



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

Mai

5/1997

DM	11,90
sfr	11,90
S	92,-
Lit	16000,-
hfl	14,30
lfr	256,-



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Vom Rhein an die Weser: Die Cöln-Mindener Eisenbahn	6
Cisalpino	18
Pendolini am Lötschberg, Simplon und Gotthard	
Kali-Plandampf	22
Drei Tage im Dienst der DB Cargo auf der Werrabahn	
Spessart-Schub	24
Die Streilrampe Laufach – Heigenbrücken	
Die Baureihe 155	28
Die ab 1974 gebaute Co'Co'-Ellok BR 250 der DR	
Aus für den Essener Schienenfahrzeugbau	36
Ende einer Ära an der Ruhr nach fast 80 Jahren	
Eisfeld – Probstzella: »Technisches K.o.«	38
Die Schweizer Bahnen jubilierten	42
SBB gestalten ihr Jubiläum als Leistungsschau	

Modellbahn-Journal

Das Gützold-Modell der BR 155	35
Die Ruhrtalbahn im Modell	64
19 Faszination Feldbahn	68
Digitips: BR 91 mit Decoder	71
Quattro Stagioni • 10: Bahnsteig-Bestückung	72
Leipziger Allerlei	
Der Bahnhof Beiern-Langenleuba in H0	74
Güterwagen selbstgebaut: »Hängebauschwein« auf vier Achsen	78
Patinieren für Anfänger • Teil 2	80
Weathering von Dampf- und Diesellokomotiven	
Unsere N-Einsteigeranlage wird aufgerüstet (10)	84
Spitzkehrenbahnhof mit Paradestrecke in TT	
Große Loks vor kurzen Zügen	86
Häuser der Großstadt • Teil 2	90

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	44
Fachhändler-Adressen	50
Impressum	52
Schaufenster der Neuheiten	94
Modellbahn-Notizen	97
Auto-Neuheiten	98
Mini-Markt	100
Im Club tut sich was!	110
Übersicht über die Verlags-Neuheiten	112
Bücherecke	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	115

Titelbild: Am Hp Lippelsdorf: Mit einem Personenzug nach Sonneberg legt sich hier 95 1016 in die Kurve. Zur Zeit ruht der gesamte Zugverkehr auf der Relation Probstzella – Sonneberg – Eisfeld, und man kann nur hoffen, daß bald wieder Züge den Rennsteig überqueren dürfen. **Abb.: H. Scholz**

Editorial

Bereits seit Anfang des Jahres reißen die Hiobsbotschaften über die Deutsche Bahn AG nicht mehr ab: Streckensperrungen, Auflassung von Gütertarifpunkten, Einstellung des Bahnpostverkehrs, Einschnitte im InterRegio-Verkehr etc. Und nun noch dies: Von DB AG-Sprechern offiziell zwar nicht bestätigt, sind nach Planungen des Geschäftsbereichs Netz künftig rund 30% des derzeit knapp 39 800 km langen Streckennetzes von der Stilllegung bedroht. Spätestens seit Bundestagsmitglieder von Bündnis 90/Die Grünen die Strategiepläne zur angeblichen Gesundschumpfung des DB AG-Netzes aber den Medien präsentierten, schrillen die Alarmglocken: Rollt der Nahverkehr schon bald aufs Abstellgleis?

Zu Beginn der Bahn-Reform am 1.1.1994 haben wir geahnt: Es wird dauern, bis der DB AG-Motor rund läuft. Nach einiger Zeit haben wir uns aufs Hoffen verlegt: Es wird schon noch werden, bis die Restrukturierung der (guten alten?) Behördenbahn richtig ins Rollen kommt. Heute, nach fast dreieinhalb desillusionierenden Jahren, wissen wir: Die Fusion von Bundes- und Reichsbahn zur DB AG hat uns einen privaten Dienstleistungskonzern beschert, der sich bestenfalls anschießt, den "Behördenmief", den man der Bundesbahn gerne nachsagte, in weiten Bereichen durch neue Dynamik, aber alte Ideen zu ersetzen. So mag es zwar für ein Unternehmen gewiß richtig sein, Wirtschaftlichkeit über alles andere zu stellen; wenn nun aber in einem unvergleichlichen Ausmaß das Streckennetz in Frage gestellt wird – jene "erhaltenswerte Substanz der DB AG", wie Bahn-Chef Dürr noch bis vor kurzem bei zahlreichen Gelegenheiten hervorhob –, kommt dies einer billigen Offenbarung der neuen Frankfurter Netz-Manager nahe. Vermeintliches Motto: Was anderes fällt uns nicht ein. Daß sich unter den rund 11 600 km, die zur Disposition stehen, keineswegs nur schwach frequentierte Nebenbahnen befinden, sondern auch Hauptstrecken, die Kernstück von Taktfahrplänen sind, macht die Sache nur noch brisanter (siehe auch Seite 44). Was ist nun zu erwarten?

1. Für jede Strecke, die die DB AG abstößt, bleibt die Möglichkeit einer Übernahme durch andere Bahnunternehmen oder Länder und Kommunen, die ihrerseits wieder Zugverkehr bestellen und für die Unterhaltung der Infrastruktur sorgen. Beispiele, wie gut dies funktionieren kann, sind die Schönbuchbahn (vgl. EJ 4/97), die Wieslaufbahn oder die Strecke Stockach – Radolfzell (vgl. EJ 11/96).

2. Sicher ist allerdings auch, daß sich für Strecken in jener Dimension, wie sie der DB AG-Geschäftsbereich Netz loswerden will, nicht von heute auf morgen solche oder ähnliche Lösungen bzw. neue Betreiber finden lassen.

3. Es ist daher damit zu rechnen, daß in den nächsten Jahren eine neue – noch nie dagewesene – Stilllegungswelle über Deutschlands Schienen schwappt. Wenn nicht alles täuscht, ist Eisfeld – Probstzella (siehe Seite 38 bis 41) also nur der Anfang eines neuen Streckensterbens gewesen ... **Ihre EJ-Redaktion**

(Übrigens finden Sie in dieser Ausgabe aus technischen Gründen diesmal nicht die gewohnten Typenblätter. Dafür informieren wir Sie ausführlich über unseren Anfang Juni erscheinenden Archivband "Sachsen-Report 5", eine Sammlung hochinteressanter Eisenbahnpläne.)

