



Eisenbahn JOURNAL

Februar

B 7539 E
ISSN 0720-051X

2/1997

DM 11,90
sfr 11,90
S 92,--
hfl 14,30
lfr 256,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Berlin Anhalter Bahnhof	6
Erinnerungen an <i>den</i> Berliner Fernbahnhof	
Die künftigen S-Bahn-Baureihen 423, 424, 425 und 426	
Neue Formen, neue Technik	16
Altenhudem – Welschen-Ennest	20
Schiebedienst auf der Ruhr-Sieg-Strecke	
Die ICE-Familie wächst	
Rollout des ICE 2-Steuerwagens	26
Selb-Plößberg – Holenbrunn	28
Aufstieg u. Niedergang einer Fichtelgebirgsstrecke (Teil 2)	
Frankreich: TGV Duplex	34
Start des Doppelstock-TGV auf dem Sud-Est-Ast	
Hochgeschwindigkeitszüge in Europa	37
Die Feldbahn im Torfwerk Faltermeier	38
Bahn-Technik, Teil 4:	
Dieselelektrische Kraftübertragung	40
Seltene Bahndienstfahrzeuge: Tunnelwagen	42

Modellbahn-Journal

Die H0-Clubanlage des HMBC	70
Anlage mit Faller-Car-System	
Anlagenvorschlag nach Nürnberger Vorbild	
Mit Zug und Tram durch Nürnbergs Osten	76
Sachsen-Renner par excellence	80
Sächs. I T und III b in H0 von Kleinserienhersteller SEM	
Unterhalb der Felsenburg	82
Eine große TT-Anlage im Korridor	
15 Nur eine Nebenstraße ...	88
H0-Kleindiorama eines Bahnübergangs	
16 Fast alles Eigenbau!	89
Überaus wirklichkeitsgetreue N-Module	
Neue Bausätze: Weinerts BR 64 in H0	90
Unsere N-Einsteigeranlage wird aufgerüstet (7)	94
Quattro Stagioni, 8: Bahnsteige/Drahtzugkanäle	98
Brawas erste Ellok: die BR 242 der Reichsbahn in H0	
DR-Arbeitstier	102

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	45
Fachhändler-Adressen	50
Impressum	52
Bücherecke	53
Übersicht über die Verlags-Neuheiten	54
Jahres-Inhaltsverzeichnis 1996	57/67
Typenblatt: Baureihe 84	59
Typenblatt: Baureihe 85	65
Schaufenster der Neuheiten	104
Auto-Neuheiten	110
Modellbahn-Notizen	110
Bahn-Post	111
Mini-Markt	112
Sonderfahrten und Veranstaltungen	121

Titelbild: Winterdampf anno 1971: Mit einem Güterzug von Lichtenfels nach Hof hat 050 599 gerade die Schiefe Ebene erklimmen und fährt nun in den Bahnhof Marktschorgast ein. **Abb.:** J. Nelkenbrecher

Editorial

So kann es gehen: Vor 20 Jahren schuf die DB mit dem Spruch "Alle reden vom Wetter. Wir nicht" einen heute zwar nicht mehr verwendeten, dennoch aber noch weithin bekannten Werbeslogan. Zur Jahreswende 1996/97 bekam ihn die Bahn in Fernsehen und Presse jedoch gleichsam um die Ohren gehauen. Minustemperaturen um die 20° in ganz Deutschland und Eisregen in verschiedenen Landesteilen führten teilweise zu kräftigen Zugverspätungen. Außerdem paßt es schlecht zum "Unternehmen Zukunft", wenn Fahrgäste eines ICE bei Baden-Baden stundenlang frierend im mangels Oberleitungskontakt lahmgelegten High-Tech-Flitzer ausharren müssen – eine Peinlichkeit, die bundesweit die Runde machte.

Bei Licht betrachtet, muß man der Bahn aber ein im großen und ganzen gutes Zeugnis ausstellen – jedenfalls ein besseres als der Nachbarverwaltung SNCF. Für sie hieß es im Rhonetal einige Tage lang "Rien ne va plus", frei übersetzt: "Alle Räder stehen still." Als verkehrstechnischer Offenbarungseid darf der dortige Aufruf gelten, wegen des Schienenchaos doch bitte nicht mit der Bahn zu fahren.

Bei der DB jedenfalls beschränkten sich die Pannen im wesentlichen auf Fahrzeugausfälle (die durch Ersatzmaschinen zu bewältigen waren) und Verspätungen durch eingefrorene Weichen. Besonders häufig schlapp machte dem Vernehmen nach die über 30 Jahre alte, heruntergewirtschaftete BR 103. Sie mußte z.B. zwischen München und Nürnberg teilweise durch österreichische 1044 ersetzt werden. Auch die Veteranen-Baureihe 110 mit ihren 40 Dienstjahren kam so wieder zu IC-Ehren – und bewältigte ihre Aufgabe angeblich nicht einmal so schlecht. So hatten DB-Fahrgäste ohne engen Terminplan vor allem unter Komforteinbußen zu leiden. Schuld war auch hier in vielen Fällen veraltete Technik: Waggon-Heizungen kapitulierten vor der Kälte, Toiletten-Fallrohre froren zu und mußten ganz archaisch mit brennender Fackel wieder aufgetaut werden.

