

# Bahn&Modell 41

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im März 2019



# Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

Berichte:

„Wir sind 25“ BSW-Kulturbereich-  
Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

► Seite 4



Gruppenleben:

Ein „Brocken“ geht auf Reisen

► Seite 37



Porträt:

„RFB Ronald Kuhnert“

► Seite 54



Serien / Berühmte Züge:

„Hellas-Express“

► Seite 74

Titelbild:

Die Eisenbahnfreunde Emmerthal bilden unsere jüngste Modellbahngruppe. Sie beging 2018 ihr 10-jähriges Jubiläum (s. Beitrag Seite 57) – v.l.n.r.: Wolfgang Kappauf, Joachim König, Siegfried Lambertz, Willi Max; Foto: L. Kuhne

► Seite 57



Zeichnung Peter König 1998, Postkarte Nr. 188 im Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza  
(im selben Verlag ist erschienen: „Die Geschichte der Langensalzaer Kleinbahn AG“)

## Eisenbahn-Anekdote

Der Pfarrer der Gemeinde Haussömmern (Thüringen) hatte 1947 in Erfahrung gebracht, dass sich im Bw Leipzig Hbf West eine Kirchenglocke des Ortes befindet, die im Zweiten Weltkrieg sicher zur Gewinnung von Lagermetall requiriert worden war. Die Leipziger Eisenbahner hatten die Glocke aber nicht „zerdeppert“, sondern wohlverwahrt. Sich des Wertes bewusst, nahmen sie Verbindung mit der Kirchgemeinde auf, und so dampfte an einem Oktobertag 1947 eine Leipziger P 8 mit einem Stoffkurswagen und einem „Otto“ voller Dienstkohle zu dem kleinen Ort an der normalspurigen Langensalzaer Kleinbahn. Was man aber nicht bedacht hatte, die P 8 war für den dortigen Oberbau etwas zu schwer. Und so passierte es, dass die schwarze Lady in der Ladestraße einfach zwischen die Schienen fiel. Hochnotpeinlich und unter strengster Verschwiegenheit bat der Dienstvorsteher um Entsendung des Hilfszuges und die Bahnmeisterei Langensalza um Unterstützung. Die P 8 kam wieder auf die Beine. Bald dampfte sie mit einigen Tonnen Kartoffeln und Zwiebeln sowie zwei schwarz geschlachteten Schweinen für die Betriebsküche wieder gen Leipzig. Dafür läutete zu Pfingsten 1948 wieder die Glocke an ihrem angestammten Platz.

*(aufgeschrieben und eingesandt von BSW-Förderer Günter Walter/Gotha)*

Die DEVK hat für Sie in allen Lebenslagen das passende Angebot.  
Denn unsere Versicherungen sind für Eisenbahner besonders günstig.

Für eine persönliche Beratung finden Sie unter [www.devk.de](http://www.devk.de) einen  
Ansprechpartner in Ihrer Nähe.

Telefonisch sind wir unter 0800 4-757-757\* rund um die Uhr für Sie da!

\* gebührenfrei aus dem deutschen Telefonnetz



**Unsere Produkte helfen Ihnen in allen Lebenslagen.**  
Denn wir haben die richtige Versicherung für Sie.

GESAGT. GETAN. GEHOLFEN.

**DEVK**



Liebe Leserinnen und Leser des BSW-Fachblatts Bahn&Modell,

jährlich organisiert unser BSW-Kulturbereich zwei Arbeitstagungen, je eine im Frühjahr und im Herbst. Daran nehmen der Zentrale Fachberater, die Regionalen Fachberater und die Redaktion von Bahn&Modell teil. Ein Vertreter der Zentrale aus Frankfurt (Main) stellt meist Neuerungen vor und erläutert die aktuelle Entwicklung. Die Herbsttagung 2018 fand am 13. September im Bahnhof Fulda statt. Auf der Tagesordnung stand u. a. die neue Stiftungsfamilie BSW+EWH (s. Folgebeitrag von Barbara Sciesinski).

Eine Veranstaltung größeren Ausmaßes hatte Anfang September 2018 in Wels/Österreich stattgefunden. Es war ein großes, spartenübergreifendes FISAIC-Festival mit ca. 1 000 Teilnehmern aus 20 europäischen Ländern. Wie meistens zu internationalen Anlässen nahmen von uns die Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde daran teil. Ihr Leiter Mirco Caspar berichtet auf Seite 24 davon.

Am 20. und 21. Oktober 2018 veranstalteten Gruppen aus der Region Ost eine große Modellbahnausstellung im DB Museum Halle (Saale). Initiatoren waren der Regionale Fachberater Modellbahn/Sachsen Hellfried Richter und der Eisenbahnmodellbahn-Club 78 in Halle (Saale), der sein 40. Gruppenjubiläum beging (s. Beitrag Seite 21).

Unsere Homepage ist leider noch nicht wieder auf dem Stand, den wir uns wünschen. Doch wir arbeiten daran. Leider müssen wir uns auch von zwei unseren Modellbahngruppen verabschieden, eine in Düsseldorf und eine in Krefeld. Sie scheiden altershalber oder mangels Nachwuchs aus. Dafür konnten wir die neuen Gruppen „E 44 Rostock“ und „MEC Löbnitzgrund“ Coswig b Dresden begrüßen.

2019 begehen einige Gruppen beachtliche Jubiläen, der MEC Münster wird 70 Jahre und „Flügelrad 79“ Paderborn 40 Jahre alt. Unsere jüngste Gruppe sind die Eisenbahnfreunde in Emmerthal (s. Beiträge unter Jubiläen).

Im Juli 2019 begehen wir das 25-jährige Bestehen unseres BSW-Freizeit-/Kulturbereiches. Eine kleine Chronologie haben wir ab Seite 4 zusammengestellt. Eben aus diesem Anlass wollen wir am 22. September 2019 in allen Gruppen einen „Tag der offenen Tür“ anbieten – keine Ausstellungen, keine Kosten, sondern ein Tag mit Einblicken in unsere Arbeit, um vielleicht den einen oder anderen Neuzugang für das BSW und unser Hobby zu begeistern (s. Beitrag Seite 36). Weiterhin viel Spaß bei der aktiven Gruppenarbeit wünscht Ihr Zentraler Fachberater Lars Naumann.

## Zwei starke Stiftungen – die STIFTUNGSFAMILIE BSW & EWH

**Barbara Sciesinski** – Stiftungsfamilie Zentrale, Internationaler Vertrieb und FISAIC

Familie heißt Zusammenhalt, sie bedeutet Verständnis und gegenseitige Unterstützung. Dafür stehen auch die Stiftungen BSW und EWH, und darum tragen sie die Familie nun im Namen. Als starker sozialer Partner für alle Beschäftigten im Bahnbereich – auch der ehemaligen und ihrer Familien – bündelt die STIFTUNGSFAMILIE BSW & EWH die Leistungen der weiterhin eigenständigen Stiftungen unter einem Dach.



Logo der Stiftungsfamilie

### Neues Logo – neue Leistungen

Das Logo der STIFTUNGSFAMILIE BSW & EWH symbolisiert die Menschen, die bei der Arbeit der Stiftungen im Mittelpunkt stehen: Es geht um die Bedürfnisse der Bahnbeschäftigten. Mit diesem Fokus entwickelt die STIFTUNGSFAMILIE BSW & EWH viele neue Leistungen, die für gezielte Entlastung und konkrete Hilfe sorgen, und zwar für Menschen aller Altersstufen. Denn die mildtätige Stiftung EWH ist nun nicht mehr nur für Kinder und Jugendliche da, sondern auch für Erwachsene jeglichen Alters. Damit ist der Weg frei für den Ausbau des Portfolios – vom Windel-Abo über Familienwandertage und der Unterstützung bei der Einrichtung der ersten Wohnung bis hin zu Alltagshilfen für ältere Menschen. Neben der professionellen Sozialberatung, der Kernkompetenz der STIFTUNGSFAMILIE BSW & EWH, sind bewährte und

beliebte Leistungen wie das Eltern-Kind-Coaching, die Mutter-/Vater-Kind-Kuren sowie die Reise- und Freizeitangebote selbstverständlich weiterhin im Management.

Umfassende Informationen zu den Leistungen der STIFTUNGSFAMILIE BSW & EWH stehen im Internet unter [www.stiftungsfamilie.de](http://www.stiftungsfamilie.de).

### Jetzt Teil der Familie werden

Bahnbeschäftigte und deren Familienmitglieder können, auch über das aktive Berufsleben hinaus, schon ab 3,50 Euro im Monat auf das gesamte Leistungsspektrum der STIFTUNGSFAMILIE BSW & EWH zugreifen – und außerdem Gutes tun. Azubis und Dual Studierende sind schon ab 2 Euro im Monat dabei.

Beitrittserklärung auch unter: [www.stiftungsfamilie.de/mitmachen](http://www.stiftungsfamilie.de/mitmachen)

# Inhalt

## Editorial

|                                                                      |   |
|----------------------------------------------------------------------|---|
| Leitartikel: Zwei starke Stiftungen – die STIFTUNGSFAMILIE BSW & EWH | 2 |
|----------------------------------------------------------------------|---|

## Berichte

|                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------|----|
| BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn – Wir sind 25 | 4  |
| Vor 25 Jahren hieß es: „Guten Tag DB AG“                      | 12 |
| Fehlt ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz?                 | 17 |
| Es war einmal...                                              | 19 |
| BSW-Modellbahnausstellung im Bw Halle P                       | 21 |
| FISAI-C-Festival in Österreich                                | 24 |
| EisenbahnerUniformSammlerTreffen in Delitzsch                 | 29 |
| Kurzberichte                                                  | 32 |

## Gruppenleben

|                                                    |    |
|----------------------------------------------------|----|
| 22. September 2019 – Tag der offenen Tür           | 36 |
| Ein „Brocken“ geht auf Reisen                      | 37 |
| Bahn unter in Kirchheim (Teck)                     | 40 |
| Memoiren einer Modellbahner-Strohwitwe             | 42 |
| Die neue Spessart-Rampe – ein lohnendes Ziel       | 45 |
| Zwölf Jahre BSW-Modellbau-Seminar in Baiersbronn   | 48 |
| Die Modelleisenbahn – im gesellschaftlichen Wandel | 51 |

## Porträts

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| Der gelassene Regionale Fachberater Roland Kuhnert aus Leipzig | 54 |
|----------------------------------------------------------------|----|

## Jubiäen

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| Unsere jüngste BSW-Modellbahngruppe – Eisenbahnfreunde Emmerthal | 57 |
| 40 Jahre „Flügelrad 79“ in Paderborn                             | 62 |
| 70 Jahre Modelleisenbahnclub Münster (Westf)                     | 65 |

## Bahnhistorie

|                    |    |
|--------------------|----|
| Schicht im Schacht | 66 |
| Der Streckenwärter | 61 |

## Serien

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| Hellas-Express – einer der legendären Balkanzüge  | 74 |
| Der Bahnhof Aue (Sachs) des MEC „Bahnhof Lößnitz“ | 76 |

## Rezensionen

79

## Service

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| Post an die Redaktion                       | 83 |
| Verzeichnis unserer BSW-Gruppen             | 85 |
| Öffentliche Veranstaltungen der BSW-Gruppen | 94 |
| Impressum                                   | 96 |

# BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn – Wir sind 25

## Redaktion

Im Frühjahr 1994 formte sich im BSW-DR der Gedanke, einen Freizeitbereich „Historisches BahnErbe/Modelleisenbahn“ ins Leben zu rufen. Am 27. Juli 1994 wurde Dieter Koschmann (Bernau b Berlin) vom damaligen Hauptvorstand zum ersten Hauptbeauftragten bestellt. Damit begann unsere Existenz. In einer ersten Mitteilung des Hauptvorstandes an die Bezirksvorstände vom 4. Oktober 1994 lesen wir: „Ein wachsendes Interesse von BSW-Gruppen findet besonders der Umgang mit historischem Erbe, wobei außer Fahrzeuge z. B. auch Anlagen, historisch-technische Altteile und Dokumentationen einbezogen werden.“ Als Bezirksbeauftragte (BB) waren damals aktiv: Jürgen Hirsch (Berlin), Claus Burg-

hardt (Dresden); Otto Hanusch (Erfurt), Wolfgang Bahnert (Halle) und Ronald Xanke (Schwerin).

Die 1. Jahresarbeitstagung mit 22 Teilnehmern fand am 24./25. März 1995 in Erfurt statt. Als Gastgeber gab sich der BKL Thüringen der DB AG Siegfried Knüpfer noch persönlich die Ehre. Hier schlossen sich Gruppen und Bezirksbeauftragte des Bundesbahn-Sozialwerks unserem Freizeitbereich an. Im Laufe der Jahre schieden einige Bezirksbeauftragte aus und neue kamen hinzu (s. Tabelle S. 5).

1997 vereinigten sich Bundesbahn-Sozialwerk und BSW-DR zum Bahn-Sozialwerk (BSW), gegliedert in die sechs Regionen Nordost, Nordwest, Mitte, West, Südwest und Süd. Die Regionen waren in Bezirke



Gruppenfoto im Bw Arnstadt am 25. März 1995 anlässlich unserer 1. Jahresarbeitstagung in Erfurt  
Foto: H.-J. Kirsche

**BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe (EBE) / Modelleisenbahn (MEB)****Hauptbeauftragter (HB) Zentraler Fachberater (ZFB)**

| Name              | Wohnort       | Bereich | Region alt/neu | von-bis    |  |
|-------------------|---------------|---------|----------------|------------|--|
| Koschmann, Dieter | Bernau/Berlin |         |                | 1994-2008  |  |
| Xanke, Ronald     | Schwerin      |         |                | 2008-2012  |  |
| Naumann, Lars     | Gera          |         |                | 2012-heute |  |

**Bezirksbeauftragte (BB) / Regionale Fachberater (RFB)**

| Name                       | Wohnort       | Bereich | Region alt/neu | von-bis    | Nachfolger            |
|----------------------------|---------------|---------|----------------|------------|-----------------------|
| Bahnert, Wolfgang          | Leipzig       | MEB     | Nordwest/Ost   | 1994-2008  | Jakobasch, Norbert    |
| Baum, Günter               | Halle (Saale) | EBE     | Nordwest/Ost   | 1994-2012  | Kuhnert, Roland       |
| Bless, Martin              | Offenbach     | MEB     | Mitte/Ost      | 2003-2017  | keiner                |
| Burghardt, Claus           | Dresden       | EBE     | Mitte/Ost      | 1994-2000  | Freudenberg, Günter   |
| Büttner, Horst             | unbekannt     | MEB     | Süd            | 2003-?     | keiner                |
| Fischer, Dieter            | Dresden       | EBE     | Mitte/Ost      | 2005-2009  | Hobl, Alfred          |
| Fischer, Wolfgang          | Erfurt        | MEB     | Mitte/Ost      | 2003-?     | keiner                |
| Freudenberg, Günt.         | Dresden       | EBE     | Mitte/Ost      | 2001-2005  | Fischer, Dieter       |
| Göbel, Horst               | Kempten       | MEB     | Süd            | 1995-2003  | Büttner, Horst        |
| Gottschall, Siegfried      | Saarbrücken   | EBE/MEB | West           | 1995-2001  | keiner                |
| Gründel, Jürgen            | Saarbrücken   | EBE/MEB | Südwest/West   | 1994-1995  | Gottschall, Siegfried |
| Hanusch, Otto              | Erfurt        | EBE     | Mitte/Ost      | 1994-2008  | Naumann, Lars         |
| <b>Heidrich, Norbert</b>   | Bamberg       | EBE     | Süd            | 1995-heute |                       |
| Hirsch, Jürgen             | Berlin        | EBE/MEB | Nordost/Ost    | 1994-2018  | Tannigel, Lutz        |
| <b>Hobl, Alfred</b>        | Dresden       | EBE     | Mitte/Ost      | 2010-heute |                       |
| Ihrlich, Wolfgang          | Koblenz       | EBE     | West           | 1995-?     | keiner                |
| <b>Jakobasch, Norbert</b>  | Wernigerode   | MEB     | Nordwest/Ost   | 2009-heute |                       |
| Kampen v. Manfred          | Witten        | EBE     | West           | 1997-2005  | keiner                |
| <b>Koch, Matthias</b>      | Arnstadt      | EBE     | Mitte/Ost      | 2012-heute |                       |
| Kuhnert, Roland            | Leipzig       | EBE     | Nordwest/Ost   | 2012-heute |                       |
| Naumann, Lars              | Gera          | EBE     | Mitte/Ost      | 2008-2012  | Koch, Matthias        |
| Paulus, W.                 | Essen         | MEB     | West           | 1995-2000  | Wecker, Karl          |
| Pütz, Uwe                  | Köln          | MEB     | West           | 1995-2014  | keiner                |
| <b>Richter, Hellfried</b>  | Dresden       | MEB     | Mitte/Ost      | 1998-heute |                       |
| Schmidt, Helmut            | Korbach       | EBE     | Mitte/West     | 1995-2015  | Wölke, Werner         |
| Staudt, Günter             | Frankfurt/M.  | MEB     | Mitte/West     | 1995-2003  | Bless, Martin         |
| Stuhler, Dieter            | Stuttgart     | EBE/MEB | Südwest/Süd    | 1995-2000  | Wissler, Lothar       |
| <b>Tannigel, Lutz</b>      | Berlin        | EBE/MEB | Ost            | 2018-heute |                       |
| Thalau, Gert E.            | Hamburg       | MEB     | Nordost/Nord   | 1995-2006  | keiner                |
| Wallasch, Jürgen           | Karlsruhe     | EBE     | Südwest/Süd    | 2001-2004  | keiner                |
| <b>Waterholter, Bernh.</b> | Hannover      | EBE/MEB | Nordwest/Nord  | 1995-heute |                       |
| <b>Wecker, Karl</b>        | Paderborn     | MEB     | West           | 2001-heute |                       |
| Wiegand, Wolfgang          | Karlsruhe     | EBE     | Südwest/Süd    | ?-?        | keiner                |
| <b>Wissler, Lothar</b>     | Notzingen     | EBE/MEB | Südwest/Süd    | 2000-heute |                       |
| <b>Wölke, Werner</b>       | Wetter (Ruhr) | EBE     | Mitte/West     | 2015-heute |                       |
| Xanke, Ronald              | Schwerin      | EBE     | Nordost        | 1994-2008  | keiner                |

mit Geschäftsstellen aufgeteilt. Für jeden Bezirk wurden von der jeweiligen Regionalleitung Bezirksbeauftragte (BB) bestellt. Unsere Sparte umfasste bundesweit 179 Freizeitgruppen mit 4 648 Spendern und Mitgliedern. Per 31. März 1997 wurden sogar Mitgliedsausweise ausgegeben.

Die Bezeichnung unserer Sparte musste im Laufe der Jahre noch etwas reifen:

1995: Freizeitbereich Historisches Bahn-Erbe/Modelleisenbahnbau

1996: Historische Bahn/Modelleisenbahn

1999: Historische Bahn/Modelleisenbahn/Eisenbahngeschichte



2001: Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn  
 2012: Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Vom 14. bis 17. Mai 1998 fand das 1. Modellbauseminar im BSW-Hotel „Weißer Hirsch“ in Schwarzburg (Thüringen) unter Leitung des Hallenser Bezirksbeauftragten Wolfgang Bahnert (Region Ost) statt. Später wechselten Ort und Leitung ins BSW-Wald-und Sport-Hotel Festenburg und zum Bezirksbeauftragten Bernhard Waterholter (Region Nord). Parallel dazu etablierten sich die Baiersbronner Modellbautage unter Leitung des Bezirksbeauftragten Lothar Wissler (Region Süd).

Im April 1999 erschien erstmalig unser Fachblatt *Bahn&Modell* unter Leitung von Hans-Joachim Kirsche (Berlin). Seitdem gibt es zwei Hefte pro Jahr mit wachsender Seitenzahl, erst 48, dann 64, jetzt 96 Seiten. Ab Heft 26/Okt. 2011 wechselte die Redaktion an die Dresdner Helga und Lothar Kuhne (s. Beitrag Heft 40, Seite 3).

Jährlich führten wir eine Jahresarbeits-tagung (JAT) mit allen Bezirksbeauftragten im Frühjahr durch, anfangs an wechselnden Orten, später stets in Festenburg. Wir informierten uns gegenseitig und beschlossen alle größeren Vorhaben. Wir luden uns Gäste von der BSW-Zentrale oder Vertreter der DB AG ein. Letztere blieben ab 2001 weg.

Parallel zur JAT im Frühjahr und separat im Herbst traf sich der Arbeitsausschuss und verabschiedete den Themenplan für das jeweils nächste Heft von *Bahn&Modell*.

In den Jahren 2000-2002 war unser Freizeitbereich maßgeblich an der Suche für DB Museums-Standorte und Betreuungsstationen für historische Fahrzeuge beteiligt. Am 20. Februar 2002 wurde



Zur Jahresarbeits-tagung im April 2000 in Halle (Saale) stoßen wir auf die SAXONIA im Hintergrund an  
 Foto: Dora van Kampen

**Auch zur Jahresarbeitstagung im März 2013 treffen wir uns abends im Bahnstübchen Festenburg**

Foto: L. Kuhne



ein Kooperationsvertrag zwischen dem DB Museum (Direktor Dr. Franzke) und dem BSW (Vorstandsvorsitzender Rainer Grab) unterzeichnet. Elf Paragraphen regeln grundsätzlich die Zusammenarbeit bei der Betreuung historischer Fahrzeuge. Das DB Museum wählte außer Nürnberg die Museums-Standorte Koblenz-Lützel, Dresden-Altstadt, Neumünster und Halle (Saale) aus. Als Betreuungsstationen wurden außerdem bestimmt: Lübeck, Schwerin, Berlin-Grunewald, Leipzig, Zwickau, Braunschweig, Gelsenkirchen/Oberhausen, Frankfurt (Main), Lichtenfels, Stuttgart, Ulm und Garmisch-Partenkirchen. In Bahn&Modell, Heft 8, hatte Manfred von Kampen die Fahrzeuge an all diesen Orten aufgelistet. Viele Fahrzeuge wurde vom DB Museum umgesetzt, sodass unserer Betreuungsgruppen ihren Antrieb verloren und sich teilweise auflösten. übrig geblieben als DB Museums-Standorte sind Koblenz und Halle (Saale) sowie Lichtenfels als nichtöffentliches Depot. Dresden-Altstadt mauserte sich zu einem eigenen

Eisenbahnmuseum mit bundesweiter Bedeutung und veranstaltet jährlich im April ein vielbeachtetes, dreitägiges Dampfloktreffen mit steter BSW-Beteiligung.

Im April 2003 konstituierte sich die Technische Kommission Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn der FISAIC im BSW-Hotel Baiersbrunn. Dieter Koschmann wurde als deren Präsident gewählt. 2004, 2008, 2010 und 2015 richteten wir als deutsche Sektion das jährliche FISAIC-Treffen aus in Festenburg, Dresden/Chemnitz bzw. in Halle (Saale). Auf den begleitenden FISAIC-Modellbahn-Ausstellungen waren wir durch die Modellbahngruppe Saarbrücken und später durch die Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde (besonders in der Jugendarbeit) gut vertreten.

Im Dezember 2003 erschien unsere Chronik „10 Jahre Freizeitbereich Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn“. Es wurden 1 000 Exemplare gedruckt und verteilt. Viele Details dieses Beitrags stammen aus den 80 Seiten dieser Chronik. In

den Folgejahren wurde die Chronik in Bahn&Modell fortgeschrieben und in einem achtseitigen Sonderdruck nochmals zusammengefasst.

2004 wurde das BSW umstrukturiert. Es gab nur noch vier Regionen: Nord, Süd, Ost und West. Jede Region unterhielt mehrere Außenbüros, heute Servicebüros. Wir waren noch 153 Gruppen, die sich wie folgt verteilten: Region Ost 85, Region Süd 29, Region West 26 und Region Nord 13. Der Hauptbeauftragte und die Bezirksbeauftragten wurden neu bestellt.

2004 riefen wir die „Projektarbeit“ ins Leben. Folgende Projekte waren vorgesehen: Deutsche Eisenbahndirektionen, Sammlung historischer deutschsprachiger Eisenbahnliteratur, Ringordner und Flügelrad. Bereits 2003 hatte Helmut Schmidt in Bahn&Modell, Heft 9, Seite 30, alle Direktionen vorgestellt und Wolfgang Bahnert als erster die Rbd Halle beschrieben. Helmut Schmidt, Hans-Joachim Kirsche, Rudi Buchweitz und Joachim Bügel setzten die Reihe in Bahn&Modell fort. Die Arbeitsgruppe „Deutsche Eisenbahndirektionen“ tagte erstmalig im November 2004 in Hannover. Ihr großes Ziel war die Herausgabe von Büchern zu jeder der ehemals 31 deutschen Eisenbahndirektionen. Als erstes Buch erschien 2006 der Auftakttitel „Eisenbahndirektion Erfurt 1882-1993“ von Hans-Joachim Kirsche, herausgegeben vom Verlag Bernd Neddermeyer Berlin. Es folgten zwei sehr lehrreiche Grundlagenbände von Helmut Schmidt und Hans-Joachim Kirsche. Acht weitere Titel widmeten sich den Eisenbahn-/Reichsbahn- bzw. Bundesbahn-Direktionen: ALTONA/ HAMBURG (Gert E. Thallau), STETTIN/PASEWALK/ GREIFSWALD (Rudi Buchweitz), DRESDEN (Helga Kuh-

ne), COTTBUS (Horst Kischke/Sebastian Werner), OLDENBURG (Lothar Kuhne), HALLE/SAALE (Helga und Lothar Kuhne), OSTEN-FRANKFURT/ODER (Hans-Joachim Kirsche, Jürgen Krebs, Wolf-Dieter Machel, Immo Hoppe) und MÜNSTER (Lothar Kuhne). HANNOVER (Lothar Kuhne) steht kurz vor der Vollendung.

Ab 2007 entstand als zweites Projekt eine „Sammlung Historischer EISENBAHN-Dokumente“ am Sitz der Regionalleitung Ost in Berlin, Panoramastraße. Dieter Koschmann und drei weitere Kollegen fühlten sich dafür verantwortlich. 2008 waren bereits ca. 4 000 Dokumente eingelagert, u.a. das Bahnarchiv Duisburg, da sich die betreffende Gruppe aufgelöst hatte. Leider unterblieb bisher eine Digitalisierung der Dokumente, sodass nur Vor-Ort-Recherchen möglich sind.

Zum Projekt „Ringordner“ wurde im März 2008 erstmals die lose Blattsammlung aller unserer Freizeitgruppen ausgeliefert. Die spätere Aktualisierung erwies sich als schwierig und schlief ein. Das Projekt „Flügelrad“ (Ursprungsrecherche zum Eisenbahn-Symbol) war über die Anfänge nicht hinausgekommen und wird nicht mehr betrieben.

Im Dezember 2008 gab Dieter Koschmann das internationale FISAIC-Ehrenamt „Präsident der Technische Kommission Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“ an Dr. Roman Štěrba von der Tschechischen Bahn (ČD) weiter. Dazu fand am 13. Dezember 2008 auf dem Grenzbahnhof Děčín eine kleine Übergabefeier statt. Dr. Roman Štěrba hat in Dresden studiert, spricht gut Deutsch und liefert neuerdings auch Beiträge für Bahn&Modell. 2013 besuchte er die „Sammlung Historischer EISENBAHN-Dokumente“ in Berlin, Panoramastr. und

Ankunft der Berliner-Kollegen von der „Sammlung Historischer Eisenbahn-Dokumente“ am 19. September 2014 in Děčín, Dr. Roman Štěrba (zweiter von rechts) holte sie am Zug ab Sammlung Dr. R. Štěrba



sprach eine Einladung der ČD zum Bahnhof Děčín aus, die im September 2014 wahrgenommen wurde. Anfang 2018 mussten die „Sammlung“ die angestammten Räume in Berlin, Panoramastr. aus Kostengründen verlassen. Die Dokumente wurden interimsmäßig eingelagert.

Bereits am 31. Dezember 2008 hatte Dieter Koschmann seine ehrenamtliche Tätigkeit als Hauptbeauftragter beendet. Als Nachfolger wurde Ronald Xanke (Schwerin) bestellt. Die folgenden drei Jahre waren eine schwierige Zeit. Bald wurde es notwendig, für unseren Kulturbereich einen neuen Hauptbeauftragten zu finden. Zur Jahres-Arbeitstagung im Oktober 2012 wurde Lars Naumann (Gera) von den Bezirksbeauftragten und den Mitgliedern des Arbeitsausschusses für diese Funktion vorgeschlagen und anschließend durch den BSW-Stiftungsvorstand bestellt. Seit dieser Zeit genießen wir wieder interne Kontinuität, wenn auch das BSW sein Erscheinungsbild veränderte. Viele Gruppen kämpften ums Überleben,

da sie meistens die gestiegenen Raumkosten nicht mehr bezahlen konnten. Das betraf vor allem unsere Modellbahngruppen, die eine ganz ausgezeichnete Arbeit machen (siehe auch Beiträge in der Rubrik „Gruppenleben“ in diesem Heft). Die BSW-Zentrale indessen steuerte auf Gesundheitsvorsorge, Sucht-Prävention und Kinderbetreuung um, sodass unsere Anliegen an Priorität verloren. Besonders die älteren Kollegen verglichen die Zeiten und fühlten sich durch das BSW nicht mehr ausreichend vertreten. Aus- und Rücktritte häuften sich.

Diesem Trend entgegen zu steuern, sollte unser aller Anliegen sein, denn wir haben Traditionen zu verteidigen: Viele kleine Bahnhöfe würden ohne unsere ehrenamtliche Tätigkeit nicht mehr existieren. Wir pflegen historische Eisenbahnfahrzeuge. Wir organisieren Bahnhofsfeste, Strecken-Jubiläen und Eisenbahn-Ausstellungen, die kaum aus dem öffentlichen Leben wegzudenken sind. Viele Gruppen sammeln Eisenbahn-Preziosen und ver-



Lars Naumann eröffnet am 24. Oktober 2015 das 10. Internationale Eisenbahnfest im DB Museum Halle (Saale)

Foto: L. Kuhne

suchen sie für die Nachwelt zu bewahren. Dazu gehören historische Stellwerke, Sammlungen von Eisenbahn-Dokumenten, Mini-Dampfbahnen und ehemalige Regierungs-Fahrzeuge, die ohne unsere Leidenschaft verloren wären.

2018 änderte das BSW seinen Stiftungsnamen und die Funktionsbezeichnung seiner Verantwortlichen. Die Stiftungsfamilie BSW+EWH machte aus dem Hauptbeauftragten einen Zentralen Fachberater (ZFB), und die Bezirksbeauftragten nennen sich nun Regionale Fachberater (RFB).

