



# Bahn&Modell 45

*Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im März 2021*



Eine der  
Stewardessen  
des SVT

**Die Stewardessen der Deutschen Reichsbahn**

(Beitrag auf Seite 69)

# Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:



**Gruppenleben:**  
**Die Gartenbahn in Coronazeiten**  
► Seite 20

**Jubiläum:**  
**Wolfgang Bahnert – ein Mitbegründer von Bahn&Modell**  
► Seite 45



**Bahnhistorie:**  
**Die Privatkunden-Magazine der DB / DB AG**  
► Seite 49

**Serien:**  
**Berühmte Züge –**  
**90 Jahre GlacierExpress**  
► Seite 72



**Titelbild:** Vor 40 Jahren endete die Ära der Stewardessen auf dem SVT 175. Ingrid Förster vom Zugbegleiter-Bahnhof Adorf (Vogtl) war mit dabei und rettete Figur und Uniform über die Zeit.  
Fotomontage: L. Kuhne (2020)



Liebe Leserinnen und liebe Leser unseres BSW-Fachblatts Bahn&Modell,

wir leben in einer bewegten Zeit, obwohl gerade alles heruntergefahren ist. Das letzte Halbjahr begann noch mit einer Präsenz-Herbsttagung unseres Kulturbereichs am 23. September 2020 in Leipzig. Der Zentrale Fachberater hatte alle Regionalen Fachberater, die Redaktion Bahn&Modell, den Leiter der Sammlung historische EISENBAHN-Dokumente und Tobias Schwab von der Zentrale eingeladen. Natürlich stand auch hier die Corona-Krise im Mittelpunkt. Fast die Hälfte der finanziellen Reserve der Stiftungsfamilie war zu diesem Zeitpunkt aufgebraucht und weitere Einsparungen wurden angekündigt. Wir sind nicht insolvent, doch wir müssen alle unsere Kosten überdenken. Das betrifft in unserem Kulturbereich besonders die Mietanteile für Gruppenräume und die Ausgaben für Bahn&Modell. Die RFB wurden beauftragt zu prüfen, wie hoch die Akzeptanz in den Gruppen ist, Bahn&Modell für 1-2 Euro zu beziehen. Tobias Schwab informierte auch, dass die Stiftungsfamilie BSW+EWH im Jahr 2020 der Bundesarbeitsgemeinschaft der Seni-

orenorganisationen (BAGSO) beigetreten ist. Damit soll dem hohen Anteil älterer Förderer im Ehrenamtsbereich entsprochen werden. Vorsitzender der BAGSO ist Franz Müntefering (1998/99 Bundesverkehrsminister, später SPD-Vorsitzender).

In der Region Nord hat es bei uns wieder mal einen Wechsel gegeben. Bernd Waterholter, als Regionaler Fachberater für Schleswig-Holstein und Niedersachsen, hat den Staffelposten an Richard Bohne weitergegeben. Richard Bohne (im Ruhestand) ist stellv. Gruppenleiter und Schriftführer des Modell-Eisenbahn-Clubs Hannover. Als gelernter Bauingenieur war er als Bahnmeister, Betriebs-Ingenieur, Bauzustandsplaner, Inbetriebnahme-Manager bei DB Projektbau und zuletzt acht Jahre als Betriebsratsvorsitzender bei DB Regio Nord tätig. Auf Seite 20 gibt er seinen Einstand als B&M-Autor. Bernd Waterholter steht weiterhin als „Senior-Berater“ zur Verfügung.

Unsere Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN konnte Ende des Jahres einen großen Erfolg verbuchen. Endlich war es den Berliner Kollegen gelungen, den Titel „Eisenbahndirektion Berlin“ fertigzustellen. Berlin als riesiger Eisenbahnknoten wird sicher für viele interessant sein. Wir stellen das Buch hier im Heft unter „Rezensionen“ vor. Erstmals hat sich RFB Werner Wölke in diesem Metier verdient gemacht, da unser Dauer-Rezensent Immo Hoppe leider im Mai 2020 viel zu früh verstorben ist. Für 2021 sind in der Buchreihe noch die Titel „Eisenbahndirektion Hannover“ und „Eisenbahndirektion Schwerin“ geplant.

Die Corona-Pandemie hat uns länger im Griff als erwartet. Die BSW-Zentrale sah sich bis zum Jahresende zu insgesamt 13

Aktuelle Information an uns Ehrenamtliche veranlasst. Die letzte 14. Information datierte vom 15. Januar 2021 und konnte auch für die Zeit bis Ende Februar keine Entwarnung geben. Zum Redaktionsschluss hängen wir noch immer im Lockdown und müssen auch unsere Frühjahrs-Arbeitstagung im März in Festenburg absagen. Umso mehr freue ich mich, dass

es uns im vorliegenden Heft wieder gelungen ist, 100 Seiten Eisenbahnleben einzufangen. Einige unserer Leser konnten ihre Begeisterung zum letzten Heft nicht zu zurückhalten und haben uns mit Lob erfreut (s. Post S. 83 ff.). Viel Spaß beim Lesen und weiterhin alles Gute wünscht

Ihr Zentraler Fachberater Lars Naumann

**Die Modellbahnanlage der BSW-Gruppe "Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven" (Neuaufbau im Stellwerksanbau), Foto EMCC**



# Inhalt

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| Editorial                                                           |    |
| Leitartikel                                                         | 1  |
| Berichte                                                            |    |
| Jahrzehnt der Eisenbahn                                             | 4  |
| Grundlagen der digitalen, drahtlosen Modellbahnsteuerung            | 7  |
| 25 Jahre Dauerbaustelle Dresden-Berlin                              | 10 |
| Musikwinkel-Express                                                 | 13 |
| Kurzberichte                                                        | 17 |
| Gruppenleben                                                        |    |
| Hobby in Corona-Zeiten                                              | 20 |
| Tschechisch-deutsche Eisenbahnfreunde feierten zusammen in Kraslice | 23 |
| Bahnbetriebswerk Glauchau im Maßstab 1:87                           | 28 |
| Porträts                                                            |    |
| Der Modellbahn-Professor und die -Normen                            | 30 |
| Ein bewegtes Eisenbahnerleben in Ost und West                       | 35 |
| Jubiläen                                                            |    |
| 25 Jahre BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde „Hoher Fläming“                | 41 |
| Wolfgang Bahnert, ein Mitbegründer von Bahn&Modell                  | 45 |
| Bahnhistorie                                                        |    |
| Von „Schöne Welt“ bis „DB mobil“                                    | 49 |
| 125 Jahre Greifenberger Kleinbahn                                   | 54 |
| Endlich den richtigen Bahnhofsnamen – vor 50 Jahren in Franken      | 59 |
| Die geflutete Bahnstrecke im Erzgebirge                             | 62 |
| Die Stewardessen der Deutschen Reichsbahn                           | 69 |
| Serien                                                              |    |
| 90 Jahre Glacier Express                                            | 72 |
| Wussten Sie schon, ...                                              | 78 |
| Rezensionen                                                         |    |
| „Eisenbahndirektion Berlin 1838–1993“                               | 80 |
| „Der Eisenbahnknoten Glauchau und sein Bahnbetriebswerk“            | 81 |
| Service                                                             |    |
| Post an die Redaktion                                               | 83 |
| Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen     | 85 |
| Geplante Veranstaltungen 2021                                       | 94 |
| Impressum                                                           | 96 |

## Das Jahrzehnt der Eisenbahn

DB-Chef Dr. Richard Lutz schrieb in der „DB Welt“ 1/2020 einen Beitrag, der sicher vielen Eisenbahnern aus dem Herzen sprach. Er behandelt das Thema: "Wir müssen wieder EINE Bahn werden." Auf Seite 42 unter CHEFSACHE stand zu lesen:

*"Wir werden dem Kunden ..., Wir werden dem Kunden nicht gerecht und wir werden auch nicht besser, wenn jeder vor sich hin werkelt. Es geht nur zusammen. Und dass es innerhalb der DB eine große Sehnsucht nach diesem Zusammenhalt gibt, das haben mir die vielen Begegnungen des vergangenen Jahres gezeigt. [...] Immer wieder kamen Ihre Hinweise auf unnötiges und unschönes Silodenken zwischen Bereichen, auf Revierkämpfe und*

*Zielkonflikte zulasten unserer Kunden. Wir stehen uns damit viel zu oft selbst im Weg, verschwenden intern unnötige Zeit, Nerven und Geld.*

*Das Ziel, wieder EINE Bahn zu werden, habe ich mir zu meinem persönlichen Anliegen gemacht. Dinge, die uns dabei im Weg stehen, werden wir aufräumen und anders machen. Dinge, die uns helfen, werden wir verstärkt angehen. Dass wir mit der Starken Schiene endlich wieder eine gemeinsame Strategie haben, ist ein guter Anfang. Dass wir mit dem Kompass für ein starkes Miteinander ein gemeinsames Leitbild haben, wie wir miteinander umgehen wollen, hilft ungemein. Wenn wir jetzt noch [...] für unsere Starke Schiene zusammenrücken und begreifen, dass wir alle Teil eines größeren Ganzen sind, dann bin ich zuversichtlich, dass wir uns bald auch wieder als EINE Bahn fühlen. Das neue Jahrzehnt kann das Jahrzehnt der Eisenbahn werden."*

Jetzt, nach über einem Jahr, kann jeder in sich gehen und analysieren, ob wir dem Ziel, wieder EINE Bahn zu werden, näher gekommen sind. Die Älteren unter uns werden sich noch erinnern, was es bedeutet, Mitglied einer großen EISENBAHNER-FAMILIE zu sein.

Die DB AG kündigte erst einmal eine milliardenschwere Investitions-Initiative und eine Personalaufstockung von sage und schreibe 100 000 an. Auch 30 weitere Hochgeschwindigkeitszüge, 23 ECx-Züge und 17 IC-Doppelstockzüge wurden bestellt. Doch mit Köpfen und Material allein wird es kein Jahrzehnt der Eisenbahn. Die Menschen müssen mitspielen: die





Mit der Dachstrategie „Starke Schiene“ steht die DB AG am Anfang eines gewaltigen Investitions- und Wachstumsprogrammes. Werbung DB AG

Bahnkunden durch vernünftige Angebote und die Eisenbahner innerhalb vernünftiger Strukturen. Vielleicht ist auch eine Bahnreform zur Bahnreform notwendig. Der Anfang ist mit einer Neuverteilung der Geschäftsbereiche gemacht.

In Anbetracht der Not, sprich Corona-Krise, hatte auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ein Einsehen: „Wir wollen die Bahn und ihre Mitarbeiterinnen & Mitarbeiter schützen und stützen.“ Auf einer Pressekonferenz am 26. Mai 2020 wurde er deutlicher und sagte:

*„Deutschland rollt nur mit einer starken Schiene. [...] Denn die Eisenbahn in Deutschland ist systemrelevant. Sie leistet einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge. Sie ist Rückgrat einer klimagerechten Mobilität und Logistik. [...] Deswegen ein Bündnis für unsere Bahn.“*

Ein Bündnis für Beschäftigung und Mobilität, für Vernunft und Solidarität, abgeschlossen zwischen BMV, DB AG, EVG und Konzern-Betriebsrat, soll die Eisenbahn über die Zeit retten. Selbst die EU-Kommis-

sion hat vorgeschlagen, 2021 zum „Europäischen Jahr der Schiene“ zu erklären. Der Vorschlag zielt darauf ab, den Schienenverkehr im Einklang mit den Zielen des europäischen „Green Deal“ zu fördern. Im „Green Deal“ wird eine raschere Umstellung auf eine nachhaltige und intelligente Mobilität gefordert. Auch das geht nur mit motivierten Eisenbahnern, die sich in ihren Strukturen arrangieren. Wenn Hirn und Seele überzeugt sind, können große Dinge geschehen!

Corona bescherte dem Staatskonzern DB AG bereits im ersten Halbjahr 2020 Verluste. Das anhaltende Infektionsrisiko und dem Trend zum Homeoffice ließ die Bahn dauerhaft Fahrgäste verlieren. Besonders die Nachfrage bei Geschäftsreisen war stark gesunken. Die Verkehrsleistung auf der Schiene im Fernverkehr ging in den ersten sechs Monaten um 44 Prozent, bei DB Regio um 41 Prozent und bei DB Cargo um knapp 13 Prozent zurück. Mit 2,8 Milliarden Euro (Netto-Investitionen) wurde zwar ein langfristiges

Modernisierungs- und Ausbauprogramm für die Eisenbahn in Deutschland angestoßen, doch das zweite Halbjahr 2020 brachte mit der erneuten Coronawelle im November/Dezember keine Besserung der Einnahme-Ergebnisse. Die Fernverkehrszüge waren lediglich zu 25 Prozent, die Regionalzüge zu 55-60 Prozent ausgelastet. Das Gesamtjahr 2020 schloss die DB AG mit dem höchsten Verlust in ihrer Geschichte ab (5,6 Milliarden), und die Gesamtverschuldung liegt inzwischen höher als 1993 vor der Bahnreform. Die Ziele der Strategie „Starke Schiene“ sind somit in Gefahr und müssen 2021 der Realität angepasst werden. Das Jahrzehnt der Eisenbahn wird damit erst später beginnen. Hoffentlich erfüllt sich dann der Werbespruch der DB-Cargo-Chefin Sigrid Nikutta *„Andere sind gut. Wir sind güter“*. Vorbereitend für diese bessere Zeit hat DB-Personalvorstand Martin Seiler im Dezember 2020 schon mal 25 000 Neueinstellungen bestätigt.

Die neue ioki GmbH (100%ige Tochter der DB AG mit Sitz in Frankfurt am Main) kümmert sich jetzt im Kerngeschäft um die Strategie „Starke Schiene“ mit der Maßgabe:

*„Eine starke Schiene ist Teil unserer Gene und bestimmt unser tägliches Handeln. Eine starke Schiene braucht die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern, um den heutigen Kundenansprüchen gerecht zu werden.“*

Die offiziellen Ziele der Strategie „Starke Schiene“ sind:

- ein bedeutender Beitrag zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen
- die Konzentration auf das Kerngeschäft in Deutschland, den Systemverbund Bahn.

- eine deutliche Verkehrsverlagerung auf die Schiene mit Verdoppelung der Reisenden im Fernverkehr, eine Milliarde Reisende jährlich mehr im Nahverkehr, Steigerung um 70 Prozent im Schienengüterverkehr (Marktanteil 25 Prozent) gegenüber 2015.
- die Verbesserung der Schieneninfrastruktur um 30 Prozent durch Ausbau, technologische Innovation, Digitalisierung und bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten

Intern müssen wohl die Gesamtverschuldung eingedämmt, die Zuschüsse des Bundes kaschiert und ein drohendes Verfahren wegen des Verstoßes gegen das EU-Wettbewerbsrecht verhindert werden. Alles, was der DB AG-Konzern unternimmt, soll am Beitrag zur „Starken Schiene“ gemessen werden. Da bleibt für die nächsten Jahre viel Luft nach oben.

Dr. Lutz: *„Seit der Wiedervereinigung wurde der Eisenbahn keine so zentrale Rolle zuerkannt wie heute. Dieser Verpflichtung stellen wir uns. Denn Deutschland braucht eine starke Schiene. Das ist unser Anspruch für die nächsten Jahre – und unser Ansporn an jedem neuen Tag.“*

siehe auch:

<https://ibir.deutschebahn.com/2019/de/ansunsere-stakeholder/vorwort-des-vorstandsvorsitzenden>

<https://www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2019/heft/1/beitrag/deutsche-bahn-in-der-dauerkrise.html>

<https://ir.deutschebahn.com/de/news-presentation/news/detail/hjpk-2020>

<https://www.welt.de/politik/deutschland/article219322626/Auslandstochter-der-Bahn-Das-macht-in-Deutschland-keinen-Zug-puenktlicher.html>

# Die Grundlagen der digitalen, drahtlosen Modellbahnsteuerung

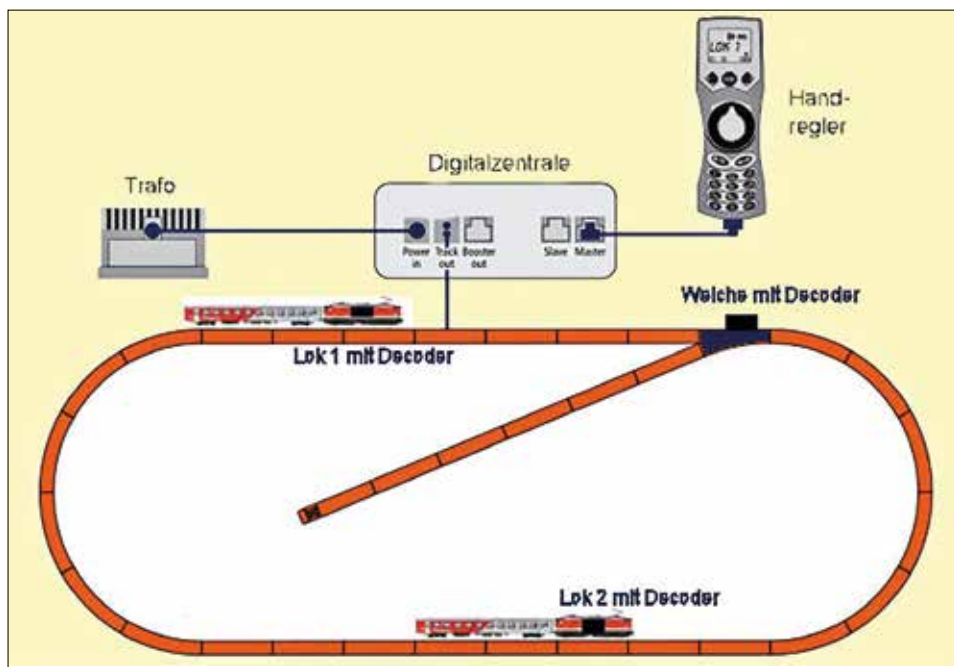
Redaktion

Viele unserer Modellbahnclubs haben Nachwuchssorgen. Die Computer booten zunehmend die Modellbahntechnik aus. Diese Tendenz ist verständlich, denn Computer sind preiswert geworden und bieten eine schier endlose Vielfalt an kreativen Möglichkeiten. Ähnliche Anreize kann aber auch eine digitale Modellbahnanlage, vielleicht sogar drahtlos, bieten. Diese Anforderungen gehen teilweise über die reiner Computer-Anwendungen hinaus. Und sie sind nicht

jedermann geläufig, der noch analog unterwegs ist. Daher hier ein kleiner Exkurs.

