelsverkehrs zwischen dem gewerbereichen Sachsen und dem Nordseehafen Hamburg. Angesichts der äußerst günstigen Rahmenbedingungen war eine vorzügliche wirtschaftliche Entwicklung der Berlin-Hamburger Eisenbahn absehbar. Bis 1866 wurde die Gesamtstrecke zweigleisig ausgebaut. Die Gesellschaft tat

ein übriges, ihre Position im norddeutschen Verkehrssystem zu stärken. 1873/1874 nahm sie die Verbindung Wittenberge – Lüneburg – Buchholz/Nordheide mit der 985 m langen Dömitzer Elbbrücke in Betrieb. Damit standen – eine Mitbenutzung der Magistrale Hamburg – Bremen (Eigentümerin: Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft) vorausgesetzt – der Berlin-Hamburger Bahn auch das damals preußische Harburg mit seinen Häfen offen und von Harburg aus die projektierte Unterelbe-Bahn nach Cuxhaven, das bald zu einem wichtigen deutschen Auswandererhafen werden sollte. Jedoch konnte die Unterelbesche Eisenbahngesellschaft ihre Strecke erst 1881 in Betrieb nehmen.

Im Jahre 1884 war es mit der Selbständigkeit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft vorbei. Auch sie, obwohl größtenteils in Mecklenburg liegend, wurde von der preußischen Eisenbahnverstaatlichung erfaßt, die sich in diesem Falle zunächst nur auf Betrieb und Verwaltung erstreckte, 1888 aber in den definitiven Kauf des Unternehmens mündete. 449 km Hauptbahn, 200 Lokomotiven und 4263 Wagen wechselten den Eigentümer, rund 3300 Bedienstete den Dienstherrn. Die übliche großzügige Entschädigung der Aktionäre, die bei der hochprofitablen Berlin-Hamburger Bahn natürlich besonders üppig ausfiel, durfte auch das finanziell nicht gerade auf Rosen gebettete Mecklenburg überzeugen haben. Insgesamt ließ sich der preußische Staat den Kauf der Berlin-Hamburger Eisenbahn mehr als 132 Mio Mark kosten.

Die Anfänge

Bild 8: Zeitgenössisch porträtiert: der erste Bahnhof der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn in Bergedorf (um 1850).
Abb.: Sammlung Klee



200.000 Taler ganz Hamburg zugesprochen), sollte natürlich nicht auf Dauer Endstation sein. Aber da die eingeplante Weiterführung in Richtung Berlin wegen der Kleinstaaterei von vornherein große Probleme zu verursachen drohte, realisierte man zunächst die "kleine Lösung".

Und in der Tat schrieb man bereits das Jahr 1845, als die letzte Konzessionsurkunde für die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ausgestellt wurde. Grundlage war ein Staatsvertrag zwischen den Staaten Preußen, Dänemark (für das Herzogtum Lauenburg), Mecklenburg-Schwerin, Lübeck und Hamburg, der am 18. Februar 1842 ratifiziert worden war. Daß es von diesem Datum bis zur endgültigen Konzessionierung noch so lange dauerte, hatte im wesentlichen mit den ganz speziellen Wünschen einzelner Vertragspartner zu tun. So bestand Mecklenburg zunächst auf einer Trassierung über Perleberg (woher ja auch der Transrapid schweben soll), stimmte dann aber wegen des besseren Anschlusses an Magdeburg doch der Route über Wittenberge zu. Dänemark ließ sich seine Forderung nach einer – wegen des hügeligen Terrains problematischen – Streckenführung über Lauenburg (statt, wie es die Bahngesellschaft wünschte, über Aumühle und Büchen) durch die Bedingung abkaufen, von Büchen müsse das Unternehmen auch eine Zweiglinie nach Lauenburg bauen (eröffnet am 15. Oktober 1851), welche den Einwohnern der Stadt, die die eigentliche Berlin-Hamburger Eisenbahn benutzen wollten, kostenlos zur Verfügung zu

