



**Porträt in Corona-Zeiten
(Seite 32)**

Bahn&Modell,

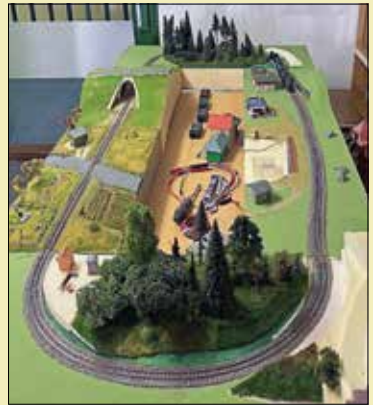
eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:



Berichte:
Die verbliebenen TEE-Garnituren
VT 11.5
► Seite 8

Gruppenleben:
Die geschenkte Modul-Anlage
in Wernigerode
► Seite 30



Jubiläum: 50 Jahre
Modellbahn-Club Mainz 70
► Seite 40

Bahnhistorie:
Die Kundenzeitschriften der Deut-
schen Bundesbahn
► Seite 49



Titelbild: Der geborene Vogtländer, liebt Görlitz und lebt (mit Maske) in Minden (Westf) – Wilfried Rettig von der BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM) stand auch zu Corona-Zeiten für ein umfassendes Porträt zur Verfügung (s. Seite 32).

28. Bundeskunstaussstellung der Stiftungsfamilie BSW + EWH

vom 25. April bis 1. Juni 2020 in Karlsruhe

Die 800 Quadratmeter große Ausstellungsfläche im Regierungspräsidiums Karlsruhe war bereits mit Stellwänden, Objekt-Sockeln, Vitrinen und Beleuchtung professionell ausgestattet. Eine unabhängige Fachjury hatte 200 eingesandte Kunstwerke ausgewählt. Dann kam Corona und die Präsenzausstellung fiel dem Virus zum Opfer. In kurzer Zeit wurde ein virtueller Rundgang daraus, den sich jedermann im Internet in zwei Teilbereichen ansehen kann auf:

<https://artspaces.kunstmatrix.com/en/exhibition/817591/28-bundeskunstaussstellung-der-stiftungsfamilie-bsw-und-ewh-teilbereich-1>

<https://artspaces.kunstmatrix.com/en/exhibition/1113023/28-bundeskunstaussstellung-des-bsw-und-ewh-teilbereich-2>

Der Themenkomplex „Eisenbahn“ ist mit einigen wenigen Gemälden vertreten. Uns fiel ein Ölgemälde von Karl-Adam Vey mit dem Titel „Viadukt Jossa 2019“ auf, das sich durch seine klare, realistische Malweise wohltuend abhebt:



Der Viadukt über die Jossa im Spessart, auf der alten Nord-Süd-Trasse Fulda-Würzburg bei km 32,6 der Strecke Flieden—Gemünden (Main), Öl 70 x 100 cm

Außerdem hatte die Stiftungsfamilie BSW+EWH kurzfristig einen großen Fotowettbewerb "Leben in Zeiten von Corona" gestartet, der per 15. Juni 2020 entschieden wurde und ebenfalls im Internet zu sehen ist auf:

<https://www.stiftungsfamilie.de/ueber-uns/news-und-presse/news/2020/06/ergebnis-fotowettbewerb>

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 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 liebe Leser des
BSW-Fachblatts *Bahn&Modell*,

hinter uns liegt ein Halbjahr mit vielen Einschränkungen und nicht gekannten Herausforderungen, welche sich auch in Zukunft auf unseren Kulturbereich auswirken werden. Unsere Stiftungsfamilie hat durch die Schließung der BSW-Hotels große finanzielle Einbußen gehabt, die Auswirkungen bis in die Bereiche der Sozial- und Ehrenamtsarbeit haben. Da unser BSW eine Sozialeinrichtung ist und viele Eisenbahner auf die Hilfe unserer Stiftungsfamilie angewiesen sind, hat sich der Vorstand dazu entschieden, alle Kraft in die Aufrechterhaltung der Sozialleistungen zu investieren. Das hat leider zur Folge, dass die Finanzmittel für den Bereich des Ehrenamts beschränkt wurden. Die Info-Briefe der Zentrale sorgten in einigen Gruppen für Verwirrung. So lasen wir in der 4. Aktuellen Information vom 24. April 2020, dass es aufgrund der wirtschaftlichen Gesamtsituation der Stiftung nicht möglich sei, die 50-prozentige Mietkostenbeteiligung der Gruppen zu finanzieren. Drei Tage später kam die Entwarnung: „Das BSW zahlt weiterhin 50 Prozent der Miete und von

den Gruppen sind die anderen 50 Prozent selbst zu zahlen.“

Am FISAIC-Modellbahntreffen vom 1. bis 3. Mai 2020 in Vilanova/Spanien wollten wir uns in bewährter Art mit der BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde beteiligen. Auch dieser Termin wurde Corona bedingt abgesagt und ins nächste Jahr verschoben. Das internationale Modellbahntreffen in Katalonien soll nun vom 29. April bis 3. Mai 2021 stattfinden.

Am 18. Juni erreichte uns die Entscheidung, dass auch die zweite Modellbahnausstellung „Klein trifft Groß“ am 17./18. Oktober 2020 im Bw Halle P (DB Museum) aus Kostengründen ausfallen muss. Corona hat den BSW-Finanztopf arg in Mitleidenschaft gezogen. Umso mehr freue ich mich, dass unser Fachblatt *Bahn&Modell* weiter erscheinen kann. Stellt es doch ein wichtiges verbindendes Element zwischen unseren Gruppen und deren Mitgliedern dar.

Heute halten Sie nun die 44. Ausgabe unseres Fachblattes in der Hand, und Sie sind sicher schon gespannt, was Sie erwartet. Das vorliegende Heft zeugt wieder vom Einfallsreichtum und Fleiß unserer ehrenamtlichen Autoren. Zum letzten Heft 43 sind der Redaktion ungewöhnlich viele positive Reaktionen zugegangen. Neben kleinen Richtigstellungen bedanken sich die meisten Einsender für die Vielfalt der Beiträge und den Umfang der Recherchen (s. Post). Es scheint, dass unsere Redaktion den Nerv der Leser getroffen hat. Im Gegensatz zu den Tendenzen in den sozialen Netzwerken herrscht bei uns ein gegenseitiger Respekt. *Bahn&Modell* wird immer mehr zu einem verbindenden Element unserer deutschlandweit-gestreuten Gruppen. Das freut mich sehr.

Auch in schwierigen Zeiten gibt es Jubiläen, und es ist dann umso wichtiger, diese zu begehen und die guten alten Zeiten mit ihren Helden zu würdigen. Dies wollen wir mit zwei Artikeln tun. Im Dezember 2020 feiert unsere BSW-Gruppe „MEC DILL“ in Herborn ihr 40-jähriges Bestehen, und die Kollegen von unserer Gruppe „MCM 70“ in Mainz werden im selben Monat sogar auf 50 Jahre ihres Wirkens zurückblicken können.

Unsere Gruppen aus Wernigerode und Paderborn werden in der Rubrik „Gruppenleben“ über ihre Jugendarbeit und über eine neue Modellbahn-Börse berichten. In den Porträts stellen wir Wilfried Rettig vor, der die historischen Eisenbahn-uniformen liebt und schon viele Artikel für unser Fachblatt geschrieben hat. Außerdem werden wir Matthias Michaelis kennenlernen, der uns seine Geschichte als Lokführer in Ost und West erzählt.

Und auch aus der Zentrale gibt es Neuigkeiten zu berichten. Margarete Zavoral, Vorsitzende Geschäftsführender Vorstand der Stiftungsfamilie, wird uns im Oktober 2020 verlassen. Ihr Nachfolger arbeitet sich schon ein. Er heißt Siegfried Moog. Auch der Geschäftsführende Vorstand Finanzen hat bereits zum 1. Juli 2020 ge-

wechselt. Übernommen hat Danilo Zanotti, der auch für Touristik und Hotels zuständig ist.

Auf den hinteren Seiten unseres Fachblattes gibt es immer mehrere Rezensionen zu Neuerscheinungen in der Eisenbahnliteratur. Diese Rezensionen wurden über viele Jahre von unserem Kollegen Immo Hoppe verfasst – und das sehr gut. Leider ist er am 18. Juni 2020 plötzlich verstorben, sodass nun in unserem Redaktionsteam eine Lücke klappt, die nicht leicht zu schließen sein wird. Eine schwere Krankheit hatte Immo im 60. Lebensjahr mitten aus dem aktiven Leben gerissen. An der Trauerfeier in Berlin nahmen stellvertretend für uns alle Helga und Lothar Kuhne teil. Sie legten an seinem Grab ein Blumengebinde nieder und sprachen seiner Frau Carola Trost zu.

Wenn Sie in unserem Redaktionsteam zukünftig mitarbeiten möchten, dann melden Sie sich bitte bei uns. Unsere Kontaktdaten finden Sie auf der letzten Seite im Impressum.

Ich wünsche Ihnen wie immer viel Spaß beim Lesen und Betrachten von 100 Seiten Eisenbahnleben, Ihr Zentraler Fachberater Lars Naumann

Hier noch ein kleiner Auszug aus dem „Vierteljährlichen Wort des Präsidenten“ der FISAIC von Anfang August 2020:

Philippe Rouche schreibt: „Die Krise, durch die wir gerade gehen, sollte uns näher bringen und uns dazu bringen, das Engagement jedes Einzelnen von uns für den Dienst von FISAIC zu stärken, damit jeder Einzelne seine künstlerischen und kulturellen Aktivitäten genießen und erfüllen kann. [...] Als Teil einer größeren Einheit zwischen allen Mitgliedern möchte ich, dass „Das Wort des Präsidenten“ zu einem Verbindungs-journal wird, und ich werde jedes Mitglied bitten, daran teilzunehmen. [...] Das aktuelle FISAIC-Logo generiert politische Kommentare, mit denen unser Verband nicht zufrieden sein kann. Aus diesem Grund habe ich um einen Wettbewerb gebeten, um ein neutraleres und moderneres Design des aktuellen Logos zu erwägen.[...]“

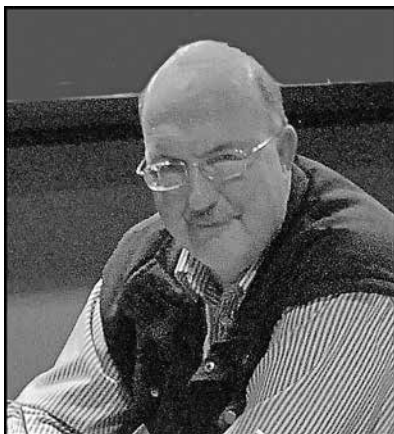
Ideen und Vorschläge bitte an: president.fisaic@orange.de



Viel zu früh ging er von uns

Immo Hoppe

* 29. November 1959 † 30. Mai 2020



Uns erreichte eine sehr traurige Nachricht. Unser langjähriges BSW-Mitglied Immo Hoppe ist tot. Er starb nach schwerer Krankheit. Wir trauern um einen lieben Menschen, der im Alter von 60 Jahren viel zu früh von uns gegangen ist.

Immo war Mitbegründer unseres Fachblatts *Bahn&Modell*. Gemeinsam mit Hans Kirsche erstellte er die Hefte 1 bis 25. Auch danach lieferte er vor allem einfühlsame Buch-Rezensionen.

Als Diplomingenieur (FH) brachte er viel Kompetenz in seine Arbeit bei der Zentralen Kommunikation der DB AG ein. Über alle die Jahre erlebten wir ihn als zurückhaltenden und bescheidenen, aber stets freundlichen Menschen, der für die Bahn brannte. Immer bescheiden, immer zuverlässig war er ein Eisenbahner im besten Sinne des Wortes. Wir vermissen ihn sehr. Unsere Gedanken sind bei seiner Witwe Carola, der wir in dieser schweren Zeit viel Kraft wünschen.

Corona-Tagebuch

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Es ist Mitte März 2020. Die Corona-Pandemie bahnt sich an. Unsere Jahrestagung 13.-15. März kann gerade noch stattfinden. Der Dampfbahnausflug zum Brocken findet schon mit gemischten Gefühlen statt. Die Schaffnerin im Zug trägt bereits Schutzhandschuhe, aber noch keine Gesichtsmaske. In der folgenden Woche beginnt das Ausgehverbot. Und was macht man, wenn man unfreiwillig in seine Wohnung verbannt wird? Man räumt auf. Plötzlich stehen vor den Haustüren Kartons, vollgepackt mit Büchern, Spielzeug oder Kleidungsstücken zum Mitnehmen. Ein Gesundheitsapostel hat einen nicht zu übersehenen Zettel daneben platziert: „Bei Corona ist so ein Austausch kontraproduktiv.“

Auch wir hatten Eisenbahnliteratur ausgesondert, die doppelt vorhanden war. Unsere Kollegen von der Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente in Berlin winkten ab: „Schon vorhanden.“ Einem Eisenbahn-Kollegen, auch Mitautor unseres Heftes, boten wir die Bücher ebenfalls an. Natürlich hatte er sie auch schon, aber er kannte jemanden, der daran interessiert war. Und so wechselten die Bücher doch noch ihren Besitzer. Bei dieser Gelegenheit erzählte er seine misslungene Reise in den Süden. Er startete in Dresden, um in Tunesien Eisenbahnfahrzeuge zu fotografieren. Mit dem Zug kam er noch bis Düsseldorf, doch das Flugzeug flog nicht gen Afrika. Noch war er frohen Mutes und quartierte sich in einem Hotel ein. Aber vergeblich, auch das schloss am

nächsten Tag, und die großen Vögel blieben am Boden. Unverrichteter Dinge kehrte er schließlich nach Hause zurück. Nun blieb er daheim wie fast alle Deutschen. Das war also der Anfang. Es dauerte noch eine kleine Zeit, bis das Tragen von Mundschutz obligatorisch wurde. Die Produktion von diesen Hygieneartikeln lief deutschlandweit schleppend an. Selbst in Apotheken gab es keinen Vorrat.

Neben Corona war auch der Frühling ausgebrochen. Wir wollten diverse Pflanzen für den Garten erwerben. Dafür hatten wir schon mehrmals Anlauf genommen. Immer standen Riesenschlangen vor den Gartenbau-Centern. Der zu gewährende Sicherheitsabstand blähte die Menschenansammlung noch zusätzlich auf. Eines Tages stellten wir uns nun doch an. Vor Nase und Mund hatten wir kunstvoll ein Tuch geschlungen. Vor uns wartete eine junge Frau und betrachtete uns aufmerksam. Dann fragte sie: „Sie haben wohl keinen richtigen Mundschutz? Wollen sie einen haben?“ Sie kramte in ihrer Tasche und holte zwei selbst genähte Stücke heraus. Sie erläuterte noch, dass sie Studentin sei und es ihr Freude machen würde, diese Hygieneartikel zu nähen und dann auch zu verschenken. Das war eine tolle Überraschung in der Corona-Zeit.

Genau am 1. April checken wir den Computer und lesen die „Aktuelle Informationen I Verlängerung der Maßnahmen“ von der Stiftungsfamilie BSW & EWH Zentrale. Unter anderem steht da:

- „Wir werden keine weiteren Budgetmittel auszahlen.
- Alle Veranstaltungen bis Jahresende werden hinsichtlich der Bezuschussungshöhe nochmals geprüft.
- Weiterhin wird eine qualifizierte Ausgabensteuerung beschlossen.

Sicher kein Aprilscherz, denn das Schreiben datiert vom 31. März. Aber ist es vielleicht auch das Aus für Bahn&Modell? Dann käme es von einer ganz unerwarteten Seite. Wir hoffen auf bessere Zeiten und schreiben einfach weiter.

Am 24. April erreicht uns eine weitere Information der Zentrale:

[...] Die aktuelle Situation in Deutschland hat sich nicht wesentlich verbessert, so dass wir die Schließung unserer Hotels, Ferienwohnungen und Freizeithäuser bis einschließlich 15. Mai.2020 verlängert haben. Die Absage aller Veranstaltungen, Beratungen, Treffen und sonstiger Zusammenkünfte im Ehrenamtsbereich bleibt ebenfalls bis Ende Mai bestehen.“

Schade, dass die Absage auch für uns besteht, denn wir hatten vor, am 15./16. Mai zum 40. Jahrestag des MEC DILL nach Herborn zu fahren. Also rufen wir beim Leiter Karl-Heinz Schwarze in Herborn an und erkundigen uns, wie es der Gruppe in Corona-Zeiten geht. Daraus ist ein Jubiläumsbeitrag geworden, der hier im Heft ab Seite 40 nachzulesen ist.

Auf eine E-Mail-Umfrage antwortet zuerst RFB Werner Wölke aus Wetter:

„Die Gruppe Eisenbahnfreunde Mittleres Ruhrtal-Witten hat bis Ende September alle Präsenz-Veranstaltungen und -Vorträge abgesagt. Versuchsweise wurden für Mai und Juni online-Vorträge angeboten. Einige positive Rückmeldungen dazu lagen vor.“



Aus Frankfurt am Main meldet sich RFB Klaus Steinbach:

„In meinem Bereich gab es nichts Außergewöhnliches.“ RFB Norbert Jakobasch aus Blankenburg (Harz) mailt einen kurzen Zustandsbericht: „Seit 17. März gibt es keine Treffen mehr im Club Harzquer und Brockenbahn Wernigerode. Ich hoffe auf Lockerungen nach Pfingsten.“

Aus Paderborn informiert uns Karl Wecker darüber, dass alle geplanten Veranstaltungen und Gruppenfahrten abgesagt sind.

„Auch unsere traditionelle Jahresabschlussfeier wird seit 40 Jahren das erste Mal nicht stattfinden, auch ab Mitte März nicht mehr unsere regelmäßigen Treffen. Derzeit bekomme ich aber immer mehr Anfragen, wann es denn wieder los geht. Ich denke, dass wir Anfang Juli wieder langsam beginnen können. Einen Hygiene- und Maßnahmenplan, wie man jetzt so schön sagt, habe ich schon in der Schublade.“

Das Servicebüro Leipzig teilt allen zugehörigen Gruppenleitern und uns mit:

„Auf Grund der aktuellen Situation und der schlechten Planbarkeit haben wir uns entschieden, das für dieses Jahr geplante Gruppenleitertreffen in Leipzig vom 13. Juni 2020 zu verschieben. Neuer Termin wird voraussichtlich im Frühjahr 2021 sein. Wir informieren euch zwecks der Planung rechtzeitig. Für Fragen und den sozialen Austausch sind wir weiterhin, auch in diesen Zeiten, erreichbar.“

RFB Hellfried Richter schickt am 17. Juni folgende E-Mail an alle:

„Corona macht um das BSW und uns keinen Bogen. Heute wurde festgelegt, dass aus Kostengründen die Modellbahnausstellung im Bw Halle/Saale P am 17./18. Oktober 2020 ausfallen muss. Wir haben bis heute gewartet mit der Hoffnung, eine verlässliche Geldquelle zu finden. Ohne verbindliche Planung schlage ich vor, 2021 im Oktober die Ausstellung durchzuführen.“

RFB Bernhard Waterholder informiert am 1. Juli per E-Mail:

„Unser 23. Modellbauseminar musste in diesem Jahr wegen „Corona“ leider ausfallen. Ein Ersatztermin konnte für dieses Jahr nicht gefunden, bzw. nicht zugesagt werden. Aber jetzt die erfreuliche Nachricht: Habe für nächstes Jahr 2021 schon einen neuen Termin festgemacht.“

Vom 16.-21. Juni 2021 findet unser 23. Modellbauseminar mit öffentlicher Modellbahn-Ausstellung wieder in Festenburg statt.“

Die Zentrale ist unterdessen auch nicht müßig gewesen. Am 24. Juni erreicht uns ihre VII. Aktuelle Information:

„In den letzten Wochen wurden zahlreiche Lockerungen der Schutzmaßnahmen

durch die jeweiligen Landesregierungen beschlossen. Zum einen gibt uns dies Zuversicht, dass wir das Tal der Pandemie hoffentlich durchschritten haben, zum anderen herrscht jedoch Verunsicherung, was nun möglich ist und was nicht [...]. Zum 1. Juli 2020 räumen wir auch unseren Ortsstellen und Gruppen die Möglichkeit ein, ihre Aktivitäten wieder aufzunehmen [...] Zur Umsetzung der geplanten Aktivitäten im Ehrenamtsbereich wurde die bestehende Ausgabensteuerung angepasst. Ab sofort sind Zahlungen bis 1 000 Euro ohne gesonderte Freigabe möglich [...].“

Das gesellschaftliche Leben geht also weiter für uns Ehrenamtliche. Was aber ist mit denen, die noch im direkten Berufsleben stehen? Wie haben sie diese Zeit verkraftet? Ein Hilferuf erreicht die Redaktion vom BSW-Förderer Robin Garn. Seit 2011 gibt er die „BAHNEpoche“ bei der Verlagsgruppe Bahn heraus, mit Geschichten, Kultur und Fotografie der klassischen Bahn. Die Idee des gegenseitigen Austausches von Beiträgen von Bahn&Modell und BAHNEpoche ist zwar bisher nicht umgesetzt worden, aber die Verbindung zur Redaktion bestand lose. Robin hat Bücher geschrieben und diverse Kalender gestaltet, die er nun verkaufen muss. Zehn Prozent des Umsatzes will er sogar für notleidende Dampflokspenden. Doch sein Verlag, die Verlagsgruppe Bahn GmbH (VGB), ist gegenwärtig verunsichert. Er wurde gerade von der Münchener Verlagsgruppe GeraNova übernommen. Da könnten für seine Projekte Bestellungen ermunternd wirken, und wir wollen ihm mit dieser Veröffentlichung gern helfen.

(siehe: https://shop.vgbahn.info/vgbahn/shop/r,In+Vorbereitung_-n195/p,2/?sort=0&sq=&pgi=10)

Inhalt

Editorial

Leitartikel	1
Nachruf Immo Hoppe	3
Cororna-Tagebuch	4

Berichte

TEE – Verbleib der Wirtschaftswunder-Baureihe VT 11.5 (601 / 602)	8
Der letzter Tag der „Königslinie“	12
Empfangsgebäude auf dem Abstellgleis ?	15
Kurzberichte	16
Nachruf Günther Henneking	20

Gruppenleben

BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P in Corona-Zeiten	21
Die Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ in Paderborn entdecken ihren Fundus	23
Eine geschenkte Modul-Anlage oder „Wie die Jungfrau zum Kinde...“	24

Porträts

Wilfried Rettig – „Vize“ der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden	26
Matthias Michaelis: „Ich liebe diesen Beruf über alles.“	29

Jubiläen

Günter Baum feierte seinen 90. Geburtstag	34
50 Jahre BSW-Gruppe „Modellbahn-Club Mainz 70“	34
40 Jahre BSW-Gruppe MEC DILL in Herborn (Mittelhessen)	40

Bahnhistorie

Von „Pfiff“ bis „Blickpunkt Bahn“ – die Bahn-Kundenzeitschriften	43
Das Bundesbahn-Zentralamt Minden (Westf)	46
Notgeld der Deutschen Reichsbahn von 1923	51
Das verpasste Jubiläum – 175 Jahre erste bayerische Staatsbahnstrecke Nürnberg–Bamberg	55
Die „Weichenschmiede“ in Gotha	61
Erinnerungen an Blockstelle 100 Stedefreund	65
Der Weg zur mecklenburgischen Staatsbahn	68

Serien

Alpen-See-Express	71
Der Ost-West-Express	73

Rezensionen

79

Service

Post an die Redaktion	82
Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen	85
Veranstaltungen/Termine 2020	94
Impressum	96

TEE – Verbleib der Wirtschaftswunder-Baureihe VT 11.5 (601/602)

Redaktion

Im vorigen Heft 43 berichteten wir über die Sanierung des VT 18.16/SVT 175 (Vindobona/Karlex) in Dresden. Einige Leser wünschten sich eine ähnliche Berichterstattung zum VT 11.5 (TEE). Diesem Wunsch kommen wir gern nach.

Acht westeuropäische Bahngesellschaften beschlossen im Dezember 1953, ein modernes, gemeinsames Schnellzugnetz einzuführen. Es sollte die europäischen Metropolen miteinander verbinden und speziell den zahlungskräftigen Geschäftsreisenden der Wirtschaftswunderzeit eine

Alternative zum Auto- und Luftverkehr bieten. Für diesen Trans-Europ-Express (TEE) ließ die Deutsche Bundesbahn den VT 11.5 entwickeln und bauen. Der siebenteilige Dieseltriebzug wurde ein Gemeinschaftswerk des Bundesbahn-Zentralamts München mit den Firmen M.A.N. (Nürnberg), Linke-Hofmann-Busch (Salzgitter) und Wegmann & Co. (Kassel). Die Motorisierung wurde dabei so ausgelegt, dass auch zehnteilige Züge gebildet werden konnten. Ab 1957 sind insgesamt 19 Triebköpfe (VT 11 5001 bis VT 11 5019), acht Großraum-

TEE-Kurzzug des DB Museums Koblenz am 21. Juni 2019 (vorn 601 008-6 – VT 11 5008)

Foto: Gregor Atzbach - bundesbahn.net





BST auf dem „Zaungleis“ im ehemaligen Bw Augsburg

Foto: Jan Borchers – www.bahnfotokiste.de

wagen, acht Barwagen, neun Speisewagen und 23 Abteilwagen entstanden. Zurzeit sind noch sieben Triebköpfe und diverse Mittelwagen als Museumsfahrzeuge in Koblenz, Braunschweig, Heilbronn und Lichtenfels erhalten. Die Mehrzahl ist rollfähig, doch keiner der Triebköpfe kann derzeit aus eigener Kraft fahren.

Koblenz:

Im DB Museum Koblenz, im ehemaligen Bw Koblenz-Lützel, steht ein rollfähiger TEE-Kurzzug. Er besteht aus dem Diesel-Triebkopf 601 008-6 (VT 11 5008), dem Großraumwagen 901 203-0 (VM 11 5203), dem Abteilwagen 901 122-2 (VM 11 5122) und dem einzigen noch erhaltenen Gasturbinen-Triebkopf 602 003-6 (ex. VT 11 5012). Diese Garnitur ist originalgetreu restauriert, wird von der BSW-Gruppe Koblenz betreut und kann im Rahmen der Öffnungszeiten besichtigt werden.

Braunschweig:

Auf einem gesperrten Gelände der RailAdventure GmbH München im ehemaligen AW Braunschweig steht seit Ende Oktober 2019 der „Blue Star Train“ (BST). Zu dieser Garnitur gehören der Triebkopf 601 006-0 (VT 11 5006), die acht Mittelwagen 901 102, 104, 109, 202, 208, 301, 305, 402 und der Triebkopf 601 015-1 (VT 11 5015). Seit 14 Jahren stand der BST auf dem sogenannten Zaungleis im Bahnpark Augsburg. Hier hatte ihn die ESG – Eisenbahn und Sonderwagen Betriebsgesellschaft mbH als Restaurant-Zug „Blaues Wunder“ genutzt, dazu umbauen und blau-weiß lackieren lassen. Da das Zaungleis ab Januar 2020 saniert wird, musste der BST weichen. Noch rollfähig kaufte ihn der Verein „El Achai – Frieden & Freiheit e.V.“ aus Rosenheim. Am 18. Oktober 2019 überführte er den BST nach Braunschweig. Nun soll er betriebs-



601 018-5 – VT 11 5018 des DB Museums am 14. Juni 2015 im ehemaligen Bw Heilbronn (SEH)
Foto: Thomas Horn – www.eisenbahn-museumsfahrzeuge.com

fähig aufgearbeitet werden und später als „Friedenszug“ durch den Nahen Osten fahren! Ursächlich ist es der elfteilige Train, den die Deutsche Reichsbahn mietete und von 1. August bis 29. September 1990 als IC 130/139 „Max Liebermann“ zwischen Berlin und Hamburg einsetzte. Es war der allerletzte Plandienst der Baureihe 601, der eigentlich nur ein Probedienst mit 1./2. Klasse war. Erst zum Winterfahrplan 1990/91 sollte es offiziell losgehen. Der Triebkopf 601 013-6 (VT 11 5013) stand in Reserve, wurde aber öfters auch eingesetzt.

Heilbronn:

Der Triebkopf 601 018-5 (VT 11 5018) befindet sich im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn (SEH). Bis zum März 2012 stand er im Bw Leipzig Hbf Süd.

Nach dem dortigen Brand kam er am 28./29. März 2012 rollfähig als DB Museums-Reserve zum SEH. Hier steht er auf einem abgeschnittenen Gleis und wartet auf sein Schicksal als Ersatzteilsponder. Auf der Fahrzeugliste des SEH wird er nicht mehr aufgeführt

Lichtenfels (Oberfranken):

Der Triebkopf 601 019-3 (VT 11 5019) stand vormals als DB Museum-Reserve auch im Bahnpark Augsburg. Mit dem BST musste er ihn verlassen und kam ins Depot des DB Museums in Lichtenfels. Hier ist inzwischen wieder eine komplette VT 11.5-Garnitur vorhanden, bestehend aus dem Triebkopf 601 013-6 (VT 11 5013), den Mittelwagen 901 502, 201, 303 und 107 sowie dem Triebkopf 601 019-3. Außerdem sind in Lichtenfels aus früheren Beständen



Die VT 11.5-Garnitur im Bahnhof Lichtenfels, halbverdeckt durch die V 270.10 Foto: Oliver Agel

noch die zwei Mittelwagen 901 121 und 404 im Rohbauzustand erhalten. Diverse Ersatzteile sind noch in mehreren Güterwagen eingelagert.

Koblenz	601 008-6
DB Museum	602 003-6
Braunschweig	601 006-0
ehem. AW	601 015-1
Heilbronn SEH	601 018-5
Lichtenfels	601 013-6
Depot DB Museum	601 019-3

Verlustmeldung:

Im Januar 2020 sind auf dem Bahnhof Villingen der Triebkopf 601 014-4 (VT 11 5014) sowie die Mittelwagen VM 901 115, 304 und 401 verschrottet worden. Sie gehörten zu der Garnitur, die bis zum März 2012 im Bw Leipzig Hbf Süd stand, dort einen Brandschaden erlitt und dann zur Eisenbahn-Erlebniswelt Horb am Neckar überführt wurde. Im März 2017 kam sie nach Villingen.