Wenn wir früher eine Modellbahn bauten, führten Drahtbündel zu den Gleisen, Weichen und Signalen. Die Drähte sammelten sich in Schalterleisten oder Schaltpulten. Der Fahrregler wurde auf- oder zuge dreht. Je nachdem fuhr die Lok schneller oder langsamer – eine elektrische Eisenbahn eben. Heute nen-

**Kleine digitale Modellbahnanlage am Beispiel des Systems Rocco. In den Schaltobjekten (den beiden Loks und der Weiche) sind kleine Decoder eingebaut, die laufend die Gleise „abhören“ und reagieren.**

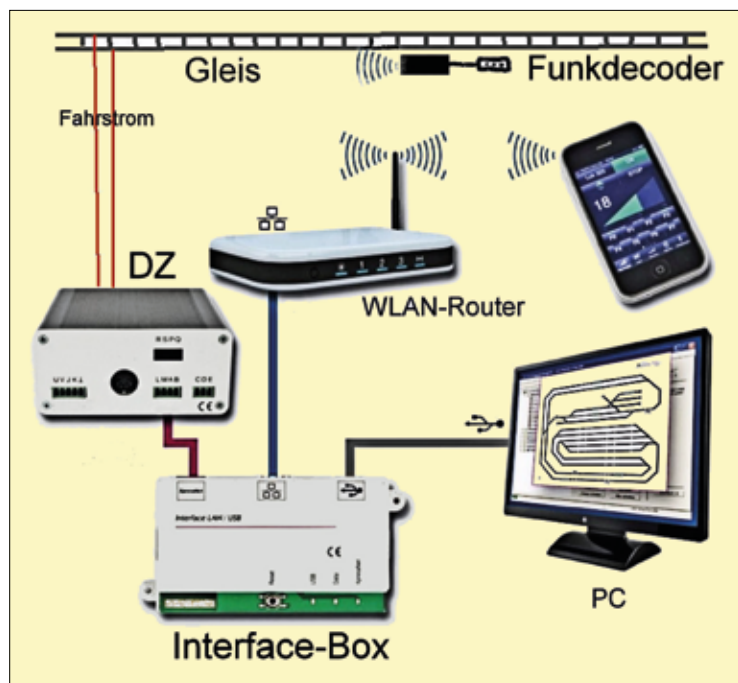


nen wir das eine analoge Modellbahnsteuerung.

Bereits 1983 begann das digitale Zeitalter für die Modelleisenbahn. Die Fahr-, Schalt- und Verbindungstechniken lösten sich vollkommen von der alten „Blechspielzeugzeit“ und nutzen die Mikroelektronik und später die Computertechnik.

Das Herzstück einer digitalen Modellbahnsteuerung ist die Digitalzentrale (DZ<sup>1)</sup>. Sie schickt einen konstanten Fahrstrom sowie die Steuerkommandos für die Schaltobjekte (Loks, Weichen, Signale usw.) ins Gleis. Sie bietet je nach Ausführung und Preislage weitere Zusatzfunktionen, z.B. Speicherung und Steuerung von Fahrstraßen, Darstellung eines Gleisbildes oder Umprogrammierung und Auslesen von Decodern. Jedes digitale Schalt-

objekt (Loks, Weichen, Signale) besitzt so einen Decoder. Er hat eine eigene, eindeutige Bit-Adresse. Er regiert nur auf Steuerkommandos, die an seine Adresse gerichtet sind. Der Decoder wandelt jedes Steuerkommando in eine analoge Funktion um, z. B. erhöht er die Fahrspannung in der Lok, und die Lok fährt schneller, oder er löst einen Stromimpuls aus und die Weiche schaltet um. So lässt sich jedes Schaltobjekt unabhängig von allen anderen steuern. Die konkrete Steuerung erfolgt mit einem oder mehreren Handreglern, die an die Digitalzentrale angeschlossen sind. Stellt man am Handregler die Lok-N° 1 ein, kann man diese steuern, stellt man Lok-N° 2 ein, folgt selbige den Kommandos. So können mehrere Loks/Züge unabhängig voneinander verkehren.



**Bauteile einer digitalen, drahtlosen Modellbahnsteuerung am Beispiel des Systems Lenz**

Da Drahtleitungen zu den konventionellen, digitalen Schaltobjekten wie Weichen und Signalen nicht mehr notwendig sind, verringert sich der Bauaufwand bei kleineren Anlagen. Wird die Anlage größer, d. h. arbeitet man mit Gleisbesetzmeldern, Unterflurantrieben usw., wird der Verdrahtungsaufwand wieder vergleichsweise groß, denn es müssen diverse Leitungen von den Gleisen und Verbrauchern zu den Elektronik-Bausteinen gezogen werden.

Die digitalen Bauteile kann man einzeln oder im Set bei verschiedenen Herstellern kaufen. Ganz Schläue bauen sie selbst. Neue Schaltobjekte haben heute gleich Decoder-Schnittstellen <sup>2</sup> eingebaut. Wird daran ein Decoder angesteckt, kann das Objekt digital gesteuert werden.

Seit ca. zehn Jahren ist auch eine digitale, drahtlose Modellbahnsteuerung möglich. Diese bietet den entscheidenden Vorteil, dass anstelle des Handreglers ein Smartphone oder ein Tablet mit einer speziellen APP verwendet wird. Es entsteht ein drahtloses Steuer-Netzwerk, das auch Rückmeldungen zu den Schaltvorgängen möglich macht. Als Funkstandard für die drahtlose Datenübertragung wird heute meistens WLAN <sup>3</sup> verwandt. Als Alternative steht auch ZigBee <sup>4</sup> zur Verfügung.

Technische Voraussetzung für eine digitale, drahtlose Modellbahnsteuerung sind neben der Digitalzentrale, eine Interface-Box, ein WLAN-Router und Funkdecoder in allen Schaltobjekten. Der Fahrbetrieb kann im Lokführermodus über ein Smartphone/Tablet oder im Fahrdienstleitermodus über einen Computer erfolgen. Man kann also den Zug auf der Anlage begleiten und mobil über die APP steuern. Oder man sitzt am Gleisbildtisch/PC-Bildschirm

und steuert von dort aus Fahrgeschwindigkeit, Weichen, Signale und Zusatzfunktionen wie Licht aus/ein usw.

Die Interface-Box (Kaufteil) setzt die Steuerkommandos in codierte, netzfähige Signale um, sodass sie ein angeschlossener WLAN-Router oder ein angeschlossener Computer versteht. Der WLAN-Router (Kaufteil) sendet die codierten Steuerkommandos per Funk an die Schaltobjekte bzw. an Smartphone/Tablet aus und empfängt Rückmeldungen von diesen.

- 1) Mögliche Digitalzentralen unter <https://modellbahn.mahrer.net/technisches/zentralen>
- 2) Die Decoder-Schnittstellen sind vom Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) genormt. Die Normen NEM651, NEM652 und NEM658 sind weit verbreitet (<https://morop.eu/index.php/de/nem-normen.html>).
- 3) WLAN – engl.: Wireless Local Area Network, deutsch: drahtloses lokales Netzwerk  
Ein WLAN-Gerät sendet oder empfängt digitale Funksignale im 2,4 oder 5 GHz Frequenzband. Der aktuelle Funkstandard nennt sich IEEE 802.11ac.
- 4) ZigBee – drahtloses Netzwerk geringer Leistung mit geringem Datenaufkommen speziell in der Hausautomation, z.B. drahtlose Lichtschaltung. Die Abkürzung ist abgeleitet aus dem "Zick-Zack-Tanz" der Honigbienen.

Weitere interessante Webseiten:

<https://www.modellbahn-steuerung.de/aktuell/>  
<https://www.youtube.com/watch?v=yQffxQEOOg>  
<http://www.buntbahn.de/modellbau/viewtopic.php?t=>  
<https://blog.modellbahnshop-lippe.com/2018/07/03/digitalzentralen-der-modellbahn/>

## 25 Jahre Dauerbaustelle Dresden–Berlin

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

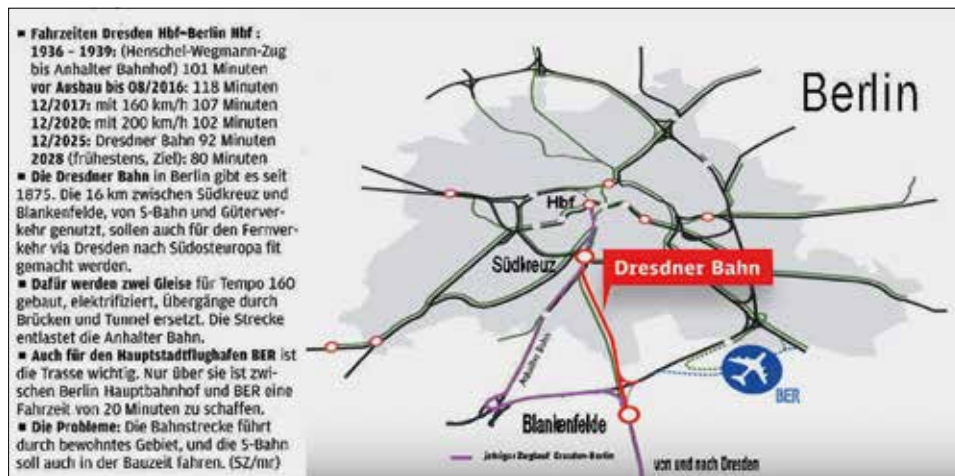
Im Jahr 2020 reiste man fast so schnell von Dresden nach Berlin wie vor dem Zweiten Weltkrieg. Der Henschel-Wegmann-Zug mit der 61er-Stromlinien-Dampflokomotive fuhr 1936 von Dresden-Neustadt bis Berlin Anhalter Bf exakt 101 Minuten, allerdings ohne Unterwegshalt. Ein älterer Kollege war damals Aufsicht auf dem Personenbahnhof Dresden-Neustadt. Er erzählte oft: „Wenn ich den Zug eine Minute später abfahren ließ, kam er eine Minute später auf dem Anhalter Bahnhof an, so straff war der Fahrplan konstruiert.“ Und so gut war die Strecke in Schuss, obwohl sie jede Menge Bahnübergänge aufwies. Diese verhindern bekanntlich Geschwindigkeiten jenseits von 160 km/h.

Erst 1995 war man bereit und in der Lage, daran etwas ernsthaft zu ändern. Nun sollte die wichtige Nord-Süd-Route bis 2008 ertüchtigt und auf mindestens

160 km/h ausgebaut werden. 13 Jahre erschienen als unheimlich lange Bauzeit. Es wurde geplant, gebaut, pausiert und wieder umgeplant. Verknappte Investmittel führten zur Konzentration auf bundesweit 66 Projekte. Dresden–Berlin war nicht darunter. Zeitweise fehlten somit nicht nur das Geld, sondern auch der politische Wille und damit der nötige Planvorlauf. „Die Umsetzung des Gesamtvorhabens dauert bereits so lange, dass die Kosten der ersten Bauphase heute rückwirkend nicht mehr exakt ermittelt werden können,“ räumte die Bundesregierung 2019 nach einer Anfrage der Grünen im Bundestag ein.

Dabei war der technische Ausbau nicht das Problem, aber die vielen Bahnübergänge. Im landwirtschaftlich geprägten Brandenburg brachten sie schier endlose Probleme. Schranken zu beseitigen, war schon immer ein langwieriger Prozess.

### Grafikmontage L. Kuhne / Daten SZ Dresden



Links die S-Bahn,  
rechts die alte, neue  
Trasse der „Dresd-  
ner Bahn“ bei Ber-  
lin-Lichtenrade  
Foto: J. Hasselmann



Bahnunter- oder -überführungen zu bauen, kosten viel Zeit und Geld. Doch nicht nur das verzögerte den Endausbau der Bahnstrecke, sondern allein schon der technische Fortschritt. In den 1990er-Jahren plante man, ganz zeitgemäß, neue Sicherungsanlagen mit elektronischen Stellwerken (ESTW) und der Wiederbelebung der „Dresdner Bahn“ im Berliner Süden.

Die ESTW waren inzwischen fertig, doch 2015 kündigte sich das „Elektronische Europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS“ an. Die Umrüstung der ESTW und der Triebfahrzeuge auf ETCS brauchte wieder Jahre. Ebenso erging es der „Dresdner Bahn“, ein 16 Kilometer langer Abschnitt zwischen Blankenfelde und Berlin Südkreuz. Bis 1952 dampften hier noch Fernzüge. Die Grenzsicherungsmaßnahmen zwischen der DDR und West-Berlin blockierten schließlich auch sie. Die Fernzüge von Dresden fahren heute bei Blankenfelde in einer Linkskur-

ve auf den Berliner Außenring und dann in einer langgesteckten Rechtskurve (so genannte Kramerkurve) auf die Anhalter Bahn in Richtung Berlin Südkreuz (s. Abb.). Nach der Wende wehrten sich die Anwohner 20 Jahre lang gegen die Reaktivierung des Fernverkehrs auf der „Dresdner Bahn“. So lange wurde in Berlin nach der Wiedervereinigung noch nie auf einen Baubeginn gewartet. Nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2017 war es am 5. Februar 2019 endlich soweit. Die Deutsche Bahn, Vertreter der Landesregierungen von Berlin, Brandenburg, Sachsen, der Bundesregierung und des Europäischen Parlaments erklärten den offiziellen Beginn der Bauarbeiten für die „Dresdner Bahn“. Die Bürgerinitiative scheiterte letztlich mit der Forderung nach einem vier Kilometer langen Tunnel, der zwei- bis dreimal teurer gewesen wäre als die Übertagetrasse neben der S-Bahn. Nun wird gebaggert und gebaut, um bis Dezember 2025 eine



**Dresdner Bahn 2025**

**Quelle DB Netze**

neue, zweigleisig-elektrifizierte Fernbahntrasse für 160 km/h zu errichten. Als Lärmschutz werden besohlte Schwellen und hochabsorbierende Schallschutzwände eingebaut. Gesamtkosten von nunmehr 700 Millionen Euro sind zu erwarten. Aber nicht nur die Bahnübergänge, die technischen Aufrüstungen und die Klagen waren schuld an den Verzögerungen. Es fehlten jahrelang die Priorisierung des Projektes und natürlich auch das Geld.

Mitte 2020 schienen alle Unwägbarkeiten überwunden zu sein, doch die zukünftige, durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Berlin und Dresden war immer noch nicht komplett. Noch fehlte ein wichtiger Ausbauabschnitt südlich von Berlin, und zwar der mit dem morastischen Untergrund zwischen Wünsdorf-Waldstadt und Rangsdorf. Hier begannen

die Bauarbeiten im September 2020, verbunden mit kompletten Streckensperrungen im Regionalverkehr (RE 5).

„2025 steht“, versichert ein Bahnsprecher. Der Teilprojektleiter Dresdner Bahn ergänzt dazu aus Berliner Sicht (Fahrtrichtung Berlin–Dresden):

*„In der Abbildung oben können Sie den Zielzustand des Fahrtverlaufs im Fernverkehr erkennen. Dieser Zustand tritt nach Fertigstellung der Dresdner Bahn im Abschnitt Südkreuz-Blankenfelde inkl. der Mahlower-Verbindungskurve im Dezember 2025 ein. Da gegenwärtig noch keine Fernbahngleise zwischen Südkreuz und Blankenfelde existieren, sieht der aktuelle Trassenverlauf vor, dass der Fernverkehr über die Anhalter Bahn (Berlin–Leipzig) bis zum Berliner Außenring geführt wird, auf diesem bis zum Kreuz Glasower*

*Damm fährt und dann entweder über die Potsdamer Kurve direkt in Richtung Dresden oder zum Flughafen BER fährt, um Kopf zu machen und dann über die Schönefelder Kurve in Richtung Dresden zu fahren. In dem Streckenabschnitt Blankenfelde bis Abzweig Kottewitz haben wir bereits umfangreiche Baumaßnahmen realisiert, und zum Ende des Jahres 2020 erfolgte die Inbetriebnahme des europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS.*

*Mit der Fertigstellung der Dresdner Bahn im Jahr 2025 wird für die direkte Verbindung Berlin-Dresden ein Fahrzeitgewinn von rund 10 Minuten erreicht.“*

Eingeweihte hoffen 2028 auf durchgehend 200 km/h und eine Fahrzeit von ca. 80 Minuten. Dabei hat die technische Entwicklung längst wieder neue Maßstäbe gesetzt. Die DB AG erklärte jüngst die Bahnstrecke Berlin-Dresden zu einer der Referenzstrecken für die „Digitale Schie-

ne“ (s. Bahn&Modell Heft 44, Kurzberichte). Das bedeutet eine erneute Umrüstung vom elektronischen zum digitalen Stellwerk (DSTW). Sicher siegte dabei auch die Einsicht, dass eine so teure Langzeitbaumaßnahme auch eine höhere Wertschätzung erfahren sollte. Die Relation Berlin-Dresden-Prag ist nunmehr als Teil des zukünftigen europäischen Bahnkorridors 7 eingestuft, der die strategisch wichtigen Häfen der Nord- und Ostsee mit dem Schwarzen Meer und dem Mittelmeer verbinden soll. Anders ließe sich auch die Neubaustrecke Dresden-Prag mit einem geplanten ca. 30 Kilometer langen Tunnel zwischen Heidenau b. Dresden und Ústí nad Labem (Aussig) nicht rechtfertigen. Hier projiziert man bereits für die Jahre 2035–2040 mit Investitionen im Milliarden-Bereich. Immerhin ist dieses Zukunftsprojekt jetzt in den „Vordringlichen Bedarf“ eingeordnet.

## Der Musikwinkel-Express

**Redaktioneller Beitrag** – nach einer Zuarbeit von Christoph Kopp – Förderverein Obervogtländische Eisenbahn und Peter Grunenberg – BSW-Ortsstellen-Leiter Adorf (Vogtl) / RBF Sachsen für Eisenbahnerbe

Es ist stets vorteilhaft, griffige und anschauliche Bezeichnungen für Dinge zu finden, die man einem öffentlichen Publikum anbieten möchte. Hierbei geht es um die letzten 13 Kilometer der unterbrochenen sächsischen „CA-Linie“ Chemnitz-Aue-Adorf (Vogtl) (s. auch Beitrag auf Seite 62). Zwischen Zwotental und Adorf (Vogtl) fährt seit Ende 2012 kein planmäßiger Zug mehr, dafür aber ab und an der „Musikwinkel-Express“. Ein Blick auf die

Landkarte macht deutlich: Die Bahnstrecke Zwotental-Adorf (Vogtl) führt mitten durch den legendären sächsischen Musikwinkel um Klingenthal/Markneukirchen. Hier verbindet sich der Musikinstrumentenbau mit der landschaftlichen Schönheit des sächsischen Vogtlands.