zeitverkürzungen anstanden. Bei der Sogwirkung beider Metropolen (allemaal von Elbing bis Emden reichend) und der Dominanz des Verkehrs über den ihrer wenig bedeutenden Zwischenorte wurden stets die schnellen Zugverbindungen besonders gepflegt. So war Berlin – Hamburg prädestiniert, eine Strecke der Extreme zu werden. Auf welchem anderen deutschen Schienenstrang hat es sonst über eine so lange Zeitspanne so viele erste Züge gegeben? Erste, im Sinne von erstmalig, einmalig, prominent; aber auch im Sinne von wiederkehrend – nach politischen Lähmungen und nationalen Katastrophen; schließlich noch im Zuge von Aufholjagden dank immenser Investitionen. Vordergründig reagiert die Fahrplangestaltung zwar auf Zeiger- und Zeitsprünge technischer Entwicklungen; im Auf und Ab des Tempos der jeweils schnellsten Züge (siehe Tabelle auf Seite 14) gilt es aber ebenso, die Gezeitenwechsel der Geschichte nachzuvollziehen.

Abfahrt 1846 – Ankunft 1996! Ziehen wir also mit geöffnetem Regler durch die Berlin-Hamburger Stationen dieser für Deutschland so prägenden Zeit.

Warmes Licht von Gaslaternen hebt die Stuckelemente über klassizistischen Rundbögen hervor. Gefolgt von einem ächzenden Gepäckträger steigt der Landspekulant in den nächtlichen Courierzug, an dessen Spitze die DÖMITZ, eine 1'B-Lok aus dem Hause Borsig, zischt. Abfahrt Berlin (Hamburger Bahnhof) 11.30 Uhr abends – Ankunft in Hamburg (Berliner Bahnhof) am nächsten Morgen, eine Minute vor fünf.

1873 also: Die preußische Residenz gefällt sich als kaiserliche Metropole und rasant wachsende Reichshauptstadt. Die Hafen- und Handelsstadt schickt sich an, Deutschlands "Tor zur Welt" zu werden. In diesem Jahr werden erstmalig über zwei Millionen Reisende zwischen diesen beiden Städten mit der Bahn unterwegs sein, die sich, dem hohen Verkehrsaufkommen angepaßt, seit

1866 durchgehend zweigleisig präsentiert. Konkurrenz droht neuerdings von einem Parallelunternehmen namens Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft (MHE). Auf der von ihr fertiggestellten und angepachteten Route von Berlin direkt nach Bremen rollen ab 1879 auch schnellfahrende Reisezüge in rund 5 3/4 Stunden nach Hamburg. Zwar beträgt der Umweg via Stendal und Uelzen lediglich 11 km, jedoch trägt auf der Stammverbindung der Expresszug 6 mit einer Reisedauer von erstmals unter 5 Stunden seine Dampfahne mit deutlichem Vorsprung; zumal er in Spandau, Neustadt/Dosse, Wittenberge, Hagenow, Büchen und Bergedorf Unterwegshalte einlegt.

Unter den großen strahlenförmig von Berlin ausgehenden Schienenwegen ist die Hamburger Bahn gegen Mitte der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts die letzte noch in Privatbesitz befindliche. Ihre Verstaatlichung erfolgt spät, weil zum

Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn errichtete ihren Personenbahnhof an der Stelle des heutigen Deichtormarktes, also innerhalb der alten, nun aber nicht mehr benötigten Stadtbefestigung. Rangier- und Abstellbahnhof, Werkstatt usw. wurden aus Platzgründen jenseits des Stadtgrabens angelegt. Der Personenbahnhof verfügte über eine kleine hölzerne Halle, die zur Stadt hin durch ein torartiges Gemäuer mit kräftigen seitlichen Türmen abgeschlossen wurde. Ähnliche Tore fand man zu dieser Zeit in Norddeutschland auch in Braunschweig oder Halberstadt.