Verschrottung von Triebkopf 601 014-3 in Villingen am 20. Januar 2020

Foto: Andreas Hackenjos – www.bahnbilder.de

Quellen im Internet:

https://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_VT_11.5

<https://lok-magazin.de/leseprobe/er-tanzte-nur-einen-sommer-db-601?page=3>

<http://www.baureihe601.de/datenundverbleib.htm>

<http://www.ollismodellbahnseite.de/TEE/Triebkoepfe.pdf>

<http://www.eisenbahn-museumsfahrzeuge.de/index.php/deutschland/staatsbahnfahrzeuge/triebwagen/baureihe-vt-11-5>

<http://www.welt-der-modelleisenbahn.com/ic-max-liebermann.html>

<http://www.eisenbahn-museumsfahrzeuge.com/index.php/deutschland/staatsbahnfahrzeuge/triebwagen/baureihe-vt-11-5/vt-11-5018>



Der letzter Tag der „Königslinie“

Redaktion

Nach 111 Jahren, am 28. April 2020, verkehrte die Eisenbahnfähre „SASSNITZ“ zwischen Sassnitz (Rügen) und Trelleborg (Schweden) zum allerletzten Mal. Hunderte gaben ihr im Sassnitzer Hafen das letzte Geleit. Tausende verfolgten die Ausfahrt über ein Live-Streaming-Video. Die Stimmung der Zuschauer lag zwischen Traurigkeit, Wut und Unverständnis.

1909 hatte der Eisenbahn-Trajektverkehr über die Ostsee begonnen. Er wurde dem damals regierenden deutschen Kaiser Wilhelm II. und dem schwedischen König Gustav V. gewidmet, daher „Königs-

linie“. Es war die kürzeste und schnellste Schiffsverbindung zwischen Deutschland und Schweden. Die Überfahrt dauerte ca. vier Stunden.

Das verbliebene deutsche Fährschiff „SASSNITZ“ absolvierte am 28. April 2020 die letzte Fahrt. Es war das zweite Fährschiff mit diesem Namen. Die erste „SASSNITZ“ war 1957/58 in der Rostocker Neptunwerft gebaut worden. Sie versah den Liniendienst als Fährschiff der Deutschen Reichsbahn bis 1986.

Die zweite „SASSNITZ“ lief 1987/88 im Auftrag der Deutschen Reichsbahn

Die erste „SASSNITZ“ am Fähranleger im Sassnitzer Stadthafen im Jahr 1969 war auf einer Postkarte abgebildet.



bei der dänischen Danyard A/S Aalborg Werft vom Stapel. Sie fasste 875 Passagiere, 56 Waggon/20 Lkws/170 Pkws. Sie unterstand bis 1990 dem Fährschiffamt Sassnitz in der Reichsbahndirektion Greifswald. Danach wechselten die Betreiber mehrfach. 2012 kaufte die schwedische Privat-Reederei „Stena Line“ die Königslinie. Dabei verkündete sie: „Wir sind ein Familienunternehmen und kaufen nicht eine Route, wenn wir nicht an sie glauben.“*

Mit beiden Schiffen identifizierten sich viele Ostdeutsche, stellten sie doch eine „Traumverbindung“ ins liberale Schweden dar. Auf der ersten „SASSNITZ“ konnten bis August 1961 auch DDR-Bürger eine Seereise genießen, in Schweden aber nicht legal an Land gehen. Bis 1989 blieb sie dann für Ostdeutsche tabu. Seit 1998 verkehrten die Fährschiffe nicht mehr vom Stadthafen Sassnitz aus, sondern vom neuen Fährhafen Sassnitz-Mukran. Mitte Juni 2014 war die Trajektorisierung von Güterwagen von und nach Sassnitz-Mukran eingestellt und auf die Stena-Linie Rostock–Trelleborg verlegt worden. Ein reiner Kostenfaktor, denn „Stena Line“ steht in Konkurrenz zur „TT-Line“, die die Fährverbindungen Travemünde–Trelleborg und Swinemünde–Trelleborg bedient. Noch 2018 hatte die Reederei eingeräumt, sie sei mit der Auslastung zufrieden und konzentrierte sich nun auf den Touristenverkehr. 300 000 Personen (mit 110 000 Pkws) pro Jahr buchten die beliebte Königslinie. 2019 feierte man noch den 110. Geburtstag der Traditionsfährlinie. Ein Jahr später nutzte „Stena Line“ den Dunstschleier der Corona-Krise, um den Tod auf Raten für die Königslinie zu vollenden. An-



Flagge der Deutsche Reichsbahn Fährschiffe ab 1960.

Screenshot aus einem Video von Käning/Lehnert

fang April 2020 wurde verkündet: „Die Königslinie („Kungslinjen“) endet am 28. April 2020 mit dem Abzug des Fährschiffes „SASSNITZ“ – für immer“. Diese traurige Entscheidung kam aber nicht von ungefähr, denn eine Eisenbahnfähre lebt von Frachtgebühren. Touristen gelten als Beifang. Und die „SASSNITZ“ war nicht mehr die Jüngste. Mit 31 Jahren fehlte ihr ein wasserdichtes Fahrzeugdeck, so dass – nach dem Untergang der „ESTONIA“ – Reisezugwagen mit Passagieren an Bord nur noch mit Ausnahmegenehmigung trajektiert werden durften. Lediglich ein schwedischer Schlafwagen-Anbieter (Berlin-Night-Express) besitzt noch diese Ausnahmegenehmigung und nutzt sie nur in den Sommermonaten. Damit hat die Ökonomie voll durchgeschlagen. Sie ist unerbittlich.

Eine Frage bleibt für viele Rügäner unbeantwortet: „Warum hat die Politik nicht rechtzeitig gegengesteuert?“ Bereits vor Jahren hatte sich der Straßenverkehr auf Rügen chaotisch aufgeschaukelt. Der Fährhafen Sassnitz-Mukran war nur mit vielen Staus erreichbar. Daran hat auch die neue Rügendamm-Hochbrücke nichts



Am 28. April 2020, gegen 14 Uhr, ist das Fährschiff „SASSNITZ“ unter Geleit letztmalig aus dem Fährhafen Sassnitz-Mukran ausgelaufen. Zum Abschied ertönten sämtliche Feuerwehr- und Schiffs-sirenen in der Stadt und im Hafen. Viele Zuschauer und ein Trompetenbläser verabschiedeten die „SASSNITZ“ an Land. Das Schiff stand unter deutscher Flagge mit deutscher Besatzung.

Foto: Nordkurier, Stefan Sauer

geändert. Der Ausbau der B 96 kam mindestens 15 Jahre zu spät für die Insel und die „Königslinie“. Auch Alternativen waren im Gespräch, z. B. ein moderneres Fährschiff, ein Katamaran als touristischer Höhepunkt oder ein Fahren-Dreieckskurs zwischen Swinemünde, Sassnitz-Mukran und Trelleborg mit Fahrplänen, die in beiden Richtungen gut abgestimmt sind. Doch „Stena Line“ wollte sicher nur Gewinne abschöpfen und nichts investieren. Die regionale Bedeutung interessierte sie dabei kaum. Ohne "Königslinie" fehlt Rügen zukünftig ein Stück Identität.

Eine gute Eisenbahn-Freundin wohnt vor Ort, hat die bewegende, letzte Ausfahrt der „SASSNITZ“ von ihrer Dachterrasse aus miterlebt und kommentiert:

„Nach der Fähre konnte man die Uhr stellen. Lief die Mittagsfähre ein,

konnte ich die Kartoffeln aufsetzen. Die Fährlinie wurde aus „wirtschaftlichen“ Gründen geschlossen, denn die „SASSNITZ“ schippert jetzt in Schweden weiter. Waren wohl interne Querelen. Was man mit Rügen macht, kann man nicht mehr verstehen: Fischfang weg, Molke-rei weg, Fleischkombinat weg, Brot- und Backwarenbetrieb weg, Kohlanbau weg usw. Deutschlands schönste Insel mit 19 Millionen Übernachtungen muss alles verkraften. – Ende Mai 2020 hat „StenaLine“ der Stadt Sassnitz das Fährschiff „SASSNITZ“ für 1,5 Millionen zum Kauf angeboten“.

*) Fredrik Lantz, Reederei Stena Line
(Quelle des Zitats: Ostsee-Zeitung vom 11./12. August 2012)

Empfangsgebäude auf dem Abstellgleis?

Redaktion

Bahnhöfe haben Charakter und lösen Emotionen aus. Sie stehen für Abschied und Wiedersehensfreunde, mitunter auch für eine tägliche Routine. Reisende nehmen besonders die Empfangsgebäude als Identifikationsobjekte wahr. Jedes Empfangsgebäude, und sei es noch so klein, erzählt vom Leben eines Orts, vom Ankommen und vom Weggehen. Selbst in der Provinz vermittelt es den Hauch der weiten Welt. Nicht von ungefähr lehnten sich die Empfangsgebäude der ersten Stunde oft an die Formensprache der Schlösser an. Selbst kleine Landbahnhöfe tragen ihre Bestimmung mit Würde. Doch der Betrieb eines Bahnhofs ist heute auch ohne Empfangsgebäude möglich. Bahnanlagen und Empfangsgebäude gelten nur noch in Großstädten und an hochfrequentierten Knotenpunkten als Einheit und werden kommerzialisiert. Seit 1998 wurden nach DB-Angaben rund 2 250 Empfangsgebäude verkauft – davon 1 250 Objekte direkt an Kommunen und private Investoren. Weitere 1 000 Objekte kaufte ein Investor im Paket. Diese Empfangsgebäude wurden inzwischen separat veräußert. Mittlerweile verkauft die DB AG die Gebäude nur noch einzeln über das Immobilienportal www.bahnliegenschaften.de. So ist dort z. B. zum ehemaligen Empfangsgebäude des Kleinbahnhofs Wusterwitz (Bahnstrecke Magdeburg–Berlin) zu lesen: „Das Grundstück ist gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt“. Das heißt im Umkehrschluss, erst nach der Entwidmung durch das Eisenbahn-



Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Uelzen hat überlebt, oben: 1950 im Tudorstil mit Kriegs-Einschusslöchern, unten: 2009 rekonstruiert im Hundertwasserstil, Fotos: Kreismedienzentrum Uelzen (oben), Foto: L. Kuhne (unten)



bundesamt ist eine individuelle Nutzung der Immobilie möglich. Derzeit ist beabsichtigt, noch etwa 150 nicht betriebsnotwendige Empfangsgebäude zu veräußern. Für den Verkauf dieser ehemaligen „Eingangstore zum Ort“ ist der jeweilige Regionalbereich von DB Immobilien zuständig. Für viele unserer BSW-Gruppen gerät das zum Desaster, da sie sich dort eingemietet haben und der neue Besitzer ihnen meistens kündigt.

Lit.: „Mit Vlldampf stillgelegt“ in: „MONUMENTE“, April 2020, oder www.monumente-online.de

Kurzberichte:

Dampflok 01 150 wieder in Not

In Bahn&Modell, Heft 30, Seite 26 ff, berichteten wir über die Aufarbeitung der 01 150 nach dem verheerenden Brand 2005 im Ringlokschuppen von Nürnberg-Gostenhof (DB Museum). Olaf Teubert, ihr ehemaliger Lokführer, hatte das Kunststück vollbracht, genügend Spendenmittel einzuwerben, sodass die Lok am 23. Mai 2013 von Meiningen aus wieder auf Strecke fahren konnte. Nach sechs Jahren Traditionsbetrieb bei der Stiftung Deutsche Eisenbahn (SDE) ist die 01 150 wieder in Not. Sie benötigt dringend neue Radreifen, und die Fahrwerks- und Kesseluntersuchung steht an. Für Lok und Tender werden mehr als 100 000 Euro veranschlagt. Daher wurde aus der SDE eine neue Treuhandstiftung ausgekoppelt. Es ist die Stiftung Deutsche Dampflokomotiven (SDD) mit Sitz in Sulzbach am Main. Am 25. April 2020 hat diese vom Finanzamt die Gemeinnützigkeit zu gesprochen bekommen. Damit kann sie uneingeschränkt Spenden und Zustiftungen einwerben und Spendenquittungen ausstellen. Die SDD wird nach Corona an

größeren Eisenbahnveranstaltungen mit einem Infostand vertreten sein.

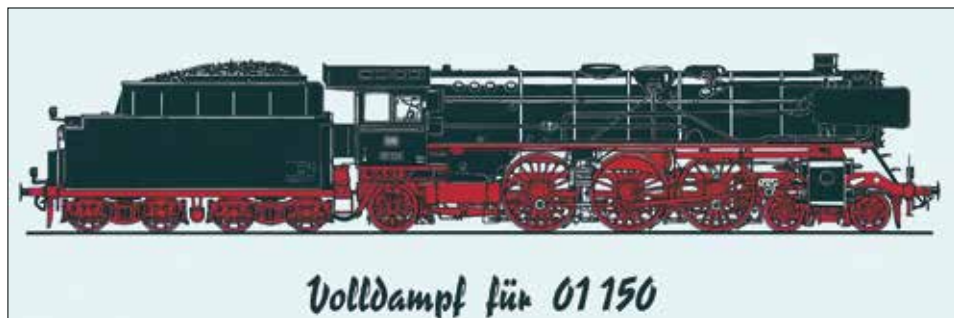
Die 01 150 war 1935 bei der 100 Jahrfeier Deutsche Eisenbahn dabei, ebenso bei der 150 Jahrfeier. Warum sollte sie es zur 200 Jahrfeier nicht schaffen? Derzeit ist sie konserviert abgestellt im Historischen Bahnbetriebswerk Hanau.

Nähere Infos: www.stiftung-deutsche-eisenbahn.de/stiftung/sdd bzw. <http://01150.de>

Die Europäische Eisenbahnagentur

Im Norden Frankreichs, in dem beschaulichen Städtchen Valenciennes, ist die Europäische Eisenbahnagentur angesiedelt, engl.: European Railway Agency (ERA). Sie wurde 2004 von der Europäischen Union ins Leben gerufen, um die Sicherheit und Interoperabilität des Schienenverkehrs in den EU-Mitgliedsstaaten zu stärken. Dazu gehören u.a. das neue Europäische Zugbeeinflussungssystem (ETCS) und die Verordnung zu Fahrzeug-Lärm (Noise TSI), die ab 2024 gilt. Die ERA soll schrittweise den Fahrzeugpark und die Sicherheitsstandards vereinheitlichen,

Der vorläufige Abschied der 01 150 von der Öffentlichkeit fand am 4./5. Mai 2019 auf dem Lokschuppenfest in Hanau statt.





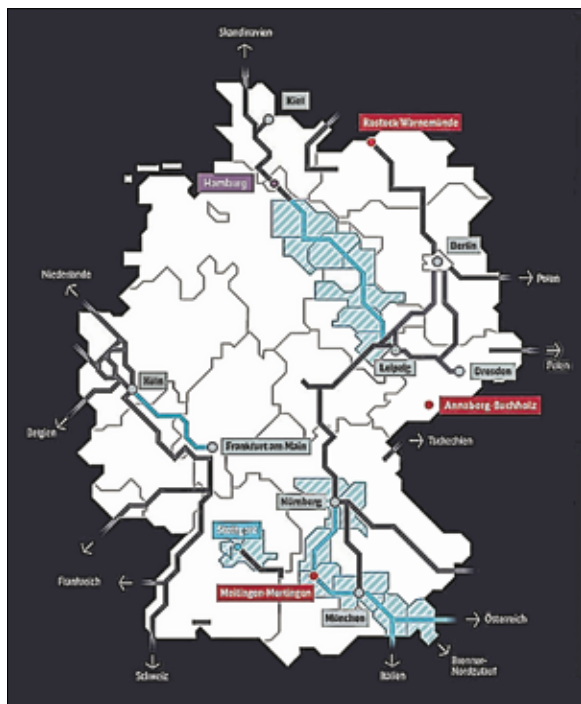
Siemens Vectron MS – Mehrsystem-Elektro-Lok BR 193 im Europa-Design, dank ERA in 15 EU-Ländern, der Schweiz und der Türkei zugelassen
 Quelle: DB Cargo Nederland N.V.

sodass Zuggarnituren von Dänemark bis Portugal durchfahren können. Aber auch die menschlichen Faktoren und die Stellung der Frau im Eisenbahnwesen werden analysiert und publiziert.

Die ERA hat ca. 100 Mitarbeiter und steht seit 2015 unter Leitung des Österreicherers Josef Doppelbauer. Der promovierte Physiker hat 25 Jahre Erfahrung mit Schlüsselaspekten zur Eisenbahntechnologie. Zuletzt war er Vizepräsident für Forschung und Technologie bei Bombardier. Er vertritt den Grundsatz: „Die Eisenbahn ist ein sicheres, komfortables und umweltfreundliches Transportsystem, dem gegenwärtig noch internationale, globale Regeln fehlen.“ Bis zum 16. Juni 2019 waren schon alle europäischen Güterwagen von der ERA zertifiziert. Weitere Personenwagen, Triebwagen, Lokomotiven und die „Digitale Schiene“ sind in Arbeit. (www.era.europa.eu)

Die „Digitale Schiene“

Dieser Begriff steht für die neueste Generation des Digitalen Stellwerks (DSTW), dem technologischen Nachfolger des Elektronischen Stellwerks (ESTW). Die Schnittstelle zum Menschen ist identisch. Bei beiden Stellwerkstypen prüfen und verarbeiten redundante Rechnersysteme die Stellbefehle der Fahrdienstleiter. Die Rechner-Befehle eines ESTW werden in konventioneller, elektrischer Schalttechnik durch Kabelbündel an Weichen, Signale und Bahnübergänge übertragen. Ebenso erfolgt die Rückmeldung von diesen. Dabei hat jede Endstelle einen separaten Kabelstrang zum Stellwerk. Ein DSTW dagegen übermittelt die Stellbefehle verschlüsselt digital über eine einzige Ringleitung aus Glasfaserkabeln. Jede digitale Endstelle, z.B. eine Weiche, hat eine Identifikations-Nummer (ID-Nº). Soll die Weiche gestellt werden, sendet der Rechner



die ID-N^o mit angehängter Steuerinformation in die Ringleitung. Die digitale Weiche hört die Ringleitung permanent ab. Nur wenn seine ID-N^o durchläuft, fischt es die Steuerinformationen heraus und führt die gewünschte Operation aus. Anfang 2018 nahm in Annaberg-Buchholz (bei der Erzgebirgsbahn) Europas erstes DSTW den Betrieb auf. Es markiert den Startpunkt für die bundesweite Umsetzung einer neuen innovativen Stellwerksgeneration. Das zweite DSTW ging im Mai 2020 in Rostock-Warnemünde Pbf an den Start. Der Bahnhof Meitingen-Mertingen (Schwaben) soll folgen (rot in der Grafik).

Die Digitalen Stellwerke arbeiten mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS zusammen, sodass ein automatisiertes Fahren möglich sein wird (schwarze Strecken

in der Grafik). Die Züge werden mit einer Art Autopilot ausgestattet. Die Technologie namens Automatic Train Operation (ATO) setzt vorgegebene Anweisungen zum Beschleunigen und Bremsen um. Zukünftig sollen die Züge selbst den optimalen Weg durch das Eisenbahn-Netz finden, mit den digitalen Stellwerken kommunizieren und sich von diesen die Fahrwege reservieren und stellen lassen. Das Ergebnis: Züge fahren pünktlicher, der Betrieb wird stabiler. Allerdings muss ausgeschlossen werden, dass kriminelle Hacker zu dieser digitalen Bahninfrastruktur durchdringen. Aktuell läuft ein Pilotprojekt bei der S-Bahn Hamburg (lila in der Grafik). Es folgen vier Starterpakete für automatisierte Strecken und Netzbezirke (blau in der Grafik):



Ein Gang der Modellbauwelten im Endstadium des Baues

Foto: NDR

- Schnellfahrstrecke Köln–Frankfurt am Main
- Hamburg–Maschen–Magdeburg–Halle (Saale)–Leipzig
- Nürnberg–München–Grenze Österreich/Italien
- Bahnknoten Stuttgart

Der aktuell verwendete GSM-R Mobilfunkstandard aus den 1990er-Jahren reicht dafür im Bahnsystem der Zukunft nicht aus. Deshalb ist eine erweiterte Bahninfrastruktur mit dem neuen, auf 5G basierten Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) von zentraler Bedeutung. Mit 1,3 Milliarden Euro pro Jahr für Infrastruktur und Fahrzeuge soll sich die Digitalisierung auch bei der großen Eisenbahn in Deutschland durchsetzen. 20 Jahre sind dafür veranschlagt.

Modelleisenbahn der Superlative

Die wohl größte Modellbahnanlage der Welt ist am 1. Juli 2020 im niedersächsischen Bismarck in der Lüneburger

Heide eröffnet worden. Bisher beanspruchte das „Miniatur Wunderland“ in Hamburg diese Maxime. Unter dem Snow Dome von Bismarck warten die neuen „Modellbauwelten“ auf die Besucher. 50 Themenbilder, zeigen nicht nur den deutschen Harz, Bayern und die Schweiz, sondern auch afrikanische Wüste, schottische Moore und chinesische Teeplantagen. Auf 12 000 Quadratmetern liegen 21 Kilometer vernickelte Gleise in Spur G (1:22,5 = Doppelt-H0), und es können 500 Züge fahren, die bis zu 30 Meter lang sind. Da es sich mehr um eine Gartenbahn handelt, ist die Anlage zwar überdacht, aber an den Seiten offen. 50 kreative Köpfe, auch aus Behindertenwerkstätten haben sie in Handarbeit wetterfest und digital geschaffen. Erwachsene zahlen 15 Euro, Senioren 13 Euro und Kinder von 4-12 Jahren 7,50 Euro Eintritt. Geöffnet ist nur in den Sommermonaten täglich 11-21 Uhr.

Wir trauern um Günther Henneking

Seniorchef der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM)

Bereits am 18. Februar 2020 ist Günther Henneking, eine Woche nach seinem 98. Geburtstag, friedlich eingeschlafen. Am 21. Januar 2020 konnte das Ehepaar Henneking noch gemeinsam die seltene Kronjuwelenhochzeit feiern (s. Foto). Den größten Teil seines Eisenbahnerlebens verbrachte Günther Henneking im Bundesbahn-Zentralamt Minden (Westf), wo er 1987 mit 49 Dienstjahren ausschied. Noch während seiner Dienstzeit gründete er 1975 die BSW-Gruppe „Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden“ (HEUM). Sein größtes Hobby war die Dienstkleidung der Eisenbahner. Drei Fachbücher und eine umfangreiche Uniformsammlung haben ihn unter seinesgleichen deutschlandweit bekannt gemacht. 1998 wurde er mit dem Bundesverdienstkreuz 1. Klasse und am Bande ausgezeichnet. Als Träger des Mindener Ehrenrings des Jahres 2000 engagierte sich Günter Henneking auch für die Mindener Kriegsgräber, für die Freunde der Bundeswehr und für das Mindener Bürgerbataillon. Wir alle werden ihn in dankbarer Erinnerung behalten.



Günther Henneking mit Frau Ursula zum 75. Hochzeitstag (Kronjuwelenhochzeit)

Sammlung Rettig

BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P in Corona-Zeiten

Interview der Redaktion mit Thomas Kersten, Leiter der BSW-Gruppe

Die BSW-Gruppe im ehemaligen Bw Halle P und heutigen Standort des DB Museums besteht aus 80 Mitgliedern, wovon ca. 50 aktiv mitarbeiten. Im und am Lokschuppen IV in Halle (Saale) und im Lokschuppen des ehemaligen Bw Wittenberg stehen insgesamt 23 Museums-Lokomotiven, die alle unterhalten und betreut werden wollen (s. u. Tabelle). Nur wenige von ihnen sind noch betriebs- oder rollfähig. Das Hauptaugenmerk galt bisher der Dampflok 03 1010, die bis Juni 2019 betriebsfähig war und vor Sonderzügen zum Einsatz kam. Die letzte streckentaugliche Maschine ist gegenwärtig die Ellok 243 005-6. Ihre Frist ist zwar im August 2020 abgelaufen, aber die Hauptuntersuchung ist im Gange.

Redaktion: Im Heft 43 (3. Umschlagseite) veröffentlichten wir eure geplanten Sonderfahrten für das 1. Halbjahr 2020. Was ist in Corona-Zeiten daraus geworden?

Thomas Kersten: Die Sonderzüge am 25. April nach Berlin und am 2. Mai nach Wolsztyn/Polen sind natürlich ausgefallen. Sie waren gut im Vorverkauf angenommen worden. Viele Eisenbahnfreunde hatten schon gebucht. Die Rückabwicklung, insbesondere die Erstattung der Fahrpreise, haben uns viel, viel Anstrengungen gekostet.

Redaktion: Hattet ihr Hoffnung, dass der dritte Sonderzug am 20. Juni nach Hamburg noch zu retten war?

Thomas Kersten: Zunächst ja, denn ab 30. Mai deutete sich eine allgemeine Öffnung an. Doch bald wurde klar, dass sich der notwendige Abstand in einem Zugabteil schlecht durchsetzen lässt. So planten wir um und fahren nun am 31. Oktober mit „unserer“ Ellok 243 005-6 nach Hamburg.

Redaktion: Was ist für die hoffentlich Corona-freie-Zeit von September bis Dezember noch geplant?

Thomas Kersten: Am 19. September 2020 soll ein Sonderzug „Petermännchen“ mit Gast-Dampflok 01 519 nach Schwerin fahren und am 12. Dezember ein Sonderzug mit Gast-Dampflok 01 509 zum Weihnachtsmarkt nach Prag. Buchungen sind auf unserer Web-Seite möglich ([https://lokschuppen4.de/Aktuelles/alle Sonderfahrten](https://lokschuppen4.de/Aktuelles/alle_Sonderfahrten)). Außerdem starten wir wieder unsere Veranstaltungen im Bw Halle P am 13. September mit dem Tag des offenen Denkmals. Die große Modellbahnausstellung „Klein trifft Groß“ am 17. und 18. Oktober im Lokschuppen IV kann aus Kostengründen leider nicht stattfinden. In Corona-Zeiten muss eben gespart werden. Am 7. November gibt es noch einen Tag der offenen Lokomotiven, und am 5. Dezember kommt der Nikolaus ins DB Museum. Es wird der letzte Öffnungstag in diesem Jahr sein.

Redaktion: Welche Vorhaben liegen euch besonders am Herzen?

Thomas Kersten: Besonders schmerzt uns, dass die Fristen für die Dampflok 03 1010

abgelaufen sind. Nach ihrer wechselvollen Geschichte war sie uns sehr ans Herz gewachsen. Um die nächste Hauptuntersuchung finanzieren zu können, sind wir auf außerplanmäßige Zuwendungen angewiesen. Daher haben wir auf unsere Webseite eine Spendenaktion ins Leben gerufen. Auch für die Ellok E 95 02 suchen wir Spender, denn es die älteste und ausgefallenste Zugmaschine in unserem Bestand.

Redaktion: Vielen Dank für den Informationsaustausch, den wir natürlich auf Abstand führten.



Eisenbahnkalender 2021 der Traditionsge-
meinschaft Bw Halle - bestellbar für 14,80
Euro + 7,50 Euro Verpackung+Versand über
<https://lokschuppen4.de/souvenirs>

Historischer Lokomotiv-Bestand Bw Halle P

Loktyp	Eigentümer	Baujahr	Letzter Einsatz	Fristablauf	Zustand
Dampfloks					
03 1010-2	DB Museum	1940	06/2019 Museumszug	07/2019	rollfähig
41 1185-2	DB Museum	1939	04/1990 DB Museum	02/2002	rollfähig
52 4900	VM Dresden	1943	07/1979 Bw Senftenbg.	1986	nicht betriebsfähig
89 1004 (prT8)	DB Museum	1906	08/1966 Bw Falkenbg.	1997	nicht betriebsfähig
Speicherlok	DB Museum	1969	1993 Rb-Kraftw. Muldst.	1995	nicht betriebsfähig
Dieselloks					
130 101-5	DB Museum	1972	1997	1997	funktionsfähig
231 001-9	DB Museum	1973	09/1993 Bw Halle G	???	nicht betriebsfähig
KÖ 5142	DB Museum	1944	08/1994	—	betriebsfähig
102 001-5 (V23)	DB Museum	1967	2004 Magdeburg	—	nicht betriebsfähig
112 457-7 (V100)	DB Museum	1972	1998 Bw Leipzig Süd	1998	rollfähig
186 258-0 (VT135)	DB Museum	1937	1982 Bw Halle G (Präs.)	1998	funktionsfähig
199 004-3 (KÖ)	DB Museum	1933	05/1992 Bw Halle G	???	nicht betriebsfähig
228 802-5 (V180)	DB Museum	1970	1994 Bh Magdeburg Ro.	1995	nicht betriebsfähig
298 161-1 (V100)	DB Museum	1969	12/2008 Bw Senftenbg.	12/2008	nicht betriebsfähig
312 244-7 (V23)	DB Museum	1970	12/1998	1998	nicht betriebsfähig
Elektroloks					
E 18 031	DB Museum	1937	12/2001 Museumszug	02/2002	rollfähig
E 18 047	DB Museum	1939	2005 aufgearbeitet	—	in HU
E 95 02	VM Dresden	1927	1969 Weichenh. LH		nicht betriebsfähig
142 255-9	DB Museum	1976	Weichenh. LL		rollfähig
155 001-1	DB Museum	1974	04/2006	2006	nicht betriebsfähig
211 001-3	DB Museum	1960	05/1990	1997	rollfähig
243 005-6	DB Museum	1984	2019	08/2020	in HU
244 108-7 (E 04)	DB Museum	1940	Herbst 1991	1991	nicht betriebsfähig

Die Eisenbahn–Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ in Paderborn entdecken ihren Fundus

Karl Wecker, Paderborn – Leiter der BSW-Gruppe „Flügelrad 79“

Seit nunmehr über 40 Jahren gibt es unsere BSW-Gruppe in Paderborn. In den Jahren hat sich eine Menge Material angesammelt. Insbesondere die Nähe zum Ausbesserungswerk Paderborn und die Kontakte zu den Mitarbeitern haben dazu beigetragen, dass viele Sachen zum Thema Eisenbahn vorhanden sind. Nun ist es an der Zeit, etwas Platz zu schaffen. Wir möchten daher diese Dinge hier in unserem BSW-Fachblatt zuerst anderen BSW-Gruppen und interessierten Förderern anbieten. Es handelt sich u.a. um:

- Zugschlussleuchten und Handlampen
- Weichenkörper, Gleisperrsignale und Andreaskreuze
- Signalstellhebel und Schlüsselwerk (Achtung, sehr schwer)
- Große und kleine Zuglaufschilder
- Befehlsstab und Heizerschaufel
- Alte Pläne und Zeichnungen der Dampflokomotive BR 23 sowie Lichtpausen von Kalk- und Kohlenwagen,

datiert ab 1906. Die Lichtpausen tragen alle den Stempel der Modellbau-Firma Fleischmann.