Der „Musikwinkel-Express“ sollte im Frühjahr 2020 richtig Fahrt aufnehmen. Der Fahrplan sah vor, von März bis Oktober 2020, am jeweils zweiten Samstag



Eisenbahnen im Oberen Vogtland um 1910

Quelle: Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen

im Monat, einen Triebwagen der Wiententalbahn (Uerdinger Schienenbusse der BR 798) von Schleiz West über Schönberg (Vogtl), Plauen (Vogtl) ob Bf, Weischlitz, Oelsnitz (Vogtl) nach Adorf (Vogtl) zu führen und anschließend dreimal zwischen Adorf (Vogtl) und Zwotental pendeln zu lassen.

Das Procedere lautet: Fahrzeug und Lokführer bestellt der Förderverein Obervogtländische Eisenbahn (OVEB), das Zugbegleitpersonal die BSW-Gruppe Bw Adorf (Vogtl). Einziger Zwischenhalt ist der Haltepunkt Gunzen, den Christoph Kopp (1. Vorsitzender des OVEB) erworben hat. Das beliebte Fotomotiv mit seiner unter Denkmalschutz stehenden Wartehalle der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen von 1908 (mit einer inzwischen selten gewordenen sächsischen „Nasenuhr“) wird gerade in seiner originalen Farbgebung restauriert und lohnt in jedem Fall einen Ausflug.

Natürlich ist es folgerichtig, dass im „Musikwinkel-Express“ auch Musik gemacht wird, mit Peter Grunenberg. Er ist jedes Mal dabei, packt sein Akkordeon der Marke „Weltmeister Klingenthal“ aus und unterhält die Fahrgäste mit Stimmungsliedern. Aufgrund der Corona-Krise wurde dieser öffentliche Fahrbetrieb jedoch ab April 2020 ausgesetzt. Lediglich zum Ende der sächsischen Sommerferien am 30. August fand ein Extra-Fahrtag zwischen Adorf (Vogtl) und Zwotental mit dem im Bw Adorf (Vogtl) beheimateten roten DR-Triebwagen (BR 771) statt. Bei diesem Extra-Fahrtag ist es leider bis heute coronabedingt geblieben.

Die Eisenbahnfahrt von Adorf (Vogtl) nach Zwotental bedeutet Schwerstarbeit für die Technik, denn die Steigung beträgt bis zu 26 Prozent. Adorf liegt 444 Meter über dem Meeresspiegel, Zwotental dagegen 673 Meter. Eine betrieblich und historisch interessante



Triebwagen der Wisentatalbahn 798 813 + 798 582 in Zwotental am 23. Juni 2019

Foto Harald Heinrich

Station dazwischen war der Bahnhof Siebenbrunn: Dieser wurde 1875 als Bahnhof „Markneukirchen“ eröffnet, da die benachbarte, gleichnamige Stadt den Bau der Strecke bezuschusste und somit namentlich präsent sein wollte. Erst 1909, mit Eröffnung der Stichstrecke von Siebenbrunn nach Markneukirchen, entstand hier bei km 2,49 der eigentliche Bahnhof „Markneukirchen (Stadt)“. 1911 wurde die Stichstrecke bis Erlbach verlängert (sächsische SE-Linie) und der falsche Bahnhof „Markneukirchen“ (eigentlich Siebenbrunn) in „Markneukirchen-Siebenbrunn“ und der Bahnhof „Markneukirchen (Stadt)“ in „Markneukirchen“ umbenannt (s. Karte). Um das Wirrwar komplett zu machen, lag davor bei km 1,7 lag auch noch ein Haltepunkt Markneukirchen.

1935 erhielt „Markneukirchen-Siebenbrunn“ an der CA-Linie dann sei-

nen tatsächlichen Bahnhofsnamen „Siebenbrunn“. 1976 erfolgte die Umwandlung dieses Bahnhofs in einen Haltepunkt mit Anschlussstelle, seit Ende der 1990er-Jahre liegt hier nur noch das durchgehende Hauptgleis. Die Stichstrecke Siebenbrunn-Erlbach wurde 1980 geschlossen und demonitiert. Damit verschwand „Markneukirchen“ wieder gänzlich von der Eisenbahnkarte.

Am 8. Dezember 2012 endete mit dem Fahrplanwechsel auch der planmäßige Reisezugverkehr zwischen Zwotental und Adorf (Vogtl), den zuletzt die Vogtlandbahn nur noch an den Wochenenden betrieb. Am 1. Juli 2017 gründete sich in Schöneck der Förderverein Obervogtländische Eisenbahn (OVEB), der letztlich diesen Streckenabschnitt erhalten konnte. Ziel des OVEB und der BSW-Gruppe Bw

Adorf (Vogtl) ist es, die öffentliche Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur zwischen Zwotental und Adorf (Vogtl) zu erhalten. Seit dem 1. Januar 2018 ist die Regio Infra Service Sachsen GmbH (RIS) für zunächst fünf Jahre Pächterin der Infrastruktur. Die bereits in die Wege geleitete Stilllegung der Strecke zum 31. Dezember 2017 konnte somit zur Freude vieler Eisenbahner und der Bevölkerung buchstäblich in letzter Sekunde verhindert werden.

In welcher Konstellation es mit dem „Musikwinkel-Express“ in Zukunft weitergeht, ist noch ungewiss. Die finanzielle Situation wird im Jahr 2021 nur eine schlanke, d. h. finanziell wenig riskante Betriebssituation zulassen. Der „Musikwinkel-Express“ wird in Adorf (Vogtl) bis zum Lokschuppen des Bw Adorf verlängert, den die BSW-Gruppe Bw Adorf (Vogtl) betreut. Somit startet und endet jeder musikalische Triebwagen bereits im Bw, dessen Akteure sich über jeden Besucher freuen.



Das Adorfer-Zugbegleitpersonal des Musikwinkel-Express in DR-Uniform, links Michael Jaculi, rechts Peter Grunenberg  
Sammlung Grunenberg

## Kurzberichte

### 30. Bahnaktionstage in Lutherstadt Wittenberg

Wie in jedem Jahr fanden selbst im Corona-Jahr 2020 die Bahnaktionstage in Lutherstadt Wittenberg statt. Trotz strenger Hygieneregeln kamen am Wochenende 19./20. September viele Eisenbahnfreunde ins ehemalige Bw Wittenberg. Mitorganisatoren waren die Mitglieder der BSW-Gruppe „Historische Fahrzeuge der DR“ (Leiter Michael Jungfer) und die BSW-Förderer der „Sammlung historischer Schienenfahrzeuge“ (Leiter Axel Zwingenberger). Das vielfältige Programm umfasste wieder viele Attraktionen: z.B. die älteste, die „Köf“ Kb 4157 von 1934 sowie die jüngste, eine Elektro-Lok der Baureihe 147 der DB AG.

Auf 1 200 Metern Anschlussbahngleisen unterhält hier das Team von Axel Zwingenberger Wagen der ehemaligen

DDR-Regierungszüge. Diesmal wurde ein teilrestaurierter Speise-/Salonwagen des Führungszuges des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR präsentiert. Es handelte sich um den Stabswagen „C“ mit Küche (Salon 837.1), Baujahr 1978, Waggonbau Bautzen, Ausbau Raw Potsdam (Betriebs-Nº 61 80 89-80 055-0). Er war als letzter der ehemaligen Regierungs- und Führungszugwagen bis 1999 im Sonderverkehr eingesetzt, zuletzt gemeinsam mit einem Bghw-Wagenzug von Frankfurt am Main aus mit den damaligen Saison-Dampffahrten der DB AG. Dazu bekam er einen weißen Zierstrich oberhalb der Fenster-Unterkante zwischen den Fenstern, um ihm optisch den Bghw-Museumswagen anzupassen. 2006 kam er von Walburg bei Kassel gemeinsam mit 17 anderen Wagen nach Lutherstadt Wittenberg. Hier wurde er wieder für Jahre abgestellt,

**Bw Lutherstadt Wittenberg am 18. September 2020 aus der Drohnenperspektive**  
 Auskopplung aus <https://youtu.be/B5PGC37oWAM>



aber 2008 in die Liste der Kulturdenkmale des Landes Sachsen-Anhalt aufgenommen. Nun ist er wenigstens innen wieder aufgearbeitet. Ein weiterer Hingucker an der Drehscheibe war die Großdiesellok 118 119-7 (V180 119). Sie gehörte zur verstärkten Unterbaureihe V180.1/118.1 mit 2 000 PS Leistung. Diese Baureihe bespannte seit 1966 die DDR-Regierungszüge, stets in Doppeltraktion.

Die nächsten Bahnaktionstage sollen am 18./19. September 2021 stattfinden.

### Historische Fotosammlung der Bombardier Transportation freigegeben

Die Firma „Bombardier Transportation GmbH Görlitz“ hat 2019 dem Verkehrsmuseum Dresden in Kooperation mit dem Schlesischen Museum zu Görlitz ihre Sammlung von ca. 5 000 historischen Glasplatten-Abbildungen übergeben. Diese umfangreiche Bildokumentation enthält Werkfotos der

bedeutenden sächsischen Waggonbau-firma „Waggon- und Maschinenbau AG Görlitz“ (WUMAG), die bis 1946 existierte. Die Werkfotos vermitteln einen Eindruck der Produktpalette an Personen- und Güterwagen sowie Triebwagen für Deutschland, das europäische Ausland, Marokko, Türkei, Iran, Indonesien und Südamerika. Die Mehrzahl der Glasplatten konnten bereits digitalisiert werden und sind im Internet zu besichtigen unter: <https://sachsen.museum-digital.de/index.php?t=sammlung&instnr=83&gesusa=157&cacheLoaded=true>

### Wiederaufarbeitung des SVT „Bauart Görlitz“ in Dresden

Die Arbeiten gehen voran. Der sechsteilige Dieseltriebzug steht nach wie vor in einer Halle in Dresden (s. Heft 43, Seite 7 ff). Mittlerweile arbeiten mehr als 50 ehrenamtliche Helfer aus verschiedenen Berufen daran, die einen „unterirdisch“



Gruppenfoto 1936 in Görlitz, mit einer einzigen Frau, vor einem der ersten neuen, doppelstöckigen Steuerwagen für die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Quelle: Bombardier Transportation, Werk Görlitz/ Verkehrsmuseum Dresden

Das Spitzenlicht brennt schon wieder am SVT „Bauart Görlitz“ (VT 18.16.10) in Dresden.

Quelle: MDR Umschau



am Fahrgestell, andere oben beim Fensterwechsel. Mario Lieb, der ehrenamtliche Geschäftsführer, hat die Vision, dass der Vorzeigezug der DDR im Jahr 2023 wieder betriebsfähig ist. Das wären 60 Jahre nach der ersten Messe-Präsentation in Leipzig und 20 Jahre nach dem letzten Verkehrseinsatz des SVT. Am 24./25. Oktober 2020 fand ein Spendenmarathon im Zug und in der Halle über rund 300 Kilometer statt, denn insgesamt fehlten noch ca. vier Millionen Euro Sponsorengelder. Ende November 2020 hat der Haushaltsausschuss des Bundestages entschieden, genau diese Summe als Fördermittel bereitzustellen, wenn die Betreibergesellschaft einen sechsstelligen Eigenanteil aufbringt. Die SVT Görlitz gGmbH plant bereits ab 2023 zehn Sonderfahrten pro Jahr und diverse Charterfahrten. Drücken wir die Daumen, dass wir den SVT wieder u.a. auf seiner Paradestrecke des „VINDOBONA“ sehen und benutzen können. Gegenwärtig verkehrt zwischen Berlin-Dresden-Prag-Wien-Graz ein „VINDONONA“ mit der blau-weißen Railjet-Garnitur der ČD.

Auch die ehemaligen Stewardessen des „KARLEX“ und „KAROLA“ freuen sich

sehr über die Aufarbeitung des SVT. Wir stellen sie hier im Heft ab Seite 69 vor.

### Bahnhöfe in Bildern

Bahnhöfe sind für viele Menschen Sehnsuchtsorte. Entsprechend oft werden sie fotografiert. Auf der Webseite <https://www.map.RailwayStations.org> kann man eine Karte aufrufen und sich Bahnhöfe in Deutschland und mehr als 20 anderen Ländern weltweit anschauen, von der gebäudelosen Station am Feld bis hin zu den Prunkbauten, die die mächtigen Gleispannen in den Großstädten überspannen. Ganz nebenbei sieht man auch, auf welchen Strecken noch Bahnhofseinträge fehlen und bekommt vielleicht Lust, aktiv mitzumachen. Neben der Zoomfunktion und der Freitextsuche nach Bahnhofsnamen bietet die Seite noch weitere Funktionen. Zudem gibt es in der oberen Menüleiste ein „Eingangskörbchen“, wo fehlende Bahnhof-Fotos „ausgeschrieben“ werden. Das Ganze gibt es auch als App. (dpa)

(Anm. d. Red.: Die Suche findet in einem fabelhaften Kartenmaterial statt, das allein schon sehr hilfreich sein kann. Ziel der Suche sind Bilder von aktuellen Empfangsgebäuden.)

## Hobby in Corona-Zeiten

*Richard Bohne, Hannover – BSW-Gruppe MEC Hannover*

Als im März 2020 das Corona-Virus den Lockdown, soll heißen, das vernünftige Einstellen von nicht lebensnotwendigen Tätigkeiten, verursachte, dachten vermutlich alle nicht daran, dass es über viele Monate dauern, bis sich wieder Lockerungen ergeben würden. Auch wir Modelleisenbahner im BSW haben noch im März nach Rücksprache mit der Regionalleitung in Hannover den Clubbetrieb eingestellt, um keines unserer doch häufiger etwas älteren Mitglieder zu gefährden. Ich glaube, jeder kann es nachvollziehen, welche Katastrophe es für das BSW und unser Hobby bedeutet hätte, wenn eine unserer Kulturgruppen als sogenannter Hotspot durch die Medien gegangen wäre. Umso schöner war es, dass unsere Gruppenleitung, nach dem Erstellen eines abgestimmten Hygienekonzeptes, doch

den Besuch im Clubheim wieder zuließ. Allerdings war der Aufenthalt nur in begrenzter Teilnehmerzahl möglich.

Wir haben lange überlegt, mit welchen Aktivitäten wir coronagerecht das Clubleben wieder beleben können. Unser Mitglied Richard Bohne hat binnen 25 Jahren in seinem Garten eine nicht ganz kleine, analoge Gartenbahn angelegt, und so war bald klar, dass wir hier an der frischen Luft ein unkonventionelles Clubtreffen abhalten können. Dabei erkannten auch unsere HO-ler, unsere N-Bahner und sonstigen Maßstabs-Modellbahner, dass sie fast alle schon mal mit dem Maßstab 1:22,5 zu tun hatten und wenn es „nur“ eine Playmobil-Eisenbahn war.

So begann dann eine fruchtbare Diskussion zu den Schwierigkeiten, die eine echte Gartenbahn mit sich bringt, und





dass trotz des großen Maßstabs auch hier viel Feingefühl angesagt ist. Und damit man nicht nur den Spaß an und mit den fahrenden Zügen hatte, gab es Getränke und gegrillte Bratwurst zum Erhalt der guten Stimmung. Es wurden sogar eigene Fahrzeuge mitgebracht und eingesetzt. Während die verschiedenen Fahrzeuge auf den Gleisen ihre Runden drehten, diskutierte nebenan am Gartentisch eine Expertenrunde.

Mehrere Garnituren der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) fuhren als Personenzüge, Güterzüge und auch als GmP. Die eingesetzten Lokomotiven dampften teilweise richtig kräftig mit hörbarem Auspuffschlag. Eine Diesellok der HSB, ein Harzkamel, zeigte seine Zugkraft und ließ den Motor vorbildnah kräftig röhren. Doch nicht nur die Züge waren zu bewundern. Auch die Ausstattung, die aber nur im Sommer so umfangreich ist, zeigte den anwesenden Modellbahnfreunden, wie schön eine Gartenbahn sein kann und

warum so viele diesem Hobby in freier Natur nachgehen. Ganz unproblematisch ist eine Gartenbahn aber nicht. Da gibt es z.B. Schnecken, die beim Überqueren der Gleise mit ihrem Schleim Kontaktschwierigkeiten hervorrufen. Oder größere Blätter, die leichte Fahrzeuge schon mal zum Entgleisen bringen können bzw. Tiere wie Eichhörnchen, die Figuren und andere Gegenstände umwerfen oder Krähen, die erst lernen müssen, dass sich Preiserlein- oder Schleichfiguren nicht fressen lassen.

Neben dem Aufenthalt an der frischen Luft, dem schönen warmen Wetter und den leiblichen Genüssen war es für alle eine gelungene Veranstaltung, die wir als Club nun noch häufiger wiederholen wollten. Selbst 15 Personen konnten im Garten Abstand wahren und die Hygieneregeln einhalten. Das alles zeigte uns, dass man auch bei Corona den Kopf nicht in den Sand stecken muss, sondern dass es viele Möglichkeiten gibt, das so wichtige Clubleben aufrechtzuerhalten.



Außerdem bieten sich Wanderungen auf oder an stillgelegten Strecken an. Selbst Besuche in Fahrzeugmuseen oder in Modelleisenbahnausstellungen sind bei entsprechendem Hygienekonzept möglich. Nur eins darf uns nicht passieren. Wir dürfen nicht resignieren, sondern müssen konstruktiv das Clubleben hochhalten, auch wenn es in Teil-Gruppen mit wechselnder Zusammensetzung oder an anderen als den gewohnten Orten stattfindet.

Das alles hatte ich bereits im Oktober 2020 geschrieben. Leider schränkten uns die hohen Corona-Zahlen im November und Dezember noch etwas mehr ein. Doch auch das Basteln im Keller oder auf dem Boden ist schön. Nur Menschen aus zwei Haushalten waren zugelassen, Opa und Enkel, zwei Freunde oder Gleichgesinnte. Manchmal ist auch Beschränkung hilfreich. In diesem Sinn wünsche ich allen baldigst eine coronafreie Zeit. Bleiben Sie, bleibt ihr alle „negativ“.