Um dem erheblichen Verkehrszuwachs bei der Verlängerung der Strecke bis Berlin gerecht zu werden, wurde der Stadtgraben zugeschüttet; vor allem die Betriebs- und Gütergleise konnten nun ausgedehnt werden. Auch der Personenbahnhof wurde erheblich umgestaltet. Das Empfangsgebäude wurde vergrößert, die alte Bahnsteigüberdachung durch

gebaut wurden, sondern jeweils eigenständige Entwürfe zur Ausführung kamen. Erstaunlich viele dieser Bauwerke sind noch heute erhalten und kommen ihren Aufgaben nach, etwa in Neustadt/Dosse, Ludwigslust, Hagenow Land (hier wurde separat ein neues elektronisches Stellwerk, das die Abschnitte Büchen – Nauen sowie die Zweiglinie Hagenow Land – Schwerin – Bad Kleinen fernsteuern wird, nordwestlich des Empfangsgebäudes gebaut) oder in Wittenberge; letzterenannter Bahnhof ist dabei zweifellos der imposanteste.

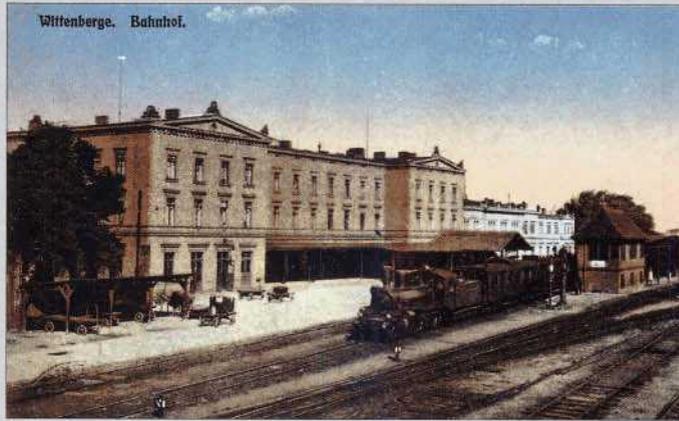
Das Gegenstück zum Berliner Bahnhof in Hamburg war der Hamburger Bahnhof in Berlin. Auch er ist unter Federführung von Friedrich Neuhaus entworfen worden, erheblich großzügiger und eleganter allerdings als sein Pendant in der Hansestadt, obwohl er mit ebenfalls vier Hallengleisen etwa die gleiche Kapazität hatte; aber er mußte ja auch noch die Verwaltung der Bahngesellschaft aufnehmen. Das nahezu symmetrisch

an drei Seiten die Bahnsteighalle umschließende Bauwerk beeindruckte mit seiner spätklassizistischen Ausgestaltung die Zeitgenossen sehr und setzte für die späteren Berliner Fernbahnhöfe neue Maßstäbe. Besonders gilt das für den Kopfbau vor der Halle mit seinen beiden den Mittelteil dominierenden Türmen und Torbögen. Der Hamburger Bahnhof stand vom 15. Oktober 1846 bis 14. Oktober 1884 in Betrieb, dann gingen seine Aufgaben auf den größeren Lehrter Bahnhof gleich nebenan über – die Eisenbahnverstaatlichung machte es möglich. Der Hamburger Bahnhof wurde zum Verkehrsmuseum umfunktionierte, überstand wie durch ein Wunder den Zweiten Weltkrieg (allerdings nicht ohne erhebliche Beschädigungen) und wird nun zu einem Kunstmuseum umgestaltet.

Die Bahnhöfe

Bild 9: Schön, daß der Ansichtskarten-Fotograf, der sich hier um 1900 in Wittenberge postierte, auf den Berliner Schnellzug mit einer pr. S 3 wartete.

Abb.: Sammlung Garn



eine vier Gleise überspannende hölzerne Halle abgelöst. Auch der alte Torbogen wurde durch ein prinzipiell ähnliches, aber erheblich größeres Bauwerk mit zwei mächtigen Türmen ersetzt. Die Türme sollten ursprünglich auch den optischen Telegrafen aufnehmen, aber bei Eröffnung der Strecke nach Berlin war bereits der elektrische Telegraf erfunden. Erbauer des nunmehrigen Berliner Bahnhofs in Hamburg war Alexis de Chateauneuf, der schon die Bahnhöfe der Bergedorfer Bahn ausgeführt hatte.