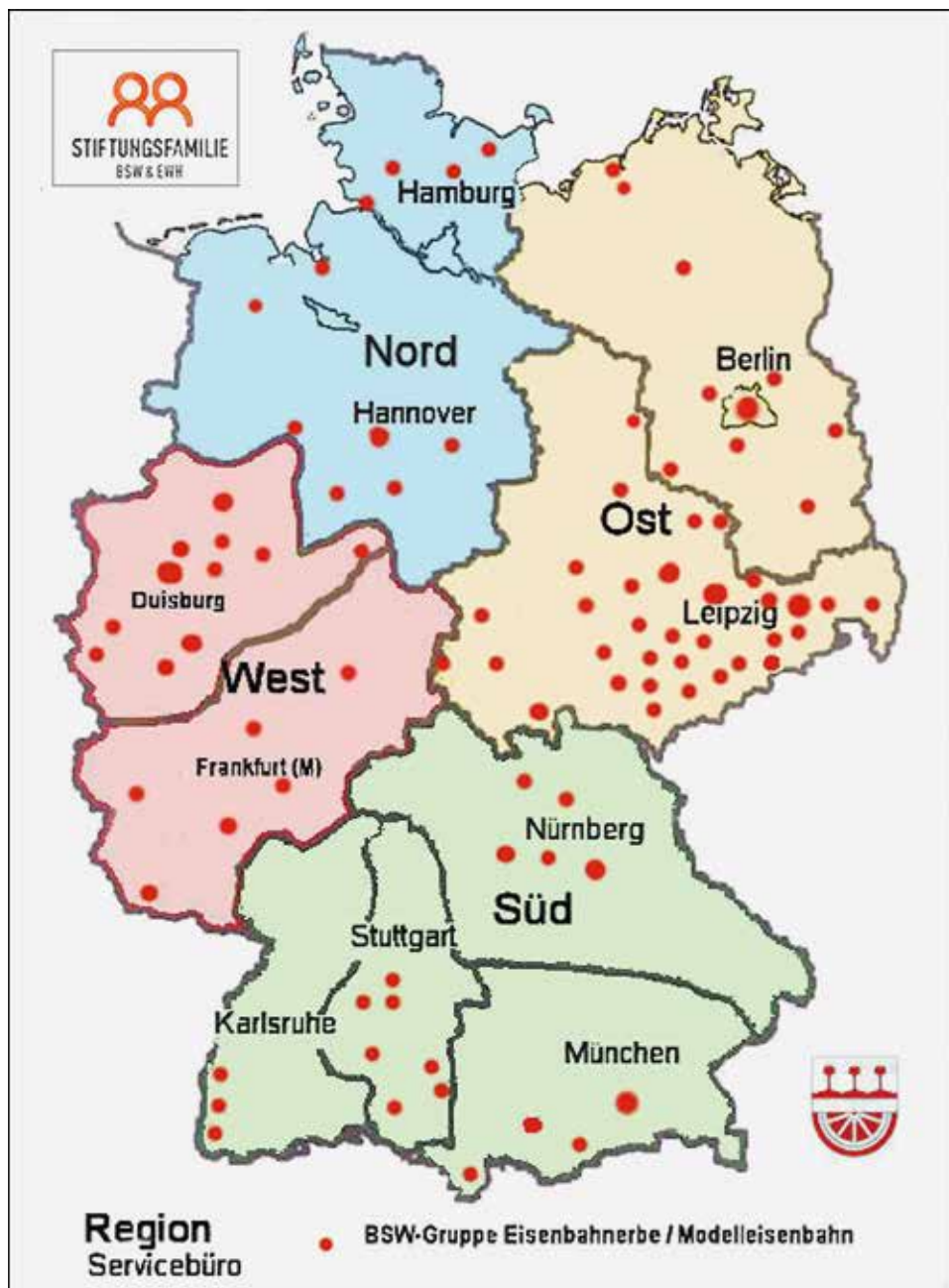
Wir sind noch 113 Gruppen mit 2 304 Förderern, verteilt auf Region Ost 59, Region Süd 27, Region West 16 und Region Nord 11 Gruppen (s. nebenstehende Grafik).

Dennoch, das BSW war und ist unser Sammelbecken, und vielleicht bewirkt der neue Name „Stiftungsfamilie“ wirklich das, was er verspricht. Anlässlich unseres 25-jährigen Bestehens veranstalten wir daher am 22. September 2019 in allen unserer Gruppen einen „Tag der offenen Tür“ (s. Beitrag Seite 36). Nur wer sich bewegt, kommt weiter!



Anlässlich der Jahresarbeitstagung im April 2017 in Bad Ems besuchten wir unsere BSW-Gruppe „Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge“ im DB Museum Koblenz

Sammlung: L. Kuhne



Jeder rote Punkt symbolisiert 2018 eine unserer Gruppen. Die Konzentration im Osten spiegelt sich auch in unserem Fachblatt Bahn&Modell wieder

Grafik Redaktion

## Vor 25 Jahren hieß es: „Guten Tag DB AG“

*Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion*

Die deutsche Wiedervereinigung kam so überraschend und musste so schnell vollzogen werden, dass keine Zeit blieb, sich um die Belange der Eisenbahnen zu kümmern. So entstand der außergewöhnliche Umstand zweier Staatsbahnen in einem Land. Die Deutsche Bundesbahn (DB) war eine Behördenbahn und die Deutsche Reichsbahn (DR) eine volkseigene Bahn. Sie agierten ab 1990 erst neben-, dann miteinander. Ihre Ausgaben waren höher als ihre Einnahmen, und jeder Privatbetrieb hätte in dieser Situation sofort Insolvenz anmelden müssen. 1993/94 war der Schuldenberg von DB und DR auf fast 70 Milliarden DM angewachsen, wobei der weitaus größere Teil bei der DB lag. Bei der DR war dafür die Infrastruktur stark verschlissen. Es musste etwas passieren!

Bereits unter Bundesverkehrsminister Dr. Warnke (1987–89) wurde eine Regierungskommission gebildet, die der Bundesregierung gangbare Vorschläge unterbreiten sollte. Anfangs ging es um die Frage, wie stark die öffentlich-rechtliche Infrastruktur bei einer privat-rechtlichen Aktienbahn beibehalten und im Grundgesetz verankert werden könne. Der Artikel 87e Grundgesetz wurde mehrheitlich so geändert, dass die Infrastruktur der Staats-Eisenbahnen, auch wenn diese privatrechtlich organisiert sind, nicht komplett privatisiert werden darf. Der Text im Artikel 87e GG, Absatz 3 lautet jetzt:

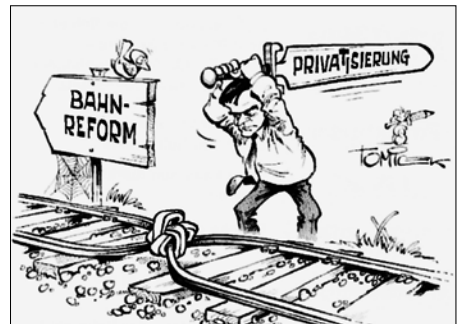
*„Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen im Ei-*

*gentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt aufgrund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“*

Am 5. Februar 1992 war der neue Bundesverkehrsminister Prof. Dr. Günter Krause (1991-93) vom Bundeskabinett beauftragt worden, ein Konzept für eine Bahnreform zu erarbeiten. Dieses legte er am 9. April 1992 vor.

Eine von fünf Varianten sah die Gründung einer Deutschen Bahn AG mit den Sparten Personentransport, Gütertransport und Fahrweg vor. Diese Variante wurde weiterverfolgt und bis zum Juli 1992 diskutiert. Am 15. Juli 1992 fasste das Bundeskabinett den Grundsatzbeschluss, die DB und die DR in einer Aktiengesellschaft zusammenzufassen. Auch der beabsichtigten Regionalisierung des Nahverkehrs

**Quelle: „Die Bahnreform“ (s.u. Lit.)**



stimmten die Bundesländer grundsätzlich zu. Jetzt ging es ums liebe Geld. Während der folgenden Ressortabstimmungen suchte man Lösungen zum Verbleib der Altschulden, zur Finanzierung der Bahnreform und zur Höhe der Ausgleichszahlungen des Bundes an die Länder für die Regionalisierung des schienengebundenen Personennahverkehrs.

Trotz Druck aus dem Bundeskanzleramt zog sich die Einigung mit dem Bundesfinanzminister bis zum Februar 1993 hin. Den Ländern wurden schließlich Anteile aus der Mineralölsteuer zugestanden.

Am 17. Februar 1993 verabschiedete das Bundeskabinett ein Gesetzespaket zur Bahnreform. Dieses beinhaltete:

- Grundgesetzänderungen und -ergänzungen zu Artikel 87e, 106a und 143a. Artikel 87e (4) bestimmt u.a., dass der Bund auch den Schienenpersonenverkehr per Gesetz regeln muss. (s. Folgebeitrag). Artikel 106a gesteht den Bundesländern für den öffentlichen Personennahverkehr einen Anteil aus den Steuermitteln des Bundes zu. Artikel 143e regelt den DB-Beamtenstatus.
- Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens mit folgenden Artikelgesetzen:
- Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederungen der Bundeseisenbahnen (Schaffung einer Behörde „Bundeseisenbahnvermögen“ BEV)
- Gesetz über die Gründung einer Deutschen Bahn Aktiengesellschaft
- Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Schaffung einer Behörde „Eisenbahn-Bundesamt“ EBA)
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (Verantwortlichkeiten der Länder und

Ausgleichszahlungen an die Bundesländer)

Allgemeines Eisenbahngesetz (u.a. die Mitbenutzung des Netzes durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen)

Anlagen zu den betrieblichen Sozialeinrichtungen Bundesbahn-Sozialwerk (BSW), Bahn-Sozialwerk der DR (BSW-DR) und Eisenbahn-Waisenhort (EWH).

Am 1. Januar 1994 fusionierten DB und DR. Sie schlossen sich zur Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) zusammen. Alle Eisenbahner, die aus den unterschiedlichen Kulturen von zwei Wirtschaftssystemen stammten, sollten nun effektiv unter einem Konzerndach arbeiten. Schon im ersten, kostenoptimierten Fahrplanentwurf wurde klar: Der Personenfernverkehr hängt die Mittelstädte ab. Dennoch erklärte Heinz Dürr, seit 1991 Vorstandsvorsitzender beider deutscher Bahnen:

*„Wir werden alles daran setzen, die DB AG, schuldenfrei und vom öffentlichen Dienst- und Haushaltsrecht befreit, zu einem wettbewerbsfähigen, kundenfreundlichen und erfolgreichen Unternehmen zu machen. Wir werden die einmalige Chance nutzen, das übergeordnete politische Ziel zu erreichen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und zu einer dauerhaften Entlastung des Staatshaushaltes beizutragen.“*

Am 5. Januar 1994 wurde die DB AG mit einem Stammkapital von 4,2 Milliarden DM unter der N° 50 000 ins Berliner Handelsregister (Konzernsitz) eingetragen. Es entstanden außerdem zwei Behörden, das „Bundeseisenbahnvermögen“ (BEV) und das „Eisenbahn-

Bundesamt“ (EBA) im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Das BEV übernahm die Schulden- und Grundstücksverwaltung sowie die Personalverwaltung der DB Beamten. Das EBA regelt hoheitliche Aufgaben und ist für Fahrgastrechte, Verkehrs-Forschung sowie technische Zulassungen zuständig. Die DB AG, die sich vollständig in Bundeseigentum befindet, soll ausschließlich unternehmerisch als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form agieren. Sie steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Damit bekam die Gewinnmaximierung den Vorrang. Notwendig gewesen wäre eine Maximierung des Schienenverkehrs.

Die bisherigen Strukturen der Bundes- und Reichsbahndirektionen und der Bundesbahn-Zentralämter wurden aufgelöst. Respektspersonen wie Präsident, Amtsvorstand oder Bahnhofsvorsteher verschwanden. Unter einem neuen Zentralvorstand entstanden die DB Geschäftsbereiche Fernverkehr, Nahverkehr, Personenbahnhöfe, Ladungsverkehr, Stückgutverkehr, Netz und Bahnbau sowie Traktion und Werke. Heinz Dürr blieb Vorstandsvorsitzender bis 1997. Ihm folgten Johannes Ludewig (1997–1999), Hartmut Medorn (1999–2009), Rüdiger Grube (2009–2017) und Richard Lutz ab 2017 nach. Das Bundesverkehrsministerium berief einen 20-köpfigen Aufsichtsrat, darunter neun Arbeitnehmervertreter.

*„... Es werden rund 345 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Regelwerk des öffentlichen Dienst- und Haushaltsrecht ausscheiden. Unsere Mitarbeiter werden von einem kontrollorientierten zum unternehmensorientierten*

*Handeln übergehen.“* (Heinz Dürr am 6. Dezember 1993)

Die DB Geschäftsbereiche untergliederten sich in Regionalbereiche, Niederlassungen und Zweigniederlassungen. Die regionalen Aufbauorganisationen sollten Kompetenz und Verantwortung vor Ort entfalten. Direkte Entlassungen gab es nicht, doch von sehr vielen Kollegen wurde Flexibilität und Mobilität erwartet. Ein schleichender Personalabbau begann, und eine weitere Zersplitterung des einheitlichen Transportkonzerns war zu erwarten.

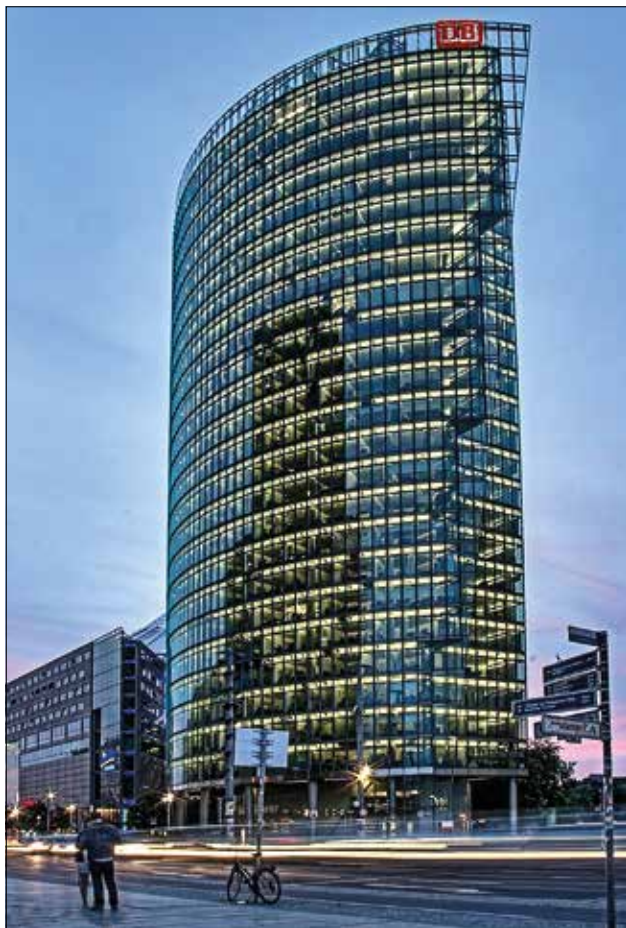
Die große Familie der Eisenbahner bröckelte, denn die menschliche Komponente ließ sich nicht in Gesetze fassen.

1996 trat das „Regionalisierungsgesetz“ für den Nahverkehr in Kraft. Die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den Schienennahverkehr ging vom Bund auf die Länder über. Sie planen, bestellen und finanzieren seither den notwendigen regionalen Verkehr. Der Nahverkehr entwickelte sich damit zur eigentlich Erfolgsgeschichte der Bahnreform. Natürlich brachten die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit schnellere Fernverbindungen und mit den ICEs eine ganz neue Zuggattung. Doch mehr Personen und Waren auf die Schiene brachten sie nicht. Die enormen Investitionen lösten nicht das Strukturproblem der Bahn.

Der Zustand des Gleisnetzes war vor 20 Jahren tatsächlich schlechter. Auch befanden sich viele Bahnhöfe in unterschiedlichsten Stadien der Verkommenheit. Diesen Punkt ging die Bahnspitze bei der Reform immerhin an, durch Einkaufsbahnhöfe, aber leider auch durch die Stilllegung zahlreicher Mittel- und Kleinbahnhöfe.

Mit dem Bahntower am Potsdamer Platz in Berlin verbindet sich heute das offizielle Erscheinungsbild der DB AG. Seit 2000 ist er der Sitz der Konzernzentrale der DB AG. Hier wurden Begriffe wie „Surf & Rail“, „DB-Lounge“ oder „Service-Point“ erfunden und wieder verworfen

Quelle: cdw's fotostube auf [www.cdw-be.de](http://www.cdw-be.de)



1999 kam es zu einer zweiten Stufe der Bahnreform. Fünf selbständige Aktiengesellschaften unter dem Dach einer geschäftsführenden Holding wurden gebildet. Der Geschäftsbereich Nahverkehr, mit elf Milliarden DM umsatzstärkste Sparte, firmierte fortan als „DB Regio AG“. Der Fernverkehr mit seinen knapp 18 000 Beschäftigten wurde zur „DB Reise & Touristik AG“. Die „DB Station & Service AG“ war für die Personenbahnhöfe zuständig. Den Güterverkehr wickelte die „DB Cargo AG“ ab, und das gesamte

DB-Streckennetz verantwortete die „DB Netz AG“. Einige strebten sogar schon zum Börsengang der DB Holding. Die Personalpolitik der Bahn wurde von reinen Budgetüberlegungen diktiert und orientierte sich nicht mehr an den anstehenden Aufgaben. Der schleichende Arbeitsplatzabbau ließ die Stimmung der noch vorhandenen 250 000 Eisenbahner auf den Nullpunkt sinken.

2003 sollte die Bahnreform endgültig abgeschlossen sein. Doch wie wir alle wissen, begannen die fünf selbständigen



Innerhalb von 25 Jahren ist eine stolze ICE-Flotte von ICE 1 (links) bis ICE 4 (rechts) gewachsen  
Foto: DB AB/Kai Michael Neuhold

Aktiengesellschaften ein Eigenleben zu führen. Jede AG optimierte ihre Ergebnisse für sich, sodass sich der gegenwärtige Bahn-Chef Richard Lutz gemüßigt sah, im Sommer 2018 einen offenen Brief an seine Führungskräfte zu schreiben. Die mangelnde Zusammenarbeit, die Pünktlichkeit, die fehlenden Lokführer und die Jahreszeiten machen der Deutschen Bahn AG zu schaffen.

Wie wir sehen, sind die Auswirkungen der Bahnreform auch nach 25 Jahren noch spürbar. Der Bundesrechnungshof attestierte der DB im Januar 2019 sogar, dass die Bahnreform total gescheitert sei. Vor der Bundesregierung als Bahneigner steht daher jetzt die Frage: Gemeinwohl oder Gewinnmaximierung? „Die Bahn kommt!“ Aber wo und wann? Digitalisierung und Deutschlandtakt sollen es nun bringen. Bei manchem löst all das Nostal-

giezellen aus, die in unseren Beitrag „Es war einmal ...“ münden (s. Seite 19).

#### Literatur:

Die Bahnreform, Deutsche Bahn AG, Zentralbereich Konzernkommunikation, 1994  
Einigkeit, Dokumentation der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), 2012  
Die DR vor 25 Jahren 1993, EISENBAHN-KURIER THEMEN 57, 4. Quartal 2018, EK-Verlag Freiburg. (Hier werden die Hintergründe zur Vereinigung von DB und DR sowie die heutigen Erkenntnisse sehr einprägsam beleuchtet. Viele Schlussfolgerungen treffen für die aktuellen Probleme bei der DB AG zu, z. B. im Vorwort letzter Satz: „... belastbares Fachwissen, seit Generationen sinnreich angehäuft, erschien plötzlich hinderlich – ein Irrtum, den Eisenbahner und Fahrgäste heute gut erklären könnten.“

# Fehlt ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz?

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von  
**Prof. Karl-Dieter Bodack, Gröbenzell (Bayern)**

Seit der Bahnreform im Jahr 1994 obliegt dem Bund die Daseinsvorsorge für den Fernverkehr, während die Länder für den Regionalverkehr verantwortlich sind. Der Regionalverkehr, zu dem auch der Schienenpersonennahverkehr gehört, unterliegt dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (in Kraft seit 1. Januar 1996). Für den Schienenpersonenfernverkehr gibt es bis heute keine gesetzliche Grundlage. Den Nahverkehr finanzieren die Länder aus Anteilen der Mineralölsteuer, während den Fernverkehr jedes Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich, also ohne staatliche Hilfe, betreibt. Der Fernbusverkehr ist seit 2013 liberalisiert, benutzt öffentliche Stra-

ßen und monopolisiert sich unverhältnismäßig stark (FlixBus). Ihn regelt teilweise das Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Jetzt, nach 23 Jahren, drängt der Bundesrat nun endlich darauf, dass der Bund seiner Verantwortung zur Stärkung des Schienenpersonenfernverkehrs nachkommt. Bereits am 10. Februar 2017 beschloss die Ländervertretung den Entwurf eines Schienenpersonenfernverkehrsgesetzes und brachte diesen in den Bundestag ein. Zur Begründung der Gesetzesinitiative verwies der Bundesrat auf den zu beobachtenden Abbau des Fernverkehrsangebots in Deutschland. So habe sich das Fernverkehrsnetz um rund 3 700 Kilometer verkürzt. Acht Groß-

## Bundesrat

Drucksache **81/18 (Beschluss)**

23.03.18

## Beschluss des Bundesrates

### Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz - SPFVG)

Der Bundesrat hat in seiner 966. Sitzung am 23. März 2018 beschlossen, den

Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz – SPFVG)

gemäß Artikel 76 Absatz 1 des Grundgesetzes beim Deutschen Bundestag einzubringen.

Der Beschluss hat den Gesetzentwurf in der vom Bundesrat am 10. Februar 2017 beschlossenen Fassung zum Inhalt – Drucksache 745/16 (Beschluss).<sup>7)</sup>

**Bundesrat-Beschlussvorlage  
für den Bundestag**

städte und 21 Oberzentren hätten ihre Fernverkehrsanknüpfung verloren und bei weiteren 122 Städten habe sich die Zahl der haltenden Fernverkehrszüge halbiert. Ohne gesetzgeberisches Handeln sei eine Fortsetzung dieser Entwicklung zu befürchten. Mit der Bereitstellung der Schienenwege oder der Konzeption von Trassen allein werde der Bund seiner Verantwortung nicht gerecht. Darüber hinaus gerieten die Länder unter wachsenden Druck, zusätzliche Leistungen anzubieten, die quasi Fernverkehrscharakter haben. Entgegen der Vorgabe des Grundgesetzes Artikel 87e (Absatz 4) habe der Bund bislang kein Gesetz erlassen, um seiner Verantwortung für den Schienenpersonenfernverkehr gerecht zu werden.

Bis zum Ende der 18. Legislaturperiode (Oktober 2017) wurde der Gesetzentwurf im Deutschen Bundestag nicht behandelt und verfiel (Diskontinuitätsgrundsatz). Man könnte daher vermuten, dass der Bund als alleiniger Eigner der DB AG daran kein Interesse hat. Dabei hatte bereits 2011 das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass sich der Staat durch privatrechtliche Gestaltungsformen seiner Verantwortung für das Gemeinwohl nicht entziehen kann (BVerfGE 128, 226, Urteil vom 22. Februar 2011).

In der 19. Legislaturperiode hat der Bundesrat am 23. März 2018 beschlossen, den Gesetzentwurf erneut in den Bundestag einzubringen, denn die Ankündigungen der Bundesregierung und der DB AG, den Fernverkehr zu erweitern, sind unverbindlich und ohne gesetzliche Grundlage.

Zu einer nennenswerten Ausweitung des Fernverkehrs werden hohe Investitionen vor allem in Infrastruktur und Fahrzeuge benötigt, die aus den aktuellen Erlösen

nicht finanzierbar und bislang nicht veranschlagt sind. Die DB AG wird sie dann tätigen (können bzw. müssen), wenn klare politische Rahmenbedingungen bestehen. Mit einem Schienenpersonenfernverkehrsgesetz und der Erstellung eines Fernverkehrsplans hätte es die Bundesregierung in der Hand, einen Deutschlandtakt und dessen Finanzierung zu regeln, diesen jährlich fortzuschreiben und die DB AG zur Umsetzung zu verpflichten.

„Mehr Verkehr auf der Schiene“ erfordert klare Verantwortlichkeiten. Zurzeit bestellen die Länder auch die Regionalexpresszüge (RE), die vielfach dem Fernverkehr dienen. Und es müssten Konsequenzen drohen, wenn es am Fahrgastinformationsanzeiger für einen ICE/IC auch bei gutem Wetter wieder mal heißt „Zug fällt aus“. War der Fahrplan nicht auch mal Gesetz?

Jetzt ist der Deutsche Bundestag am Zuge!



**Eine leider viel zu häufige Anzeige auf Bahnhöfen in Deutschland – Abhilfe ist nötig!**

PS: Mit „Zielfahrplan Deutschlandtakt“ vom 9. Oktober 2018 startete der Bundesverkehrsminister ein Zukunftsbündnis Schiene, das sehr gut zum Thema Schienenpersonenfernverkehrsgesetz passt:

[www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html)

## Es war einmal...

**Wilfried Rettig, Minden (Westf)** – BSW-Gruppe HEUM Minden (Westf)

Es gab einmal eine Eisenbahn, bei der sich die Eisenbahner noch mit ihrer Staatsbahn identifizierten. Dieses Unternehmen besaß die schnellsten und modernsten Züge der Welt, und man konnte sich auf den Fahrplan minutiös verlassen. Jeder Beamte und Arbeiter war stolz, dazugehören und die Bahnuniform zu tragen. Korrekte Dienstaussführung war selbstverständlich, aber darüber hinaus spornte man seinen Ehrgeiz an, persönlich dazu beizutragen, das Reisen noch attraktiver zu machen. Vor allem Schrankenwärter und das Personal kleinerer Bahnhöfe investierten viel Liebe und Kreativität in die Verschönerung der Bahnanlagen, wenn die Zugpausen es zuließen. Seitens der Direktion wurden diese Aktivitäten gewürdigt und die Schöpfer der schönsten Anlagen mit Geldbeträgen prämiert, die man wiederum für neue Pflanzen oder Farbe verwendete.



Urkunde der RBD Kassel für den schönsten Schrankenposten in Bad Sachsa, 1935  
Sammlung W. Rettig

**Blumenbeete  
am Block Linde  
bei Reichenbach  
(Vogtl) um 1955,  
Durchfahrt ei-  
nes Eilzuges mit  
BR 19<sup>o</sup> („Sach-  
senstolz“)  
Sammlung W.  
Rettig**





**Zugenageltes Empfangsgebäude im Bf Diez (Kreis Limburg-Weilburg)**  
Quelle: Frankfurter Neue Presse vom 25. Okt. 2015

Auch wenn es sich wie ein Märchen liest – diese schönen und gepflegten Bahnanlagen gab es bis in die 1990er Jahre. Die Realität sieht inzwischen anders aus. Mit der Bahnreform ab 1994 wurden zehntausende Eisenbahner entbehrlich; ihre Dienststellen verwaisten; ihre gepflegten Bahnanlagen verwilderten. Die Gebäude verwahrlosten; Türen und Fenster wurden zugemauert oder mit „Mehdorn-Gardinen“ zugemauert. Die Mauern „zieren“ Graffiti-Schmierereien; die Dächer drohen einzustürzen. An Stelle früherer Rosenbeete wächst wilder Wald. Aber warum soll der heutige Reisende auch aus dem Fens-

ter schauen? Er sieht ja doch meistens nur beschmierte Lärmschutzwände...

PS: So oder ähnlich nimmt jede Generation ihre Eisenbahn wahr. Das heutige Schienen-Management setzt auf Hochgeschwindigkeit, Effizienz und Gewinnmaximierung. Nur noch die größeren Bahnhöfe werden als heilige Konsumtempel am Leben erhalten. Die Rendite pro Quadratmeter zählt. Verspätungen und Zugausfälle sind heute an der Tagesordnung. Stolz, Freude und Ehrgeiz der Eisenbahner waren ehemals wichtige Komponenten im Betriebsablauf und blühende Anlagen zumal.



**Lärmschutzwand in München-Untergiesing 2013**  
Foto: TZ/Welte

## BSW-Modellbahnausstellung im Bw Halle P

### Rundherum gelungene Veranstaltung weckt Interesse an Fortsetzung

**Mirko Caspar, Zschopau (Erzgeb)** – BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn und Eisenbahnfreunde

Mitte Oktober 2018 war der Lokschuppen IV des Bw Halle P – heute als DB Museum genutzt – Gastgeber für eine Ausstellung von Modellbahngruppen unseres BSW-Kulturbereiches. Sie-

ben Gruppen und ein Einzel-Aussteller folgten der Einladung und brachten Modellbahnanlagen verschiedener Nenngrößen und Motive in die Stadt an der Saale:

|                                                           |                                           |                       |
|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------|
| Erster Modellbahnclub Dessau                              | H0-Anlage                                 | 3 x 7 m               |
| EMC 78 Halle (Saale) anlässlich<br>40 Jahre Club-Jubiläum | H0-Anlage HGS-Verkehr und<br>H0-Bw-Anlage | 20 x 2 m<br>4 x 1,5 m |
| MEC Halle-Stadtmitte                                      | H0-Anlage Werk-/Industrie-Bahn            | 9 x 3 m               |
| Modellbahnclub Riesa                                      | PIKO-Einschienenbahn                      | 4 x 2 m               |
| Warener Eisenbahnfreunde                                  | TT-Anlage                                 | 3 x 2 m               |
| Harzquer-/Brockenbahn Wernigerode                         | H0-Brockenbahn                            | 4 x 4 m               |
| Zschopauer Modelleisenbahnfreunde                         | H0-FISAIC-Modulanlage                     | 8 x 1 m               |
| Thomas Remmel Leipzig (BSW-Förd.)                         | H0-Kleinanlage                            | 1,5 x 1,5 m           |

Einige der Stände im Lokschuppen wurden freigegeben und abgedeckt, um dort die Modellbahnen aufbauen zu können – hier der Stand des Modellbaoclubs Riesa mit einer seltenen PIKO-Einschienenbahn aus DDR-Zeiten  
Foto: H. Richter





**Rudolf Kerl vom Modellbahnclub Riesa war immer auf Achse** **Foto: M. Caspar**

Eine ähnliche Veranstaltung gab es an selber Stelle bereits drei Jahre zuvor – damals als große FISAIC-Ausstellung, an der auch Modellbahnfreunde aus Frankreich, Tschechien und Ungarn teilnahmen. Ganz so weite Wege hatten die Aussteller diesmal nicht. Die meisten kamen aus dem mitteldeutschen Raum. Die wohl längste Anreise hatten die Eisenbahnfreunde aus Waren an der Müritz.

Am Freitag, den 19. Oktober 2018, galt es, die Anlagen auf den extra für die Ausstellung freigeräumten Flächen im Lokschuppen aufzubauen. Während das bei den meisten recht zügig ging, haderten vor allem die Aussteller von Segment- oder Modulanlagen mit den großen Höhenunterschieden des Bodens. Am späteren Abend rollten dann aber überall die Züge, sodass auch das Feierabendbier im angenehmen Fluidum zwischen Modellbahnanlagen und großen, geschichtsträchtigen Fahrzeugen schmeckte. Die Aussteller mit längerer Anreise übernachteten natürlich vor Ort – und zwar im Schlafwagen. Diese stielche und unkomplizierte Lösung sparte lange Wege zur und unnötige Kosten für die Unterkunft.

Am Sonnabend und Sonntag öffnete das Museum dann zur Besichtigung der Modellbahnanlagen und natürlich aller Exponate im Lokschuppen. Rund 1 000 Besucher konnten bei recht angenehmen, zum Teil sonnigen Wetter begrüßt werden. Unter denen waren auffällig viele junge Familien, zum Teil auch mit Kinderkutschen. Dieser Trend konnte auch bei anderen Ausstellungen beobachtet werden und zeigt, dass die kleine und große Eisenbahn wieder zunehmend auf breiteres Interesse stößt. Und erwartungsgemäß befanden sich unter den Besuchern auch viele aktive oder ehemalige Eisenbahner und BSW-Förderer, die sich das Ereignis nicht entgehen lassen wollten.

Da der Lokschuppen naturgemäß über große Tore verfügt, konnte die Herbstsonne bis auf die Modellbahnanlagen vordringen und bot für Aussteller und Besucher die seltene Möglichkeit, hervorragend beleuchtete Bilder zu machen.

Ganz im Sinne des BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, der diese Veranstaltung organisiert hatte, war auch die Fachsimpelei der Aussteller und Gastgeber untereinander. Da wurde nicht nur über Modellbahnen, sondern auch über die historische und aktuelle Eisenbahn gesprochen. Um das Ganze noch zu befördern, war am Samstagabend ein gemütliches Beisammensein im Lokschuppen angesetzt. Die lustige Runde wird wohl allen in guter Erinnerung bleiben. Schon an diesem Abend und noch viel mehr am Sonntag kam die Frage nach der Wiederholung einer solchen Veranstaltung im Hallenser Lokschuppen IV auf. Unter Gastgebern, Organisatoren und Ausstellern herrschte da schnell Einigkeit – im Herbst 2020 sollte es wieder ein

TT-Anlage der  
Warener Eisen-  
bahnfreunde  
Foto: M. Caspar



Treffen der kleinen und großen Eisenbahn geben. Vielleicht gelingt es ja dann, den Leitspruch „Von den Alpen bis zur See mit einer Lok von Halle P“ auch auf die geografische Vielfalt und Herkunft der Aussteller auszudehnen.