Vom Rhein an die Weser:

Die Cöln-Mindener Eisenbahn



Bild 1: Eines der markantesten Bauwerke der Cöln-Mindener Bahn ist das Viadukt bei Bielefeld-Schildesche.
Abb.: W. Klee

Wenn eine Magistrale sich zum Geburtstag Feiern und Schlagzeilen verdient hat, dann diese: die Cöln-Mindener Eisenbahn. CME – eine Schreibweise, die vom früheren Cöln statt Köln stammt und die wir in unserem Beitrag beibehalten wollen. 1997 hat die CME – und mit ihr die erste Schienenverbindung zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet und Berlin – eineinhalb Jahrhunderte Bahnverkehr miterlebt und mitgeprägt. In zahlreichen Städten zwischen Rhein und Weser gibt es Jubiläumsveranstaltungen. Und ebenfalls in diesem Jubiläumsjahr, mit Fahrplanwechsel am 1. Juni, wird der ICE-Taktverkehr zwischen Köln und Berlin aufgenommen – zunächst nur zweistündlich, weil die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Berlin erst ein Jahr später fertig wird als ursprünglich geplant. Mit ihr kommt 1998 dann auch der ICE-Stundentakt.

Immer wieder war die Stammstrecke der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft und dabei besonders ihr Abschnitt Hamm – Bielefeld früher für Rekorde gut, während heute die Schnellstfahrten ja auf den Neubaustrecken stattfinden. Nach wie vor imposant aber sind andere Werte der CME: Von Köln über Düsseldorf nach Duisburg (64 km) liegen auf bzw. neben der alten Stammtrasse durchgehend drei bzw. vier Gleise (für Fern- und Regionalverkehr sowie die S-Bahn). Der Güterverkehr hat zudem ein paar Kilometer weiter westlich seine eigenen Wege. Vier Gleise sind es auch auf dem 112-km-Abschnitt zwischen Hamm und Minden. Zweimal wechselt hier die Güterstrecke die Seite neben der meist schnurgeraden Personenzugtrasse. Mit etwas Glück kann man zwischen Hamm und Bielefeld aus einem der StadtExpreß-Züge das interessante Schauspiel immer wieder wechselnder Überholungen von SE- und Güterzug erleben: mal in Fahrtrichtung links, mal rechts, dann wieder links. Lediglich zwischen Hamm und Duisburg ist die alte CME-Linie – sie führt hier über Gelsenkirchen Hbf und Wanne-Eickel Hbf – auch heute "nur" zweigleisig. Kein Problem, denn zwischen den beiden Eisenbahnknoten im Westen und Osten des Reviers gibt es ja noch genügend weitere leistungsfähige Hauptbahnen: die Güter-

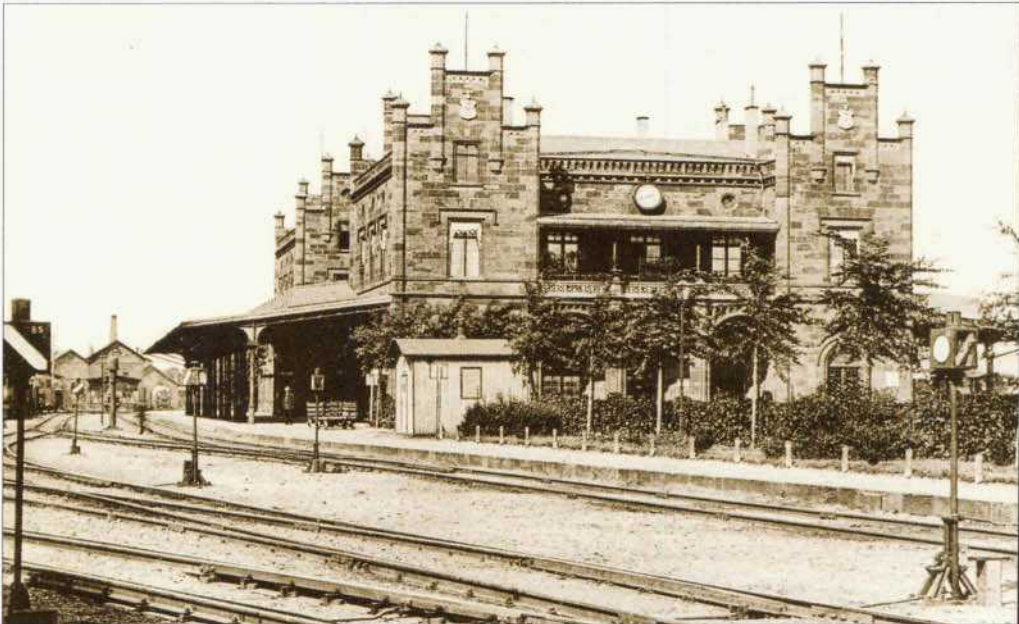
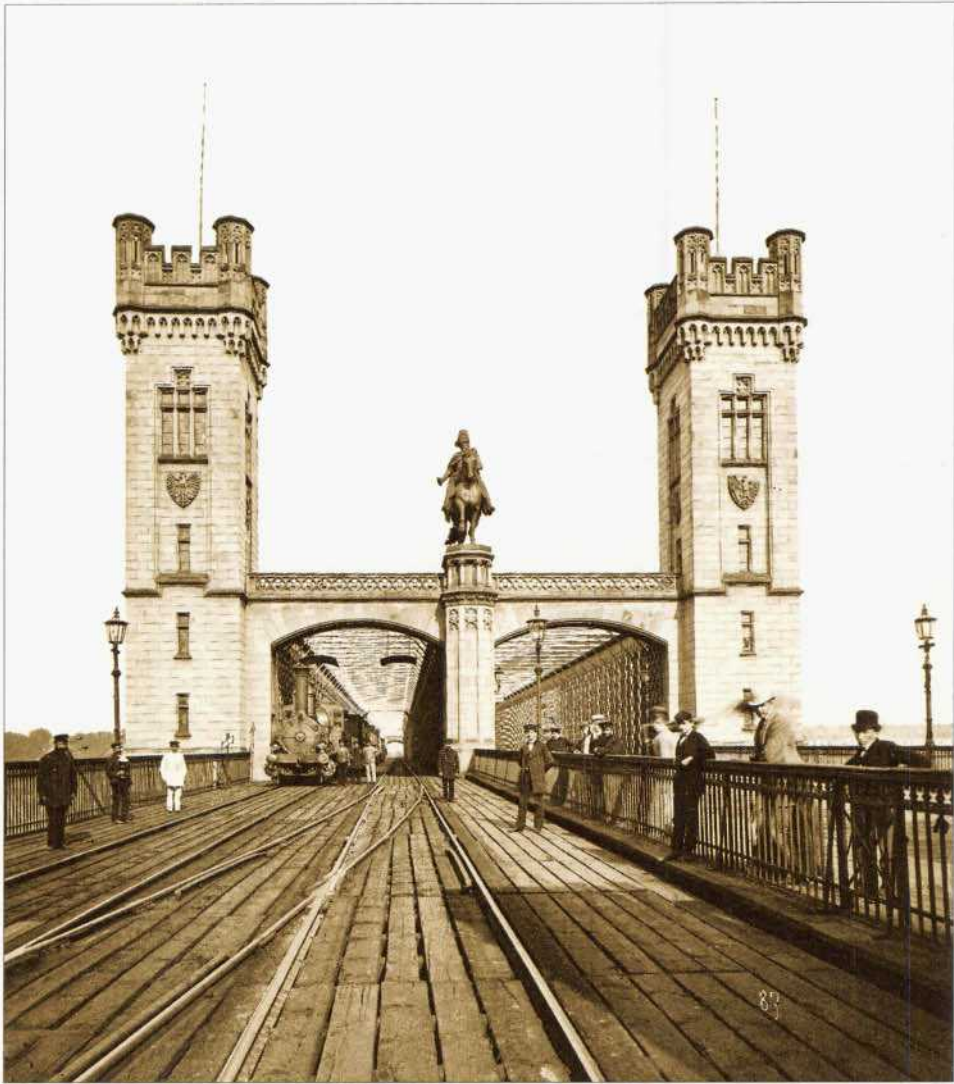