Der Berliner Bahnhof in Hamburg wurde am 1. Mai 1903 geschlossen, sämtliche Berliner Fernzüge benutzten nun den nebenan liegenden Klostertor-Bahnhof an der Verbindungsbahn Altona – Dammtor – Venloer/Hannoverscher Bahnhof – provisorisch natürlich nur, denn im Dezember 1906 löste endlich der neue Hauptbahnhof die Hamburger Bahnhofs-Kalamitäten.

Das Bild der Bahn zwischen Bergedorf und Berlin hat im wesentlichen deren Baurat Friedrich Neuhaus geprägt. Er bestimmte nicht nur die Linienführung, sondern auch die Gestaltung der Hochbauten; solch umfassende Kompetenzen waren nicht ungewöhnlich in jener Zeit. Für die Stationsgebäude wählte Neuhaus die schlicht-elegante Formensprache des Spätklassizismus, wobei jedoch keineswegs Standardtypen

Der Lehrter Bahnhof versank im Bombenhagel, 1951 wurde er geschlossen. Aber eine Renaissance steht bevor: Den Namen Lehrter Bahnhof soll auch der kommende zentrale Berliner Fernbahnhof tragen, der etwa an gleicher Stelle entsteht. Aber das wird kein Kopfbahnhof mehr sein, sondern ein gigantisches Kreuzungsbauwerk: Die neue Nord-Süd-Fernbahn wird hier in einem 3,5 km langen Tunnel die Stadtbahn mit ihren je zwei Ost-West-Fernbahn- und S-Bahn-Gleisen unterqueren. Der neue Lehrter Bahnhof soll – gemessen an seiner Kapazität – der größte Bahnhof Deutschlands werden, oberirdisch zwei Fern- und einen S-Bahnsteig aufweisen, unterirdisch vier Fernbahnsteige und einen U-Bahnsteig. Eine gigantische Glas/Stahl-Konstruktion wird die Anlage im Zentrum Berlins überdecken. Die oberirdischen Bahnsteige sollen mit der Stadtbahn 1998 zur Verfügung stehen, die unterirdischen 2002.

4,5 Mrd Mark sind für Tunnel (einschließlich Straßentunnel), neuen Lehrter Bahnhof und Nord-Süd-Fernbahn eingeplant, etwa soviel also wie für die laufende Rekonstruktion der Berlin-Hamburger Bahn. Mit Fertigstellung des Tunnels können dann praktisch bis zum Tunnelmund die Fernzüge aus Hamburg auf der ursprünglichen Strecke in die Hauptstadt fahren – und von dort ohne Kopfmachen sogar weiter in Richtung Süden.

einen die staatsrechtlichen Verhältnisse mit Mecklenburg und Hamburg langwierige Verhandlungen erfordern und sich zum anderen die Anteilseigner keineswegs um eine Übernahme reißen. Ihre BHE ist Zeit ihres Bestehens eine lukrative Anlage gewesen, die jährlich durchschnittlich 8,6% (zuletzt gar bis zu 19,5%) an Dividende ausschüttete. Erst durch "Allerhöchsten Erlaß" und mit Wirkung zum 1. Juli 1884 integriert die neu gegründete Königliche Eisenbahndirektion Altona diese wichtige Verbindung in das Netz und verschweißte sie verwaltungsmäßig zu einem Ganzen. Die Hansestadt unterhält anfangs sogar eine eigene Dependence in Berlin mit dem wohlklingenden Titel "Königliche Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn, der Kommissar für Hamburg", später schlicht ein "Betriebsamt" der KED Altona.

In das Jahr 1884 fällt noch ein weiterer Generationswechsel: Der Hamburger Bahn-

hof, ein Bau aus den Pioniertagen, hat ausgedient und schließt seine Pforten zugunsten des ungleich mächtigeren Lehrter Bahnhofs in seiner unmittelbaren Nachbarschaft.

Beschleunigen wir unsere Fahrt durch die Epochen, so wie sich die Reisedauer des jeweils besten Schnellzugs um die Jahrhundertwende drastisch verkürzt. 1892 benötigt der Kommandeur des Ulanenregiments nur noch 3 Stunden 23 Minuten Fahrzeit, um rechtzeitig auf dem Tempelhofer Feld vor seiner Majestät zu exerzieren. Im Gegenzug sitzt vielleicht die jüdische Familie aus Galizien mit nicht viel mehr als einer Schiffspassage der Hamburg-Amerika-Linie.