An dieser Stelle sei neben allen Ausstellern vor allem auch den Freunden vom DB Museum bzw. der Traditionsgemeinschaft Bw Halle P für die Gastfreundschaft und die hervorragende Versorgung während der Ausstellung gedankt.

Rund 1 000 Besucher waren gekommen, hier am Stand des Ersten Modellbahnclubs Dessau  
Foto: M. Caspar



## FISAIC-Festival in Österreich

**Mirko Caspar, Zschopau (Erzgeb)** – BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn und Eisenbahnfreunde

Nahezu alle Kultur- und Freizeitparten kamen zum internationalen FISAIC-Treffen 2018 nach Wels in Österreich. Eisenbahn verbindet also! Das liegt wohl in der Natur des Verkehrsträgers (und vermutlich war dieser Spruch bereits Teil zahlreicher Werbekampagnen). Das dies aber auch im übertragenen Sinne gilt, wurde Anfang September 2018 in der oberösterreichischen Stadt deutlich. Denn dort fand auf Einladung des Verbandes der kulturschaffenden Eisenbahner Österreichs gleich ein FISAIC-Festival statt, das in seiner Größe und Vielfalt sicher seinesgleichen sucht. Unter einem Festival können sich die meisten sicher etwas vorstellen. Aber was ist die FISAIC?

Als die Bahnen Europas noch Länder- oder Staatsbahnen waren, nannten sich Millionen von Menschen Eisenbahner. Vom Weichenwärter bis zum Direktor waren alle sozialen Schichten vertreten. Schon früh kümmerten sich die meisten Bahnen darum, die Mitarbeiter auch außerhalb der anstrengenden Dienste zu unterstützen. Neben Hilfe in sozialen Angelegenheiten zählte auch die Förderung von kultureller und sozialer Arbeit dazu. So wurde die Gründung von Orchestern und Chören unterstützt. Briefmarkensammler, Fotografen und Kunsthandwerker organisierten sich ebenso wie später die Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahnen. Organisiert wurden und werden diese Aktivitäten meist in Sozialwerken. In Deutschland wurde die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) vor über 100 Jahren ge-



Flyer zum Festival in Wels

gründet und bietet auch noch heute allen aktiven und ehemaligen Eisenbahnern Unterstützung.

Nach dem verheerenden Zweiten Weltkrieg kam der Gedanke auf, den Frieden durch internationale Begegnungen zu fördern und zu wahren. Da sich in vielen Ländern Eisenbahner mit ganz ähnlichen Freizeitaktivitäten beschäftigten, wurde 1952 mit dem „Internationalen Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner“ (auf Französisch: „Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots“ – FISAIC) ein europäisches Dach über die nationalen Sozial- und Kul-



**Modelleisenbahner aus Frankreich, Tschechien, Ungarn und Deutschland zeigten 70 Module, das Ergebnis ihrer internationalen Arbeit**  
**Foto: Manuela Göbelt**

turverbände gebaut. Seither treffen sich Vertreter der verschiedenen Interessensparten mehr oder weniger regelmäßig zu Treffen und gemeinsamen Aktivitäten in einem der mehr als 20 europäischen Mitgliedsländer.

Besonders aktiv sind seit jeher die Orchester und Kapellen. Und genau die wollten die österreichischen Freunde für ein Treffen vom 7. bis 9. September 2018 in Wels zusammenbringen. Aus nicht überlieferten Gründen kam dann aber die Idee auf, diese Einladung auf alle Kultursparten auszuweiten. Welche Mammutaufgabe den Organisatoren um Kurt Neuwirth, Präsident des Kulturvereins der österreichischen Eisenbahner, und Peter Kronewitter, Festivalkoordinator, da bevorstand, konnten sie vermutlich noch nicht ahnen. Denn der Einladung folgten rund 1 000 Eisenbahner aus 20 Ländern, die sich in zehn verschiedenen künstlerischen, kulturellen oder technischen Sparten organisieren.

Und für die mussten nicht nur Übernachtungen organisiert werden. Jede

Sparte wollte sich natürlich auch in der Öffentlichkeit präsentieren. Also galt es neben Auftrittsmöglichkeiten für Orchester, Chöre und Folkloregruppen auch Ausstellungsflächen für Fotografen, Filmern, Philatelisten, Amateurfunker, Esperantisten und natürlich auch Modelleisenbahner zu finden. Eben jene Modelleisenbahner der FISAIC, die sich ohnehin einmal im Jahr irgendwo in Europa zu einer gemeinsamen Ausstellung treffen. Und 2018 sollte diese eben in das große Treffen in Wels eingebettet sein. Dazu hatten die Organisatoren eine der Hallen im Messegelände der Stadt vorgesehen.

Für den 6. September war Anreise und Aufbau geplant. Während viele der französischen Modellbahner per Nachtzug nach Wien fuhren, um dort noch am Morgen die Produktionsstätte eines Modellbahnkleinserienherstellers zu besichtigen, reisten die Kollegen aus Deutschland, Tschechien und Ungarn mit Autos inkl. Anhängern nach Oberösterreich. Drin verstaubt waren jeweils die Module der H0-Anlage, die seit 2008 – also seit zehn Jahren – in den Län-



Wie immer präsentierten sich auf der Modulanlage die Modellzüge und warteten auf Ausfahrt, v. l. n. r.: MAV Ungarn, SNCF Frankreich, DB Deutschland (Erzgebirgsbahn Richtung Cranzahl) und ČD Tschechien  
Foto: Mirko Caspar

dern entstanden sind. Groß war die Freude über das Wiedersehen.

Rund 30 Modelleisenbahner kamen in Wels zusammen – sechs davon als Delegation des BSW (Zentraler Fachberater Lars Naumann und fünf von der Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde). Doch große Feiern wurden auf später verschoben, da zunächst die Modulanlage aufgebaut werden musste. Rund 70 Module sollten zu einer Anlage von rund 50 Metern Länge kombiniert werden. Das funktioniert nach all den Jahren mittlerweile sehr routiniert. Selbst einige zweigleisige Module der ungari-

schen Kollegen, die nicht der verwendeten Norm „Module Junior“ entsprachen, konnten recht zügig integriert werden.

Nach getaner Arbeit zeigte sich schon am Aufbau-Tag die Kehrseite einer derartigen Großveranstaltung. Die Modellbahner waren auf Unterkünfte in und um Wels verteilt, sodass gemeinsame Aktivitäten am Abend schwer möglich waren. Am unglücklichsten traf es einen Großteil der französischen Freunde, die in einem Hotel 15 Kilometer außerhalb saßen. Der letzte Zug dorthin fuhr bereits 21 Uhr.

Von Freitag bis Sonntagmittag waren die Hallen für Besucher geöffnet. Neben



Das Eisenbahn-Musikkorps Oslo (gegründet 1937) spielt auf der Bühne in der Nachbarhalle  
Foto: Mirko Caspar

Der Präsident der Technischen Kommission Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, Dr. Roman Štěrba, präsentierte sich zum Festumzug mit Mitgliedern seiner Delegation aus Tschechien

Foto: Petr Urban



der Modul-Modellbahnanlage gab es noch zahlreiche Werke von Fotogruppen aus verschiedenen Ländern zu sehen. Auch eine kleine Gruppe von Funkamateuren aus Österreich hatte in der Halle große Dipole aufgebaut und lockte Besucher mit Süßigkeiten an den Stand. In der Nachbarhalle stellten Briefmarken- und Postkartensammler sowie Künstler aus. Auch eine kleine Bühne bot den zahlreichen Chören, Kapellen und Folkloregruppen die Möglichkeit zum Auftritt.

Von Anfang war das Ziel der Organisatoren, das Festival in der gesamten Stadt öffentlich zu präsentieren. Und dazu bot das sonnige Wochenende Anfang September reichlich Möglichkeiten. Zeitgleich fand nämlich das Stadtfest von Wels statt. Dort ging für die rund 60 000 Einwohner und deren Gäste richtig die Post ab. Vor allem das gigantische Festzelt war stets gut gefüllt und bot natürlich einen guten Rahmen für den Auftritt der FISAIC-Musiker. Aber auch an anderen Stellen in der

An den Biertischgarnituren kamen die FISAIC-Delegierten zügig ins Gespräch

Foto: Mirko Caspar



Stadt, bspw. in der Stadthalle, gab es ganze Konzertreihen. Und da das Wetter das ganze Wochenende mitspielte, verlagerte sich vieles in den Straßen und Gassen der Altstadt.

Ganz im Sinne der Organisatoren gab es auch reichlich Austausch zwischen den einzelnen Kultursparten. So wurden für die künftigen Jahreskongresse der Esperantisten Ideen für Bahnausflüge bzw. Sonderfahrten beraten. Fotogruppen dokumentierten das Geschehen, und Videofilmer holten Filmsequenzen der Beteiligten ein. Auch das eine oder andere berufliche Fachgespräch über die aktuellen Themen der Eisenbahn stand an. Letztendlich wurde auch erfasst, welche Modellbahngruppen überhaupt in welchem Land zu finden sind. Speziell bei den Mittag- oder Abendessen gab es reichlich Möglichkeiten zum Austausch. Die Ausgabe der Mahlzeiten erfolgte – generalstabsmäßig organisiert – in einer eigens dafür eingerichteten Halle mit unzähligen Biertischgarnituren.

Höhepunkt des Festivals war ein Festumzug am Sonntagmittag. Hier zogen hunderte Teilnehmer, gestaffelt nach den Herkunftsländern und wiederum bei bestem Wetter, durch die Stadt und demonstrierten der Öffentlichkeit und sich selbst die Vielfalt der Freizeitbeschäftigungen, denen die Eisenbahner im Rahmen der FISAIC in ganz Europa nachgehen. Zum Abschluss stimmten die Teilnehmer auf der großen Bühne im Stadtzentrum als „Welser Klangwolke“ gemeinsam die FISAIC-Hymne an.

Da die meisten Delegierten eine weite Heimreise vor sich hatten, endete das Festival nach dem Festumzug. Für die Modelleisenbahner hieß das, die Module wieder

einzupacken und sich zu verabschieden. Kalender und Bilder wurden getauscht, und auch die eine oder andere Spirituosspezialität wurde zur Verkostung mit in die jeweiligen Heimatländer und –vereine gegeben.

Ein großer Dank gehört den Organisatoren des österreichischen FISAIC-Verbandes, der dieses Mammutprojekt eines internationalen, spartenübergreifenden Festivals grandios über die Bühnen gebracht hat. Unterbringung, Versorgung und vor allem das Programm waren hervorragend. Das Treffen wird allen in bester Erinnerung bleiben und weckt Hoffnung, dass sich wieder einmal ein Landesverband findet, um eine solche interkulturelle Veranstaltung auf die Beine zu stellen.

Eisenbahn verbindet – das stand am Anfang dieses Beitrags. Und das gilt sowohl in den Kulturverbänden der jeweiligen Länder als auch auf europäischer Ebene in der FISAIC. Und damit diese Verbindungen nicht abreißen oder einschlafen, haben die Modelleisenbahner bereits konkrete Pläne für die nächsten Jahre. Vom 10. bis 13. Oktober 2019 wird die internationale Modulanlage im nordfranzösischen Sedan ausgestellt. Und für Ostern 2020 steht ein Treffen in einem Eisenbahnmuseum unweit von Barcelona im Kalender. Wer Interesse hat, sich an diesen erlebnisreichen Aktivitäten zu beteiligen, kann sich gern an die Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde (s. Kontakte) oder an unseren Zentralen Fachberater Lars Naumann wenden.

Kontakte:

E-Mail: [zschopau@gleisdreieck-erzgebirge.de](mailto:zschopau@gleisdreieck-erzgebirge.de)

Telefon: 0179 9087434

# EisenbahnerUniformSammlerTreffen in Delitzsch

*Helga Kuhne, Dresden, Redaktion*

Jedes Jahr im November werden „alle Freunde schöner alter Sammelstücke von der Eisenbahn“ (Zitat aus der Einladung) vom Veranstalter Hartmut Schöttge nach Delitzsch in das Bürgerhaus, Securiusstr. 34, eingeladen. So war es auch am 3. November 2018. An diesem Tage war es das 21. EisenbahnerUniformSammlerTreffen (EUST) mit Eisenbahn-Sammler-Börse, einer thematischen Sonderausstellung und einem abendlichen Sammler-Stammtisch. Im großen Saal des Bürgerhauses standen insgesamt 60 Tische, hinter denen die Sammler, oftmals in Uniform, mit ihren Angeboten brillierten. Hartmut Schöttge ist selbst Sammler von Eisenbahneruniformen und Autor einer Dokumentationsreihe zu diesem Thema ([www.eisenbahneruniformen.de](http://www.eisenbahneruniformen.de)).

Die Anzahl der verschiedenen Eisenbahnutensilien war beachtlich. So gab es jede Menge Uniformstücke, Bücher,

Fotos, Dienstvorschriften, tarifliche Unterlagen, Fahrpläne, Kursbücher, Fahrkarten, Lochzangen, Lokschilder, Signallaternen und weitere Dinge von der „großen“ Eisenbahn, die über Jahre aufgehoben hier wieder das Licht der Welt erblickten. Modell- oder Spielzeugeisenbahnartikel blieben unerwünscht. Sie würden den Rahmen sprengen. Der Andrang war erheblich. In erster Linie waren es die Herren der Schöpfung, die manches Stück von einer Hand in die andere nahmen und begutachteten. So konnte sich ein junger Mann lange nicht entscheiden, ob er die historische Laterne nun nehmen solle oder nicht. Man konnte auch tauschen – z.B. eine Uniformjacke gegen ein begehrtes Eisenbahnbuch. Letztlich war nichts unentgeltlich, alles hatte seinen Preis.

Der Saal hatte eine Bühne, auf der als Sonderausstellung kostbare, historische Eisenbahn-Ehrenkleider aufgereiht stan-



Der gut gefüllte Saal im Delitzscher Bürgerhaus



**Besucher** Manfred Helm (82) und Initiator Hartmut Schöttge (66) vor der Modeständer-Parade

den. Mehrere private Sammler hatten zu dieser ungewöhnlichen Modeständer-Parade beigetragen. Die vielen lebenden Uniformträger sorgten ebenfalls für gebührende Aufmerksamkeit. Den Besuchern fiel ganz besonders der 82-jährige Manfred Helm vom BSW-Modelleisenbahnclub Gera auf. Er trug eine grüne, nachgeschneiderte Uniform der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und war das Fotoobjekt des 21. EisenbahnerUni-

formSammlerTreffen. Es handelte sich um den Dienstroock Klasse Vb eines Baueisenbahners, erkennbar am roten Kragen und den roten Ärmelbiesen. Ob seine rote Mütze tatsächlich zu seiner Baubeamten-Uniform gehört, blieb unbesehen.

Die Einladung zu verdanken hatte die Redaktion Dieter Birnstein aus Porta Westfalica. Er ist Leiter unserer Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM) und war hier gemeinsam mit seiner Le-



**Dieter Birnstein und Regina Göbel** an ihrem Stand in der Uniform von DDR-Transportpolizisten



Alle Uniformträger vereinen sich im Delitzscher Bürgerhaus zum obligatorischen Gruppenfoto  
Fotos: L. Kuhne (4x)

bensgefahrin Regina Göbel angereist. Er unterhielt einen eigenen Stand mit zahllosen Eisenbahn-Pretiosen. Auch Armin Ludolph aus Bielefeld, ebenfalls HEUM, betreute in Zivil einen weiteren Stand.

Das nächste Sammlertreffen in Delitzsch findet am 2. November 2019 statt. Dann wird als Sonderausstellung auf der Bühne das Sammelgebiet „Fahrkarten“ vorgestellt.

Dieter Birnstein ist Veranstalter der Deutschen Eisenbahn-Tauschbörse in Minden (Westf), die immer im März alternativ zu Delitzsch stattfindet. Die 20. Ausgabe steigt am 10. März 2019, 11-16 Uhr, im Preußenmuseum Minden, Simeonsplatz 12. Letztlich geht es auch hier wieder um „Antiquitäten und Raritäten von der Eisenbahn“. Auch der Delitzscher Initiator Hartmut Schöttge und seine Ehefrau Sabine werden dort wie alljährlich mit einem eigenen Stand vertreten sein.

## Flyer Tauschbörse Minden 2019

### 20. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf

im LWL-Preußenmuseum Minden  
Sonntag, 10. März 2019 von 11:00 bis 16:00 Uhr

**Antiquitäten  
und  
Raritäten  
von der  
Eisenbahn**

**Sammelgebiete:**  
*Exterieur • Schilder • Uniformen • Literatur •  
Vorschriften • Groß u. Kleinteile •  
Bahnpolizei • BGS • Transportpolizei •  
Eisenbahnschiffahrt • Bahnpolizei •  
Polizei der Bundesländer • Bahnfeuerwehr  
Auch mit Modellbahn*

**Kontaktadresse und Standmeldungen:**  
**Dieter Birnstein**  
Hollenstr. 17  
32457 Porta Westfalica  
Tel.: 0 57 31/1 53 10 51  
Mobil: 01 75-7 13 06 68

Im Namen der Historischen Eisenbahn-  
Uniformgruppe Minden (HEUM)  
Mitglied im BSW und  
im Deutschen Polizeimuseum DEVK-verbunden  
Jedes Jahr im November Sammlertreffen EUST in Delitzsch/Sachsen

**Hinweise für unsere  
Aussteller:**  
Tischanmeldungen ab  
sofort  
Anmeldeschluss: 31.01.19

Tischgebühren:  
140 x 70 cm mit  
Abdeckzwang = 13 Euro  
200 x 80 cm ohne  
Abdeckzwang = 25 Euro

Eigentliche z.T.  
nach Rücksprache möglich.  
Standgebühr auf Anfrage

## Kurzberichte

### Prag

Der legendäre M 290.001 wird restauriert. Dabei handelt es sich um das ehemalige ČSD-Flaggschiff, um einen ungewöhnlichen Schnelltriebwagen aus den 1930er Jahren mit 72 Sitzplätzen 2. Klasse. Mit zwei Tatra 67-Dieselmotoren von je 167 PS erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Die kompletten Antriebs-einheiten des M 290.0 waren in den Drehgestellen untergebracht. Im unteren Geschwindigkeitsbereich wurde die Leistung elektrisch übertragen, ab 85 km/h kuppelten die Motoren mit den Antriebsachsen direkt. Lediglich zwei Einheiten des M 290.0 wurden 1935/36 in den Tatra-Werken in Kopřivnice (30 Kilometer südlich von Ost-rava) gebaut. Konstrukteur war Ing. Josef Sousedik (1894-1944), ein tschechischer Erfinder, Industrieller, Bürgermeister und Widerstandskämpfer gegen den Faschismus. Er wurde mehrmals verhaftet und am 15. Dezember 1944 nach einer Konfrontation mit der Gestapo erschossen.

Beide Einheiten des M 290.0 pendelten 1936-1939 als Express-Zug „Slovenská strela“ (Slowakischer Pfeil) zwischen Prag

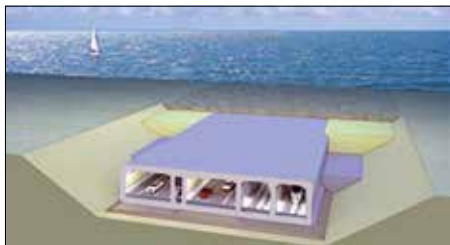
und Bratislava. Die Entfernung von 397 Kilometern legten sie in vier Stunden und 28 Minuten zurück. Die zwei Schnelltriebwagen waren nur drei Jahre in Betrieb. Ab 15. März 1939 stellte sich ihnen eine neue Staatsgrenze zwischen dem Protektorat Böhmen/Mähren und der Slowakei in den Weg. Deswegen kam auch die Serienfertigung nicht in Gang. M290.001 wurde 1953 und M290.002 im Jahr 1960 ausgemustert, aber nicht verschrottet. Der M290.001, auch "Slowakisches Geschoss" genannt, stand bis August 2018 auf einem überdachten Freiluftstand im Technischen Museum Tatra in Kopřivnice. Der letzte, knallrote Anstrich stammt aus dem Jahr 1993. Langsam fraß sich der Rost durch die Karosserie. Deshalb beschloss der tschechische Staat die Restaurierung des nationalen, technischen Denkmals und übernimmt auch die Kosten. (Info: Dr. Roman Štěrbá)

### Fehmarn

Das größte verkehrstechnische Infrastrukturprojekt Nordeuropas soll 2020 beginnen und 2028 abgeschlossen sein



Der M290.001 wurde am 31. August 2018 im Technischen Museum Tatra in Kopřivnice auf Straßenroller verladen und zur Restaurierung nach Hranice na Moravě gebracht. Auszug aus youtube-Video von Karel Furiš



**Prinzipskizze des Fehmarnbelt-Absenktunnels**  
**Grafik: Femern A/S – staatliche dänische Projektgesellschaft**

– der Fehmarnbelt-Tunnel. Auf dem Grund der Ostsee wird er Skandinavien direkt mit dem europäischen Festland verbinden. Mit einer Länge von 17,6 Kilometern soll er sich zwischen der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland erstrecken. Es wird der längste Absenktunnel der Welt mit zwei Gleisen und vier Straßenspuren werden. Ein Staatsvertrag von 2008 legt fest, dass Dänemark für Planung, Finanzierung, Bau und Unterhalt des Tunnels zuständig ist. Die Bundesrepublik Deutschland wird die Hinterlandanbindungen in Norddeutschland übernehmen und dafür eine neue 88 Kilometer lange Bahnstrecke von Lübeck nach Puttgarden bauen. Mit dem Zug wird die Durchfahrt lediglich sieben Minuten, mit dem Auto zehn Minuten dauern. Nur noch zweieinhalb Stunden braucht dann der ICE zwischen Hamburg und Kopenhagen.

Der Fehmarnbelt-Tunnel wird aus insgesamt 89 Tunnелеlementen bestehen, die jeweils 217 Meter lang und 73 000 Tonnen schwer sind. Die einzelnen Tunnелеlemente werden auf dem Festland im dänischen Rødbyhavn produziert. Für den Bau des Tunnels wird auf dem Grund des Fehmarnbelts ein Graben ausgehoben, in den die einzelnen Tunnелеlemente abgesenkt werden. (Info: Inno Trans 2018 Report)

## Berlin

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat 2016 das Forschungsprojekt „Innovativer Güterwagen“ gestartet. Es soll den Einsatz von modernen Güterwagen beschleunigen, die leiser, energieeffizienter und wirtschaftlicher sind als die bisherigen Wagen. Auftragnehmer ist eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus der DB Cargo AG und der Vereinigten Tanklager und Transportmittel AG (VTG). Getestet werden sechssachsige Flachwagen, zweigliedrige Autotransportwagen, vierachsige Kesselwagen und Intermodalwagen. Es wurden bereits je drei Prototypen der genannten Wagengattungen gebaut, bei denen es sich um Neukonstruktionen handelt, die insbesondere auf höhere Transportkapazitäten und größere Flexibilität in der Nutzung zielen. Sie verfügen über innovative Drehgestelle, Scheibenbremsen, Verbundstoffbremssohlen, lärmarme Radsätze, elektro-pneumatische Bremsen, Telematik-Sensoren sowie Strom- und Datenbusleitungen. Anfang 2018 wurden Lärm- und Energiemessungen durchgeführt, die zeigen, dass sich die Kombination aus Neukonstruktion und innovativen Komponenten sowohl beim Energieverbrauch als auch bei der angestrebten Lärmreduzierung auszahlt. Von März bis Januar 2019 lief die Betriebserprobung mit europaweiten Laufleistungen von 150 000 Kilometern. Daraus sollen jetzt Erkenntnisse über Verschleißverhalten und Wartungsaufwand gewonnen werden. Bereits am 30. März 2017 hatte der Bundestag einstimmig das Schienenlärmschutzgesetz verabschiedet, wonach ab dem Fahrplanwechsel 2020/2021 keine lauten Güterzüge mehr das deutsche Schienennetz befahren dürfen. Bis

Ende der Fahrplanperiode 2019/2020 gelten noch die bisherigen „lärmbabhängigen Trassenpreise“. Der Bund gewährt Wagenhaltern unter bestimmten Voraussetzungen Zuwendungen für den Ersatz lauter Güterwagen durch Neuwagenbeschaffung oder durch Umbau vorhandener Güterwagen. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat Ausführungsbestimmungen zur Förderrichtlinie erlassen und entscheidet gestellte Förderanträge.  
(Info: [www.innovativer-gueterwagen.de](http://www.innovativer-gueterwagen.de))

\*) DB Cargo ist das größte deutsche und europäische Schienengüterverkehrsunternehmen und verfügt mit ca. 90 000 Güterwagen über die größte Flotte in Europa. VTG verfügt weltweit über 80 000 Güterwagen und ist mit ca. 60 000 Güterwagen größter privater Wagenhalter Europas.

## Paris

2018 beging die staatliche Eisenbahngesellschaft Frankreichs SNCF ihr 80-jähriges Bestehen. Die französischen Modellbahner der BSW-Partner-Organisation UAICF organisierten daher am 22./23. September 2018 eine Nationale Ausstellung der Modellbahn und des Eisenbahnbes in Garenne-Colombes nahe Paris. Ein französischer Maler hatte dazu ein sehr realistisches Gemälde beigesteuert.

## Dresden

Vor 120 Jahren fuhr am 16. April 1898 nach fünfjähriger Bauzeit zu morgendlicher Stunde um 2.08 Uhr ein von Leipzig kommender Zug als erster in die Südhalle des neuen Dresdner Hauptbahnhofs ein. Er ersetzte den alten Böhmisches Bahn-



**Neuentwickeltes Drehgestell mit dämpfender, verschleißärmerer Gummifederung**

**Neuentwickeltes Drehgestell mit gewichtsreduzierten und leiseren Scheibenbremsen**

Fotos (2x): DB Cargo / VTG auf [www.innovativer-gueterwagen.de](http://www.innovativer-gueterwagen.de)



hof von 1864. Die Größe, Pracht und Weitläufigkeit soll damals die Dresdner sehr beeindruckt haben. Nach der teilweisen Zerstörung 1945 wurden Gebäude und Anlagen wieder aufgebaut und 1997-2006 grundlegend saniert. Seither fallen die Bahnsteighallen schon von weitem durch ein weißes Teflon-Dach auf.

Am 16. November 2018 organisierte der Regionalbereich Südost von DB

Station&Service eine Jubiläumsfeier zum 120-jährigen Bestehen von Dresden Hbf. In einer fantastischen, multimedialen Lasershow ließ man die Geschichte des Bahnhofs Revue passieren und eröffnete eine kleine, dreimonatige Dauerausstellung mit Bildern u. a. vom Hochwasser 2002. Kollegen in historischen Uniformen umrahmten das Geschehen.



**Lasershow am 16. Nov. 2018 in der Kuppelhalle Dresden Hbf („Unterm Strick“)**

### Köln bis Braunschweig

Aus Anlass des 90. Jubiläums des RHEINGOLD-Express verkehrt zur schönsten Mittsommerzeit (20.-26. Juni 2019) der RHEINGOLD-Nostalgiezug „Elbflorenz“ nach Dresden, Meißen, ins Osterzgebirge und in die Sächsische Schweiz. Startpunkt dieser Bahnkreuzfahrt sind viele Bahnhöfe im Rheinland sowie Wuppertal, Hagen, Schwerte, Paderborn, Hannover und Braunschweig. Sie sitzen im 1. Klasse-Salonwagen und werden bestens mit Speis' und Trank versorgt. Die beiden ältesten RHEINGOLD-Wagen (Speisesalon und Abteil)

stammen von 1928, der Panorama-Aussichtswagen „DomeCar“ von 1962, der „Buckel“ Speisewagen von 1963 sowie der TEE Piano-/Barwagen von 1969. Die historische Ellok E10 383, Bj. 1965 zieht die nostalgische Zuggarnitur. Während dieser Woche wohnen Sie im 4\*\*\*\* Hotel Westin „Bellevue“ direkt an der Elbe in Dresden. Im Rahmen der Halbpension wird ein Abend-Menü auf Schloss Eckberg hoch über der Elbe zelebriert. Stolzter Preis ab 1 577,- Euro.

[www.rheingold-zug.com/dresden-20.06.2019.aspx](http://www.rheingold-zug.com/dresden-20.06.2019.aspx)

**Präsentation in historischen Uniformen am 16. Nov. 2018 in Dresden Hbf v.l.n.r.:**

Fritz Asmus (Dresden): DR 1951, Berufsgrad 13, stellv. Vorsteher eines großen Bw's  
Dirk Beyer (Rostock): K.P.E.V. Bahnhofsvorsteher 1910. Karsten Kammeler (Dresden): K.Sächs. Sts.E.B. Bahnhofsvorsteher, Uwe Böttcher (Zwickau): K.Sächs.Sts.E.B. Stationsvorsteher, Holger Böttcher (Zwickau): K.Sächs.Sts.E.B. Stationsassistent

Fotos: L. Kuhne (2x)



## 22. September 2019 – Tag der offenen Tür aller BSW-Gruppen Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

*Zentraler Fachberater/Regionale Fachberater/Redaktion*

Aus Anlass des 25-jährigen Bestehens unseres BSW-Kulturbereichs veranstalten wir am Sonntag, den 22. Sept. 2019, 11-17 Uhr, einen bundesweiten Tag der offenen Tür. Alle Gruppen sind aufgefordert, ihre Räume der Öffentlichkeit zugänglich zu machen mit dem Bestreben, für das BSW zu werben und neue Förderer und Mitstreiter zu gewinnen.

Zur Herbsttagung unseres Kulturbereichs, am 13. September 2018 in Fulda, haben wir den Beschluss gefasst, 2019 einen gemeinsamen Aktionstag aller Gruppen, in allen Regionen zu veranstalten. Die Wahl fiel auf den 22. September 2019. Alle sind aus dem Urlaub wieder da, und die Vorbereitungen für die Weihnachtsausstellungen haben noch nicht begonnen. Lange wurde über die Bezeichnung der Veranstaltung diskutiert. „Tag der offenen Tür“ klingt nach Zugang ohne Grenzen und kostenlos. Das wollten einige auch wieder nicht. Doch der Begriff „Bundes-Modell- und Eisenbahn-Ausstellung“ wirkt zu sperrig, sodass wir doch bei der allgemein bekannten Bezeichnung „Tag der offenen Tür“ bleiben sollten. Jeder Gruppe ist es freigestellt, je nach den örtlichen Gegebenheiten, eine Ausstellung zu organisieren und Eintritt zu verlangen oder sich im Alltagsgeschehen einfach kostenlos zu präsentieren.

Wir wollen Flagge zeigen, das BSW in der Öffentlichkeit bekannter machen



und den einen oder anderen Mitstreiter für unsere konkrete Gruppenarbeit gewinnen.

Die Regionalen Fachberater nehmen ab sofort Teilnahmemeldungen entgegen. Im Heft 42 von Bahn&Modell veröffentlichen wir Anfang September 2019 eine diesbezügliche Liste. Auch im „BSW-Magazin“ werden wir einen Beitrag platzieren. Wenn örtliche Werbung vertretbar und möglich ist, sollte diese von den Gruppen unbedingt genutzt werden. Finanzielle Unterstützungen sind über den Regionalen Fachberater beim Zentralen Fachberater zu beantragen.

## Ein „Brocken“ geht auf Reisen

**Norbert Jakobasch, Blankenburg** – BSW-Gruppe Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode

Ist das eine kurzweilige Geschichte über einen Schwerlasttransport, über eine besonders große Lokomotive oder über eine überdimensionierte Modelleisenbahnanlage? Oder ist es der Wissenschaft inzwischen gelungen, ganze Berge zu versetzen? Na ja, dass man Berge versetzen kann, ist ja in Modellbahnkreisen nichts Außergewöhnliches, dass aber eine ganze Modellbahnanlage nur aus einem Berg bzw. aus dessen Kuppe in zwei Ebenen besteht, das kommt nicht so oft vor. Hier kommt nun der „Brocken“ ins Spiel, nämlich der Brocken als höchster Berg Norddeutschlands. Er ist Bestandteil der Modelleisenbahnanlage der BSW-Gruppe „Harzquer- und Brockenbahn“ Wernigerode und als einziger Anlagenteil demontier-, transportier- und wieder aufbaubar. Womit wir beim Reisen wären.

