

Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F • ISBN 3-89610-120-X

Sonder-Ausgabe 1/2004 • Deutschland € 12,50

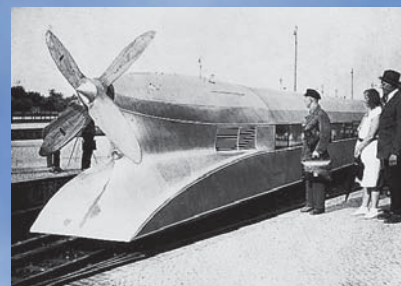
Österreich € 14,20 • BeNeLux € 14,80 • Portugal (cont.) € 13,00 • Italien € 16,50

Schweiz sfr 24,50

Konrad Koschinski

Rekordloks

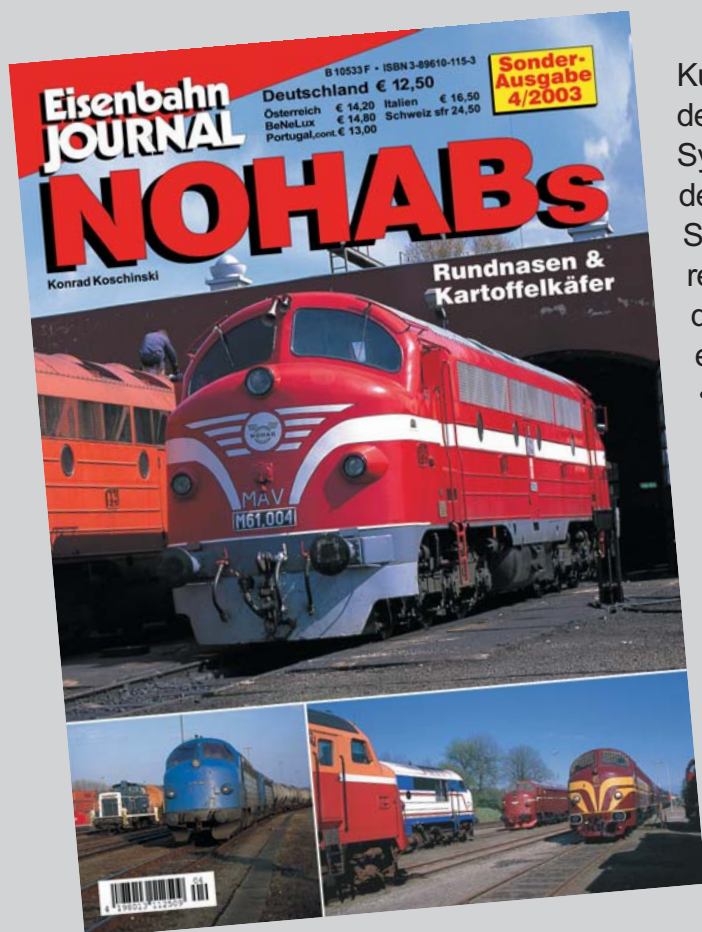
Supersprinter und Giganten



Art. Nr. 53 04 01



Rundnasen und Kartoffelkäfer



Kult sind sie schon lange – die Dieselloklassiker, für die der Name des schwedischen Herstellers NOHAB zum Synonym geworden ist. Hier ist die erste umfassende deutschsprachige Baureihenbeschreibung der urigen Stromlinien-Schnauzenloks mit dem röhrenden Moto-rensound. Sie geht neben den ausführlichen Porträts der NOHABs für Dänemark, Norwegen, Ungarn u.a. ein auf

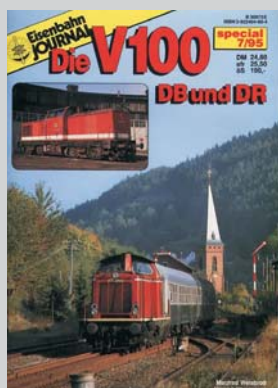
- die amerikanischen Urahnen von GM-EMD
- die direkten australischen Vorfahren der Class B 60
- die AFB-Pendants in Belgien und Luxemburg
- Geschwister, Enkel und Vettern
- die NOHABs in Privatbahndiensten, z.B. in Deutschland

Eine umfassende Fahrzeugstatistik rundet das Ganze ab. Unter den rund 180 Bildern befinden sich zahlreiche bisher unveröffentlichte Raritäten.