- Nachdrucke von Eisenbahnkarten der Jahre 1849, 1886/87, 1899, 1951
- Bücher wie „Der Eisenbahnverkehr“ von 1912, „Die Dampflokomotive“ von 1965 (917 Seiten), Taschenbuch „Eisenbahngesetze“ von 1982, „Start des ICE“ von 1990 usw.
- Jahrbücher des Eisenbahnwesens 1949-1955
- Werbeplakate Bundesbahn – ICE, Autzug, Citybahn

Wer sich für diese Dinge interessiert, kann eine vollständige Aufstellung als pdf-Datei bei Karl Wecker, Email: info@fluegelrad79.de anfordern. Wir möchten darauf hinweisen, dass wir eine Modellbahngruppe sind. Das Hobby ist nicht billig. Deshalb würden wir uns über eine Spende sehr freuen.



von links:
Laternen
Signalhebel
Reisekarte 1899
Fotos. K. Wecker (3x)



Eine geschenkte Modul-Anlage oder „Wie die Jungfrau zum Kinde...“

Norbert Jakobasch, Blankenburg (Harz) – RFB MEB Sachsen-Anhalt

Zur unserer Modellbahngruppe „Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode“ kamen Anfang 2020 an den Arbeitsabenden mehrere Kinder und Jugendliche, die ihre ersten Modellbahn-Erfahrungen in der Wernigeröder Gesamtschule in der dortigen Modellbahn-AG gesammelt hatten. Sie wollten gern auch bei uns mitmachen. In der ersten Zeit bestand ihre Mitarbeit darin, an den Arbeitsabenden, an denen auch Publikumsverkehr stattfand, unsere Harzquerbahnanlage mit vorbild-

gerechtem Fahrbetrieb vorzuführen. Sie machten dies sehr gut, aber mit der Zeit wurde es den Kids doch etwas langweilig. „Immer“ nur Fahrbetrieb, gibt’s vielleicht auch mal etwas zu basteln?“ Da war guter Rat teuer, denn unsere Harzquerbahnanlage ist soweit komplett, und kleine Umbauten bleiben doch den „Größeren“ vorbehalten. Was also tun? Da fiel uns ein, beim BSW gibt es doch das Junior-Modul. Das könnte doch etwas für die Kids sein. Die Jungs waren von der Idee begeistert,

und es wurde auch ein Erwachsener gefunden, der sich für dieses Projekt den Hut aufsetzte und die Anleitung der Jugendlichen übernehmen wollte. Der Gruppenleiter streckte auch schon die Fühler aus zum Zentralen Fachberater Lars Naumann und dem Experten für die Junior-Module Mirko Caspar. Doch bevor die Planungen dafür richtig angelaufen waren, überschlugen sich die Ereignisse. Was war passiert?

An einem Arbeitsabend stand plötzlich Besuch in der Tür mit einem Modul in der Spurweite H0e und der Offerte, es seien insgesamt sechs Teile davon vorhanden. Sie stammten aus dem Nachlass eines Modellbahnfreundes aus Niedersachsen und waren mit unterschiedlichen Bau-



Modul-Gesamtanlage



Die „Modul-Gruppe“, v.l.n.r. die Betreuer Christoph und Ronny sowie Gabriel, Torben und Lukas
Fotos: N. Jakobasch (3x)

fortschritten versehen. Es waren zwei Bogen-Module dabei, sodass erst einmal im Kreis gefahren werden konnte. Nachdem alle Teile kostenlos bei uns angekommen waren, ging das große Planen los. Einige Module hatten nur das Gleis drauf, sonst nichts. Unsere Kids überschlugen sich – was man nun alles darauf bauen könnte und sollte. Doch dann kam die Einsicht,

was überhaupt aufgebaut werden kann, ohne die kleinen Module zu überladen.

Mittlerweile war der Baufortschritt schon deutlich zu sehen. Doch dann kam Corona und eine Zwangspause. Seit der Lockerung der Vorschriften wird wieder fleißig weiter gebastelt. In Planung ist noch ein größerer Bahnhof, um den Fahrbetrieb interessanter zu gestalten.



Ein schönes Detail der Anlage

Wilfried Rettig – „Vize“ der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden

Der interessante Lebensweg eines Eisenbahners und BSW-Förderers vom Vogtland, über Niederschlesien ins westfälische Minden, nachempfunden von Helga und Lothar Kuhne

Mitten im Zweiten Weltkrieg wurde Wilfried Rettig 1942 im sächsischen Vogtland geboren. Schon als Kind interessierte er sich für die Eisenbahn. Im Sommer faszinierten ihn die großen Züge auf dem Bahnhof und die Dampflok im nahegelegenen Loksuppen. Im Winter spielte er mit der Aufzieheisenbahn (Spur 1) aus der Kinderzeit seines Vaters. Mit 13 Jahren brachte ihm der Weihnachtsmann eine elektrische Modelleisenbahn. Nach dem

Der Nahgüterzug N 65204 am 18. Juli 1987 nach Hagenwerder war der letzte Dienst für den Hobbyheizer Rettig.



Abitur studierte er an der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden. In den Semesterferien schwang er die Heizerschaukel auf den „schwarzen, dampfenden Ungeheuern“ im Bw Falkenstein (Vogtl) und Bw Dresden-Friedrichstadt.

Wilfrieds berufliche Karriere begann im Erprobungszentrum für die Automatische Mittelpufferkupplung (EMK) in Schlauroth bei Görlitz, das bei der Deutschen Reichsbahn seit 1964 bestand. Als Görlitzer Neubürger interessierte er sich auch für die Stadtgeschichte, und bald kannte er mehr Sagen und Anekdoten als mancher Einheimische. Erhielt seine Dienststelle Besuch, so wurde er für die Gäste als Stadtführer eingeteilt. Aber so sehr ihm seine Tätigkeit als Versuchsleiter und Messingenieur für die Erprobung der Automatischen Mittelpufferkupplung auch gefiel, mit Sehnsucht beobachtete er die Dampf-Züge auf der Dresdner Schiene, auf dem Rangierbahnhof Schlauroth sowie die Probefahrten der hauptuntersuchten Schmalspurlokomotiven im benachbarten Reichsbahnausbesserungswerk. So war es ein Wink des Schicksals, als das Bw Görlitz aus Personalmangel Aushilfs-Dampflokheizer suchte. Wenig später ließ er seine Familie an manchen Wochenenden für eine Sonderschicht im Stich. In seiner Aktentasche befanden sich stets zwei Fotoapparate für Dia- bzw. Schwarz-Weiß-Filme, oft auch die 8-mm-Schmalfilmkamera. Zu besonderen Anlässen wie Ostern oder Neujahr prangten Grü-

ße in Schlammkreide an „seiner“ Lok und erfreuten die Menschen längs der Strecke. 1987 ging die Dampflokära auch in Görlitz zu Ende. Als wahrscheinlich dienststranghöchster Heizer der Deutschen Reichsbahn (Oberrat) nahm er seine Kohlschaufel schließlich mit nach Hause.

In dieser Zeit begann Wilfrieds Sammelleidenschaft für Eisenbahn-Souvenirs, wozu seine guten Beziehungen zur Hochbaumeisterei, zur Bahnmeisterei und zur Signal- und Fernmeldemeisterei beitrugen. Größtes Objekt war ein Siemens-Läutewerk Baujahr 1875 vom Posten 3 in Kodersdorf (Bahnstrecke Cottbus–Görlitz). Dafür musste er im Ausgleich 120 Kilogramm Altmetall beim VEB SERO* abliefern. Das Läutewerk hat damals oft in seinem Görlitzer Garten mit sechs Glockenschlägen den Feierabend eingeläutet.

Jetzt blieben Wilfried nur noch die Geschichten von der alten Dampfisenbahn. Er schrieb erste Aufsätze im „Görlitzer Magazin“ und in der „Sächsischen Zeitung“. Im Wendejahr 1990 verfasste er mit einem befreundeten Bahnmeister ein Buch über seine alte Heimat, über die „Voigtländische Staatseisenbahn“. Während früher Eisenbahnliteratur ein begehrter Kauf- und Tauschartikel war, geriet das Buch buchstäblich unter die Räder. Die Zeit war zu unruhig, die Menschen hatten andere Sorgen, und von der vierstelligen Gesamtauflage kam nur ein Bruchteil zur Auslieferung. Auch das EMK, nach mehreren Namensänderungen zuletzt Zentralstelle Versuchsanlagen, sah im Zug der künftigen Vereinigung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn düsteren Zeiten entgegen. Sein Chef riet allen, sich nach neuen Jobs umzusehen. So bewarb sich Wilfried bei der Bundesbahn-Versuchsanstalt** in Minden



Wilfried Rettig vor „seinem“ Läutewerk in der Uniform eines königlich preußischen Bahnmeisters I. Classe um 1910.

(Westf), vertreten durch das BZA, was sich als Glücksfall herausstellen sollte. Mit Sack und Pack, Läutewerk und Eisenbahnsouvenirs zogen seine Frau und er von der Neiße an die Weser in eine vorläufige Mietwohnung mit Gartenbenutzung. Schon zweieinhalb Jahre später konnten sie ihr eigenes Reihenhäuschen beziehen. Auf dem Dachboden entstand wieder Stück für Stück eine umfangreiche Modelleisenbahnanlage in HO, und der Partykeller – zugleich Gästezimmer – wurde mit seinen Eisenbahnsouvenirs aufgefüllt.

1994 überredete ihn Siegfried Buße vom gleichnamigen Fachbuchverlag, ein Buch über den Eisenbahnknoten Görlitz zu schreiben. Seither sind in verschiedenen



Die Sammelstücke haben den Kellerraum in ein kleines Eisenbahn-Museum verwandelt, hier ein Ausschnitt.
Fotos: W. Rettig (3x)

Verlagen insgesamt 13 Text- und Bildbände zur Eisenbahngeschichte im Vogtland sowie im ostsächsischen Dreiländereck entstanden. 2018 erschien beim EK-Verlag sein (wahrscheinlich letztes) Buch „Die DR-Schmalspurbahnen 1965-1990“.

Während die Modelleisenbahn auf dem Dachboden an Interesse verlor und mittlerweile abgedeckt ist, erfreut sich Wilfried im Keller immer noch an den Souvenirs. Die Dampfloklokke und Dampfpeife, gespeist von einem Kompressor, sind noch im Nachbarhaus zu hören. Zahlreiche Armaturen vermitteln das Flair eines Dampflokführerstandes. Ein Signallflügel und ein Weichenstellhebel erinnern an den Verschiebahnhof Schlauroth. Ein Morseapparat aus der Kaiserzeit und ein Sprachspeicher für Zugmeldungen waren schon als Leihgaben im Schlesischen Museum Görlitz zu sehen. Zuglauf- und Lokschilder rufen ebenfalls die Dampflokzeit wach. Fast jedes Teil könnte eine eigene Geschichte erzählen und erinnert ihn immer an seine ehemalige Wahlheimat Görlitz. Dank seiner dort verbliebenen Kinder mit ihren Familien hält er Kontakt

und macht überall Reklame für die geschichtsträchtige Neißestadt. Als Rentner im Unruhestand ist Wilfried Mitglied im BSW in der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM). Auch hier hat er das Eisenbahnerbe fest im Griff. In der Uniform eines königlich-preußischen Bahnmeisters I. Classe übernimmt er Führungen „Rund um den Festungsbahnhof Minden“, der ebenso wie der Bahnhof Görlitz im Jahr 1847 eingeweiht wurde. Überhaupt haben Minden und Görlitz viele Ähnlichkeiten, über die wir bereits in Bahn&Modell, Heft 39, Seite 62 ff. berichteten. Auf dem Dresdner Dampfloktreffen und anderen Großveranstaltungen können wir den HEUM-Kollegen sicher wieder begegnen. Dann trägt Wilfried vielleicht die Uniform eines königlich-sächsischen Eisenbahndirektors.

*) Volkseigener Betrieb für Sekundär-Rohstoffverfassung: Annahme und Weiterverwertung von Flaschen, Gläsern, Altpapier und Schrott

**) Die Bundesbahn-Versuchsanstalt Minden (Westf) war Teil des Bundesbahn-Zentralamtes Minden, über das wir in diesem Heft auf Seite 46 berichten.

Matthias Michaelis: „Ich liebe diesen Beruf über alles.“

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

In der Ausgabe N° 87 der „Münchner Schiene“, Info-Blatt für Lokführer der Eisenbahner Verkehrsgewerkschaft Bayern, vom Dezember 2015 stand das Porträt des jungen Lokführers Matthias Michaelis, das uns sehr gefiel und das symptomatisch für die deutsch-deutsche Entwicklung, aber auch für die Situation im BSW ist. Matthias ist seit 2015 im BSW und Mitglied im Verein zur Erhaltung historischer Lokomotiven e.V. in Euskirchen. Dieser Verein stellte bereits 2006 den Antrag, eine BSW-Gruppe zu werden. Leider wurde der Antrag abgelehnt, da sich das BSW schon damals nicht für Lokomotiven zuständig fühlte. So bleibt uns Matthias nur als Solo-BSW-Förderer erhalten. Sein Werdegang wurde von Rolf Wittig, Redakteur der „Münchner Schiene“, aufgeschrieben. Mit dessen Zustimmung und der aktiven Mitarbeit von Matthias gestalteten wir dieses Porträt.

Geboren wurde Matthias 1979 im Erzgebirge, in Annaberg-Buchholz. Er verbrachte seine ersten Lebensjahre in Kurort Oberwiesenthal, in der Nachbarschaft der Fichtelbergbahn (750-mm-Schmalspur). Seine Eltern machten mit ihm immer wieder Ausflüge zum Ausgangsbahnhof der Fichtelbergbahn, nach Cranzahl, und zur benachbarten Pressnitztalbahn. Später zog die Familie nach Karl-Marx-Stadt (heute wieder Chemnitz) um. Schon mit zehn Jahren unternahm Matthias eigene Abstecher zum Chemnitzer Südbahnhof, um den Rangierloks beim Arbeiten zuzusehen. Besonders die mächtigen Diesellokomotiven wie die 219

und die 232 hatten es ihm angetan. Der Chemnitzer Hbf wurde bald sein zweites Wohnzimmer. 1991, auf einem Bahnhofsfest in Annaberg-Buchholz, durfte er einen tschechischen "Hektor", eine vierachsige dieselelektrische Lokomotive, zuerst anlassen und dann im Gleis hin- und herfahren. Das war ein Schlüsselerlebnis für Matthias. Von nun an stand für ihn fest: Ich werde Lokführer!

Matthias Michaelis als 19-Jähriger vor der 219 086-6 – Am 23. Mai 1998 zog dieses „U-Boot“ den letzten Zug auf der Thüringer Oberlandbahn von Triptis nach Lobenstein (KBS 556). Da war die Lok gerade erst „volljährig“ geworden (++ 12/2002).



Auch sein Vater ist ein Bahn-Fan. Er nahm ihn oft mit, wenn zu DDR-Zeiten Sonderfahrten mit dem Zwickauer Traditionszug und dessen Dampfloks 50 849 oder 38 205 anstanden. Von ihm hat Matthias das Eisenbahn-Virus förmlich „geerbt“. Mit dem 1995 eingeführten "Schönes-Wochenende-Ticket" begann er, viele Bahnstrecken zu bereisen. „Mensch, war das geil! Für 15 DM ganze zwei Tage kreuz und quer durch die Gegend zu fahren“, erinnert er sich heute. Taurig war er, wenn reizvolle Bahnlinien für immer aus der Landschaft verschwanden, weil sie stillgelegt wurden. Auch Freundschaften zu Lokführern entstanden in dieser Zeit.

Die 1990er-Jahre waren in seiner Heimat leider vom Stellenabbau bei der Bahn geprägt. Eine direkte Lokführerausbildung war hier mehr als utopisch, weshalb er eine Schlosserausbildung begann. Von 1999 bis 2000 durfte er im Reichsbahnausbesserungswerk Chemnitz ein Praktikum als Loks Schlosser absolvieren und an seinen geliebten "U-Booten" herum schrauben. „Es war meine schönste Zeit überhaupt, meine rumänischen Lieblinge zu betreuen. Gern denke ich an meine Arbeit in der Abteilung M119, der großen Lokrichthalle, zurück“, sagt Matthias.

Nach Ausbildungsende bewarb sich der junge Mann in ganz Deutschland an vielen DB-Standorten, um nun seinen Traum vom Lokführer zu verwirklichen. Von der S-Bahn München kam die erhoffte Zusage, vorerst zu einem Vorstellungsgespräch. „War meine Freude groß, denn ich wurde gleich zur Eignungsuntersuchung geschickt. Ich bestand sie und freute mich auf die Ausbildung, als unerwartet und völlig überraschend eine Absage kam“, berichtet Matthias. Zwischenzeitlich hatte

die DB AG einen Einstellungsstopp verfügt, weil es zu viele Lokführer gab. Zwei Jahre lang war er arbeitslos und hielt sich mit 450-Mark-Jobs und diversen Weiterbildungsmaßnahmen vom Arbeitsamt über Wasser, u.a. mit einer Qualifizierungsmaßnahme für Dienstleister. Sie hat ihm wertvolle Tipps im Umgang mit Kunden vermittelt. Eines Tages entdeckte Matthias zufällig eine Annonce in der Chemnitzer „Freie Presse“: „Werden Sie Herr über 5 000 PS – DB Regio sucht Lokführer“

Sofort rief er in München an. Es meldete sich dieselbe Dame, die ihn schon bei der S-Bahn betreut hatte. Sie erinnerte sich noch an ihn und wollte ihn umgehend einstellen. Er brauchte nicht mal mehr eine Bewerbung einzuschicken „Wir kennen uns ja bereits“, hieß es von der anderen Seite. Nach den erneuten Eignungstests (sie sind nur ein Jahr gültig), erfuhr Matthias, dass in drei Wochen die Ausbildung beginnt. Überglücklich versuchte er nun, eine bezahlbare Wohnung in Bayern zu finden. Große Ersparnisse hatte er nicht mehr. Vieles war für Bewerbungen und Hotelkosten draufgegangen. Vom Arbeitsamt hatte er fast keine Unterstützung bekommen, im Gegenteil. Als er in München keine Wohnung fand und das Amt Chemnitz um Hilfe bat, riet man ihm von der Ausbildung ab und bot ihm stattdessen eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme an. Doch Matthias blieb hartnäckig und seine eigenen Bemühungen führten schließlich zum Erfolg. Fünf Tage vor Ausbildungsbeginn fand er in Augsburg ein Einzimmerappartement. „Nun war alles gut, und ich fand mich in Weilheim (Oberbay) wieder zur Ausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst, Fachrichtung Lokführer und Transport. Es ging los! Es ging wirklich

217 002-5 im Bw Mühldorf Juni 2009 in TEE-Farben lackiert, aber „ungewaschen“ – wegen einer Reparatur war der Zughaken ausgebaut.



los!" Matthias konnte sein Glück kaum fassen, obwohl er für Hin- und Rückfahrt von Augsburg nach Weilheim jeweils mehr als eine Stunde mit dem Zug brauchte.

In Bayern lernte Matthias ein angenehmes Betriebsklima kennen. Die bayrische Gemütlichkeit schätzt er sehr. Die Baureihe 111 war die erste Lokomotive, auf der

er ausgebildet wurde. Nach bestandener Prüfung wurde er dem Bw Freilassing zugeteilt. „Eine tolle Dienststelle mit netten Kollegen, wie eine Familie. Meine Freilassinger Zeit nutzte ich auch für zahlreiche Besuche in Österreich. Ja, es war eine schöne Zeit in den Bergen“, schwärmt der Lokführer. Salzburg faszinierte Matthias besonders.



217 002-5 nach Wäsche und Politur

Am liebsten fuhr er zwischen Berchtesgaden und Freilassing. „Zwei Jahre genoss ich diese Zeit, dann wurde die Berchtesgadener Strecke ausgeschrieben und an die Salzburger Lokalbahn vergeben und ich als jüngster Lokführer in Freilassing nicht mehr gebraucht. Ich wollte aber eh weg von elektrischen Lokomotiven. Die ‚Ludmilla‘ und die 219 waren meine Ziele“, berichtet Matthias. Die 219 ist seit 2003 leider Geschichte. Was noch blieb, waren die Loktypen der 216-Familie. Sie kannte er bereits von Besuchen in Bayern und Sachsen-Anhalt. Die gefielen ihm auch. Und genau zu diesem Zeitpunkt suchte DB Cargo Lokführer in Mühldorf am Inn. Große Chemiebetriebe der Region wollten ihr Transportaufkommen ausbauen. Dazu war auch bei DB Cargo mehr Personal nötig. „Ich beantragte die Versetzung, und beim Vorstellungsgespräch fragte der Personalchef u.a.: ‚Was sind denn Ihre Schwächen?‘ Ich antwortete ehrlich und sagte: ‚Bei lauten Diesellokomotiven werde ich schwach!‘ Die Herren konnten sich ein Grinsen nicht verkneifen.“ Zwei Wochen später erhielt Matthias die heiß ersehnte Zusage. Das war im Sommer 2007. Nach den Schulungen und dem Erwerb der Streckenkenntnis begann ab Dezember 2007 die Güterzugzeit. Seine Lieblingslokomotiven waren auch bald klar: 217 002-5, das rot-beige Schmuckstück von Krupp, und die russische 233 662-6. „Egal welche Lasten an ihrem Zughaken hängen, die zerren alles weg.“

Matthias denkt zurück: "Eines Tages, im Sommer 2008, stand ich vor unseren beiden rot/blau-beigen 217 002/014. In den Jahren 2000-2002, unter einem damaligen mutigen und traditionsbewussten DB Cargo-Manager, wurden einige Loks,

darunter auch 217 014, in historischen Farben lackiert. Dieses Erbe wollte ich bewahren. Die Lokomotiven 217 002 und 014 waren vom harten Einsatz gezeichnet. Ihr Lack war stumpf, Bremsabrieb und Ruß hatten deutliche Spuren hinterlassen. Ich sprach mit unserem Werkmeister, zu dem ich einen guten Draht hatte, ob und wie es möglich wäre, beide Loks persönlich zu betreuen und zu pflegen. Auch meine unmittelbaren Vorgesetzten waren von der Idee begeistert. Am 6. August 2008 war es soweit, die "persönliche Pflege" der 217 002+014 begann mit mildem Waschmittel, für die PKW-Reinigung gedacht. Die Lokomotiven wurden eingeseift, die groben Sachen übernahm Haushalt-Scheuermilch für 0,49 Cent. Nach dem Waschen und Abtrocknen kam Hartwachs-Politur zum Einsatz. Zuerst wurde der Lack eingerieben, bis ein milchiger Film entstand. Nach dem Antrocknen ging es mit Mikrofasertüchern ans Polieren. Die Lokomotive fing zu glänzen an, dass man sich darin spiegeln konnte. Ich vermochte mich nicht genug satt zu sehen." Regelmäßig alle drei bis sechs Wochen wiederholte Matthias diese Prozedur. Auf Bahnhofsfesten in der Region waren 217 002+014 gern gesehene Gäste, sie bekamen den Namen "Mühldorfer Blondinen" zuerkannt. Matthias achtete darauf, dass möglichst immer beide Loks als Paar zusammen unterwegs waren. Viele Eisenbahnfreunde, darunter auch Matthias selbst, fotografierten sie.

2010 half Matthias auch im Personenverkehr bei der Südostbayernbahn aus. Dort fuhr er den Triebwagen 628 und die BR 218. „2010 haben Diesellokomotiven aus den USA die Bundesbahnoldies abgelöst. Brandneu kamen sie zu uns. Oft putze ich auch bei ihnen die Führer-

**Matthias, der Lokführer mit dem Poloshirt "seiner" Lieblingslok 232 617-1, die genauso alt ist wie er – ausgeliefert Mitte Oktober 1979 von der Sowjetunion an die Deutsche Reichsbahn.
Fotos: M. Michaelis (4x)**



stände. Für die lackierten Flächen in den Führerständen habe ich ein gutes Mittel, das sie richtig glänzen lässt. Wir haben hier in Mühldorf quasi unsere eigenen Loks. Es ist nicht wie bei den E-Loks, die in ganz Deutschland und immer wieder mal an anderen Standorten eingesetzt sind. So kann ich ein Stück dazu beitragen, das sie schön und gepflegt bleiben“, räsoniert der junge Lokführer.

Die Art der alten Reichsbahner hat Matthias noch geprägt. Kollektive übernahmen ihre Loks zu DDR Zeiten in persönliche Pflege. Sie wetteiferten um die gepflegteste Lok. Das hat er als Kind früher oft gesehen. „Allerdings waren die Mühldorfer Kollegen nicht begeistert von meinem Hobby. Sie hatten wohl Angst, sie müssten das dann auch so machen. Aber als sie merkten, dass es kein Zwang gab, verstummten bald die kritischen Stimmen. Ich wurde irgendwann von einigen als Verrückter belächelt, von vielen anderen ob meiner Arbeit geschätzt.“

Seit 2011 fährt Matthias nun fast ausschließlich auf USA-Lokomotiven vom

Typ Class 77. Am liebsten ist ihm jedoch die 232. Ihn begeistert das Aussehen, ihre schöne Form mit dem großen Zyklopenauge und der gigantische 16-Zylinder-Dieselmotor (5D49).

Kein Wunder also, das er seit 1996 den Sound besonders faszinierender Lokomotiven aufnimmt und auf seine Webseite www.loksounds.eu stellt. „Hören Sie mal rein, es lohnt sich“, meint er. Auch an Büchern hat er schon mitgewirkt. Aktuell arbeitet Matthias als Co-Autor an einer Trilogie zur V 300 mit.

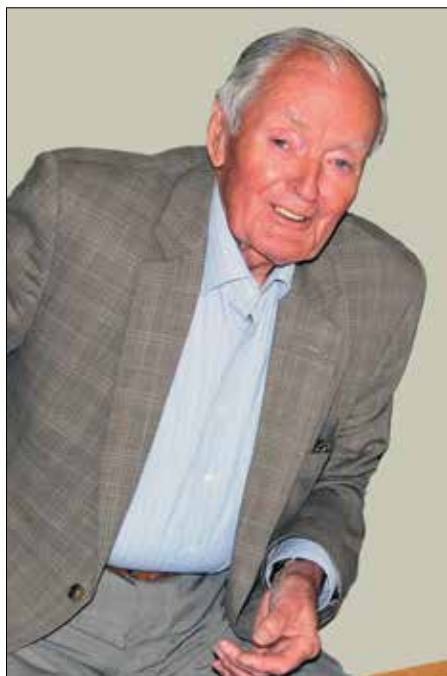
„Wenn bei uns in Mühldorf Bahnhofsfeste stattfinden, bin ich für eine unserer großen Güterzug-Lokomotiven verantwortlich und stehe dem interessierten Publikum Rede und Antwort. Tradition muss man bewahren“, meint er abschließend. Er bedauert, dass er aktuell kaum Zeit findet, sein Hobby zu pflegen. Aufgrund von anhaltendem Personalmangel kommt viel Arbeit auf alle Kollegen in Mühldorf zu, um die Unternehmensziele bei DB Cargo zu erreichen.

Günter Baum, unser Hallenser BSW-Mitbegründer, feierte am 25. April 2020 seinen 90. Geburtstag

Vom Maschinenschlosser zum technischen A-Dienstanwärter, vom Studium der Maschinenwirtschaft in Dresden zum Kbw- und Bw-Vorsteher in Halle (Saale) – das war sein berufliches Leben.

Als BSW-Bezirksbeauftragter für Eisenbahnerbe von 1997 bis 2007 gestaltete er unseren Kulturbereich entscheidend mit. Im Arbeitsausschuss war er bis vor wenigen Jahren aktiv tätig.

Deine BSW-Freunde gratulieren dir nachträglich recht herzlich und wünschen dir weitere gesunde Jahre.



Der Jubilar Günter Baum. Foto: Lothar Kuhne

50 Jahre BSW-Gruppe „Modellbahn-Club Mainz 70“

Hermann Hönow, Mainz – BSW-Gruppe MCM 70

Sieben begeisterte Modelleisenbahner trafen sich am 5. Dezember 1970 in der damaligen Bahnhofsgaststätte Mainz zur Gründungsversammlung. Sie machten wahr, was zwei Modelleisenbahner, nämlich die Herren Josef Stumm und Herbert Freitag, am 10. Februar 1968 bei der BSW-Bezirksleitung Mainz ange-regt hatten. Man beschloss einen „Modellbahn Club Mainz 70“ ins Leben zu rufen“, abgekürzt „MCM 70“. Die Abkür-

zung erscheint simpel, doch sie hat eine raffinierte Zweitbedeutung: „MCM“ steht auch für die römische Zahl 1900, dazu die 70 ergibt das Gründungsjahr 1970. Beim Weglassen der 70 würde die 19 allein stehen. Die Zahl 19 war wiederum die Nummer der ehemaligen Direktion Mainz, in deren Zeit auch der „MCM 70“ gegründet wurde. Mithin eine Erinnerung und Andenken an eine ehemalige Bundesbahndirektion.

Die damalige Begeisterung für die Modelleisenbahn war so groß (es gab noch keine Computer), dass bereits im Januar 1971 weitere 14 Clubmitglieder hinzu kamen, u.a. Hans-Peter Riedel (bis März 2019 Kassenverwalter) und etwas später Roland Emberger, die beide noch in unserem Club aktiv sind. Josef Stumm (inzwischen fast 90 Jahre alt) und Karl Nassau (85) sind unsere ältesten aktiven Mitglieder. Josef Stumm leitete seit der Gründung bis 2005 unsere BSW-Gruppe.

Das Engagement in der Gründerzeit war sehr hoch. Am 29. Januar 1971 fand die erste Mitgliederversammlung statt. Da wir noch nicht über einen eigenen Clubraum verfügten, wurden alle Gruppentreffen und Mitgliederversammlungen vorerst in diversen Gaststätten rund um den Mainzer Hauptbahnhof organisiert. Der Bahnhof bot sich an, da in Mainz damals noch zahlreiche Dienststellen, die Direktion und später auch Teile der DB-Zentrale angesiedelt waren.