Alle Bilder zeigen die Die Bohne-Gartenbahn im Sommer 2020. Fotos: Theo Gassmann (4x)

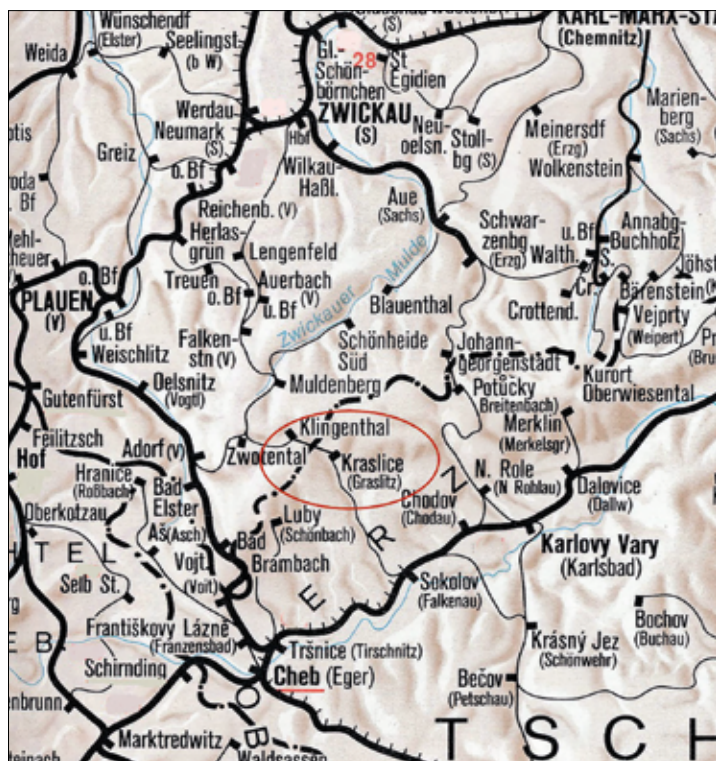
## Tschechisch-deutsche Eisenbahnfreunde feierten zusammen in Kraslice

*Steffen Kluttig, Adorf – BSW-Gruppe Bw Adorf (Vogtl)*

Die westböhmisches Stadt Kraslice beging 2020 ein großes Fest. Sie feierte ihr 650-jähriges Bestehen und dazu die Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs (EgroNet) vor 20 Jahren. Kraslice liegt nur fünf Kilometer von Klingenthal entfernt. In den Bahnverkehr teilen sich die Vogtlandbahn (D) und die GW Train Regio (ČZ).

Seit einigen Jahren stehen die Eisenbahnfreunde vom Klub M131-1 aus Kras-

lice und die Mitglieder der IG 58-3047 aus Glauchau in engem Kontakt und setzen gemeinsam grenzüberschreitende Projekte um. Auch in den schweren Zeiten der Corona-Pandemie ist es den Eisenbahnfreunden beiderseits der Grenze gelungen, das große Fest mitzugestalten in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Kraslice (Graslitz) und dem Bezirk Sokolov (Falkenau/Eger) der Region Karlovy Vary (Karlsbad). Die Vorbereitungen liefen



DB Kursbuchkarte  
Winter 1980/81 (von  
Redaktion bearbeitet)



**Der deutsche Sonderzug mit Zuglok 23 1097 (LKM Potsdam-Babelsberg 1959/123097) am 19. September 2020 auf der Hinfahrt**  
**Sammlung Kluttig**

schon seit langer Zeit, da war von Corona noch keine Rede. Viele werden sich noch an die gelungene Veranstaltung im Oktober 2019 in der Brauerei Chodovar (bei Mariánské Lázně/Marienbad) erinnern, wo uns die tschechischen Eisenbahnfreunde das Besuchsprogramm organisierten. Wir wiederum luden die tschechischen Freunde zu den traditionellen Licht'l-Fahrten ins Vogtland ein. Auch einige deutsche Eisenbahn-Relikte aus einer Privatsammlung konnten wir bereits unserem tschechischen Freund Robert Koutny übergeben, der das kleine Eisenbahnmuseum im Bahnhof Kraslice betreut.

Eigentlich sollte bereits am 6. Juni 2020 die 650-Jahrfeier in Kraslice begangen und an die Besiedlung von Westböhmen erinnert werden. Dazu ein kurzer geschichtlicher Überblick:

Anfang des 12. Jahrhunderts wurde die Gegend besiedelt. Mit Mönchen aus dem Kloster Waldsassen in Bayern kamen nach und nach auch deutsche Bauern nach Westböhmen. Am 15. August 1370 erhob Kaiser Karl IV (selbst ein Böhme) den Ort "Gresslein" zur Königstadt. 1541 wurde der nunmehrigen Stadt Graslitz der Titel einer freien Bergstadt verliehen. Hier wurden Silber, Kupfer, Blei und Zinn abgebaut. Als in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts der Bergbau zurückging, setzte ein Strukturwandel in der Wirtschaft ein. Baumwollspinnereien und andere Textilbetriebe entstanden und prägten das Stadtbild. Gleichzeitig entwickelte sich, wie auf deutscher Seite auch, die Musikinstrumenten-Fertigung (speziell Blasinstrumente). 1876 kam von Falkenau/Eger her die Eisenbahn nach Graslitz.

litz. Die Weiterführung der Bahnstrecke nach Klingenthal gelang erst 1886. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die böhmisch-österreichische Stadt der neu gegründeten Tschechoslowakischen Republik zugeschlagen. Durch das Münchner Abkommen wurde Graslitz 1938 in das Deutsche Reich eingegliedert und gehörte bis 1945 zum Reichsgau Sudetenland. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die deutsch-stämmige Bevölkerung vertrieben und Graslitz in Kraslice umbenannt. Im Jahr 1960 verlor Kraslice den Status einer Bezirksstadt. Der Bezirk ging auf die Stadt Sokolov (Falkenau/Eger) über.

2019 fanden die ersten gemeinsamen Treffen zur Vorbereitung der Feierlichkeiten in Kraslice statt. Die sprachliche Hürde war manchmal nicht leicht zu überwin-

den. Und dann kamen noch Corona und die Grenzschießung. Die Kommunikation fand nun nur noch über das Internet statt. Schließlich wurde die Veranstaltung ganz abgesagt und auf den 19. September 2020 verschoben. Unser Sonderzug sollte mit der Dampflokomotive 23 1097 (DR neu 35 1097-1) von Zwickau über Falkenstein, Muldenberg, Zwotental, Klingenthal nach Kraslice fahren. Der Verkehrsverbund Vogtland sah sich aber an diesem Tag außer Stande, eine Trasse zu finden, ohne den Planverkehr zu behindern. Zu viel Infrastruktur war inzwischen abgebaut worden. So blieb uns nicht weiter übrig, als mit dem Sonderzug den großen Umweg über Plauen, Adorf, Bad Brambach, Tršnice und Sokolov zu wagen. Auch waren wir verunsichert, weil die Coronainfek-

**Kaiser Karl IV. und sein Gefolge empfangen die Gäste am Bahnhof Kraslice. Der kleine Mann vor dem Kaiserpaar ist der Bürgermeister von Kraslice.**

Foto: S. Kluttig



tionen wieder stiegen und sich deutsche Fahrgäste schwer begeistern ließen. Die tschechische Seite unterstützte uns und machte den Sonderzug auch für tschechische Fahrgäste zugänglich. Wie schnell und unkompliziert in unserem Nachbarland derartige Sachen umgesetzt werden, zeigte sich auch während der Fahrt. Bereits auf deutscher Seite hatte unser Zug 20 Minuten Verspätung. Pünktlich in Sokolov auf die eingleisige Strecke nach Kraslice zu gelangen, war nun kaum noch möglich. Ohne große bürokratische Hürden ließ die tschechische Bahn so unseren Sonderzug über Cheb (Eger) fahren. Dort stand bereits eine Lokomotive bereit, die uns bis Sokolov vorgespannt wurde. So brauchte

unsere Lok nicht Kopf zu machen, und wir sparten wertvolle Minuten ein. Fast pünktlich konnten wir von Sokolov nach Kraslice weiterfahren, denn auch hier sind inzwischen die Trassen knapp. Entlang dieser Nebenbahn fanden in allen Orten kleine historische Feste statt. Auch sie sollten an die Besiedlung der Gegend vor mehr als 600 Jahren erinnern.

Bei wahren Kaiserwetter kamen wir in Kraslice an. Seine nachgestellte Hoheit Kaiser Karl IV. erwies uns bereits am Zug persönlich die Ehre, ebenso sein Gefolge und der Bürgermeister der Stadt Kraslice.

Die tschechischen Eisenbahnfreunde hatten einen weiteren Sonderzug aus Plzeň mit der Dampflokomotive 475 111

**Besuchermassen am 19. September 2020 auf dem Bahnhof Kraslice. Es lebe Corona!**

**Foto: S. Kluttig**





**Der tschechische Sonderzug mit Zuglok 475 111 (Škoda Werke Plzeň 1947/1833) am 19. September 2020 auf der Fahrt nach Kraslice**  
**Foto: bahnfreund**

vorn und der Diesellok 435 0145 (V 75) hinten vor Ort. Dieser Zug pendelte mehrmals am Tag auf der Strecke zwischen Kraslice und Hřebený (Hartenberg), wo das dortige Schloss in das Fest integriert war.

Ein historischer Bus der Firma Skoda pendelte zwischen Kraslice und Kraslice Vorstadt. Hier wurden eine kleine Fahrzeugausstellung, Eisenbahntechnik und eine Modellbahnanlage gezeigt. Bei herrlichem Spätsommerwetter fanden überall Musikveranstaltungen bis spät in den Abend statt. Am Ende war es für alle ein gelungenes Fest. Trotz Corona wurden alte Freundschaften gepflegt und neue Kontakte geknüpft. Angesteckt hat sich keiner.

An dieser Stelle auch ein herzlichen Dankeschön an alle Fahrgäste, die mit uns in dieser schwierigen Zeit auf Reisen gingen, und die mit dem Kauf ihrer Fahrkarte zum weiteren Bestehen unserer Gruppen und zum Zusammenwachsen der Regionen beitrugen.

PS: Unser Autor und BSW-Förderer Steffen Kluttig ist gleichzeitig Mitglied bei der IG 58-3047 in Glauchau (Sachs), die auch die Dampflokomotive 23/35 1097 betreut.

## Bahnbetriebswerk Glauchau im Maßstab 1:87

*Hellfried Richter, Pirna – RFB MEB für Sachsen*

Die BSW-Kulturgruppe „IG Modellbahn Glauchau“ hat in über 50 Jahren Clubgeschichte trotz sechs immobilienbedingter Umzüge schon einige schöne Modellbahnanlagen hervorgebracht. Eine davon ist die H0-Anlage mit dem Motiv des Bahnbetriebswerks Glauchau, das im Zuge der Bahnreform als „nicht mehr notwendige Betriebsstätte“ stillgelegt wurde. Diese Anlage entstand im vorletzten Domizil, in den Räumen der ehemaligen MITROPA-Gaststätte, im Bahnhof St. Egidien. Sie ist eine Augenweide für jeden Modelleisenbahner und besonders für Bw-Fans. Bei einem Clubabend, wie so oft am Biertisch, entstand diese Idee mit weitreichenden Anforderungen an Planung und Ausführung. Fünf mutige Clubmitglieder machten sich dann an den Bau der 2,5 x 1,4 Meter großen Anlage.

Durch die besondere Lage des Original-Bws an der Strecke Dresden–Werdau

(sächsisch DW-Linie) ist das Motiv ziemlich anspruchsvoll. Die Epoche IV um das Jahr 1975 stellt den geschichtlichen Rahmen der Anlage dar. Wie es beim Modellbahnanlagenbau so üblich ist, sind Kompromisse unumgänglich, so auch bei der Gestaltung der Ein- und Ausfahrten. Mit dem zum damaligen Zeitpunkt vorrätigen PILZ-Gleissystem wurde mit analoger Steuerungstechnik ein abwechslungsreicher Rangier- und Fahrbetrieb ermöglicht. In der ersten Ausbaustufe noch ohne die Tankanlage, den Sandbunker und den Kohlebansen, zog die Anlage dennoch viele erstaunte Blicke auf sich. Durch den langjährigen, starken Alltagsbetrieb machten sich allmählich Alterserscheinungen bemerkbar. Nach intensiven Überlegungen stand eine ZOE (zentrale Oberbauerneuerung) an. Das abgenutzte PILZ-Gleismaterial wurde gegen TILLIG-Elitegleise ausgetauscht, und die alten



**Bw Glauchau im Modell, Gesamtansicht von oben.**

**Bw Glauchau im Modell, Detailansicht mit Lokschuppen und Drehscheibe**

Foto H. Richter (2x)



zum Teil magnetischen Weichenantriebe wurden durch motorisierte mtb-Unterflur-Weichenantriebe ersetzt. Nun konnte auch das neue Betriebskonzept „analoges Schalten und digitales Fahren“ umgesetzt werden. Ein zeitgemäßer und interessanter Fahrbetrieb wurde möglich.

Der Probebetrieb (nach fast abgeschlossener Komplettüberarbeitung) stellte alle Akteure zufrieden und ergab grünes Licht für die endgültige Gestaltung der Landschaft. Als ein „Muss“ galt jetzt die Verwendung von Landschaftsbaumaterial der Firma NOCH. Die besondere Zuneigung zu diesem Material resultiert aus der Tatsache, dass die Firma NOCH ihre Wurzeln in Glauchau hat. 1911 von Oswald Noch in Glauchau gegründet, übernahm dessen Sohn Ing. Erich Noch die Firma „Installation- und Lichtreklamebau“. In der DDR sah er nach politischen Problemen keine Zukunft mehr und baute erst in München, dann ab 1961 in Wangen im Allgäu einen neuen Betrieb auf.

Die komplett überarbeitete H0-Anlage „Bw Glauchau“ ist ein gefragtes Ob-

jekt auf regionalen und überregionalen Modellbahnausstellungen. Diese und weitere Anlagen können zu den Clubabenden bzw. unter [www.modellbahnclub-glauchau.de](http://www.modellbahnclub-glauchau.de) (Clubanlage 3) bestaunt werden. Ein Clubmitglied, welches auch Mitglied in der BSW-Gruppe „Eisenbahntradition Bw Glauchau“ ist, bringt Erinnerungen, Insiderwissen und historisches Bildmaterial ein, was immer mehr zur Detailverbesserung führt. Auch für die 2. Modellbahnausstellung der Stiftungsfamilie BSW+EWH im Oktober 2020 bei der BSW-Gruppe „Traditionsgemeinschaft Bw Halle P“ im DB Museum Halle (Saale) war diese schöne Modellbahnanlage vorgesehen. Leider vereitelte die Corona-Krise jedwede Aktivität. So bleibt uns nur „Allzeit Gute Fahrt“ auf der Modellbahnanlage „Bahnbetriebswerk Glauchau“ vor Ort zu wünschen.

Passend zu diesem Beitrag stellen wir auf Seite 81 unter „Rezensionen“ das Buch „Der Eisenbahnknoten Glauchau und sein Bahnbetriebswerk“ von Steffen Kluttig und Peter Vates vor.

## Der Modellbahn-Professor und die -Normen

*Redaktioneller Beitrag nach einer Idee von Uwe Heim, Dresden*

An der Technischen Universität Dresden besteht ein Eisenbahnbetriebslabor, dessen Vorläufer 1954 an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden (HFV) entstand. Mit einer Modellbahnanlage der Nenngröße H0 werden realistische Betriebsabläufe in Echtzeit nachgestellt. Initiator dieses „Eisenbahnbetriebsfeldes“ war Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz (Dresden), der damit wissenschaftliche Arbeit und Hobby verband. Durch diese Aufgabe wurde er zum Nestor der Normen Europäischer Modellbahnen, für die heute der Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) mit Sitz in Bern/Schweiz verantwortlich zeichnet.

Seit 1955 arbeitete Dr. Kurz im technischen Ausschuss des MOROP-Verbandes

mit. Und das, obwohl die DDR wegen der Hallstein-Doktrin noch nicht Mitglied im MOROP werden konnte. Er hinterlegte sein Modellbahn-Wissen in den Büchern „Grundlagen der Modellbahntechnik“ Band 1 und 2, die 1957 der Fachbuchverlag Leipzig herausgab.

In den 1950er-Jahren begann der Aufbau des Eisenbahnbetriebslabors (EBL) im damaligen Neubau der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden. (Das EBL befindet sich jetzt im Potthoff-Bau der TU Dresden).

1968 trat der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) dem MOROP bei. Damit schlug die große Stunde für Prof. Kurz. Er wurde Mitglied der Technischen Kommission des MOROP und ab 1970 deren Leiter. Viele Modellbahn-Nor-

**Prof. Kurz vor seiner geliebten Modelleisenbahn**

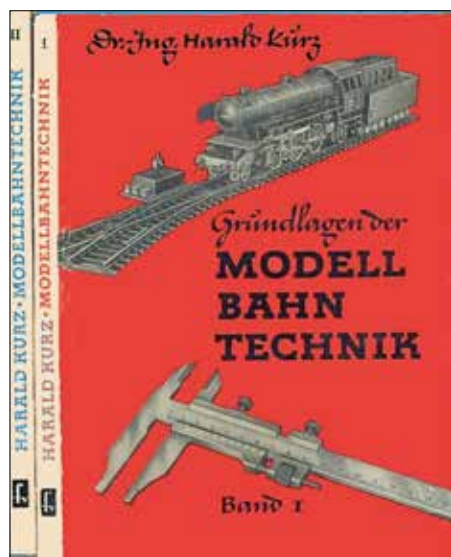
**Quelle: MIBA 5/1998**



**Buchtitel 1957****Quelle: MA-SHOP**

men gehen daher auf seine Initiative zurück, und er erwarb sich den landläufigen Ehrentitel „Modellbahn-Professor“. Bereits 1971 holte er den XVIII. MOROP-Kongress nach Dresden. Viele ältere Kollegen werden sich noch an die große Fahrzeugausstellung auf dem Bahnhof Radebeul Ost (bei Dresden) vom 19. bis 22. August erinnern. Es war die größte bisherige Präsentation von Eisenbahnfahrzeugen in der DDR mit 17 Dampf-, fünf Diesel- und zwei Elektro-Lokomotiven, zwei modernen Reisezug- und sieben Güterwagen sowie einem kompletten Schmalspurzug (750 mm) mit IV K-Dampflokomotive und acht Wagen.