Im darauffolgenden Jahr verkehren D-Züge aus schweren Abteilwagen mit inneren Korridoren und Übergangsmöglichkeiten zu den Nachbarwaggons. Speisewagen, 1899 eingeführt und bald darauf Standard zwi-

schen dem Lehrter Bahnhof und Altona, bringen mit der elektrischen Beleuchtung (ab 1902) einen merklichen Qualitätsschub des Reisens. Dazu trägt seit 1906 auch der neue Hamburger Hauptbahnhof bei. Doch die Traktion hält den gestiegenen Geschwindigkeiten und Zuggewichten nicht mehr stand. Mit nach wie vor zweifach gekuppelten Naßdampflokomotiven – auch wenn sie als WINDSPIEL oder HERMES in Dienst gestellt wurden oder preußischen Normalien entsprechen – scheint das Ende der Fahnenstange erreicht. Erst in den Jahren vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges, als allenfalls die pr. S 9 noch mithält, aber Heißdampfloks mit Schmidtschen Überhitzern und der Achsfolge 2'C auch auf den 286,8 km zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und Berlin Lehrter Bf Betriebsreife erreichen und ihren Siegeszug antreten, fährt der Vertreter von Blohm & Voss auf dem Weg ins Reichsmarineamt in 3 Stun-

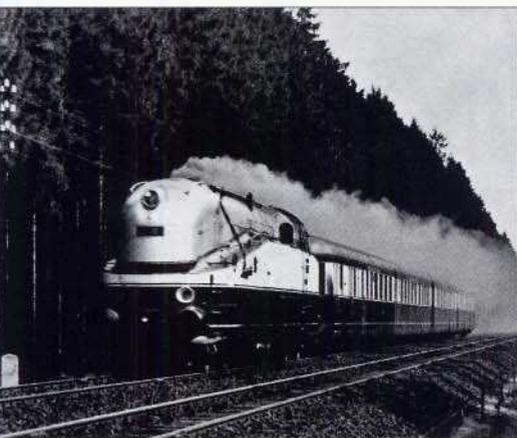


Bild 12: Eine der vielen Versuchsfahrten, die man auf der Strecke Hamburg – Berlin unternahm: 61 001 mit dem Henschel-Wegmann-Zug von Berlin kommend im Sachsenwald (1936).

Bild 10 (ganz oben links): Ende der zwanziger Jahre war die Zeit für neue Höchstleistungen zwischen den Metropolen noch nicht reif, als diese Aufnahme der 01 019 (einer 2' C 1'-gekuppelten, auch Pazifik genannten Maschine) in Hamburg-Dammtor entstand.

Abb.: Archiv Merker Verlag

Bild 11 (ganz oben rechts): Rund zehn Jahre später, in der Zeit des nach 1933 einsetzenden Nazi-Regimes, wurde diese aus dem Hamburger Hbf mit einem FD nach Berlin ausfahrende Lok der Baureihe 03 aufgenommen.

Abb. 11 und 12: Sammlung Neumann

Bild 13 (rechts): Wiederum in den zwanziger Jahren, als die S 10 im Schnellverkehr dominierte, dürfte diese Aufnahme im Hamburger Hauptbahnhof entstanden sein. Sie zeigt den Mittags-Schnellzug von Hamburg nach Berlin Lehrter Bf, geführt von der 17 1140.