Es wäre zu einfach gewesen, in Mainz irgendeinen Keller für die Gruppe herzurichten, um sich dort regelmäßig zum Bau einer Anlage und zum Fachsimpeln zu treffen. Und aufgrund der vielen Mitglieder aus zahlreichen unterschiedlichen Dienststellen gab es unzählige Beziehungen, die man auf der Suche nach einem geeigneten Domizil nutzen konnte. Als bestmögliche Lösung fiel die Entscheidung auf einen zur Ausmusterung anstehenden Reisezugwagen (C4i-34, Gattung 328, Baujahr 1934, MAN), der zuletzt als Bye 663 beim Bahnhof Darmstadt Hbf beheimatet war. Stilgerecht sollte die Modellbahn in einem historischen Umfeld gezeigt werden. Zudem wäre man mit einem Wagen auch



im gewissen Umfang mobil, ein Vorteil, der nicht entscheidend war, aber das Clubleben nachhaltig bereicherte. Typisch für die noch junge Gruppe war, es wurde schnell gehandelt: Der Antrag auf Beschaffung des ausgemusterten Reisezugwagens wurde am 26. Mai 1971 beim BSW-Bezirksvorstand gestellt. Für den symbolischen Preis von 444 DM kaufte dieser den Wagen am 13. Juli 1971. Bereits am 10. Juni 1971 fand die Überführung des Wagens von Hattersheim nach Mainz statt. Doch bevor mit dem Einbau der Modellbahnanlage begonnen werden konnte, musste erst der Wagen dafür hergerichtet werden. Dazu wurde die Inneneinrichtung des Personenwagens ausgebaut und der Wagen im AW Limburg entrostet und komplett neu lackiert. Dann begannen wir mit dem Einbau der Modellbahnanlage.



Neun Clubmitglieder des MCM 70 auf der einen Hälfte des Wagenkastens im März 2016: Dominic Doos, Sebastian Franz, Dietmar Doos, Rolf Krechowicz, Klaus Wölfl, Hermann Hönow, Hans-Jürgen Kaiser, Erwin Mehren und Karl Nassau

Thema der Modellbahnanlage ist das mittlere Rheintal. Bei genauer Betrachtung findet man viele Motive, welche am Rhein und seiner Nebenflüsse angesiedelt sind. Dazu gehören terrassenförmig angelegte Weinberge, Felsformationen, eine Burg, Fachwerkstädtchen und vieles mehr. Die große Kirche erinnert durch ihren Standort an die Felsenkirche in Idar-Oberstein. Es gibt zwei elektrifizierte Hauptbahnen. Im hinteren Bereich liegt die Güterbahn mit einem sechsgleisigen Durchgangsbahnhof, drei Gleise pro Richtung. Die Güterbahn führt zu einem großen Schattenbahnhof. Dadurch können wir viele verschiedene Güterzüge fahren lassen. Im Vordergrund steht ein großer Hauptbahnhof, von wo aus die Personenzugstrecke ihren Weg über die Clubanlage beginnt.

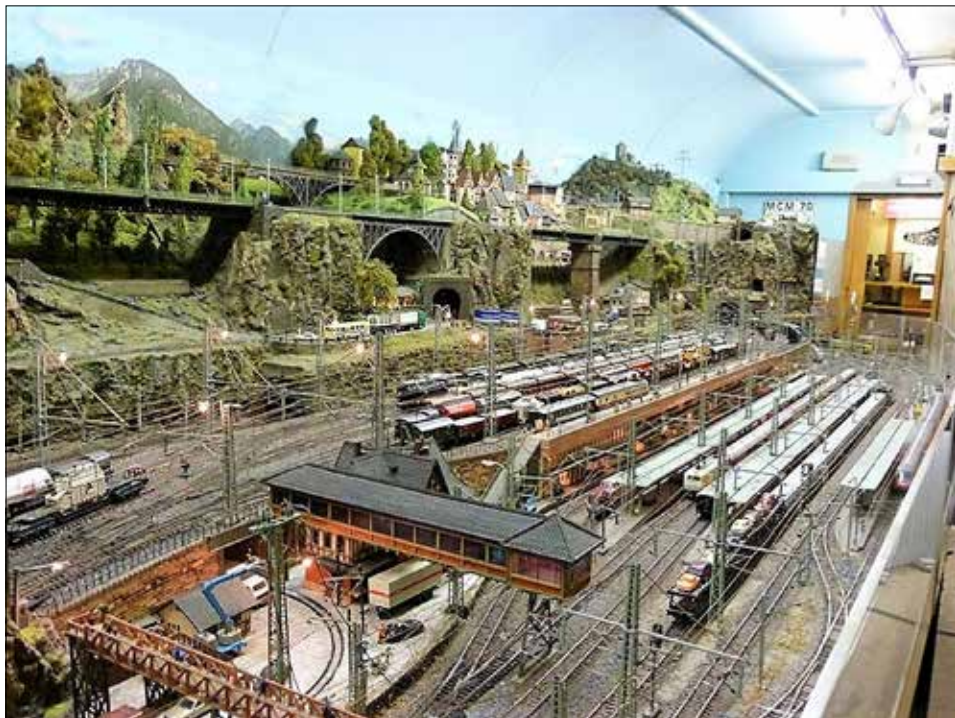
Dabei durchquert sie zahlreiche Tunnel, bevor sie, auf Augenhöhe eines Erwachsenen, die Paradenstrecke mit hohen Brücken befährt. Anschließend führt sie über einen Gleiswendel zum Hauptbahnhof zurück. An einem separaten Bahnsteig beginnt eine eingleisige Nebenbahn. Die kurzen Züge fahren ebenso über den Gleiswendel nach oben. In einem kleinen Kreuzungsbahnhof begegnen sie dem Gegenzug, um dann in einen dreigleisigen Endbahnhof einzufahren. Durch einen kleinen Trick, an zwei der vier Züge ist es möglich, immer zwei Züge über die Strecke entgegengesetzt fahren zu lassen. Rechts von der Anlage befindet sich ein Bahnbetriebswerk, das an Ausstellungen von jungen Besuchern unter Aufsicht gesteuert werden kann.

Neben diesen normalspurigen Anlagenthemen gibt es noch meterspurige Straßen- und Lokalbahnen (H0m, 12 mm) sowie Pendel-, Gruben- und Bergbahnen mit einer Vorbildspurweite von 750 mm (H0e, 9 mm). Mehrmals im Jahr geben wir dem interessierten Publikum die Gelegenheit, unsere Anlage bei vollem Fahrbetrieb zu besichtigen. Heute ist dies allerdings nur noch im Mainzer Hauptbahnhof möglich. In früheren Jahren konnten sie in unterschiedlichen Bahnhöfen stattfinden. Diese waren unter anderem Mainz-Kastel, Mainz-Bischofsheim, Lauterecken-Grumbach, Bad Kreuznach, Bingen, Bingerbrück, Alzey, Kaiserslautern, Erbach (Odenwald),

Wiesbaden Hbf, Wiesbaden-Dotzheim, Wiesbaden-Auringen und Langenlonsheim. Schließlich war unser Wagen betriebsfähig und dadurch beweglich. Doch durch strengere Auflagen der DB AG endeten die wechselnden Ausstellungsorte im Jahre 2000.

Nicht nur mit unserer Clubanlage im Wagen traten wir in der Öffentlichkeit auf, vielmehr gab es im Laufe der fünf Jahrzehnte auch andere Events, an denen der „MCM 70“ beteiligt war. So hatten mehrere Clubmitglieder auf der jährlich in Mainz stattfindenden Messe „Inspiration Modellbau“ ihre Oldtimer-Blechanlagen in den Spurweiten 0 und I ausgestellt. Auch nahm der „MCM 70“

Die andere Hälfte des Wagenkastens, vorn der MCM70-Hauptbahnhof



an mehreren Modellbahnbörsen teil. Im Jahr 1995 wurde auf Wunsch der Kinderklinik Mainz von Mitgliedern unserer Gruppe eine vollautomatische Modellbahnanlage erstellt und im Foyer der Klinik aufgestellt. Seit ihrer Inbetriebnahme ist die Anlage täglich fünf Stunden in Betrieb und erfreut sich bei den kleinen Patienten großer Beliebtheit. Im Jahr 2009 wurde die alte Anlage durch eine neue ersetzt.

Ein großer Höhepunkt war im Jahr 2009 das Bahnhofsfest „125 Jahre Mainz Hbf“. Unsere BSW-Freizeitgruppe war alle vier Tage dabei, was ein sehr großer Kraftakt gewesen ist. Die vielen lobenden Worte unserer über 2 000 Besucher und vor allem die Beiträge im Fernsehen, das mit drei verschiedenen Kamerateams bei uns war, sowie die unzähligen Berichte in der Presse gaben uns Kraft und Bestätigung, mit unserem Hobby weiter zu machen. Seit dieser Veranstaltung hat unser Modellbahnwagen seinen festen Standort auf Gleis 13 im Mainzer Hauptbahnhof. Da unsere Modellbahnanlage nun fertig ist, liegt der Schwerpunkt jetzt auf der ständigen Verbesserung der Details. Dazu gehört eine Überarbeitung der Landschaft. „Frisches Grün“ ersetzt an vielen Stellen die im Laufe der Zeit farblich ausgebleichenen Grasflächen, Sträucher und Bäume. Ebenso erfolgen technische Verbesserungen, wobei allerdings weiterhin analog gefahren wird. Eine Digitalisierung der Anlage kommt aus mehreren Gründen nicht in Betracht. Neben den sehr hohen Kosten für den Ankauf aller Digitalkomponenten, spielt auch die dafür benötigte Zeit eine wesentliche Rolle. Der Umbau würde mehrere Jahre beanspruchen, in denen dann eine öffentliche

Vorführung der Clubanlage unmöglich wäre. Ebenso würde unsere Oberleitung dann nicht mehr funktionsfähig sein, da ihr Querschnitt für Digitalstrom zu gering ist. Doch genau darauf ist der „MCM 70“ sehr stolz: Elektroloks werden bei uns wie beim Vorbild mit Strom aus der Oberleitung versorgt, was die Modellbahnanlage unserer BSW-Gruppe von den meisten Vorführanlagen unterscheidet!

So wird moderne Elektronik bei weiterer Verwendung von analogem Gleichstrom eingebaut. Als Beispiel sei die Brems- und Anfahrautomatik vor den zahlreichen Signalen der Clubanlage genannt. Alle diese Arbeiten werden an den Bastel-Nachmittagen donnerstags ab 16 Uhr vorgenommen.

Neben der Arbeit an der Clubanlage fanden weitere Veranstaltungen für die Clubmitglieder statt. Jeden „Ascherdonnerstag“ gab es ein traditionelles Heringsessen und im Sommer ein Grillfest. Der Clubgeburtstag im Dezember war dabei auch gleichzeitig die Weihnachtsfeier. Gemeinsame Ausflüge vervollständigen unser Clubleben. So waren wir an einem Sa/So in Darmstadt bei der Dampfstraßenbahn, sind mit einem Schienenbus auf der Kasbachtalbahn nach Kalenborn gefahren oder besuchten das DB Museum in Koblenz nebst Seilbahnfahrt über den Rhein. Mehrtagesfahrten führten uns nach Thüringen (Erfurt, Arnstadt, Meiningen), nach Dresden und nach Nürnberg. Und die Medien besuchten uns. Neben der Presse kamen auch Radio und Fernsehen. Der SWR und das ZDF waren bereits in unserem Clubwagen und haben Fernsehaufnahmen getätigt. Auch eine Projektgruppe Medien der Fachhochschule Mainz

interviewten Mitglieder und drehte im Juni 2017 Videos der Clubanlage.

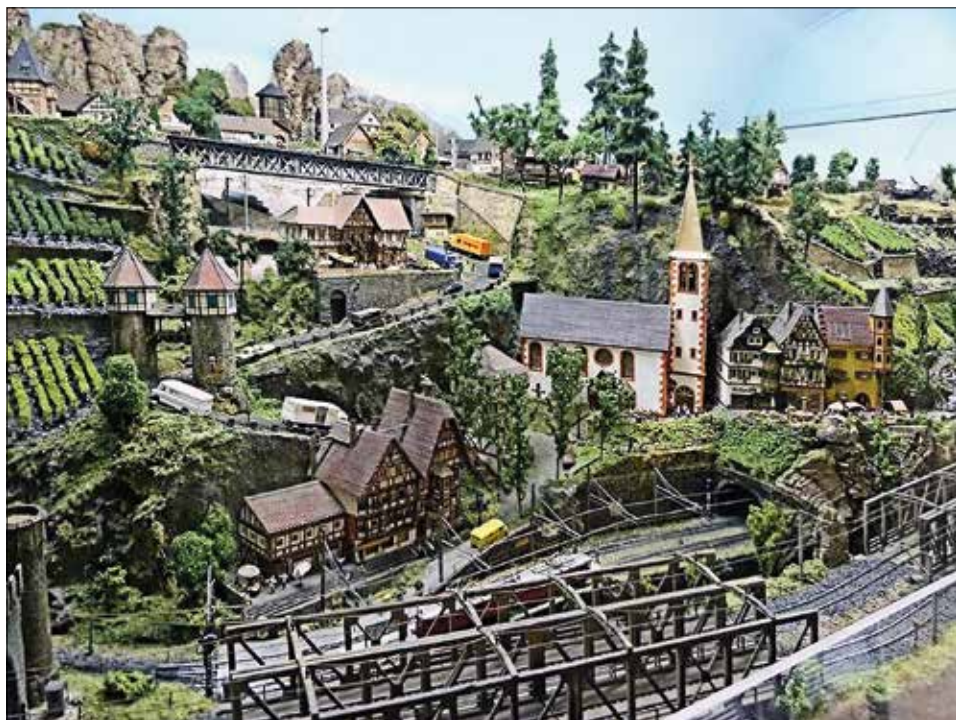
Aktuell hat unsere BSW-Gruppe 42 Mitglieder unterschiedlicher Altersgruppen, vom Teenager, über die mitten im Berufsleben Stehenden bis hin zum Gründungsmitglied Josef Stumm. Und nicht nur aktive und ehemalige Eisenbahner können Mitglied werden. Jetzt hat sich die „Stiftungsfamilie BSW & EWH“ auch für Nicht-Eisenbahner geöffnet. Dadurch kann heute jeder Interessierte der Stiftungsfamilie und unserer 50-jährigen Kulturgruppe beitreten. Für das Jubiläumsjahr hatten wir uns sehr viel vorgenommen, doch leider kam die Corona-

Pandemie mit vielen Einschränkungen dazwischen. So konnten wir uns seit Mitte März nicht mehr im Wagen treffen, um die vielen angefangenen Arbeiten an der Clubanlage fortzuführen. Die offizielle Feier zum 50. Clubgeburtstag wurde vorsorglich auf das Jahr 2021 verschoben. Schließlich möchten wir dazu auch Vertreter der Stiftungsfamilie BSW & EWH, der Deutschen Bahn AG, der Kirche, aus der Politik und von Presse, Funk und Fernsehen einladen.

Zum Schluss gebietet es, dem „MCM 70“ als Teil der Stiftungsfamilie BSW & EWH, für die weitere Zukunft alles Gute zu wünschen.

Der Felsenort auf der MCM70-Modellbahnanlage

Sammlung MCM 70 (4x)





8 von 33 des MEC DILL vor der Kulisse Frankfurt Hbf aus früheren Jahren v.l.n.r.: A. Hemann; W. Kukular; K.-H. Schwarze; H.-J. Rebholz; C. Zok; H. Grzelachowski; J. Frech; G. Staudt
Sammlung MEC DILL

40 Jahre BSW-Gruppe MEC DILL in Herborn (Mittelhessen)

Günther Staudt, Herborn – BSW-Gruppe MEC DILL

Es fing alles so harmlos an. Aber die dem Hobby inne wirkende Eigendynamik ließ am Gründungstag des Modell-Eisenbahn-Club DILL im BSW noch nicht erkennen, wohin und welche verschlungenen Wege zum heutigen Istzustand führten. Die Gründung des MEC DILL fand am 9. Dezember 1980 in der Bahnhofsgaststätte Dillenburg (Strecke Gießen–Siegen) statt. Zehn Modellbahnbegeisterte waren anwesend, von denen noch vier (der heutigen 33 Mitglieder) das 40. Gründungsjahr feiern können. Es wurde beschlossen, als BSW-Freizeitgruppe aufzutreten. Hierbei wurden sie in organisatorischen Belangen von der zehn Jahre älteren BSW-Gruppe Modellbahn-Club Mainz (MCM 70) in hervorragender Weise unterstützt (s. vo-

riger Beitrag). In Ermangelung fehlender Richtlinien stand schon am 13. Januar 1981 eine eigene Geschäftsordnung, die die Regularien für eine ordentliche Gruppenarbeit enthielt.

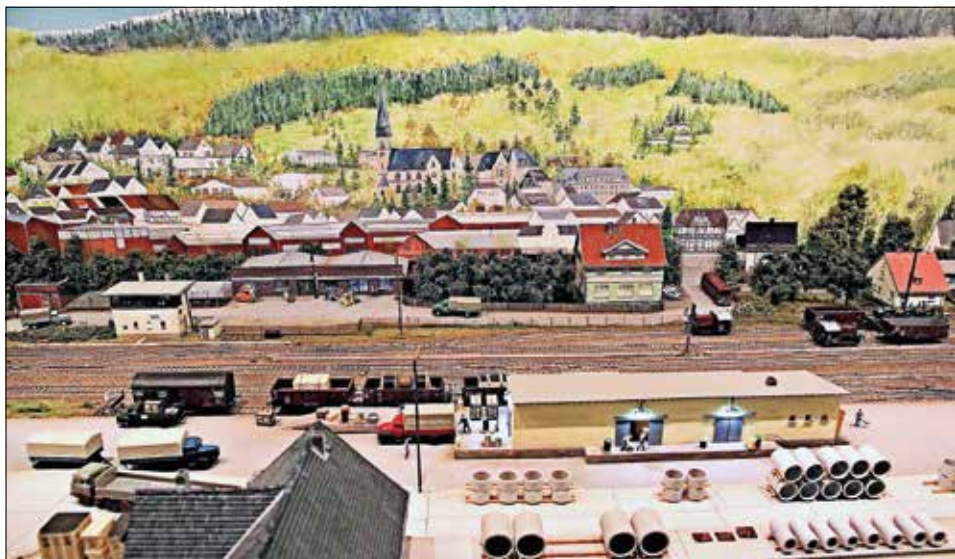
Privater Modul- oder Segmentbau von Modellbahnanlagen war vor 40 Jahren eine noch unbekannte Größe. Problematisch gestaltete sich das Suchen und Finden geeigneter Räumlichkeiten für eine ortsfeste Anlage. Umfragen in der Gruppe sollten ergründen, welche Vorlieben bei der eigenen Modellbahn und bei einer eventuellen clubeigenen Anlage gehegt wurden, um erforderliche Raumgrößen festzulegen. Dabei zeigte sich schon damals die Vorliebe, Gegebenheiten der näheren Heimat als Vorbild zu nehmen.

Doch vorerst kam es anders. Nach vielen vergeblichen Anläufen zum Erhalt einer geeigneten Unterkunft bekamen wir 1982 einen Raum in der „Alten Schule“ in Sinn-Edingen (Kreis Wetzlar), der Gruppen-Domizil bis 1986 blieb. Fast gleichzeitig 1982 wurde die Gruppe darauf aufmerksam gemacht, dass dem BSW-Bezirk Frankfurt (Main) aus einem Nachlass eine US-Modellbahnanlage angeboten worden sei. MEC DILL übernahmen sie, und sie beanspruchte die Gruppenarbeit in nächsten Jahren völlig. Vor dem und auch weiterhin standen Vorträge, Filmvorführungen, Besichtigungen von Bahnanlagen, Besuch von Messen und Ausstellungen auf dem Programm. Eine Folge des wachsenden Bekanntheitsgrades waren steigende Mitgliederzahlen, die aber aus den überall bekannten Gründen auf ein „überschaubares Maß“ zurückgingen.

Frei gewordene Räume der Bahnmeisterei im Stellwerksanbau des Bahnhofs

Herborn (Dillkr) veranlassten einen Umzug am 14. Februar 1987. Dieser bedingte den Neuaufbau der US-Anlage mit einer neuen Konzeption. Dargestellt wurde ein Eisenbahnknotenpunkt im Südwesten der USA. Die Landschaftsgestaltung und die Baulichkeiten entsprachen voll den Erwartungen der Besucher. Eine umfassende Renovierung eines weiteren Raumes ergab die Möglichkeit, endlich auch eine Anlage mit heimischen Motiven zu bauen. Der Raumzuschnitt – schmal und lang – ließ eine Anlage entstehen, die sich um eine mittige Hintergrundkulisse wickelt. Auf der einen Seite befindet sich eine Originalnachbildung des „Landbahnhofs“ Dillbrecht in einer Berglandschaft, auf der anderen Seite die Originalnachbildung des Bahnhofs Sinn mit Gleisanschluss in einer Industriegemeinde. Sämtliche Bauwerke entstanden im Eigenbau. Die Ermittlungen zu den Unterlagen hierfür gestalteten sich manchmal abenteuerlich.

Sieg-Dill-Modellbahnanlage mit Güterbahnhof Sinn



Über beide Anlagen – US und Sieg-Dill – gab es in der Vergangenheit bereits ausführliche Berichte in *Bahn&Modell* (Heft 24, Seite 31 ff), in der Zeitschrift „Modelleisenbahner“ und natürlich sehr oft in der heimischen Presse. Hierdurch waren in der Anfangszeit je Wochenende bis zu 2 000 Besucher bei unseren Ausstellungen zu verzeichnen. Heutzutage ist der Besucher-zustrom eher als verhalten zu bezeichnen. Umfragen unter den Besuchern ergaben, dass ein Drittel wegen der US-Anlage, ein Drittel wegen der Sieg-Dill-Anlage und ein Drittel wegen beider Anlagen kamen.

Alter und Verschleiß der US-Anlage ließen vor einiger Zeit eine grundhafte Erneuerung nicht mehr zu. Schweren Herzens erfolgte der Abbruch. Neues Gedankengut floss in den Aufbau einer US-Neuanlage ein. Jetzt war auch eine Digitalisierung möglich. Der Baufortschritt ließ auf eine beachtungswerte Gestaltung hoffen. An der Sieg-Dill-Anlage waren nur kleine ergänzende Arbeiten bei der Ausgestaltung notwendig, um sie lebhafter erscheinen zu lassen.

Gegenwärtig ist es wichtiger denn je, den Modellbahngedanken und die Zugehörigkeit zur Stiftungsfamilie BSW & EWH nach außen zu tragen. Einladungen zu Besichtigungen mit Folgeleistungen ergehen deshalb an Kindergärten, Schulklassen, Schüler-Arbeitsgemeinschaften, an Behinderte- und Seniorengruppen. Besondere Aufmerksamkeit verdient die jährliche Beteiligung an der Ferienpassaktion der Stadt Herborn. Hierbei ist stets eine hundertprozentige Auslastung bei uns bemerkenswert. Vertreten war der MEC DILL auch am Tag der Regionen und am Hessentag 2016 in Herborn. Eine Einladung zum Hessentag 2022 in der Nachbarstadt Haiger liegt vor. In diesem Jahr haben wir schon zweimal die Fahrtermine wegen Corona ausfallen lassen müssen, aber wir versuchen sie, am 31. Oktober und am 10./11. November 2020 nachzuholen, wenn die Gesetzlage es zulässt. Auf jedem Fall sind die nächsten „Herborner Modellbahntage“ für das dritte Wochenende im März 2021 eingeplant. Die Clubabende finden immer Donnerstag und Freitag ab 18 Uhr statt. Für andere Besichtigungstage stehen wir nach Vereinbarung auch bereit.



Details auf der neuen US-Anlage des MEC DILL
Sammlung MEC DILL (3x)

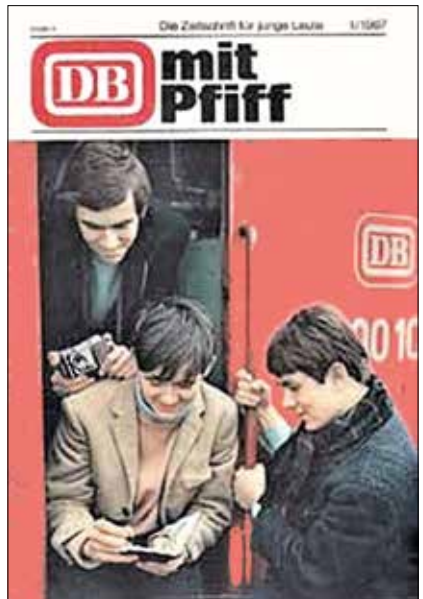
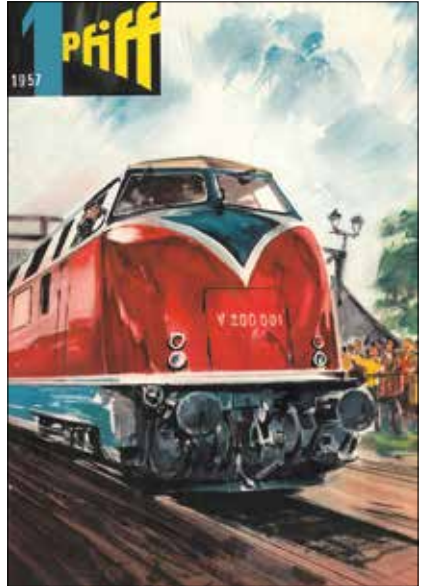
Von „Pfiff“ bis „Blickpunkt Bahn“ – die Bahn-Kundenzeitschriften

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

In den Heften 42 und 43 hatten wir die Mitarbeiterzeitsungen der Deutschen Reichsbahn bzw. der Deutschen Bundesbahn vorgestellt. Jetzt folgen die DB/DR-Kundenzeitschriften.

Mit dem Amtsantritt von Prof. Dr. Heinz Maria Oeftering als erster Bundesbahn-Präsident wurde 1957 die Kundenzeitschrift „Pfiff“ ins Leben gerufen. Sie wandte sich an eisenbahninteressierte Jugendliche mit dem Ziel, diese für einen Beruf bei der Bahn zu begeistern. Es wurde empfohlen, sich im Eisenbahn-Pfiff-Club zu organisieren, der von der DB gefördert wurde. Die V 200 001 auf dem Titelfoto sollte das Neue, die Zukunft symbolisieren. Die Zeitschrift kostete 40 Pfennige und erschien zunächst in sechs Ausgaben pro Jahr. 1960, zum Jubiläum "125 Jahre Eisenbahn in Deutschland", gab es sogar ein Sonderheft. Ab drittem Heft 1968 erhöhte sich der Preis auf 50 Pfennige. Herausgeber war die Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Pressedienst. Die Beiträge kamen oft von Mitarbeitern der DB, von Eisenbahnfreunden und den sogenannten "Pfiff-Club-Mitgliedern". Chefredakteur war der Inhaber des Senator-Verlags Frankfurt am Main, Dr. Helmut Lichtenfeld († 2003). Die Zeitschrift wurde in Schulen verteilt, an Fahrkartenausgaben verkauft oder beim Postamt als Abonnement bestellt.

„Pfiff“ –, Erstausgabe 1957 (oben)
 „DB mit Pfiff“ – Ausgabe 1/1967 (unten)
 Den jungen Leuten ist die Freude über die neue V 200-Lokomotive anzusehen.
 Sammlung Deutsches Technikmuseum Berlin (2x)





„DB Rad und Schiene“ 3/1967 (oben)
 „DB Rad und Schiene“ 9/1972 (unten)
 Sammlung Wölke (2x)



Ab 1/1967 hieß die Zeitschrift "DB mit Pfiff" – Die Zeitung für junge Leute. Sie erschien fünf Mal pro Jahr mit verändertem Layout. Links oben der DB-Keks und „mit

Pfiff“ wurde größer, eindringlicher gedruckt. So blieb es 20 Jahre lang. Nach dem sechsten Heft 1986 pfiff die DB nicht mehr, die Jugend-Zeitschrift wurde eingestellt. Jetzt ging es ursächlich nicht mehr um den Nachwuchs, sondern um den Profit. Der Personalbestand der DB wurde abgebaut.

Parallel zur „Pfiff“ erschien ab 1/1958 monatlich die Kundenzeitschrift „DB Rad und Schiene“ – NACHRICHTEN FÜR ALLE FREUNDE DER DEUTSCHEN BUNDESBahn. Herausgeber war wie gehabt die Deutsche Bundesbahn, Hauptverwaltung, Pressedienst. Mit einer Auflage von 475 000 Stück wurde sie im Redactor Verlag Frankfurt am Main produziert. Nach 14 Jahrgängen veränderte sich 1972 das Layout, und auf einen Untertitel wurde ganz verzichtet. Die Auflage stieg jedoch auf 550 000 Stück.

Ab 1/1973 wurde der Titel noch länger. Die Kundenzeitschrift nannte sich nun „Rad und Schiene – Blickpunkt DB“ – Zeitung der Deutschen Bundesbahn. Sie erschien weiterhin im Redactor Verlag Frankfurt am Main, aber nun mit einer Spitzen-Auflage von 600 000 Exemplaren pro Monat. Der Blickpunkt im Titel war wirklich ein weißer Punkt, später nicht mehr.

Es folgte der „Blickpunkt DB“ ab 8/1973 bis 5/1991. Er erschien ebenfalls monatlich, anfangs als Zeitung der Deutschen Bundesbahn, dann als Zeitschrift für alle Freunde der Eisenbahn und zuletzt wieder als Zeitung der Deutschen Bundesbahn. Herausgeber ab 10/1986 war die Deutsche Bundesbahn Zentrale, Stabstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, produziert im Redactor Verlag Frankfurt am Main.

Der „Blickpunkt“ wechselte in kurzer Zeit viermal das Layout, vom kreisrunden weißen Punkt zur großen und kleinen wei-

Ben Blockschrift auf gelbem, blauem und rotem Hintergrund. Darin einen Sinn zu entdecken, fällt schwer.

Mitte des Jahres 1991 war die Vereinigung von DB und DR so weit vorangeschritten, dass sich eine gemeinsame, monatliche Kundenzeitschrift anbot. Sie hieß nun „Blickpunkt Bahn“ – Zeitung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn. Sie existierte zweieinhalb Jahre, von 6/1991 bis 12/1993. Im Impressum der Erstausgabe erklärt der Herausgeber, der Bereich Kommunikation der Deutschen Bundesbahn/Deutschen Reichsbahn, ziemlich banal die neue Situation: „Mitarbeiter von Reichsbahn und Bundesbahn erarbeiten diese Zeitung gemeinsam. So ist sichergestellt, dass alle Interessierten Themen, alles Neue und Wichtige in Wort und Bild an die Kunden kommt. Die Palette der Zeitung „Blickpunkt Bahn“ wird dadurch deutlich breiter. Wie erwähnt, gibt es wichtige Schritte auf dem Weg zur deutschen Eisenbahn. Aber diese gemeinsame Zeitung gehört dazu. Sie soll auch ein Symbol sein für den festen Willen von Reichsbahn und Bundesbahn, dem Kunden ein gemeinsames Angebot zu bieten.“

Die unentgeltlichen Bahn-Kundenzeitschriften dienen der Kundenpflege und -bindung. Sie sind ein wichtiges Marketinginstrument in Sachen Öffentlichkeitsarbeit (Public Relations). Sie informieren und bieten Unterhaltung. Dabei unterscheidet man zwischen Magazinen für Geschäftskunden (B2B) und solchen für Privatkunden (B2C).