Vorher noch einige Informationen zum Anlagenteil selbst. Dargestellt wird die

Brockenkuppe mit dem Brockenbahnhof und der Bebauung aus dem Jahre 1943/44, kurz vor der Zerstörung durch die amerikanische Luftwaffe – mit dem alten Brockenhotel, dem alten Fernsehturm, dem Wolkenhäuschen, dem Aussichtsturm und der neuen Wetterwarte. Auf der unteren Darstellungsebene befinden sich ein Streckenabschnitt aus dem südlichen Harz mit dem Haltepunkt Tiefenbachmühle und eine verdeckte Kehrschleife. Über der Kehrschleife liegt ein Gleiswendel, der zusammen mit einem zusätzlichen Schleifenteil bei Ausstellung die beiden Ebenen verbindet. In den Vereinsräumen ersetzt die Doppelausfahrt aus Bahnhof „Drei Annen Hohne“ das Schleifenteil.

Doch nun zum Reisen. Seit 1998 geht unsere Gruppe in regelmäßigen Abständen ein oder mehrmals im Jahr auf auswärtige Messen oder Modellbahnausstellungen. Anfangs zeigten wir die

**Modellbahn -  
Draufsicht auf die  
Brockenkuppe  
und den Brocken-  
bahnhof  
Alle Fotos des  
Beitrags: Norbert  
Jakobasch**





**Messestand linke Seite  
mit Ansicht der Ebenen  
unter der Brockenkuppe**

große Heimanlage der „Wahrendorfer Kleinbahn“ in HOe nach Vorbild der Schmalspurbahnen in Mecklenburg-Vorpommern. Später dann kam die „Brockenkuppe“ dazu. Mit der Heimanlage (17 x 2 Meter) sollte gleichzeitig Werbung gemacht werden für die seit 1997 fest in unseren Arbeitsräumen eingebaute Harzquerbahnanlage. Die stetig steigenden Besucherzahlen an unseren Arbeitsabenden gaben uns Recht, denn mittlerweile bekommen wir ständig Besuchs Anfragen für Einzel-Sondertermine oder Führungen ganzer Gruppen. Oft werden wir dann von Besuchern gefragt: „Ihr fahrt ständig auf Messen, wie läuft das ab, wie kann man da mitmachen?“

Ja, wie läuft das ab? Als Erstes muss eine Modellbahnanlage vorhanden sein, die man unbedingt auch anderen zeigen möchte und die transportabel ist. Zweitens muss genügend Personal zusammen kommen, das die Anlage transportieren, aufbauen und während der Messezeit betreuen kann. Dies ist der wichtigste

und entscheidende Punkt für eine Messteilnahme. In unserem Fall wurde bereits bei der Planung und beim Bau der Anlage darauf geachtet, dass sie sich in handliche Stücke segmentieren ließ. Für das Messepersonal kristallisierte sich bei uns ein Stamm von vier bis sechs Personen heraus, der in wechselnder Besetzung zur Verfügung steht. Mindestens vier sollten es aber immer sein. Dann sucht man sich die Kontaktdaten der Messe im Internet heraus. Bei einigen Messen wird der nichtkommerzielle Teil (so werden die Modellbahnanlagen-Aussteller bezeichnet) durch den Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF) oder den Modellbahnverband in Deutschland e.V. (MOBA) organisiert. Also sind diese zu kontaktieren. Es reicht ein formloses Anschreiben, in der Neuzeit auch eine E-Mail, mit der Teilnahmeabsicht und einem Foto (zum „Anfüttern“) sowie den Kontaktdaten der Gruppe. Daraufhin erhält man in der Regel ein Antwortschreiben mit einem Fragebogen.

**Messestand rechte Seite mit südlicher Harzquerbahn unten**



Unsere letzte große Messeteilnahme war „Die Modellbahn 2017“ in München. Dabei war der MOBA für uns der erste Ansprechpartner. Dorthin ging die Anfrage auf Messeteilnahme. Im eingehenden Fragebogen machten wir Angaben über die Gruppe einschließlich Ansprechpartner für den MOBA, über die Anlagengröße, die Spurweite und das dargestellte Objekt. Dazu gehörten auch mehrere Fotos, ein Anlagenplan, eine Personalliste (Personenanzahl, notwendige Übernachtungen), der Transportablauf (in unserem

Fall ein großer Sprinter von Europcar) und die Transportkosten (Miete und Benzingeld für Transporter und Benzingeld für Privat-PKW).

Ist alles eingetragen und abgeschickt, heißt es warten, bis die Messe bzw. der Verband die Messeteilnahme bestätigt. Mit der Bestätigung wird ein Vertrag zugesandt, dessen Kopie unterschrieben zurückgeht. Kurz vor der Messe erfolgt noch die Abforderung einer Versicherungsliste, in der alle Modell-Fahrzeuge und -Anlagenteile sowie das mitgeführte



**Zerlegter Messestand**

Werkzeug aufgeführt werden. So ist alles bei Verlust oder Beschädigung versichert.

In der Regel übernimmt die Messe die Miete für das Leihfahrzeug, die Hotelübernachtungen und die Benzinkosten. „Aufwandsentschädigung“, hierzu zählen Tagegeld für das Personal und Abnutzungskosten für Fahrzeuge und Anlagen, sind meist Verhandlungssache. Oft gibt es Wertungstabellen je nach Anlagengröße, eingesetzter Fahrzeuge, Spurweite usw. Es muss aber gesagt werden: reich wird man davon nicht und dies ist ein Kann und kein Muss.

Wie geht nun der Transport vonstatten? Eine Woche vor der Messe werden alle Modellbahn-Anlagenteile auseinandergeschraubt, die Fahrzeuge gesäubert und verpackt und die gelagerten Transportkisten für Kulissen, Abspannstoff, Kabel, Verlängerungsschnüre und Messestand kontrolliert. Ein Tag vor Abfahrt zur Messe wird der Miet-Transporter abgeholt und eingeladen. Für die Anlagenteile haben wir extra ein Transportgestell gebaut, das aber in der Handhabung nicht ganz überzeugt. Am nächsten Tag geht es dann los.

Bei „Der Modellbahn 2017“ fuhren wir donnerstags in zwei Teams (Miet-Transporter und Privat-Pkw) über die B6N, A14,

A9 bis zum Münchener Congress Center (MCC). Dort hieß es ausladen und alle Teile in die Halle zum Messestand tragen. Der Aufbau zog sich bis zum späten Abend hin, doch zwischendurch musste der Miet-Transporter in der Münchner Filiale abgegeben werden. Mit dem Privat-Pkw ging es wieder zur Messe, zum Hotel und wieder zur Messe. Pünktlich am Freitagmorgen startete der Fahrbetrieb zum Brockenbahnhof. Nach drei Messetagen, am Sonntagabend, hieß es ab 17 Uhr abbauen und verpacken, den Miet-Transporter von Europcar holen, alles darin verladen und dann zum Hotel fahren. Am Montagmorgen nach dem Frühstück starteten wir wieder in zwei Teams zur Rückfahrt in den Harz. Zu Hause wurde alles wieder entladen und in die Gruppenräume geräumt, danach der Miet-Transporter nach Goslar gebracht. Dann war erst einmal Schluss. Die Anlage wurde am nächsten Arbeitsabend wieder fahrbereit aufgebaut. Denn wer weiß, vielleicht steht am nächsten Wochenende ein Besucher vor der Tür, der nach dem München-Besuch nun den Rest unserer Harzquer- und Brocken-Modellbahn sehen möchte? Werbung ist eben alles und dafür eignen sich kleine und große Messen besonders gut.

## Bahn unter in Kirchheim (Teck)

*Dirk Übbing, BSW-Gruppe Modelleisenbahn-Club Kirchheim (Teck)*

Am Montag, den 11. Juni 2018, gegen 19:30 Uhr, zog ein schweres Unwetter über Baden Württemberg hinweg. Innerhalb kürzester Zeit gingen rund 160 Liter pro Quadratmeter nieder. Dies führte zu

Dauereinsätzen der umliegenden Feuerwehren und des Technischen Hilfswerkes (THW). Im Bereich der Autobahn-Anschlussstelle Kirchheim (Teck) West glich die Bundesstraße einem metertiefen



**Horst de Haas und Adolf Till entfernen die vordere Verkleidung der Modellbahnanlage. Harald Hantschel untersucht darunter den feuchten Fußboden**

Fluss. Ein Autofahrer musste aus seinem völlig vollge-lautenen Auto gerettet werden. Rund einen Kilometer von dieser Stelle entfernt wurde die S-Bahn-Strecke unterspült, was eine knapp 24-stündige Streckensperrung zur Folge hatte. Auch der Bahnhof Kirchheim (Teck), und damit auch unser Modelleisenbahn-Club Kirchheim (Teck), waren betroffen. Unsere Räume – im Untergeschoss des Verwaltungsgebäudes der Güterabfertigung – standen unter Wasser. Das Wasser wurde am Dienstagvormittag bemerkt. Die Clubmitglieder mussten daher am Dienstagnachmittag zum Wassers schöpfen antreten.

Wenige Tage nach dem Rückgang des Wassers zeigte sich dann das ganze Ausmaß der Schäden. Die Pressspanplatten am Boden unseres Anlagenraumes begannen zu schimmeln. Wir hatten sie

**Lothar Wissler sägt die schimmlichen Pressspanplatten am Fußboden aus. Der Mundschutz soll Schlimmeres verhindern**

**Fotos: MEC Kirchheim/Teck (2x)**

als Schallschutz und Wärmedämmung auf den nackten Betonfußboden verlegt. Auch die Aufbewahrungs-Holzschränke unter der Anlage waren feucht und schimmelig. Damit startete der zweite Teil der „Aufräumarbeiten“. Unter der bestehenden Anlage mussten die Pressspanplatten entfernt und zusammen mit den Aufbewahrungsschränken entsorgt werden. Anschließend begann der Einbau eines neuen Fußbodens – wieder unter der bestehenden Anlage. Statt der Pressspanplatten wurden nun Styropor-Hartschaumplatten und darauf ein PVC-Fußboden verlegt. Das war der einzige Vorteil der ganzen Aktion: Die Fußboden-Dämmung ist nun noch besser. Die gesamte Bautrocknung im Anlagenraum, dem Aufenthaltsraum und den Lagerräumen dauerte rund fünf Monate. Bis zur Weihnachtsausstellung 2018 war Gott sei Dank alles erledigt.



## Memoiren einer Modellbahner-Strohwitwe

**Renate Bärthel, Zschorlau/Erzgeb.** – BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub „Bahnhof Löbnitz“, Ehefrau des Ehrenvorsitzenden Claus Bärthel

Als ich meinen Claus mit 17 Jahren kennenlernte, erzählte er mir, dass er ein Modelleisenbahnfreund sei. Ich dachte, das ist aber ein schönes Hobby. Bei unseren Spaziergängen hörte ich mir Vorträge über Modellanlagenbau, Spurweiten u. ä. bis zur Wirkungsweise eines Otto-Motors an. Leider ist davon nicht viel bei mir hängengeblieben. Als wir dann unsere erste Wohnung hatten, wurde das Projekt Modelleisenbahn konkret. Im Wohnzimmer wurden alle Möbel an die Wand gerückt, und mittendrin war Platz für die Anlage. Unser Familienleben spielte sich eben in der Küche ab.

Inzwischen hatten wir auch zwei Kinder, die hellauf begeistert von den Aktivitäten ihres Papas waren. Sie saßen mitten in der Anlage und hielten

alle Loks an, die Claus zur Probe auf den Schienen fahren ließ. Das war ein Kampf um Meter und Sekunden. Dann kam die Landschaftsgestaltung dran. Claus brauchte alle Siebe aus unserer Küche, um die gefärbten Späne und den Sand in verschiedenen Körnungen auszusieben. Es gab ja noch keine fertigen Matten zu kaufen. So musste er in mühevoller Kleinarbeit Leinwand mit heißem Knochenleim einstreichen (stank bestialisch) und die Landschaft formen. Jetzt war das Wohnzimmer für uns alle tabu. Das Gelände musste aushärten, und auf dem Anlagenbrett standen die vielen Tüten mit gefärbtem Belagmaterial. Aber in einem unbeobachteten Augenblick haben die beiden Kinder „ihrem Papa geholfen“ und alle Tüten auf einen Hau-



Claus Bärthel vor einer Modellbahnanlage des Modelleisenbahnclubs „Bahnhof Löbnitz“ im Jahr 2011  
Sammlung Bärthel



**Claus Bärthel, etwas überattestiert, vor seiner eigenen Modellbahnanlage auf einer Ausstellung Anfang 2016 in Schlema/Erzgeb**  
**Foto: Freie Presse / Ralf Wendland**

fen geschüttet. Claus kam gerade zum Mittagessen und sein erster Blick ging ins Wohnzimmer. Aber – oh Schreck! Die Arbeit von Wochen war dahin. Das Mittagessen war ihm vergangen. Er krachte die Türe zu und verschwand.

Nachdem unser drittes Kind geboren war, wurde der Platz in unserer kleinen Wohnung zu eng und die Modellbahn nur noch im Winter betrieben. Für den Rest des Jahres lagerte sie in einem Verschlag, den Claus vom Wohnzimmer abgetrennt hatte.

Wenn die Bahn aufgebaut war, kam ich nicht mehr an die zwei Wohnzimmerfenster heran. Zum Fensterputzen muss-

te ich mit Eimer und Lappen auf dem Bauch unter der Anlage durchkriechen. Schlimmer war aber noch, dass unser Nachbar gegenüber jeden Abend mit dem Fernglas am Fenster stand, weil wir ja unsere Übergardinen nicht zuziehen konnten. Aber mein Claus war erfindereich und baute einen Motor ein, und ich konnte mit einem Fußschalter wie im Theater die Gardinen öffnen und schließen. Unsere ganze Verwandtschaft war begeistert. Leider rutschte ab und zu das Seil von der Rolle und die Übergardinen hingen schief vor dem Fenster. Meistens war dann Claus gerade zu einem Lehrgang oder Ähnlichem.

Als mir Claus eröffnete, dass sein Kurvenradius zu klein sei und er die Anlage vergrößern will, bekam ich neurotische Zustände. Er baute wieder im Wohnzimmer. Weihnachten kam und Claus sagte: „Du brauchst dich um das Wohnzimmer nicht zu kümmern, ich bringe alles in Ordnung“. Leider war er am Heiligabend immer noch nicht fertig. Da klingelte das Telefon: „Havarie im Halbzeugwerk!“ Es war 16.00 Uhr. Mit den Kindern zusammen zupfte ich zwei Stunden lang Drahtenden vom Perlonteppich ab. Dann Essen, Bescherung – und alles ohne Papa. Um 22.00 Uhr kam er schließlich wieder.

Unsere Wohnverhältnisse verbesserten sich, wir bekamen ein Dachzimmer dazu. Was kam hinein? Die Eisenbahn! Doch damit war sie erst mal aus der Wohnung raus. Wieder war Weihnachten, wir hatten Irene im Eisenbahnzimmer als Schlafgast. Sie wollte zuschließen und steckte den Schlüssel verkehrt rein. Es knirschte, und der Schlüssel brach ab. Da sagte Claus sein schlimmstes Schimpfwort: „Riesendoppeldampfkamel“. Irene brach in Tränen aus. Er verkeilte die Tür, dass niemand hinein kam, und wir konnten noch zur Christvesper gehen.

Unser erster Campingurlaub ohne Kinder war kalt und verregnet. Aber mein Gatte hatte vorgesorgt und 200 Figuren 1:87 zum Anmalen für mich eingepackt. So leistete auch ich einen Beitrag beim Aufbau der Anlage.

Dann stand der Umzug in eine Neubau-Wohnung in Löbnitz an. In der Mietervorbesprechung brachte Claus es fertig, mit zwei anderen Mietern zu tauschen, bis er die richtige Wohnung hatte,

in der die Eisenbahn-Anlage ins Kinderzimmer passte. Zwei sechs Meter lange Balken wurden organisiert, damit konnte die Modelbahnplatte am Balkon hochgezogen werden. Die ganze Mozartstraße in Löbnitz nahm Anteil an unserem Einzug.

Leider ist mir dann beim Fensterputzen doch einmal der Lappen runtergefallen und in der Oberleitung hängen geblieben. Ich wollte ihn schnell wieder wegnehmen – das ging aber nicht so einfach. Das ist mir aber nur einmal passiert.

Dann kam der Hausbau in Zschorlau. Schon bei der Planung war die Lage und die Größe des Eisenbahnzimmers die erste feste Position. Das teuerste Fenster des ganzen Hauses (dreifach verglast, ohne Mittelsteg) wurde eingebaut. Wir waren mit dem Ergebnis alle zufrieden und glücklich. Zum Nachbargrundstück, das Verwandten gehörte, wurde ein „Strohvitwen-Steig“ angelegt. Freitags war ich ja Modellbahn-Strohvitwe und meine Nachbarin war Kegel-Strohvitwe. So verbrachten wir viele lustige Abende mit Marillen-Likör und Ähnlichem. Der „Strohvitwensteig“ war sogar beleuchtet und wurde im Winter geräumt und gestreut.

Unzählige männliche Eisenbahnbesucher sind schon durch unser Eisenbahnzimmer geschleust worden. Sogar eine Singegruppe aus Uganda war dabei. Meistens wurde dann oben in der Wohnung ein „Damenprogramm“ zelebriert.

Also – wenn einer mal nicht weiß, was er bei Regen machen soll – Zschorlau ist immer eine Reise wert.

# Die neue Spessart-Rampe – eine lohnendes Ziel

**Dieter Rohrbach, Korbach** – BSW Gruppe Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen

Kürzlich besuchten 20 Korbacher Eisenbahnfreunde die neue Spessart-Rampe. Sie liegt an der zweigleisigen Bahnstrecke Aschaffenburg–Würzburg (Main-Spessart-Bahn). Sie verbindet die Wirtschaftszentren Rhein/Main und Unterfranken miteinander. Die alte Spessart-Rampe zwischen den Bahnhöfen Laufach (km 78,8) und Heigenbrücken (km 71,9) wies eine Steigung von fast 22 Prozent auf, die besonders von Güterzügen nur mit Schubhilfe zu bewältigen war. Der Scheitelpunkt der Strecke lag im 926 Meter langen Schwarzkopftunnel.

Den Schiebetrieb übernahmen zu Dampflokzeiten vornehmlich die BR 96 (Mallet) und nach der Elektrifizierung 1957 die E-Loks der BR E 50/E 94.2, später der BR 150/195.5. Da im Schwarzkopftunnel nur 70 km/h zugelassen und der Schiebetrieb sehr kosten- und lärmintensiv war, wurde in den Bundesverkehrswegeplan 2003 ein Neutrassierung aufgenommen. Als günstigste Variante erwies sich eine zweigleisige „Umfahrungsspange“. Diese ist rund acht Kilometer lang und weicht maximal 500 Meter von der Alt-Strecke ab. Sie verläuft überwiegend in Tunnellage, sodass sich die Lärmbelästigung für die Anlieger we-

sentlich verringert. Der alte Bahndamm in Laufach dient heute als Lärmschutzwand für die neue Strecke. Durch eine geringere Steigung von 12,5 Promille ist mit modernen E-Loks eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h möglich.

An der zweigleisigen Neubautrasse sind folgende Streckenbauwerke entstanden: Tunnel Hain (745 m), Überführung B26, Tunnel Metzberg (629 Meter), Trogbauwerk Etbachtal, Tunnel Hirschberg (525 Meter), Überführung Schwarzbach, Tunnel Falkenberg (2 623 Meter) und ein neuer Haltepunkt Heigenbrücken in Orts-Randlage. Die vier neuen Tunnel sind als Einzelröhren realisiert und durch moderne Rettungstollen miteinander verbunden. Der alte Schwarzkopftunnel wurde mit dem Abraum der Neubautunnels verfüllt. Der bisherige Bahnhof Heigenbrücken ist stillgelegt und sämtliche Gleise und Anlagen sind demontiert. Die Gesamtkosten lagen in der Planung bei 135 Millionen Euro, in der Realität bei 450 Millionen Euro.

Am 15. Juni 2017 endete der Bahnbetrieb auf der alten Spessart-Rampe. Nach einer Baupause verkehrten ab 19. Juni die Züge über die neue Trasse. Damit ist die

**Die alte und neue Spessart-Rampe zwischen Laufach und Heigenbrücken**  
Grafik: DB Netz AG





Die Korbacher Eisenbahnfreunde am 25. August 2018 am neuen Haltepunkt Heigenbrücken, vor dem Ostportal des Falkenbergtunnels; links die Süd- und rechts die Nordröhre

Spessart-Rampe entschärft, hat aber auch ihren landschaftlichen Reiz verloren - ähnlich wie beim neuen Gotthardtunnel. Die offizielle Eröffnung der Neubautrasse fand am 28. Juni 2017 mit einem Schnellzugtrain der 1970er Jahre statt. Güterzüge über 1 600 Tonnen brauchen ab Laufach aber immer noch eine Schiebelok. Privatbahnen bemängeln, dass diese nicht mehr generell vorhanden sind, sondern

vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst zu organisieren sei. Seit 6. November 2017 verkehren die Züge zwischen Laufach und Heigenbrücken auch auf dem letzten rund 1,2 Kilometer langen Teilstück zweigleisig.

Wir, die Korbacher Eisenbahnfreunde, durchfuhren die neue Strecke bis zum neuen Haltepunkt Heigenbrücken und verfolgten auf dem Inselbahnsteig



Das demontierte Gleisfeld des alten Bahnhofes Heigenbrücken

**Das alte Bahnhofs-  
gebäude Heigen-  
brücken**



den Zugverkehr. Oft kündigt sich ein Zug aus der linken Südröhre mit einem dumpfen und immer heftiger werdenden Grollen an, bis er dann wie ein Gespenst schreckhaft sichtbar wird. Hier entstand auch unser Gruppenfoto vor den beiden Röhren des neuen Falkenbergtunnels und einem gerade mit hoher Geschwindigkeit passierenden Güterzug, der dann

in der rechten Nordröhre verschwindet. Nach kurzem Wanderweg zu unserer Mittagsgaststätte unternahmen wir noch einen Ausflug zum früheren Bahnhof Heigenbrücken. Das Gleisfeld ist komplett beräumt, und am Ende der verbliebenen Schotterfläche zeigte sich das zugemauerte Ostportal des ehemaligen Schwarzkopftunnels.

**Zugemauertes Tun-  
nelportal Ost des  
ehem. Schwarzkopf-  
tunnels mit Fleder-  
mausdurchlässen,  
oben in römischen  
Ziffern das Baujahr  
1854  
Fotos: D. Rohrbach  
(4x)**



## 12 Jahre BSW-Modellbau-Seminar in Baiersbronn

**Hans-Jürgen Brötz** – Seminarteilnehmer des Modellbau-Seminars in Baiersbronn

Wir, die 14 Teilnehmer des BSW-Modellbau-Seminars, kamen vom 17. bis 25. November 2018 zum 12. Mal im BSW-Schwarzwaldhotel Baiersbronn zusammen. Seit 2007 treffen wir uns dort jährlich eine Woche zum Gedankenaustausch, zum Lernen und zum Weiterbauen an der gemeinsamen H0-Anlage. In zwölf Wochen eine Modulanlage zu bauen, ist bemerkenswert. Die Ankunft der Teilnehmer aus ganz Deutschland verteilte sich über den ersten Tag. Jeder wurde mit großem Hallo und viel Freude begrüßt. Zwischenzeitlich sind wir schon Freunde im Geist der Modellbahn geworden.

Wie immer mussten wir zuerst die einzelnen Module aus dem Lager in den Seminarraum holen. Leider gibt es im Hotel keine Möglichkeit der Unterstellung. Der Transport vom 750 Meter entfernten Lagerraum ist aufwendig und schweißtreibend. Bis zum Abend waren alle Module

so platziert und aufgestellt, dass daran gearbeitet werden konnte. Die komplette Anlage besteht aus zwölf Modulen und ergibt aufgebaut ein Rechteck von 5,60 x 2,00 Metern. Die Landschaft ist den vier Jahreszeiten nachempfunden. Die Ausgestaltung haben wir den Epochen 3+4 angepasst. Der Zugverkehr wird von zwei Bahnhöfen geregelt. Wir fahren analog mit Gleichstrom.

Je nach Können und Wissen hat jeder allein oder im Team seine Tätigkeit an der Anlage gefunden: Brückenbauer, Landschaftsgärtner, Designer, Elektriker, Steinmetz und Maler. Wir wurden im Laufe der Tage von Gästen bei unserer Arbeit beobachtet und bestaunt. Einige Module sind schon komplett fertig. An anderen mussten noch Transportschäden beseitigt werden. Bei neuen Modulen ging es mit der Verdrahtung weiter oder es wurde die Landschaft gestaltet.



An der Verdrahtung eines Schaltpultes arbeitet Michael Zapf aus Bayreuth



**Gesamtanlage Baiersbronn im Zustand vom 23. November 2017**

Eine BSW-Seniorengruppe hatte sich diesmal zu Besuch angemeldet, und auch ein Rundfunkteam aus Tübingen wollte kommen. Es war natürlich unser Ziel, die Anlage bis dahin fahrbereit aufgebaut zu haben. Am Samstag waren wir angereist und für den folgenden Mittwoch war der erste Besuch angesagt. So standen wir alle unter einem gewissen Zeitdruck. Deshalb wurde es schon mal etwas quirliger und lauter. Die letzten Stunden vor Besucherankunft waren spannend. Nach der mechanischen Verbindung der einzelnen Module wurden diese auch elektrisch verkuppelt. Und dann war es soweit: Ohne technische Probleme erreichte der erste Zug aus Laufenmühle den Bahnhof Ebenhausen.

Wir hatten zwar keinen eigentlichen Fahrtag eingeplant, doch durch die Besuchergruppe aus Horb wurden auch

mehrere Hotelgäste aufmerksam und bestaunten unsere Anlage. Es kam zwischen uns Seminarteilnehmern, die ja weiter an der Ausgestaltung arbeiteten, und den Besuchern zu interessanten Gesprächen. Wir bekamen auch Besuch aus Frankfurt (Main). Tobias Schwab von der BSW-Zentrale besuchte uns und bewunderte die Detailtreue unserer Anlage. Seine Begeisterung wuchs mit jeder neuen Entdeckung. Und so blieb es nicht aus, dass er mit mehreren Seminarteilnehmern fachsimpelte. Das Staunen und die anerkennenden Worte unserer Besucher machten uns schon ein wenig stolz. Aus einem einfachen Holzrahmen war ein kleines Kunstwerk entstanden.

Das angekündigte Rundfunkteam erschien allerdings nicht. Doch das tat der Freude und dem Spaß mit unserer

Modellbahnanlage keinen Abbruch. Nach dem täglichen Abendessen trafen wir uns wieder im Seminarraum und besprachen den Fortgang der Bauarbeiten sowie Ergänzungen und Änderungen. Dies führte zum konstruktiven Weiterdenken und jeder konnte sein Wissen aufbessern. Um neue Ideen zu bekommen oder einfach abzuschalten, schauten wir uns abends noch Eisenbahnfilme an. Interessant waren die Filme aus dem amerikanischen Westen, besonders wenn Charles Bronson mitspielte.

Bis zum letzten Tag arbeiteten alle noch intensiv an der Anlage. Die Elektriker planten und bestückten die Stellpulte. Der Winterwald hinten am Kalten Berg nahm Gestalt an, und unter dem

Viadukt rechts im Vordergrund plätscherte der Wasserfall.

Allerdings, was ist eine Modellbahnanlage ohne Abstellbahnhof? Auf drei neuen Modulen verlegten wir daher Schienen und planten die Ausgestaltung. So wussten wir bereits diesmal, womit es beim Wiederaufbau der Anlage im nächsten Jahr weitergeht.

Mit dem Rücktransport unserer Module ins Winterlager und einer Abschlussbesprechung endete das Modellbau-Seminar Seminar Baiersbronn 2018. Unseren „Machern“ Lothar, Holger und Rainer danke ich für die gute Organisation und den reibungslosen Ablauf. Wir alle haben wieder ein harmonisches Miteinander erlebt und freuen uns schon deshalb auf das nächste Mal.

Lothar Wissler bei der Nachwuchsarbeit in Baiersbronn

Fotos: Dr. Peter Schnell (3x)



# Die Modelleisenbahn – im gesellschaftlichen Wandel

**Erich Bohne, Berlin** – BSW-Gruppe Modellbahnclub 93 Berlin

Modelleisenbahn? Auch wieder so ein Hobby, das irgendwie aus der Zeit gefallen zu sein scheint. Das wird jedenfalls immer öfter behauptet. Aber ist das wirklich so? Dieses Vorurteil gilt es zu hinterfragen. Zugegeben, vor etwa einem halben Jahrhundert war das alles noch ganz anders. Auf dem Weihnachts-Wunschzettel stand bei den Jungs an erster Stelle oft die elektrische Eisenbahn. Ja, elektrische Eisenbahn, so hieß das damals noch. Aber mit den Jahren war dann immer öfter von der Modelleisenbahn die Rede. Es scheint fast so, als ob sich mit dem Begriff auch die Altersstruktur derjenigen verändert hat, die heute diese faszinierende Freizeitbeschäftigung pflegen. Die Modelleisenbahn ist mehr und mehr in den Focus der Erwachsenen gerückt. Warum?

Wenn ich hin und wieder meinen vertrauten Modellbahnhändler in Berlin-Karlshorst aufsuche, habe ich Kinder oder Jugendliche als Kunden schon ewig nicht mehr gesehen, nicht einmal die Kinder, die sich an den Scheiben die Nasen plattdrücken. Liegt es an der heutigen Preisstruktur im Modellbahnsektor? Diese Frage können wohl nur versierte Marktforscher beantworten. Aus eigener Erfahrung lässt sich sagen: In den 1960/70er Jahren war es durchaus noch möglich, vom monatlichen Taschengeld auch mal eine neue Lokomotive zu kaufen. Man musste eben eine Zeit lang darauf sparen. Folgerichtig war Interesse bei Kindern und Jugendlichen vorhanden, sich neben ihrer kleinen Heimanlage, auch bei einer grö-

ßere Modellbahn AG zu engagieren. Wir als Modellbahnclub MC 93 Berlin können ein Lied davon singen. Seit Jahren hoffen wir darauf, dass bei den zweimal jährlichen Tagen der offenen Tür potentielle Interessenten „hängen“ bleiben. Der Erfolg mit unserer HO-Gemeinschaftsanlage aktive junge Leute zu werben, liegt nahezu bei null. Dabei könnten wir eine Verstärkung unseres Hobby-Teams dringend gebrauchen. Allein durch die Größe unserer Gemeinschaftsanlage sind permanent Pflege- und Reparaturarbeiten erforderlich, um den Betrieb aufrecht zu erhalten.

Ein wahrer Kraftakt gelang uns vor einigen Jahren, als wir den kompletten digitalen Zugbetrieb aufnahmen. Vorausgegangen war eine lange Zeit des Stillstandes. Es galt vor allem, sich eine völlig neue Technik anzueignen.

Aus meiner aktiven beruflichen Zeit wusste ich von einem ehemaligen Kollegen, der sich privat intensiv dem Thema Modellbahn gewidmet hatte. Seine Anlage war sogar im Internet zu besichtigen. Den Kollegen wollte ich für unsere Aufgabe gewinnen. Und tatsächlich! Lars besuchte uns eines Tages in unseren Clubräumen in Berlin-Schöneweide. Sofort bemerkten wir, unsere Modellbahn hatte es ihm angetan. Als er spätabends wieder ging, hatte er einen Aufnahmeantrag für den MC 93 in der Tasche.

Innerhalb kürzester Zeit wurde unser neuer Hobbyfreund Lars Wehrhahn bei uns zum Projektleiter Digitalisierung befördert. Genug Erfahrung brachte er mit,

denn seine Modellbahn lief komplett digital. Und nicht nur das! Sie wartete mit so mancher Überraschung und einer großen Detailverliebtheit auf. Eine davon brachte Lars im Jahr 2013 sogar ins Fernsehen. Er hatte auf seiner Anlage ein paar Szenen der NDR-Erfolgs-TV-Serie „Neues aus Büttow“ nachempfunden. Ein NDR-Redakteur wurde darauf aufmerksam, und eines schönen Tages belagerte ein Produktionsteam der geplanten Sendung „Büttow deine Fans“ stundenlang seine Wohnung und seine Modellbahn. Lars war total begeistert. Wir MC93-iger waren es auch. Zu Weihnachten 2013 ging die Reportage über den Bildschirm, und viele von uns saßen damals vor dem Fernseher. Leider hat unser Hobbyfreund Lars Wehrhahn vor wenigen Wochen seinen Kampf gegen eine heimtückische Krankheit verloren. In unseren Gedanken jedoch wird er weiter bei uns sein.

