

Die ICE-Story

Konrad Koschinski

Geprüft durch DT-Control
Infoprogramm,
nicht jugendbeeinträchtigend

Ausklapp-Poster
Video-DVD Laufzeit 87 Minuten
Umfang 108 Seiten
DVD
VIDEO/ROM



Typen
Technik
Trends

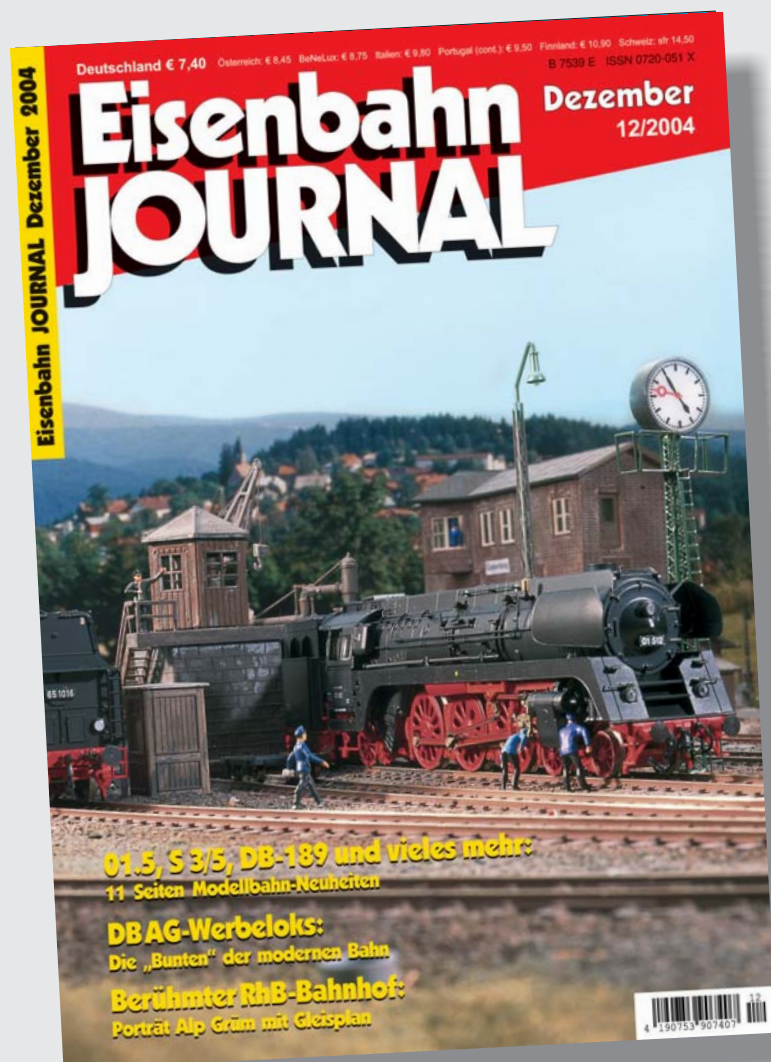


Best.-Nr. 70 04 01



4 196675 015008

Kompetenz in Vorbild und Modell



Seit mehr als 25 Jahren ist das Eisenbahn-Journal die Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner – Monat für Monat, 120 Seiten stark, hochwertig illustriert und in großzügiger Aufmachung. Hier finden Sie historische Bilddokumente und Wissenswertes aus der Blütezeit des Dampfbetriebs ebenso wie Berichte und Fotoreportagen aus dem heutigen Bahnbetrieb, Fahrzeugporträts und Modellneuheiten, tolle Modellbahn-Anlagen, wertvolle Tipps für die Modellbahnpraxis und vieles mehr. Als Eisenbahn-Journal-Leser sind Sie stets bestens informiert über die Welt der großen und der kleinen Bahnen – lassen Sie sich überzeugen!

Das Eisenbahn-Journal gibt's jeden Monat neu beim Fach- und Zeitschriftenhändler, Im Bahnhofsbuchhandel oder direkt beim Verlag: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

Jetzt testen und Geschenk kassieren: Schnupperabo + Werkzeugset = € 14,40



Sie erhalten drei Eisenbahn-Journal-Monatsausgaben und als Dankeschön ein umfangreiches, handliches Miniatur-Werkzeugset für zusammen nur € 14,40 statt € 22,20 beim Einzelkauf. Wenn Ihnen das Eisenbahn-Journal gefällt, erhalten Sie anschließend ein Jahresabonnement über 12 Ausgaben plus Messe-Sonderausgabe zum Abo-Vorzugspreis von nur € 84,50 (statt € 96,80 bei Einzelkauf).