„Rad und Schiene – Blickpunkt DB“, 1/1973 (oben)

„Blickpunkt DB“, 1/1977 (Mitte)

„Blickpunkt DB“, 1/1981 (unten)





„Blickpunkt DB“, Juli 1983



„Blickpunkt DB“, Januar 1987



„Blickpunkt Bahn“ 6/1991

Die B2B-Gruppe bei der DB/DR haben wir hier abgehandelt. Die B2C-Gruppe kommt in Reisezügen, Reisezentren und DB-Lounges zur Auslage. Der Unterhaltungsaspekt ist bedeutsamer, muss aber hohen Ansprüchen genügen, um nicht als Werbeprospekt zu wirken. Diesen B2C-Privatkunden-Magazinen bei DB und DB AG widmen wir uns im nächsten Heft.

Das Bundesbahn-Zentralamt Minden (Westf)

Lothar Kuhne (Redaktion) und Wilfried Rettig (HEUM)

Das 1907 gegründete Reichsbahn-Zentralamt Berlin (RZA) wurde kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs, soweit es die Westzonen betraf, nach Göttingen verlegt. Bis 1950 bestanden dort folgende Abteilungen: Bau- und Betriebstechnik, Lokomotivtest und -Einkauf, Wagentest und -Einkauf, Einkauf von Werkstoffen/Betriebsstoffen/Geräten, Verwaltung und Finanzen. 1946 gingen aus dem RZA zwei Eisenbahn-Zentralämter hervor, eines in Göttingen und eines in München, später Bundesbahn-Zentralämter (BZA) genannt. Sie fungierten als Behörde, gehörten zur



Das Gebäude der „Neuen Regierung“ in Minden (Westf) wurde 1903–1906 im Weserrenaissance-Stil nach den Entwürfen vom Geheimen Oberbaurat Kieschke und Regierungsbaumeister Kanold erbaut. Es war der Sitz der preußischen Bezirksregierung Minden.

Postkarte von 1940



Eisenbahn-Mittelinstanz und waren den Bundesbahndirektionen gleichgestellt. Jedes BZA organisierte die technische Entwicklung seiner Sparte, die diesbezüglichen Vorschriften, die Beschaffung, das Rechnungswesen sowie die statistischen Erfassungen.

Ende des 19. Jahrhunderts platzte die Bezirksregierung Minden an ihrem Sitz am Großen Domhof aus allen Nähten. Daher ließ sie sich ein neues Gebäude im Weserrenaissance-Baustil am We-

serglacis bauen. Es wurde im Juli 1906 in Betrieb genommen und hieß fortan „Neue Regierung“. 1947 verlegte man die Bezirksregierung nach Detmold, als Zugeständnis an das Land Lippe für den Beitritt zu Nordrhein-Westfalen. Daher zog im Mai 1950 das BZA Göttingen nach Minden (Westf) als Mieter in das Gebäude am Weserglaci 2 ein. Dem BZA angeschlossen war die Versuchsanstalt Minden in der ehemaligen Beseler-Kaserne an der Pionierstraße 10.

Die „Neue Regierung“ wurde noch im März 1945 bombardiert und teilweise zerstört. Der Wiederaufbau geschah bis 1950 in vereinfachter Form (ohne Dachstuhl und ohne großen Hauptgiebel). Im Mai 1950 zog das Bundesbahn-Zentralamt Minden ein. Foto: L. Kuhne





Plakette 75 Jahre BZA Minden

Das BZA war ursächlich zuständig für die Zulassung und Beschaffung von Fahrzeugen. Es kaufte alle Lokomotiven, Reisezug- und Güterwagen, aber auch alle Container, Krananlagen und Maschinen sowie Schienen, Schotter, Schwellen, Paletten, alle Metalle, Papier, Textilien, Kunststoffe und Holz für die DB ein, insgesamt für ca. 1,3 Milliarden DM pro Jahr. Die Hersteller hatten sich für die Fertigung nach den von der Bahn vorgegebenen Lastenheften zu richten. Auch für die Einrichtung der Werkstätten und Bahnbetriebswerke war das BZA Minden zuständig. Laut ei-

genen Angaben beschaffte das BZA Minden 1982, neben Lokomotiven und Wagen, unter anderem auch 35,5 Millionen Tonnen Schotter, 170 000 Tonnen Schienen, 300 000 Holz- und 900 000 Betonschwellen, 30 000 Paletten sowie 10 000 Tonnen Schreib- und Druckerpapier.

Zum BZA Minden gehörten 1958 sieben Bundesbahn-Versuchsämter, sechs Bundesbahn-Abnahmeämter und ein Bundesbahn-Kohlenabnahmeamt. Die Bundesbahn-Versuchsämter waren zuständig für die Erprobung von Schienen und Fahrzeugen. Dafür vorgehalten wurden eigene Lokomotiven und mehrere Messwagen. Zum Bundesbahn-Versuchsamt Minden (später Bundesbahn Versuchsanstalt Minden) gehörten die Abteilungen Bremsen, Lauf- und Schwingungstechnik, Mechanik, Schweißtechnik, Wärmetechnik sowie die Zentrale Gruppe Mess- und Auswertetechnik. Alles das war aus dem ehemaligen Versuchsamt für Lokomotiven in Berlin-Grunewald hervorgegangen.



Messzug der Bundesbahn Versuchsanstalt Minden (West) – Bahndienst-E-Lok 750 003-6 (103 222-6) mit Messwagen um 1990 vor dem Empfangsgebäude des Bfs Minden (Westf) Sammlung HEUM/ Birnstein (3x)



Seit Sommer 2000 stehen der Triebkopf und ein Mittelwagen vom InterCityExperimental (auch ICE/V) als Denkmal im Forschungs- und Technologie-Zentrums-Gelände an der Pionierstraße. Dieser Versuchszug stellte 1988 den damaligen Weltrekord von 406 km/h auf.

Foto: VersA Minden

Ab 1985 war auch der InterCityExperimental hier stationiert. Neben der Neu- und Weiterentwicklung sowie dem Einkauf von Fahrzeugen war das BZA auch für den Güteprüfdienst und sogar für den Umweltschutz zuständig. Mehrfach wurde in den 1960er- und 1970er-Jahren versucht, die beiden BZA Minden und München zu vereinen, scheiterte aber aus politischen Gründen.

Struktur des BZA Minden:

- Präsident
- Stabsgruppe
- Abteilung I (Vizepräsident) für das Bundesbahn-Versuchsamt Minden und die Abnahmeämter

- Abteilung II für Reisezugwagen, Kombiverkehr
- Abteilung III für Güterwagen und sonstiges
- Abteilung IV bis VII für Verwaltung und Beschaffung
- Bundesbahn-Filmstelle (bis 1976)

Pro Abteilung gab es mehrere Dezernate, z.B. das Dezernat für Bremstechnik, geleitet bis 1970 von Friedrich Sauthoff (1905–1994). Letzter Präsident des BZA war Johann-Peter Blank (1925–2014).

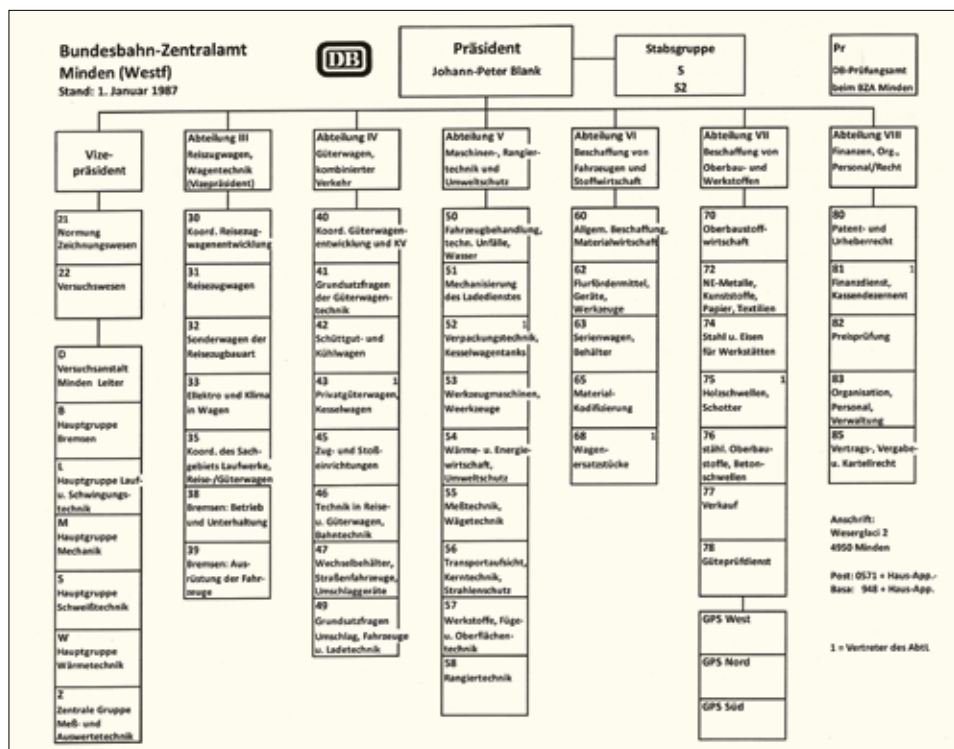
Mit dem Umzug 1950 nach Minden standen 1 650 Eisenbahner im Dienst von Entwicklung, Prüfung und Einkauf; ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Stadt.

1981 vergab das BZA als Großbesteller Aufträge im Gesamtvolumen von knapp zwei Milliarden DM. Noch 1990 zählte das BZA rund 650 Mitarbeiter, die Versuchsanstalt 400 und der Güteprüfdienst 100. Die meisten Personale waren Ingenieure, fast alle beamtet. Jährlich führte das BZA Minden einen Tag der offenen Tür mit Fahrzeugschau auf Forschungs- und Technologie-Zentrum (FTZ)-Gleisen durch.

In Folg der Bahnreform wurde die Behörde BZA Minden 1995 aufgelöst. Nachfolgeunternehmen am Sitz in Minden (West) war das Versuchszentrum

des FTZ der DB AG, das 2002 in der DB Systemtechnik aufging. Hier werden die Fahrzeuge geprüft. Für die Zulassung ist aber das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Sinkende Personalzahlen und hohe Mietkosten führten 2016 zum Umzug der verbliebenen rund 250 Mitarbeiter vom Weserglaci in die Gebäude an der Pionierstraße. Übergangsweise wird die „Neue Regierung“ derzeit während der Sanierung des Mindener Rathauses von Teilen der Stadtverwaltung genutzt, ist aber bereits an einen Investor verkauft.

BZA Organigramm 1987



Notgeld der Deutschen Reichsbahn von 1923

Christian Jackisch – Notgeld-Sammler

Die Finanzierung der immensen Kosten des Ersten Weltkriegs hatte bereits ab 1914 zu einer erheblichen Geldentwertung geführt. 1918 hatte die Mark mehr als die Hälfte ihrer Kaufkraft verloren. Die Schulden durch den verlorenen Krieg, dessen Lasten Deutschland nicht wieder auf andere Länder abwälzen konnte, überstiegen deutlich das Volkseinkommen. Zur Tilgung der Staatsschulden fand ab 1919 in der Weimarer Republik durch den Staat eine massive Ausweitung der Geldmenge statt, was am Ende zur größten Hyperinflation führte, die die Welt je erlebt hatte. Ab Mitte 1923 verlief die Abwertung der Mark gegenüber dem US-Dollar immer steiler. Anfang August entsprach der Wert von einer Million Papiermark etwa 25 US-Cent. Einen Monat später waren es bereits zehn Millionen, Anfang Oktober 100 Millionen, Anfang November dann 100 Milliarden. Mitte November wurde ein Kurs von 4,2 Billionen Papiermark für einen US-Dollar fixiert.

Eine unmittelbare Folge der galoppierenden Geldentwertung war ein gigantischer Bedarf an Geldscheinen. Anfangs versuchte die Reichsdruckerei noch selbst, den ständig steigenden Bedarf zu decken, kam aber bald an ihre Grenzen, sodass mehr und mehr auch private Druckereien hinzugezogen wurden. Der ständig kritischer werdende Bargeldmangel im Sommer 1923 zwang auch kleinere Unternehmen, kommunale Behörden und staatliche Dienststellen z.B. von Reichsbahn und Reichspost dazu, eigenes Notgeld herauszugeben. Die Ausgabe von

Gutscheinen für einen späteren Umtausch gegen gesetzliche Zahlungsmittel war weit verbreitet, meist aber nur einlösbar bei den örtlichen Banken oder Kassen der ausgebenden Institutionen. Diese Gutscheine hatten nur eine begrenzte Gültigkeitsdauer von wenigen Wochen und mussten bis zu Ende der Laufzeit umgetauscht werden. Anfangs war das Ablaufdatum mit auf die Gutscheine gedruckt, später wurde dann meistens nur mit einer öffentlichen Bekanntgabe auf das Ende der Gültigkeit hingewiesen.

Von den beiden Dienststellen des Reichsverkehrsministeriums in Berlin und München sowie von 18 weiteren Reichsbahndirektionen wurden in großem Umfang Gutscheine ausgegeben, die wie Bargeld umlaufen konnten und von allen Eisenbahnkassen des jeweiligen Direktionsbezirks angenommen wurden. Durch die Unterschrift eines hochrangigen Vertreters der Direktion, in der Regel des Präsidenten oder seines direkten Stellvertreters, wurde die spätere Einlösbarkeit der Gutscheine in offizielle Währung zugesichert. Folgende Reichsbahndirektionen nahmen an der Ausgabe-Aktion teil: Altona, Breslau, Cassel, Dresden, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt am Main, Osten, Halle, Hannover, Karlsruhe, Köln, Königsberg, Magdeburg, Münster, Oppeln, Stettin und Stuttgart.

Neben den Direktionen gaben auch eine Vielzahl von untergeordneten Dienststellen wie Eisenbahn-Stationskassen, Eisenbahn-Güterkassen, Eisenbahn-Rechnungsbüros und Reichsbahn-Hauptwerke



RBD Dresden: Nicht mehr ausgegebener Gutschein vom 22. November 1923 über Zehn Billionen Mark

sowie Privatbahnen eigenes Notgeld aus, in der Regel nur einlösbar im unmittelbaren Umfeld der ausgebenden Stelle.

Der Nennwertbereich der ausgegebenen Gutscheine umfasste eine riesige Spanne. Sie begann mit 50 000 Mark (RBD Oppeln vom 16. August 1923) und erstreckte sich bis zu Zehn Billionen Mark (z.B. RBD Erfurt vom 3. November 1923). Das Reichsverkehrsministerium Berlin hatte sogar noch einen Gutschein über 50 Billionen Mark mit Datum vom 17. November 1923 herstellen lassen, der aber, ebenso wie der abgebildete Gutschein der RBD

Dresden vom 22. November 1923, nicht mehr zur Ausgabe kam.

Für den Sammler von historischen Geldscheinen sind vor allem die Vielfalt der Geldscheine und die besondere Kreativität der ausgebenden Stellen reizvoll. Die Ausführung des Notgeldes reichte von Scheinen, die in der Qualität denen der Reichsdruckerei in nichts nachstanden, bis zu solchen, für die die Druckvorlagen handschriftlich erstellt wurden. Die Papierqualität erstreckte sich von hochwertigem Banknotenpapier mit Wasserzeichen bis zu wenig haltbarem Konzeptpapier. Der



RBD Elberfeld: Handschriftlich erstellter Gutschein über Zwei Millionen Mark

Reichsbahn-Hauptwerk Recklinghausen: Gutschein über zehn Millionen Mark, gedruckt auf ersatzweise verwendetem Fahrschein



Reichsverkehrsministerium Berlin: Kreative so genannte "Dresdner Fälschung" über 500 Millionen Mark



Zeitdruck und die Hektik, mit der die Gutscheine produziert wurden, führten auch zwangsläufig zu Druckfehlern, die unerkannt die Druckerei verließen. Besonders hübsch ist der Schreibfehler "REICHSBAN-DIREKTION" im handgezeichneten Siegel der RBD Elberfeld.

Die zunehmende Schwierigkeit, überhaupt Druckpapier für das Notgeld zu beschaffen, führte in einigen Fällen sogar dazu, dass die unbedruckten Rückseiten von nicht benutzten Fahrscheinen für den Druck von Gutscheinen verwendet wurden.

Natürlich versuchten auch Geldfälscher, Kapital aus der Ausgabe von Notgeld zu schlagen. Da viele Bürger nicht genau wussten, wie echte Scheine aussa-

hen, haben die Betrüger eigene Kreationen unter Volk gebracht. Dabei sind den Fälschern teilweise krasse Fehler unterlaufen, wie das sächsische Wappen auf dem vorgetäuschten 500 000 Millionen Mark Gutschein des Reichsverkehrsministeriums (sog. Dresdner Fälschung).

Trotz der scheinbar hohen Nennwerte waren alle Scheine lediglich Kleingeldersatz. Am 11. August 1923 betrug der Dollarkurs (entsprechend 4,20 Goldmark) bereits 3,9 Millionen Papiermark, d. h. die Kaufkraft eines Eine-Million-Mark-Scheins, entsprach gerade mal etwas mehr als eine Goldmark also nur etwa 25 Cent nordamerikanischer Dollarwährung. Am 31. August 1923 war der Dollarkurs auf

10,3 Millionen Papiermark gestiegen, d. h. der Wert dieses Scheins war auf etwa 40 Goldpfennig (ca. 10 Cent) gesunken. Einen Monat später waren die Scheine so gut wie wertlos, denn am 30. September 1923 war der Dollarkurs auf 242 Millionen Papiermark gestiegen, d. h. selbst ein Zehn-Millionen-Mark-Schein war gerade mal noch 17 Goldpfennig (4 Cent) wert.

Bereits ab Ende Oktober 1923 versuchte das Reichsverkehrsministerium Berlin, mit der Ausgabe von auf Gold-Schatzanweisungen lautendem, wertbeständigem Notgeld der Inflation Herr zu werden. Der Wert der Scheine war an den Dollar gekoppelt. Zunächst wurden mit Datum vom 23. Oktober 1923 so genannte wertbeständige Anteilscheine ausgeben, später dann wertbeständige Geldscheine mit Datum vom 7. November 1923.

Anfang November 1923 versuchte der Reichsfinanzminister, dem Spuk ein Ende zu machen. Man beschloss, eine neue Währung (gedeckt durch die Belastung inländischer Sachwerte) einzuführen. Am 15. November 1923 wurde die Inflation durch die Einführung der Rentenmark und der Ablösung der Papiermark faktisch beendet. Da die Rentenmark nicht schlagartig in Umlauf gesetzt werden konnte, dienten alle am 15. November 1923 gültigen Papiermarkscheine noch längere Zeit als wertstabiles Notgeld, mit einem Kurs von einer Billion Papiermark für eine Rentenmark. Endgültig beendet wurde die Inflationszeit dann mit der Einführung der Deutschen Reichsmark am 30. August 1924, mit einem Wechselkurs von 1:1 zur Rentenmark.

Reichsverkehrsministerium Berlin: Wertbeständiges Notgeld über 8,40 Mark Gold

Sammlung Jackisch (5x)



Das verpasste Jubiläum – 175 Jahre erste bayerische Staatsbahnstrecke Nürnberg—Bamberg

Volker Kabisch, Nürnberg – BSW Gruppe V 200 002

Am 1. September 2019 feierte die 62,4 Kilometer lange Strecke von Nürnberg nach Bamberg, fast unbemerkt von der Öffentlichkeit, ihr 175-jähriges Jubiläum. Dabei ist sie heute eine der wichtigsten Strecken im nordbayrischen Raum. In dichter Folge sind ICE, IC, S-Bahnen, RE und Güterzüge unterwegs. Die Strecke hat seit der deutschen Wiedervereinigung ihre große Bedeutung im Fernverkehr zwischen München und Berlin zurückerlangt. Im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit N° 8 (VDE 8.1) wird sie als Zulauf zur Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt noch weiter ausgebaut. Sie stand aber auch für viele Irrwege der bayerischen Verkehrspolitik in Ober- und Mittelfranken und der Oberpfalz des 19. Jahrhunderts. Blicken wir dazu zunächst doch etwas in die Geschichte zurück.

Als der zuerst eröffnete Teil der in gesamter Länge 1854 fertiggestellten Ludwigs-Süd-Nord-Bahn (Lindau–Hof) war sie die erste Staatsbahnstrecke des Königreiches Bayern, nachdem der Bau durch eine private Initiative gescheitert war. Mit Anschluss in Hof (Saale) an die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn war sie von Anfang an ein wichtiges Bindeglied im Süd-Nord-Verkehr. Im Abschnitt Nürnberg–Bamberg trat sie in direkte Konkurrenz zu dem im Jahr 1843 im genannten Abschnitt fertig gestellten und im Jahr 1846 in gesamter Länge eröffneten, parallel führenden Ludwigs-Donau-Main-Kanal (Ludwigskanal).

In einem Antwortschreiben (zeitgenössisch „Signat“) von Ludwig I. von Bayern

auf ein erstes Aktionärsge- such zum Bau der Eisenbahn von Nürnberg nach Bamberg lehnte er diese Strecke wegen der geplanten Fertigstellung des Ludwigskanals noch als (wörtlich) „überflüssig“ ab.

Signat vom 4. Mai 1840

Herstellung einer Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg an die nördliche Reichs-Gränze. (BayHStA MInn 45921 N° 1029)

Mai 4: Von Bamberg durch den Itzgrund nach der Werra um nach Bremen zu gelangen, diese Eisenbahn finde Ich wünschenswerth, wenn Gewißheit erlangt seyn wird, daß bis zu genannten großen Handelsplatze Schiffahrt stattfinden, der Transport bayerischer Güter keinen, den Nutzen aufhebenden Erschwerungen unterliegen wird, und wenn die Kosten die verfügbaren Mittel ohne Vereitlung anderer wichtiger Vorhaben nicht überschreiten. Was die Kosten betragen, muß genau im Maximum berechnet werden. Theile die Ansicht, daß aus Staatsmitteln die Eisenbahn auszuführen Vorzug verdient. Eisenbahn von Nürnberg nach Bamberg finde ich überflüssig, welche beiden Städte der Ludwigscanal verbinden wird, wie dann für dieselben eine Eisenbahn nicht nothwendig ist, auch garnicht an eine selbst nicht gedacht wurde. Jedenfalls ist die nördliche Bahn zu kostspielig mit den Mitteln nicht im Verhältnisse. Auf die Nachzahlung rec. Kostenüberschreitung des Ludwigscanales muß gedacht werden und daß dieser soviel als möglich Staats Eigenthum werde, ist wichtig. Durch die



Verkehrsknoten Nürnberg, Auszug aus Nürnberger Eisenbahnnetz von Maximilian Klipke

Überschüsse, von welchen auch die jene für Gernersheims Befestigung empfangenen Millionen übersteigenden Kosten zu bestreiten sind, um Schulden abzutragen, womit Bayern sehr belastet ist, die wenn der Clementinischen Erbschaftsprozeß verloren ginge, beträchtlich vermehrt würden. Das gieng an, im nächsten Budget statt Steuerminderung Eisenbahn von Bamberg an die Nordgränze zu setzen. Der Aktionäre Gesuch abgeschlagen.

Der Bau dieser Strecke als Staatsbahn wurde schließlich doch genehmigt, da

„höhere Ziele“, besonders die militärischen und die Handelsbeziehungen zwischen dem Königreich Bayern und dem Königreich Sachsen, im Vordergrund standen.

Schon kurz nach der Eröffnung der Strecke zeigte sich deutlich, dass die Eisenbahn das leistungsfähigere, besonders witterungsunabhängige Verkehrsmittel der Zukunft darstellt, als der von König Ludwig I. von Bayern favorisierte Kanalbau. Auch nach seiner Abdankung im Revolutionsjahr 1848 wurden aus dieser Erkenntnis heraus auch in der Folgezeit



Historischer Lokschuppen des ehemaligen Bahnhofs „Fürther Kreuzung“, erbaut ca. 1860 – einziges erhaltenes Gebäude der ersten deutschen Eisenbahn

weitere königliche Genehmigungen für den Eisenbahnbau in Mittelfranken und der Oberpfalz davon abhängig gemacht, ob diese eine Konkurrenz zum Ludwigs-Donau-Main-Kanal darstellen. Eine Hypothek, die die Entwicklung des Streckennetzes im genannten Gebiet schwer belastete. Erst als sich die Eisenbahnen im Laufe der Jahre weiter durchsetzen konnten, sind weitere sinnvolle Strecken genehmigt und erbaut worden (z.B. direkte Strecke Nürnberg–Neumarkt i.d.OPf–Regensburg, eröffnet 1873). Eine ausführliche Beschreibung der Wechselwirkung zwischen Kanal und Eisenbahn findet man im Buch von M. Bräunlein „Ludwigskanal und Eisenbahn“, Lorenz Spindler Verlag Nürnberg, 1. Auflage 1991. Ergänzend sei bemerkt, dass auch der heutige, 1992 in gesamter Länge eröffnete, Main-Donau-Kanal bis heute nicht die Bedeutung erlangt hat, die ihm zugedacht war.

Der Bahnhof der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn in Nürnberg lag im Gegensatz zum Bahnhof der Ludwigsbahn (erste Eisenbahn Deutschlands) vor dem Frauentor, dort wo sich heute der Nürnberger Hauptbahnhof befindet. Östlich des heutigen Fürther Gbf kreuzte sie die Ludwigsbahn vom Nürnberger Plärrer zur Fürther Freiheit (Fürther Kreuzung) und führte weiter parallel zum Ludwigskanal Richtung Großgründlach (etwa der heutige Verlauf der BAB 73). Vom ehemaligen Bf „Fürther Kreuzung“ ist heute noch der sich in privater Hand befindliche Lokschuppen vorhanden. Leider verfällt der eisenbahnhistorische Bau zusehends.

Nach der Eröffnung der Strecke Nürnberg–Würzburg im Jahr 1865 wurde 1876 der Streckenabschnitt Nürnberg-Doos–Großgründlach aufgelassen und durch den noch heute befahrenen so genannten „Fürther Bogen“ ersetzt. Hinter Erlangen



Denkmal zur Eröffnung
des Ludwigkanals 1846
am Erlanger Burgberg

musste der Burgberg für einen möglichst geradlinigen Verlauf der Trasse und zur Vermeidung einer zweimaligen Kreuzung mit dem Ludwigskanal mit einem 306 Meter langen Tunnel durchquert werden. Der Burgbergtunnel war der erste Eisenbahntunnel in Bayern und nach dem Tunnel bei Oberau (1934 aufgeschlitzt) an der Strecke Leipzig–Dresden und dem Buschbergtunnel bei Aachen der dritte in Deutschland. Mit dem viergleisigen Ausbau im Rahmen der VDE 8 hat man im Jahr 2015 parallel einen neuen Burgbergtunnel hinzugefügt. Der alte, behutsam sanierte erste Tunnel nimmt heute die Gleise nach Süden auf und steht unter Denkmalschutz. Aus der Zeit des Baues und der Sanierung im Rahmen der Elektrifizierung ab Mitte der 1930er-Jahre sind noch heute zeitgenössische Elemente vorhanden.

Der weitere Verlauf der Strecke in Richtung Bamberg ist ziemlich geradlinig trassiert. Da die Strecke in der Zeit der deutschen Teilung wenig ausge-

lastet war, nutzte die westdeutsche Eisenbahnindustrie diese für zahlreiche Versuchsfahrten für hohe Geschwindigkeiten. So wurde im Auftrag der Deutschen Bundesbahn von der Firma Siemens & Halske im Sommer 1963 zwischen Forchheim und Bamberg die neu entwickelte Linienzugbeeinflussung (LZB) erprobt. Die speziell dafür umgerüstete E 10 300 erreichte bei diesen Fahrten die Geschwindigkeit von 200 km/h.

Für die geplanten Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Stuttgart–Mannheim und für die S-Bahntunnelstrecken in Stuttgart, München und Frankfurt am Main installierte man bei km 57,0 zwischen Strullendorf und Bamberg eine noch heute vorhandene Versuchsanordnung zur geeigneten Fahrleitungsaufhängung.

Kommen wir doch noch einmal zum Fürther Bogen zurück. Im Rahmen des viergleisigen Ausbaues soll



DRG-Einheitsfahrleitung nördlich von Bamberg

auch die S-Bahn eigene Gleise bekommen. Die Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen hatten in den 1990er-Jahren ihr gemeinsames Interesse an einem Verschwenk der S-Bahngleise ins Knoblauchsland zur Erschließung eines neuen Gewerbegebietes bekundet. 2008 begannen mit der Errichtung der neuen Rednitztalbrücke in Fürth die Bauarbeiten dazu.

Doch die Interessen hatten sich, besonders nach den jeweiligen Kommunalwahlen, in der Zwischenzeit geändert. Es begannen jahrelange gerichtliche Streitigkeiten mit Gutachten und Gegengutachten, Einsprüche zum Planfeststellungsbeschluss und vielem mehr zwischen den genannten Städten und der DB AG. Es wäre mühselig, den gesamten Ablauf hier darzustellen.

Heute ruht der Ausbau weitestgehend. Immer wieder gab es Willensbekundungen, auch aus der bayerischen Staatsregierung, die S-Bahngleise fertig zu stellen. Aber mit Blick auf die nun schon meterhoch gewachsenen Bäume auf der im Rohbau fertig gestellten Trasse, scheint langsam doch Gras über die Sache zu wachsen. Dabei wäre aus betrieblicher Sicht eine Fertigstellung dringend notwendig.

Der viergleisige Ausbau im Rahmen der VDE 8.1 ist zwischen Eltersdorf und Forchheim abgeschlossen, ebenso auf dem Abschnitt Nürnberg–Fürth. Auf dem Abschnitt Forchheim–Bamberg–Breitengüßbach haben die Bauarbeiten endlich begonnen, nachdem die Stadt Bamberg mit Beschluss des Stadtrates vom 6. März 2018 sich mit

der DB AG nach sechs Jahren Verhandlung über die Durchquerung des Stadtgebietes geeinigt hatte. Bei diesem Ausbau wird auch die auf diesem Abschnitt noch teilweise vorhandene DRG-Einheitsfahrleitung aus den Jahren 1937-39 leider abgebaut werden.