Harald Kurz wurde am 13. Januar 1912 in Teplitz-Schönau/Böhmen geboren. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs siedelte seine Familie nach Dresden um, wo er das Gymnasium besuchte und anschließend an der Technischen Hochschule in



Dresden ein Studium als Bauingenieur absolvierte. 1937 kam er erstmals in Kontakt mit der seinerzeit neu entwickelten Modellbahn der Nenngröße 00 (der

**Eisenbahnbetriebslabor 2020, Bf Dornbach, mechanisch**



Eisenbahnbetriebslabor 2020, Bf Waldhof, elektronisch

Fotos: Uwe Heim (2x)

späteren H0). Im selben Jahr knüpfte Harald Kurz erste Kontakte mit den Dresdner Modellbahnfreunden und dessen Leiter Hans-Otto Voigt († 1996) an. Ab 1939 arbeitete er als Abteilungsleiter für Tiefbau in Peenemünde auf der Insel Usedom. Seine eigene Modellbahnsammlung fiel dort 1943 einem Fliegerangriff zum Opfer. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging Harald Kurz zurück nach Dresden und begann 1945 eine Tätigkeit als Aspirant an

der Technischen Hochschule. Da von der sowjetischen Besatzungsmacht kein privater Verein zugelassen wurde, gründete Harald Kurz zusammen mit Hans-Otto Voigt und zwei weiteren Modelleisenbahnern einen Arbeitsausschuss Modellbahn innerhalb der „Kammer der Technik“ (KdT), vergleichbar mit Verein Deutscher Ingenieure (VDI).

Bei einem Vortrag über das Modellbahnwesen wurde Professor Gerhart



Anlässlich des XVIII. MOROP-Kongresses 1971 in Dresden gab die Porzellan-Manufaktur Meißen eine Erinnerungs-Medaille in altem Böttcher-Steinzeug heraus (links: Vorderseite, rechts: Rückseite, Durchmesser 61 mm, Auflage: 100).  
Quelle: MA-SHOP

Potthoff (1908-1989) auf Harald Kurz aufmerksam. Als 1952 die Hochschule für Verkehrswesen Dresden gegründet wurde, holte er ihn als Dozent an seinen Lehrstuhl. Die Dissertation von Harald Kurz im März 1953 zum Dr.-Ing. war das erste Promotionsverfahren an der neu gegründeten HfV überhaupt. Dr. Kurz übernahm den Lehrstuhl für Industriebahnen und innerbetrieblichen Transport. Er hielt Vorlesungen zu Industrieverkehr und Anschlussbahnen. Eine seiner bedeutenden Nebentätigkeiten war der Aufbau eines Labors für den Eisenbahnbetrieb in Modellbahn-Nenngröße H0. Das sogenannte „Eisenbahnbetriebsfeld“ entwickelte sich ab 1954 zum praktischen Lehrobject für angehende Diplom-Ingenieure und -Betriebswirtschaftler. Bereits zu dieser Zeit begann Dr. Kurz über einheitliche Normen für die Modellbahn nachzudenken. 1957 habilitierte er mit seiner Arbeit „Modellbahnen für wissenschaftliche und Forschungszwecke“. Sechs Jahre später entstand unter Leitung von Prof. Kurz ein wesentlich größeres Eisenbahnbetriebsfeld. Dabei wurden alle vorhandenen Stellwerkstechniken der Deutschen Reichsbahn an Modellbahnhöfe der Nenngröße H0 angeschlossen, sodass ein realistischer Echtzeitbetrieb möglich wurde. Die Modellbahn-Züge durchfuhren die Strecken in maßstäblich exakter Vorbildgeschwindigkeit (ein Meter entspricht einem Kilometer). Dazu mussten alle Motoren der Modellbahn-Lokomotiven umgebaut werden. Prof. Kurz entwickelte auch ein neues Gleissystem für die Modellbahn, das sich besser am Vorbild orientierte. Dieses Gleissystem 1:3,73 übernahmen bekannte Hersteller. Prof. Kurz fand auch heraus, dass man linienförmige Objekte, wie zum Beispiel Weichen, aber auch Rampen

mit Steigungen und Gefällen, im Modell verkürzen muss, um den Eindruck des Originals glaubwürdig darzustellen. Weiterhin entwickelte und beschrieb er ein neues Kupplungssystem für Modellbahnen, das sich aber bis heute nicht allgemein durchgesetzt hat. 1960 erweiterte Prof. Kurz seine Lehrveranstaltungen um die Themen „Industrieverkehr“, „Mechanisierung der Ladearbeiten“ und „Schwerlasttransport und Anschlussbahnen“. Ab 1961 wurde ihm der neue Lehrstuhl „Industrietransport und Umschlag“ anvertraut. Das dortige Forschungsprofil umfasste:

- Modellbahntechnik mit Anwendung auf das Stahl- und Walzwerk Riesa (Modell Dora)
- Großraumpaletten für das Bauwesen
- abnehmbare Wagenkästen

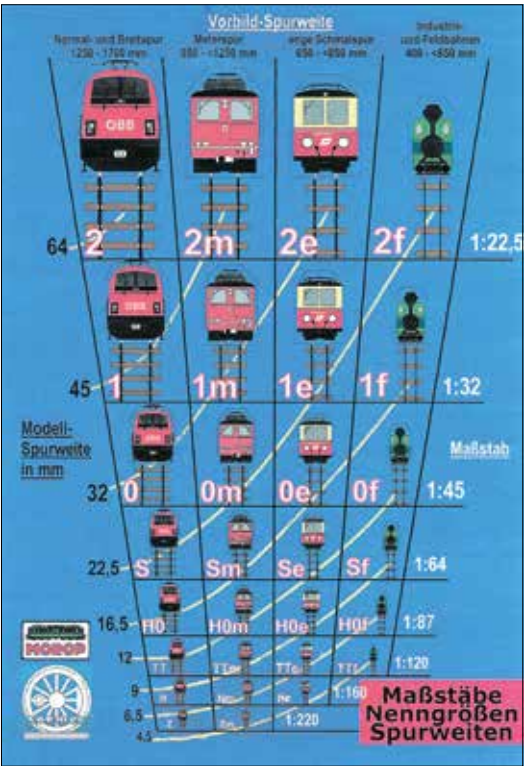
Von 1964 bis 1968 wirkte Prof. Kurz an der HfV Dresden auch als Prorektor für Forschungsangelegenheiten. Für seine Forschungs- und Lehrtätigkeit wurde ihm in der DDR der Orden „Banner der Arbeit“, Stufe I, verliehen.

1977 emeritiert, beschäftigte er sich weiterhin mit Modellbahnen. Er baute nun verstärkt an seiner Gartenbahn der Nenngrößen I und II auf seinem Grundstück im Löbnitzgrund in Radebeul bei Dresden. Bis 1986 blieb er, international geachtet, Leiter der Technischen Kommission im MOROP. Er war weiterhin Mitglied des DMV und fungierte noch als dessen Vizepräsident. Er war Ehrenmitglied der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung (SMV) sowie Mitglied im Modellbahnclub Radebeul-Kötzschenbroda.

Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz verstarb am 9. Oktober 2002 im hohen Alter von 90 Jahren an den Folgen eines tragischen Unfalls. Ihm zu Ehren fand der MOROP-Kongress 2003 wieder in Dresden statt.

Maßstäbe Nenngrößen Spurweiten  
Zuarbeit: Bernhard Waterholter

Eines der nachhaltigsten Vermächtnisse in der MOROP-Arbeit von Prof. Kurz besteht in den Normen Europäischer Modellbahnen (NEM). Zu seiner Zeit handelte es sich insbesondere um die Norm für Maßstäbe, Nenngrößen und Spurweiten (NEM 010). Inzwischen gibt MOROP weitere Normen für die Umgrenzung des lichten Raumes, für Gleis- und Fahrzeugabmessungen, Kupplungen, elektrische Ausrüstung, Eisenbahn-Epochen und Anlagen-Module heraus, alles hinterlegt in den Normblättern NEM 001 bis NEM 981 (siehe [https://www.morop.org/images/NEM\\_register/Allgemein/nem000\\_de\\_verzeichnis\\_2019.pdf](https://www.morop.org/images/NEM_register/Allgemein/nem000_de_verzeichnis_2019.pdf)).



|                         | Nenngröße →            |     |     | Z     | N     | TT    | H0   | S    | 0    | I                | II             | III              | V              | VII | X     |
|-------------------------|------------------------|-----|-----|-------|-------|-------|------|------|------|------------------|----------------|------------------|----------------|-----|-------|
|                         | Maßstab →              |     |     | 1:220 | 1:160 | 1:120 | 1:87 | 1:60 | 1:45 | 1:32             | 1:22,5         | 1:16             | 1:11           | 1:8 | 1:5,5 |
|                         | Modellspurweite (mm) → |     | 4,5 | 6,5   | 9     | 12    | 16,5 | 22,5 | 32   | 45               | 64             | 89               | 127            | 184 | 260   |
| Vorbildspurweite (mm) ↓ | (Zoll) →               |     |     |       |       |       |      |      |      | 1"               | 2"             | 3"               | 5"             | 7"  | 10"   |
| 1250 bis 1700           | Normalspur             |     | Z   | N     | TT    | H0    | S    | 0    | I    | II               | III            | V                | VII            | X   |       |
| 850 bis 1250            | Meterspur              | Zm  | Nm  | TTm   | H0m   | Sm    | 0m   | Im   | IIm  | III <sub>m</sub> | V <sub>m</sub> | VII <sub>m</sub> | X <sub>m</sub> |     |       |
| 650 bis 850             | Schmalspur             | Ne  | TTe | H0e   | Se    | 0e    | Ie   | Ile  | IIe  | IIIe             | Ve             | VIIe             | Xe             |     |       |
| 400 bis 650             | Feldbahn               | TTf | H0f | Sf    | Of    | If    | IIf  | IIIf | Vf   | VIIIf            | Xf             |                  |                |     |       |
| 300 bis 400             | Parkbahn               | H0p | Sp  | Op    | Ip    | Ilp   | IIlp | Vp   | VIIp | Xp               |                |                  |                |     |       |

MOROP-Norm für Maßstäbe, Nenngrößen, Spurweiten (NEM 010)

| Beispiele: |         |                 |            |                 |             |
|------------|---------|-----------------|------------|-----------------|-------------|
| Nenngröße  | Maßstab | Spurweite       | Spurweite  | Vergleichsgröße |             |
|            |         | Vorbild         | Modellbahn | Mensch          | D-Zug-Wagen |
| H0         | 1 : 87  | Normalspur      | 16,5 mm    | 20 mm           | 303 mm      |
| H0m        | - "     | Meterspur       | 12,0 mm    | - "             | - "         |
| H0e        | - "     | Engspur 750 mm  | 9,0 mm     | - "             | - "         |
| H0f        | - "     | Feldbahn 600 mm | 6,6 mm     | - "             | - "         |
| H0p        | - "     | Parkbahn 450 mm | 4,5 mm     | - "             | - "         |

# Ein bewegtes Eisenbahnerleben in Ost und West

**Peter Meyer, Paderborn** – BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbahnfreunde „Flügelrad 79“

*Peter Mayer ging im Sommer 2020 im DB Werk Paderborn in den Ruhestand. Das war für ihn der Anlass, sein bewegtes Berufsleben bei der DR und der DB AG für seine Kollegen und Freunde aufzuschreiben. Karl Wecker, unser Regionaler Fachberater MEB für NRW, fand diese Ausführungen sehr bemerkenswert und sandte sie nach Abstimmung mit dem Autor an die Redaktion von Bahn&Modell. Der gesamte Text ist 17 DIN A4-Seiten lang, so dass wir ihn kürzen und zweiteilen mussten. Hier der erste Teil, im Heft 46 folgt dann die Fortsetzung.*

## Teil1

Nur ein Monat fehlt mir an 48 Jahren bei der Eisenbahn. Am 1. September 1972 begann ich, nach einer vor Aufregung durchwachten Nacht, meine Lehre als Lokschlosser im Bahnbetriebswerk Erfurt. Damit schien der erste Schritt zu meinem Traumberuf, Lokführer zu werden, getan zu sein.

Das Interesse an der Eisenbahn bestimmte von klein auf mein Leben, egal ob es die Modelleisenbahn war oder die Kleinbahn, die zwischen Arnstadt Ost und Ichtershausen eine Vielzahl von Industriebetrieben im Norden meiner Heimatstadt Arnstadt erschloss. Bald kannten mich dort die Eisenbahner, und ich durfte manchmal sogar auf der Lok mitfahren.

Bereits im Alter von 14 Jahren konnte ich Mitglied im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) werden.



**Auf dem Führerstand vom „Rennsteighirsch“ am 19. September 1970 war ich gerade 14 Jahre alt. Die 94 541 erledigte den Zugdienst auf den Steilstrecken im Thüringer Wald.**

Hier traf ich nun auch ältere Eisenbahnfreunde. Mit diesen unternahm ich viele Exkursionen. Ich begann mich intensiv mit der Eisenbahnfotografie zu beschäftigen. Der Traktionswechsel bei der Deutschen Reichsbahn war bereits in vollem Gange. Wir jagten insbesondere den Dampflokomotiven in der ganzen DDR hinterher. Eine meiner ersten Fototouren mit anderen Eisenbahnfotografen führte mich nach Plaua (Thür), denn eine Spezialität des Bw Arnstadt war die BR 44 mit Braunkohlenstaubfeuerung.

Meine Umgebung wunderte sich über meine Berufswahl, betrieb doch mein Vater in Arnstadt die größte private Goldschmiedewerkstatt der DDR. Aber unter den damaligen gesellschaftlichen Verhältnissen sah ich darin keine Zukunft. Da im



Die 44 1272 nimmt im Herbst 1971 gerade die Steigung von Plaue (Thür) nach Ilmenau in Angriff. Die „Umweltverschmutzung“ war beim Lokpersonal bestellt. Nach diesem Foto bekomme ich, gerade 15 geworden, in der Bahnhofskneipe mein erstes Bier serviert. Es schmeckte mir damals noch gar nicht. Vier Jahre später wird mir als Lokschlosser die traurige Aufgabe zuteil, diese Lok für ihre letzte Fahrt zum Schrottplatz vorzubereiten.

Bw Arnstadt noch keine modernen Dieselloks beheimatet waren, fand die Ausbildung im Bw Erfurt statt. In Gräfenroda, einer Gemeinde im Thüringer Wald, wurde ein Modelleisenbahnclub gegründet, welchem ich beitrage. Bald übernahm ich dort die Betreuung der Schülergruppe. Ein Vorstandsmitglied war Lokführer. Er brachte mir, wenn er „meinen“ Morgenzug nach Erfurt fuhr, heimlich das Dampflokfahren bei.

Anfang 1974 begann auch in Arnstadt die Diesellokunterhaltung. So wechselten wir Lehrlinge für das letzte Ausbildungshalbjahr zum Bw Arnstadt. Da in der Hierarchie der Brigaden meine die „letzte“ war, bekam ich Dieselloks von innen nur in

der Spätschicht zu Gesicht. Meist „durfte“ ich an meinen geliebten Dampflok arbeiten. Dreck, aus einer Mischung von Kohle, Öl und Ruß, sowie schwere Arbeit an oft unzugänglichen Stellen, ließen mich bald an meiner Liebe zweifeln und diese sogar verfluchen. Den Arbeitsanzug, der zwei Wochen bis zur nächsten Wäsche durchhalten musste, war meistens bereits nach einer Schicht vor Dreck so steif, dass man ihn in die Ecke stellen konnte. Beim Auswaschen der Lok bedeckte das noch heiße Kesselwasser den Boden. Durch die hereinziehende kalte Luft gefror es im Winter auf dem Fußboden. Und trotzdem, die Faszination der Dampflok hat mich bis heute nicht losgelassen.

Die Schülerarbeitsgemeinschaft, welche ich beim DMV betreute, konnte erste Erfolge verbuchen. Die Schüler waren zwischen acht und 16 Jahren alt. Einige von ihnen bilden heute noch den Kern des Vereins. Mit unserer Modellbahnanlage erreichten wir 1974 bei einem Spezialistentreffen in Dresden den ersten Platz. Im Frühjahr 1976 trat ich meinen Wehrdienst bei der Nationalen Volksarmee (NVA) an und landete bei den Eisenbahnbautruppen in Walddrehna in der Niederlausitz. Ich wurde Maschinist auf einer Schotterbettreinigungsmaschine, was mir sehr gelegen kam. Mein Regiment hatte damals die Aufgabe, die Strecke Falkenberg-Lübben-Beeskow von einer Nebenbahn mit Kiesbettung zu einer leistungsfähigen Güterzugumleitungsstrecke auszubauen. Im Herbst 1977 wieder zu Hause, löste sich der Traum vom Lokführer in Luft auf. Im Bw Arnstadt waren inzwischen die letzten Dampfloks ausgeschieden. Da viele junge Lokführer als Heizer fuhren, gab es auf einmal, was bei der DR sehr ungewöhnlich war, einen Personalüberhang an Lokführern. Hinzu kam, dass sich meine Augen verschlechtert hatten und ich erst mit 25 Jahren auf die Lokfahrschule gekonnt hätte. Also verabschiedete ich mich von meinem Traumberuf, arbeitete noch zwei Jahre als Arbeitsvorbereiter und nahm dann 1979 ein Studium an der Ingenieurschule für Verkehrstechnik Dresden im Fach Schienenfahrzeugtechnik auf. Neben einer guten Grundlagenausbildung im Maschinenbau lernten wir hier sehr praxisbezogen alles, was man in einem Bahnbetriebswerk oder Ausbesserungswerk so braucht. Auch allgemeinbildende Fächer und Betriebswirtschaft wurden gelehrt. Dresden war schon immer eine

lebenswerte Stadt. Auch außerhalb der Ingenieurschule fand ich Freunde fürs Leben, vor allem in der Arbeitsgemeinschaft Modellbahn des Bw Dresden. Während meines Studiums hatte ich Gelegenheit, im Rahmen des „Internationalen Studentensommers“ im Reisezugwagen-Ausbesserungswerk Dunakeszi, vor den Toren von Budapest, zu arbeiten. Ich kam in eine Abteilung, in der die tausend kleinen Dinge für Reisezugwagen, vom Erdungskabel bis zum Aschenbecher, angefertigt bzw. aufgearbeitet wurden. Die Gastfreundschaft war sagenhaft. Das Werk organisierte für uns an den Wochenenden einige touristische Attraktionen und „feuchtfrohliche“ Treffen mit den jungen Mitarbeitern. Budapest ist eine wunderschöne Stadt. Nach Feierabend waren wir mit dem Zug innerhalb von 25 Minuten im Zentrum. Für den DDR-Bürger war Ungarn ein fast westliches Einkaufsparadies, allerdings extrem teuer. Der reguläre Umtauschsatz reichte kaum für Essen und Unterkunft. Wir aber verdienten gutes Geld. Ich hatte Mühe, meine vielen Einkäufe nach Hause zu bringen. Das Leben in meiner Studenzeit, die bis 1982 währte, war sehr intensiv, und ich zähle sie zu den schönen Zeiten meines Lebens. Sie war, so auch mein damaliges Empfinden, viel zu kurz.