Hier gibt's das Schnupperabo:

- Gleich 02 11 / 69 07 89 24 anrufen
- Fax an 02 11 / 69 07 89 50
- E-Mail an bestellung@pms-abo.de
- Bestellung an PMS-Aboservice, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf schicken

20 Jahre InterCityExpress:

Erwartungen erfüllt, Zenit erreicht?

Stolze 20 Jahre gibt es ihn nun also schon, den ICE – sechs in Sachen Erprobung und fast 14 im planmäßigen Betrieb. 1991, als der kommerzielle Hochgeschwindigkeitsverkehr startete, stehen die eleganten neuen Züge wie kein anderes Fahrzeug als Synonym für die mit den Slogans „Neue Bahn“ oder „Unternehmen Zukunft“ in Angriff genommene Modernisierung der Deutschen Bundesbahn, einem damals längst überfälligen Verjüngungsprozess, der auch 1994 nach der Fusion von DB und DR zur Deutschen Bahn AG weiterhin auf den ICE als Headliner setzt. Und noch heute gibt es trotz eines zwischenzeitlich auch bei Elloks und Regionaltriebwagen nahezu umfassend erneuerten Fuhrparks kaum einen Werbeauftritt oder eine Broschüre der DB AG, die sich nicht mit einem der ICE-Typen als Zugpferd schmückt.

Schon vor dem tragischen Tiefpunkt der 20jährigen Geschichte, der Katastrophe von Eschede im Juni 1998, erfüllen die ICE-Züge der ersten und zweiten Generation die in sie gesetzten Hoffnungen. Auch der Eschede-Schock bringt den Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht von der Erfolgsspur ab. Als die gegenüber den Typen 1 und 2

noch deutlich schnittigeren ICE 3 für Tempo 300 auf der Neubaustrecke Köln–Frankfurt/Main sowie die Neigetechnikzüge ICE-T und ICE-TD die weiße Flaggschiff-Flotte ergänzen, wird das Produkt InterCityExpress endgültig zum Umsatzträger Nummer Eins von DB-Fernverkehr.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 legt der ICE sogar noch einen Prozentpunkt zu: 58 Prozent des Fernverkehrsangebots der DB AG werden nun von ICE-Zügen bestritten. Der Anteil wäre freilich geringer, hätte das Bahn-Management die ursprüngliche Produktphilosophie vom reinen Hochgeschwindigkeitsverkehr mit höchstem Reisekomfort nicht zugunsten der ICE-T-Typen etwas lockerer definiert, die ja mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h bei der Elektro- und Maximaltempo 200 bei der (bekanntermaßen glücklosen) Dieselsvariante keine HGV-Züge im eigentlichen Sinne sind.

Doch aus welchem Blickwinkel man es auch betrachtet – mit dem jetzt erreichten Umfang und Niveau des ICE-Verkehrs scheint der Zenit vorläufig erreicht zu sein, wenn nicht gar überschritten. Denn auf dem Weg ins dritte Jahrzehnt zeichnet sich gegenwärtig kein weiterer Familienzuwachs ab. Ob es eine vierte ICE-Generation geben wird, ist derzeit völlig offen, zumal man bei der DB AG hinter den Kulissen mittelfristig auch ein Comeback des lobbiespannten Fernverkehrs nicht ganz ausschließen möchte.

Selbst das seit einigen Jahren angedachte deutsch-französische Gemeinschaftsprojekt „Highspeed Train Europe“ ist kürzlich auf Eis gelegt worden, sodass Frankreichs Hochgeschwindigkeits-Planer vorerst wieder Gelegenheit haben,

mit neuen reinen TGV-Projekten die bereits vorhandene Typenvielfalt des Train à Grande Vitesse erneut zu bereichern und dem ICE davon zu fahren. Noch ist es aber nicht soweit.

Nun gilt es erst einmal, eine 20jährige ICE-Story, die es in sich hat, gebührend Revue passieren zu lassen. Die Geschichte eines erfolgreichen modernen Zugkonzepts, das weitaus vielfältigere betriebliche Aspekte und spannendere Technik zu bieten hat, als so mancher – eher retrogewandte – Eisenbahnfreund hinter der weißen Flotte vielleicht vermuten mag.

Ergänzt haben wir die ausführlichen Porträts aller ICE-Typen u.a. mit der Vorgeschichte zur Erprobung des InterCityExperimental sowie der Chronik des planmäßigen ICE-Betriebs samt aller wissenswerten Daten und Fakten.

Schließlich gibt es noch zwei besondere Extras im Extra-EJ: Zum einen eine DVD rund um das Thema ICE mit Filmsequenzen, Bildschirmschoner sowie zwei älteren Sonderausgaben und rund 20 Beiträgen aus EJ-Monatsheften in digitaler Form. Zum anderen eine Beilage mit Zeichnungen aller ICE-Typen.