Wie eingangs erwähnt, hatte das 175-jährige Jubiläum für die DB AG keinerlei Bedeutung. Weder ein Bahnhofsfest, die üblichen Dampfsonderfahrten, Sonderausstellung im Nürnberger Verkehrsmuseum oder eine Festschrift würdigten dieses Ereignis. Ebenso wie zum 150-jährigen Jubiläum der Strecke Nürnberg–Würzburg im Jahr 2015 gab es für die Verantwortlichen wohl nichts zu feiern. Nur ein Beitrag in einer regionalen Eisenbahnzeitschrift wies auf dieses historische Jubiläum der

ersten bayerischen Staatsbahnstrecke hin. Nach meiner Meinung wieder eine auch mit Blick auf die aktuelle Klimadiskussion verpasste Gelegenheit, um für das umweltfreundliche Verkehrsmittel „Eisenbahn“ zu werben. Dabei hat gerade diese Strecke, trotz Ausbau mit dem Erlanger Burgbergtunnel, den Empfangsgebäuden in Erlangen und Bamberg, dem Lokschuppen an der „Fürther Kreuzung“ und vielem mehr, noch einiges an eisenbahngeschichtlichen Zeugnissen zu bieten.

PS der Redaktion:

In Bahn&Modell Heft 35, Seite 62 ff, berichtete Norbert Heidrich bereits ausführlich über 170 Jahre Bahnhofsgebäude Bamberg.

Hp Fürth-Unterfarnbach mit nicht fertiggestellter S-Bahntrasse im Fürther Bogen

Foto: Volker Kabisch (4x)



Die „Weichenschmiede“ in Gotha

Günter Walter, Gotha – Eisenbahn-Historiker

Bereits zu Zeiten der Thüringischen Eisenbahnen befanden sich in Gotha Kapazitäten zur Reparatur von Fahrzeugen und Anlagen. Im Jahre 1874 wurde eine Werkhalle für die Herstellung von Weichenteilen und Sonderkonstruktionen für den Gleisbau eingerichtet. 1882, mit der Übernahme der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft durch die K.P.E.V, verstärkten sich die Bestrebungen, eigene Kapazitäten für Infrastrukturleistungen zu schaffen. So wurde ein Werk für Holzwaren übernommen und eine Reparaturwerkstatt für Fahrzeuge, das spätere RAW Gotha, geschaffen. Auf einem Gelände südlich des Gothaer Bahnhofes installierte die Königliche Eisenbahn-Direktion Erfurt ein Weichenlager und eine Weichenschmiede. Dort wurden die von

Stahlbauunternehmen gelieferten Weichenteile zwischengelagert, komplettiert und je nach Bedarf an die Gleisbaustellen geliefert. Seit der Gründung der Deutschen Reichsbahn wurde das Weichenlager von der RBD Erfurt und die Weichenschmiede vom RAW Gotha geführt. Die Weichenschmiede wurde auch ZAN-Abteilung genannt, denn ihr oblagen die zentrale Aufarbeitung und der Neubau von Weichen. Eine ihrer Spezialisierungen war die Entwicklung, Herstellung und Auslieferung von Rillenschienen(RS)-Weichen, die auch bei Straßenbahnen, Werks- und Hafenbahnen zum Einsatz kamen.

Die ZAN-Abteilung war wirtschaftlich selbständig, vom RAW Gotha getrennt. Hier arbeiteten ca. 100 Arbeitskräfte und es wurden hauptsächlich Sonderkonst-

1935 – Weichenlager Gotha der Reichsbahndirektion Erfurt



raktionen gefertigt, deren Beschaffung in der Wirtschaft zu kostspielig gewesen wäre. Auch wurden aufarbeitungsfähige Einzelteile regeneriert.

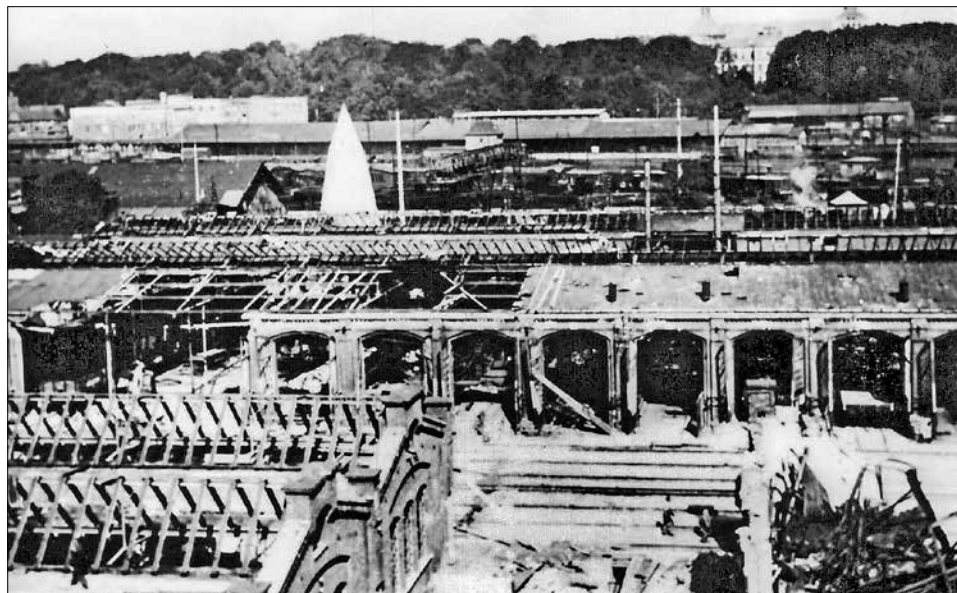
Bereits 1921 hatte die ZAN-Abteilung eine Azetylen-Anlage bekommen, die das RAW, das Bahnbetriebswerk und das Weichenlager mit Schweißgas versorgte. Hersteller dieser Gasaufbereitungsanlage war die Firma Keller & Knappich aus Augsburg (KUKA).

Im Jahre 1936 wurde in der ZAN-Abteilung die erste Abbrennstumpfschweißmaschine für Schienen wie auch für Schwellen in Betrieb genommen. Bis etwa 1940 war die Beschäftigtenzahl im Weichenlager und der ZAN-Abteilung auf ca. 400 Personen angestiegen. Ab 1941 gelangten erstmals Frauen zum Einsatz im Bereich Transport, Kleineisenaufarbeitung und in der Schweißtechnik, denn durch die enor-

me Zunahme der Luftangriffe auf Bahnanlagen hatte sich der Bedarf an Weichen fast verdoppelt, während immer mehr arbeitsfähige Männer eingezogen worden waren. Die Weichenfertigung endete am 6. Februar 1945, als bei einem Angriff auf das Eisenbahngelände Gotha auch das RAW und die Weichenschmiede zu ca. 90 Prozent zerstört wurden. Innerhalb von sechs Minuten fielen etwa 500 Tonnen Bomben auf die Südstadt Gothas.

Zur Zeit der amerikanischen Besetzung durften keinerlei Aufräumarbeiten bzw. Instandsetzungen durchgeführt werden. Im Juli 1945 rückte die Rote Armee nach. Die Sowjetische Militäradministration Thüringen (SMATH) verfügte sofort Arbeitskräfte zu Instandsetzungen auf das Bahngelände, denn für die Abfuhr riesiger Mengen an Reparationsgütern benötigte man ein intaktes Schienennetz.

1945 – Zerstörte Hallen im RAW Gotha



1960 – Vormontierte Mehrweg-Fährhafenweiche im Betriebsteil Gotha des Weichenwerks Brandenburg



Der Gothaer Werkleitung stand nun ein russischer Armee-Offizier vor, der akribisch jede Auslieferung überwachte. Das Weichenlager konnte noch geraume Zeit von eingelagerten Reserven zehren, aber an Neufertigungen war nicht mehr zu denken. Auch waren die Verbindungen zu den klassischen Lieferanten in den Westzonen unterbrochen. Um halbwegs an Material zu gelangen, war die Deutsche Reichsbahn gezwungen, entbehrliche Bahnhofs- und Streckengleise abzubauen. Erst 1949 konnten wieder schrittweise die ersten Neubauweichen ausgeliefert werden. Schienen und weichentypische Sonderprofile kamen aus dem reaktivierten Walzwerk Maxhütte in Unterwellenborn.

Am 1. Juni 1953 wurden die ZAN-Abteilungen aus den Reichsbahnausbesserungswerken Brandenburg, Chemnitz und Gotha herausgelöst und mit dem Weichenwerk Brandenburg zusammengeschlossen. Dieses sollte den Gesamtbedarf der DDR-Volkswirtschaft an Weichenkonstruktionen abzusichern. Dabei war der Bedarf der Braunkohletagebau-Bahnen

größer als der der Deutschen Reichsbahn. Aufgrund des guten Facharbeiterbestandes in Gotha wurden hier vornehmlich Sonderkonstruktionen gefertigt. Bereits im Jahre 1957 konnte Gotha die Auslieferung der 2000. Neubauweiche vermelden, denn die neu gebildete Reichsbahn-Bauunion hatte die Gothaer Werksanlagen weitestgehend wiederhergestellt.

Die Aufarbeitung von Weichenteilen hatte fast wieder den Vorkriegsstand erreicht. Die Bauformen 6D und Form 8 wurden allerdings von der Aufarbeitung ausgeschlossen. Vom Verkehrsministerium der DDR wurde eine Weisung erlassen, dass die Oberbaukontrolleure vor Ort entscheiden durften, ob ausgebaute Weichenteile dem Schrott oder der Aufarbeitung zugeführt werden. 1975, zurzeit der Energiekrise, erlebte der städtische Personennahverkehr eine Renaissance. In mehreren Großstädten entstanden neue Straßenbahnlinien und Betriebshöfe. Sie benötigten spezielle Rillenschienenweichen, die fast ausschließlich aus der BRD importiert wurden. So erging an den Be-



1970 – Straßenbahnweiche aus Gotha für die Thüringer Waldbahn Sammlung Walter (4x)

triebsteil Gotha die Weisung, eine Fertigungsstrecke für Rillenschienenweichen, bei gleichbleibender Produktion von Reichsbahnweichen, einzurichten. Im Jahre 1978 betrug die jährliche Fertigung von Straßenbahn-Weichen um die 500 Stück.

Die Zahl der Mitarbeiter in Gotha war auf 420 Personen angestiegen.

Ab 1977 musste der Betriebsteil Gotha zusätzlich die Fertigung von Ankerbolzen für Mastfundamente aufnehmen. Die Elektrifizierung bei der Deutschen Reichsbahn war wieder forciert worden, da die Sowjetunion das Erdöl drastisch verteuert hatte.

Nach der Wende war das Weichenwerk Brandenburg mit seinen Betriebsteilen Gotha und Zernsdorf (Holzschwellentränkung) der erste Industriebetrieb der Deutschen Reichsbahn, der privatisiert wurde. Ab 1991 gehört er zum österreichischen Konzern Voestalpine. Die Weichenwerk Brandenburg GmbH verschmolz 2013 mit der Voestalpin BWG GmbH Butzbach. Der Standort in Gotha, Südstr. 2, widmet sich jetzt hauptsächlich der Fertigung von Gleiskonstruktionen für den innerstädtischen Verkehr, mit Export in alle Welt. Eigene Forschung und Entwicklung, die Untersuchung der Schnittstelle „Rad-Schiene“ und daraus resultierende hochmoderne Rillenweichen-Technologie, speziell für den Nahverkehr, sind das Markenzeichen des Gothaer Standorts.



**2019 – voestalpin BWG GmbH Standort Gotha als Competence Center Tramway Technology
Quelle: voestalpin.com**

Erinnerungen an Blockstelle 100 Stedefreund

Eckhardt Meier, Herford – BSW-Ortsstelle Herford

Mit dem viergleisigen Ausbau der Köln-Mindener Eisenbahn ab dem Jahr 1910 erhielten die Bahnhöfe zwischen Minden (West) und Hamm (West) neue Stellwerke. Um die Transportleistungen zu erhöhen, wurden auch Blockstellen zwischen den Bahnhöfen eingerichtet. So nahm die Eisenbahndirektion im Jahr 1918 am Kilometer 100,4 die Blockstelle 100 zwischen Herford und Brake in Betrieb. Eine Signalbrücke überspannte das Gleisfeld. Im Dienstraum waren vier Signalhebel und der Streckenblock angeordnet. Dessen Anfangs- und Endfelder standen mit den Stellwerken

der Nachbarbahnhöfe in Verbindung. Der Streckenblock diente der Zugsicherung, er blockierte das Blocksinal für den nachfolgenden Zug so lange, bis der vorausgefahrne Zug den Blockabschnitt verlassen hatte. Auf dem Schreibtisch des Blockwärters lagen der Fahrplan, das Zugmeldebuch und eine Rufzeichenliste. Für Mitteilungen an das Lokpersonal waren Tafeln mit den Buchstaben "K" - Fahrzeit kürzen, "L" - Langsamfahrt, "P" - Wechsel auf die Personenbahn, "G" - Wechsel auf die Güterbahn, "B" - Bremse lösen und eine beschreibbare, leere Tafel vorhan-

Blockstelle Stedefreund mit eingestürzter Signalbrücke 1962





Blockstelle Stedefreund bei der Bäumung der Signalbrücke 1962

Sammlung Heimatverein Stedefreund (2x)

den. Das Zeigen der Tafeln ordneten die Fahrdienstleiter Herford oder Brake an. In einem Schrank lagen das Signalebuch, das Störungsbuch, das Arbeitsbuch, die Fahrdienstvorschriften, der Signallageplan und das Amtsblatt. Der Spannwerksraum befand sich im Keller. Die Spannwerke hielten die Seil- bzw. Drahtzugleitungen straff. Der Stellweg bis zum Vorsignal betrug 1 000 Meter. Die Propanflaschen der Signalbeleuchtungen mussten alle sechs Wochen gewechselt werden.

Als Kind besuchte ich alle paar Wochen mit meinem Vater die Blockstelle. Rudolf, mein Großonkel, arbeitete hier. Er war nebenbei auch unser Friseur. Bei Besuchen als Schulkind war für mich wichtig, dass ich für einen bedeutenden Zug, z.B. den Schnellzug Berlin–Köln, das Signal auf Fahrt stellen durfte. Au-

ßerdem war es einfach herrlich, vom Blockstellen-Turm auf die Stedefreunder Landschaft zu sehen.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges erlangte Blockstelle 100 eine traurige Berühmtheit. Vor einem Blocksignal stand am 27. Januar 1945 ein Bauzug mit polnischen Kriegsgefangenen. Ihn griffen alliierte Tiefflieger an und töteten ca. 40 Mann. 29 wurden schwer verletzt.

Ab 1952 hieß die Blockstelle wie der angrenzende Ort Stedefreund (Rufzeichen-Kürzel „SFR“). Bei Gleisbauarbeiten im Jahr 1961 ramnte ein Gleiskran die Signalbrücke und brachte sie zum Einsturz. Der Blockwärter, er stand gerade auf der Signalbrücke, stürzte herunter und erlitt schwere Verletzungen. Zwei Tage war die Blockstelle außer Betrieb, dann standen neue Formsignale zwischen bzw. an den Gleisen. Wegen der

geplanten Elektrifizierung wurde keine neue Signalbrücke errichtet.

Ab November 1970 wurde ich als Blockwärter eingesetzt. Da gehörte die Blockstelle noch zur BD Hannover, ab Juni 1972 BD Essen. Oft besuchten mich Stedefreunde und Diebrocker Bekannte. Sie durften auch mal die Signale stellen, den Induktor und die Blockfelder bedienen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks Herford am 25. Juni 1978 wurde die Blockstelle 100 entbehrlich. Wir alle vermissten die traditionellen Formsignale und besonders die Nachtbeleuchtung. Selbst wenn das Dorf im Dunkeln lag, brannte durch die eigene

Stromversorgung der Bahn die ganze Nacht über das Licht innen im Turm und außen. Viele Stedefreunde Einwohner sagten mir, dieses Licht sei für sie ein Zeichen der Vertrautheit und Sicherheit gewesen. Am 1. April 1979 kamen der Abrissbagger und damit das Ende eines Stückes Eisenbahngeschichte.

PS der Redaktion:

Unser Autor Eckhardt Meier hat schon mehrfach aus seiner Eisenbahn-Umgebung berichtet. Im Heft 32, Seite 76 ff, z.B. stellte er den Schildeschen Viadukt, die Gummibahn und sich selbst vor.

Blockstelle Stedefreund mit Oberleitung und neuen Formsignalen im März 1976 Sammlung Meier



Der Weg zur mecklenburgischen Staatsbahn

Vorabdruck aus „Eisenbahndirektion Schwerin“ von Lothar Kuhne aus der BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

Am 19. Juli 1870 begann der deutsch-französische Krieg. Schon im Vorfeld waren alle deutschen Eisenbahnen zum Truppentransport verpflichtet worden. Dabei wurde schnell klar, dass eine einheitliche Eisenbahn von Nutzen wäre. Sogar der Gedanke einer Reichseisenbahn lag in der Luft. Der deutsche Reichskanzler Otto von Bismarck versuchte alle Länderbahnen zu einen, doch die deutschen Fürsten waren nicht bereit, sich von deren Gewinnen zu trennen.

Mecklenburg-Schwerin hatte gerade die Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) verstaatlicht und wollte nun von der größeren Staatsbahn profitieren. Beim Ankauf der MEG war aber eine Restschuld von ca. 10 Millionen Thalern offen geblieben. Diese sollte aus den kommenden Einnahmen gedeckt werden. Die betroffenen Aktionäre wollten jedoch nicht länger auf ihr Geld warten und andere drängten, sicher wegen der steigenden Gewinnmargen, auf eine Reprivatisierung der Großherzoglichen Friedrich-Franz-Eisenbahnen. Bereits nach knapp drei Jahren, am 12. April 1873, musste der Staat dem wirtschaftlichen Druck nachgeben und der Umwidmung zur privaten „Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft“ (MFFE) zustimmen. Die MFFE gehörte nun zu einem Konsortium, bestehend aus: Bank für Handel und Industrie Darmstadt, Disconto-Gesellschaft Berlin und Firma Adolf Carstanjen Köln.

Rückwirkend zum 1. Januar 1873 entschieden nun wieder ausschließlich priva-

te Investoren über die mecklenburgischen Eisenbahnen und deren Erweiterungen. Bei einigen der nachfolgenden Streckenneubauten trat dennoch die großherzogliche Landeskasse als Gesellschafter oder Bürge auf. Zwischen der Regierung und den Ständen kam es 1879 zu einer Vereinbarung über gewisse Normativbestimmungen. So gab es pro Kilometer Bahngleis eine Landesbeihilfe von 20 000 Mark. Ab 1882 betrug sie bei Eisenbahnen über 25 Kilometer nur noch 10 000 Mark pro Kilometer.

Durch den Bau der unterschiedlichen Privat-Eisenbahnen war eine Zersplitterung des mecklenburgischen Eisenbahnwesens eingetreten. Daher versuchte die Regierung in Schwerin, mehr staatlichen Einfluss zu nehmen und Streitigkeiten zwischen den nunmehr neun Eisenbahn-Gesellschaften zu schlichten sowie finanzielle Unsicherheiten zu beseitigen. Jede Gesellschaft hatte ihre eigenen Fahrpläne, der durchgehende Verkehr war wenig entwickelt und die gemeinsame Nutzung von Streckenteilen und Bahnhöfen brachte zusätzliche Unzulänglichkeiten. Auch das Militär machte Druck. Also kam Mecklenburg-Schwerin nicht umhin, wieder eine Staatsbahn anzustreben und staatliche Eisenbahnstrecken zu bauen. Schließlich wurde der Wiederaufkauf des bestehenden privaten Haupteisenbahnnetzes erwogen und etappenweise vollzogen. Am 20. Januar 1890 wurden per landesherrlicher Verordnung die Übernahme von Privatbahnen und die Namensgebung



Hauptbahnhof Südflügel mit Fürstenzimmer (rechts vorn) und General-Eisenbahn-Direktion Schwerin (hinten) um 1900
Postkarte / Sammlung Falow

verfügt. Die neue Mecklenburg-Schwerinsche Staatsbahn nannte sich ab 1. Februar 1890 „Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn“ (GMFFE).

Die Direktion in Schwerin hieß fortan „Großherzogliche General-Eisenbahn-Direktion“. Am 13. März 1890 gingen in einer ersten Welle insgesamt 583,9 Kilometer in Staatsbesitz über. Das waren die MFFE (378,3 km) und fünf von Lenz & Co gebaute Privatbahnen (205,6 km).

Zur Finanzierung der Eisenbahn-Verstaatlichung und zum Bau neuer Strecken gab das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin 1890 und 1894 Landes-Anleihen im Gesamtumfang von 66 Millionen Mark aus. Für die Sicherheit von Kapital und Zinsen hafteten die gesamten Einkünfte der GMFFE.

Ende 1893 gingen in einer zweiten Welle weitere mecklenburgische Privatbahnen auf das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin und seine erneuerte Staatsbahn über. Dabei handelte es sich um die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn (PLE), die Mecklenburgische Südbahn (MSB), die Lloyd-Bahn, die restlichen Strecken der Güstrow-Plauer Eisenbahn-Gesellschaft (GPE) und MFFE-Abschnitte Görries–Crivitz, Ludwigslust–Holthusen, Dömitz–Malliß, Malliß–Lübtheen sowie Malliß–Ludwigslust (insgesamt 431,3 km). Die GMFFE umfasste damit ein Streckennetz von 1015,2 Kilometern.

Das Großherzogtum Mecklenburg-Strelitz hatte bisher keinen einzigen Kilometer eigener Staatsbahn gebaut. Es konzessionierte nur fremde Strecken auf seinem Staatsgebiet:

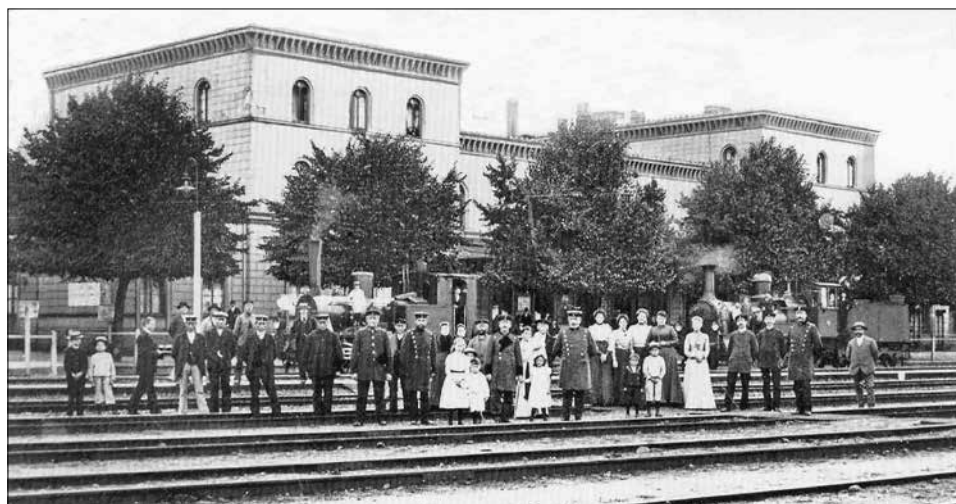
- 1864 rund 10 Kilometer der schwerinschen Staatsbahn Güstrow–Neubrandenburg
 - 1867 rund 34 Kilometer der schwerinschen Staatsbahn Neubrandenburg–Strasburg
 - 1877 rund 83 Kilometer der preußischen Berliner Nordbahn (Berlin–Stralsund)
 - 1983 rund 20 Kilometer der Lloydbahn (Neustrelitz–Rostock–Warnemünde)
 - 1890 rund 22 Kilometer der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn
 - 1893 rund 37 Kilometer der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn
- Summe: 206 Kilometer

Bauherr	Strecke	Länge	Eröffnung
Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn-Ges.	Neustrelitz–Mirow	21,7 km	15.07.1890
Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn-Ges.	Blankensee–Strasburg	36,9 km	08.10.1893

Die beiden Strelitzer-Privatbahnen der obigen Tabelle fusionierten am 1. April 1894 und nannten sich fortan „Mecklen-

burgische Friedrich-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft“. So blieb es bis zum November 1918.

Bahnhof Hagenow Land, das Empfangsgebäude auf der Schweriner Seite um 1900. Eisenbahner und Gastwirtsleute hatten sich für den Fotografen aufgestellt. Sammlung B Neddermeyer





Berühmte Züge:

Alpen-See-Express

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Eine Besonderheit im Touristikverkehr mit der Eisenbahn war der „Alpen-See-Express“. Bereits ab 1957 bot die Reisebüro-Fahrgemeinschaft Frankfurt am Main den Zug mit TUI FerienExpress-Wagen an. Diese Turnussonderzüge verkehrten u.a. von Frankfurt am Main nach Emden Außenhafen oder von Köln nach Norddeich Mole. Auf Initiative des Reisedienstes der BD Essen und einiger weiterer Touristikunternehmen richtete die Deutsche Bundesbahn Anfang der 1960er-Jahre Sonderzugfahrten ein, die u.a. von Hamburg bzw. Dortmund in süddeutsche Feriengebiete, nach Österreich und Italien führten. Auch sie nannten sich „Alpen-See-Express“ und verkehrten im Sommer täglich und im Winter nur an Wochenenden. Sie standen nicht im Kursbuch, und bei der Buchung bekam man einen Spezial-Fahrschein, der nur für diesen Urlauberzug galt.

Alles begann mit klassischen Zuggarnituren, doch ab Sommer 1980 erlebte hier der Trans Europ Express (TEE, BR 601) einen zweiten Frühling. Um dem Ansturm der Feriengäste gerecht zu werden, gab es eine Erweiterung von fünf auf acht Mittelwagen pro TEE-Triebzug. Seit der Ausmusterung des Triebkopfes BR 602 (Gasturbine) existierten ohnehin mehr Mittelwagen. So kam es zu stattlich langen TEEs, die mehr Personen beförderten als je zuvor. Die TEE-Garnituren waren im Bw Hamm beheimatet und verkehrten werbewirksam als Tageszug. Als Nachtzug kamen lokbespannte Garnituren mit BR 110, Liegewagen, Schlafwagen und Alpen-See-Express-Clubwagen zum Einsatz.

Da die Hin- und Rückfahrt einer Garnitur Richtung Süden zeitmäßig an einem Tag nicht möglich war, kam es bei den Umläufen zu umfangreichen Leerfahrten

zwischen den Zielbahnhöfen und dem Bw München Ost, wo die Züge bis zur Rückfahrt pausierten, so z.B. im Jahr 1983:

Dt 13425 Dortmund ab 7:02 Uhr, Berchtesgaden an 19:03 Uhr

Lt 29625 Berchtesgaden ab 19:32 Uhr, München Ost an 22:09 Uhr

Als Alpen-See-Express verkehrten die TEE-Triebzüge auch auf Nebenbahnen, die sie im TEE- und IC-Verkehr nie befahren hatten. Eine weitere Besonderheit war die Kupplung der Hamburger und der Dortmunder Züge auf Teilstrecken. Auf den Abschnitten Darmstadt–Donau-eschingen, Augsburg–Rosenheim oder Gemünden–Zwiesel fuhren somit zeitweise 20-teilige TEE-Doppelgarnituren.

In den Jahren 1986–1988 liefen die Zulassungsfristen der TEE-Fahrzeuge

schrittweise aus, und so ging es mit den TEE-Garnituren langsam zu Ende. In der Hoffnung auf weitere Verwendung wurden die TEE-Fahrzeuge nicht verschrottet, sondern gelangten über einen Liechtensteiner Zwischenhändler nach Italien. Über den weiteren Verbleib der Wirtschaftswunder-Baureihe VT 11.5 / 601 / 602 berichten wir hier im Heft auf Seite 8 ff.

Ab der Sommersaison 1991 vereinigten sich Alpen-See-Express und TUI-Ferienexpress zum „Urlaubsexpress“, nun wieder mit klassischen Garnituren. Inzwischen ist der Alpen-See-Express auch ein beliebtes Modellbahn-Thema geworden. Im 2. Quartal 2020 ist z.B. bei Roco der siebenteilige DB-Dieseltriebzug in HO im Betriebszustand der 1980er-Jahre herauskommen. Seit 4. Juni 2020 ist er im Internet bestellbar.

Eine der letzten zehnteiligen TEE-Garnitur als Alpen-See-Express am 16. August 1987 auf der rechten Rheinseite südlich von Lorch, Dt 13487 Dortmund–Salzburg mit 601 019 an der Spitze.

Foto: Günter T. auf <http://phpb.b.hunsrueckquerbahn.de>



Berühmte Züge:

Der Ost-West-Express

*Peter Koch, Mainz – Eisenbahn-Historiker**

Der Ost-West-Express war eine tägliche durchgehende Zugverbindung von Moskau nach Paris mit vielen Seitenarmen, insgesamt 3 159 Kilometer lang. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts pendelten hier Zaren, Diplomaten, Geschäftsleute und Künstler. All das soll uns Anlass sein für eine Erinnerung an jene Zeit, als der Ost-West-Express D 240/241 über viele Ländergrenzen hinweg auf dem langen Weg von Moskau nach Paris verkehrte und die Entfernung erfahrbar machte.

