

Mit fliegenden Zügen rückwärts in die Zukunft



April 2026

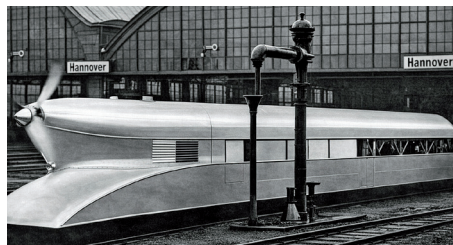
Folge 436

Der „Fliegende Hamburger“ fuhr ab dem 15. Mai 1933 auf der Strecke Hamburg-Berlin mit einer Reisegeschwindigkeit von 125 Stundenkilometern und benötigte für die Strecke 138 Minuten.



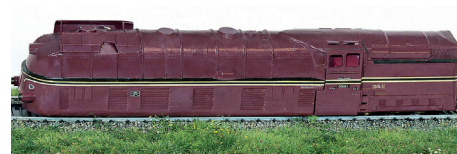
Das damalige Erfolgsmodell steht heute im DB Museum Nürnberg.

Am 27. Juni 1931 raste schon einmal ein ungewöhnliches Schienenfahrzeug mit 230 Stundenkilometern über diese Strecke. Es war der von einem Team um den Ingenieur Franz Krickenberg entwickelte Schienenzeppelin.



Vor dem Schienenzeppelin steht ein großer Wasserhahn, mit dem die Dampflok das für den Dampf nötige Wasser aufnehmen können.

Fliegender Hamburger und Schienenzeppelin waren völlig neue Konzepte schnell fahrender Züge. Aber auch an den Dampflok wurde optimiert.



Die Schnellzuglokomotive 05 001 der Deutschen Reichsbahn fuhr am 11. Mai 1936 mit 200,4 Stundenkilometern Weltrekord für Dampflokomotiven.



Krupp lieferte im März 1957 zwei Exemplare der Baureihe 10 aus. Jede Lok kostete 650.000 DM, heute entspricht dies 1.935.111 €. Als Schüler durfte ich am 6. Juni 1966 im Betriebswerk Gießen auf den Führerstand der Lok 10 002 steigen. Ein Jahr später wurde sie ausgemustert. Die Lok 10 002 fährt auf meiner Modellbahn.



Geschwindigkeitsrekorde fuhr auch die Baureihe 18 002. Sie zieht hier den legendären „Rheingold“, einen Luxusschnellzug seit 1928.

Der Rheingold fuhr von den Niederlanden durch das Rheintal in die Schweiz. Er war für seine exklusive Ausstattung bekannt.



Hier wird er gezogen von der in den 1960er Jahren gebauten Elektrolok Baureihe E 10. Sie war zu dieser Zeit die modernste Lokomotive für Schnellzüge. In Gießen erlebte ich die Elektrifizierung der Bahn und sah dort die ersten E 10.



Ab 1957 schlossen sich die damals sechs Staaten der EWG und Österreich, Schweiz und Monaco zusammen und bauten ein internationales Schnellbahnnetz mit dem Trans-Europa-Express TEE auf. Zunächst fuhr der TEE mit einer Reisegeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern, später mit 200 Stundenkilometern.

Der TEE schaffte es sogar auf eine Briefmarke der Republik Kongo. 1987 wurde das TEE Projekt eingestellt.



2008 fuhren wir beim Eisenbahnfest in Bebra mit dem Orient-Express und genossen im Bordrestaurant ein luxuriöses Mittagessen.

Die Bahn war viele Jahre mit Innovation und Rekorden in den Schlagzeilen. Heute lauten die Schlagzeilen anders.



27 Wasserstoffzüge stehen auf dem Abstellgleis, weil sie störanfällig und im Betrieb viel zu teuer sind. Wer hat da im Physikunterricht des achten Schuljahres nicht aufgepasst? Er hätte dann kapier, dass es aufgrund der Energiebilanz völliger Unsinn ist, Züge mit Wasserstoff zu betreiben.

Die Deutsche Bahn lässt nachts ICE-Züge ohne Fahrgäste durch und um Berlin herumfahren, weil ihr geeignete Abstellgleise fehlen. Das treibt die Kosten in die Höhe – und das erforderliche Lokpersonal fehlt dann nicht selten für die regulären Dienste am Tag.



Da es in Berlin wenige Flächen für lange Abstellgleise gibt, sollte die Bahn prüfen, wo sie ICEs in der Innenstadt parken kann.

Die Bahn in der Schweiz funktioniert sehr gut, sie hatten dort keine Funktionäre wie Hartmut Mehdorn und Verkehrsminister aus Bayern.



Wird einmal ein ICE durch Großen-Buseck fahren?