Bild 3: Das Mindener Insel-Bahnhofsgebäude (hier die Kölner Seite um 1900) steht noch heute.
Bild 2 (oben): Die Kölner Dombrücke – Vorgängerin der Hohenzollernbrücke – machte ab 1859 die Schienenverbindung Berlin – Köln erst möglich. **Abb.: Rheinisches Bildarchiv/Slg. Klee**

zugstrecke über Datteln oder die über Essen Nord und Mülheim-Speldorf sowie die S-Bahn und natürlich die Strecke Dortmund – Essen – Duisburg, auf der heute der IC-Verkehr rollt. Eisenbahnbetrieb in so gebündelter Form – wo, bitteschön, gibt es das sonst?

Es ist noch gar nicht lange her, da sah, jedenfalls zwischen Hamm und Minden, die CME-Stammstrecke eher etwas überdimensioniert aus. Die Teilung Deutschlands hatte weiter im Osten, zwischen Wolfsburg und Oebisfelde sowie zwischen Helmstedt und Marienborn, vom alten

Stamm viele Wurzeln abgetrennt. Der Ost-West-Schienenverkehr war ohne richtiges Ziel, in Hannover oder Braunschweig hieß es für die Intercities: "Endstation!" Berlin bekanntlich war noch vor zehn Jahren für das IC-Netz kein realistischer Ort. (Zwar hat die damalige Bundesregierung noch mit der alten DDR-Führung den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover und Berlin ausgehandelt, aber wer kann schon sagen, was beim alten Status quo wirklich aus der Sache geworden wäre?)

Die CME-Stammstrecke – eine Fehlplanung?

Aus den einleitenden Zeilen ergibt sich schon folgendes: Bei etwas genauerer Betrachtung teilt sich die CME-Stammstrecke (Basisdaten zu ihr und den anderen Strecken der CME siehe Kasten) in betrieblicher Hinsicht im wesentlichen in die drei Abschnitte

Köln – Düsseldorf – Duisburg, Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel – Dortmund, Dortmund – Hamm – Bielefeld – Minden. Über die derzeitige Bedeutung des Teilstücks Köln – Duisburg muß man nicht viele Worte verlieren, ein Blick ins Kursbuch genügt: Werktäglich 45 IC/EC/ICE pro Richtung stehen dem Publikum zur Wahl, hinzu kommen 18 InterRegios und noch eine Handvoll anderer Fernreisezüge (vom EuroNight-Hotelzug über den InterCityNight bis zum "ordinären" D-Zug). Außerdem fährt hier im Stundentakt die StadtExpress-Linie SE 1 Aachen – Bielefeld und nebenan, auf eigenem Gleiskörper, die S-Bahn. Und wem dies als Schienenverkehrsangebot immer noch nicht reicht, der kann auch noch auf die linksrheinischen Verbindungen zwischen Köln, Düsseldorf und Duisburg ausweichen. Zum Güterverkehr nur so viel: Der rollt zwischen Köln und Duisburg über separate Strecken, die großenteils im Reiseverkehr nicht mehr bedient werden (eventuell aber bald wieder; siehe EJ 2/97, Seite 48/49).

Ganz anders stellt sich die Lage heute auf dem Abschnitt Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Dortmund dar. EC/IC fahren hier, jeweils zweistündlich, nur auf den kurzen Abschnitten Duisburg – Oberhausen (Linie Köln – Amsterdam) sowie Gelsenkirchen – Wanne-Eickel (Linie Münster – Süddeutschland). Hinzu kommen stündliche IR zwischen Duisburg und Wanne-Eickel (Südwestdeutschland – Münster – Norddeutschland). Zwischen Wanne und Dortmund gibt es, von ganz wenigen Einzelgängern in Randlagen abgesehen, nur Regional- und Güterverkehr. Anders ausgedrückt: Das Gros des hochwertigen Fernverkehrs rollt zwischen Duisburg und Dortmund nicht über die CME-Stammlinie, sondern über Essen, die größte Stadt des Ruhrgebiets. War die CME-Stammlinie hier also eine Fehlplanung?

Ja und nein! Ganz klar, in den 1840er Jahren, als die Strecke gebaut wurde, waren Oberhausen, Gelsenkirchen oder Wanne nur Punkte auf der Landkarte, aber keine Orte von Bedeutung. Die Bahn vom Rhein zur Weser wurde nur deshalb hier gebaut, weil die "platte" Landschaft den Technikern keinerlei Probleme machte. Den treibenden Kräften des Rhein-Weser-Eisenbahnprojektes – an erster Stelle ist hier natürlich David Hansemann zu nennen, Preußens wohl bedeutendster Eisenbahn-pionier – ging es zunächst nämlich überhaupt nicht um die Erschließung der Region, sondern um eine möglichst billige und schnelle Verbindung Kölns mit der Weser, letztlich also mit dem Seehafen Bremen. Ähnlich wie mit dem "Eisernen Rhein" (so wurde damals die Stammstrecke der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft RhEG auch genannt) nach Aachen und Belgien wollte man dem international tätigen Kölner Handel einen "freien", will heißen von Hollands Launen unabhängigen Zugang zum Meer verschaffen. Da spielte es für Hansemann & Co. kaum eine Rolle, daß zu gleicher Zeit die aufstrebenden Gewerbegebiete an Wupper, Lenne, Ruhr, Ennepe und Volme ebenfalls händelringend einen Bahnanschluß forderten, um günstiger an den neuen Energieträger Kohle zu kommen und um ihre Produkte billiger versenden zu können. Natürlich lag die Idee nahe, die Eisenbahn von Köln nach Minden über Elberfeld, Barmen, Gevelsberg, Hagen, Witten und Dortmund zu bauen, man hätte zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Aber die Kölner setzten die weit billigere Route über Düsseldorf und Duisburg nach Dortmund gegen die wegen des bergigen Terrains technisch sehr schwierige und teure über Elberfeld, Barmen und Hagen durch. Für diese Städte blieb da nur der Weg, ein eigenes Unternehmen zu gründen; das war der Ursprung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft (BME), der jüngsten der drei mächtigsten westlichen Privatbahnen. Mit dem großen Umweg über Duisburg verlor die CME tatsächlich den Anschluß an die rasch aufsteigenden Städte zwischen Elberfeld und Witten. Aber just die Landschaft links und rechts der Bahn zwischen Duisburg, Gelsenkirchen und Dortmund entwickelte sich später zum Kern des Steinkohlenbergbaus und der ihm nahen Industrien. Voraussehen konnte das um 1840 niemand.