Daß Bahn und Bahnbenutzer zwischen Rhein und Oder relativ glimpflich davonkamen, war freilich nicht so sehr der vielzitierten deutschen Tüchtigkeit oder robusterem Material zu verdanken. Die Franzosen hatten einfach mehr Pech: Wie inoffiziell aus SNCF-Kreisen zu hören war, mißglückte ihnen zunächst ein Versuch, die von einem gut 10 cm dicken Eispanzer umgebenen Fahrleitungsdrähte durch Überspannung freizuschmelzen – es habe sich lediglich ein hervorragend isolierender Luftkern innerhalb der Eisstange um den Draht herum gebildet. Abschleppversuche mittels Dieselloks hätten auch dort festgefrorene Weichen verhindert. Deren Gasflaschen für die Weichenheizung habe man im Rahmen des Antiterrorismus-Programms "Vigi-Pirate" ausgebaut, weil sie für Anschläge mißbraucht hätten werden können.

Besser hatte es also in jedem Fall, wer in diesen Tagen zu Hause bleiben und seinem Hobby frönen konnte – beispielsweise der Modelleisenbahn. Diese Fraktion der Eisenbahnfans war vor Weihnachten ja noch mit einer erklecklichen Zahl von Neuheiten verwöhnt worden. Die wichtigsten davon haben wir für Sie getestet. Was dabei herausgekommen ist, lesen Sie in dieser Ausgabe.

Ein kleines Lob wollen wir an dieser Stelle übrigens der Firma Piko zukommen lassen: Anstatt wie angekündigt dem Brawa-Modell der DR-Baureihe 242 einen "Zwilling" folgen zu lassen, präsentierte die Firma in diesen Tagen die Schwesterbaureihe E 11. Was die DR-Schnellzuglok als 1:87-Modell zu bieten hat, lesen Sie in der April-Ausgabe des Eisenbahn-Journals. **Ihre EJ-Redaktion**





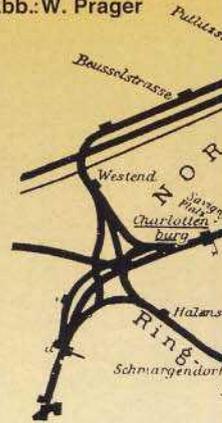
Unter der Erde heißt es noch heute tagtäglich aus dem Bahnhofslautsprecher "Anhalter Bahnhof", doch oben im Sonnenschein wächst nur allerhand Gras aus altem Schotter und zerbrochenen Ziegeln. Man kann sich mit der Bahn immer noch eine Ladung oder eine ausgemusterte Lokomotive nach der Station "Berlin Anhalter Bahnhof" bestellen, aber Fernfahrkarten dorthin werden schon seit über vier Jahrzehnten nicht mehr verkauft.

Der Anhalter



Bild 2: Eine zeitgenössische Darstellung von der Ankunft des Kaisers von Österreich und des Königs von Preußen zeigt das erste Empfangsgebäude des Anhalter Bahnhofs, des Vorgängers des Schwechten-Baus.

Bild 1 (Seite 6/7): Los geht es mit einer 01 – mit Volldampf hinaus in die Welt! Berlin, auf Wiedersehen!
Abb.: W. Prager



Die Eisenbahnstadt Berlin ist heute, 50 Jahre nach dem Kriegsende, wieder in Bewegung geraten. Stadt und Bahnverwaltung bauen am Platz des alten Lehrter Bahnhofs eine neue Zentralstation für das nächste Jahrhundert, deren zukünftigen Namen noch niemand weiß.

Die Bahnhöfe in Berlin haben immer recht absonderliche Bezeichnungen geführt, denn ein Lehrsatz der europäischen Eisenbahngeschichte lautet: Hauptstädte besitzen keinen Hauptbahnhof. Auch in den Zentren der Macht von England oder Frankreich gab es derartiges nie, denn die einzelnen Streckengesellschaften bauten isolierte Linien zu den Provinzhauptstädten. Jede verfügte über einen eigenen Bahnhof in der Metropole. Wirklich große Städte des 19. Jahrhunderts hatten wenigstens fünf Bahnhöfe.