Abb.: v. Seggern, Sammlung Garn

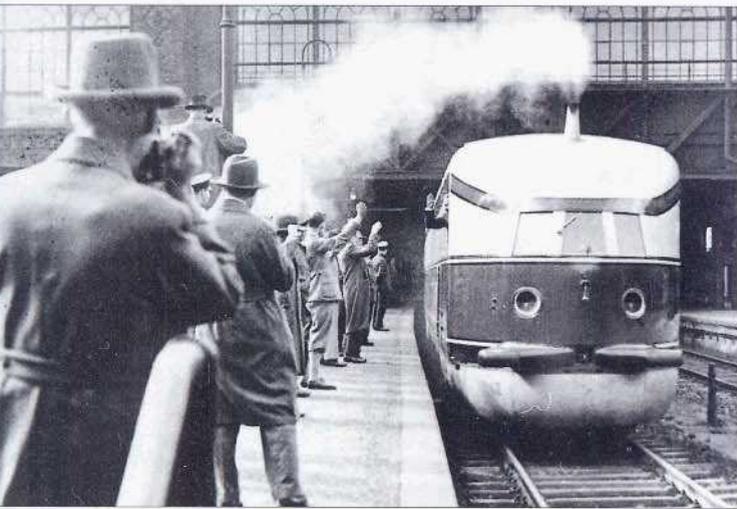
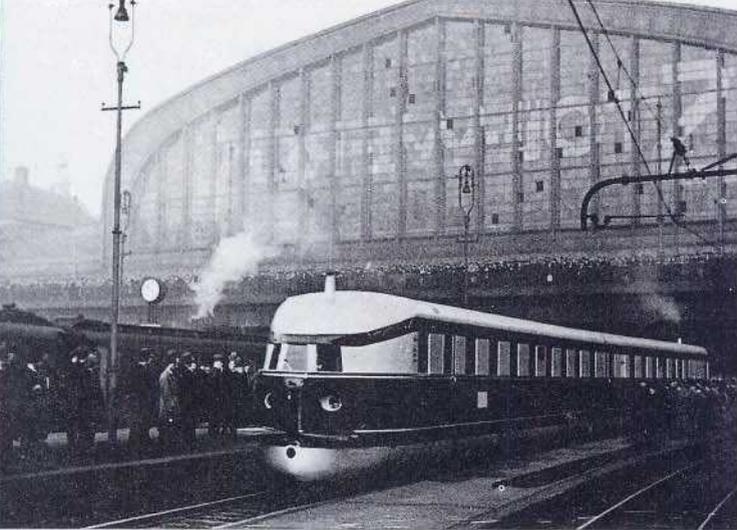
den und 14 Minuten: 88,7 Stundenkilometer im Durchschnitt entthronen alle anderen Regelzüge des Kaiserreiches.

In den Folgejahren bekommt die stetig ansteigende Kurve des Geschwindigkeitsfiebers erstmalig einen signifikanten Dämpfer. Nach dem vierjährigen Krieg führen die Geburtswehen der Weimarer Republik (Spartakus-Aufstand, Kapp-Putsch), enor-

me Reparationsforderungen ("Versailler Schandverträge") und der wirtschaftliche Kollaps mit einer Rekordinflation zu unvermeidbaren Rückfällen des D-Zug-Betriebs der 1920 gegründeten Deutschen Reichsbahn. Noch 1923 mißlingt der Versuch, mit den auf unserer Strecke eingeführten Fernschnellzügen (FD) – also wenigen, aber besonders ausgestatteten D-Zug-Wagen der 1./2. Klasse – an frühere Höchstleistungen anzuknüpfen. Solange das Ruhrgebiet französisch besetzt bleibt, mangelt es einfach an guter Kohle für die preußischen Starloks der Baureihe 17¹⁰ (Bauart 1914). Erst ab Mitte der "goldenen Zwanziger" kann die Aufholjagd mit diesen FDs wieder aufgenommen werden. Währenddessen gelingt es in den Schnellzügen zwischen Hamburg und Berlin, zwei Stellen, die ständig ihre Lage zueinander verändern, in eine gegenseitige fernmündliche Verbindung miteinander zu bringen. Ab 1927 kann

der Lust- oder Geschäftsreisende mittels Zugtelefonie einen Tisch im Dachgarten des Eden bestellen. Zwei Jahre darauf wird die Reisezeit von 1914 wieder erreicht und 1932 sogar noch um eine Viertelstunde unterboten.