Nach Beendigung des Studiums wurde ich als Technologe für die Instandhaltung der maschinentechnischen Anlagen im Bw Arnstadt eingesetzt. Diese Tätigkeit war verbunden mit der Funktion des Sicherheits- und Brandschutzinspektors und des Verantwortlichen für das Neuererwesen (heute betriebliches Vorschlagswesen). Auch übernahm ich wieder die Leitung meiner Modellbahn-Schülergruppe. Ich wurde Mitglied des Bezirksvorstandes



**Aw Dunakeszi** – In der Abteilung arbeiteten überwiegend Frauen. Meine Kommilitonen und ich (ganz rechts) hocken in der ersten Reihe. Da auch bei der ungarischen Eisenbahn der Kaffee ein wichtiger Treibstoff war, blieb mir der Satz einer ungarischen Kollegin in guter Erinnerung: „Ihr Deutschen kocht den Kaffee mit sehr viel Liebe, aber mit noch mehr Wasser.“

des DMV und kümmerte mich, auch auf DDR-Ebene, um die Organisation der Jugendarbeit.

Die 1980er-Jahre bei der Deutschen Reichsbahn waren geprägt vom Mangel an fossilen Brennstoffen, der zur Intensivierung der Elektrifizierung, aber auch zu Reaktivierungen von Dampfloks führte. Der Güterverkehr hatte Vorrang. Ein Zug jagte den anderen. Das Streckennetz und die Bahnhöfe waren ständig überfordert. Um den Bahnhof Erfurt Hbf von Lokwechseln zu entlasten, elektrifizierte man 1984 auch die zehn Kilometer von Neudietendorf nach Arnstadt. Der Druck, Dieselkraftstoff einzusparen, war so groß, dass es in Kauf genommen wurde, schon nach 20 Kilometern wieder Lokwechsel machen zu müssen und sich die Fahrzeit der Nahverkehrszüge um zehn Minuten verlängerte.

Durch die plötzliche Vervielfachung des Ölpreises durch die Sowjetunion kam es in der DDR zu einer verheerenden Krise. Kraftstoffe und Heizöl wurden für den betrieblichen Verbrauch rationiert. Unser moderne ölgefeuerte Heizung mussten wir praktisch über Nacht außer Betrieb nehmen und durch eine Heizlok ersetzen. Bei 1 000 Mark für eine Tonne Heizöl gegenüber 180 Mark für fünf Tonnen Rohbraunkohle interessierte auch nicht mehr, dass nun statt einem Heizer pro Schicht, zwei erforderlich waren. Um nicht zu viel Energie für den Saugzug zu verschwenden, errichteten wir einen 20 Meter hohen Schornstein auf den Resten der Kohlenstaubbunkeranlage. Ich entwarf einen speziellen Aschkasten, welcher das Ausschlacken ohne Grube erleichterte. Da die Heizlok keine Dauerlösung sein konnte,

begannen wir mit der Planung und dem Bau eines Braunkohleheizwerkes. Durch den Mangel an Material und den fehlenden Baukapazitäten zog sich der Bau bis weit nach der politischen Wende hin. 2,2 Millionen DDR-Mark und noch mal 2 Millionen DM sowie viel vergebliche Arbeit und Nerven hatte uns das Projekt gekostet. Letztendlich wurde alles gesprengt. Wer sehen will, wie der Schornstein mit einem Knall fällt, kann es sich im Internet anschauen: <https://www.youtube.com/watch?v=9WySJ2OOmkU>

Unsere tägliche Arbeit beinhaltete die Instandhaltung der Maschinen und Anlagen des Bahnbetriebswerks Arnstadt und der Einsatzstelle Ilmenau sowie der verschiedenen technischen Einrichtungen auf den Bahnhöfen des nördlichen Thüringer Waldes. Da die Hochbaumeistereien unterbesetzt waren, übernahmen wir auch die Instandhaltungsarbeiten bis hin zum Umbau der Bw-Gebäude in eigener Regie.

1983 fand der Kongress der Modelleisenbahner Europas (MOROP) in Budapest statt. Gegenüber den Verbänden in Westeuropa, welche die Veranstaltungen selbst finanzieren mussten, wurden diese Kongresse im Ostblock massiv durch die jeweiligen Bahnverwaltungen unterstützt. Somit wurden sie zu einer Megaveranstaltung mit vielen Eisenbahnfreunden. Auch ich war unter den Delegierten. Allerdings, wenn es eisenbahntechnisch interessant wurde, mussten wir uns auch mal, mangels Devisen, mit dem Damenprogramm begnügen.

1989/90 – die politische Wende hinterließ tiefe Spuren bei der Deutschen Reichsbahn. Bereits mit der Währungsunion 1990 brach der Güterverkehr schlagartig zusammen. Der Export in die Ostblockstaaten sank von einem Tag auf

den anderen auf Null, da diese die Waren nicht mehr bezahlen konnten. Ich machte gerade meine Lokführerausbildung auf der Rangierlok in Neudietendorf. Wenige Tage vor der Währungsunion am 1. Juli 1990 hatten wir soviel zu tun, dass wir keine Pause machen konnten. Eine Woche später stand sich die Lok während der Schicht die Räder platt. Uns war klar, dass unser relativ kleines Bahnbetriebswerk mit 300 Beschäftigten und 40 Lokomotiven keine Überlebenschance hatte. 1991 wurde ich Gruppenleiter und hatte nun die undankbare Aufgabe, das Bahnbetriebswerk mit abzuwickeln. Meine TA-Gruppe bestand zu jener Zeit aus 25 Mann. Alle über 55-Jährigen wurden von einem Tag auf den anderen in den Vorruhestand geschickt. Manchmal bekam man morgens einen Anruf, dass man wieder einen Mitarbeiter bis zum Feierabend zu „überzeugen“ habe, „freiwillig“ einen Aufhebungsvertrag zu unterschreiben. Da in jener Zeit auf Grund der Transferleistungen noch jede Menge Geld in den Osten gepumpt wurde und daher Handwerker gesucht wurden, gelang mir das meist auch relativ problemlos. Trotz des drohenden Personalabbaues herrschte in meiner Truppe eine unheimliche Kollegialität. Selbst wenn etwas schief lief, stand einer für den anderen ein.

Das Bw Arnstadt wurde 1995 endgültig geschlossen. Meine TA-Gruppe zählte inzwischen nur noch neun Mann. Ich landete Ende 1995 bei der Restrukturierung, denn alle vom Arbeitsplatzverlust betroffenen Mitarbeiter wurden in die sogenannten Restrukturierungsgruppen versetzt. Mein Dienort war nun wieder Erfurt. Hier hatte ich vor 17 Jahren bei der Deutschen Reichsbahn meine Lok-



Der Rohbau des Heizwerks Bw Arnstadt, das nie in Betrieb ging (im Winter 1986).

Die beabsichtigte Verwendung von Rohbraunkohle hatte einen großen Aufwand für Anschlussgleis, Kohlelager, Krananlagen, Beschiebung, Entaschung und Entstaubung erfordert.

schlosserlehre begonnen. Jetzt beschäftigte ich mich mit den Vorplanungen für den Abbruch der nicht mehr benötigten, teilweise schon seit Jahrzehnten stillliegenden Bw-Anlagen. Die Abbrucharbeiten sollten mit dem überzähligen Personal erledigt werden. Die offizielle Frage des Eisenbahnbundesamtes, wie viele Menschen man umbringen wolle, wenn man Laien mit der Beseitigung von Ingenieurbauwerken beschäftigt, brachte diesem Projekt ein jähes Ende. Nun bekam ich die Leitung einer größeren Gruppe zugewiesen, überwiegend Frauen, welche zuvor bei der Direktionsbeschaffungsstelle tätig waren. Einen zentralen Einkauf brauchte man nicht mehr, so die Meinung des neuen Managements. Jeder sollte seinen Bedarf selbst am Markt bestellen und auch decken. Als Aufgaben standen möglichst schwere und schmutzige Arbeiten an, um vor allem die Frauen zum Aufgeben

zu bringen, die im DB-Selbstverständnis bei der Bahn nichts verloren hatten. Das ging los mit Unkraut jäten an Bordsteinkanten (natürlich nur mit Messern) bis hin zur Entsorgung von Gefahrstoffen, welche als Hinterlassenschaften der aufgelösten Dienststellen übriggeblieben waren. Kein Wunder, denn die Mitarbeiter erfuhren erst am Morgen, dass es ihr letzter Arbeitstag war. Also schlossen sie einfach zu und gingen. Die eingelagerten Materialien, darunter auch viele Gefahrstoffe, interessierten nicht. Schließlich brannte auch noch die Lagerhalle der Direktionsbeschaffungsstelle ab. Vermutlich war es Brandstiftung. Nun mussten wir die Brandruine abreißen und die davor stehenden, verbrannten Güterwagen verschrotten. Der große Vorteil mit den Frauen war, sie kannten sich in der Brandruine aus.

Teil 2 folgt im Heft 46

## 25 Jahre BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde „Hoher Fläming“

*Frank Wieland, Bad Belzig – Leiter der BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde „Hoher Fläming“*

Bad Belzig liegt in Brandenburg an der Bahnstrecke Potsdam–Wiesenburg (Mark) und war ehemals Teil der militärstrategischen „Kanonenbahn“, die von Berlin über Güsten, Blankenburg, Wetzlar, Koblenz und Trier bis nach Metz in Frankreich reichte. Den Zusatz „Bad“ bekamen Ort und Bahnhof erst 2011 verliehen.

Als im März 1994 die beiden im Bw Seddin beheimateten, und bereits seit einiger Zeit abgestellten, Kö II 310 735 (ex DR 100 735-0) und 310 744 (ex DR 100 744-2) verschrottet werden sollten, beschlossen einige Seddiner Lokführer, diese zwei Loks zu retten. Sie baten an entsprechender Stelle darum, sie erhalten zu dürfen. Grundsätzlich war das kein Problem, jedoch mussten sie von dem Gleis, auf dem sie abgestellt waren, weggefahren werden. So kam man auf die Idee, sie nach Bad Belzig zu überführen. Da beide Loks noch Fristen

hatten und auch fahrbereit waren, konnten sie aus eigener Kraft bewegt werden. Es wurde eine Überführung beantragt und genehmigt. Die Strecke von 33 Kilometern sollte kein Problem sein. Schwierig für die Fahrplanung war lediglich, dass die Loks nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h über die dicht belegte, damalige ICE-Strecke fahren konnten. Schließlich funktionierte der Fahrplan. Lediglich eine Überholung war notwendig. Im Bahnhof Belzig wurden die Loks zunächst auf den Gütergleisen der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn abgestellt. Kurz darauf gründete sich der Verein Eisenbahnfreunde „Hoher Fläming“. Er hatte u.a. das Ziel, die Brandenburgische Städtebahn zu erhalten und Sonderfahrten auf ihr anzubieten. Nach und nach gesellten sich zu den beiden Lokomotiven ein paar dreiachsige Personenzugwagen, verschiedene



Teil der Bahnstrecke Berlin–Blankenheim (Kanonenbahn)  
Autor: Hbf878 auf wikipedia.org



Die ausgemusterten Fahrzeuge auf der Ostseite des Bahnhofs Bad Belzig

Sammlung Wieland

Güterwagen sowie noch zwei Seddiner Loks. Als die ex DR 110 228-4 und die ex DR 106 067-2 ausgemustert waren, überführte man auch sie nach Belzig.

Sonderfahrten konnten zunächst auf dem 21 Kilometer langen Abschnitt Belzig-Niemegk-Treuenbrietzen der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn stattfinden, später auch auf dem Abschnitt Belzig-Brandenburg. Der Verein machte sich mit seinen Veranstaltungen einen Namen und holte immer wieder andere Vereine mit ins Boot, natürlich mit Dampfloks als Zugpferde.

Zum 1. März 1996 gründete sich dann die BSW-Freizeitgruppe Eisenbahnfreunde „Hoher Fläming“ und arbeitete unter der Federführung des Vereins zunächst die Personen-, später auch die Güterwagen mit auf. Bei den Traditionszugveranstaltungen war die BSW-Gruppe ebenfalls immer dabei.

Im Jahre 1997 beging die Stadt Belzig ihr 1 000-jähriges Jubiläum. BSW-Gruppe und Verein waren im Festkomitee vertreten und

organisierten ein großes Bahnhofsfest. In Zusammenarbeit mit DB Station&Service, DB Cargo, DB Regio und DB Fernverkehr, und nicht zuletzt durch die Beziehungen des BSW konnten viele historische und auch moderne Lokomotiven in einer großen Fahrzeugausstellung präsentiert werden. Sonderfahrten auf der Städtebahn nach Brandenburg und Niemegk fanden stets großen Zuspruch, sogar mit einem damals noch betriebsfähigen SVT 18.16.

Die vier in der Obhut der Eisenbahnfreunde befindlichen Loks waren zwischenzeitlich in das Eigentum des DB Museums übergegangen. Mit diesem wurden nun Pflegeverträge abgeschlossen. Ein Verbleib dieser Loks in Belzig schien damit gesichert. In der Folgezeit fanden viele weitere Sonderfahrten statt. So zum Beispiel in der Prignitz zwischen Pritzwalk und Güstrow, auf der Rübelandbahn und auf der Strecke Neustrelitz-Mirow. Sogar nach Dresden zum Striezelmarkt wurde der Belziger Personenzug eingesetzt. Im September 1999

nahm er auch als Abschiedsfahrt auf der stillzulegenden Strecke Güsten-Ziesar teil.

Im Jahre 1999 sollten im Bahnhof Belzig die Gleise der Städtebahn zurückgebaut werden, die ausschließlich die Eisenbahnfreunde nutzten. Sie waren über mehrere Weichen angebunden und damit zu kostenintensiv. DB Netz machte dem Verein das Angebot, die ausgemusterten Fahrzeuge auf den drei Abstellgleisen der ehemaligen Lokeinsatzstelle abzustellen. Diese befand sich am östlichsten Zipfel des Bahnhofs und war zunächst kein attraktives Angebot. Die Städtebahngleise lagen in der Mitte des Bahnhofs und somit gut erreichbar. Andererseits konnte perspektivisch der in den 1980er-Jahren zum SKL-Schuppen umgebaute Lokschuppen genutzt werden. Vor allem aber der Kostenfaktor überzeugte. Ende des Jahres 1999 fand der Umzug auf die „neuen“ Gleise statt. Verein und BSW-Gruppe machten sich gleich daran, das Areal einzuzäunen und ein Gleistor einzubauen. Das neue Domizil begann zu gefallen. Plötzlich war Gestaltungsspielraum vorhanden. Auf dem Bahnhof wurde ein Wasserkran geborgen und auf dem neuen Gelände wieder aufgestellt. Und ein kleiner Signalpark wurde angelegt. Der Gedanke, ein Eisenbahnmuseum aufzubauen, nahm Gestalt an.

Ende 2003 ging der Nahverkehr auf der Strecke Belzig-Brandenburg zu Ende. Am 25. März 2004 folgte noch das 100. Jubiläum der Brandenburgischen Städtebahn u.a. mit Sonderfahrten zwischen Belzig, Brandenburg und Niemegk. Danach war Schluss. Fahrten nach Brandenburg und Niemegk wurden sehr selten. Die bisher letzten größeren Veranstaltungen fanden in den Jahren 2007 und 2009 statt.

Ein herausragendes Arrangement zeigten die Belziger Eisenbahnfreunde 2010 anlässlich „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“. In der Eifel fand über Ostern ein großes Dampflokspektakel statt. Dazu wurden die Belziger Eisenbahnfreunde mitsamt Personenzug nach Gerolstein eingeladen, um sich auf den dortigen Strecken zu präsentieren. Das war für alle ein tolles Erlebnis und für unseren Personenzug die bis dato weiteste Fahrt.

Danach wurde es, was die Sonderfahrten anging, durch den „Wegfall“ der umliegenden Nebenstrecken sehr ruhig in Belzig. BSW-Gruppe und Verein konzentrieren sich seitdem auf die möglichst originalgetreue Aufarbeitung der Fahrzeuge und auf die Gestaltung des Museumsgeländes. Der weitestgehend originalgetreue Zustand einiger Wagen und Lokomotiven hat DB Cargo bisher zweimal veranlasst, Gruppe und Verein zu den jährlichen Fahrzeugausstellungen

**Die Belziger Kollegen wechseln Planken an einem G-Wagen aus. Sammlung Wieland**



nach Seddin einzuladen. Die Überführungen organisierte DB Cargo hin und zurück.

Der Mangel an Möglichkeiten, selbst Sonderfahrten zu veranstalten, führte 2013 bei der BSW-Gruppe zu der Idee, auf Reisen zu gehen. Das Motto „Eisenbahn und Landschaft in Polen“ gefiel allen Teilnehmern so gut, dass nun jedes Jahr eine andere Gegend Polens anstand. Highlights dieser Reisen waren stets Fahrten mit verschiedenen Schmalspurbahnen. Auch polnische Bahnbetriebswerke und Eisenbahnmuseen standen auf dem Plan.

Im November 2019 suchten Schmierfinken acht unserer historischen Wagen heim. Besonders ärgerlich war dabei, dass wir zwei davon erst kurz zuvor restauriert und neu angestrichen hatten. Sie wurden

mit absolut sinnlosen Kritzeleien und Worten ohne jegliches „Statement“ versehen. Somit war wieder ein neuer Anstrich nötig.

Die Corona-Pandemie und die damit einhergehenden Kontaktbeschränkungen brachten 2020 für die handwerklichen Arbeiten der BSW-Gruppe kaum Einschränkungen, denn das Vereinsgelände ist schließlich groß genug, um Abstand zu halten. Aber die Geselligkeit hat gelitten, und unsere Aufenthaltswagen konnte nicht voll genutzt werden.