1847: eine neue Dimension

Als 1847 die Gesamtverbindung von Köln bis Minden der Vollendung näherkam, hatte das Projekt der Rhein-Weser-Eisenbahn längst eine ganz neue Dimension gewonnen. Von Berlin aus konnte man inzwischen über Magdeburg (preußische Provinz Sachsen) und dann durch das Herzogtum Braunschweig bis zur Hauptstadt des Königreichs Hannover per Eisenbahn

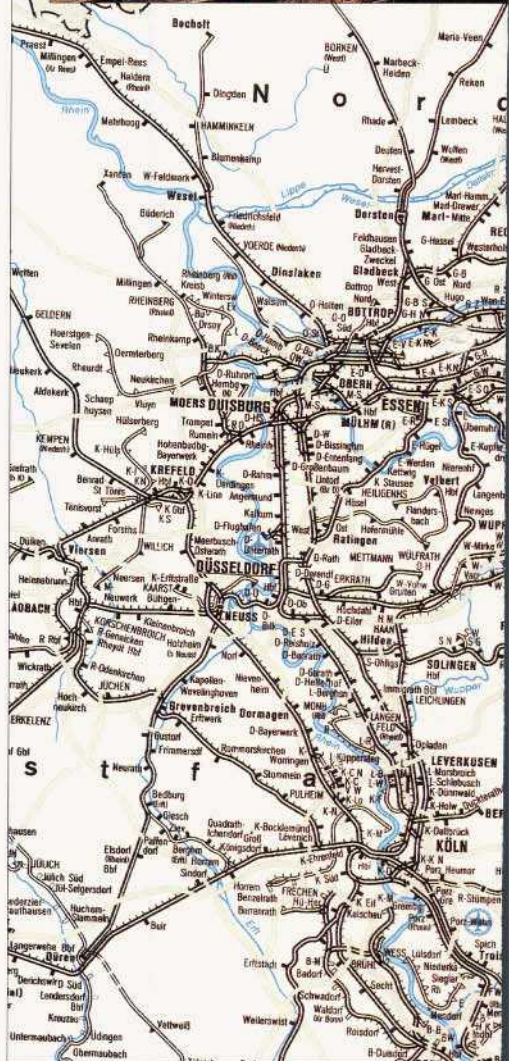
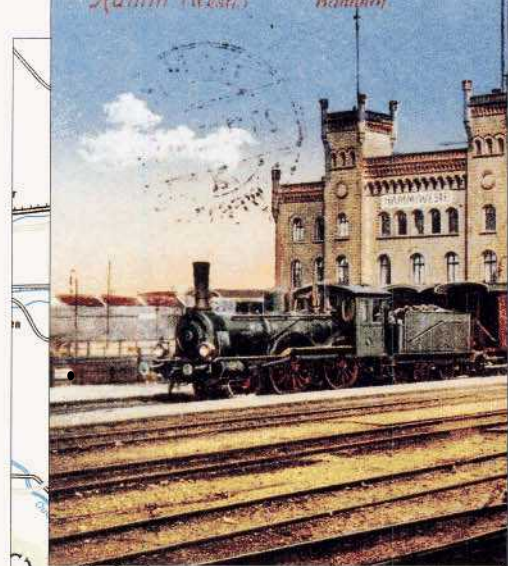


Bild 4: Ein Blick auf die Streckenkarte ist im Fall der CME-Stammlinie sehr hilfreich: Sie führt in den drei Abschnitten Köln – Duisburg, Duisburg – Oberhausen – Dortmund und Dortmund – Minden vom Rhein an die Weser.

Abb.: DB AG/NGT 121

Bilder 5 bis 7: Als Kreuzungsbahnhof der CME-Stammroute mit der Strecke Münster – Warburg der Westfälischen Staatseisenbahn erhielt Hamm einen besonders prächtigen Bahnhof (Postkarte oben, um 1900). 1920 wurde der Bau durch den heutigen ersetzt. – Das "Cölnner Tor" der Bahnhofsfestung Minden mit Drehscheibe um 1847 zeigt eine Lithographie (rechts Mitte). – Mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn teilte sich die CME in Dortmund einen Bahnhof (rechts unten), der sich unmittelbar westlich des heutigen Hbf befand.