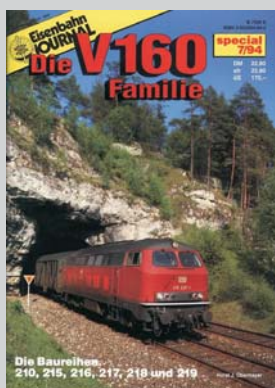
Format DIN A4 • 98 Seiten • 177 Abbildungen

Best.-Nr. 530304 • € 12,50

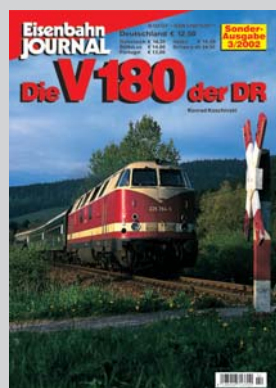
Mehr zum Thema Diesellokomotiven:



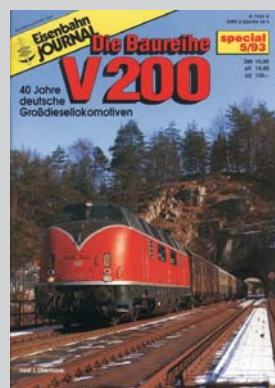
Die V 100 DB und DR
Special-Ausgabe 7/95
Best.-Nr. 54507
Aktionspreis € 3,-



Die V 160-Familie
Special-Ausgabe 7/94
Best.-Nr. 54407
Aktionspreis € 3,-



Die V 180 der DR
Sonder-Ausgabe 3/02
Best.-Nr. 530203
€ 12,50



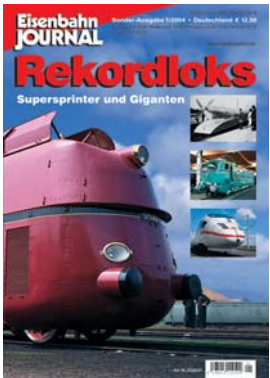
Die V 200 (DB)
Special-Ausgabe 5/93
Best.-Nr. 54305
€ 10,-



Die V 200 der DR (BR 120)
Sonder-Ausgabe 2/01
Best.-Nr. 530102
€ 11,60



Die zur TGV-Familie zählenden Eurostar-Züge schaffen die Strecke London–Paris in 2:35 Stunden. Foto in London (1995). Abb.: R. Bastin



Titel: Meilensteine der Eisenbahngeschichte:
Stromlinienlok 05 001, Schienenzeppelin
und die BB 9004. Dazu der ICE 3, das
Flaggschiff der DB. Abb.: W. Zeitler, Slg.
 Gottwaldt, Dr. G. Barths und W. Klee

Unten: Japans Shinkansen-Züge sind nicht
nur pfeilschnell, auch ihr Design verdient
Anerkennung. Abb.: W. Veith

Inhalt	Vorwort: Tempo, Tempo!	4
	Im Wettstreit um den schnellsten Zug	12
	Tempo 210 auf der Königlichen Militärbahn	18
	S 2/6: Schnellste Dampflokomotive des Kontinents	22
	Schienenzeppelin und Fliegende Züge	25
	Die Weltrekordfahrt der 05 002	32
	Die SNCF im Geschwindigkeitsrausch	38
	Shinkansen: Japans „Neue Fernbahn“	51
	Die Aufholjagd der Bundesbahn	58
	Höllentempo mit Dampf in den USA	68
	Giganten auf Schienen	72
	Geschwindigkeitsrekorde im Überblick	84
	Fachhändlerverzeichnis	92
	Impressum	93



Tempo, Tempo!

Seit dem legendären Lokomotivrennen von Rainhill dienten zahllose Rekordfahrten als Demonstration der Leistungsfähigkeit neuer Schienenfahrzeuge. Einmal errungene Siege waren und sind für die Hersteller nachhaltig werbewirksam. So wie die Robert Stephenson & Co. Limited in ihren Publikationen noch lange an die 1829 in Rainhill siegreiche „Rocket“ erinnerte, hebt Alstom heute die beispiellose Weltrekordserie der TGV-Familie hervor. Für die Weiterentwicklung der Rad-Schiene-Technologie spielten Schnellfahrversuche eine Schlüsselrolle. Aber zu immer höheren Geschwindigkeiten trieb beileibe nicht nur der Drang der Ingenieure, das technisch Machbare auszuloten. Schon wegen des Prestiges, auch angestachelt durch die Konkurrenz von Automobil und Flugzeug, wetteiferten die Bahngesellschaften auf nationaler wie internationaler Ebene ums „Blaue Band“ der Schiene.