Zukünftig wird unsere BSW-Gruppe weiterhin aktiv bei der Restauration und den Erhalt der Fahrzeuge des Vereins sowie der Lokomotiven des DB Museums und beim weiteren Ausbau des Eisenbahnmuseums mitwirken.

**Die Gruppe während der letzten Polenreise im Eisenbahnmuseum in Jaworzyna Śląska, v.l.n.r.: Thomas Friedrich, Carsten Friese, Frank Wieland, Fred Sommerfeld, Martin Heydecke, Benito Müller, Sebastian Koallick**



# Wolfgang Bahnert, ein Mitbegründer von Bahn&Modell

*Helga Kuhne, Dresden – Redaktion*

Anlässlich seines 80. Geburtstags im Jahr 2020 nahm Wolfgang Bahnert wieder Kontakt mit uns auf. Viel Zeit ist vergangen, seit er aktiv an unserem Heft mitgewirkt hat. Dabei gehörte er mit zu den Gründungsvätern unseres Fachblatts. Schon im Heft 1 (1999) wurden seine Lebensdaten als „Sprecher Fachausschuss Modelleisenbahn bei HV der Stiftung Bahn-Sozialwerk“ vorgestellt. Darüber hinaus lieferte er im selben Heft eine exzellente Reportage mit dem Titel „Harte Zeiten“. Aus der Sicht eines jungen Mannes schilderte er seinen Dienst als Heizer auf dem D 369 von Leipzig nach Karl-Marx-Stadt (Chemnitz). Hier bewies er Liebe zum Detail, große Beobachtungsgabe und hohe Achtung vor seinem „Meister“ und der Maschine. Sein dritter Beitrag im Heft 1 beschäftigte sich mit dem 1. Modellbauseminar im Mai 1998 in Schwarzburg/Thüringen, das er selbst organisierte. Hier war er ganz in seinem Element, denn bereits mit neun Jahren friemelte er mit Sperrholz, Pappe und Konservendosenblech, um einen Modelleisenbahn-Wagen entstehen zu lassen. Mit 14 Jahren bastelte er seine erste Dampflok (BR 38,10-40 in HO), und als 18-Jähriger wurde er Jung-Autor im „Modelleisenbahner“ mit einer Bauanleitung für eine Bahnhofstoilette, auch in HO.

Dann begann sein Berufsleben bei der Deutschen Reichsbahn, das ihn vom Heizer zum Lokführer über Lokleiter bis zum Loktechnologen im Bw Leipzig Hbf Süd führte. 1984 wurde er von der Deutschen Reichsbahn freigestellt und arbeitete sechs Jahre lang als Sekretär beim Bezirksvorstand Halle (Saale) des Deutschen Modell-

eisenbahn-Verbandes der DDR (DMV). Das war folgerichtig, denn er hatte schon eine Modellbahngruppe im Bw Leipzig Hbf Süd gebildet und war Vorsitzender der AG 6/7 „Friedrich List“ Leipzig im DMV. Als Fotograf und Texter verewigte er sich in mehreren Ausgaben des Modelleisenbahnkalenders Verlag „Bild und Heimat“ Reichenbach (Vogtl).

Nach der politischen Wende schloss er sich dem BSW-DR an. Er erlebte noch fünf Bahn-Dienstjahre als Sachbearbeiter für Sonderfahrten in der Rbd Halle, Geschäftsbereich Fernverkehr. Anfang 1995 ging er in den Ruhestand. Da ist er im 56. Lebensjahr und noch voller Tatendrang. Als Modellbahn-Experte fand er den Weg in unseren Freizeit/Kulturbereich.

Zehn Jahre später, im Jahr 2005, lernte ich Wolfgang Bahnert auf einer BSW-Arbeitstagung in Festenburg kennen. Er brannnte noch immer für die Modelleisenbahn. In unserem Fachblatt Bahn&Modell veröffentlichte er zahlreiche Bauanleitungen, Fotos und Texte zu Modellbahnobjekten – vom einfachen Baum über Signale bis zum kompletten Zug. Der Tüftler hat insgesamt 120 Triebfahrzeuge in den Nenngrößen N bis I gebaut, davon neun fahrbereite Lokomotiven von Hartmann.

Der Mitbegründer unseres Fachblattes schrieb auch sein Wissen auf. Es entstanden die Bücher „Das Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf Süd“ (Eisenbahn-Fachbuch-Verlag) und „Meine Technik, meine Modelle“ sowie „Episoden zwischen Dampf und Diesel“ (Bildverlag Böttger GbR). Im selben Verlag soll 2021 das nächste Buch unter dem Titel



W. Bahnert: „Es ist die SAXONIA mit Zug, dessen Wagen in der Waggonbauanstalt der LDE um 1840 gebaut worden sind. Die Zeichnungen dafür habe ich im Bericht der Waggonbauanstalt der LDE von 1849 im Archiv des Museums im Leipziger alten Rathaus gefunden, als ich für das Jubiläum des Bw Leipzig Hbf Süd Anfang der 1980-Jahre recherchiert habe. Lok und Zug sind völliger Eigenbau für 12-Volt-Zweileiter-Gleichstrom.“

Wolfgang Bahnert vor seiner sächsischen TT-Nebenbahnanlage im Jahr 2000. Alle Fahrzeuge für diese Anlage sind Eigenbauten. Fotos: W. Bahnert (2x)



"Wenn der Meister erzählt" erscheinen. Darin gibt Wolfgang Bahnert Gespräche mit alten Kollegen wieder, die noch bei den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen die Lokführerprüfung abgelegt haben.

Wolfgang Bahnert ist nach wie vor sehr interessiert am Inhalt jedes neuen Heftes von Bahn&Modell und erinnert sich anlässlich seines runden Geburtstages im vergangenen Jahr an Höhepunkte in seinem Modelleisenbahnleben als Autor und Interviewpartner:

*„Mich erfüllt es in gewisser Hinsicht mit Stolz, dass ich Fahrzeuge als Modell auf unsere Gruppenanlage gebracht habe, bevor diese zum Alltag auf den Gleisen der Deutschen Reichsbahn gehörten. Nach einem Foto eines Modells der BR 130 in der Eisenbahnerzeitung ‚Fahrt Frei‘ und den technischen Daten habe ich eine Übersichtszeichnung angefertigt und diese Lok als Modell in H0 gebaut. Zur Weihnachtsausstellung im Mai 1969 lief die Lok auf unserer Anlage. Besucher erkundigten sich bereits an der Kasse, auf welcher Anlage die neue Lokomotive fährt. 1974 war es die nächste Lokomotive, die 250 003. Zur Frühjahrsmesse erwarb ich einen Prospekt am Messestand des LEW Hdf. Dieser volkseigene Betrieb VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke ‚Hans Beimler‘ Hennigsdorf, benannt nach dem Politiker Hans Beimler und dem Standort des Werks in Hennigsdorf, war ein Schienenfahrzeughersteller in der DDR und dort der alleinige Hersteller von Elektrolokomotiven. Das Modell der 250 003 habe ich dann aus ein Millimeter dickem Pertinax gebaut, die Teile mit dem Zweikomponentenkleber EPASOL EP 11 zusammengeklebt und warm ausgehärtet. Im Folgejahr brachte*



Buchtitel von Wolfgang Bahnert





W. Bahnert: „1982 war es dann die BR 212 (Weiße Lady), die ich aus Messingblech baute und die auf unserer Anlage ‚Klingenberg-Colmnitz‘ einen Schnellzug führte.“ Foto W. Bahnert

die Zeitschrift *„Der Modelleisenbahner“*, Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn, meinen Bauplan dazu.“

Stolz ist er auch auf die Zusammenarbeit mit Robby Mörrer für die Fernsehserie *„Auf kleiner Spur“* im Mitteldeutschen Rundfunk (MDR). Die UAP Video GmbH in Leipzig bietet Zusammenstellungen der Sendungen auf DVD an; darin mit fast allen seinen Bastelbeiträgen.

2015/2016 schrieb ein BSW-Autorenkollektiv am Buch *„Eisenbahndirektion Halle 1895–1991“*. Ich bat den versierten Fachmann, einige Skizzen zu verschiedenen Eisenbahnknoten im Rbd-Bezirk zu zeichnen. Sie sollten am Schluss des Buches stehen. Das tat er hervorragend! Leider war das Buchmanuskript übertoll

und nur die zwei Skizzen von den Knoten Halle und Leipzig konnten aufgenommen werden. Das schuf Unmut, denn keiner möchte für den Papierkorb arbeiten. Jetzt nach Jahren haben wir wieder einen Draht geknüpft

Ich wünsche ihm eine bessere Gesundheit für die kommenden Jahre und freue mich, dass er ein aufmerksamer und kritischer Bahn&Modell-Leser ist und uns als solcher hoffentlich noch lange erhalten bleibt.

Mir drängt sich dazu noch ein Goethe-Zitat auf: *„Älter werden heißt, ein neues Geschäft antreten. Alle Dinge verändern sich, und man muss entweder zu handeln ganz aufhören oder mit Willen und Bewusstsein das neue Rollenfach übernehmen.“*

# Von „Schöne Welt“ bis „DB mobil“ – die Privatkunden-Magazine der DB/DB AG

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

In den Vorgänger-Heften 42, 43 und 44 haben wir die klassischen Mitarbeiter- und Kundenzeitschriften der Deutschen Reichsbahn bzw. der Deutschen Bundesbahn vorgestellt. Jetzt folgen die Privatkunden-Magazine der DB/DB AG in Fernzügen, Reisezentren und DB-Lounges.

Privatkunden-Magazine liegen heute überall, im Briefkasten, an der Kasse, in der Apotheke und eben auch im Zug. Die bunten Unterhaltungsobjekte der Corporate Publishing (CP) erscheinen regelmäßig und kostenfrei. Sie sollen das Unternehmensimage verbessern und die Kundenbindung erhöhen. Werbefachleute bezeichnen sie auch als Business-to-Consumer-Produkte (B2C).

Der Eisenbahn-Fernverkehr hat die privilegierte Situation, dass er über längere Zeit anhält und viele Reisende schon deshalb aus Langeweile zu ausliegendem Lese-material greifen. Hier liegt die exponierte Stellung der DB-Privatkunden-Magazine. Eines der ersten ihrer Art war die „Schöne Welt“. Es wurde von 1957 bis 1990 vom DB-Werbeamt in Nürnberg verantwortet. Zu den Mitherausgebern gehörten neben der DB auch die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) sowie die Reiseveranstalter Touropa und Scharnow/Hannover, die später die Touristik Union International (TUI) gründeten. Im Lauf der Zeit kamen auch Ameropa und

das Deutsche Reisebüro hinzu. Tausende von Lesern hatten das Privatkunden-Magazin auch zu Hause abonniert, denn zu diesem Zeitpunkt gab es in Deutschland keine anderes, so weit verbreitetes Reise-magazin. Die Reiseberichte sollten das Fernweh im Wirtschaftswunderland schüren und zur Nutzung der Züge animieren. Die „Schöne Welt“ wurde redaktionell und technisch vom Süddeutschen Verlag in München produziert. Im Laufe der Jahre variierten Titel und Umfang:

„Durch die Schöne Welt“ – Eine Zeitschrift für Reise und Touristik, 1/1957–3/1968, 36 Seiten, achtmal im Jahr, Auflage: 200 000, Chefredakteur: Wolfgang Thomas



„DURCH DIE Schöne Welt“, Nummer 6, Juni 1963 – Fußnote im Kasten rechts unten: Bitte lassen Sie dieses Heft hier im Zug – es soll noch andere Reisende unterhalten!



„Schöne Welt“ September-Heft 1978

Quelle: <https://deacademic.com/dic.nsf/de-wiki/2327451> (2x)



„Schöne Welt“ – Die Zeitschrift der Deutschen Bundesbahn für Reise und Touristik, 4/1968–10/1980, 36 Seiten, monatlich, Auflage: 200 000

Chefredakteur: Heinz Hartmann

„DIE SCHÖNE WELT“ – Reisemagazin der Deutschen Bundesbahn und div. Reiseveranstalter

11/1980–12/1991, 92 Seiten, monatlich, Auflage: 200 000

Chefredakteur: Heinz Hartmann (bis Juni 1990)

„Intercity“ – Das Magazin der Bahn – Ihr Erste Klasse-Exemplar zum Mitnehmen (im Zug)

1/1992–9/1994, monatlich

Herausgeber: Deutsche Bundesbahn, Zentrale, Hauptverwaltung bzw. ab 4/1994 DB AG, Geschäftsbereich Fernverkehr  
Produktion: K+S Verlagsgesellschaft Hamburg

„ZUG“ Deutsche Bahn DB Für Menschen unterwegs

1/1994–12/1998, 60 Seiten, monatlich

Herausgeber: DB AG, Unternehmensbereich Personenverkehr

Produktion: K+S Verlagsgesellschaft Hamburg

„ZUG“ Ausgabe Mai 1995

**„DB mobil“** – Ihr Exemplar zum Mitnehmen

1/1999–12/2000, monatlich

Herausgeber: DB Reise&Touristik, Deutsche Bahn Gruppe bzw.

ab 8/2000: DB AG, Unternehmensbereich Personenverkehr,

Produktion: K+S Kundenzeitschriften und Service-Verlagsgesellschaft Hamburg

**„mobil“** was uns bewegt

DB – Ihr Exemplar zum Mitnehmen

1/2001–12/2004, monatlich

Herausgeber: DB AG Kommunikation

Produktion: K+S Kundenzeitschriften und Service-Verlagsgesellschaft Hamburg

bzw. ab 1/2002 Gruner+Jahr Corporate Media GmbH Hamburg

**„mobil“** DB BAHN – Das Magazin der Deutschen Bahn

1/2005–2/2016, monatlich

Herausgeber: DB AG Kommunikation

bzw. ab 1/2009 DB Mobility Logistics AG

Produktion: Gruner+Jahr Corporate Media GmbH Hamburg

bzw. ab 8/2016 Gruner+Jahr-Tochter TERRITORY Content to Results GmbH, Hamburg

**„mobil“** DB – Das Magazin der Deutschen Bahn dbmobil.de

3/2016–5/2018, 100 Seiten, monatlich

Druck-Auflage 485 000 Stück und auf [www.mobil.deutschebahn.com](http://www.mobil.deutschebahn.com)

Herausgeber: DB Mobility Logistic AG, Chefredakteur: Stephan Seiler

Produktion: Gruner+Jahr-Tochter TERRITORY Content to Results GmbH, Hamburg



**„mobil“** 03 | 2010

**„mobil“** 08 | 2017 – Mit diesem Heft feierte **„mobil“** die 200. Ausgabe. Die Jubiläums-Nummer kam mit 134 Seiten Umfang und rund 20 Seiten Werbung heraus (Werbe-Preis je Seite 21.100,- €).





„DB mobil“ Januar 2021 – zum Mitnehmen

Unten: In „DB mobil“ Januar 2021 – Axel Prah und Jan Josef Liefers am ICE mit Corona-Konterfei-Masken

Foto: DB mobil/Paulina Hildesheim

„mobil“ DB – Das Magazin der Deutschen Bahn dbmobil.de  
6/2018–8/2019, 100 Seiten, monatlich  
Druck-Auflage 479 000 Stück und online  
Herausgeber: Deutsche Bahn AG, Chefredakteur: Stephan Seiler  
Produktion: Gruner+Jahr-Tochter TERRITORY Content to Results GmbH, Hamburg

„DB mobil“ – Das Magazin der Deutschen Bahn dbmobil.de #dbmobil  
9/2019–heute, 100 Seiten, monatlich  
Druck-Auflage 482 000 Stück und online  
Herausgeber: Deutsche Bahn AG, Chefredakteur: Stephan Seiler  
Produktion: Gruner+Jahr-Tochter TERRITORY Content to Results GmbH, Hamburg

Im Januar 2001 war „mobil“ im Rahmen einer größeren Neuausrichtung des Produktportfolios der Deutschen Bahn neu gestaltet worden. Zur März-



Ausgabe 2007 gab es eine weitere Neugestaltung. „*DB mobil' bleibt im besten Sinne ein Heimatmagazin, das aber künftig noch journalistischer, digitaler, emotionaler und markenbildender auftritt*“, erklärt im November 2015 Chefredakteur Stephan Seiler. In seiner jetzigen Form gibt es das Magazin seit März 2016. Seitdem ist das „o“ von „mobil“ nicht mehr unterstrichen. Weshalb auch immer.

„DB mobil“ wird monatlich exklusiv und kostenlos den Reisenden an Bord aller Fernverkehrszüge, in allen DB Reisezentren und DB Lounges angeboten. Das preisgekrönte und sehr erfolgreiche DB-Magazin erreicht bei einer verbreiteten Auflage von rund einer halben Million Exemplaren mehr als 1,3 Millionen Menschen. Es präsentiert den Fahrgästen nicht nur Interessantes aus dem DB-Kosmos, sondern vor allem Interviews mit bekannten Zeitzeugen und interessante Geschichten aus den Themenfeldern Reise, Gesellschaft, Kultur und Zeitgeist. Die Texte sind locker geschrieben, quasi stromlinienförmig ohne viele Ecken und Kanten, über die man nachdenken müsste und an denen man sich stoßen könnte. Und auch eine Kinderseite ist in dem Blatt enthalten. Sie umfasst Rätsel und Denksport sowie Wissenswertes aus der Welt der Eisenbahn. Seit Januar 2012 kann man diese auch online lesen auf [www.mobil.deutschebahn.com](http://www.mobil.deutschebahn.com) bzw. [www.dbmobil.de](http://www.dbmobil.de).

Im Januar 2021 erschien (nach 239 Ausgaben) eine Jubiläumsausgabe zum 20. Geburtstag von „DB mobil“ mit einem Exklusiv-Interview mit Bundeskanzlerin Angela Merkel sowie der Ankündigung einer neuen digitalen

Plattform incl. zweiwöchigem Podcast-Angebot „Unterwegs mit Prominenten“, z. B. Axel Prahl und Jan Josef Liefers im ICE von Berlin nach Münster (Westf).

Eine andere, nicht ganz so populäre DB-Kundenzeitschrift war „**DIE BUNDESBAHN**“. Sie wurde 1949 bis 1992 von der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn unter der Rubrik Zeitschrift für aktuelle Verkehrsfragen herausgegeben. Sie sollte die Öffentlichkeit über Planungen und Entwicklungen im nationalen und internationalen Eisenbahnwesen informieren und mit Problemen und Aufgaben der Deutschen Bundesbahn vertraut machen.