Abb.: Repro LWL, Mindener Museum, Stadtarchiv Dortmund/Sammlung Klee

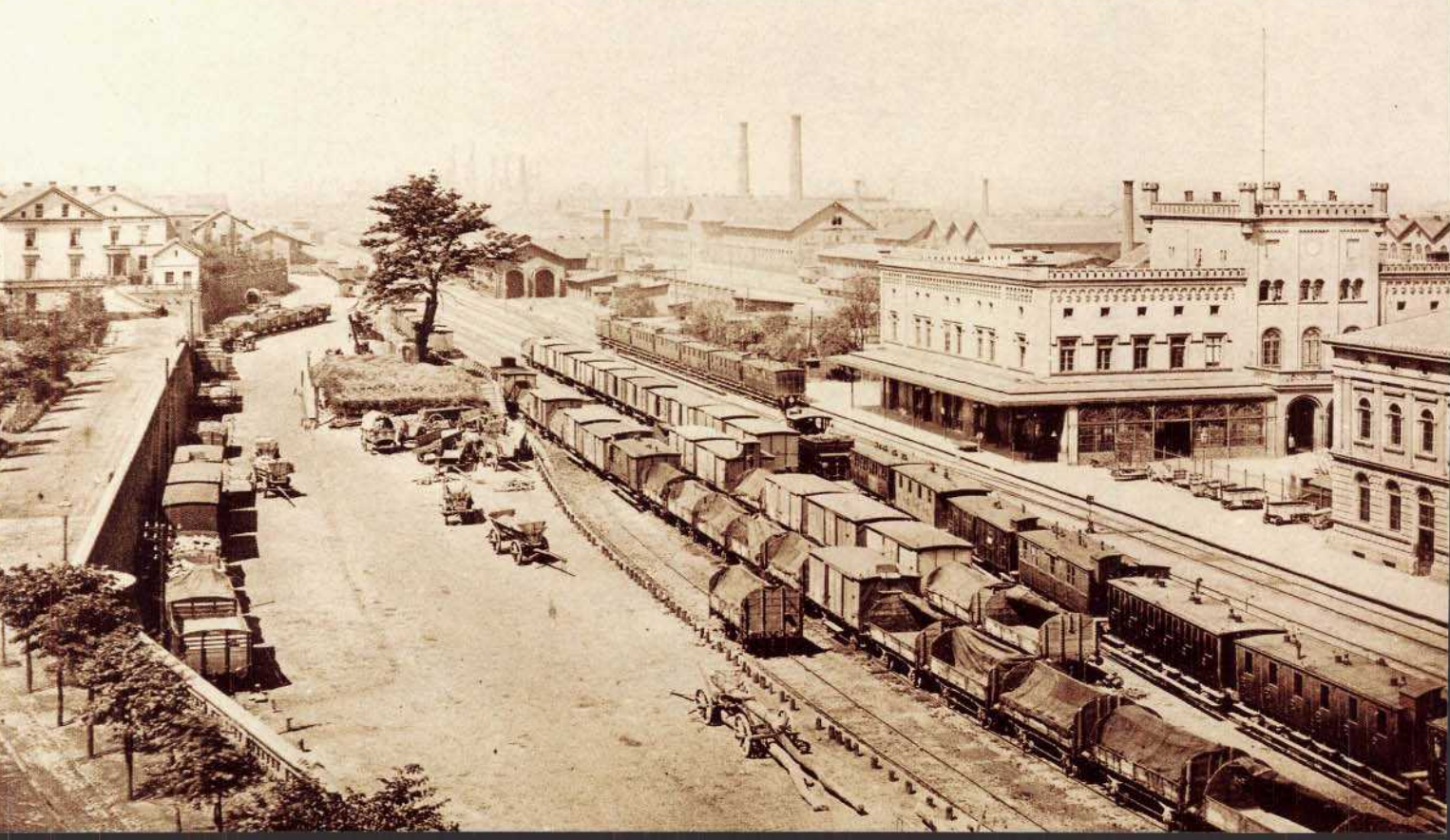
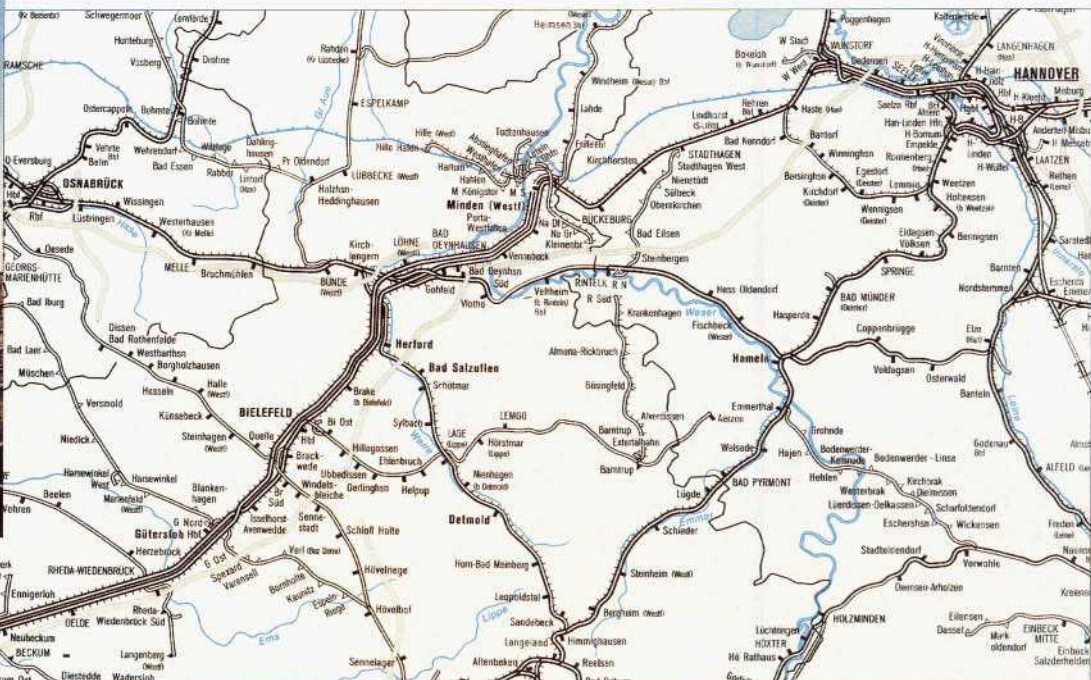




Bild 8: Um 1925 entstand diese Aufnahme auf dem damals noch recht neuen Dortmunder Hauptbahnhof. An Lokomotiven ist eine G 7' zu sehen. Die Union-Brauerei im Hintergrund gehört noch heute zum Bahnhofs-Ambiente.
Abb.: Stadtarchiv Dortmund/Slg. Klee

fahren, und als am 15. Oktober 1847 der "Lückenschluß" zwischen Hamm und Minden zu feiern war, eröffnete auch Hannover seine Strecke nach Minden. Deutschlands erste große Ost-West-Eisenbahn war von diesem Tag an durchgehend befahrbar (von der erst 1848 fertiggestellten Elbbrücke bei Magdeburg einmal abgesehen); es war zugleich die erste Bahnverbindung zwischen den damals noch voneinander getrennten Teilen der europäischen Großmacht Preußen.