Das Themenspektrum dieser EJ-Sonderausgabe reicht vom Wettstreit um den schnellsten Dampfpzug im Mutterland der Eisenbahn bis zu Ultra-Hochgeschwindigkeitsfahrten französischer, japanischer und deutscher Superzüge. Besonderes Augenmerk gilt den Pionierleistungen in Deutschland, setzten doch hier 1903 die Studiengesellschaft für Elektrische Schnellbahnen mit Drehstrom-Triebwagen und 1931 Franz Kruckenberg mit seinem futuristischen Schienenzeppelin jahrzehntelang gültige Bestmarken. Und mit den „Fliegenden Zügen“ legte die Deutsche Reichsbahn ein Tempo vor, das die Deutsche Bundesbahn erst nach langer Aufholjagd wieder erreichte. Gewürdigt wird natürlich auch der 1936 erzielte Weltrekord mit der Stromlinien-Dampflokomotive 05 002, den die britische „Mallard“ jedoch schon zwei Jahre später überflügelte. Diese Pacific aus dem Rennstall der London & North Eastern Railway hält seit 1938 den offiziellen Dampf-Weltrekord. Indes hat die Geschichte der Rekordfahrten auch einen inoffiziellen Teil. Damit beschäftigt sich der Beitrag über höllisch schnelle Dampfpzüge in den USA. Tabellen fassen die internationalen Spitzenwerte der Dampf-, Elektro- und Dieseltraktion zusammen. Weniger ums Tempo als primär um Tonnen, riesige Abmessungen und gewaltige Kräfte – gegen die in Deutschland als Superlativ geltende Dimensionen verblassen – geht es im abschließenden Kapitel über „Giganten auf Schienen“.

Kurzweilig und kompakt behandelt Konrad Koschinski in diesem Heft ein faszinierendes, weltumspannendes Thema. Namhafte Fotografen und Sammler haben ihre Schätze zur Verfügung gestellt, um es fesselnd zu bebildern. Viel Spaß beim Streifzug durch die Welt der Rekorde, beim Lesen, Schauen und Staunen, wünscht