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, sei nun eine anregende Lektüre gewünscht und der ICE-Flotte allzeit gute Fahrt.

GERHARD ZIMMERMANN

Zugkräftige Marke im Wandel

1991 schaffte die Bundesbahn den Quantensprung zum planmäßigen Hochgeschwindigkeitsverkehr – heute ist der ICE Umsatzträger Nummer eins für DB Fernverkehr.
14 Jahre ICE-Verkehr • ab Seite 72

Der InterCityExperimental

Voll gepackt mit Innovationen, diente Deutschlands erster HGV-Zug vor allem als Versuchsträger für den ICE 1. Mit 406,9 km/h errang er 1988 das „Blaue Band der Schiene“.
ICE-V • ab Seite 18



Flaggschiffe der „Neuen Bahn“

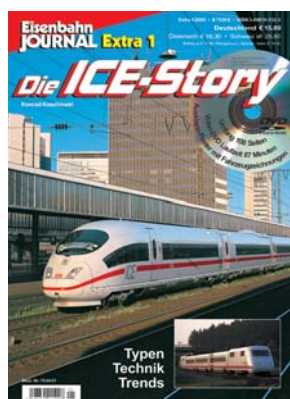
Mit 60 Triebzügen des Typs ICE 1 startete 1991 der Schnellverkehr bis zu Tempo 250 auf den Neubau-
strecken Mannheim–Stuttgart und Hannover–Würzburg.
ICE 1 • ab Seite 26

ICE-Lokführer – ein Traumjob?

Wenn überhaupt noch Lokführer, dann möchten coole Kids von heute wohl am ehesten „ICE-Pilot“ werden. Ein Erfahrungsbericht zeigt aber, dass ICE-Lokführer keinesfalls abheben.
Aus der Praxis • ab Seite 62

Kurvenstars und ein Loser-Typ

Mit „nur“ 230 km/h Spitze sind die Neigetechnik-ICEs keine Hochgeschwindigkeitszüge im eigentlichen Sinn, fahren aber flott durch Kurven und zählen zur weißen Familie.
ICE-T und ICE-TD • ab Seite 64



TITELBILD: Den Anfang machte noch zu Bundesbahn-Zeiten der InterCityExperimental (KLEINES BILD); mit den Triebzügen der dritten Generation (ICE 3 in Essen Hauptbahnhof, GROSSES BILD) rollte der Hochgeschwindigkeitsverkehr der DB AG ins neue Jahrtausend.
FOTOS: GEORG WAGNER, MARCUS NIEDT

• Editorial	
20 Jahre ICE: Soll erfüllt! Bedarf gedeckt?	3
• Galerie	
ICE-Highlights	6
• HGV-Historie	
Anlauf zur Hochgeschwindigkeit	14
• ICE-V	
Der InterCityExperimental	18
• ICE 1, Baureihen 401/801-804	
Flaggschiffe des „Unternehmens Zukunft“	26
• ICE 2, Baureihen 402/805-808	
Der halbierte Lindwurm	42
• ICE-S und ICE-D	
Wegbereiter für die dritte Generation	48
• ICE 3, Baureihen 403 und 406	
Topzüge für das neue Jahrtausend	52
• Aus der Praxis	
Lokführer auf dem ICE – ein Traumjob?	62
• ICE-T, Baureihen 411/415, und ICE-TD, Baureihe 605	
Kurvenstars und ein Loser-Typ	64
• 14 Jahre ICE-Verkehr	
Zugkräftige Marke im Wandel – Chronologie	72
• Projekte	
Vorerst kein „Airbus auf Schienen“	96
• Auf einen Blick	
Typen, Linien, Namen, Nummern tabellarisch	99
• Verschiedenes	
Quellenverzeichnis, Vorschau & Impressum	105/106



Vorerst kein „Airbus auf Schienen“

Ob doppelstöckig, extrabreit oder das deutsch-französische Vorhaben „Highspeed Train Europe“ – viele ICE-Varianten der Zukunft wurden schon skizziert. Was wird daraus?

Projekte • ab Seite 96

PLUS: Die Extras im Extra-EJ

- DVD (eingeklebt auf Seite 3)
- Faltbeilage mit ICE-Typenübersicht und ICE-3-Zeichnungen



26. September 1985: Dieses Datum markiert den Beginn der ICE-Ära. An diesem Tag unternahm der ICE-V erstmals Probefahrten mit allen drei Mittelwagen – von der Öffentlichkeit weitgehend unbeachtet.

FOTO ANDREAS RITZ





Zugkräftige Marke: Der InterCityExpress wurde rasch zum Markenzeichen der „Neuen Bahn“. Heute ist er für DB Fernverkehr Umsatzträger Nummer eins. 2003 waren es 1,483 Milliarden Euro.

FOTO KONRAD KOSCHINSKI