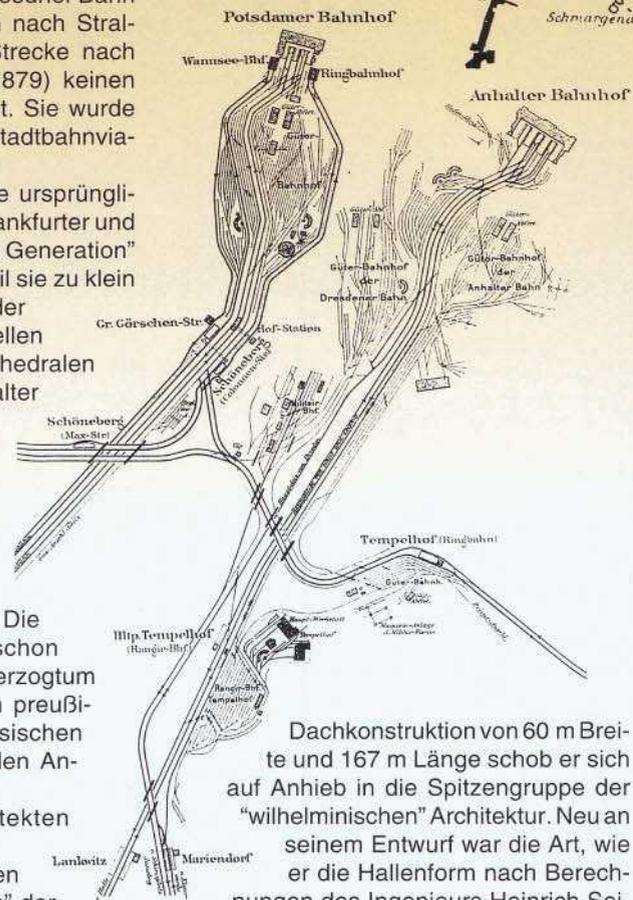
Das war auch in Berlin nicht anders. Die ersten Eisenbahnstrecken von Berlin nach Potsdam (1838), nach Köthen in Anhalt (1841), nach Frankfurt an der Oder (1842), nach Stettin (1843) und nach Hamburg (1846) gehörten jeweils voneinander unabhängigen Unternehmungen, die von Preußens Hauptstadt ihren Ausgang nahmen. Ihre einzelnen Bahnhofsgebäude lagen vor der Stadtmauer und wurden nach den Zielen ihrer Züge benannt. Der Journalist Egon Jameson schrieb 1969 dazu: "Sein oft umrätseltes Name hat nichts mit 'Anhalten' zu tun, er stammt von der alten Berlin-Anhaltischen Eisenbahn."

Zwischen den ersten Berliner Bahnhöfen wurde 1851 eine bescheidene "Verbindungsbahn" errichtet. Nach einem zeitli-

chen Abstand von 15 Jahren kamen in Berlin weitere Bahnhöfe für die Ostbahn nach Königsberg (1867), für die Görlitzer Bahn (1867/68) und für die Lehrter Bahn nach Hannover (1871) hinzu. Behelfsbauten entstanden noch für die Dresdner Bahn (1875) und für die Nordbahn nach Stralsund (1877), während die Strecke nach Blankenheim und Wetzlar (1879) keinen eigenen Bahnhof mehr erhielt. Sie wurde 1882 an den neubauten Stadtbahnviadukt angeschlossen.

Zur gleichen Zeit hat man die ursprünglichen Potsdamer, Anhalter, Frankfurter und Stettiner Bahnhöfe der "ersten Generation" bereits wieder abgerissen, weil sie zu klein geworden waren. Im Baustil der Gründerzeit traten an ihre Stellen in Berlin die bekannten "Kathedralen der Technik". Der "erste Anhalter Bahnhof" von 1841 war biedermeierlich klein und unauffällig gewesen. Inzwischen hatte sich die Berlin-Anhaltische Eisenbahn in Berlin der Kaiserzeit zu einer mächtigen und wohlhabenden Verkehrsgesellschaft entwickelt. Die Zielorte ihrer Züge lagen schon längst nicht mehr allein im Herzogtum Anhalt, sondern vor allem im preussischen Leipzig und in Röderau für den Anschluß nach Dresden.

Aufgabe des jungen Architekten Franz Schwechten (1841 bis 1924) war es seit 1871, für den Neubau des "Haupt-Bahnhofs" der Anhalter Bahn am Askanischen Platz in Berlin eine hochrepräsentative Form zu finden. Das gelang Schwechten 1874: Mit seinem gewaltigen gelbbraunen Klinker-



Dachkonstruktion von 60 m Breite und 167 m Länge schob er sich auf Antrieb in die Spitzengruppe der "wilhelminischen" Architektur. Neu an seinem Entwurf war die Art, wie er die Hallenform nach Berechnungen des Ingenieurs Heinrich Seidel zu einem bestimmenden Element der straßenseitigen Fassade machte. Franz Schwechten hat später für Kaiser Wilhelm II. noch viel bauen dürfen.