Ihr Redaktionsteam

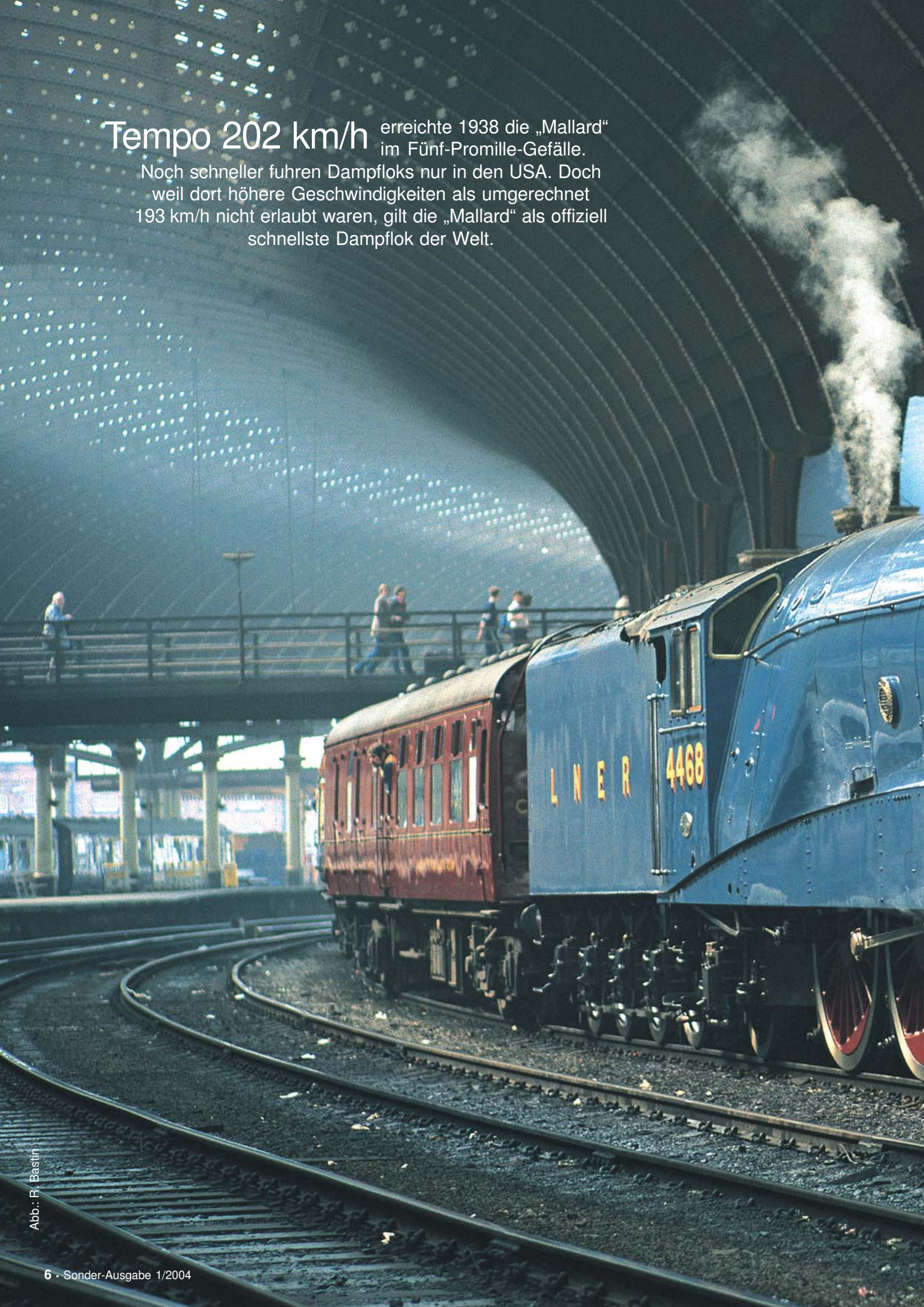


Nach langer Aufholjagd holte der ICE-V 1988
den Geschwindigkeitsrekord für bemannte
Schienenfahrzeuge nach Deutschland
zurück: Am 1. Mai 1988 erreichte er
401 km/h. Abb.: A. Ritz

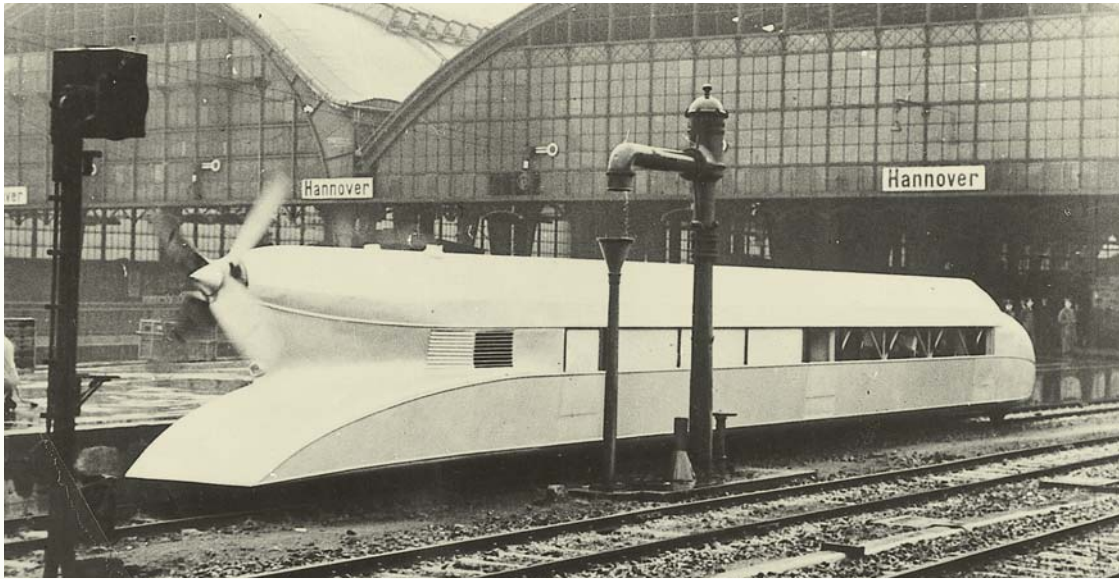


Tempo 202 km/h erreichte 1938 die „Mallard“
im Fünf-Promille-Gefälle.

Noch schneller fuhren Dampfloks nur in den USA. Doch
weil dort höhere Geschwindigkeiten als umgerechnet
193 km/h nicht erlaubt waren, gilt die „Mallard“ als offiziell
schnellste Dampflok der Welt.







Mit 230 km/h raste Kruckenbergs „Schienenzeppelin“ 1931 über deutsche Schienen. Die „Fliegenden Züge“ der DR gingen ab 1932 in Betrieb.
Abb.: Lill/Slg. Gottwaldt, J. Hörstel

Die Eisenbahner nannten die 6100 der Pennsylvania Railroad (Baujahr 1939) schlicht „The Big Engine“. Doch sie war nicht nur in Ihren Abmessungen einzigartig, sie war auch furchterregend schnell. Mindestens 227 km/h sollen es im März 1946 gewesen sein.
Abb.: Collection of Harold Vollrath





Schienenzeppelin & US-Gigant

Während in den Dreißigerjahren hierzulande leichte und schnelle Dieseltriebzüge Einzug hielten, spornten in den USA die immer schwerer werdenden Züge die Konstrukteure dazu an, wahrhafte Mammutloks zu entwickeln.