Die Bahnverbindung von Köln über Minden nach Berlin spielte von Anfang an eine herausragende Rolle, und diese Rolle wurde noch größer, als 1866 Hannover an Preußen fiel. (Braunschweig blieb selbständig, galt nämlich nicht als Störenfried.) Rechnet man Reise- und Güterverkehr zusammen, so gab es bis zur Teilung Deutschlands keine Magistrale, auf der größere Transportleistungen erbracht wurden als zwischen Hamm und Hannover; östlich von Hannover, westlich von Hamm standen bekanntlich stets mehrere Stränge zur Verfügung, die den Hauptstrom nährten oder aufzweigten. Kein Wunder also, daß genau diese Verbindung Hamm – Hannover ab 1910 viergleisig ausgebaut wurde; auf einer solchen Länge hatte es das bis dahin nicht gegeben. Allerdings spielten hier auch militärstrategische Überlegungen eine Rolle, denn die potentiell wichtigste Aufmarschlinie für einen Angriffskrieg im Westen war die CME-Magistrale ja auch.

Die Unvollendete

Der viergleisige Ausbau wurde nicht mehr vollendet. Bis heute klafft eine Lücke zwischen Minden und Wunstorf; der Versailler Vertrag verbot hier den weiteren Ausbau. Ihre Spitzenstellung im Deutschen Eisenbahnnetz behielt die Strecke Hamm – Hannover bis 1945 gleichwohl. Dann aber rutschte sie ab. Sowohl in der Bundesrepublik als auch in der DDR drehten sich nun die Hauptverkehrsströme von Ost-

West auf Nord-Süd. Andere Magistralen rückten jetzt in den Vordergrund, etwa die Verbindungen Hamburg – Hannover – Kassel/Bebra – Bayern/Rhein-Main-Gebiet in der Bundesrepublik oder Rostock – Magdeburg – Halle/Leipzig – Sachsen in der DDR. Die völlig ausgereizte Nord-Süd-Strecke im Westen erforderte Entlastungsrouten, und für Entlastungszüge (etwa Hamburg – Nienburg – Minden – Herford – Altenbeken oder von den Seehäfen zum Rheintal) war nun auch auf dem Ostabschnitt der CME-Stammroute Platz genug. Der Bedeutungsverlust der Stammlinie östlich von Hamm war auch an der schleppenden Beseitigung der Kriegsschäden abzulesen. Von den beiden parallel liegenden imposanten Viadukten über das Johannisbachtal in Bielefeld-Schildesche war nur die Güterzugbrücke rasch wieder aufgebaut worden, allerdings auch nur recht provisorisch mit Pioniergerät. Die Reisezüge mußten sich bis 1964 über eine im Volksmund als "Gummibahn" bezeichnete zweigleisige Umgehungsstrecke quälen, die östlich des Vorbahnhofs Bielefeld abzweigte und bei Brake wieder auf die Stammstrecke traf. Erst 1983 wurde auch das SKR-Gerät der Güterzuggleise abgeräumt und zwei Jahre später durch eine Stahlbetonkonstruktion ersetzt, die im wesentlichen derjenigen der Personenzugstrecke entspricht.

Lange offen blieb auch die Lücke zwischen Bad Oeynhausen und Porta Westfalica. Die kriegszerstörte Vennebecker Weserbrücke war ebenfalls nur zweigleisig wiederaufgebaut worden, erst 1986 folgten die heutige viergleisige Brücke und die Wiederaufnahme des viergleisigen Betriebs bis Minden. Als somit nach gut 40 Jahren die letzten Schäden behoben waren, lastete auf der Linie Hamm – Minden immer noch nicht so viel Verkehr wie auf der nur zweigleisigen Nord-Süd-Strecke. Die Planer des Wiederaufbaus müssen wohl eine Vorahnung gehabt haben, denn seit November 1989 stellt sich bekanntlich vieles ganz anders dar.

Züge und Zeiten zwischen Rhein und Spree

Mit dem 15. Oktober 1847, dem Tag der Eröffnung des letzten Streckenabschnitts von Hamm nach Minden, führte die CME natürlich auch einen neuen Fahrplan ein, der neben vier nur auf Teilabschnitten verkehrenden Zügen pro Richtung auch einen durchgehenden Zug zwischen Deutz und Minden anbot. Der in Richtung Weser verließ Deutz um Punkt 7 Uhr und erreichte Minden nach exakt neun Stunden Fahrzeit. Hier mußte für die weitere Reise in Richtung Osten auf die Hannoversche Staatseisenbahn umgestiegen werden. An einen durchgehenden Zug zwischen Deutz und Berlin war zunächst schon deshalb nicht zu denken, da in Magdeburg die Elbebrücke erst am 19. August 1848 in Betrieb genommen werden konnte. Gleichwohl muß für den Fernverkehr Berlin – Köln schon bald eine zumindest beinahe lückenlose Verbindung angeboten worden sein, denn aus einer Fußnote des ab 15. April 1848 geltenden Fahrplans der Hannover-Bremer Eisenbahn geht hervor, daß ein "Durchgehender Zug von Berlin nach Köln" abends um 22 Uhr Berlin verließ und am nächsten Tag um 20 Uhr in Köln (also in Deutz, die Rheinbrücke wurde ja erst 1859 fertiggestellt) eintraf. Der Zug, der an einigen wenigen kleineren Stationen nicht hielt, war somit genau 22 Stunden unterwegs.

Durchgehenden Zügen zwischen Köln und Berlin standen neben technischen auch organisatorische Schwierigkeiten entgegen, schließlich waren die Fahrpläne und Tarife von fünf Bahnbetrieben – neben der CME die der Hannoverschen und der Braunschweigischen Staatseisenbahnen, der Magdeburg-Halberstädter (MHE) und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft (BPME) – unter einen Hut zu bringen. Die genannten fünf Bahnbetreiber sowie die Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft hatten zur Förderung eines möglichst ungehinderten Fern-

Die Strecken der Cöln-Mindener Eisenbahn

Die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, die aus der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft hervorging und Ende 1843 als eigenständiges Unternehmen die Konzession erhielt, baute nicht nur ihre Stammstrecke vom Rhein zur Weser, sondern schuf zahlreiche andere Bahnen. Die nachfolgende Übersicht führt nur die bedeutenderen Linien auf.

Nach Fertigstellung ihrer Stammstrecke (Deutz – Düsseldorf eröffnet am 20. Dezember 1845, Düsseldorf – Duisburg am 9. Februar 1846, Duisburg – Hamm am 15. Mai 1847, Hamm – Minden am 15. Oktober 1847) widmete man sich zunächst der in Oberhausen abzweigende Route nach Holland (heute KBS 420). Diese wurde bis Dinslaken am 1. Juli 1856 eröffnet, von Dinslaken über Emmerich zur Landesgrenze am 20. Oktober 1856. Als nächstes Projekt nahm sich die CME die Deutz-Gießener Bahn vor. Damit verfolgte man zwei Ziele. Zum einen war diese Linie die "natürliche" Verlängerung der holländischen Strecke in den Raum Frankfurt am Main (in Gießen fand man Anschluß an die Main-Weser-Bahn), zum anderen sollte sie die Eisenindustrie des Sieg-Lahn-Dill-Gebietes erschließen. Die Deutz-Gießener Bahn (heutige KBS 460, 462, 445), zu der nominell auch die Rheinbrücke zwischen Deutz und Köln gehörte, wurde in acht Etappen zwischen dem 1. Januar 1859 und dem 12. Januar 1862 eröffnet.