Dieser "zweite Anhalter Bahnhof" wurde nach mehr als sechsjähriger Bauzeit am 15. Juli 1880 eröffnet. Die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure nannte die Bahnsteighalle damals "eigenartig schön"; besonders erwähnt wurden die üppige Beleuchtung und die hydraulischen Aufzüge.

Im Zuge der Bismarckschen Verstaatlichungspolitik ging die Berlin-Anhaltische Eisenbahn aber schon bald darauf, näm-

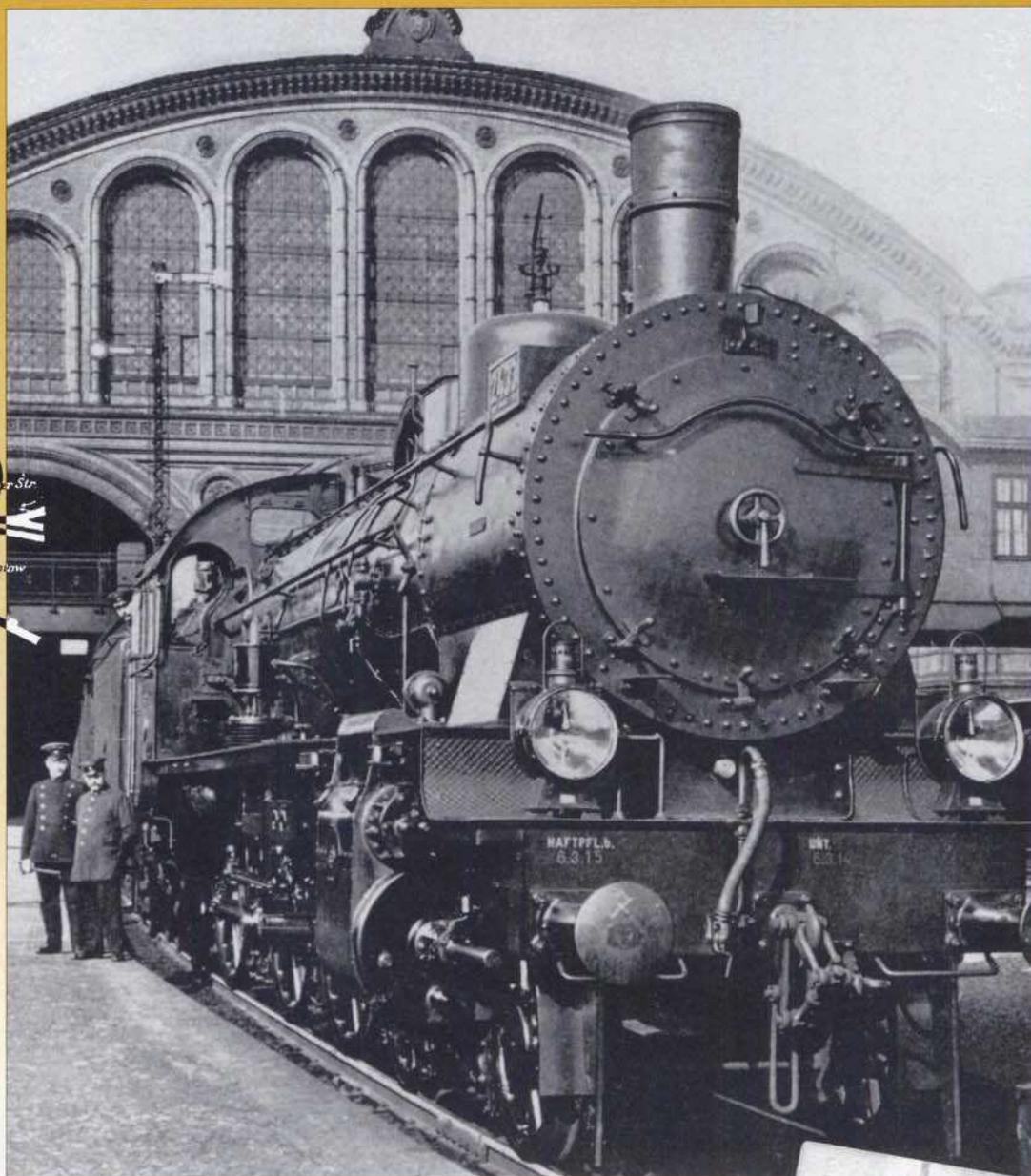
Der Anhalter

chen Abstand von 15 Jahren kamen in Berlin weitere Bahnhöfe für die Ostbahn nach Königsberg (1867), für die Görlitzer Bahn (1867/68) und für die Lehrter Bahn

bau in einem neuromanischen Stil, mit dem reichhaltigen plastischen Schmuck durch lederfarbene Terrakotten (Ziegelformteile) und mit einer weitgespannten eisernen

Bild 5: Typische P 8 (Halle 2433) um 1914 am Anhalter Bahnhof. Vor dem Portikus erkennt man teilweise die "Kommandobrücke" mit den Flügelsignalen.