Die europäischen Eisenbahnverwaltungen trafen sich einmal jährlich zur Europäischen Reisezugfahrplankonferenz EFK. Dort besprachen sie am Verhandlungstisch die zuvor schriftlich gestellten Anträge zum Fahrplan und zur Zugbildung für den folgenden Fahrplanabschnitt. Das ist auch heute im Zeitalter von Internet und Computer nicht grundlegend anders. So eine Verhandlungsführung erfordert natürlich eine eindeutige Organisationsstruktur. Diese besteht darin, dass für jede internationale Zugverbindung eine geschäftsführende Bahn festgelegt wird. Deren Aufgabe besteht in der Moderation der Verhandlung der vorliegenden Anträge bis zur Entscheidung und Protokollierung der getroffenen Vereinbarungen. Die Geschäftsführung für den Ost-West-Express Moskau–Berlin–Paris und seine Kurswagenläufe oblag seit jeher der Deutschen Reichsbahn (DR). Es war eine Aufgabe, um die sich niemand riss, war sie doch mit viel Aufwand, Präzision,

1. Zug 241 Sommer ab Paris

St ¹	124624	SNCF	Paris-Aachen	EWP 144
St ²	125	SNCF	Paris-Aachen	EWP 144
AB ¹	125	SNCF	Paris-Aachen	EWP 144
WABm ¹	252	SZD	Hamburg-Aachen (Hannover-Moskau)	EWP 2058
ABm	110	DR	Mosk. v. Holland (Mosk.-Berlin)	EWP 1258
B	111	DR	Mosk. v. Holland (Mosk.-Russland-Warsz.)	EWP 1252
St ¹	112	DR	Mosk. v. Holland (Mosk.-Russland-Warsz.)	EWP 1252
WABm	114	SZD	Mosk. v. Holland (Mosk.-Moskau)	EWP 1254
WABm	114	SZD	Hann.-Moskau	EWP 157
WABm	115	SZD	Hann.-Moskau	EWP 157
Bu ¹	117	POVARS	Paris-Rouen-Warszaw	EWP 158
AB	118	SNCF	Paris-Rouen-Warszaw	EWP 158
St ¹	254	DR	Aachen-Berlin	EWP 161
ABm	255	DR	Aachen-Berlin	EWP 161
WABm ¹	231	SZD	Mosk.-Berlin-Moskau	EWP 1625
WABm ¹	111	SZD	Hann.-Berlin-Moskau	EWP 1670
WABm ¹	211	SZD	Mosk.-Berlin-Moskau	EWP 1711
WABm ¹	301	SZD	Mosk.-Berlin-Moskau	EWP 1701
WABm ¹	301	SZD	Central-Express (Berlin-Moskau)	EWP 2703
Bm ¹	30	POVARS	Berlin-Russland-Warszaw	WSPS 271
DR		DR	Berlin-Russland-Warszaw	WSPS 271

1. Zug 241 Sommer ab Lüge (2) bis Rüge

Zugbildungsplan D 241 ab Paris Sommer 1988
Sammlung P. Koch

Sachverstand und vor allem Verhandlungsgeschick verbunden. Lediglich vier Stunden waren für solche Verhandlungen angesetzt. In dieser Zeit mussten die eingegangenen Anträge zum Fahrplan und zur oft weit komplizierteren Zugbildung entschieden und anschließend in verhandlungsfreier Zeit durch die Delegierten der DR protokolliert und allen beteiligten Bahnen, Schlaf- und Speisewagengesellschaften und den Schiffsverkehrsverwaltungen zur Kenntnis gegeben werden.

Die Wagengarnituren des Ost-West-Express

Das Spezifische dieses internationalen Zugpaares D 240/241 war die Vielzahl seiner Kurswagen, denn der damalige Ost-West-Express war kein kompakter Eingruppenzug, sondern bestand aus vielen einzelnen Kurswagenläufen in zahlreiche Länder. Ab Moskau führte dieser Zug Schlafwagen der Sowjetischen Eisenbahnen (SZD) nach Berlin und Hamburg, aber

auch nach Paris, Genf, Ostende, Hoek van Holland (Fähre nach Großbritannien), Kopenhagen, Stockholm und Oslo. Es gab sogar einen durchgehenden Postwagen Moskau–Berlin, zusätzlich ab Brest einen Gepäckwagen und einen Sitzwagen 1./2. Klasse bis Berlin. Alle Wagen ab und bis Moskau wurden durch die SZD bereitgestellt, denn nur diese Bahn verfügte über umspurfähige Reisezugwagen. Die über Berlin hinaus verkehrenden Wagen der SZD waren RIC-fähige Schlafwagen der Bauart WLABm. Auch die Polnischen Staatsbahnen (PKP) waren nicht unbeteiligt und stellten diesem illustren Zug noch eigene Wagen bei – einen Speisewagen nach Berlin sowie Schlafwagen und Sitzwagen nach Paris, Ostende und Hoek van Holland. Man kann sich vorstellen, was hier jeden Tag auf den Berliner Ostbahnhof (1987–1998 Berlin Hbf) zukam. Durch die Zugbildungsarbeiten am Ost-West-Express wurde er trotz seiner beschränkten Gleiszahl zweimal am Tag de facto zum Rangierbahnhof – morgens zwischen 7 und 9 Uhr sowie abends zwischen 21 und 23 Uhr. Und nicht an jedem Tag verkehrten die Kurswagen gleich. So gab es dreimal wöchentlich einen Schlafwagen nach Kopenhagen, an anderen Tagen nach Malmö oder Stockholm, Genf, Hamburg oder Ostende. Das brachte für die Rangierer in Berlin Ostbf täglich eine neue Herausforderung. Die Verhandlungsteilnehmer der DR trainierten daher am Tag vor den EFK-Sitzungen die Rangierbewegungen für Berlin Ostbf mit Streichhölzern, wobei jedes Streichholz einen Kurswagen simulierte. Nur so konnte man sich vorstellen, wie die Wagenreihung des ankommenden und abfahrenden Zuges vereinbart werden musste, damit sie in Berlin realisierbar war.

Für Gruppen französischer, britischer und niederländischer Reiseveranstalter wurden vielfach Verstärkungswagen notwendig. Berlin Ostbf, mit seinen Gleislängen für maximal zwölf Wagen, war damit restlos überfordert. So wurden zusätzliche Züge wie D 244/245 Brest–Warschau–Berlin–Aachen und in den Sommermonaten der D 1244/1245 zwischen Warszawa–Berlin–Hoek van Holland zur zwingenden Konsequenz.
(siehe auch <https://www.vonderruhen.de/aachenbahn/seiten/ostwest.php#3>)

Die Fahrzeit des Ost-West-Express

Den Fahrplan des Zugpaares D 240/241 bestimmten zwei Fixpunkte: die Abfahrtszeiten des Nachtschiffes von Hoek van Holland nach Harwich (London) bzw. umgekehrt in der Gegenrichtung und die Belegung der Umspuranlage in Brest. Das mag überraschend klingen, aber diese beiden Zwangspunkte waren quasi unveränderbar. Anschlüsse nach und von Großbritannien sollten auf jeden Fall gegeben sein. Zum anderen mussten alle nach und von Moskau verkehrenden Kurswagen in Brest umgespurt werden. Da es dafür nur eine Anlage gab, dauerte der Umspurvorgang über zwei Stunden. Auf seinem Weg von Moskau nach Paris benötigte der Stammzug D 240 insgesamt 43 Stunden. Auf den gesamten Streckenteil der Deutschen Reichsbahn von Frankfurt (Oder) bis Marienborn/Helmstedt entfielen etwa sechs Stunden. In der DDR waren diese Züge für den Binnenverkehr gesperrt. Das Lok- und Zugbegleitpersonal zwischen Frankfurt(Oder) und Helmstedt (Betriebswechsel DR/DB) stellte ausschließlich die DR. Als Triebfahrzeuge kamen überwiegend Diesellokomotiven der Baureihe 132

Unter dem gestrengen Blick von Karl Marx diskutierten Vertreter der Sowjetunion, Schwedens, Norwegens und der DDR auf der Sonderkonferenz 1974 in Moskau über den Fortbestand der Schlafwagenverbindungen von Moskau nach Skandinavien. Sammlung P. Koch



zum Einsatz. In Hannover und Bentheim wurden die Kurswagen nach Hoek von Holland (London) umgestellt.

Die „Satelliten“ des Ost-West-Express

Bereits um 1960 wurde in allen Relationen eine Belebung des Eisenbahnverkehrs festgestellt, doch die Aufnahmefähigkeit des Ost-West-Express war schon damals restlos erschöpft. Zunächst im Sommerfahrplan, später ganzjährig, wurde ein Entlastungszugpaar zwischen Warschau und Köln vereinbart. Es erhielt die Zugnummern D 244/245. Der Reiseverkehr zwischen Großbritannien und Polen stieg ebenfalls deutlich an, da britische Reisebüros, meist unter der Leitung von Exil-Polen, Reisen mit der Eisenbahn nach Warschau anboten. Davon machten speziell in den Sommermonaten viele in England lebende Polen Gebrauch. Die Reisen waren billiger als das Flugzeug und die Gepäckmitnahme nahezu unbegrenzt und kostenlos. Besonders groß war das Interesse an Reisen im Liegewagen. Anfangs hatte nur

die Deutsche Reichsbahn entsprechende Kapazitäten. Sie stellte Liegewagen „aus der Mitte heraus“, wie die Experten sagen, und fuhr mehrere Jahre Liegewagenkurse von Warszawa nach Hoek van Holland im Transit durch die DDR. Später beschafften die Polnischen Staatsbahnen PKP selbst Liegewagen und übernahmen diesen Verkehr. Daraus entstand der Warszawa-Hoek-Express, Zugnummer D 1244/1245.

Die Frequentierung des Ost-West-Express?

Genaue Statistiken hiervon sind nicht bekannt, denn die sowjetischen Schlafwagenschaffner hielten die Abteiltüren am liebsten verschlossen. Aber dennoch ließ sich durch internationale Reisestromermittlungen und die Verhandlungen auf den Fahrplankonferenzen wenigstens stichprobenartig einiges erfahren. Während die Relation Moskau/Warschau–Paris/ Ostende/Hoek van Holland sogar zeitweise zur Dreifachführung zwang (Stammzug D 240/241 + D 244/245 + D 1244/1245), waren die Kurswagen nach

Kopenhagen/Malmö/ Stockholm/Oslo und Basel nur schwach frequentiert. Der Kritik der skandinavischen Bahnen hielten die sowjetischen Eisenbahnen lange Zeit Versprechungen entgegen, im nächsten Jahr eine höhere Auslastung zu sichern. Aber die Wirklichkeit sah anders aus und die Norwegischen und Schwedischen Bahnen stellten 1974 zur EFK in Helsinki den Antrag auf Ausfall dieser Kurswagen. Dem stimmten die Vertreter der Sowjetischen Bahnen (SZD) erwartungsgemäß nicht zu und luden stattdessen die beteiligten Bahnen zu einer Sonderkonferenz nach Moskau ein. Dort legten die SZD traumhaft hohe Besetzungszahlen vor, von denen aber bis Schweden und Norwegen kaum noch etwas zu spüren war. Die SZD erreichten ihr Ziel. Die skandinavischen Bahnen stimmten ausnahmsweise noch für ein Jahr der Übernahme der sowjetischen Schlafwagen zu. Daraus wurden übrigens noch viele Jahre, solange bis die politischen Verhältnisse in Europa sich grundlegend veränderten. Vermutlich ging es den Sowjetischen Eisenbahnen bei ihrer Schlafwagen mehr um prestigeträchtige Angebote in möglichst viele europäische

Hauptstädte, als um die tatsächliche Beförderung von Reisenden.

Die DR-Zugbegleitpersonale hatten mit diesen Zügen oftmals ihre Mühe und Not, da die DR am Schnittpunkt zweier Tarifsysteme lag, dem TCV* (der westlichen Bahnen einschließlich der DR) und dem EMPT** (der sozialistischen Bahnen). Es gab immer mal findige Köpfe im Osten, die den günstigen Tarif des EMPT für Reisen in den Westen möglichst weit nutzen wollten und erst ab Grenznähe zur BRD TCV-Fahrkarten lösten, z.B. Fahrt Warschau–Hannover: EMPT-Fahrkarte Warschau–Magdeburg (wo der Zug natürlich nicht hielt) und TCV-Anschlussfahrkarte Magdeburg–Hannover. Das waren dann Reisende ohne gültigen Fahrausweis. Die Benutzung dieser Züge setzte im Transit durch die DDR TCV-Tickets von Frankfurt (Oder) bis Marienborn Grenze voraus. Die mitgeführten Gepäckstücke waren oft so umfangreich und voluminös, dass die Unterbringung im Abteil unmöglich war und die Seitengänge vollgestellt wurden. Die Lösung hieß „Gepäckwagen“, doch davon waren die betroffenen Reisenden ebenfalls nicht begeistert.



Ost-West-Express zu DDR-Zeiten auf Höhe Stellwerk WRW im Bahnhof Berlin Warschauer Straße, bereits mit PKP-Diesellok zur Fahrt Richtung Warschau
Foto: J. Neu (www.drehscheibe-online.de)

Das Begleit- und Servicepersonal des „Strizh“ Moskau–Berlin nach der Ankunft des ersten Zuges am 20. Dezember 2016 in Berliner Ostbahnhof
Foto: Viacheslav Strekozov (FPC)



Das Ende des Ost-West-Express

Die politischen Veränderungen in Europa nach 1989 veränderten die internationalen Reiseströme dramatisch. Die Benutzung der Eisenbahn auf den extrem langen Strecken entwickelte sich rückläufig. Zuerst entfielen die Schlafwagenkurse von Moskau nach Skandinavien und in die Schweiz. Damit erübrigten sich endlich die Kurswagenübergänge in Berlin Ostbf. Im Fahrplan 1992/93 verkehrte der Ost-West-Express erstmals über den südlichen Berliner Außenring. Bald verringerte sich auch das Interesse an der Schlafwagenverbindung von Moskau nach Paris und umgekehrt. Ab Sommerfahrplanwechsel 1994 verkehrte er nunmehr zwischen Brüssel/Aachen und Moskau, ehe die Verbindung zum Sommerfahrplan 1998 ganz eingestellt wurde. In den Folgejahren bestanden lediglich Kurswagenverbindungen zwischen Brüssel bzw. Köln und Moskau. (siehe auch [https://de.wikipedia.org/wiki/EN_452/453_\(Paris-Moskau\)](https://de.wikipedia.org/wiki/EN_452/453_(Paris-Moskau)))

Die Wiedergeburt eines neuen Zuges

Man sagt ja oft: „Totgesagte leben länger.“ So war es auch bei der umsteigefreien Direktverbindung Moskau–Paris. Seit Dezember 2011 verkehrte wieder ein klassischer, rein russischer Schlafwagenzug als „Transeuropean-Express“ EN 440/441, 2013 als „Moskva-Express“. Seit 2014 trägt dieser Zug keine eigene Bezeichnung mehr. In die befahrenen Strecken waren jetzt die deutschen Hochgeschwindigkeitsabschnitte eingebunden. Von Frankfurt (Oder) fuhr der Zug über Berlin Hbf–Hannover–Fulda–Frankfurt (Main) Süd–Mannheim und verließ Deutschland über Saarbrücken. Dennoch benötigte der Zug von Moskau nach Paris noch rund 38 Stunden.

Im Dezember 2016 stellten die Russischen Eisenbahnen (RZD) einen neuen, modernen Schlafwagenzug auf die Beine. Der EN 452/453 trägt den Namen „Strizh“ (Mauersegler) und fährt mit zwölf Wagen des spanischen Waggonbauers „Talgo“. Diese haben verschiebbare Räder in den



Der moderne Ost-West-Express „Strizh“ vor Abfahrt in Berlin Ostbahnhof

Quelle: www.bahn.de

Drehgestellen, sodass der Spurwechsel in Brest nur noch 20 Minuten dauert.

Doch der Zug verkehrt nur noch einmal pro Woche und braucht immer noch satte 39 Stunden von Moskau nach Paris und umgekehrt:

Moskau–Minsk–Warschau–Berlin–Frankfurt/Main–Paris, jeden Dienstag, Fahrzeit 39:33 Std. – Paris–Frankfurt/Main–Berlin–Warschau–Minsk–Moskau, jeden Donnerstag, Fahrzeit 38:47 Std.

Auch seine Route in Deutschland und Frankreich hat sich verändert: Ab Berlin fährt er jetzt über Halle (Saale), Erfurt, Frankfurt (Main), Karlsruhe, Kehl, Strasbourg nach Paris. In Deutschland kann man in Frankfurt (Oder), Berlin, Erfurt und Frankfurt (Main) aus- oder zusteigen. Als komfortabler Nachtzug führt er nur Schlafwagen. Ein Platz im Viererabteil von Moskau nach Paris kostet regulär knapp 300 Euro. Aber auch vier 1. Klasse-Deluxe Abteile mit je zwei Betten stehen zur Verfügung, für „nur“ 1 850 Euro pro Abteil.

Seit 20. Dezember 2016 fährt zweimal pro Woche zusätzlich ein „Strizh“ mit Sitz-, Liege- und Schlafwagen von Moskau bis Berlin und umgekehrt (22 Stunden). Wer einmal virtuell mit dem „Strizh“ fahren möchte, kann es bequem von zu Hause aus tun unter:

<https://storytelling.reisereporter.de/mauersegler-mit-dem-nachtzug-von-berlin-nach-moskau#207>

- *) TCV Tarif commun international pour le transport des voyageurs (Gemeinsamer internationaler Tarif für die Beförderung von Personen)
- **) EMPT Tarif uniforme international des passagers pour l'accord sur le trafic international de passagers (Einheitlicher internationaler Personentarif zum Abkommen über den internationalen Personenverkehr)

PS der Redaktion:

Unser Autor ist Absolvent der HfV Dresden 1963. Bei der Hauptverwaltung BuV der DR wurde er 1966 mit der Planung und Angebotsgestaltung des Binnen- und internationalen Reisezugverkehrs beauftragt. In dieser Tätigkeit nahm er an den internationalen europäischen Fahrplankonferenzen teil. 1991 wechselte er zur DB und setzte seine Arbeit im Fahrplanwesen fort, zunächst in der Zentralstelle Produktion in Mainz und ab 1997 in der Zentrale der DB Netz AG in Frankfurt am Main. Als Abteilungsleiter Fahrplan der DB Netz AG ging er 2003 in den Ruhestand.

Rezensionen

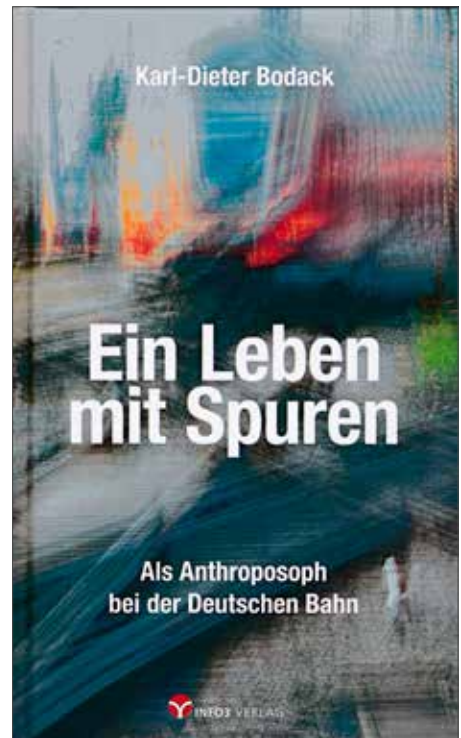
„Ein Leben mit Spuren“ – Als Anthroposoph bei der Deutschen Bahn

von Prof. Karl-Dieter Bodack, DIN-A5 mit Karton-Festeinband, 336 Seiten, Info3-Verlagsgesellschaft Brüll & Heisterkamp KG Frankfurt am Main, 1. Auflage 2019, 24,00 €, ISBN 978-3-95779-103-0

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Anthroposophen versuchen, das Göttliche in sich zur Entfaltung zu bringen. Auf die triste Eisenbahntechnik herunter gebrochen bedeutet es, den Zügen, Fahrzeugen oder Anlagen Seele einzuhauchen und die Dinge so zu gestalten, dass sie den Menschen durch Design oder Farbgebung emotional ansprechen. Dafür hat Prof. Bodack (Jahrgang 1938) sein Leben lang gearbeitet. Als Pensionär hat er Zeit und Mut gefunden, die Dinge beim Namen zu nennen und aufzuschreiben. Herausgekommen ist eine wechselseitige, zweigeteilte Lebensgeschichte: einmal die unangepassten Entwicklungen innerhalb der DB-Hierarchie (Schwarzdruck), andererseits kohärente anthroposophische Betrachtungen, von der Walddorfschule bis Stuttgart 21 (Blaudruck). Jedes Kapitel leitet ein Sinnspruch berühmter Persönlichkeiten ein, deren Sammlung allein schon ein anregendes Büchlein ergeben würde.

Die ersten 20 Seiten lesen sich wie im Fluge. Handeln sie doch von der Kindheit in der sowjetisch besetzten Zone und der spannenden Flucht in den Westen. Dort im Ruhrgebiet „in dieser von Giftgas geschwängerten Atmosphäre“ brach der Autor mit 16 Jahren seinen theoretischen



Gymnasiumsbesuch ab und wechselte in eine praktische Walddorf-Lehrwerkstatt. Damit begann ein Lebensweg immer hart an der Realität, der ihn nach dem Design-Studium in Deutschland und den USA schließlich zur Deutschen Bundesbahn führte. Hier machte er sich mit Innovationen neuer Systeme und Verfahrensweisen einen Namen, die bei den „Oben-Positionierten“, die nichts als den Ist-Zustand sicherten“, nicht immer gut ankamen. Als Leiter des DB-Design-Büros München entwarf er u.a. den Wagenpark und das Liniennetz des InterRegios. Im bereits geschlossenen DB-Werk Frankfurt am Main fand er noch Experten, die einen Modellwagen bauten, und im abbruchreifen AW Witten ließ er Grobschlosser (gegen

die vermeintliche Vernunft) 20 Jahre alte D-Zug-Wagen in moderne InterRegio-Wagen umbauen. Die kreative Arbeitsorganisation, das Design, die Raumaufteilung und die Farbgebung des neuen InterRegio-Wagenparks leitete er aus anthroposophischen Grundsätzen ab, deren Kombinationen den Leser verblüffen und staunen lassen. Sein Gredo: Nicht Stillelegungen retten die Bahn, sondern positive menschliche Motivationen!

Seine Abrechnung mit Führungskräften und Prestigeprojekten der Bahn fällt nicht immer sanft aus. Er schreibt, was er erlebt hat. Die Absicht, die Deutsche Bahn AG an die Börse zu bringen, kommentiert er mit der Überschrift „Bahnvorstand for-

ciert Eisenbahnraub“. Dabei deckt er Details auf, die dem Normalbürger bisher verborgen blieben.

Insgesamt liegt uns hier ein außergewöhnliches Buch mit vielen Hintergründen, Einsichten und unerfüllten Hoffnungen vor. Dem hochgradigen Polemisieren zur gegenwärtigen Bahn stellt er, auch in seinem eigenen Leben, die Modelleisenbahn gegenüber, die beruhigt und verbindet.

Die Druckqualität des Buches lässt leider etwas zu wünschen übrig. Der Schriftgrad verlangt speziell von älteren Lesern hohe Konzentration. Dabei ist schon der Inhalt keine leichte Lektüre, aber magisch, mit Suchtpotential.

Die Pappfahrkarten der deutschen Staatseisenbahnen 1906–1993

von Bernd-Dietrich Schmidtke im Eigenverlag, DIN-A4 mit Karton-Festeinband, 184 Seiten Hochglanz, über 580 farbige Fahrkartenabbildungen in Originalgröße und 70 sonstige Abbildungen, 30,00 € + 4,99 € Versand

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Autor des vorliegenden Buches ist Leiter unserer BSW-Gruppe „Fahrkartensammler Stadtoldendorf“. Diese Gruppe stellten wir bereits vor fünf Jahren im Heft 33, Seite 15 ff, vor, und Peter Gerunde schaffte es damals mit einer „Edmondschen“ sogar auf die Titelseite. Im Oktober 2015



veranstalteten wir das 10. Internationale Eisenbahnfest im DB Museum Halle (Saale). Hier stellten Bernd-Dietrich Schmidtke und Peter Gerunde erstmals das Fahrkartenbuch der Öffentlichkeit vor. Es war ein privater Vorabdruck, an dem wir gemeinsam noch viele Änderungen und Verbesserungen vornahmen.

Jetzt liegt das Buch in der überarbeiteten Endfassung vor. Auf den ersten Blick beeindruckt es seinen Leser mit der schier unerschöpflichen Anzahl von Fahrkarten-Faksimiles. In einem kurzen geschichtlichen Überblick begründet der Autor den Zeitraum des Buches ab 1906, da in diesem Jahr der Deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Verband die erste Fahrkarten-Mustersammlung zusammenstellte, die ab 1907 gültig war. Damit enthält das Buch Abbildungen unbenutzter und benutzter Pappfahrkarten der deutschen Länderbahnen, der Deutschen Reichsbahn (Gesellschaft), der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn in der DDR, wobei die letzten beiden dominieren. Es folgen eine Chronik und die Vorstellung der Edmondsonschen Fahrkarten nach Form, Farbe und Inhalt. Auf 25 Seiten werden dann die Fahrkartendruckmaschinen vorgestellt, die vom Rollendrucker über die weitverbreiteten Handhebel-Schalterdrucker bis zum Fahr-

kartenautomaten reichen. Danach, von Seite 37 bis 167, folgt das schier endlose Kapitel der Fahrkartenmuster. Nach den Fahrkarten für die Hinfahrt kommen die Rückfahrkarten, die Doppelkarten, die Ferien- und Sonntagsrückfahrkarten, die Zeitkarten, die Militärfahrkarten, die Zuschlagskarten, die Aufbewahrungskarten usw. – alles in alphabetischer Reihenfolge mit Abbildungen und vielem Begleittext. Ab Seite 168 gibt es noch einen fünfseitigen Überblick über die Fahrkartenlochung einschli. der dazu benötigten Zangen.

Alles in allem ist dieses Buch ein ungeheureres Fleißwerk über die deutsche Fahrkarten-Kultur des 20. Jahrhunderts. Es zeigt die Entwicklungsstufen der vorgefertigten oder temporär hergestellten kleinen Pappkarten ganz im Gegensatz zu den heutigen viel, viel größeren Computer-Ausdrucken, die auch nicht mehr Fahrkarten, sondern Tickets heißen. Die Aufforderung „Ihre Fahrkarten bittel!“ bleibt uns so zu mindestens zwischen zwei Buchdeckeln in nachvollziehbarer Erinnerung.

Zu bestellen bei:

Bernd Schmidtke, Hauptstraße 15,
37627 Arholzen,
05532 4070 / 0160 97953351 oder
b.schmidtke@t-online.de

Post an die Redaktion:

Prof. Klaus-Dieter Bodack, Buchautor aus Gröbenzell b. München – per Brief zu Heft 43:

„Ihr Heft 43 hat mich drei Tage sehr bewegt, mit allen seinen interessanten Inhalten: Da sende ich Ihnen ein herzliches Dankeschön! Dazu schenke ich Ihnen mein Buch, das ja auch viele Bahngeschichten darstellt. [...]“ (s. o. Rezensionen „Ein Leben mit Spuren“)

Ralph Müller, Buchautor aus Konstanz – per E-Mail zur Rezension in Heft 43:

„Nach einer langen Woche im Ausland [...] bin ich nun daheim am Bodensee angekommen und habe die Bahn&Modell, N° 43, vorgefunden. Über die sehr einfühlsame Rezension des MA-Buches habe ich mich sehr gefreut. Damit auch meine älteren Kollegen an der Freude teilhaben können, habe ich diese bereits per E-Mail informiert und bin sicher, dass alle sehr stolz sein werden. Natürlich wäre es schön, wenn auch die Zeitzeugen aus den südlichen BDen sich zu einer Dokumentation in der ED-Reihe auftraffen könnten. Da sehe ich einzelne Kollegen in den Seniorenkreisen von BF Bahnen und vielleicht auch beim VDEI. [...]“

Viel Kraft und Ausdauer weiterhin für Ihre wertvolle Arbeit für das Eisenbahnerbe.“

Wolfgang Hugenschmidt, BSW-Gruppenleiter aus Haltingen – per E-Mail zu Heft 43, Seite 12:

„[...] Nun habe ich das im Titel erwähnte Exemplar in den Händen und freue mich über den Artikel zur Neuorientierung. Vielen Dank Dir und Deinem Team

für die Möglichkeit der wiederholten Darstellung unserer Gruppe und für die Gestaltung der Ausgabe 43 im Besonderen. Darin hat es viele interessante Themen, und ich bin überrascht, was alles auch auf dem Sektor Pflege von historischen Fahrzeugen in 2019 möglich war und weiter ist. Offensichtlich gibt es da Netzwerke, welche mir nicht zugänglich waren oder sind. Ungeachtet dessen haben wir uns, wie ein Kollege auf Grund des Artikels geschrieben hat, mental vom Fahrzeug getrennt. Ich denke, dies wird sich auch nicht mehr ändern.

So freue ich/wir uns über das gedruckte Werk und sage Dir/Euch „Weiter so“. [...].

Michael Wenzel aus Köln war in der glücklichen Lage, von seinem Vater das Abonnement für Bahn&Modell „geerbt“ zu haben und wollte nun rechtsmäßiger Bezieher des Heftes werden: „[...] Es freut mich immer, wenn die neuste Bahn&Modell in meinem Briefkasten liegt. Damit Ihr Heft noch lange bestehen möge, erlaube ich mir, Ihnen ein wenig mehr als die aktuell gewünschten vier Euro pro Ausgabe in Briefmarken beizulegen. Mit den besten Wünschen und herzlichsten Dank für Ihre Mühen beim Verlegen der Bahn&Modell.[...]“

Wolfgang Schmidt, DR-Lehrmeister/DB-Betriebslehrer aus Leipzig – per E-Mail zu Heft 43:

„In der Ausgabe vom 15.1.2020 ist auf Seite 49 ein "Befehl B" abgebildet. Die Beschreibung der "Falschfahrt" zwischen Eisenach und Förtha wurde hervorragend geschildert und ist betrieblich richtig ge-

wesen. Der ausgefüllte Befehl B indes ist fehlerhaft. Mit dieser schriftlichen Weisung darf kein Lokführer abfahren. Für die beschriebene Fahrt wird Befehl B mit den Abschnitten a, c und d benötigt. Die Fehler: Der Abschnitt a wurde nicht gültig gemacht; der Abschnitt b wird bei einer Fahrt von Zugmelde- zu Zugmeldestelle nicht benötigt und wird auch nicht ausgestrichen. Die Uhrzeit auf schriftlichen Weisungen wird immer vierstellig ausgewiesen. [...].“

Ein aufmerksamer Leser machte uns per Telefon zu Heft 43, Seite 72, GoldenPass Panoramic Express, auf zwei uns unterlaufene Fehler hin: 1. Der Bahnhof an der der Strecke heißt Zweisimmen (nicht Zweisinnen), 2. Die Bahn beginnt im Schweizer Kanton Waadt und passiert dann den Kanton Fribourg (nicht umgekehrt).

Ein weiterer sorgfältiger Leser war Dieter Birnstein von der BSW-Gruppe HEUM: „Im Heft 43 ist auf Seite 9 ein Fehler. Der 01 150-Lokführer aus Bielefeld heißt Olaf Teubert, nicht Olaf Teubner.“

Wir danken für die freundlichen Hinweise und bitten um Entschuldigung.