Nach einer längeren Pause startete dann das weitaus größte Vorhaben der Unternehmensgeschichte: die Venlo-Hamburger Bahn. Diese sollte Holland via Wesel, Haltern, Münster, Osnabrück und Bremen mit Hamburg verbinden, außerdem über den Zweig Wanne – Haltern auch an die Stammstrecke an die Seehäfen anschließen. Als erstes Teilstück wurde am 1. Januar 1870 Wanne – Münster eröffnet, als letzte Bremen – Harburg sowie die Bremer Umgebungsbahn am 1. Juni 1874, schließlich Venlo – Wesel am 31. Dezember 1874. Während das Teilstück Haltern – Wesel – Venlo seit der Zerstörung der Weseler Rheinbrücke im Zweiten Weltkrieg Geschichte ist, gehört die "Rollbahn" (Wanne –) Münster – Hamburg zu den bedeutendsten Magistralen Deutschlands.

Etwa gleichzeitig mit der Venlo-Hamburger Bahn erbaute die CME auch die Emschertalbahn (Oberhausen-)Sterkrade – Schalke – Wanne – Castrop – Dortmund, die zwischen Wanne und Herne mit der CME-Stammstrecke zusammenfiel. Die Emschertalbahn diente in erster Linie der Anbindung der zahlreichen Zechen, verlor aber mit der Wanderung des Bergbaus nach Norden erheblich an Bedeutung. Personenverkehr wird auf ihr heute noch zwischen Herne und Dortmund angeboten.

Der letzte größere Bahnbau der CME, die in Herford von der Stammstrecke abzweigende Hauptbahn nach Detmold (KBS 405), wurde schon unter den Fittichen der Staatseisenbahnen eröffnet (31. Dezember 1880): Ende 1879 nämlich war die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft als eines der ersten Unternehmen von der großen preußischen Eisenbahnverstaatlichung erfaßt worden.

WK

verkehrs 1848 den sogenannten "Norddeutschen Verband" gegründet. Zum 1. Mai 1851 führte dieser einen Schnellzug zwischen Berlin und Deutz ein; er gilt als der erste Schnellzug in Deutschland überhaupt. Bezogen auf seine Höchstgeschwindigkeit war er zwar nicht schneller als andere Reisezüge, denn das Fahrzeugmaterial war damals noch das gleiche. Statt dessen verkürzte er die Reisezeit, weil er erheblich seltener hielt: Nur 16 Stunden dauerte nun die damals noch gut 635 km lange Fahrt. Aber bereits 1852 verbesserte ein erster "Courierzug" Berlin – Köln diese Marke um nicht weniger als 90 Minuten. Die sogenannten "Courierzüge" hielten noch seltener als die Schnellzüge und verkehrten vorzugsweise nachts, was auch den bei Schnellzügen damals üblichen Aufenthalt für die Mittagsmahlzeit im Bahnhofrestaurant ersparte. Insgesamt dürfte die Nachtfahrt anfangs jedoch eine sehr ungemütliche Sache gewesen sein, denn erst 1855 wurden in den Köln-Berliner Zügen erste "Schlafplatzwagen" mit ausziehbaren Sitzen eingesetzt. Die ersten Schlafwagen mit richtigen Betten ließen weitere 25 Jahre auf sich warten.

Für viele Jahre blieb es bei diesem täglichen Schnellzug- und nächtlichen Kurierzugpaar zwischen Köln-Deutz und Berlin. Man fuhr von Deutz, ab 1859 vom Kölner Centralbahnhof (dem Vorläufer des heutigen Hauptbahnhofs) über die CME-Stammlinie bis Minden, dann über Hannover nach Braunschweig. Während aber die heute übliche "braunschweigische" Route via Helmstedt führt, mußten die Züge damals noch den Weg über Wolfenbüttel, Jerxheim und Oschersleben nehmen. 1868 kam Konkurrenz auf: Der sogenannte "Preußisch-Braunschweigische Eisenbahnverband", in dem sich die BPME, die MHE und die BME sowie die Braunschweigische und die Westfälische Staatseisenbahn zusammengefounden hatten, führte ein neues Schnellzugpaar zwischen Berlin Potsdamer Bahnhof und Mülheim am Rhein (heute Köln-Mülheim) ein. Diese Schnellzüge

waren zwischen Berlin und Jerxheim mit den sogenannten norddeutschen, also den über Hannover und die Köln-Mindener Bahn fahrenden, vereinigt. Ab Jerxheim jedoch fuhr dieser Zug über die Braunschweigische Staatsbahn via Börssum und Kreisen nach Holzminden, ab dort über die Westfälische Staatsbahn via Altenbeken nach Soest, dann über die Bergisch-Märkische Strecke via Elberfeld nach Mülheim. (Das war damals die "Kölner" Station der BME.) Dieser Weg war rund 30 km kürzer als der über die CME-Stammstrecke. Erst 1869 übrigens konnte die CME veranlaßt werden, auch diesem Zug die Fahrt über die Rheinbrücke in den Kölner Centralbahnhof zu gestatten.

Ebenfalls 1869 wurde zusätzlich zum (Tages-)Schnellzug ein nachts verkehrender "Kurirzug" zwischen Berlin Potsdamer Bahnhof und Köln Centralbahnhof via Holzminden und Soest eingeführt, der erstmals die beiden Metropolen in weniger als 12 Stunden Reisezeit verknüpfte (Köln ab 0.06 Uhr, Berlin an 11.38 Uhr). Im Laufe der nächsten Jahre änderte sich innerhalb des Rhein-Ruhr-Gebiets häufig die von diesen über Holzminden verkehrenden Zügen benutzte Route, wobei so weit wie möglich Strecken der BME befahren wurden.