Bilder 3 und 4 (Mitte): Das Berliner Ringbahnsystem und die Lage des Anhalter Bahnhofs in diesem.



lich mit Wirkung vom 1. Juli 1882, durch Kauf in das Eigentum des preußischen Staates über. Demzufolge wurden seit dem 15. Oktober 1882 auch die Züge der bis dahin als Konkurrenz aufgetretenen Dresdener Bahn in den Anhalter Bahnhof geleitet, denn ihr fehlte noch ein ordentlicher Endbahnhof in Berlin.

Rund um den neuen Anhalter Bahnhof siedelten sich zahlreiche Hotels der Gründerjahre an, darunter so bekannte Namen wie das "Excelsior" oder der "Habsburger Hof". Zum preußisch-deutschen Regierungs-

viertel, der Berliner Wilhelmstraße, war es nur ein Katzensprung. Deshalb kamen am "Anhalter" schon zu Kaisers Zeiten häufig die Sonderzüge mit den Mächtigen jener Tage an.

Bild 6: Ankunft in Berlin. Vom Askanischen Platz ging es per Droschke hinein ins Zentrum der alten Reichshauptstadt (um 1910). **Abb. 2 bis 6: Sammlung Gottwaldt**



Bild 7: Eine Fahrkarte vom 20. Juli 1906. Wurde dem Käufer dieser Fahrkarte zum Abschied gewinkt? Wer weiß! Er hat den "Anhalter" jedenfalls "erlebt". **Abb.: Slg. DTM**

Ein Jahrzehnt nach der Eröffnung des Anhalter Bahnhofs liefen auf seinen sechs Bahnsteiggleisen täglich 24 Schnellzüge, 27 Personenzüge sowie 85 Vorortzüge ein und aus. Die Anlage platzte schon zur Jahrhundertwende aus allen Nähten. Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin verlegte daher ab 1. Dezember 1901 den Vorortverkehr von der Anhalter und der Dresdener Bahnstrecke in den Potsdamer Ringbahnhof. Das machte den "Anhalter" noch mehr als zuvor zum verklärten "Ferienbahnhof" für Süddeutschland und die