Gerold Langner, Arbeitsgruppe Sammlung historischer EISENBAHNDOKUMENTE, schrieb per E-Mail: „Liebe Redaktion, man freut sich über alle Aktivitäten um den Erhalt des SVT 18.16 für die Nachwelt. Man sollte ihn aber nicht als "ICE des Ostens" bezeichnen, da der ICE den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland repräsentiert. Angebracht ist für den SVT 18.16 durchaus die Benennung als "TEE des Ostens", vorstellbar in Bahn&Modell mit den verschiedenen TEE des Westens.“

Befehl B		Zug-/Sperrfahrt/ Schienenlok X Zug	42831
a)	fährt auf linkem Gleis von Eisenach bis Fortha	Für das linke Gleis gültige Signale beachten!	
b)	hält/schaltet nach (a) auf rechtem Gleis und kehrt zurück auf linkem Gleis	Für das befahrene Gleis gültige Signale beachten!	
c)	fährt ab/weg bei Halt zögernd oder gestöhnt	Austessensignal D	
d)	hält auf linkem Gleis am Standort des Blocksignals	Erfahrungsnummer A des St. Fortha	
auch bei Fahrstellung.		Weissfahrt auf Befehl A oder Handratsignal	
Eisenach den 21.07.1989 01:05 Min. Fahrdienstleiter 982 Flemming A. Herzog			
Ausfertigungen erhalten (2/7)			
Gültigen unter Benützung der Querschnitte einzeichnen. Nichtzutreffendes im unteren Teil schraffieren!			
Beit.-Nr. 408 661 Druckmaschinenverlag der DB, Befehl B 1/1, A4 Bk.			

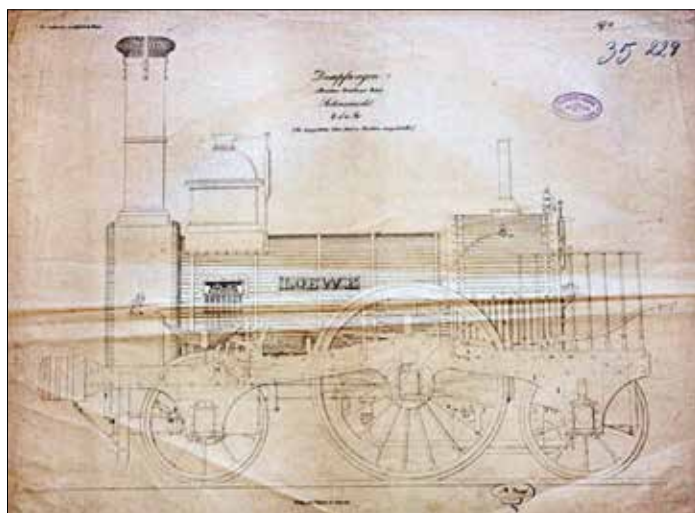
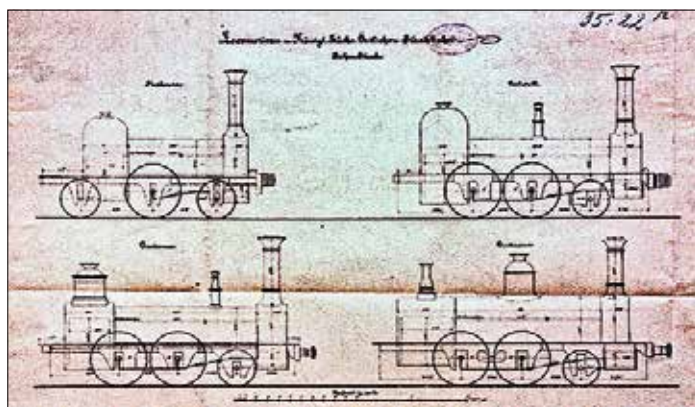
Befehl zur Post von Wolfgang Schmidt

Antwort der Redaktion: Die Namensgebung „ICE des Ostens“ für den SVT 18.16 ist keine Erfindung der Redaktion. Sie hatte sich schon vor unserem Beitrag in Bahn&Modell verselbstständigt und war in den Lokalzeitungen, im Fernsehen und auch vor Ort in der Halle in Dresden zu lesen. Der Titel ist einfach spektakulärer als TEE, mit dem heute nur die Insider etwas anfangen können. Aber wir haben den Hinweis ernst genommen und berichten auf Seite 8 und 71 über den Verbleib und die Nachnutzung der TEE-Fahrzeuge.

Klaus-Peter Schmidt: gelegentlicher Mitautor unseres Heftes, schrieb per E-Mail:

„In meinem Archiv befinden sich seit den 1970er-Jahren historische Zeichnungen von Eisenbahnfahrzeugen, die in grauer Vorzeit laut Stempel offenbar an der Königlich Sächsischen Technischen Hochschule verwendet wurden. In meinen Besitz gelangten diese ca. 50 x 70 cm großen Blätter, als der Wissenschaftsbereich Eisenbahnbau der Hochschule für Verkehrswesen Dresden sein Archiv räumen musste, um Platz für die neue Sektion

Militärisches Transport- und Nachrichtenwesen zu schaffen. Ich hatte nie eine echte Verwendung dafür und glaube auch nicht, dass es in meinem Freundeskreis dafür Interessenten gibt. Falls die Zeichnungen hier in meiner Bodenkammer verbleiben, gehen sie irgendwann durch den Reißwolf. Deshalb meine Frage: Besteht vielleicht beim BSW daran Interesse oder kennen sie ggfs. einen Interessenten? Ich würde sie gern zur Verfügung stellen. Im Anhang stehen ein paar Beispiele dazu.“
Kontakt: klpeterschmidt@aol.com



Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen

Zentraler Fachberater für Eisenbahnerbe (EBE) und Modelleisenbahn (MEB):

Lars Naumann, Gera, 0365-412464, lars.naumann@deutschebahn.com

Region Nord

Servicebüro Hamburg

Schanzenstr. 80, 040-20357 Hamburg – Tel.: 040-18048225-2, E-Mail: hamburg@stiftungsfamilie.de

**Regionaler Fachberater EBE/MEB
für Schleswig-Holstein**

Bernhard Waterholter
0511-751405, bernd.waterholter@arcor.de

Bad Schwartau

Eisenbahnfreunde Bad Schwartau, Leiter: Jan Tappenbeck
0176-22542618, Vorstand@efs-badschwartau.de,
www.efs-badschwartau.de

Cuxhaven

Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven, Leiter: Lars Meinhardt
04745-4324118, 0151-65196605, info@emc-cuxhaven.de, www.emc-cuxhaven.de

Rendsburg

Museumsgruppe Rendsburg, 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

**Regionaler Fachberater EBE/MEB
für Niedersachsen**

Bernhard Waterholter
0511-751405, bernd.waterholter@arcor.de

Braunschweig

VT 08 Braunschweig (Weltmeisterzug 1954), Leiter: 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: Rolf Hullmann, 0441-4851010, 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

Servicebüro Berlin

Panoramastr. 1, 10178 Berlin – Tel.: 030-263931-0, E-Mail: berlin@stiftungsfamilie.de

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

Berlin Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin, Leiter: Manfred Lauchardt
030-47484838, lauchardt@kabelmail.de, www.s-bahnstromgeschichten.de

- Arbeitsgruppe: Historischer S-Bahn-Fahrsimulator Berlin
Leiter: Lutz Tannigel, 030-297 36638, 0160-97416843,
info@historischerfahrsimulatorberlin.de,
www.historischerfahrsimulatorberlin.de
- Arbeitsgruppe: Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente
Leiter: Holger Prestin, 030 6311244, 0162 9294505,
prestinausberlin@web.de

Berlin Historische S-Bahn Berlin, Leiter: Hardy Schulz
0177-4744664, hardyh.schulz@t-online.de

Modellbahnclub 93 Berlin, Leiter: Jürgen Gräßler
0176-72657965 mc93-imbsw@alice.de, www.mc93-imbsw.eu

SVT 175 Berlin-Lichtenberg, Leiter: Peter Schulz,
0151-53118311, peschl@aol.com

Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600, Leiter: Michael Bahls
0172-3124138, bsw.ebfw600@gmx.de, www.parkeisenbahn.de

Bad Belzig Eisenbahnfreunde Hoher Fläming, Leiter: Frank Wieland
033841-35247, 0160-97459602, frankw9@nexgo.de

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

Cottbus Lausitzer Modellbahnclub, Leiter: Jens Balacz
0355-471132, jens.balacz@deutschebahn.com

Frankfurt (Oder)	Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder), Leiter: Manfred Lorenz 0335-527744, 0172-3256374, manfred-lorenz@arcor.de, www.eisenbahnfreunde-ffo.de
	Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde 55, Leiter: Uwe Lademann, 0335-533780, 0160-97453212, ladeuwe@aol.com, www.modellbahn-frankfurt-oder.de
Rostock	E44 Rostock, Leiter: Jens Richter, 0160-97435302, jens.richter@deutschebahn.com
Waren (Müritze)	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
<u>Servicebüro Leipzig</u> Richard-Wagner-Str. 2, 04109 Leipzig - Tel.: 0341-261699-0, E-Mail: leipzig@stiftungsfamilie.de	
Regionaler Fachberater EBE: für Sachsen	Peter Grunenberg, Adorf (Vogtl.) 037423-48299, 0171-3387079, bsw-os-adorf@gmx.de
Adorf (Vogtl.)	Bw Adorf, Leiter Maik Pester, 037606-33035, service@eisenbahnnostalgie-vogtland.de
Döbeln	Eisenbahngeschichte Döbeln, Leiter: Andreas Riethig, 03431-701401 oder 03431-613887, andreasriethig51@gmail.com
Dresden	IG Bw Dresden-Altstadt, Leiter: offen, www.igbw-dresden-altstadt.de
Freital (b Dresden)	IG Weißeritztalbahn, Leiter: Ralf Kempe, 0351-6412701, 0172-7017291, ralf.kempe@weisseritztalbahn.de, www.weisseritztalbahn.de
Glauchau (Sachs)	Eisenbahntradition Bw Glauchau - Leiter: Klaus Häußner, 03763-75463 oder 0171-7341480, haeußer.gc@arcor.de, www.glauchau-dampflok.de
Großvoigtsberg (Nossen)	Museumsbahnhof Großvoigtsberg/Bw Nossen, Leiter: Mario Elsner 03731-1650534, zellwaldbahn@gmx.de, www.fv-zellwaldbahn.de

Langenau (Erzg)	IG Freunde der Eisenbahn Langenau, Leiter: Hans-Joachim Krohberger, 037322-41951; 0172-7255620, krohberger@gmx.de, www.eisenbahnverein-langenau.de
Löbau (Sachs)	Historische Lokomotiven Löbau, Leiter: Uwe Weiland, 03585-862989, 0160-2947751, info@osef.de oder uwe.weiland@osef.de , www.osef.de
Radebeul	Traditionsbahn Radebeul, Leiter: Jürgen Medak, 0351-79696275, 0172-3529298, j.medak@web.de oder verein@trr.de , www.traditionsbahn-radebeul.de
Schwarzenberg (Erzg)	Museumsdampflok 86 001, Leiter: Dietrich Flath, 037349-7150, dflath@t-online.de
Zwickau (Sachs)	Eisenbahntradition Zwickau, Leiter: Uwe Böttcher, 0375-797483, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de
Regionaler Fachberater MEB: für Sachsen	Hellfried Richter, Pirna 03501-441372, 0160-90835060, bsw-bb-rrichter@t-online.de
Arnsdorf (b Dresden)	Modelleisenbahnclub Arnsdorf, Leiter: Michael Bachmann 035200-23685, michael.bachmann@mec-arnsdorf.de , www.mec-arnsdorf.de
Coswig (b Dresden)	Modellbahngruppe Lössnitzgrund, Leiter Dietmar Merbitz, 03523-61524, 0162-1680915, mec@frank-heuschkel.de , https://mec-loessnitzgrund.hpage.de
Dresden	Modelleisenbahnclub Bw Dresden, Leiter: Joachim Rohrlapper 0351-4707077, 0152-31162313, 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: Jens Mähler 0351 4764039, jensm70@web.de , www.mec-weber-dresden.de
Glauchau	IG Modellbahn Glauchau, Leiter: Jens Wolf, 03764-5395078, wolf-glauchau@t-online.de
Lichtenstein (Sachs)	Modellbahnclub 3/22 Lichtenstein, Leiter: André Lommatzsch 037204-82630, www.modellbahnclub-lichtenstein.de
Lößnitz (Erzg)	Modelleisenbahnclub „Bahnhof Lößnitz“, Leiter: Michael Schönfelder 03772-382540, c-m-schoenfelder@web.de , www.mec-bahnhof-loessnitz.de
Riesa	Modellbahnclub Riesa, Leiter: Rudolf Kerl, 03525-891864, 0160-97495200, rudolfwkern@web.de

- St. Egidien** Modellbahnclub St. Egidien, Leiter: Knut Hoffmann, 0152-28867382
eisbaer69@googlemail.com oder mecegidien@gmx.de,
www.mecegidien.bplaced.net
- Zschopau (Erzg)** Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde, Leiter: Mirko Caspar,
03725-344434, 0179 9087434, zschopau@gleisdreieck-erzgebirge.de oder
mirko.caspar@dlr.de, www.gleisdreieck-erzgebirge/clubs/zp.htm
- Regionaler Fachberater EBE für Sachsen-Anhalt** **Roland Kuhnert, Leipzig**
0341-5641055, roland.kuhnert@web.de
- Falkenberg (Elster)** Eisenbahnmuseum Falkenberg, Leiter: Heinz Welisch
035365-2920, kontakt@eisenbahnmuseum-falkenberg.de,
www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de
- Halle (Saale)** Traditionsgemeinschaft Bw Halle P (DB Museum), Leiter: Thomas Kersten
0160 97463924, tom.kersten@web.de, www.lokschuppen4.de
- Leipzig** Historische Fahrzeuge Bw Leipzig Süd, Leiter: D. Wallussek
0341-2516016, 0163- 7375153, d.wallussek@arcor.de
- IG Betriebsschule Reichsbahnamt Leipzig, Leiter: Steffen Uhlmann
0171-3387434, info@deutsche-reichsbahn.de, www.deutsche-reichsbahn.de
- Regionaler Fachberater MEB für Sachsen-Anhalt** **Norbert Jakobasch, Blankenburg (Harz)**
0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de
- Bernburg** Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg, Leiter: Ronald Hoppe
03471-314001, petsitho@t-online.de, www.mefbernburg.de
- Bitterfeld-Wolfen** Modellbahn Bitterfeld-Wolfen, Leiter: Siegfried Pfeiffer, 03493-69876,
bahnsiggi@t-online.de
- Brandenburg (Havel)** Modellbahnclub Bw Brandenburg, Leiter: Herbert Böhm, Kassierer Eberhard Sohn: 0170-2318660, eberhard_sohn@t-online.de
- Dessau-Roßlau** Erster Modellbahnclub Dessau, Leiter: Thomas Deistler, 0340-66106091,
focusfahrer65@t-online.de
- Halle (Saale)** Eisenbahnmodellbahn-Club 78 Halle/Saale, Leiter: Ulrich Bühling,
0174-3228870, buehling@t-online.de, www.emc78.de
- Lutherstadt-Wittenberg** Historische Fahrzeuge der DR, Leiter: Michael Jungfer 034921-21110 oder
0172-9746750 oder 0163-90836380, mjungfer@t-online,
www.eisenbahnverein-wittenberg.de
- Sammlung Regierungszüge der DDR, Leiter: Axel Zwingenberger
04526-3816168, info@kultur-auf-schienen.de, www.kultur-auf-schienen.de

Wernigerode	Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode, Leiter: Norbert Jakobasch 0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de, www.harzquerbahn-bsw.de
Zeitz	Modellbahn „Eduard Tretrop“, Leiter: Michael Ganzenberg 034424-835394, 0172-8718293, pitt1975@aol.com
Regionaler Fachberater EBE/MEB für Thüringen	Matthias Koch, Arnstadt 0345-2397336, matthias.mt.koch@deutschebahnstiftung.de
Eisenach	Pflege historischer Fahrzeuge Eisenach, Leiter: Stefan Lohr, 0162-2089187
Gera	Dampflokclub Gera (DLC), Leiter: Bernd Seidel, 0160 97465063 Modelleisenbahnclub Gera, Leiter: Carsten Schindler, 0173 9955664
Gotha	Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha, Leiterin: Gudrun Pethke, 03621-5079235
Meiningen	Meininger Modelleisenbahn-Club, Leiter: offen, meiningermodelleisenbahn@web.de

Region Süd

Servicebüro Karlsruhe

Bahnhofplatz 1 b, 76137 Karlsruhe – Tel. 0721-9779025-0, E-Mail: karlsruhe@stiftungsfamilie.de

Freiburg	Freiburger Minidampfbahn, Leiter: Marcus Hisam 01577-3404326, marcus.hisam@icloud.com, www.freiburger-minidampfbahn.com (keinem RFB zugeordnet)
Haltingen	Historische Schienenfahrzeuge Haltingen, Leiter: Wolfgang Hugenschmidt 0160-97489946, uw.hugenschmidt@t-online.de (keinem RFB zugeordnet)
Offenburg	Modelleisenbahnclub Offenburg, Leiter: Dirk Flacke 0781-32825, 0151-52705252, dirkflackemecoog@web.de (RFB = Lothar Wissler, siehe unten)
Weil am Rhein	Modellbahnbau Weil am Rhein, Leiter: Rainer Lang, 07621-791409, 0170-7365563, rainer.lang@gmx.com, www.bsw-modellbahnbau.de (RFB = Lothar Wissler, siehe unten)

Servicebüro Nürnberg

Frauentorgraben 3, 90443 Nürnberg – Tel. 0911 23 4218-0, E-Mail: nuernberg@stiftungsfamilie.de

Regionaler Fachberater EBE/MEB für Bayern	Norbert Heidrich, Bamberg/Hirschhaid 09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de
--	--

Bamberg	Eisenbahngeschichte Bamberg, Leiter: Norbert Heidrich, 09543-7562, 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
Lichtenfels	Historisches Bw Lichtenfels / Depot DB-Museum, Leiter: Oliver Agel 0157-58906036, bw-lichtenfels@db-museum.de , www.bw-lichtenfels.de E 44 119 Lichtenfels, Leiter: Dieter Ferlau 09571-88456, 0173-8445355, dieterferlau@web.de , www.e44119.de
Nürnberg	V 200 002 Nürnberg, Leiter: Martin Seibert, 0170-914 0990, martin.seibert@awo-ndb-opf.de

Servicebüro München

Arnulfstraße 9 +11, 80335 München – Tel.: 089-2488309-00, E-Mail: muenchen@stiftungsfamilie.de

Regionaler Fachberater EBE/MEB: **Norbert Heidrich, Bamberg/Hirschhaid**
für Bayern **09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de**

Augsburg	ET 491 „Gläserner Zug“, Leiter: Werner Meisl 0821-542236, werner.meisl@bahn.de , http://www.glaesernerzug.de E 18 08, Leiter: Andreas Eigl, 089-72609992, 0170-9141508
Garmisch	E 69 Garmisch, Leiter: Sigmund Eckstein, 08841-2423
Kempten	Modell-Eisenbahn-Club Oberallgäu-Kempten, Leiter: Dieter Meisel 0831 201828, vorstand@mecoake.de , www.mecoake.de/
München	Modellbahngruppe Bw München Hbf, Leiter: Hans Dohle 089-8413819, Telefon im Clubheim: 089-576015, Modellbaugruppe München West, Leiter: Pierre Heß, 08193 9906360, 01511 9709718, p.hess@mbg-muenchen-west.de , https://mbg-muenchen-west.de
Lindau	Modellbahngruppe Lindau, Leiter: Manfred Aberle 08382-24681, 0170-4424930, mail@mbg-lindau.de , www.mbg-lindau.de (RFB = Lothar Wissler, siehe unten)

Servicebüro Stuttgart

Friedrichstraße 11, 70174 Stuttgart – Tel.: 0711-9952801-0, E-Mail: stuttgart@stiftungsfamilie.de

Kornwestheim Interessengemeinschaft Deutsches Krokodil (E 94 279), Leiter: Marcus Herold
07154-7340, 0160-97486427, marcus.herold@deutschebahn.com,
www.deutsches-krokodil.de/ (keinem RFB zugeordnet)

Stuttgart Fernmeldemuseum Stuttgart, Leiter: Rainer Beer, 0711-94568088,
0152-03788802, rainerbeer@arcor.de, www.fernmeldemuseum-stuttgart.de
(RFB = Norbert Heidrich, siehe oben)

VT 12 „Stuttgarter-Rössle“, Leiter: Marcus Herold 07154-7340,
0160-97486427, marcus.herold@deutschebahn.com
(keinem RFB zugeordnet)

Ulm Historische Fahrzeuge Ulm, Leiter: Oliver Pfister
07394-1318, 0170-8425567, o.pfister@online.de, www.ulmer-spatz.net
(keinem RFB zugeordnet)

Waiblingen Bahnerbe (Bf Neustadt-Hohenacker), Leiter: Josef Gieschek, 07935-8291
(keinem RFB zugeordnet)

Regionaler Fachberater MEB: **Lothar Wissler, Notzingen**
für Baden-Württemberg/Bayern **07021-49653, wissler.lothar@t-online.de**

Kirchheim unter Teck Modelleisenbahn-Club Kirchheim/Teck, Leiter: Lothar Wissler
07021-49653, wissler.lothar@t-online.de

Neu-Ulm Modellbahnfreunde Neu-Ulm, Leiter: Peter Domke
0731-712588, peterdomke@gmx.de, www.schwabenrunde.de

Stuttgart Modellbahn ´65 Stuttgart, Leiter: Gerhard Hammrich, 0711 293750,
0163 8290331, mail@modellbahn65.de. www.modellbahn65.de

Modellbahngruppe Lokführer Bw Stuttgart 1, Leiter: Rainer Koroknay
07191-23120, 0170-9140684, rainerkoroknay@t-online.de

Region West

Servicebüro Duisburg

Königstraße 67-69, 47051 Duisburg – Tel.: 0203 440777-0, 0151-22894781,
E-Mail: duisburg@stiftungsfamilie.de

Regionaler Fachberater EBE **Werner Wölke, Wetter (Ruhr)**
für NRW u. Rheinland-Pfalz **02335-680058, werner.woelke@arcor.de**

Arnsberg	Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn, Leiter Wilfried Schiwiek 02937-1618, 0170-3442495, wilfried.schiwek@t-online.de, www.ef-obere-ruhrtalbahn.de
Hagen	Museum für Stellwerkstechnik Hagen, Leiter: Hans-Werner Fuest 02331 75412, 0160 97441626, hanswerner.fuest@online.de, www.museumstellwerk.de
Koblenz	Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz, Leiter: Wolfgang Ihrlich, 0261-3961339, wolfgang.ihrlich@deutschebahn.com, www.dbmuseum-koblenz.de
Witten	Eisenbahnfreunde Mittleres Ruhrtal-Witten, Leiter: Michael Städing 0203-7316360, 0173-3236888, mst.cargo@gmx.de, www.efwitten.de
Regionaler Fachberater MEB für NRW	Karl Wecker, Paderborn 0177-7428603, karl.wecker@fluegelrad79.de
Dortmund	Modelleisenbahnclub Dortmund, Leiter: Martin Kohlhaas 0231-512115, 01577-1567744, info@mec-dortmund.de, www.mec-dortmund.de
Düsseldorf	Modellbahnguppe Bw Düsseldorf, Leiter: Gerald Schulze 0211-26110095, geraschu@gmx.de
Lahnstein	Eisenbahnfreunde Lahnstein/Koblenz, Leiter: Berthold Hagner 02603-6166, bertha11@web.de, www.mec-lahnstein-koblenz.de
Leverkusen	Modelleisenbahnclub Opladen, Leiter: Kurt Görres, 02171-30141, 0172-8932031, kurt.goerres@arcor.de
Münster (Westf)	Modelleisenbahnclub Münster, Leiter: Joachim Spitz 0251-43729, info@mec-muenster.de, www.mec-muenster.eu
Paderborn	Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79, Leiter: Karl Wecker 0177-7428603, karl.wecker@fluegelrad79.de, www.emf-fluegelrad79.de

Servicebüro Frankfurt am Main

Münchener Straße 49, 60329 Frankfurt am Main – Tel.: 069-809076-190,
E-Mail: frankfurt@stiftungsfamilie.de

**Regionaler Fachberater EBE/MEB
für Hessen und Saarland**

Klaus Steinbach, Frankfurt am Main
0157-82739392, steinbach.bsw@gmail.com

Darmstadt	Eisenbahnmodellbaugruppe „Central“, Leiter: Rene Stork 0162-7610258, r.stork@signalmeisterei.de, www.modellbahnguppe-darmstadt.de
------------------	---

Herborn	Modell-Eisenbahn-Club DILL, Leiter: Karl-Heinz Schwarze, 02775-1835, k.h.schwarze@t-online.de
Korbach	Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen, Leiter: Ralf Lürer 05631-61551, ralf.lueer@t-online.de oder eisenbahnfreunde-kb-aro@gmx.de
Mainz	Modellbahn-Club Mainz 70 (MCM 70), Leiter: Dominic Doos 06131-2108598, 0175-5731336, d.doos@mcm70.com, www.mcm70.com
Mühlheim am Main	Miniaturbahnclub „Stellwerk“, Leiter: Martin Bläß, 069-26547794, info@mibaclub.de, www.mibaclub.de
Saarbrücken	Modelleisenbahngruppe Saarbrücken, Leiter: Siggig Gottschall, 0681-41625328, siggigottschall@gmx.de

Veranstaltungen 2020/2021:

Halle (Saale)	BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P Volkmanstr. 39, 06112 Halle (Saale) – www.lokschuppen4.de Kontakt über Thomas Kersten, 03 45 2 49 50 90 oder 0160 946 39 24; info@lokschuppen4.de, www.facebook.com/bwhallep 13. September Tag des offenen Denkmals 19. September Sonderzug nach Schwerin mit 01 519 31. Oktober Sonderzug mit 243 005 nach Hamburg incl. Miniatur Wunderland oder Hafenrundfahrt 7. November Tag der offenen Lokomotiven 5. Dezember Nikolaus im DB Museum und letzter Öffnungstag mit anschließender Weihnachtsfeier 12. Dezember Sonderzug mit 01 509 nach Prag incl. Weihnachtsmarkt
Berlin	BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600 (Parkeisenbahn) An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin – www.parkeisenbahn.de Kontakt über Michael Bahls, 0172 3124138, bsw.ebfw600@gmx.de, 26. Sept. Abend-Lichterfahrt ® 24./25. Okt.. Saison-Ausklang, jeweils ab 10:40 Uhr 31. Okt. Halloween-Fahrten ® ab 17 Uhr 30. Nov.-4. Dez.+ Nikolausfahrten für Gruppen ®, jeweils ab 9 Uhr, 7. Dez.-11. Dez. 5./6. Dez. Nikolausfahrten für Familien ®, jeweils ab 11 Uhr 26. Dez. Tschüss Weihnachtsmann ab 10 Uhr Außerdem Fahrbetrieb an allen Saison-Wochenenden und an den Berliner Schulferientagen ® = reservierungspflichtig
Dresden	IG Bw Dresden-Altstadt (Eisenbahnmuseum) Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden, www.igbw-dresden-altstadt.de 13. Sept. (So!) Tag des offenen Denkmals, 10-13 Uhr 19. Sept. Museumstag, 10-16 Uhr 10./11. Okt. Saisonabschluss 10-18 Uhr, Lokmitfahrten 29. Nov. (So!) Advent im Eisenbahnmuseum, 10-16 Uhr 9.-11. April 2021 13. Dampfloktreffen

Erfurt
Bahnhof/EG

Kulturbereichs-Herbst-Arbeitstagung am 10. September 2020

Baiersbronn
BSW-Hotel

Modellbauseminar Süd am 14.-22. November 2020 für angemeldete BSW-Mitglieder, mit öffentlichen Fahrtagen am 21.+22. November

Minden (Westf)

**BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden
Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf
Antiquitäten und Raritäten von der Eisenbahn – mit Modellbahn**
am 14. März 2021 im LWL-Preußenmuseum Minden, Simeonsplatz 12,
32427 Minden (Westf) – 11-16 Uhr
Kontakt über Dieter Birnstein, 057 31-153 10 51 oder 0175-713 06 08

Wer wagt gewinnt – November 2020 Modellbahnausstellung MEC Elbflorenz Dresden

14./15. November – Sonnabend/Sonntag

18. November – Buß- und Betttag

21./22. November – Sonnabend/Sonntag

**Große H0-Anlage mit Haupt- und Schmalspurbahn, Straßen- und Feldbahn
in den Clubräumen am Emerich-Ambros-Ufer 52 in 01157 Dresden-Cotta**

Für Freunde kleinerer Spurweiten präsentieren wir (ebenfalls mit Hygienekonzept) eine fünf Meter lange TT-Anlage mit Haupt-, Neben- und Schmalspurbahn. Highlights der diesjährigen Ausstellung sind eine aus vier Segmenten bestehende TTm-Schmalspurbahn mit Motiven und Fahrzeugen der Franzburger Kreisbahnen (Bahnhöfe Saal, Altenpleen, Klausdorf und Hermannshof) sowie eine 20 Meter lange H0-Digitalanlage mit den Bahnhöfen Brand-Erbisdorf und Langenau. Ein kleiner Flohmarkt mit Modellbahnartikeln und Eisenbahnbüchern rundet das Angebot ab.

Erwachsene zahlen 4 € Eintritt, Kinder die Hälfte. Eintrittskarten bitte über unsere Webseite www.mec-elbflorenz.de vorbestellen. Auf der Webseite finden Sie auch Informationen, ob die Ausstellung stattfindet oder wegen neu auftretender Corona-Beschränkungen abgesagt werden muss. Wir hoffen, wir sehen uns!



Vorschau Heft 45

Berichte	Der Musikwinkel-Express im Vogtland 25 Jahre Bahn-Ausbau Berlin–Dresden
Bahnhistorie:	Die Rückfahrkarte – Auszug aus dem „Fahrkartenbuch“ von Bernd-Dietrich Schmidtke, BSW-Gruppe Fahrkartensammler, Städtoldendorf DB/DB AG-Privatkunden-Zeitschriften
Serien:	Berühmte Züge Glacier-Express (Schweiz)
Rezensionen:	Eisenbahndirektion Hannover (BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN)

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
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, Auflage ca. 3000 Exemplare
Redaktionsschluss:	15. Juli 2020
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 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 45:
Redaktionsschluss 15. Januar 2021
Auslieferung Anfang März 2021