Wir wollen nun genauer auf unsere MC93-Clubanlage schauen. Wie so oft wurde als Motiv eine zweigleisige Hauptbahn mit einer abzweigenden Nebenbahn gewählt. Obwohl die Konzeption aus dem Jahr 1994 stammt, ist sie auch heute noch aktuell – vorausgesetzt, der zur Verfügung stehende Platz reicht aus.

Solche Modellnebenbahnen sind, wie man bei einschlägigen Ausstellungen beobachten kann, beliebt und an vielen Orten noch in Betrieb.

Von den Tagen der offenen Tür bei uns war schon die Rede. An solchen Tagen herrscht lebhafter Verkehr auf der Nebenbahn. Es ist für den Fahrdienstleiter dann eine Herausforderung, die Personen- und Güterzüge in der richtigen Reihenfolge und zügig über die Strecke zu bringen. Eine Erleichterung für unseren Betriebsablauf wäre es, wenn der Haltepunkt Birkengrund ein Überholgleis bekäme. Doch aus Landschaftsschutzgründen ist ein solches Vorhaben seitens des zuständigen „Modelleisenbahn-Bundesamtes“ nicht genehmigungsfähig. Allerdings konnten wir vor einigen Monaten einen stillgelegten Streckenteil der Nebenbahn wieder in Betrieb nehmen. Digitale Module, wie z.B. das Kehrschleifenmodul, erleichtern uns Modelleisenbahnern solche Vorhaben enorm. Unsere zweigleisige Hauptbahn läuft letztlich auf den allseits bekannten „Hundeknochen“ hinaus. Mehrere Schattenbahnhöfe im Verlauf der Strecke gestatten einen interessanten Fahrbetrieb. Blickfang Nummer eins ist der großzügig angelegte Bahnhof Hoppenburg



Die Modellbahnanlage des MC93 Berlin, außen: die zweigleisige Hauptbahn, innen auf dem Berge: die eingleisige Nebenbahn, vorn links: ein imposanter Hochspannungsmast

Beim MC93 gibt es ein Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe und einem speziellen Schrottplatz  
Sammlung MC93 (2x)



mit seinen fast schon vorbildgerechten Bahnsteiglängen. Das angegliederte Bahnbetriebswerk mit sechsständigem Rundlokschuppen und Drehscheibe tut sein Übriges. Oftmals sind es die Kleinigkeiten, die unsere Besucher faszinieren: der Schrottplatz für ausgemusterte Dampflokomotiven zum Beispiel. Eine Rote Gleisbauarbeiter ist ein weiterer liebevoll gestaltetes Detail.

Bauarbeiten wären auch dringend an den langen Bahnsteigen erforderlich. Die Dachkonstruktion und die Fußgängerbrücken müssten dringend saniert werden. Es mangelt jedoch an der notwendigen Baukapazität. Auch die finanziellen Mittel wurden noch nicht freigegeben. Ein Großteil der Baufirmen ist gerade damit beschäftigt, den Übergang von Zugläufen von der Haupt- zur Nebenbahn und umgekehrt zu automatisieren. Dafür müssen wir einen Übergabebereich schaffen, denn beide Bahnen arbeiten mit komplett voneinander getrennten Digitalsystemen.

Wenn wir Sie neugierig gemacht haben, dann kommen Sie doch einmal vorbei bei uns in Berlin-Johannisthal. Immer

dienstags sind wir dort in unseren Clubräumen vor Ort und freuen uns über Besucher. Damit wir uns darauf vorbereiten können, bitten wir um eine Voranmeldung bei unserem Vereinsvorsitzenden.

Wir laden Sie ein zu einer Rundfahrt mit dem Speisewagen des Städteexpress durch die schöne Modelllandschaft der gesamten Anlage.

Für diejenigen, die dann noch mit einem aus Reko-Durchgangswagen bestehenden Personenzug in die Berge nach Schwarzbürg weiterreisen möchten, garantiert der Fahrdienstleiter den Anschluss im Bahnhof Hoppenburg mit genügend Zeit für ein stressfreies Umsteigen.

Wer sich den Anlagenbetrieb lieber virtuell anschauen möchte, die Computermonitore der Haupt- und Nebenbahn mit den stilisierten Gleisplänen sind jedem zugänglich. Vielleicht kann man auch mal eine Fahrstraße festlegen? Aber da hat dann wohl der Chef das letzte Wort.

PS: der Redaktion: Im Heft 32, Seite 36 ff hatten wir die BSW-Gruppe MC93 Berlin bereits ausführlich vorgestellt.

## Der gelassene Regionale Fachberater Roland Kuhnert aus Leipzig

**Helga Kuhne, Dresden – Redaktion**

Wenn ich den Regionalen Fachberater (RFB) Roland Kuhnert aus Leipzig am BSW-Versammlungstisch betrachte – und das zweimal im Jahr – und mir Gedanken über ihn mache, fällt mir das Gelassenheitsgebet ein:

*Gott, gib mir die Gelassenheit, Dinge hinzunehmen, die ich nicht ändern kann, den Mut, Dinge zu ändern, die ich ändern kann und die Weisheit, das eine vom anderen zu unterscheiden.*

Roland Kuhnert verfügt über Eigenschaften, um die andere vielleicht ihr Leben lang beten oder kämpfen. Dazu gehören vier große „B“: Beständigkeit, Beharrlichkeit, Besonnenheit und Beherrschtheit. Ob in die Wiege gelegt oder im Laufe des Lebens erworben – wer weiß das schon. Vielleicht gibt uns sein Lebensweg nähere Hinweise.

Vor 71 Jahren wurde Roland in Leipzig geboren und lebt heute noch dort. Das ganze Leben in der Geburtsstadt zu verbringen, zeugt von „Beständigkeit“. Die Eltern waren „Arbeiter im Arbeiter- und Bauernstaat“ – sein stolzes Zitat. Der Vater Maschinenschlosser, die Mutter arbeitete in der Lederwarenbranche. Der Schüler war ein intelligentes Bürschchen, sollte auf Empfehlung seiner Klassenlehrerin auf die Oberschule gehen, das Abitur ablegen und danach studieren. Mit seinem Elternhaus hatte er ja im Osten die besten Voraussetzungen dafür. Das jedoch waren nicht seine Vorstellungen. Zu jener Zeit liebte er den Sport, insbesondere das



**Roland Kuhnert 2018**

Handballspiel. Das wollte er ausleben, solange es ging. Über einen Schulfreund, dessen Vater Oberwagenmeister in Leipzig Hauptbahnhof war, fand er den Weg zur Deutschen Reichsbahn. Der 14-Jährige bewarb sich im Bahnbetriebswerk (Bw) Leipzig-Wahren als Dampflok Schlosserlehrling mit dem Gedanken, Lokführer zu werden. Von 1962 bis 1965 währte die Ausbildung, danach kurze Anstellung, um ein Jahr später seinen Wehrdienst bei der Nationalen Volksarmee (NVA) zu leisten. Er kam an die Grenze, verunglückte mit dem Motorrad und erlitt einen Oberschenkelbruch. Damals brach fast eine Welt zusammen. Die NVA-Zeit war für ihn schon nach einem Jahr vorbei. Seinen geliebten Sport konnte er aber auch vergessen. So lag er 1967 traurig in einem Thüringer Krankenhaus und überließ sich seinem Schicksal.

Das ließ nicht lange auf sich warten und kam in Gestalt der Krankenschwester Brigitte, die ihm Erdbeertorte brachte. Es war wie im Märchen: Natürlich wurde sie seine Frau. Sie heirateten 1973, drei Jahre später wurde Tochter Susanne geboren.

1968 war er soweit hergestellt, dass er wieder arbeiten konnte. Aber was sollte er tun? Ein Schlosser- oder Lokführerleben hielt der Arzt für den jungen Mann nicht mehr für angebracht, es war zu belastend für seinen Oberschenkel. So entschied sich Roland Kuhnert für eine Weiterbildung zum Industriekaufmann, trotz Abneigung gegen Büroarbeit. Er besuchte eine Abendschule, um sich auf ein Studium vorzubereiten. Wieder waren es andere, die ihn dahin geschubst hatten: Ein ehemaliger Sportfreund – natürlich Handballer – hatte ihm die Bewerbungsunterlagen besorgt. Von 1973 bis 1978 studierte er erfolgreich im Fernstudium an der Ingenieurschule für Maschinenbau in Leipzig.

Der Gedanke, Lokführer zu werden, beehrte ihn aber noch immer. Da sein Arzt 1974 zustimmte, auf eine Lok zu steigen, fuhr der 27-Jährige, wenn es seine Zeit erlaubte, als Beimann auf einer Diesellok mit. Offiziell arbeitete er neben dem Studium im Büro als Planer, doch ganz nebenbei besuchte er die Lokfahrschule Weißenfels. 1977 schloss er die Ausbildung als Diesellokführer ab und konnte danach im Rangier- und Zugdienst eingesetzt werden. Roland fuhr als Lokführer bei jeder sich bietenden Gelegenheit, überwiegend am Wochenende. Anfang der 1980er Jahre erwarb er noch die Berechtigung für Elektrolokomotiven. Das alles zeugte wieder von „Beharrlichkeit“.

Dass das Fahren am Wochenende seiner Brigitte, missfiel, ist zu verstehen. Auch

andere Nadelstiche kamen aus seinem Umfeld: „Wenn du studiert hast und weniger Geld verdienst als wir Produktionsarbeiter, da ist doch was faul.“ Das gab ihm zu denken, doch er hatte für sich etwas Wesentliches erkannt: „Auf der Lok war ich für alles selbst verantwortlich und konnte keine Entscheidung auf andere abschieben. Das hat mir immer sehr gefallen im Gegensatz zur Arbeit im Büro.“ Das war eine Art „Besonnenheit“.

Mit vielen Praxiserfahrungen stieg Roland beruflich auf und wurde Abteilungsleiter Betriebsökonomie im Bw Leipzig-Wahren, in seiner beruflichen Heimat, seinem Betrieb. Zwischenzeitlich arbeitete er mal in der Reichsbahndirektion Halle in der Abteilung Planung der Maschinenwirtschaft, aber er kehrte dank seiner „Beständigkeit“ zu seinem Bw zurück.

An den Mauerfall 1989 in Berlin erinnert sich Roland wie folgt: „Ich saß am 10. November im Zug von Leipzig Richtung Halle zur Arbeit. Viele Leute fuhren bereits nach dem Westen. Ich hatte keine Eile, weil für mich feststand, dass die DDR beendet war und ich auch noch später, ohne großen Ansturm, dorthin kommen würde.“ Da war sie, seine vierte Eigenschaft, die „Beherrschtheit“.

Im März 1990 wurde Roland Kuhnert in den Personalrat des Bw Leipzig-Wahren gewählt und führte die Geschäfte zweier Gewerkschaften: Freier Deutscher Gewerkschaftsbund und Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands. Ein knappes Jahr später traf auch ihn die Wende sehr persönlich. Der Personalchef der Rbd Halle informierte ihn im Herbst 1990, dass der neue Präsident einen Leitungsassistenten suche. „Du hast doch immer deinen Mund aufgemacht, so was kann der neue Chef



**Roland Kuhnert**  
2010 auf der  
Neubautrasse  
Leipzig/Halle–  
Erfurt  
Sammlung Kuh-  
nert (2x)

aus dem Westen gebrauchen.“ Das Erste, was Roland Kuhnert damals dachte, war: „Lokfahren ist wohl nun passé, schade.“

Von 1990 bis 1994 befand sich Rolands Arbeitsplatz neben dem von Präsident Prof.-Dr.-Ing. Gerhard Bernstein. „Es war eine sehr abwechslungsreiche und teilweise auch anstrengende Arbeit, denn es gab sehr viel zu lernen. Im Prinzip wurden Themen des Gesamtbereichs Deutsche Reichsbahn bearbeitet. Die Vielfalt war extrem groß, doch man konnte bei den einzelnen Themen nicht in die Tiefe gehen.“ So erinnert er sich.

Mit der Bahnreform 1994 fand dann der Wechsel zum ersten Konzernbeauftragten Jobst Paul statt. Erneut galt es, sich besonnen und beherrscht anzupassen. Neun Jahre später wurde der Arbeitsort nach Leipzig verlegt. Hier residierte der Konzernbeauftragte für die Region Süd-Ost Hans-Jürgen Lücking. Roland war nun sein Leitungsassistent. Sein vierter Chef von 2009 bis 2012 war Artur Stempel. Dann, am 1. Dezember 2012, hatte der ver-

hinderte Lokführer selbst das Rentenalter erreicht. Roland Kuhnert konnte auf 50 Arbeitsjahre als Eisenbahner zurückblicken. Sein Resümee: „Es blieb wie so oft bei der Bahn alles beim Alten, nur die Bezeichnungen haben sich eben geändert. So wird es in der weiteren Entwicklung der DB AG sicher auch weitergehen. Nichts ist so beständig wie laufende Änderungen, die gut eingespielte Verfahren und gut zusammenarbeitende Mitarbeiter auseinander reißen und das Wissen, die Fähigkeiten und die Kenntnisse der Fachleute in andere Ebenen bringen, wo sie unwirksam werden, weil der Frust der Mitarbeiter deren Gedanken blockiert. Mein persönlicher Eindruck ist, dass sich die Bahn aus den unterschiedlichsten Gründen, insbesondere wegen Knappheit der finanziellen Mittel, immer weiter dem Zustand zum Ende der Deutschen Reichsbahn nähert. Schön wäre es allerdings, wenn mich dieser Eindruck täuschen würde.“ Aus seiner langen Dienstzeit sind Roland Kuhnert zwei Episoden besonders in Erinnerung geblieben:

1. „26. Mai 1989. Ich war der erste Lokführer aus dem Bahnbetriebswerk Leipzig-Wahren, der mit einer Ellok den eben fertig gestellten elektrifizierten Streckenabschnitt Leipzig–Falkenberg befuhr. Der Plan-Lokführer hatte seinen Dienst getauscht, so kam ich als Bereitschaftsdienst an die Reihe. Der Kollege warf mir dann vor, ich hätte ihm die Show gestohlen. Viel später haben wir darüber gelacht. Was blieb auch übrig? Es ging ja sowieso nicht rückgängig zu machen.“

2. „3. Oktober 2010, Tag der Deutschen Einheit. Die Nordröhre des Bibratunnels (Teil der Neubaustrecke Leipzig/Halle–Erfurt) wurde mit der letzten Sprengung feierlich durchschlagen. Der Sprengort befand sich ca. vier Kilometer im Berg. Um Honoratioren und Gäste dahin zu

bringen, wurden Kleinbusse eingesetzt. Ich durfte dabei sein, als die Kleinbusse eine Interimsstraße im Tunnel befuhren. Jedes Mal, wenn ich jetzt mit dem Zug durch den Tunnel fahre, denke ich an diese ungewöhnliche, einmalige Fahrt, die nicht wiederholbar ist und die mich noch heute emotional bewegt.“

Roland Kuhnert trat dem BSW-DR Anfang der 1990er Jahre bei, als das im Osten möglich wurde. Am 1. Januar 2009, noch als Leistungsassistent, übernahm er die ehrenamtliche Funktion des BSW-Bezirksbeauftragten Eisenbahner für Sachsen-Anhalt. Sein Vorgänger war Günter Baum aus Halle (Saale). Jetzt nennt sich Roland auch Regionaler Fachberater, doch das ist ihm eigentlich egal, denn er ist ja beständig, beharrlich, besonnen, beherrscht und gelassen.

## Unsere jüngste BSW-Modellbahngruppe – Eisenbahnfreunde Emmerthal

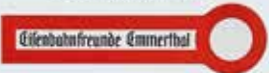
*Helga Kuhne, Dresden – Redaktion*

„Unser kleiner Eisenbahnverein ‚Eisenbahnfreunde Emmerthal‘ feiert sein 10-jähriges Bestehen. Aus diesem Grunde veranstalten wir am 1. September 2018 erstmalig einen Schautag von 11-16 Uhr im Emmerthaler Bahnhof. Wir würden uns freuen, wenn Sie in der nächsten Ausgabe von Bahn&Modell von unserer Veranstaltung berichten würden [...]“

Eine Einladung und das nebenstehende Info-Blatt flattern im Juli 2018 auf unseren Redaktionstisch und machen uns neugierig. Wer ist dieser Verein? Ist er im BSW integriert? Schnell in unserem Gruppen-Ver-

**Infoblatt  
Schahtag**

**10 Jahre**



**2008 - 2018**



**Schahtag am 01.09.2018**  
**11.00 - 16.00 Uhr**  
 Am Bahnhof 4, 31860 Emmerthal



**Bahnhofsgebäude Emmerthal** – Im vorderen linken Seitenflügel stehen die Modellbahnanlagen

zeichnis nachgeschaut und geprüft. Ja, er gehört dazu. Er ist eine unserer BSW-Modellbahngruppen, bestehend aus 21 Förderern. Der jüngste ist der 36-jährige Denis Hinrichs, und der älteste, Werner Ruwe, 88 Jahre alt. Der Teamleiter Wolfgang Kappauf gibt am Telefon bereitwillig Auskunft. Und Emmerthal, wo liegt das? Könnte man von Dresden aus mit dem Zug hinfahren? Den Fahrplan inspiziert und festgestellt: Rund fünf Stunden dauert eine Bahnfahrt mit ICE, IC und S-Bahn.

Emmerthal ist eine Gemeinde im Landkreis Hameln-Pyrmont, direkt an der Weser im südlichen Niedersachsen. Sie

wurde am 1. Januar 1973 aus 17 bis dahin selbständigen Ortschaften gebildet. Bekannt als Emmerthal ist Hameln durch den legendären „Rattenfänger“. Beide Orte liegen rund sieben Kilometer auseinander an der Bahnstrecke Hannover–Altenbeken. Diese ließ der berühmte Eisenbahnkönig Bethel-Henry Strousberg 1870-72 bauen. Eröffnung war am 13. April 1872. Ab 1. Mai 1892 verkehrte hier der erste D-Zug Deutschlands (D 31/32 Köln–Berlin).

Am 1. September 2018 machen wir uns auf den Weg und kommen pünktlich 13:49 Uhr mit der S5 von Hannover in Em-



**Gruppenfoto am Schautag vor dem Bahnhofsgebäude Emmerthal** – Dritter von links ist Teamleiter Wolfgang Kappauf

merthal an. Wolfgang Kappauf ist schnell gefunden, tragen doch er und alle seine Mitstreiter ein rotes oder weißes BSW-T-Shirt. Er ist aufgekratzt, denn hier zum ersten Schautag ist echt was los: „11 Uhr war offizieller Beginn, doch bereits 10:30 Uhr kamen die ersten Besucher. Seitdem ist hier nahtloser Betrieb. Unsere Erwartungen haben sich voll erfüllt, selbst der Ortsbürgermeister erwies uns bereits die Ehre. Auch Bernhard Waterholter aus Hannover, unser Regionaler Fachberater, war hier und hat uns seinen Nachfolger vorgestellt.“

Der Schautag ist professionell vorbereitet. Vor dem Empfangsgebäude auf der Stadtseite sind ein Verkaufsstand mit Vereins-Rest-Utensilien und ein Partyzelt aufgebaut. Bunte Blumen in Töpfen zieren die Biertische. Am Eingang zur Ausstellung empfängt uns eine Tombola. Fast jeder Besucher greift zu einem Los für 1.- Euro. Der Eintritt ist frei, doch irgendwie muss ja Geld in die Kasse kommen. Hinter den Besuchern sehen wir erst einmal nur den Kaffee- und Kuchen-Ausschank. Toll, was hier gebacken wurde! Ein Kuchen sieht appetitlicher aus als der andere.

Im linken Raum (ehemaliger Wartesaal) steht die Spur N-Anlage, im rechten (ehemalige Bahnhofsgaststätte) die H0-Anlage. Und dazwischen wuseln viele Besucher. Wir machen deshalb erst einmal Kaffeepause. Der 66-jährige Willi Max gesellt sich zu uns. Er ist Gründungsmitglied, stellv. Teamleiter und Schriftführer. Er erzählt uns die kurze Geschichte der Eisenbahnfreunde Emmerthal:

„Im Mai 2005 begannen wir als lose Interessengemeinschaft. Zunächst gab es nur eine Spur-N-Anlage in der alten Molkerei in Grupenhagen. 2007 stießen



**Am Schautag-Kuchenbuffett v.l.n.r.: Rüdiger Hundertmark, Gudrun König und André Jaech**

die ersten H0-Bahner dazu. Anfang 2008 wurde es so eng, dass neue Räumlichkeiten gesucht werden mussten. Ins Auge fiel das privatisierte Empfangsgebäude vom Bahnhof Emmerthal. Dort standen Räume leer. Finanziell und arbeitsmäßig war aber das Objekt zu groß. Um schnell weitere Mitstreiter zu gewinnen, gründeten wir am 19. Februar 2008 den Verein ‚Eisenbahnfreunde Emmerthal‘. Bereits am 1. April 2008 konnten wir den Raum der ehemaligen Bahnhofsgaststätte anmieten. Sofort begannen wir mit umfangreichen Renovierungsarbeiten. Wände wurden verputzt, eine Zwischendecke eingezogen, Elektroleitungen verlegt und ein Sanitärraum eingebaut. Bereits nach wenigen Monaten Umbauphase stand der neue Clubraum. Daher feiern wir 2018 das 10-jährige Bestehen. Im April 2010 mieteten wir den angrenzenden Raum,



**Hans-Peter Gerunde im Party-Zelt auf dem Bahnhofsvorplatz**

den vormaligen Wartesaal, dazu. Jetzt konnten wir uns auf 130 Quadratmetern ausbreiten. Zuvor standen wieder Renovierungsarbeiten an. Im September 2010 war es geschafft, und die N-Bahner bezogen eine eigene Abteilung. Leider gibt es für die Räume keine Heizung, doch damit können wir leben.“

Ende 2013 traten die Eisenbahnfreunde Emmerthal dem BSW bei. Mit fünfeinhalb Jahren sind sie unsere jüngste Kulturgruppe im Fachbereich Modelleisenbahnen. Dass sie zum BSW fanden, hat einen wichtigen Hintergrund. Und der heißt Hans-Peter Gerunde. Er sitzt uns gegenüber und besteht darauf, dass wir uns kennen. Und plötzlich fällt es uns wie „Schuppen von den Augen“. Richtig, Hans-Peter Gerunde war unser Titelbild von Bahn&Modell, Heft 33, von der BSW-Gruppe der Fahrkartensammler Stadtoldendorf.

Wir hatten ihn 2015 in Halle (Saale) beim FISAIC-Eisenbahnfest kennengelernt. Aber wieso ist er jetzt hier bei den Eisenbahnfreunden Emmerthal? Und auch noch als Gründungsmitglied? „Wieso nicht? In der Vielfalt liegt der Reiz des Ganzen. Man kann doch in mehreren Gruppen arbeiten, wenn man es zeitlich schafft. Die Sammler treffen sich doch nur einmal im Jahr,“ ist seine Antwort. Er war derjenige, der die Gruppe überhaupt erst einmal auf die Idee brachte, in das BSW einzutreten, denn dieses öffnete sich gerade auch für Nichteisenbahner, die BSW-Förderer werden wollten. Das wusste Gerunde, der seinerzeit als Schichtleiter bei der Transportleitung Fernverkehr in Hannover arbeitete. Er informierte die BSW-Regionalleitung in Hannover. „Der Rest war schnell erledigt. 21 Bastler, von denen nur zwei bei der Deutschen Bahn arbeiteten, gehörten von da an zum BSW.“

Wolfgang Kappauf sagte dazu: „Wir wünschen uns, dass alles so bleibt. Durch das BSW sind wir abgesichert. Ein Teil der Miete wird durch unsere Beiträge erwirtschaftet, den anderen Teil übernimmt das BSW.“ Die Gruppe trifft sich immer dienstags ab 19 Uhr zum Bauen und Basteln. Aber ein zweiter Termin in der Woche ist vielleicht noch wichtiger, denn ein Teil der Gruppe frühstückt immer donnerstags oder freitags zusammen. „Mit dem Einkaufen dafür ist jeder mal dran. Wir wissen, was wir mögen. Bisher hat es immer geklappt“, erläutert der Gruppenleiter. „Beim Frühstück wird viel geredet und gefachsimpelt. Hier entstehen die besten Ideen.“

Wir beginnen unseren Rundgang, wobei uns Wolfgang Kappauf erklärt: „Ziel der beiden Anlagen ist es, Natur und Technik so exakt wie möglich darzustel-

len und nachzubauen. Dabei helfen uns Schablonen. Auf ihnen sind alle Befestigungen fixiert. Unsere HO-Bahn (1:87) ist gegenwärtig noch ein Provisorium und besteht aus ca. 30 Modulen mit verschiedenen Segmenten, auf denen drei Züge rollen. Die Module sind Privateigentum. Zurzeit gibt es noch viele offene Flächen. Das Basteln scheint eine unendliche Geschichte zu sein, doch der endgültige Gleisplan liegt vor und wurde gemeinschaftlich abgesegnet. In zwei bis drei Jahren soll alles fertig sein.“ Daneben gibt es noch ein DC-Car-System, das auch seine Liebhaber hat. Kleine Autos fahren autonom auf einem Marktplatz. Sie halten untereinander Abstand, keins kollidiert mit einem anderen. Sie sind der Gegenwart schon etwas voraus.

Die N-Bahn (1: 160) mit neun Millimeter Spurweite im ehemaligen Wartesaal präsentiert sich vollendet und ist auch der Publikums-Magnet. Verschiedene Motive und Hintergrundbilder an der Wand machen das gesamte Ensemble erlebbar. Viel Liebe zum Detail steckt darin. Der Bahnhof dominiert im Vordergrund. Das nahe Bahnbetriebswerk präsentiert sich mit Be-



**Die Schmiede auf dem Auto-Parcours (DC-Car-System)**

kohlungsanlage und zwei Wassertürmen sowie einer Schiebebühne. Da gibt es ein Betonwerk mit Bahnanschluss, eine Straße mit Schrankenanlagen, auf der eine Feuerwehr mit blinkenden Lichtern fährt. Zwei Brücken überspannen die Gleisanlagen. Auch an eine Schwebebahn und eine Windmühle wurde gedacht. Und nicht zuletzt kann man Dachdecker an acht Gebäuden bei ihrer Arbeit zusehen.

Am späten Nachmittag werden die letzten Besucher verabschiedet. Nun geht es an den Abbau der Außenanlagen, bevor der Schautag gemeinsam in einer griechischen Gaststätte ausklingt.



**Stadtlandschaft der Spur N-Anlage**  
Fotos: L. Kuhne (6x)

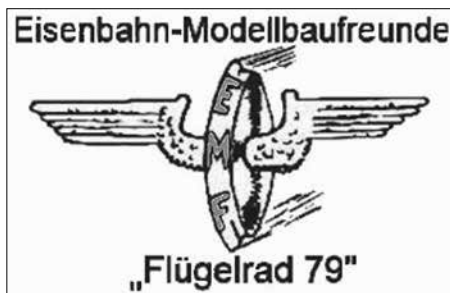
## 40 Jahre „Flügelrad 79“ in Paderborn

*Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von Markus Klatte, Paderborn*

Um es gleich vorweg zu sagen: Wir berichten hier über eine ausgesprochene Erfolgsgeschichte einer BSW-Modelleisenbahn-Gruppe. Natürlich gab es Höhen und Tiefen, doch die positiven Ereignisse überwiegen bis heute. Alles begann mit acht aktiven Eisenbahnern. Zurzeit hat die Gruppe 52 Mitglieder. Bereits 1980, ein Jahr nach ihrer Gründung im April 1979, bekamen die Eisenbahn-Modellbau-freunde „Flügelrad 79“ (EMF) eigene, zumutbare Räume von ihrem Stammwerk, dem damaligen Ausbesserungswerk (Aw) Paderborn. Eine Modelleisenbahnanlage der Spurweite H0 sollte entstehen.

Als Vereinslogo entschied man sich für die Dampflok der BR 52, die lange Zeit im Aw Paderborn vor dem Verwaltungsgebäude ihren Platz hatte, später für das Flügelrad.

Innerhalb von 14 Tagen wurden die Räume der ehemaligen Werksmess-Stelle renoviert. Dann konnte es losgehen. Es



dauerte bis 1986, dann war die H0-Modulbahn vorzeigbar. Es handelt es sich um eine transportable Ausstellungsanlage. Die kürzeste Aufbauhöhe beträgt ca. zehn Meter, und sie kann bis ca. 30 Meter verlängert werden. Durch verschiedene Eckmodule ist eine L- oder U-Form möglich. Damit nahmen die Eisenbahnfreunde an vielen Ausstellungen teil, u.a. 1988 an der Feier zum 75-jährigen Bestehen des Aw Paderborn. Zum 10-jährigen Gruppenjubiläum 1989 übergab der da-



**EMF-Schienenbusanhänger auf der Landesgartenschau 1994**

Foto: M. Klatte



**2013, bei der Feier zu 100 Jahre DB Werk Paderborn, diente der SKL als willkommener Pendel innerhalb des Werksgeländes**  
Foto: M. Klatte

malige Werkdirektor Wolfgang Arnicke ein besonderes Geschenk: einen Schienenbusanhänger (kombinierter Sitz-/Gepäckwagen (VB9822-3). Dieser steht mittlerweile auf einem 13 Meter-Gleis direkt vor dem Gruppenraum und enthält eine kleinere HO-Digital-Modellbahnanlage. Auf der Landesgartenschau 1994 in Paderborn war dieser komplett sanierte Schienenbussanhänger ein Aushängeschild der Gruppe. Ein Eisenbahnfreund hatte den Straßentransport organisiert.

Im November 1997 fand der erste Spatenstich für einen Anbau an das Vereinsheim statt. Bereits im September 1998 konnten die neuen Räumlichkeiten einweihet werden. Im selben Jahr wurde eine Jugendgruppe gegründet, um für Nachwuchs zu sorgen.

Im Jahr 2000 begann für EMF „Flügelrad 79“ das Zeitalter des Internets.

Unter [www.fluegelrad79.de](http://www.fluegelrad79.de) kann sich nun jeder über die Gruppe informieren.

2001 stellte das DB Werk Paderborn ein Gartengrundstück gleich neben dem Schienenbusanhänger zur Verfügung. Das Gelände wurde umzäunt, und der Bau einer Gartenbahn begann. Im Jahr 2002, als der Gruppenleiter Karl Wecker zum BSW-Bezirksbeauftragten für Modelleisenbahn der Region West bestellt wurde, veranstalteten die Eisenbahnfreunde in diesem Garten ein Kennlertreffen aller zugehörigen Gruppen des BSW-Bezirks Essen.

Im Herbst 2003 riss die Glückssträhne. EMF bekam ungebetenen Besuch außerhalb der Öffnungszeiten. Unbekannte beschädigten die Anlagen und verursachten erhebliche materielle und finanzielle Schäden. Aber wie heißt es so schön? „Hinfallen, aufstehen, Krönchen

richten – und weiter geht's". Bis zum 25-jährigen Gruppenjubiläum im März 2004 erholten sich alle wieder. Das Jahr ging mit einer Ausstellung von Modellbahnzubehör zu Ende, und zwar im weltgrößten Computermuseum, dem Heinz Nixdorf MuseumsForum Paderborn.

Während einer Gruppenfahrt im September 2007 in den Harz wurde die Idee geboren, einen Schwergewichtswagen (SKL) zu übernehmen, der im DB Werk überzählig war. Es dauerte allerdings bis zum Sommer 2012, bis der Motor zum ersten Mal wieder ansprang (Bahn&Modell berichtete bereits im Heft 31 davon).