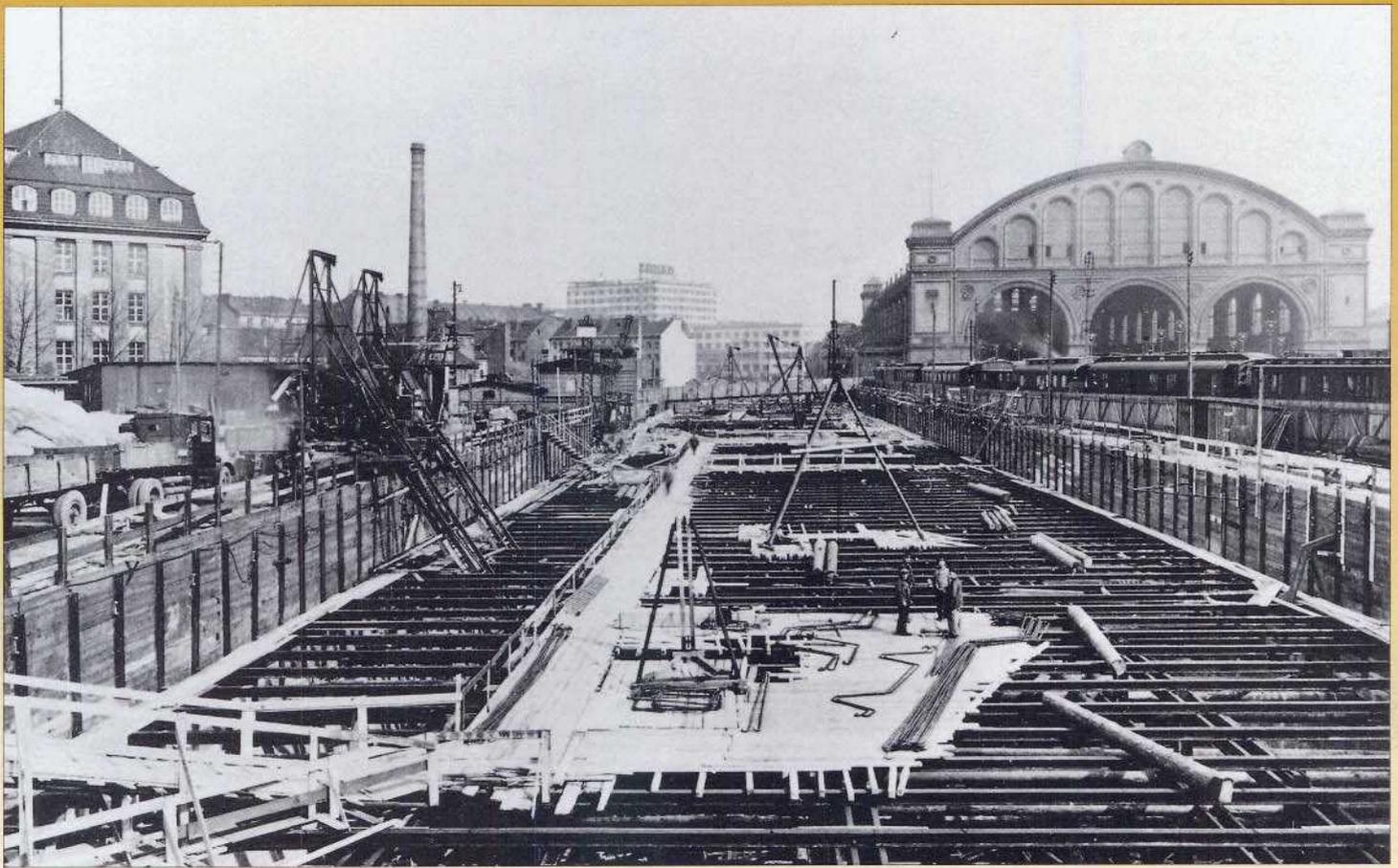
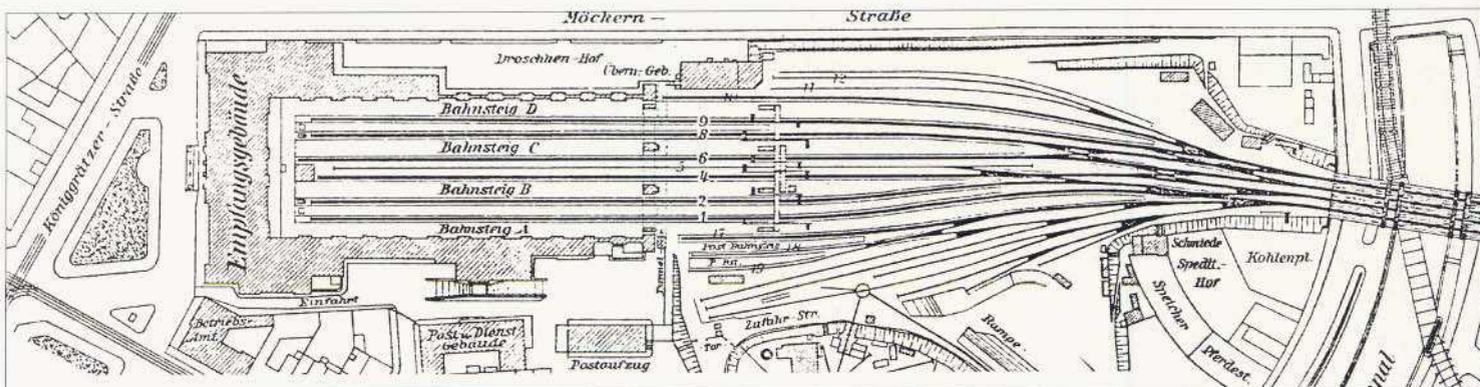


Bild 9: Von einem Balkon des Europahauses geht der Blick entlang der Bahnsteighalle nach Süden, die Gleise der Anhalter Bahn hinunter. **Abb.: H. Meyer**

Bild 8 (oben): Im Zuge des Baues der Nord-Süd-Bahn war der "Anhalter" von den Bauarbeiten betroffen. Änderungen am Fundament waren notwendig, so nah kam die S-Bahn an den Schwechten-Bau heran. **Abb.: Landesbildstelle Berlin**

Alpenländer. Zünftige Hochzeitsreisen der Oberschicht in der zeitgenössischen Literatur – etwa bei Theodor Fontane und bei Julius Stinde – begannen am Anhalter Bahnhof und führten von dort nach Dresden, Basel oder Venedig. Vor dem Ersten Weltkrieg starteten von dieser Bahnstation auch der Nord-Süd-Brenner-Expreß nach Cannes und Verona, der Ägypten-Expreß nach Neapel, der Tirol-Rom-Expreß, der Riviera-Expreß nach Nizza und Ventimiglia sowie der Marienbad-Expreß in die böhmischen Kurorte. Während des Ersten Weltkriegs ging vom Anhalter Bahnhof ein Zweig des "Balkanzugs" in Richtung Konstantinopel ab.