Bemerkenswerterweise optimiert man in der Weltwirtschaftskrise die Trasse, um die bis dato im Schnellverkehr gesetzten Leistungsschranken zu durchbrechen. Ein verstärkter Oberbau, gedehntere Radien, für den Bremsweg angepaßte Signalabstände (1350 m Vorsignalabstand) und zahlreiche Bahnsteigunterführungen dienen als Vorbereitung für den ersten planmäßigen Schnelltriebwagen-Einsatz der Reichsbahn. Als "Fliegender Hamburger" (FDt 1/2) rast eine zweiteilige dieselelektrische Einheit mit einer Reisegeschwindigkeit von 124,7 km/h in nur 2 Stunden 18 Minuten von Metropole zu Metropole – und, als schnellster Reisezug der Welt, in den



Olymp. Daß sein Regeldienst ab dem 15. Mai 1933 in die über Deutschland beispiellos hereinbrechende Terrorwelle fällt, ist eine Tatsache, mit der wir fertig werden müssen: Drei Tage zuvor sind das Gesetz zur Wiedereinführung der Militärgerichtsbarkeit erlassen, Ende Mai das Kuratorium einer "Adolf-Hitler-Spende der deutschen Wirtschaft" gegründet, vier Wochen danach die SPD und andere bürgerliche Parteien verboten worden. Soviel zu den Rahmenbedingungen, die es dem Autor gestatten, sich einen SA-Bonzen in der "Fliegenden Bar" des SVT vorzustellen, der einem Schreiber der gleichgeschalteten Presse diktiert, warum militärische Formen auch das zivile Leben bestimmen müssen und die deutsche Technik allem überlegen sei ...

Im Wettstreit mit dem SVT fährt die Masse der Reisenden auf unserer symbolträchtigen Strecke 100 des Reichsbahn-Kursbuches mit Dampf kaum langsamer. Altonaer 03er sind es – mit niedrigen Betriebsnummern (etwa 032, 035, 038), kleinen Laufrädern und ausnahmsweise für 140 km/h zugelassen –, die ab dem Winterfahrplan 1933/34 vor dem FD 23/24 die Distanz in 2 Stunden 34 Minuten schaffen. "Dieser Zug", so der Versuchsdezernent Prof. Nordman, "ist nun nicht ein beliebiger FD-Zug, sondern er ist mit 111,7 km/h Reisegeschwindigkeit ... für längere Durchlaufstrecken (über 200 km) der schnellste Dampfbzug der Welt." Eine Bravourleistung unter Aufbietung aller Kräfte des Lok- und Werkstättenpersonals. Auf Dauer aber eine Strapaze. Wären nicht die anspruchsvollen Mit-

Bilder 17 und 18 (links und oberhalb): Der schnellste Zug der Welt, dessen aalglatte Front am 6. Mai 1933 die Titelseite der ganz der Reichsbahn gewidmeten Wochenendbeilage einer Hamburger Zeitung zierte (links), macht sich – 1934 bereits propagandamäßig in Szene gesetzt – auf den Weg in die Reichshauptstadt. Am Hallenportal des hansestädtischen Hauptbahnhofs wurde noch kurz vorher für Stollwerck-Schokolade geworben, wie es auf ...
Bild 14 (ganz oben links): ... gut zu erkennen ist – als der erste "Fliegende Hamburger" am 19. Dezember 1932 unter reger Anteilnahme eintraf.
Abb. 14: Sammlung Neumann, Abb. 17 und 18: Sammlung Garn
Bild 15 (links Mitte): Der Beginn des SVT-Plandiensts am 15. Mai 1933 – hier ausfahrend aus dem Lehrter Bf in Berlin – fiel dann leider in die Zeit des Dritten Reichs.
Bild 16 (links außen): Im Wettstreit mit dem SVT stand bis zum Zusammenbruch aller Berlin-Hamburger Rekorde ab 1939 die legendäre 05 002 (bei Aumühle).
Abb. 15 und 16: Slg. Dr. Scheingraber

teldruck-Verbundloks 02 101/102 (ex Baureihe 04) ab April 1935 und anschließend die legendäre 05 002 samt Alibi-03 193 eingesprungen, hätte dieses Tempo kaum bis 1939 Bestand gehabt.