2009 gab es einen organisatorischen Tiefschlag. Der Gruppenleiter trat im April zurück und die gesamte Gruppenleitung zum 31. Dezember. Erst Mitte 2010 fand man zum eigentlichen Hobby und zum Feiern zurück. Die Gruppenleitung trat mit kleinen personellen Veränderungen erneut an und wurde wiedergewählt. Im Sommer gab es ein Gartenbahnfest mit anderen BSW-Gruppen und einen Ausflug zur Modellbundesbahn nach Bad Driburg.

2013 wurde wieder gebaut, diesmal an einem neuen Eingangsbereich zum Gruppenraum. Zur 100-Jahrfeier des DB Werks betreuten die BSW-Eisenbahnfreunde den Pendelzug zwischen Paderborn Hbf und dem Werksgelände.

2014 entstand eine weitere günstige Gelegenheit, die Raumkapazitäten zu erweitern. Die Töpfergruppe hörte auf und hinterließ ein marodes Umfeld. EMF entschied sich nicht für die Renovierung, sondern für eine grundlegende Sanierung. Die Decke wurde instandgesetzt, die sanitären Anlagen wurden erneuert und neue Tische und Stühle besorgt. In

der Öffentlichkeit präsentierte sich EMF 2016 mit einem „Tag der offenen Tür“ in den Räumen, die 2014 saniert worden waren. Inzwischen ist hier die neue BSW-Fotogruppe „Blende 2015“ eingezogen.

Seit Ende 2017 kann durch die Änderung der Raumbesetzung der BSW-Räume weitere Platzkapazität genutzt und die Renovierung des „Raumes Büren“ in Angriff genommen werden. Im Februar 2018 trafen sich mehrere Mitglieder, um dem Raum ein neues Farbkleid zu geben und den Muff der vergangenen Jahrzehnte zu entfernen. Außerdem soll ein Modell des inzwischen stillgelegten Bahnhofs Büren/Westf. entstehen.

Im Jubiläumsjahr 2019 ist Ende Mai eine interne Feier für alle Mitglieder geplant, bei der diese auf 40 erfolgreiche Jahre „Flügelrad 79“ zurückblicken werden. Kaum eine andere BSW-Modelleisenbahngruppe hat so viel Kontinuität und Zuwendung erhalten und es geschafft, sich ohne Umzug, ohne erzwungenen Neuanfang und mit einer erstaunlich hohen Mitgliederzahl zu verewirklichen. Da können sich das DB Werk Paderborn, das BSW, die EMF-Gruppenleitung und alle EMF-Mitglieder mehrere Biennen ans Revers heften.

Die öffentliche Jubiläumsveranstaltung hat EMF auf den 21. und 22. September 2019 gelegt, an dem alle unsere BSW-Gruppen des Kulturbereiches Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn eine „Bundes-Modell- und Eisenbahnausstellung“, d. h. einen „Tag der offenen Tür“ veranstalten (siehe Beitrag auf Seite 36).

Lit.: Chronik der BSW-Gruppe EMF „Flügelrad 79“



## 70 Jahre Modelleisenbahnclub Münster (Westf)

*Auszug aus der Web-Seite des MEC Münster [www.mec-muenster.eu](http://www.mec-muenster.eu)*

„Unser Geburtsjahr war das Jahr 1949. Münster lag noch in Schutt und Asche, da wollte unser Clubvater Enno Janßen ein wenig Ablenkung in den schweren Alltag der Münsteraner bringen. Enno war Eisenbahner "durch und durch" – was lag da näher, als einen Modelleisenbahnclub zu gründen. Am 30. Mai wurde also die Gründungsversammlung in der provisorischen Reichsbahnkantinen im alten Reichsbahn-Direktionsgebäude, das teilweise noch eine Ruine war, abgehalten. Die ers-

te Anlage wurde im Keller des ehemaligen Luftgaukommandos gebaut. Nach einem Wassereinbruch musste diese jedoch Anfang der 50er Jahre aufgegeben werden. Danach wurden uns Räumlichkeiten im Verbindungstrakt des "neuen" Direktionsgebäudes auf der Bahnhofstr. 15 zur Verfügung gestellt. Hier konnte dann auf ca. 65 qm eine H0-Anlage aufgebaut werden, die das nördliche NRW als Thema hatte.“



Die Redaktion Bahn&Modell gratuliert recht herzlich zu dem außergewöhnlichen Jubiläum. Ein eigenständiger Beitrag aus der Gruppe ist leider nicht rechtzeitig fertig geworden. Wir bringen ihn im nächsten Heft. Dafür ist in unserer Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHDIREKTIONEN soeben der Titel „Eisenbahndirektion Münster 1855-1880 1895-1974“ erschienen (siehe Rezension auf Seite 81).

**Historisches Foto aus den Anfangstagen des MEC Münster**

# Schicht im Schacht

mit dem Ende des Kohlebergbaus verabschieden sich auch die „Zeichenbahnen“

**Werner Wölke, Wetter (Ruhr)** – Regionaler Fachberater Eisenbahnerbe NRW und Rheinland-Pfalz

Als am 21. Dezember 2018 auf dem Bergwerk Prosper-Haniel in Bottrop symbolisch das letzte Kohlestück ans Tageslicht geholt und dem Bundespräsidenten Frank-Walter Steinmeier überreicht wurde, endete die jahrhundertlange Ära des deutschen Steinkohlenbergbaus. Dies soll Anlass für eine kleine Rückschau sein.

Die Geschichte der Steinkohle ist länger als allgemein angenommen. Bereits Griechen und Römer kannten den schwarzen Brennstoff, waren davon aber nicht sonderlich begeistert. Geruch und Ruß erstickten sozusagen eine weitere Verwendung. Erst im Mittelalter wurde das „Schwarze Gold“ wiederentdeckt. Der Legende nach wunderte sich ein Schweinehirt über die schwarzen, noch glühenden Steine, mit denen er abends zuvor sein

Lagerfeuer eingefasst hatte. Viele Orte des Ruhrgebietes nehmen für sich in Anspruch, die Wiege des Steinkohlenbergbaus zu sein; aber wann und wo welcher Schweinehirt so viel „Schwein“ hatte, dies zu entdecken, wird wohl nicht mehr geklärt werden können.

Dort, wo die Flöze die Erdoberfläche erreichten, gruben vor allem die Bauern in kalten, vegetationslosen Zeiten nach Kohlen. Aber auch sie litten unter der nicht gerade emissionsfreien Verbrennung in den meist offenen Feuerstellen. Die Kohle blieb der Brennstoff der armen Leute. Wer es sich leisten konnte, nutzte weiterhin Holz. Erst die Ablösung der offenen Feuerstellen durch geschlossene Öfen schaffte Abhilfe. Als der Bedarf an Brennstoffen stieg, konnte er ohnehin durch Holz nicht



1890: Zeche im östlichen Ruhrgebiet bei Kamen. – Der Zug im Vordergrund führt neben Güter- auch Personenwagen für den Transport der Bergleute zum Arbeitsplatz  
Lichtdruck Wilhelm Otto, Düsseldorf/  
Sammlung Wölke

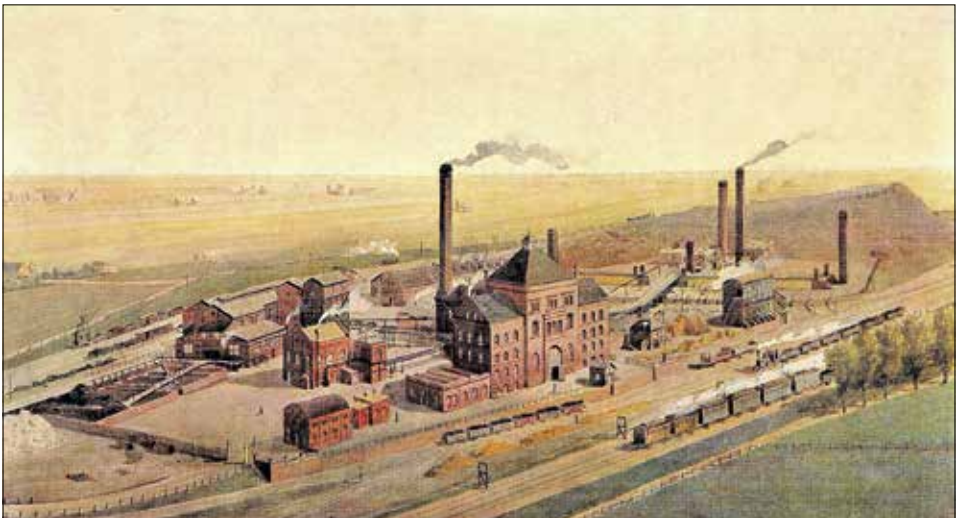
mehr gedeckt werden. Ganze Landstriche waren schon durch die Abholzung verödet und auch die nachhaltige Bewirtschaftung der „Siegerländer Hauberge“\* konnte den Holzbedarf für die eisenverarbeitenden Betriebe nicht decken. Die Kohle aus den immer tiefer werdenden Bergwerken konnte nur durch Einsatz von dampfbetriebenen Entwässerungspumpen wirtschaftlich gewonnen werden. Die Symbiose von Kohle und Dampfmaschine wurde dann auch zum Motor der einsetzenden Industrialisierung. Die auf Rädern gesetzte Dampfmaschine ermöglichte zusätzlich die schnelle und kostengünstige Verteilung des Energieträgers Kohle und der daraus resultierenden neuen Warenströme. Die Eisenbahn ist somit auch ein Kind des Bergbaus. Anfangs transportierten noch Pferdebahnen die nahe dem Ruhrtal geförderte Kohle zur Ruhr, die im

ausgehenden 18. Jahrhundert für den Kohletransport schiffbar gemacht wurde. Auch führten einige dieser Pferdebahnen ins Bergische Land hinein, z. B. nach Wuppertal, ein damaliges Zentrum der Textilindustrie. Und hätte seinerzeit der preussische König nicht die Verwendung von Lokomotiven untersagt, wäre vielleicht die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn von (Essen)-Kupferdreh nach Nierenhof die erste Dampfeisenbahn in Deutschland gewesen und nicht Nürnberg–Fürth.

Mit der Nordwanderung und den damit verbundenen größeren Teufen des Ruhrbergbaus waren nicht nur stärkere Pumpen, sondern auch leistungsfähigere Transportmöglichkeiten notwendig. Die Cöln-Mindener-Eisenbahn, die ab 1847 ihren Weg durch das noch wenig besiedelte Emschertal nahm, hatte anfangs als zentrales Ziel die Verbindung nach Berlin.

**1895: Zeche Prinz von Preußen zwischen Bochum Hbf und Bochum-Langendeer an den Konkurrenzstrecken der ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahn (BME) und der Rheinischen Eisenbahn (RhE). Je nach Ziel und Tarif suchte sich der Zechenbetreiber den günstigsten Abtransporteur aus**

**Sammlung Wölke**





1935: Zeche Sachsen in Hamm-Heessen, an der Strecke Hannover–Bielefeld–Hamm, während der Vorbeifahrt eines „SVT Bauart Hamburg“ auf der Relation Köln–Hamm–Berlin Sammlung Wölke

Die an der Strecke gelegenen Bergwerke und neu gegründeten Betriebe wie die Gutehoffnungshütte in Oberhausen standen nicht im Fokus der neuen Bahn. Erst als die Bergisch-Märkische und die Rheinische Eisenbahn das Ruhrgebiet mit einem Netz von Haupt- und Anschlussbahnen überzogen, erkannte man die lukrativen Kohletransporte. Um möglichst ein großes Absatzgebiet zu haben oder die günstigsten Frachttarife nutzen zu können, hatten viele Zechen Anschlüsse an mehrere Bahngesellschaften. Diese grenzten sich jedoch wirkungsvoll gegeneinander ab. Auch über eine Zeche durfte es keine Gleisverbindung zwischen verschiedenen Bahngesellschaften geben. Selbst der preußische Staat wollte an diesem Geschäft teilhaben und ließ noch kurz vor dem Ende der Privatbahn-

zeit um 1880 von der Königlich Westfälischen Eisenbahn eine 50 Kilometer lange Strecke durch das nördliche Ruhrgebiet bis (Oberhausen)-Sterkrade bauen\*\*. Da diese Strecke nur eine Parallelverbindung zu bestehenden Kohlebahnen war, wurde sie bereits nach wenigen Jahren in weiten Bereichen stillgelegt. Erst die umfassende Verstaatlichung der Privatbahnen beendete dieses Konkurrenzdenken.

Aufgabe der zwei neuen Königlich Eisenbahn-Direktionen Köln rechtsrheinisch und Elberfeld (später Wuppertal) war es ab 1881, das zerstückelte Eisenbahnnetz des Ruhrgebiets neu zu strukturieren. Parallel verlaufende Verbindungen wurden stillgelegt und neue Bahnanlagen realisiert. 1885 ging in (Essen)-Frintrop ein leistungsfähiger, großer Rangierbahnhof in Betrieb. Alle Kohletransporte in Richtung Westen

und Süden wurden hier abgefertigt, und obwohl er viele kleine Anlagen aus der Privatbahnzeit ersetzen sollte, wurde er selbst schnell zu klein. Sammelbahnhöfe zu seiner Entlastung entstanden, so z.B. (Oberhausen)-Osterfeld und (Duisburg)-Wedau. Da sich Essen-Frintrop nicht weiter ausbauen ließ, wurde der Bahnhof 1930 zugunsten einer umfangreichen Erweiterung von Oberhausen-Osterfeld stillgelegt. Wie das gesamte Ruhrgebiet einem ständigen Wechsel von Industrie- und Zechenanlagen ausgesetzt war, so fand sich für Essen-Frintrop auch einer Weiterverwendung. Die Gutehoffnungshütte, die im nahen Oberhausen Hütten- und Stahlwerke betrieb, übernahm das Gelände für den eigenen Bahnbetrieb. Bis zum Ende des 20. Jahrhunderts wurden hier noch Züge von und zu den konzerneigenen Zechen behandelt.

Mit der Nordwanderung des Bergbaus entstanden immer leistungsfähigere Zechen, die sich zunehmend monopolisierten. Es bildeten sich Grubenbahnnetze bzw. Werkbahnverbünde, die sich an den neu gebauten Rhein-Herne-Kanal oder das Staatsbahnnetz anschlossen. Dennoch kam es zeitweise zu Kohlemangel, entweder weil die Bergbaubetriebe den Bedarf nicht decken konnten oder die Transportkapazitäten nicht ausreichten. Um Letzterem abzuhelpen, führte die Deutsche Reichsbahn in den 1920er Jahren offene Großraum-Schüttgutwagen ein. Nach einer Erprobungsphase der verschiedenen Waggonbauer setzten sich bewährte Bauarten durch, u.a. der Selbstentladewagen Falns 183.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Kohle wieder sehr gefragt. Sie half beim Wiederaufbau der Wirtschaft in der neu-

en Bundesrepublik. Doch zeichnete sich bald ab, dass ihr andere Energieträger wie Öl und Gas den Rang abliefen. Das Zechensterben im Revier begann. Zusätzlich drängte preiswertere Importkohle auf den Markt. 1968 wurde daher als Konsolidierungsmaßnahme die Ruhrkohle AG gegründet, die damals gut 80 Prozent der deutschen Steinkohle förderte. Der Hüttenvertrag mit der Stahlindustrie sollte die Existenz der Ruhrkohle sichern. Dennoch musste die Kohle ab 1975 durch den Kohlepfennig, der mit dem Strompreis erhoben wurde, subventioniert werden. Eine weitere Reduktion des Kohlebergbaus war unumgänglich, doch lange Zeit wurde noch um einen verbleibenden Sockelberg gestritten. 2007 beschlossen Bund und Ländern, den Kohlebergbau nur noch bis 2018 zu subventionieren. Das heutige Ende war eingeläutet.

Nicht nur unter Tage war man bemüht, die Förderkosten zu minimieren. Auch über Tage wurde die selbst geförderte Kohle für die Zechenbahn-Lokomotiven zu teuer. Bereits in den 1920er Jahren führten daher Stahlwerke in Duisburg und Bochum den elektrischen Anschlussbahnbetrieb ein, der natürlich den Verkehr von und zu den eigenen Kohlenzechen einschloss. Mit der Betriebsreife der Diesellokomotive entwickelten die Hersteller ganze Baureihen für den Werkbahnbereich, angepasst an die Bedürfnisse der Zechenbetreiber.

Da Zechen meist auch über eigene Kraftwerke verfügten, bot sich vorrangig die elektrische Traktion an. So elektrifizierten die Rheinstahl-Bergbau AG in Bottrop sowie die Gladbecker Hibernia AG ihre recht umfangreichen Gleisnetze. Nach dem Zusammenlegen beider Netze und der Ausweitung des elektrischen Betriebs



**Juli 1980: Elektrischer Zugbetrieb bei der Ruhrkohle AG zwischen den Zechen Prosper II und Prosper III. Auf der Schachanlage Prosper II im Hintergrund wurde im Dezember 2018 die Steinkohlenförderung in Deutschland beendet**  
**Foto: W. Wölke**

auf die ehem. Gelsenkirchener Bergbau AG entstand im mittleren Ruhrgebiet ein umfangreiches Werkbahnnetz, das 1985 eine Gesamtlänge von 364 Kilometern umfasste, davon 200 Kilometer elektrifiziert. Mit 37 Elloks, 67 Dieselloks und 3 780 Wagen wurden über 40 Millionen Tonnen transportiert. Zu Beginn des Jahres 2018 sind davon gerademal 46 Kilometer übriggeblieben, der größte Teil davon am Förderstandort Prosper II zur Kokerei, zum Hafen Bottrop und zum DB Anschlussbahnhof Bottrop Süd. Auch nach dem Verkauf der Kokerei an den Stahlkonzern ArcelorMittal wird das Werkbahnnetz in Betrieb bleiben. Allerdings wechselte der Betreiber von der RBH Logistics GmbH in Gladbeck (ehem. RAG-Bahn- und Hafen-

betriebe) zur Wanne-Herner-Eisenbahn und Hafen GmbH in Herne (WHE). Bereits 2005 trennte sich die Ruhrkohle AG von ihrem Logistik-Eigenbetrieb und veräußerte ihn an die heutige DB Cargo AG, die damit auch deutschlandweite Massenguttransporte durchführt. Der WHE kommt heute die Ehre zuteil, letzter „König der Zechenbahngeleise“ zu sein.

\*) Der "Siegerländer Hauberg" bei Olpe/Südwestfalen gilt als eine hochentwickelte Sonderform der Niederwaldwirtschaft, deren ressourcenschonende Kreislaufwirtschaft den Raubbau von Holz verhinderte. Er prägte über Jahrhunderte hinweg die Siegerländer Landschaft. Auf dieser Waldfläche der Waldgenossenschaft Fellinghausen lebt die alte Wirtschaftsform weiter-

\*\*) s. Lothar Kuhne, „Eisenbahndirektion Münster“ Seite 19, Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin 2019

## Alte Eisenbahnberufe: Der Streckenwärter

*Jürgen Kade, Quedlinburg – BSW/EWH-Förderer*

Arbeit an der frischen Luft in freier Natur, wie wohltuend und vergnüglich ist das, wenn die Witterung angenehm, die Gedanken frei und die Welt um uns herum in Ordnung sind. Aber was ist dann, wenn es stürmt und regnet, die Arbeit anstrengend und die Verantwortung riesengroß ist? So trug er sein Schicksal und erfüllte seine Pflicht, tagaus und tagein, Kilometer für Kilometer auf Schwellen und Schotter unterwegs, der Streckenwärter. Auch als Streckenläufer bezeichnet, war er ein Eisenbahner des Bahnaufsichtsdienstes (später der Bahnmeisterei), der einen ihm zugeteilten Streckenabschnitt regelmäßig zu begehen und zu kontrollieren hatte.

Spaziergänge waren solcherart Streckenbegehungen nicht. Solide körperliche Kondition und stete Aufmerksamkeit waren gefordert, denn es ging darum, mit geschultem Blick jede Abweichung am Gleis zu erkennen, kleinere Mängel, z. B. gelockerte Schwellenschrauben, sofort zu beheben, Spurveränderungen, Schienenbrüche, Profileinschränkungen und andere Mängel zu melden. Bei sicherheitsgefährdenden Tatbeständen hatte er unverzüglich die Sperrung des Streckenabschnitts zu veranlassen und gegebenenfalls herannahende Züge anzuhalten. Die benötigte Ausrüstung befand sich im Rucksack: Dienstbuch, Werkzeug, Schraubenschlüssel für Schwellenschrauben, Signalfolge, Signalthorn und früher auch Knallkapseln. Selbstverständlich hatte er die einschlägigen Oberbauvorschriften ebenso zu kennen wie den aktuellen Fahr-

plan und betrieblichen Besonderheiten im Streckenabschnitt. Voraussetzung für den Streckenbegang war die persönliche Meldung beim zuständigen Fahrdienstleiter. Unterwegs erfolgten Meldungen über vorhandene Signalfernsprecher, und auch die Abschlussmeldung war nachweisbar vorzunehmen.

Bereits unsere Altvorderen hatten exakte Vorstellungen zum Bahnaufsichtsdienst. Interessant ist hierzu die Enzyklopädie des Eisenbahnwesens von 1912<sup>1</sup>:

*„Die Beobachtung des Bahnzustandes umfasst insbesondere die Freihaltung der Umgrenzung des lichten Raumes, namentlich der Spurrinne, ferner die Untersuchung des Gleises in bezug auf Spurweite, Überhöhung, etwaige Einsenkungen, Frosthebungen, Verwerfungen, Schienenbrüche, Fehlen oder Lockerung der Schienenbefestigungs- und Verbindungsmittel, die Prüfung des baulichen Zustandes der Bauwerke, der Damm- und Einschnittböschungen, insbesondere der Felswände gegen Abrutschungen und Abstürze, die Beobachtung von eintretendem Hochwasser, von Eistreiben und Eisstopfungen, Wildwasseranschwellungen und endlich auch die Erhaltung der Grundeigentums-grenzen durch regelmäßig wiederkehrende Begehungen.“*

Auch den Arbeits- und Lebensbedingungen sowie der Arbeitsbeschaffung wurde seinerzeit bereits eine große Bedeutung beigemessen:

*„Um einer Übermüdung der Streckenwärter vorzubeugen, ist bei den*



**Zeichnung von  
Hans Rade, 1961:  
Streckenwärter bei  
der Arbeit**

Begehungen an geeigneter Stelle – in der Bude eines Schrankenwärters oder in einer Station – eine Frühstücks- oder Mittagspause, letztere möglichst im eigenen Wärterhause, vorzusehen und, sofern die Begehungsstrecke mehr als einen Stationsabstand umfasst, zwischen die Begehung der Teilstrecken (Stationsabstände) eine Zugbenutzung zu legen. Bei Sturm, Wind mit Regen und Schneegestöber wird es dem Wärter zu überlassen sein, die Wege in umgekehrter Richtung mit dem Winde zurückzulegen, wofür von vornherein ein zweiter Plan der Streckenbegehungen aufzustellen ist. Zuweilen kann im Winter durch Kürzung der Strecken oder Übertragung einer der täglichen Streckenbegehungen an einen vereidigten Arbeiter für den Wärter Dienst erleichterung und für einzelne der ständigen Arbeiter, für die es im Winter meist an Arbeit fehlt, Beschäftigung geschaffen werden. Dadurch wird vermieden, dass

bei Bemessung der Länge der Aufsichtsstrecken auf die größere Anstrengung bei den Begehungen während der Zeit der Schneefälle Rücksicht genommen werden muss.“

Letztlich hatte man sich auch zu den Wohnverhältnissen des Streckenwärters Gedanken gemacht:

„Zur Vermeidung unnötiger Wege und zur Vergrößerung der Aufsicht ist es zweckmäßig, dem Streckenwärter Wohnung an der Bahn, tunlich in der Mitte der von zwei Stationen begrenzten Aufsichtsstrecke, anzuweisen.“

Natürlich war – wie bei der Eisenbahn üblich und notwendig – die Tätigkeit des Streckenwärters exakt schriftlich geregelt. Die jeweils letzten Druck-Ausgaben:

DRG: Dienstanweisung für die Bahnwärter und Schrankenwärter ab 1932 (DA Ba--Schra)

DB: Vorschrift für den Schranken- und Streckenwärterdienst 1972-1988 (DS 814)

DR: Dienstvorschrift für die Prüfung des Oberbaues und der Streckenanlagen, Teilheft 1: Aufgaben des Streckenwärters 1983-1993 (DV 816 Th.1)

Der Aufgabenbereich und die Verantwortung des Streckenwärters waren vielfältig und anspruchsvoll. Auf sich allein gestellt war er im Einsatz zwischen den Betriebsstellen, kilometerweit vom nächsten besetzten Dienstposten entfernt und man bedenke: Das Handy war noch nicht erfunden! Ohne ein solches ginge heute sicher niemand mehr auf die Strecke.

Was hat er nicht alles erlebt, unser Streckenwärter: das Spiel der Jahreszeiten in freier Natur, die Pflanzen- und Tierwelt am Bahndamm, Hitze, Kälte, Regen, Sturm, Hochwasser, umgestürzte Bäume, Felsabbrüche. Und dabei immer die Aufmerksamkeit auf das Eigentliche gerichtet, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Unzählige zu Fuß bewältigte Streckenkilometer machten den Schwellenabstand zum Maß aller Dinge.

Auch schlimme Erinnerungen werden wach. Denken wir an den im Januar 1981 in Halle-Neustadt vermissten siebenjährigen Jungen, der zwei Wochen später durch einen Streckenwärter an den Gleisen zwischen Halle und Leipzig in einem Koffer tot aufgefunden wurde. Da sich in dem Koffer auch alte Zeitungen mit ausgefüllten Kreuzworträtseln befanden, konnte der Täter nach langwieriger Auswertung von Schriftproben im November 1981 gefasst werden. Als „Kreuzworträtsel-fall“ war er 1988 Thema eines Fernsehfilms in der Reihe „Polizeiruf 110“ (Folge 123).

In dem bayerischen Fernsehfilm „Walters letzter Gang“ von 1988 macht sich der alte Streckengeher zum letzten Mal auf, um seine Strecke vor der beabsichtigten

Stilllegung abzulaufen und besinnt sich dabei auf die wichtigsten Stationen seines Lebens. Im Film Polizei-Ruf 110 „Totes Gleis“ von 1994 finden die Streckenwärter Lansky und Dettmann (übrigens prominent dargestellt von Otto Sander und Ben Becker) einen Koffer mit sehr viel Geld und kommen damit eiskalten Profis in die Quere. Im Jahr 2005 spielten die beiden noch einmal die gleichen Rollen im Film „Dettmanns weite Welt“, jedoch – hier hat die Bahnrealität bereits zugeschlagen – sind sie nicht mehr Streckenwärter, sondern montieren in einem ABM-Projekt Gleise ab.

Spätestens jetzt wird klar, dass es den alten Streckenwärter nicht mehr gibt. Mit dem Ende der Deutschen Reichsbahn ging 1993 auch diese Ära zu Ende, bei der Deutschen Bundesbahn bereits 1988. Andere Oberbauformen, ein neu gestaltetes Inspektionsprogramm, regelmäßige Messfahrten zur Kontrolle der Gleisgeometrie und neue Messverfahren, wie z. B. die Ultraschallprüfung, machten den herkömmlichen Streckenwärter überflüssig. Ein letzter verrichtete seinen Dienst bei der Mecklenburgischen Bäderbahn „Molli“.

Erfreulich ist so manche Idee, die zumindest die Erinnerung an einen altgedienten Fachmann wach hält. Wussten Sie zum Beispiel, dass in der Bahnhofswirtschaft mit dem schönen Namen „Bahnhofsvision“ in Kornelimünster, einem Ortsteil von Aachen, ein Salat „Streckenwärter“ (mit Champignons vom Grill) angeboten wird?

Lit.: Röhl, Dr. Freiherr von; Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Band 1, Seite 369 (2.); Berlin/Wien 1912 (Quelle: [www.zeno.org/Roell-1912/K/roell-1912--011-0369](http://www.zeno.org/Roell-1912/K/roell-1912--011-0369))

## Berühmte Züge

# Hellas-Express – einer der legendären Balkanzüge

### Redaktion

Im März 1960 unterzeichneten die Bundesrepublik Deutschland und Griechenland ein Abkommen zur Anwerbung griechischer Arbeitnehmer. Die erste Generation der Gastarbeiter reiste viele Stunden mit der Bahn nach Deutschland. Hellas-Express hieß einer der zahlreichen Balkanzüge. Er verkehrte 1963–1988 von Dortmund nach Athen und zurück. Rund 50 Stunden dauerte die Reise und führte durch Österreich und das damalige Jugoslawien. Mit 2 948 Kilometern war er der längste europäische Zuglauf, noch länger als der Ost-West-Express Aachen–Moskau. Seine Reisegeschwindigkeit



Zuglauf-Karte

betrug allerdings nur rund 60 km/h. Der Hellas-Express fuhr im Winterfahrplan 1963/64 bis Ende Oktober und ab Anfang April täglich sowie an mehreren Tagen zur Weihnachtszeit. Ab 1965 fuhr er ganzjährig.

Der Hellas-Express erlaubte Pausen und Begegnungen sowie eine gewisse geografische und menschliche Akklimatisierung. Er war auf Gastarbeiter orientiert und auf deren Bedürfnisse zugeschnitten. Der Hellas-Express verkörperte das Gegenteil von Luxus. Sein Wagenpark war bunt zusammengewürfelt und wurde von mehreren beteiligten Bahngesellschaften gestellt. In deutschen Fahrplänen stand anfangs der Hinweis: „Dieser Zug ist für Reisende im innerdeutschen Verkehr nicht zu empfehlen. Mit gewohntem Komfort und Ausstattung darf nicht gerechnet werden.“ Im Kursbuch Sommer 1978 konnte man lesen: „Internationaler Reisezug mit langem Laufweg; mit normaler Pünktlichkeit und dem üblichen Komfort kann nicht gerechnet werden“.



DB Zuglaufschild Dortmund–Athen

OSE Zuglaufschild Athen-Dortmund



Sicher waren nicht allein der Wagenpark, sondern auch die Reisegewohnheiten der Südost-Europäer und manchmal auch der Knoblauchduft dafür verantwortlich. Auch Touristen mit schmalen Geldbeutel nutzen den legendären Fernzug. Fliegen war einfach noch zu teuer.

1963-1966 lief der Hellas-Express als D 455 Athen–Dortmund und als D 456 in der Gegenrichtung. 1967-1970 hieß er D 916/917 und ab 1971 D 410/411. Dass solche eine Bahnverbindungen überhaupt möglich wurde, hatte viel mit Josip Broz Tito zu tun. Er war Ministerpräsident (1945–53) und Staatspräsident (1953–80) von Jugoslawien. Ihm lag die Eisenbahn besonders am Herzen. Er baute das Eisenbahnnetz seines Landes konsequent aus. Bereits am jugoslawischen Grenzübergang Jesenice (heute Slowenien) begann die elektrische Zugförderung.

Laut DB-Winterfahrplan 1980/81 (KBS 300) verließ der Hellas-Express Dortmund Hbf um 11.07 Uhr mit Liegewagen sowie Gepäck- und Fahrradbeförderung. Im Kleingedruckten stand: „Platzkartenpflichtig für Reisende nach dem Ausland



**Komfort an Bord des Hellas-Express in Jugoslawien 1988 – im Gepäckwagen (WS)**

Foto auf <http://trains-worldexpresses.com>

(auch Salzburg), Zug dient vorrangig dem Verkehr nach den Balkanländern.“ In München wurden Schlafwagen zuge-setzt. Zwei Tage später traf der Zug 14.45 Uhr (OEZ) in Athen ein. 19.35 Uhr (OEZ) startet er zur Rückfahrt und erreicht zwei Tage später um 20.09 Uhr wieder Dortmund. Der Umlauf wiederholt sich so alle fünf Tage.

Während der Zug in den ersten Jahren sehr gut ausgelastet war, machte sich später eine geringere Nachfrage durch den zunehmenden Individualverkehr bemerkbar. Die Jugoslawienkrise

**Hellas-Express 1990  
in Griechenland nahe  
Brallós, mit OSE-V200  
(ex DB)**

Foto: K. Kakavas



zu Beginn der 1990er Jahre besiegelte den endgültigen Niedergang dieses Balkanzuges. Nach sukzessiver Verkürzung der Laufwege wurde die Zugverbindung letztlich ganz eingestellt. 1989-1991 verkehrte er noch als Hellas-Istanbul-Express (D 1410/1411) zwischen München und Athen mit Kurswagen Istanbul. Getrennt bzw. zusammengeführt wurde er in Nis/Jugoslawien. Dort verzweigten sich die Strecken nach Skopje–Thessaloniki und Sofia–Istanbul. Von Sommer 1989 bis Sommer 1993 verkehrte noch der Attika (D 1210/1211) als reiner Schlaf- und Liegewagenzug mit Autobeförderung. Danach war Schluss mit den Balkanzügen. In Jugoslawien herrschte Krieg.