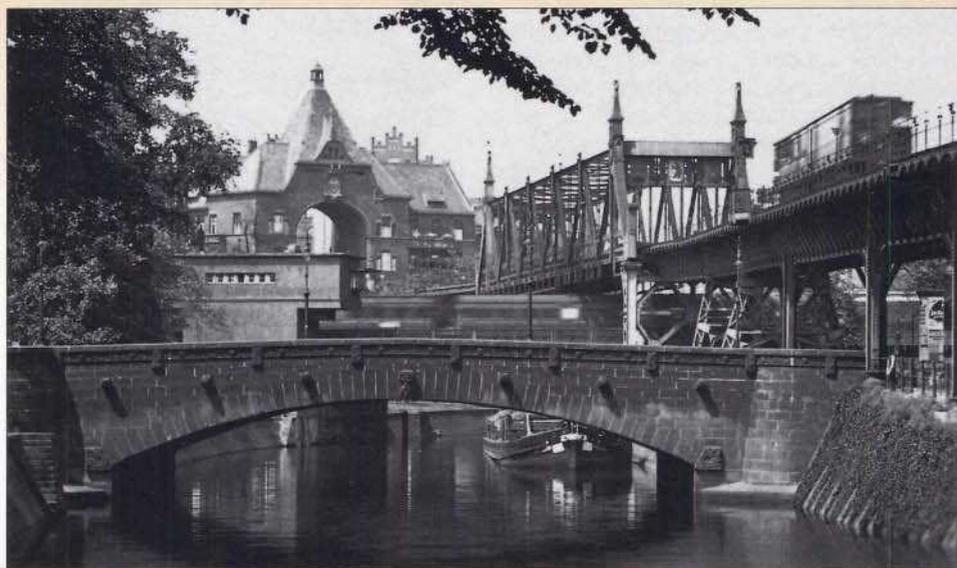
Bisher wurden die weiteren zwischen 1875 und 1880 errichteten Betriebsteile des Anhalter Bahnhofs noch nicht genannt: der umfangreiche Anhalter Güterbahnhof mit dem Kopfbau von Franz Schwechten am Tempelhofer Ufer des Landwehrkanals, dazu das Bahnbetriebswerk Anhalter Bahnhof mit den beiden Halbrundschuppen für 40 Lokomotiven von Paul Faulhaber an der





Trebbiner Straße, außerdem der Anhalter und Dresdener Abstellbahnhof mit seinen weitläufigen Gleisharfen für ganze Zuggarnituren. Zusammen mit dem fast gleichgroßen Potsdamer Außenbahnhof war hier im Berliner Süden zwischen Kreuzberg und Schöneberg eine kilometerbreite keilförmige Eisenbahnlandschaft entstanden, deren Ansicht von der 1902 erbauten Hochbahnstrecke mit dem Bahnhof "Gleisdreieck" herab sich Generationen von Fahrgästen einprägte.

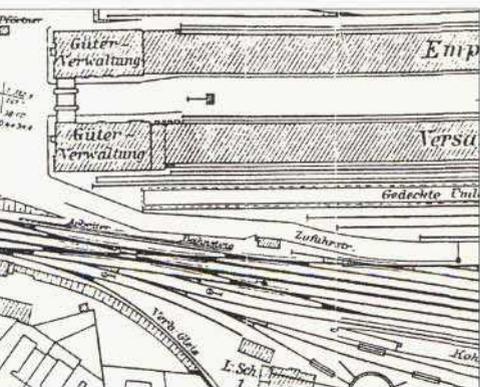
Schon 1910 entstanden in dem stadtplanerischen "Wettbewerb Groß-Berlin" allerlei Projekte, nach dem Vorbild der ost-westlich verlaufenden Stadtbahnstrecke auch eine nord-südliche Durchmesserlinie für die Fernzüge der Eisenbahn zu errichten. Eine solche Tunnelbahn hätte die Anhalter und Potsdamer Bahnhöfe im Süden mit den Stettiner und Lehrter Bahnhöfen im Norden verbunden und wohl auch ersetzt. Ihre Realisierung unterblieb zwar infolge des Ersten Weltkriegs, doch der Plan verankerte sich ziemlich fest in den Köpfen.



Auch in den Jahren der Weimarer Republik war der Anhalter Bahnhof, wengleich inzwischen verrottet und verbraucht, ein wichtiges Ausfalltor der Stadt Berlin nach Süden. An normalen Tagen benutzten 20 000 Personen seine Züge, an Ferientagen sogar 40 000 Reisende. Während der Leipziger Messe fuhren um 1930 pro Tag je-

weils bis zu 60 000 Menschen vom Anhalter Bahnhof ab.