D-Zug-Verkehr ab 1871

Konkurrenz belebt das Geschäft. Ende 1871 konnte die MHE endlich ihre Schnellstrecke Berlin – Stendal – Lehrte unter Dampf nehmen, die berühmte "Lehrter Bahn" also. Die brachte gegenüber der alten "norddeutschen Route" via Magdeburg und Braunschweig eine Verkürzung um rund 50 km, außerdem war sie größtenteils schnurgerade und ohne nennenswerte Steigungen trassiert. Jetzt gab es also erstmals zwei völlig voneinander unabhängige Linien zwischen Köln und Berlin: Köln – Minden – Hannover – Stendal – Berlin und Köln – Hagen – Holzminden – Magdeburg – Berlin. Eine weitere, die eher eine Variante der zweiten Linie darstellt, kam

1890 hinzu: Köln – Hagen – Soest – Altenbeken – Hameln – Braunschweig – Hildesheim – Berlin. Gegenüber der Lehrter Route war sie nochmals um 10 km kürzer. Nur noch neun Stunden, so die Maßgabe der Fahrplangestalter, sollten hier die Schnellzüge von Berlin Potsdamer Bahnhof nach Köln benötigen – ein neuer Rekord. (In der Gegenrichtung dauerte die Reise dann 13 Minuten länger.) Aber nicht nur deswegen ist die Route über Hildesheim und Altenbeken in die Eisenbahngeschichte eingegangen, sondern weil hier zum 1. Mai 1892 völlig neues Fahrzeugmaterial eingesetzt wurde: Statt der bis dahin üblichen dreiachsigen Abteilwagen (in der Regel schon mit Seitengang) bildeten nun vierachsige Drehgestellwagen, die durch Faltenbalg-Übergänge miteinander verbunden waren, den Zug. Man konnte jetzt also – eine Revolution! – während der Fahrt seinen Wagen verlassen. Aus einem Büffetraum wurden zudem nun im gesamten Zug Speisen verteilt (1898 erhielt dieser Zug dann auch die ersten richtigen Speisewagen mit Speisesalon, betrieben von einem Privatunternehmen); der bis dahin bei den Tagesschnellzügen übliche etwa halbstündige Mittagshalt konnte entfallen. Die neuen Durchgangswagen gaben einer neuen Gattung den Namen: D-Zug.

Dieser erste D-Zug – der D 31/32 – wurde nur aus komfortablen Wagen der 1. und 2. Klasse gebildet, die bei den meisten anderen Schnellzügen ebenfalls übliche damalige 3. Klasse (sie entsprach der heutigen 2. Klasse) fehlte also. Der elitäre Zug erfreute sich größter Beliebtheit bei einem zahlungskräftigen Publikum. Nicht nur deshalb, weil er die schnellste Verbindung zwischen Köln und Berlin herstellte, sondern auch, weil er mit Pyrmont eines der damals mondänsten "Mode-Bäder" des Kontinents berührte. Bereits ein Jahr nach dem D 31/32 tauchten zwei weitere D-Zug-Paare auf den deutschen Eisenbahnen auf: Eines davon verknüpfte – natürlich – Berlin mit Köln, und zwar über Hannover, Hamm und das Ruhrgebiet.

Zwischen den Kriegen: Spitzenwerte auf der CME

Am Ende des Ersten Weltkriegs waren Gleise wie Fahrzeuge der deutschen Eisenbahnen so heruntergewirtschaftet, daß aus Sicherheitsgründen auf allen Magistralen die zulässige Höchstgeschwindigkeit drastisch zurückgenommen werden mußte. Erst 1926 wurde sie auf einigen Strecken wieder auf 100 km/h erhöht, also einen Wert, der bereits bis 1910 gegolten hatte. (Von 1910 bis 1914 waren teilweise sogar 105 km/h zulässig gewesen.) Dann aber wurde das Limit in raschen Schritten Mitte der 1930er Jahre bis auf 135 km/h angehoben. Zu dieser Zeit kamen auch die Schnelltriebwagen auf, die die wichtigsten Städte des Deutschen Reiches mit Berlin verknüpften. Sie durften sogar bis zu 160 km/h fahren, da sie wegen ihres geringen Gewichts selbst aus diesem Tempo innerhalb der üblichen Vorsignalabstände zum Stillstand gebracht werden konnten. Einer von ihnen, der "Fliegende Kölner", erreichte 1939 zwischen Hamm und Hannover eine Reisegeschwindigkeit von 133 km/h, weit mehr, als auf jeder anderen DR-Magistrale möglich war und jemals erreicht worden ist. Kurios: Der ab Sommer 1939 eingesetzte abendliche FdT von Leipzig nach Köln schaffte die 66,9 km zwischen Bielefeld und Hamm in exakt einer halben Stunde, war also mit 133,8 km/h Reisegeschwindigkeit sogar noch etwas schneller. (In Gegenrichtung morgens fuhr er bis Hannover gemeinsam mit der "Fliegende-Kölner"-Gruppe, die nicht in Bielefeld hielt.) Auch die mit

Dampfloks bespannten leichten FD-Züge der Deutschen Reichsbahn fuhren Rekorde auf der CME-Stammroute: Zwischen Bielefeld und Hamm (sowie zwischen Berlin Zoo und Hannover) wurden mit 103 km/h pro Stunde die Spitzenwerte für lokbespannte Garnituren erzielt. Kurzum: Deutschlands schnellste Züge waren bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wieder zwischen Hannover und Hamm zu bewundern, sie verknüpften das Rhein-Ruhr-Gebiet mit Berlin. Die Mehrzahl von ihnen fuhr übrigens zwischen Dortmund und Köln via Essen Hbf, an zweiter Stelle folgte der Weg über Hagen und Wuppertal. Die CME-Stammroute über Gelsenkirchen spielte schon damals für schnelle Reisezüge keine große Rolle mehr.

Die enorme Leistung des "Fliegenden Kölners" kann nicht deutlich genug herausgestellt werden. Im Sommer 1939 verließ der über Wuppertal und Hagen fahrende Morgenzug die Domstadt um 7.20 Uhr, der über Düsseldorf und Essen verkehrende um 7.00 Uhr. Beide vereinigten sich in Hamm und fuhren ab dort gekuppelt weiter, gemeinsam erreichten sie Berlin Zoo um 12.16 Uhr, also nach 4.56 (bzw. 5.16) Stunden. Der Abendzug in Gegenrichtung war sogar noch 15 Minuten schneller. Nach Fertigstellung der neuen Schnellfahrstrecke Hannover – Stendal – Berlin 1998 können diese Werte knapp unterboten werden. Allerdings: Die Diesel-Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit verfügten über etwa 70 (Bauart "Hamburg") bzw. 130 Sitzplätze (Bauarten "Köln" und "Leipzig") und waren einem sehr zahlungskräftigen Publikum vorbehalten; zudem verkehrten sie in Tagesrandlage. Mit einem IC-/ICE-Stundentakt mit Zügen, die 600 und mehr Plätze bereithalten, ist das also überhaupt nicht zu vergleichen. WK