Im Juni 2017 ist der Hellas-Express auf einer Teilstrecke wieder aufgelebt. Er fährt in den Sommermonaten täglich zwischen Belgrad und Thessaloniki als Nachtzug (ab 18:21 Uhr, an 10:08 Uhr). Diese Reise dauert somit etwa 16 Stunden. Der Zug besteht im Normalfall aus bis zu drei Sitzwagen von OSE (Griechische Bahn), MZ (Mazedonische Bahn) und ZS (Serbische Bahn), einem Liegewagen der MZ sowie einem Autotransportwagen. Es gibt keinen Speisewagen im Zug, doch man bekommt vom Liegewagenschaffner Kaffee, Wasser und Bier, wenn es die Vorräte zulassen. Eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Griechenland ist ein Relikt der Vergangenheit.

## Vorbildmodellbahnanlagen:

# Der Bahnhof Aue (Sachs) des MEC „Bahnhof Löbnitz“

**Werner Jungnickel, Löbnitz (Erzgebirge)** – BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub „Bahnhof Löbnitz“

Im Erzgebirge, an der eingleisigen Bahnstrecke Chemnitz–Aue, liegt bei km 41,6 der Bahnhof Löbnitz unt Bf. Seit 1992 hat hier der Modelleisenbahnclub „Bahnhof Löbnitz“ sein Domizil. Er ist einer der BSW-Gruppen, die an einer Vorbildmodellbahnanlage bauen. Es handelt sich um den Bahnhof Aue (Sachs) im Zustand von 1984. Bahn&Modell berichtete bereits in den Heften 16/2006 und 24/2010 darüber. Nun, nach mehr als acht Jahren, gibt es wieder Neues zu vermelden.

## Die Modellbahnanlage Bahnhof Aue (Sachs):

Das Modell des Bahnhofs Aue (Sachs) ist transportabel. Die Besucher haben von jeder Seite Einsicht auf den Bahnhof. In Natura ist das auch der Fall, denn die Stadt Aue liegt in einem Talkessel. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht die HO-Anlage aus 39 Platten und drei Gleiswendeln. Auf einer Fläche von 50,1 Quadratmetern wurden 587 Meter Gleise verlegt, dazu

Die H0-Modellbahnanlage Bf Aue (Sachs), vom Stellwerk B1 aus gesehen



111 einfache Weichen, sieben einfache und 16 doppelte Kreuzungsweichen, zwei Drehscheiben, eine Kreuzung, vier Formvorsignale, 21 Formhauptsignale und fünf Lichthauptsignale. Die Anlage wird analog betrieben. Eine Umrüstung auf digital ist nicht vorgesehen.

Gab es beim Vorbildbahnhof vier Stellwerke, so haben wir auf der Modellbahn-

anlage vier Schaltpulte zur Bedienung. Die Zugfahrten im Schattenbahnhof werden mittels Videokameras überwacht. Die Verständigung der Bediener untereinander erfolgt mit Headsets. Alle Gebäude wurden dem Vorbild entsprechend nachgebaut. Das betrifft den gesamten Bahnhof sowie die angrenzenden Grundstücke und Häuser. Das sind zum großen Teil die Häuser der

**Die H0-Modellbahnanlage Bf Aue (Sachs) mit einfahrendem Güterzug aus Richtung Zwickau, im Hintergrund das Bw Aue**





**Gruppenfoto  
des Ausstel-  
lungsteams 2012**  
Fotos: W. Jung-  
nickel (3x)

Bahnhofstraße und die ersten Häuser des Stadtteils Alberoda. Lediglich der Teil von Aue, der über der südlichen Wendel liegt, wurde mit Häusern aus Bausätzen nachempfunden. Zurzeit konzentrieren wir uns auf die Detailgestaltung der bereits fertiggestellten Platten. Die gesamte H0-Anlage ist 22 Meter lang, und man könne bis zu 40 Züge darauf platzieren. Bei Ausstellungen rollen gleichzeitig sechs bis sieben Züge.

Geplant ist die Erweiterung des Bahnmodells um ca. zehn Anlagenplatten für den Güterbereich, mit Güterschuppen, der Gleisharfe für den Rangierberg und der an der Alberodaer Straße gelegenen ehemaligen Erzverladeanlage. Dazu sind noch einmal die Verlegung von ca. 25 Weichen und 80 Meter Gleis erforderlich. Das Modell des Erzbunkers ist bereits fertiggestellt.

### **Die Raumsituation des MEC „Bahnhof Löbnitz“:**

Zurzeit sind wir ziemlich unzufrieden. Seit Ende 2011 gehört das Empfangsgebäude Löbnitz unt Bf, indem wir untergebracht sind, der Stadt Löbnitz. Wir mieteten noch zusätzlich den Güterschuppen von der DB

AG hinzu. Damit konnten wir große Ausstellungen in beiden Gebäuden durchführen. Das hat sich im Jahr 2016 zu unserem Nachteil geändert, da die DB AG den Güterschuppen an einen Privatmann verkaufte. Die Modellanlage des Bahnhofs Aue (Sachs) und weiteres Inventar muss nun im Empfangsgebäude eingelagert werden, das aber dringend sanierungsbedürftig ist (Abwasseranschluss, Toiletten, Heizung, Fenster). Von Seiten der Stadt sind im Haushaltplan 2019/20 dafür keine Mittel vorgesehen. Somit sind seit 2016 selbst kleinere Ausstellungen oder andere Veranstaltungen in Löbnitz unt Bf nicht mehr möglich. Der geplante Baufortschritt am Bahnmodells Aue (Sachs) verzögert sich, da wir in den kleinen Räumen nur maximal drei Anlagenplatten im Verbund aufstellen können. Die von der Stadt Löbnitz in Aussicht gestellte Lösung des Raumproblems wird nicht vor 2023 realisierbar sein. Zum Glück ist das gesamte Anlagemodell transportabel und kann in entsprechend großen externen Räumen aufgebaut werden.

Gegenwärtig gehören elf Förderer zu unserer BSW-Gruppe. Aktiv am Modell bauen nur fünf.

## Rezensionen

### Die DR-Schmalspurbahnen 1965 – 1990 Ein Vierteljahrhundert: Zahlen, Daten, Fakten

Von Wilfried Rettig; 304 Seiten; 525 s/w- und Farb-Abbildungen, Hardcover, Format 29,5 x 20,5 cm, EK-Verlag 2018; ISBN: 978-3-8446-6412-6; 49,90 €

**Lothar Kuhne**, Redaktion

Auf dem Redaktionstisch liegt, auf 304 Seiten dokumentiert, eine Zusammenfassung von DR-Schmalspurwissen, das als Nachschlagewerk aus der Zeit 25 Jahre vor der politischen Wende gedacht ist. Zusammengestellt und aufgeschrieben hat es der Vollblut-Eisenbahner Wilfried Rettig, der uns schon als Autor vieler anderer Bahn-Bücher und als Mitstreiter in der BSW-Gruppe „Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden“ (HEUM) hinreichend bekannt ist.

Das Buch basiert auf den EK-Sonderheften „Die DR vor 25 Jahren“, dort speziell auf den Kapiteln „Schmalspurig durchs Reichsbahnland“, und auf den akribischen Recherchen mehrerer Mit-Autoren. Der Titel hätte auch gut in unserer BSW-Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“ gepasst, denn nach einem Überblick werden die Schmalspurbahnen je Reichsbahndirektion aufgelistet und nacheinander detailliert beschrieben.

Die Statistik ab Seite 229 führt alle Schmalspurbahnen in der SBZ\* und der späteren DDR tabellarisch auf, auch die vor 1965 stillgelegten. Selbst die fünf nicht reichsbahneigenen Bahnen kommen zu ihrem Recht. Das Buch schließt mit den acht „überlebenden“ Nachwende-Bahnen, die ausschließlich in Touristenzentren liegen.



Jeder kann sich seine Schmalspurbahn herausuchen und wird begeistert sein. Nicht nur die letzten 25 Jahre werden beleuchtet, sondern der gesamte Werdegang von der Eröffnung bis zur Stilllegung bzw. dem Abbau der jeweiligen Strecke. Alles steht in einer verständlichen Sprache und wird mit erstaunlich vielen historischen Fotos garniert. Schon die Seitenzahl verrät es – es ist ein anspruchsvolles Fleißwerk. 29 ausgewählte Bahnhofs-/Gleispläne beschließen das opulente Werk. Die Innenbuchdeckel werden sinnvoll genutzt, um im doppelten A4-Format eine nördliche und eine südliche Karte aller DR-Schmalspurbahnen abzubilden (Stand SBZ\*, 1945).

Es ist ein sehr empfehlenswertes Buch für alle Schmalspur-Liebhaber. Doch nicht jeden Lokalmatador wird alles interessieren, zumal bei dem etwas gehobenen Preis.

\*) SBZ = Sowjetisch besetzte Zone im Nachkriegsdeutschland (1945-1949)

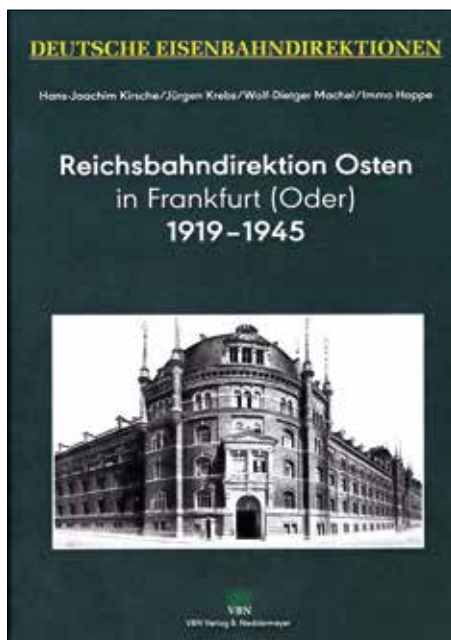
## „Reichsbahnbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder) 1919-1945“

von Hans-Joachim Kirsche (†)/Jürgen Krebs/Wolf-Dietger Machel/Immo Hoppe; 168 Seiten; ca. 291 Schwarz-Weiß-Abbildungen; großformatige, farbige Karte des Direktionsbezirks Osten von 1938 und 24-seitige Beilage mit Personenregister und umfangreichen Statistiken; Festeinband, Format 21 x 29,7 cm; Verlag Bernd Neddermeyer Berlin; 1. Auflage 2018; 29,80 €; ISBN 978-3-941712-41-6

**Immo Hoppe, Redaktion**

Das Buch ist ein Gemeinschaftswerk. Vier Autoren waren direkt daran beteiligt. Passionierte Eisenbahnhistoriker, die Historische Sammlung der DB AG und BSW-Freunde unterstützten mit Fotos, Material, Sammlungen und Hinweisen. Die Koautoren haben fertiggestellt, was unser langjähriger Mitstreiter Hans-Joachim Kirsche begonnen und nicht mehr vollenden konnte, weil er 2014 seiner schweren Krankheit erlag. Hans-Joachim Kirsche war 2004 Mitinitiator, seit 2011 Koordinator der Buchreihe, Autor des Auftaktbandes über die Eisenbahndirektion Erfurt (2006) und Mitautor des Bandes „Grundlagen II, Entwicklung der Direktionen 1945-1993“ (2010) sowie Redakteur von *Bahn&Modell* (1999-2011).

Der vorliegende Band beschäftigt sich mit einer in verschiedener Hinsicht besonderen Direktion. Die Reichsbahndirektion Osten bestand nur 25 Jahre zwischen 1919 und dem Ende des Zweiten Weltkrieges 1945 und hatte keine historischen Wurzeln in den Länder- und Staatsbahnen des 19. Jahrhunderts. Dennoch ist ihre relativ



kurze Geschichte gerade wegen ihrer politischen Ambivalenz eisenbahnhistorisch sehr interessant. Sie erfährt im Buch eine sachlich fundierte Darstellung und dokumentarische Aufarbeitung.

Auf den Seiten 6-14 wird einerseits eine geographisch, politisch und historische Einführung in die Terra Transoderana – das Land an Oder, Warthe und Netze – gegeben, andererseits eine direktionsgeschichtliche Einordnung skizziert. Die nächsten zehn Druckseiten schildern den Entstehungsprozess der Direktion einschließlich einer Betrachtung zum sogenannten „Polnischen Korridor“, dessen Bildung eine der Festlegungen des Versailler Vertrages war. Dabei werden vor allem die eisenbahnbetrieblichen Auswirkungen geschildert.

Die folgenden 100 Seiten beschreiben Infrastruktur, Betrieb und Verkehr der Rbd

Osten ausführlich. Dabei besticht besonders die Beschreibung von 34 Städten und größeren Gemeinden im Direktionsgebiet in alphabetischer Folge. Überzeugend werden die Wechselwirkungen zwischen Einwohnerzahl, Wirtschaftskraft und Bahnanschluss aufgezeigt. Mit über sechs Druckseiten wird dabei der Direktionssitz Frankfurt (Oder) besonders ausführlich behandelt. Dieser Teil ist wie das ganze Buch neben einer Auswahl zeitgenössischer Fotos mit sehr informativem Kartenmaterial hervorragend illustriert. Dem achtseitigen Brücken-Kompodium folgt ein zwölfseitiger Fahrzeugteil einschließlich kurzer Dokumentation der Hauptwerkstätten und Ausbesserungswerke in der Rbd Osten. Daran schließen sich 15 Seiten über den Betriebs-, Verkehrs- und Baudienst an. Der etwa gleiche Seitenumfang widmet sich dann den Streckenneubauten, sowohl solchen, die lediglich Pläne blieben und auch den wenigen Bauprojekten, die wirklich realisiert wurden. Hervorzuheben sind hier die aufschlussreichen viereinhalb Seiten über den Bau neuer Eisenbahnersiedlungen im Direktionsbezirk. Es schließt sich ein 20-seitiger Überblick über die Kleinbahnen auf dem Gebiet der Rbd Osten an, in dem vor allem der Einfluss auf die Prosperität der lokalen Wirtschaft herausgearbeitet wird, aber auch nicht vergessen, dass die Kleinbahnen für die Bevölkerung der ländlichen Regionen den sprichwörtlich gewordenen „Anschluss an die große weite Welt“ bedeuteten. Es folgen 16 Seiten, die die eisenbahnseitige Kriegsvorbereitung, insbesondere die des Überfalls auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941, die Durchführung von Militärtransporten und die Judendeportationen in der Rbd Osten aufzeigen. Den Abschluss

der historischen Dokumentation bildet die Schilderung des Endes der Direktion in den letzten Monaten des Zweiten Weltkrieges bis zum Frühjahr 1945. Die sechs Seiten „Was blieb von der Rbd Osten?“ schließen den Band ab und regen zu Entdeckungsreisen und eisenbahnhistorischer Spurensuche in Frankfurt (Oder) und in der Republik Polen an.

Die Buch-Bestellung zu RBD Osten und ED Münster ist direkt beim Verlag Bernd Neddermeyer ([vbn-eisenbahnverlag.de](http://vbn-eisenbahnverlag.de) oder 030 37887322) bzw. bei der Redaktion von Bahn&Modell (s. Impressum) möglich.

### **„Eisenbahndirektion Münster 1855-1880 1895-1974“**

von Lothar Kuhne; 160 Seiten; ca. 230 Schwarz-Weiß-Abbildungen; zwei großformatige, farbige Karten der Eisenbahndirektion von 1939 und 1952; Festeinband, Format 21 x 29,7 cm; Verlag Bernd Neddermeyer Berlin; 1. Auflage 2018; 29,80 €; ISBN 978-3-941712-60-7

#### ***Immo Hoppe, Redaktion***

Der vorliegende Band beschäftigt sich mit der wechselvollen Geschichte der Direktion im Nordwesten Deutschlands. Die ED Münster weist eine einzigartige Besonderheit auf. Von 1855 bis 1880 war in Münster während der Landerbahnzeit die „Königliche Direction der Westphälischen Eisenbahn“ abgesiedelt. Im Interim bis 1894 gab es die Münsteraner Betriebsämter zweier benachbarter königlichen Eisenbahndirektionen und zwei



Privatbahndirektionen. 1935 wurden der ED Münster große Teile der ED Oldenburg angegliedert. Nach ihrer Auflösung 1974 schließlich erbten die Bundesbahndirektionen Essen und Hannover die Reste.

Auf den ersten Seiten wird die geschichtliche Entwicklung der Länder, Regionen, Städte und Landschaften mit der der Eisenbahn verwoben. Die nächsten zehn Druckseiten spannen den Bogen von ersten Eisenbahnplänen Anfang des 19. Jahrhunderts über Privatbahngesellschaften zur Königlich Westphälischen Eisenbahn-Gesellschaft. Nach einem kurzen Abriss der sogenannten „Betriebsämterzeit“ brachte die große preußische Eisenbahnreform von 1895 neben der Straffung der Verwaltungsstruktur und -organisation die Geburtsstunde der Königlich Eisenbahndirektion Münster. Doch Preußens Glanz und Gloria währte nur bis zum Ende

des Ersten Weltkriegs. Mit der Demission des preußischen Königs und deutschen Kaisers wurde aus der „Königlichen“ eine schlichte Eisenbahndirektion – bis 1922.

Von 1922 bis nach dem Zweiten Weltkrieg firmierte der Bezirk als RBD Münster (Westf). Ab 1949 existierte in der Bundesbahnzeit ein Vierteljahrhundert lang zunächst die ED und dann die BD Münster bis diese 1975 in den Nachbar-BDs Hannover und Essen aufging. Knapp 30 Seiten umfasst die allgemeine Schilderung von der KPEV-Zeit Ende des 19. Jahrhunderts bis zur Auflösung der Bundesbahndirektion Münster.

Die folgenden Seiten widmen sich dem Personal vom Arbeiter bis zum Präsidenten. Sie schildern sozusagen die Sozialgeschichte der Mitarbeiter. Mit 35 Seiten bildet der Infrastrukturteil, der Strecken und Bahnhöfe beschreibt, ein umfangreiches Doppel-Kapitel. Es folgen der Fahrzeugteil (Lokomotiven, Wagen, Ausbesserungswerke) und zum Schluss eine Übersicht der Privatbahnen im Bezirk. Die letzten 30 Buchseiten verwöhnen den Leser mit vielen Statistiken und Tabellen.

Der Autor hat, nicht zuletzt aufgrund der Quellenlage, sowie der seit der Auflösung vergangenen 45 Jahre, viel fleißiges Archivstudium betrieben und weitere Quellen in der Region akribisch erschlossen. Das schlägt sich nicht zuletzt in der abwechslungsreichen Bebilderung und Illustration der 104 Jahre langen Direktionshistorie nieder. Der geneigte Leser kann sich in viele informative Karten, Tabellen und Übersichten vertiefen, reichlich Architekturbilder und wenige Zugaufnahmen betrachten. Die präzisen Beschreibungen laden hier und da zu eisenbahnarchäologischen Entdeckungstouren ein.

## Post an die Redaktion:

*per E-Mail:*

„Sehr geehrte Frau Kuhne,  
im BSW-Hotel Bad Salzungen fand ich Heft 40 und war begeistert von den vielen Inhalten, die ich als ehemaliger Bundesbahner gar nicht kannte. Daher sende ich Ihnen meinen Dank samt Anerkennung und wünsche mir gern auch Heft 41 als Lektüre. [...]

Als Gegengabe sende ich Ihnen eine Bahnbroschüre von mir (Titel: Der Weg der Bahn – ein wirtschaftliches und ökonomisches Desaster).

Mit freundlichen Grüßen Prof. Karl-Dieter Bodack“

*per E-Mail:*

„Sehr geehrtes Team von Bahn und Modell,

die Beiträge werden immer besser und Heft 40 setzte wieder einige Akzente mit VT18, Wagen von Compiegne, Dresdner Knoten, aber auch die Magdeburger Glasfenster [...].

Vielen Dank dafür. Ich freue mich aufs nächste Heft (beziehe ich als Zweitleser). Es ist tatsächlich eine tolle Präsentation VT 11.5 und VT 18.16 in Nürnberg nebeneinander zu sehen. Allerdings steht die zweite Hälfte des VT 18.16 völlig ungeschützt an einem "Brennpunkt" der Stadt. Vandalismus bis zur Brandstiftung ist dort sogar zu erwarten!!! Wieder einmal sind die Verantwortlichen des DB Museums nicht in der Lage, die wertvollen und einmaligen Exponate zu schützen. Eine sichere Abstellung im Ausbesserungswerk

wäre einfach möglich und dürfte auch kaum Kosten verursachen. Es ist schon schade genug, dass der Rest des VT 11.5 irgendwo verrottet. Die übrigen Fahrzeuge des DB Museums Nürnberg rosten und gammeln auch vor sich hin, da nicht einmal in eine Mindestkonservierung investiert wird, solange die Fahrzeuge über Jahre hinweg im Freigelände stehen (E91, LBE-Zug, 103, 614 usw.). Vielleicht kann Bahn&Modell seine Kontakte nutzen, um den wertvollen Zug zu bergen.

Vielen Dank und beste Grüße aus Nürnberg

Martin Reindl

P.S.: Am Rennsteig stehen einige Schützenwagen des DB Museums, ebenfalls völlig ungeschützt. Das müsste nicht sein.“

*per E-Mail:*

Als Reaktion auf Ihren Beitrag „Der Stahlviadukt in Chemnitz“ (Bahn&Modell, Heft 37, Seite 43 ff) teilen wir Ihnen als Brückenwerkstatt Dresden (DB Bahnbau Gruppe) mit, dass wir noch sehr wohl in der Lage sind, genietete Stahlbrücken zu reparieren oder neue zu fertigen. Damit diese Fähigkeit nicht verloren geht, wird sie auch in der Lehrlingsausbildung vermittelt. Mit über 90-jähriger Erfahrung bieten wir eine effiziente und professionelle Abwicklung von der Planung und Herstellung bis zur Montage von Brücken, Stahlkonstruktionen und Baubehelfen an. Unser Leistungsspektrum enthält:



**Rekonstruktion und Neubau von genieteten Stahlbauteilen in der DB Brückenwerkstatt Dresden**

**Fotos: Brückenwerkstatt Dresden (3x)**



- Eisenbahn-, Straßen-, Kabel- und Fußgängerbrücken
- Signalausleger und Signalbrücken
- Stahlsonderkonstruktionen"

Mit freundlichen Grüßen Michael Thiermann" (Text von Redaktion gekürzt)

*per E-Mail:*

Heinrich Wuwer aus Voerde bezieht sich auf den Beitrag „Eisenbahnfernmeldetechnik – Selbstanschlussanlagen (Basa/Bafesa) von Michael Brandes im Heft 38 und teilt mit:

„Ich besitze folgende Basa-Telefonbücher: Rbd Berlin, Ausgabe 1951, BD Essen, März 1992, Geschäftsbereich Ladungsverkehr 10/95, Zentrale DB Cargo 04/98, DB Cargo Zentrale 08/97, DB Cargo Z/NL/Werke 01/98.“ Bei Bedarf kann sich bei mir über die Redaktion gemeldet werden.“

*per E-Mail:*

Jürgen Nieswandt aus Magdeburg schreibt: „Bezug nehmend auf den Beitrag „Das Magdeburger Glasfenster“ in Bahn&Modell, Heft 40, sende ich Ihnen einen Artikel der Magdeburger Volksstimme vom 10.09.2018 zum Thema. Vielleicht kann er Ihnen bei Ihren Recherchen weiterhelfen. Mit freundlichen Grüßen.“

Die Redaktion vermittelte und aus Magdeburg antwortete Dieter Leusche:

„Herzlichen Dank für die Nachricht und die Übersendung des Artikel „Farbfenster hinter verschlossenen Türen“. Leider ist die Veröffentlichung des schon lange verstorbenen Künstlers Walter Bischof im Industriepark SKL – denkmalgeschützt – auf das Projekt im ehem. Kombinat SKL bezogen. Dabei hielt der Glasgestalter Reginald Richter am Denkmalstag einen Vortrag über das Leben des Künstlers, der sein Lehrer und Vorbild war. Mit Richter bin ich seit den Recherchen zu ‚meinem Glasfenster‘ persönlich bekannt. Mein Glasfenster zeigte ich ihm. Dass es Bischof geschöpft hat, schloss er aus. Er konnte auch keinen anderen Künstler benennen.“

*per E-Mail:*

Das Titelbild von Heft 40 zum VT 18.16 / SVT 175 regte Hermann Pott aus Paderborn dazu an, uns das Modellbild des SVT 175 als Jugendklub „Ernst-Thälmann“ zu schicken. Das Besondere daran: Made in Japan.



Triebzug der Baureihe 175, der als rollender Jugendklub „Ernst Thälmann“ während des Elektrifizierungs-Programms der DR in den 1980er Jahren zum Einsatz kam. Das Original steht heute im Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf.

## Verzeichnis unserer BSW-Fachberater und -Gruppen

**Zentraler Fachberater Für Eisenbahnerbe (EBE) und Modelleisenbahn (MEB):**

Lars Naumann, Gera, 0365-412464, [lars.naumann@deutschebahn.com](mailto:lars.naumann@deutschebahn.com)

### Region Nord

**Regionaler Fachberater EBE/MEB  
für Niedersachsen und Schl.-Hostein**

**Bernhard Waterholter**  
0511-751405, [bernd.waterholter@arcor.de](mailto:bernd.waterholter@arcor.de)

### Servicebüro Hamburg

Schanzenstr. 80, 040-20357 Hamburg – Tel.: 040-18048225-2, E-Mail: [hamburg@stiftungsfamilie.de](mailto:hamburg@stiftungsfamilie.de)

### **Bad Schwartau**

Eisenbahnfreunde Bad Schwartau, Leiter: Martin Engelbrecht  
0451-208963, 0172-5145005, [efs.badschwartau@t-online.de](mailto:efs.badschwartau@t-online.de),  
[www.efs-badschwartau.de](http://www.efs-badschwartau.de)

### **Cuxhaven**

Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven, Leiter: Lars Meinhardt  
04745-4324118, 0151-65196605, [info@emc-cuxhaven.de](mailto:info@emc-cuxhaven.de), [www.emc-cuxhaven.de](http://www.emc-cuxhaven.de)

### **Glückstadt**

Freunde der Marschbahn Glückstadt, Leiter: Jürgen Friebe  
04124-3014, [info@marschbahn-glueckstadt.de](mailto:info@marschbahn-glueckstadt.de), [www.marschbahn-glueckstadt.de](http://www.marschbahn-glueckstadt.de)

**Rendsburg** Museumsstellwerk „Rn“, Leiter: Siegfried Weichert  
04331-89820, sigiwei@gmx.de, www.museumsstellwerkrendsburg.de

### Servicebüro Hannover

Herschelstraße 3, 30159 Hannover – Tel.: 0511-123819-12, E-Mail: hannover@stiftungsfamilie.de

**Braunschweig** VT 08 Braunschweig (Weltmeisterzug 1954), René Hendschke  
0151-19710320, rene.hendschke@vt08.de, www.vt08.de

**Bremerhaven** ModellEisenbahn-Club Bremerhaven (MECB), Leiter: Henk Veldkamp  
0471-82459, henk.veldkamp@mecbremerhaven.de, www.mecbremerhaven.de

**Emmerthal** Eisenbahnfreunde Emmerthal, Leiter: Wolfgang Kappauf  
05154-4397, kontakt@eisenbahnfreunde-emmerthal.de,  
www.eisenbahnfreunde-emmerthal.de

**Hannover** Modell-Eisenbahn-Club Hannover, Leiter: Michael Kahler  
05136-83814, 0160-3315648, kahler\_michael@web.de, www.mec-hannover.de

**Minden (Westf)** Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM), Leiter: Dieter Birnstein  
05731-1531051, 0175-7130608, wilfried.rettig@gmx.de

**Oldenburg (Oldb)** Modelleisenbahnclub Oldenburg (MECO), Leiter: Hans-Dieter Schultze  
04402-83984, info@mec-oldenburg.de, www.mec-oldenburg.de

**Stadtoldendorf** Fahrkartensammler – 70 Mitglieder in ganz Deutschland sammeln alles rund  
um die Fahrkarten,  
Leiter: Bernd Schmidtke, 05532-4070, b.schmidtke@t-online.de

### Region Ost

**Regionaler Fachberater EBE/MEB:** Lutz Tannigel, Berlin  
für Berlin, Brandenburg und MVP 030-297 36638, 0160-97416843,  
lutz.tannigel@deutschebahn.com

**Regionaler Fachberater EBE:** Alfred Hobl, Dresden  
für Sachsen 0351-4112185, alfredo.privat@gmx.de

**Regionaler Fachberater MEB:** Hellfried Richter, Pirna  
für Sachsen 03501-441372, 0160-90835060, bsw-bb-rrichter@t-online.de

**Regionaler Fachberater EBE** Roland Kuhnert, Leipzig  
für Sachsen-Anhalt 0341-5641055, roland.kuhnert@web.de

**Regionaler Fachberater MEB** Norbert Jakobasch, Blankenburg (Harz)  
für Sachsen-Anhalt 0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de

**Regionaler Fachberater EBE/MEB** Matthias Koch, Arnstadt  
für Thüringen 0345-2397336, matthias.mt.koch@deutschebahnstiftung.de

**Regionaler Fachberater MEB  
für Sachsen-Anhalt**

**Norbert Jakobasch, Blankenburg (Harz)**  
0160-91574503, [sn.jakobasch@t-online.de](mailto:sn.jakobasch@t-online.de)

**Regionaler Fachberater EBE/MEB  
für Thüringen**

**Matthias Koch, Arnstadt**  
0345-2397336, [matthias.mt.koch@deutschebahnstiftung.de](mailto:matthias.mt.koch@deutschebahnstiftung.de)

### **Servicebüro Berlin**

*Panoramastr. 1, 10178 Berlin – Tel.: 030-263931-0, E-Mail: [berlin@stiftungsfamilie.de](mailto:berlin@stiftungsfamilie.de)*

#### **Berlin**

Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin, Leiter: Manfred Lauchardt  
030-47484838, [lauchardt@kabelmail.de](mailto:lauchardt@kabelmail.de), [www.s-bahnstromgeschichten.de](http://www.s-bahnstromgeschichten.de)

Historischer S-Bahn-Fahrsimulator Berlin, Leiter: Lutz Tannigel,  
030-297 36638, 0160-97416843, [info@historischerfahrsimulatorberlin.de](mailto:info@historischerfahrsimulatorberlin.de),  
[www.historischerfahrsimulatorberlin.de](http://www.historischerfahrsimulatorberlin.de)

Historische S-Bahn Berlin, Leiter: Hardy Schulz  
0177-4744664, [hardyh.schulz@t-online.de](mailto:hardyh.schulz@t-online.de)

Modellbahnclub 93 Berlin, Leiter: Jürgen Gräßler  
0176-49382417, [mc93-imbsw@alice.de](mailto:mc93-imbsw@alice.de)

SVT 175 Berlin-Lichtenberg, Leiter: Torsten Gentsch  
0160-93206478, [torsten.gentsch@arcor.de](mailto:torsten.gentsch@arcor.de)

Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600, Leiter: Michael Bahls  
0172-3124138, [bsw.ebfw600@gmx.de](mailto:bsw.ebfw600@gmx.de), [www.parkeisenbahn.de](http://www.parkeisenbahn.de)

Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente, Leiter: Holger Prestin  
030-6311244, 0162-9294505, [prestinausberlin@web.de](mailto:prestinausberlin@web.de)

#### **Bad Belzig**

Eisenbahnfreunde Hoher Fläming, Leiter: Frank Wieland  
033841-35247, 0160-97459602, [frankw9@nexgo.de](mailto:frankw9@nexgo.de)

#### **Bernau (b Berlin)**

Modellbahn Bf Bernau (b. Bln), Leiter: Jürgen Wernicke  
0172-3949903, [bsw.modellbahn-bernau@gmx.de](mailto:bsw.modellbahn-bernau@gmx.de)