Prominente Züge hatte der "Anhalter" auch nach dem Ersten Weltkrieg noch aufzubieten. Seit dem 3. Januar 1931 wurde wieder ein "Riviera-Neapel-Expreß" der ISG vom Anhalter Bahnhof abgelassen. Ab 15. August 1935 verkehrte der Schnelltriebwa-



Der Anhalter

Bild 11 (oben): Eine Hallenser 03 und eine Wittenberger P 10 haben an ihre Züge gesetzt und warten auf Abfahrt. An den Puffertellern stehen die Zugnummern ihrer Leistungen.

Bild 12 (Mitte): Ein Fernzug rauscht auf der Möckernbrücke über den Landwehrkanal in den "Anhalter". Oben die Hochbahn. Großstadtverkehr um 1935 am Schnittpunkt der vier Verkehrswege!

Bild 10: Der Gleisverlauf der Fernstrecken von Halle, Leipzig und Dresden hinein in den Personbahnhof des "Anhalters". **Abb. 10 und 11: Sammlung Gottwaldt; 12: H. Hartz**

gen "Fliegender Frankfurter" von und zu diesem Bahnhof, ab 15. Mai 1936 liefen gemeinsam auch der "Fliegende Münchner" und der "Fliegende Stuttgarter" hier ein. Seit demselben Tag setzte die Reichsbahn zweimal täglich den "Henschel-Wegmann-Dampfschnellzug" vom Anhalter Bahnhof nach Dresden ein. Fotografien dieser Züge von Amateuren sind selten; der Anhalter Bahnhof galt unter Eisenbahnfreunden als "ganz gefährlich". Das mochte damit zusammenhängen, daß auf dem Anhalter Bahnhof viele Empfänge von Staatsgästen abgehalten wurden, die mit der Eisenbahn nach Berlin kamen. Auch der Sonderzug Adolf Hitlers für seine zahlreichen Reisen nach München oder Berchtesgaden wurde regelmäßig hier bereitgestellt.

Welche Lokomotivtypen waren im Anhalter Bahnhof zu sehen? In der Reichsbahnzeit beherrschten vor den D-Zügen und den schweren Langstrecken-Personenzügen die preußischen Gattungen P 10 sowie P 8 und S 10.1 das Bild, ab 1928 bzw. ab 1930 allmählich flankiert von den Einheitsloks der Baureihen 01 und 03. Aus Dresden dampfte regelmäßig die sächsische Gattung XVIII H vor dem Schnellzug herein, seltener auch einzelne Exemplare der Gattungen XII HV und XX HV. Im Rangierdienst wurden Tenderloks der Gattung T 11 und wenige alte T 3 aufgebraucht, neben denen 1935 im Anhalter Bahnhof eine Gruppe von modernen Einheitsmaschinen der Reihe 89 erschien. Außerdem gehörten auch fast 30 Dampfloks der preußischen Gattung T 12 zum 86 Maschinen umfassenden Bestand des "Bw Ahg", doch wurden sie nur auf den Vorortstrecken vom Potsdamer Ringbahnhof eingesetzt und erschienen im Anhalter Bahnhof fast niemals.

Das waren eigentlich keine aufregenden Typen, wenn man die seit 1936 beobachtete Stromlinienmaschine 61 001 von Henschel und die ab 1940 eingesetzte Baureihe 01.10 einmal übergeht. Nur ein Teil von ihnen war im eigenen Bahnbetriebswerk



großen Reiz noch immer aus der dichten Abfolge seiner schweren Züge mit den klangvollen Zielorten: Rom, Athen, Karlsbad, Budapest, Genf, Wien und Zürich waren hier neben Jüterbog, Halle, Leipzig und Eisenach tagtäglich auf den Laufschilddern zu lesen.

Über den Rangierdienst in diesem Groß-



Nur wenige Bahnsteiggleise stehen auf den veralteten Anlagen zur Verfügung. Da heißt es, schnell die Gleise wieder frei machen, Leerzüge nach den Abstellgleisen verbringen und neue Züge rechtzeitig vor ihrer Abfahrt einsetzen. Besonders in Festzeiten ist Hochbetrieb."

Nachdem 1933 die Regierung Hitler an die Macht gelangt war, betrieb sie als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme den Bau einer Nord-Süd-Tunnelstrecke für die elektrische Berliner S-Bahn zwischen dem Stettiner Bahnhof im Norden und dem Anhalter Bahnhof im Süden. Unter der Erde wurde neben Schwechtens Bauwerk der sogenannte "dritte Anhalter Bahnhof" nach Entwürfen des Reichsbahn-Architekten Richard Bra-

stationiert; die Baureihe 03 kam aus Halle und Leipzig herein, die Reihe 61 aus Dresden. Für den Betrachter bezog der Anhalter Bahnhof auch zwischen 1930 und 1940

stadtbahnhof schrieb der "Deutsche Reichsbahn-Kalender" unter dem 17. November 1941: "Unaufhörlich folgt Zug auf Zug im Anhalter Bahnhof der Reichshauptstadt.

Der Anhalter