#### **Cottbus**

Lausitzer Modellbahnclub, Leiter: Jens Balacz  
0355-471132, [jens.balacz@deutschebahn.com](mailto:jens.balacz@deutschebahn.com)

#### **Frankfurt (Oder)**

Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder), Leiter: Manfred Lorenz  
0335-527744, 0172-3256374, [manfred-lorenz@arcor.de](mailto:manfred-lorenz@arcor.de),  
[www.eisenbahnfreunde-ffo.de](http://www.eisenbahnfreunde-ffo.de)

Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde 55, Leiter: Uwe Lademann  
0335-533780, 0160-97453212, [ladeuwe@aol.com](mailto:ladeuwe@aol.com),  
[www.modellbahn-frankfurt-oder.de](http://www.modellbahn-frankfurt-oder.de)

#### **Rostock**

E44 Rostock, Leiter: Jens Richter, 0160-97435302,  
[jens.richter@deutschebahn.com](mailto:jens.richter@deutschebahn.com)

- Waren (Müritz)** Warener Eisenbahnfreunde, Leiter: André Pawlik, 0177-5244703, info@warener-eisenbahnfreunde.de, www.warener-eisenbahnfreunde.de
- Warnemünde** Modellbahn Warnemünde, Leiter: Uwe Lindow, 0381-6861118, 0160-97482786, kt-uwe.lindow@deutschebahn.com, www.modellbahnschaft-rostock.de
- Wustermark** Stellwerk Rs IV Bahnhof Wustermark Rbf in Elstal, Leiter: Manuel Seidel 033234-89133, 0176-22095967, bsw.ortsgruppe.wustermark@gmx.de

Servicebüro Leipzig

Richard-Wagner-Str. 2, 04109 Leipzig – Tel.: 0341-261699-0, E-Mail: leipzig@stiftungsfamilie.de

- Arnsdorf (b. Dresden)** Modelleisenbahnclub Arnsdorf, Leiter: Michael Bachmann 035200-23685, michael.bachmann@mec-arnsdorf.de, www.mec-arnsdorf.de
- Aschersleben** Eisenbahn Club Aschersleben, Leiter: Roman Neunherz 034741-73058, neuni1962@aol.com, www.eisenbahnclub-asl.de
- Aue (Sachs)** Museumsdampflok 86 001, Leiter: Dietrich Flath, 037349-7150, 0172-3721238, dflath@t-online.de
- Bernburg** Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg, Leiter: Ronald Hoppe 03471-314001, petsitho@t-online.de, www.mefbernburg.de
- Bitterfeld-Wolfen** Eisenbahnfreunde Bitterfeld-Wolfen, Leiter: Siegfried Pfeiffer, 03493-69876, bahnsiggi@t-online.de
- Brandenburg** Modellbahnclub Bw Brandenburg, Leiter: Herbert Böhm, 03381-302975
- Dessau-Roßlau** Erster Modellbahnclub Dessau, Leiter: Thomas Deistler, 0340-66106091, focusfahrer65@t-online.de
- Döbeln** Eisenbahngeschichte Döbeln, Leiter: Andreas Riethig, 03431-701401 oder 03431-613887, hiltrud.daehne@web.de
- Dresden** IG Bw Dresden-Altstadt, Leiter: Dieter Schlegel, 0351-4119070, 0171-30144729, an.dieterschlegel@web.de, www.igbwddresden-altstadt.de
- Modelleisenbahnclub Bw Dresden, Leiter: Joachim Rohrlapper, 0351-2819240, 0152-31762313, mec-bw-dresden@web.de, www.mec-dresden.de
- Modelleisenbahnclub Elbflorenz Dresden, Leiter: Matthias Hengst, 0351-4215959, 0173-3690401, matthias.hengst@ergo.de, www.mec-elbflorenz.de
- Modelleisenbahnclub „Max Maria von Weber“ Dresden, Leiter: Uwe Groth, jensm70@web.de, www.mec-weber-dresden.de

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Coswig<br/>(b. Dresden)</b>     | Modellbahngruppe Lössnitzgrund, Leiter Dietmar Merbitz, 03523-61524, 0162-1680915, <a href="mailto:mec@frank-heuschkel.de">mec@frank-heuschkel.de</a> , <a href="https://mec-loessnitzgrund.hpage.de">https://mec-loessnitzgrund.hpage.de</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Eisenach</b>                    | Pflege historischer Fahrzeuge Eisenach, Leiter: Stefan Lohr, 0162-2089187                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Falkenberg</b>                  | Eisenbahnmuseum Falkenberg, Leiter: Heinz Welisch, 035365-2920, <a href="mailto:kontakt@eisenbahnmuseum-falkenberg.de">kontakt@eisenbahnmuseum-falkenberg.de</a> , <a href="http://www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de">www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Freital (b Dresden)</b>         | IG Weißeritztalbahn, Leiter: Ralf Kempe, 0351-6412701, 0172-7017291, <a href="mailto:ralf.kempe@weisseritztalbahn.de">ralf.kempe@weisseritztalbahn.de</a> , <a href="http://www.weisseritztalbahn.de">www.weisseritztalbahn.de</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Gera</b>                        | Dampflokclub Gera (DLC), Leiter: Bernd Seidel, 0160-97465063<br><br>Modelleisenbahnclub Gera, Leiter: Carsten Schindler, 0173-9955664                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Glauchau (Sachs)</b>            | Eisenbahntradition Bw Glauchau – gebildet aus den Gruppen IG Traditions-lok 58 3047 und Eisenbahntradition Westsachsen, Leiter: Klaus Häusler, 03763-75463 oder 0171-7341480, <a href="mailto:haeusser.gc@arcor.de">haeusser.gc@arcor.de</a> oder <a href="mailto:wolf1964meerane1@gmx.de">wolf1964meerane1@gmx.de</a> , <a href="http://www.dampflok-glauchau.de">www.dampflok-glauchau.de</a><br><br>IG Modellbahn Glauchau, Leiter: Heiko Salzer, 03764-5395078, <a href="mailto:wolf-glauchau@t-online.de">wolf-glauchau@t-online.de</a> |
| <b>Gotha</b>                       | BSW-Gruppe im Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha:<br>Bahnhofstraße 15, 99867 Gotha                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Großvoigtsberg<br/>(Nossen)</b> | Museumsbahnhof Großvoigtsberg / Bw Nossen, Leiter: Mario Elsner 03731-1650534, <a href="mailto:mario.elsner@gmx.de">mario.elsner@gmx.de</a> , <a href="http://www.fv-zellwaldbahn.de">www.fv-zellwaldbahn.de</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Halle (Saale)</b>               | Traditionsgemeinschaft Bw Halle P (DB-Museum), Leiter: Thomas Kersten 0345-2495090, 0160-90965191, <a href="mailto:info@lokschuppen4.de">info@lokschuppen4.de</a> , <a href="http://www.lokschuppen4.de">www.lokschuppen4.de</a><br><br>Eisenbahnmodellbahn-Club 78 Halle/Saale, Leiter: Ulrich Bühling, 0174-3228870, <a href="mailto:buehling@t-online.de">buehling@t-online.de</a> , <a href="http://www.emc78.de">www.emc78.de</a>                                                                                                       |
| <b>Halberstadt</b>                 | Traditionsgemeinschaft 50 3708, Leiter: Sebastian Pense, 03941-43485, 0160-8017859, <a href="mailto:vorstand@dampflok-halberstadt.de">vorstand@dampflok-halberstadt.de</a> , <a href="http://www.dampflok-halberstadt.de">www.dampflok-halberstadt.de</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Köthen<br/>(Anhalt)</b>         | Köthener Modell- und Eisenbahnfreunde, Leiterin: Kathrin Dittmar, 03496-41230, 0177-2165163, <a href="mailto:kb.dittmar@t-online.de">kb.dittmar@t-online.de</a> , <a href="http://www.mefkoethen.de">www.mefkoethen.de</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Langenau (Erzg.)</b>            | IG Freunde der Eisenbahn Langenau, Leiter: Hans-Joachim Krohberger, 037322-41951; <a href="mailto:krohberger@gmx.de">krohberger@gmx.de</a> , <a href="http://www.eisenbahnverein-langenau.de">www.eisenbahnverein-langenau.de</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Leipzig</b>                     | Historische Fahrzeuge Bw Leipzig Süd, Leiter: D. Wallussek, 0341-2516016, 0163- 7375153, <a href="mailto:d.wallussek@arcor.de">d.wallussek@arcor.de</a><br><br>IG Betriebsschule Reichsbahnamt Leipzig, Leiter: Steffen Uhlmann, 0171-3387434, <a href="mailto:info@deutsche-reichsbahn.de">info@deutsche-reichsbahn.de</a> , <a href="http://www.deutsche-reichsbahn.de">www.deutsche-reichsbahn.de</a>                                                                                                                                     |

|                             |                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Lichtenstein (Sachs)</b> | Freunde der Eisenbahn Großpösna (FEG), Leiter: Jörg Hacker, 0341-2522394, cornelia-hacker@t-online.de, www.eisenbahnfreunde-grosspoesna.de<br>Modellbahnclub 3/22 Lichtenstein, Leiter: Reiner Böhm, 037204-95646, www.modellbahnclub-lichtenstein.de |
| <b>Löbau</b>                | Historische Lokomotiven Löbau, Leiter: Uwe Weiland, 03585-862989, 0160-2947751, info@osef.de oder uwe.weiland@osef.de, www.osef.de                                                                                                                    |
| <b>Lößnitz (Erzg.)</b>      | Modelleisenbahnclub „Bahnhof Lößnitz“, Leiter: Michael Schönfelder, 03772-382540, www.mec-bahnhof-loessnitz.de                                                                                                                                        |
| <b>Meiningen</b>            | Meininger Modelleisenbahn-Club, Leiter: Christoph Mertens, 03693-470819, 0160-97477951, meiningermodelleisenbahn@web.de                                                                                                                               |
| <b>Radebeul Ost</b>         | Traditionsbahn Radebeul, Leiter: Roland Ende, 0351-2134461, 0172-3529298, j.medak@web.de oder verein@trr.de, www.traditionsbahn-radebeul.de                                                                                                           |
| <b>Riesa</b>                | Modellbahnclub Riesa, Leiter: Rudolf Kerl, 03525-891864, 0160-97495201, rudolfwkern@web.de                                                                                                                                                            |
| <b>Schwarzenberg</b>        | Museumsdampflok 86 001, Leiter: Dietrich Flath, 037349-7150, dflath@t-online.de                                                                                                                                                                       |
| <b>St. Egidien</b>          | Modellbahnclub St. Egidien, Leiter: Knut Hoffmann, 0152-28867382, eisbaer69@googlemail.com oder mecegidien@gmx.de, www.mecegidien.bplaced.net                                                                                                         |
| <b>Wernigerode</b>          | Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode, Leiter: Norbert Jakobasch 0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de, www.harzquerbahn-bsw.de                                                                                                                     |
| <b>Wittenberg</b>           | BSW-Gruppe Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Leiter: Michael Jungfer, 034921-21110 oder 0172-9746750 oder 0163-90836380, mjungfer@t-online, www.eisenbahnverein-wittenberg.de                                                                |
| <b>Zeitz</b>                | Modellbahn „Eduard Tretrop“, Leiter: Michael Ganzenberg 03441-216374, 0172-8718293, Pitti1975@aol.com                                                                                                                                                 |
| <b>Zschopau</b>             | Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde, Leiter: Mirko Caspar, 03725-344434, 0179-9087434, zschopau@gleisdreieck-erzgebirge.de oder mirko.caspar@dlr.de, www.gleisdreieck-erzgebirge.de                                                      |
| <b>Zwickau (Sachs)</b>      | Eisenbahntradition Zwickau, Leiter: Uwe Böttcher, 0375-797483, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de                                                                                                                                                 |

## Region Süd

**Regionaler Fachberater EBE/MEB:  
für Bayern**

**Norbert Heidrich, Bamberg/Hirschhaid**  
09543-7562, [norbertheidrich@yahoo.de](mailto:norbertheidrich@yahoo.de)

**Regionaler Fachberater MEB:  
für Baden-Württemberg, Saarland**

**Lothar Wissler, Notzingen**  
07021-49653, [wissler.lothar@t-online.de](mailto:wissler.lothar@t-online.de)

### Servicebüro Karlsruhe

Bahnhofplatz 1 b, 76137 Karlsruhe – Tel. 0721 938-24 73, E-Mail: [karlsruhe@stiftungsfamilie.de](mailto:karlsruhe@stiftungsfamilie.de)

#### **Freiburg**

Freiburger Minidampfbahn, Leiter: Marcus Hisam, 01577-3404326,  
[marcus.hisam@icloud.com](mailto:marcus.hisam@icloud.com), [www.freiburger-minidampfbahn.com](http://www.freiburger-minidampfbahn.com)

#### **Haltingen**

Historische Schienenfahrzeuge Haltingen, Leiter: Wolfgang Hugenschmidt  
0160-97489946, [uw.hugenschmidt@t-online.de](mailto:uw.hugenschmidt@t-online.de)

#### **Offenburg**

Modelleisenbahnclub Offenburg, Leiter: Dirk Flacke, 0781-32825, 0151-52705252,  
[dirkflackemecoog@web.de](mailto:dirkflackemecoog@web.de)

#### **Weil am Rhein**

Modellbahnbau Weil am Rhein, Leiter: Rainer Lang, 07621-791409,  
0170-7365563, [rainer.lang@gmx.com](mailto:rainer.lang@gmx.com), [www.bsw-modellbahnbau.de](http://www.bsw-modellbahnbau.de)

### Servicebüro Nürnberg

Frauentorgraben 3, 90443 Nürnberg – Tel. 0911 23 42 18-0, E-Mail: [nuernberg@stiftungsfamilie.de](mailto:nuernberg@stiftungsfamilie.de)

#### **Bamberg**

Eisenbahngeschichte Bamberg, Leiter: Norbert Heidrich, 09543-7562,  
[norbertheidrich@yahoo.de](mailto:norbertheidrich@yahoo.de)

#### **Bayreuth**

Eisenbahngeschichte Bayreuth, Leiter: Martin Kritzenthaler, 09201-917211,  
0160-97474227

#### **Kronach**

Historisches Stellwerk Kronach, Leiter: Bernd Geiger, 09265-5956,  
[bernd.geiger@arcor.de](mailto:bernd.geiger@arcor.de)

#### **Lichtenfels**

Historisches Bw Lichtenfels / Depot DB-Museum, Leiter: Oliver Agel  
0157-58906036, [bw-lichtenfels@db-museum.de](mailto:bw-lichtenfels@db-museum.de), [www.bw-lichtenfels.de](http://www.bw-lichtenfels.de)

E 44 119 Lichtenfels, Leiter: Dieter Ferlau  
09571-88456, 0173-8445355, [dieterferlau@web.de](mailto:dieterferlau@web.de), [www.e44119.de](http://www.e44119.de)

#### **Nürnberg**

V 200 002 Nürnberg, Leiter: Martin Seibert, 0170-914 0990,  
[martin.seibert@awo-ndb-opf.de](mailto:martin.seibert@awo-ndb-opf.de)

### Servicebüro München

Arnulfstraße 9 + 11, 80335 München – Tel.: 089-2488309-13, E-Mail: [muenchen@stiftungsfamilie.de](mailto:muenchen@stiftungsfamilie.de)

#### **Garmisch**

E 69 Garmisch, Leiter: Sigmund Eckstein, 08841-2423

|                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kempten</b>                                                                                                                           | Modell-Eisenbahn-Club Oberallgäu-Kempten, Leiter: Dieter Meisel<br>0831-201828, vorstand@mecoake.de, www.mecoake.de/                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Lindau</b>                                                                                                                            | Modellbahngruppe Lindau, Leiter: Manfred Aberle<br>08382-24681, 0170-4424930, mail@mbg-lindau.de, www.mbg-lindau.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>München</b>                                                                                                                           | ET 491 „Gläserner Zug“, Leiter: Werner Meisl, 0821-542236,<br>werner.meisl@bahn.de, http://www.glaesernerzug.de<br><br>E 18 08 München, Leiter: Andreas Eigl, 089-72609992, 0170-9141508<br>andreas.eigl@web.de<br><br>Modellbahngruppe Bw München Hbf, Leiter: Hans Dohle, 089-8413819,<br>Telefon im Clubheim: 089-576015, hansdohle@yahoo.de<br><br>Modellbaugruppe München West, Leiter: Pierre Heß, 08193-9906360,<br>01511-9709718, p.hess@mbg-muenchen-west.de, https://mbg-muenchen-west.de                                             |
| <b><u>Servicebüro Stuttgart</u></b><br>Friedrichstraße 11, 70174 Stuttgart –Tel.: 0711 222 48-268, E-Mail: stuttgart@stiftungsfamilie.de |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Kirchheim unter Teck</b>                                                                                                              | Modelleisenbahn-Club Kirchheim/Teck, Leiter: Lothar Wissler, 07021-49653,<br>wissler.lothar@t-online.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Kornwestheim</b>                                                                                                                      | Interessengemeinschaft Deutsches Krokodil (E 94 279), Leiter: Marcus Herold<br>07154-7340, 0160-97486427, marcus.herold@deutschebahn.com,<br>www.deutsches-krokodil.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Neu-Ulm</b>                                                                                                                           | Modellbahnfreunde Neu-Ulm, Leiter: Peter Domke, 0731-712588,<br>peterdomke@gmx.de, www.schwabenrunde.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Stuttgart</b>                                                                                                                         | Modellbahn 65 Stuttgart, Leiter: Gerhard Hammrich, 0711-293750, 0163-8290331,<br>mail@modellbahn65.de. www.modellbahn65.de<br><br>Museum für Fernmeldetechnik Stuttgart, Leiter: Rainer Beer, 0711-94568088,<br>0152-03788802, rainerbeer@arcor.de, www.fernmeldemuseum-stuttgart.de<br><br>Modellbahngruppe Lokführer Bw Stuttgart 1, Leiter: Rainer Koroknay, 07191-23120,<br>0170-9140684, rainerkoroknay@t-online.de<br><br>VT 12 „Stuttgarter-Rössle“, Leiter: Marcus Herold, 07154-7340, 0160-97486427,<br>marcus.herold@deutschebahn.com |
| <b>Ulm</b>                                                                                                                               | Historische Fahrzeuge Ulm, Leiter: Oliver Pfister, 07394-1318, 0170-8425567,<br>o.pfister@online.de, www.ulmer-spatz.net                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Villingen</b>                                                                                                                         | Die Bügelfalte 110 488-4, Leiter: Marco Zimmermann, 07721-9929720,<br>0152-37548003, marco.zimmermann@gmx.de, www.die-buegelfalte-110.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Waiblingen</b>                                                                                                                        | Bahnerbe (Bf Neustadt-Hohenacker), 07195-52625                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

## Region West

**Regionaler Fachberater EBE  
für NRW u. Rheinland-Pfalz**

**Werner Wölke, Wetter (Ruhr)**  
02335-680058, [werner.woelke@arcor.de](mailto:werner.woelke@arcor.de)

**Regionaler Fachberater MEB  
für NRW**

**Karl Wecker, Paderborn**  
05251-407964, [karlwecker@fluegelrad79.de](mailto:karlwecker@fluegelrad79.de)

### **Servicebüro Duisburg**

Königstraße 67-69, 47051 Duisburg – Tel.: 0203 440777-0, E-Mail: [stuttgart@stiftungsfamilie.de](mailto:stuttgart@stiftungsfamilie.de)

- |                        |                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Arnsberg</b>        | Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn, Leiter Wilfried Schiwiek, 02937-1618, 0170-3442495, <a href="mailto:wilfried.schiwek@t-online.de">wilfried.schiwek@t-online.de</a> , <a href="http://www.ef-obere-ruhrtalbahn.de">www.ef-obere-ruhrtalbahn.de</a>                   |
| <b>Dortmund</b>        | Modelleisenbahnclub Dortmund, Leiter: Martin Kohlhaas, 0231-512115, 01577-1567744, <a href="mailto:info@mec-dortmund.de">info@mec-dortmund.de</a> , <a href="http://www.mec-dortmund.de">www.mec-dortmund.de</a>                                                        |
| <b>Düsseldorf</b>      | Modellbahn-Interessengemeinschaft Düsseldorf-Unterrath, Leiter: Gunter Hahn 0211-223940, 0160-97432402, <a href="mailto:gunterhahn@aol.com">gunterhahn@aol.com</a>                                                                                                      |
| <b>Hagen</b>           | Museum für Stellwerktechnik Hagen, Leiter: Hans-Werner Fuest, 02331 75412, 0160-97441626, <a href="mailto:hansiwf@versanet.de">hansiwf@versanet.de</a> , <a href="http://www.museumsstellwerk.de">www.museumsstellwerk.de</a>                                           |
| <b>Koblenz</b>         | Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz, Leiter: Wolfgang Ihrlich, 0261-3961339, <a href="mailto:wolfgang.ihrlich@deutschebahn.com">wolfgang.ihrlich@deutschebahn.com</a> , <a href="http://www.dbmuseum-koblenz.de">www.dbmuseum-koblenz.de</a> |
| <b>Lahnstein</b>       | Eisenbahnfreunde Lahnstein/Koblenz, Leiter: G. Lehmkuhler, 0261-77234, <a href="mailto:g.lehmkuehler@t-online.de">g.lehmkuehler@t-online.de</a>                                                                                                                         |
| <b>Münster (Westf)</b> | Modelleisenbahnclub Münster, Leiter: Joachim Spitz, 0251-43729, 0251-43729, <a href="mailto:info@mec-muenster.de">info@mec-muenster.de</a> , <a href="http://www.mec-muenster.de">www.mec-muenster.de</a>                                                               |
| <b>Opladen</b>         | Modelleisenbahnclub AW Opladen, Leiter: Kurt Görres, 02171-30141, 0172-8932031, <a href="mailto:kurt.goerres@arcor.de">kurt.goerres@arcor.de</a>                                                                                                                        |
| <b>Paderborn</b>       | Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“, Leiter: Karl Wecker, 0177-7429603, <a href="mailto:karlwecker@fluegelrad79.de">karlwecker@fluegelrad79.de</a> , <a href="http://www.emf-fluegelrad79.de">www.emf-fluegelrad79.de</a>                                         |
| <b>Witten</b>          | Eisenbahnfreunde Mittleres Ruhrtal-Witten, Leiter: Harald Zawadzki, 02335-680058, <a href="mailto:ef-witten@t-online.de">ef-witten@t-online.de</a> , <a href="http://www.efwitten.de">www.efwitten.de</a>                                                               |

### **Servicebüro Frankfurt/Main**

Münchener Straße 49, 60329 Frankfurt / Main – Tel.: 069 809076-193, E-Mail: [frankfurt@stiftungsfamilie.de](mailto:frankfurt@stiftungsfamilie.de)

- |                  |                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Darmstadt</b> | Eisenbahnmodellbaugruppe „Central“, Leiter: Rene Stork, 0162-7610258, <a href="mailto:r.stork@signalmeisterei.de">r.stork@signalmeisterei.de</a> , <a href="http://www.modellbahngruppe-darmstadt.de">www.modellbahngruppe-darmstadt.de</a> |
| <b>Herborn</b>   | Modell-Eisenbahn-Club DILL, , Leiter: Karl-Heinz Schwarze, 02775-1835, <a href="mailto:k.h.schwarze@t-online.de">k.h.schwarze@t-online.de</a>                                                                                               |

|                         |                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Korbach</b>          | Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen, Leiter: Ralf Lüer, 05631-61551, ralf.lueer@t-online.de oder eisenbahnfreunde-kb-aro@gmx.de                                                                                  |
| <b>Mainz</b>            | Modellbahn-Club Mainz 70 (MCM 70), Leiter: Dominic Doos, 06131-2108598, 0175-5731336, d.doos@mcm70.com, www.mcm70.com                                                                                         |
| <b>Offenbach (Main)</b> | Miniaturbahnclub „Stellwerk“ Offenbach am Main, Leiter: Martin Bläß, 069-26547794 oder 06108-989195, 0171-338006, martin.blaess@deutschebahn.com oder info@stellwerk-offenbach.de, www.stellwerk-offenbach.de |
| <b>Saarbrücken</b>      | Modelleisenbahngruppe Saarbrücken, Leiter: Siggie Gottschall, 0681-41625328, siggigottschall@gmx.de                                                                                                           |

## Öffentliche Veranstaltungen unserer BSW-Gruppen 2019

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Berlin</b>        | <b>Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600 (Parkeisenbahn)</b><br>An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin – Leiter: Michael Bahls,<br>0172 3124138, bsw.ebfw600@gmx.de, www.parkeisenbahn.de                                                                                                                                                                                                             |
| <b>16./17. März</b>  | <b>Saisonbeginn 2019</b><br>Fahrbetrieb an jedem Samstag/Sonntag/Feiertag und an den Schulferien in Berlin von Dienstag bis Freitag                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>05. April</b>     | <b>19 Uhr, Vortrag</b> von Wolf-Dietger Machel zu eingesetzten Wagen der ehem. Mecklenburg-Pommerschen-Schmalpurbahn (MPSB), viele Bilder, 2x 45 min. Für das leibliche Wohl zu erschwinglichen Preisen wird gesorgt. Anmeldungen bitte über: <a href="http://parkeisenbahn.de/index.php/ver...n/vortrag-mps-b-wagen.html">parkeisenbahn.de/index.php/ver...n/vortrag-mps-b-wagen.html</a> |
| <b>21./22. April</b> | <b>Osterhase im Dampfzug</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>30. April</b>     | <b>Walpurgisnacht mit Hexen und Geistern in den Zügen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>01./02. Juni</b>  | <b>Kindertag im FEZ</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>20. Sept.</b>     | <b>Abendfahrt mit Dampf (Sondertarif mit Anmeldung)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>21./22. Sept.</b> | <b>Höhepunkt: Dampfspektakel (Sondertarif),</b><br>am 22. Sept. BSW-deutschlandweit „Tag der offenen Tür“                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

**19./20. Oktober** Saisonende 2019  
**31. Oktober** Halloween-Fahrten  
**07./08. Dezember** Nikolausfahrten (Sondertarif) kann reserviert werden.  
 Auch 2019 fahren BSW-Förderer bei der Parkeisenbahn Wuhlheide frei (außer bei Sondertarif).

**Dresden** **IG Bw Dresden-Altstadt** (Eisenbahnmuseum)  
 Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden – [www.igbw-dresden-altstadt.de](http://www.igbw-dresden-altstadt.de)  
 Kontakt über Alfred Hobl, 0177 2847065, [alfredo.privat@gmx.de](mailto:alfredo.privat@gmx.de)  
**12.-14. April 2019** **11. Dampfloktreffen**  
**04. Mai, 18. Mai, 1. Juni** **Museumstag**, 10-16 Uhr  
**16. Juni 2019** **Kinderfest**, 10-16 Uhr  
**06. Juli 2019** **Dresdner Museumsnacht**, 15-01 Uhr  
**20. Juli, 3. Aug.,** **Museumstag**, 10-16 Uhr  
**28. Aug, 7. Sept.** **Museumstag**, 10-16 Uhr  
**08. Sept. 2019** **Tag des offenen Denkmals**, 10-13 Uhr

**Halle (Saale)** **Traditionsgemeinschaft Bw Halle P** (DB Museum)  
 Volkmannstr. 39, 06112 Halle (Saale) – [www.lokschuppen4.de](http://www.lokschuppen4.de)  
 Thomas Kersten, 0345 2495090 oder 0160 9096519;  
[info@lokschuppen4.de](mailto:info@lokschuppen4.de)  
**21.+ 22. April 2019** **Osterfest für Groß und Klein**, 10-17 Uhr  
**11. Mai 2019** **Museumsnacht in Halle&Leipzig**, 18-24 Uhr  
**11. Mai - 09. Juni** **BSW-Bundeshandwerkermesse**  
 jeweils mittwochs und samstags, 10-16 Uhr  
**24.+ 25. Aug. 2019** **Großes Sommerfest**, jeweils 10-18 Uhr  
**08. Sept. 2019** **Tag des offenen Denkmals**

**Hannover** **Modelleisenbahnclub Hannover**  
**19. - 22. Juni 2019** **Modellbahn-Seminar im BSW-Hotel Festenburg**  
**01. - 05. Sept. 2019** **Modellbahn-Ausstellung in der ev. Kirchgemeinde Hannover-Ahlem**, Wunstorfer Landstraße 50b, 30453

**Herborn** **Modell-Eisenbahn-Club Dill**  
 Littau, Am DB Stellwerk, 35745 Herborn  
**16.+ 17. März 2019** **Herborner Modellbahntage** 13-18 bzw. 10-17 Uhr

„Tag der offenen Tür“ am 22. September 2019 deutschlandweit  
 Die teilnehmenden Gruppen veröffentlichen wir im Heft 42.

## Vorschau Heft 42

- Gruppenleben BSW-Gruppe Sammlung hist. Eisenbahn-Dokumente Berlin  
BSW-Gruppe Heimat-Archiv Gotha wechselt ins Museum
- Porträt: Norbert Jakobasch, Regionaler Fachberater MEB Sachsen-Anhalt  
Manfred Helm (82), Eisenbahn-Enthusiast aus Gera
- Bahnhistorie: Dresdner Knoten Teil 2 (1935–1970)  
Spätheimkehrer Herleshausen 1955  
„Fahrt frei“ - vor 70 Jahren gegründet
- Serien: Berühmte Züge: Der Blaue Enzian
- Rezensionen: Geschichte der Ulstertalbahn  
Nebenbahnen im Weimarer und Sömmerdaer Land
- Veranstaltungen: „Tag der offenen Tür“, Teilnehmerliste unserer Gruppen am 22. September 2019

## Impressum

- Bahn&Modell **www.bahn-und-modell.de**  
Fachblatt des BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn
- Herausgeber: Stiftungsfamilie BSW+EWH, Münchner Str. 49, 60329 Frankfurt (Main)
- Redaktion: Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne, Immo Hoppe
- Arbeitsgruppen: AG Fachblatt Bahn&Modell, AG Buchreihe Deutsche Eisenbahndirektionen,  
AG Kooperation DB Museum, AG Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente, AG FISAIC
- Kontakt:
- Redaktion Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden  
Tel./Fax 0351 2527896, E-Mail: bahn.modell@t-online.de
- Layout/Versand Bernd Neddermeyer, Falkenhagener Straße 56, 13585 Berlin  
E-Mail: vbn@eisenbahn-verlag.de
- Erscheinungsweise: 2 x jährlich
- Redaktionsschluss: 15. Januar 2019
- Druck: WirmachenDruck, Backnang

Eine Zuarbeit mit Text und Foto ist stets willkommen. Beiträge werden als Word-Datei per E-Mail, auf USB-Stick oder CD-ROM erbeten. Für eingesandte Manuskripte und Bildsendungen übernehmen wir keine Haftung. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut gekürzt oder auszugsweise veröffentlicht bzw. zu redaktionellen Beiträgen verarbeitet werden. Die geäußerten Ansichten und Auffassungen bzw. Vorschläge in Beiträgen mit Autorennamen müssen nicht in jedem Fall mit der Meinung des Herausgebers oder der Redaktion übereinstimmen.

© Alle Rechte vorbehalten. Nachdrucken, Kopieren oder Scannen für kommerzielle Zwecke nur mit Einwilligung der Redaktion. Dieses Fachblatt erhalten alle BSW-Gruppen unseres Kulturbereichs kostenlos, alle anderen BSW-Förderer können ein oder mehrere Hefte für je 2,50 Euro + 1,50 Euro Porto direkt nach Hause bekommen. Schreiben Sie eine E-Mail mit Ihrer Adresse und BSW-Mitglieds-Nummer an [eisenbahnerbe-modelleisenbahn@stiftungsfamilie.de](mailto:eisenbahnerbe-modelleisenbahn@stiftungsfamilie.de) oder schicken Sie eine Postkarte an Stiftungsfamilie BSW+EWH, ZFB EBE/MEB, Lars Naumann, Sachsenplatz 1, 07545 Gera. Wir teilen Ihnen dann unsere Bankverbindung mit.



Nächstes Heft: 42  
Redaktionsschluss 15. Juli 2019  
Auslieferung Anfang September 2019