Von Mitte 1992 an erschien sie kurzzeitig unter dem Titel „**Die Deutsche Bahn**“, bevor sie Ende 1993 eingestellt wurde.

#### „DIE BUNDESBAHN“ April 1979



# 125 Jahre Greifenberger Kleinbahn

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Wer in den Sommermonaten an der polnischen Ostsee zwischen Szczecin (Stettin) und Kołobrzeg (Kolberg) unterwegs ist, hört sie ab und zu pfeifen. Und wer dem Pfeifen nachgeht, entdeckt eine modernisierte 1 000-mm-Schmalspurbahn mit einer rumänischen Diesellok. Sie zieht restaurierte, offene und gedeckte Personenwagen. So ist es mir ergangen während eines Kuraufenthaltes Ende August 2020. Die Corona-Welle hatte sich abgeschwächt und die Kleinbahn fuhr wieder.

Die Strecke beginnt in Gryfice (Greifenberg) im pommerschen Hinterland und führt über 39,4 Kilometer nach Norden bis nach Pogorzelica (Fischerkathen) an

der Ostseeküste, Fahrzeit 1 Std., 54 Minuten. Vor 125 Jahren, am 1. Juli 1896, trat die Greifenberger Kleinbahn (GbKB) ins öffentliche Leben, wie man damals formulierte. Sie war ursächlich eine Wirtschaftsbahn mit kleiner Spurweite von 750 mm. Sie transportierte Kalk vom Steinwerk Zarnglaff sowie Ziegelsteine, Holz, Zement, Lebensmittel und natürlich Personen in die aufstrebenden Ostsee-Gemeinden der preußischen Provinz Hinterpommern.

Vom Kleinbahnhof Greifenberg (Pom) aus entwickelte sich ein Schmalspurbahnnetz, das sich allmählich auf rund 170 Kilometer erweiterte, gebaut und betrieben von der Berliner Firma Lenz & Co GmbH.

Die Strecke der Greifenberger Kleinbahn (Nadmorska Kolej Wąskotorowa) im Jahr 2020

Grafik: travelnetto



[illegible]

**Kursbuch-Auszug 1944.**

Die Stammstrecke führte anfangs von Greifenberg (Pom) bis nach Horst Seebad [36,3 km]. Ab 1905 wurde sie auf 1 000 mm umgespurt, um speziell den Güterverkehr zu erleichtern. Der letzte Abschnitt an der Küste von Horst Seebad nach Trep-tow (Rega) [16,7 km] ging am 1. Mai 1913 gleich mit 1 000-mm-Spurweite in Betrieb. Die dynamische Entwicklung der Kleinbahn zu Beginn des 20. Jahrhunderts trug maßgeblich zur Entwicklung der Region bei. 1940 standen dafür 18 Dampflokomotiven, ein Triebwagen und diverse Per-

sonen- und Güterwagen zur Verfügung,  
alle mit Mittelpuffer und doppelten Kupp-  
lungsketten rechts und links.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Hinterpommern polnisch und benannte sich aus dieser Perspektive um in Westpommern. Auch die Orte erhielten polnische Namen. Die ersten Kleinbahnzüge unter polnischer Regie fuhren wieder am 15. August 1945 auf der Strecke Starogard Łobeski (Stargard)–Resko (Regenwald). Gleich als nächste wurden die GbKB-Strecke Gryfice (Greifenberg)–Niechorze

Personenzug der Greifener Kleinbahn (polnisch: „Gryficka Kolej Dojazdowa“) im Jahr 1964, mit 1'C1-Dampflok Tyn6-3632, ex. GbKB 22C (Vulcan 1928/4018) und Personenwagen (Waggonbau Görlitz 1904) Foto: Roger Joanes





Das Greifenger Kleinbahn-Netz bestand bis in die 1980er-Jahre. Bei Stepnica (links unten) reichte es bis zur Oder.

Grafik: travelnetto

(Horst)–Trzebiatów (Treptow) [53,0 km] wieder in Betrieb genommen. Das Hauptaugenmerk lag auf dem Güterverkehr. Dieser wurde Ende der 1970er-Jahre durch den Einsatz von Rollwagen und rumänischen Dieselloks der Reihe Lxd2 umfassend modernisiert. Vorher hatte die PKP zum Ersatz der alten deutschen Dampflokomotiven polnische Lokomotiven der Baureihe PX48 von 750 mm auf Meterspur umbauen lassen. Auch die deutschen Personenwagen erhielten neue Aufbauten und wurden vereinheitlicht.

In den 1980er-Jahren schrieb das Schmalspurnetz immer mehr rote Zahlen. Daraufhin verweigerte die PKP-Dyrekcja Szczecińska (Direktion Stettin) notwendige Investitionen am Oberbau und den Ge-

bäuden. Das Netz der Greifenger Kleinbahn wurde nach und nach stillgelegt.

Um einen vollständigen Verfall zu verhindern, stellte man die Stammstrecke am 11. Mai 1995 unter Denkmalschutz. Doch auch diese Maßnahme verbesserte nicht deren schlechten Zustand. Im Winterfahrplan pendelten noch lediglich zwei Triebwagen über 15 Stationen zwischen Gryfice (Greifenberg) und Niechorze (Horst).

- 1 0,0 km - Gryfice Wask. (Greifenberg Kleinb.)
- 2 4,1 km - Popiele (Chausseehaus)
- 3 8,6 km - Rybokarty (Ribbekardt)
- 4 12,4 km - Niedźwiedziska (Medewitz)
- 5 16,5 km - Modlimowo (Muddelmow)
- 6 18,7 km - Paprotno (Parpart)
- 7 22,7 km - Karnice (Karnitz)



So sehen die NKW-Züge heutzutage aus

Foto H. Kuhne

- 8 26,7 km - Dreżewo (Dresow)
- 9 29,5 km - Trzęsacz (Hoff)
- 10 30,9 km - Rewal (Rewahl)
- 11 32,3 km - Śliwin (Schleffin)
- 12 35,5 km - Niechorze Latarnia (Horst Leuchtturm)
- 13 36,4 km - Niechorze Gł. (Horst Hbf)
- 14 38,2 km - Pogorzelica Sandra
- 15 39,4 km - Pogorzelica (Fischerkathen)

Der östlichste Streckenabschnitt von Pogorzelica (Fischerkathen) nach Trzebiatów (Treptow) war bereits wegen einer maroden Brücke über die Rega stillgelegt worden. 2001 beschlossen die Polnischen Staatsbahnen (PKP) generell, alle Schmalspurbahnen abzustoßen und zum Verkauf auszuschreiben. Ein Angebot für die Reste der GbKB (15 Stationen) kam sogar aus

Kenia. Glücklicherweise wurde das Angebot aus Afrika nicht angenommen und eine lokale Lösung gesucht. Die Anliegergemeinde Rewal (Station 10) sah den Küstenabschnitt als Touristenattraktion, bewarb sich und bekam 2002 den Zuschlag. So rettete sie die Schmalspurstrecke Gryfice–Pogorzelica vor dem endgültigen Verschwinden. Notwendige Restaurierungen konnten sich die 3 500-Einwohner-Gemeinde Rewal allerdings nicht leisten. Erst 2004, nach dem Beitritt Polens zur Europäischen Union, eröffneten sich neue Perspektiven und Entwicklungsmöglichkeiten. Die Provinzverwaltung Westpommern beantragte EU-Fördermittel und finanzierte damit die „Revitalisierung“ der Küstenbahn. Alte Schwellen und Schienen wurden ersetzt, zwei rumänischen Diesel-



**Das Pommersche Schmalspurbahn-Museum in Gryfice hat viele historische Fahrzeuge in die Neuzeit gerettet.**  
Foto: Pibwl

loks Lxd2 aufgearbeitet und die Personenwagen restauriert. Sie erhielten Heizung und moderne Toiletten. Die historischen Bahnhofsgebäude in Rewal und Pogorzelica bekamen eine Verjüngungskur, und drei kleine Empfangsgebäude in Trzęsacz, Śliwin und am Leuchtturm in Niechorze wurden neu errichtet. Es entstand eine modernisierte Küstenbahn, die allerdings einiges von ihrem historischen Flair verloren hat. 2009 fuhren 110 000 Fahrgäste mit dieser neuen GbKB.

Im Jahr 2013 wurde ein eigenes Unternehmen „Küsten-Schmalspurbahn“ (polnisch: „Nadmorska Kolej Wąskotorowa - NKW“) gegründet. So beschriftet fährt die Bahn seitdem durchs Land. Sie verkehrt nur noch in den Sommermonaten mehr oder weniger für die Urlauber. In der Saison 2020 fuhr sie vom 11. Juni bis zum 26. September.

Der erste Zug begann jeweils morgens im Depot in Gryfice Wask. (Greifenberg Kleinb.) und führte bis zur Endstation in Pogorzelica (Fischerkathen). Dann pendelte er dreimal an der Küste zwischen

Pogorzelica und Trzesacz hin und her (je 34 Minuten). Der letzte Zug abends fuhr wieder zurück nach Gryfice Wask. Hier befindet sich auch das recht ansehnliche Pommersche Schmalspurmuseum (polnisch: „Stała Wystawa Pomorskich Kolei Wąskotorowych“) mit Dampfloks, Wagen und Draisinen im Freigelände. Auch die deutsche Dampfloks Tyn6-3632 (GbKB 22c) und ein dazugehöriger Personenwagen (siehe Foto oben) finden sich hier wieder. Die noch betriebsfähige PX48-3915 (Chrzanów 1952/3051, 1979 umgebaut aus 750-mm-Px48-1766) durfte zu besonderen Anlässen von der Gemeinde Rewal zum Einsatz auf der Strecke Gryfice–Pogorzelica genutzt werden. 2017 musste die Lok zur Hauptuntersuchung und ist seitdem nicht mehr nachweisbar.

Das Pommersche Schmalspurmuseum gehörte früher zum Eisenbahnmuseum Warschau. Seit 2010 ist es der Provinzverwaltung Westpommern und dort dem Heimatmuseum Stettin als Außenstelle angegliedert.

# Endlich den richtigen Bahnhofsnamen – vor 50 Jahren in Franken

*Volker Kabisch, Nürnberg – BSW-Lokpflegegruppe V200 002*

Beim Bau von Eisenbahnstrecken standen die Eisenbahn-Gesellschaften sehr oft vor dem Problem, welchen Namen sie ihren Bahnhöfen oder Betriebsstellen geben sollten. Zweckmäßig war natürlich der Name der Stadt oder Gemeinde, auf deren Grund oder in deren Nähe sich der Bahnhof befand. Selbst die Nummer des jeweiligen Streckenkilometers war in dünn besiedelten Gebieten üblich. Gelegentlich verwendete man auch den Namen, den eine wichtige, einflussreiche Persönlichkeit wünschte. So geschehen 1891 bei km 22,0 an der Strecke München–Ingolstadt, wo ein Gutsbesitzer kostenlos Grund und Boden für eine Bahnstation bereitstellte, die dann aber nicht nach dem Ort Hebertshausen, sondern nach seinem angrenzenden Gut Walpertshofen benannt wurde.\* Erst nach einem Streckenausbau im Jahr 2000 wurde das alte Bahnhofsgebäude abgerissen und 200 Meter versetzt ein neuer S-Bahn-Haltepunkt, nun mit dem richtigen Ortsnamen Hebertshausen, angelegt.

Bereits 1876 beim Bau der Eisenbahnstrecke Nürnberg–Eger (heute Cheb) standen die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen beim damals bedeutenden Marktflecken Schnaittach vor einem ähnlichen Problem. Zum einen wollte und sollte die Kleinstadt am Fuße der Festung Rothenberg an das entstehende Eisenbahnnetz angeschlossen werden, zum anderen verhinderte aber die geographische Lage im Schnaittachtal einen stadtnahen Eisen-

bahnanschluss. So bekam Schnaittach im Jahr 1877 einen fünf Kilometer von der Stadt entfernten Bahnhof in der Nähe des damals mit 114 Einwohnern recht kleinen Weilers Neunkirchen am Sand mit seiner katholischen Pfarrkirche Maria Himmelfahrt. Mit der Eröffnung der Nebenbahn durch das Schnaittachtal im Jahr 1895 erhielt die Stadt endlich ihren Bahnhof „Schnaittach Markt“ direkt in Ortslage. Gleichzeitig erfolgte die Umbenennung des Bahnhofes an der Hauptbahn in „Schnaittach Bahnhof“.

Der genannte kleine Weiler Neunkirchen am Sand wuchs besonders in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg durch Zuzug von heimatvertriebenen Menschen bzw. Einwohnern, Gewerbe und Industrie aus dem kriegszerstörten Nürnberg beträchtlich an (heute ca. 5 000 Einwohner). Die nun selbstbewusst gewordene Gemeinde wollte sich dann Mitte der 1960er-Jahre nicht mehr länger mit dem „falschen“ Bahnhofsnamen auf ihrem Gemeindegrund abfinden. Auch die Bezirksregierung von Mittelfranken gab dem Gemeinderat ihre Zustimmung, mit der Deutschen Bundesbahn entsprechende Verhandlungen zu führen. Mit Schreiben vom 24. Oktober 1968 stellte die Gemeinde den Antrag zur Umbenennung an die BD Nürnberg. Doch diese lehnte mit dem Antwortschreiben vom 10. Dezember 1968 ab. Sie verwies auf die Verwechslungsgefahr im Güter- und Personenverkehr mit ähnlichen Bahnhofsnamen, in ihrem Di-

rektionsbezirk auf Neunkirchen am Brand – seit 1963 nur noch Tarifpunkt für Bahnbus und Straßenstückgutverkehr an der ehemaligen Sekundärbahn Erlangen-Eschenau (SEKU) – und auf die Bahnhöfe Neunkirchen (b Sulzbach-Rosenberg) und Neunkirchen-Balbinie (1984 aufgelöst) im benachbarten BD-Bezirk Regensburg. Auch verwies sie auf die vielen anderen Bahnhöfe mit Namen Neunkirch, Neunkirchen bzw. Neunkirchen im gesamten Bundesgebiet und auf die geschätzten Umbenennungskosten von ca. 16 000 DM. Das betraf neue Bahnhofsschilder, Stempel, Fahrkarten, Druckplatten für Kursbücher und Fahrpläne sowie Änderungen im Tarif- und Entfernungsanzeiger bei rund 7 000 Dienststellen der Deutschen Bundesbahn. Es folgte ein weiterer, ausführlicher und reger Schriftverkehr zwischen der Gemeinde Neunkirchen am Sand und der BD Nürnberg. Besonders das Argument der Verwechslungsgefahr konnte man nicht nachvollziehen, hatten doch nach Befragungen durch die Gemein-

de das ansässige Dekanat, das Pfarramt und Postamt der Deutschen Bundespost damit keine Probleme feststellen können. Auch äußerten sich die Betriebe, deren Stückgutabfertigung durch „Schnaittach Bahnhof“ erfolgte, zustimmend zur Umbenennung.

Mit einem Schreiben vom 10. Dezember 1969 (genau ein Jahr später als das erste Ablehnungsschreiben) lehnte die BD Nürnberg den Umbenennungs-Antrag erneut ab und verwies neben vielen anderen Gründen auch darauf, dass es der Deutschen Bundesbahn nach der geltenden Rechtslage letztendlich freigestellt sei, welchen Namen ihre Betriebsstellen führten. Auch solle sich die Gemeinde erst für die Übernahme der Umbenennungskosten bereit erklären und einen Vorschlag zu einem verwechslungsfreien Bahnhofsnamen vorlegen. Wörtlich schrieb die BD Nürnberg im genannten Schreiben: *„Die Zusatzbezeichnung am Sand ist nicht markant genug und lässt keine Schlüsse auf die betreffende Gegend zu (wie z.B.*

#### Eisenbahnstrecken um Neunkirchen a Sand

Quelle: Hbf878, David Liuzzo





1995 – Dampfzug zum 100-jährigen Jubiläum der Schnaittalbahn unterhalb der Festung Rothenberg. Die Dampflok 86 457 wurde von der BSW-Lokpflegegruppe V200 002 betreut.

Foto: V. Kabisch

Neunkirchen/Sa).“ Dazu sei aber angemerkt, dass es hier unklar ist, welchen Bahnhofsnamen der zuständige Sachbearbeiter bei der BD Nürnberg gemeint hat. Die ähnlich klingenden Bahnhofsnamen in Sachsen (Sa) heißen Neukirch mit dem Zusatz „Lausitz“ bzw. Neukirchen-Klaffenbach und lagen im Netz der DR. Der Bahnhof Neunkirchen im Saarland hat den Zusatz „Saar“.

Für die Mitglieder des Gemeinderates wurde nun das Spiel der BD Nürnberg zu durchsichtig, sodass sie die Abgeordneten ihres Wahlkreises, die Herren Hans Roser (MdB), Dr. Dieter Haack (MdB) und Kurt Adelman (MdB) in ihrem Sinne um Hilfe baten. Die genannten Herren schalteten daraufhin den Bundesminister für Verkehr in Bonn Georg Leber und den Präsi-

ten der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt am Main Heinz Maria Oeftering ein. Nun kam Bewegung in die Sache, sodass die BD Nürnberg am 27. Februar 1970 die Gemeinde informierte, dass sie die Umbenennung für Herbst 1970 veranlasse. Etwas kleinlich teilte sie dann im genannten Schreiben noch mit, dass die Bezeichnung des Bahnhofes bahnamtlich Neunkirchen a Sand lauten muss. Während einer Feierstunde mit prominenten Gästen am 20. September 1970 geschah dann die offizielle Umbenennung unter zahlreicher Anteilnahme der Bevölkerung. Umrahmt wurde die Feier zur Bahnhofsumbenennung durch die Rothenbergkapelle und einem Schülerchor. Damit erfuhr die Bedeutung der Bahnstation auch namensmäßig die ihr zustehende Anerkennung. In der

Rechnung der BD Nürnberg wurden der Gemeinde Neunkirchen am Sand schließlich Kosten in Höhe von 24 805,20 DM aufgelistet, die diese in voller Höhe bezahlte (heute unter Berücksichtigung der Inflation ca. 44 395,00 Euro). So mussten u. a. 7 280 Edmondsche Fahrkarten, 2 830 Streckenzeitkarten, 660 Blankokarten und fünf Beförderungsscheine sowie für den AEG-Kleindrucker 47 Druckstöcke E normal, und 34 Druckstöcke Z, normal sowie 30 Gepäckscheine und 70 Hinterlegungsscheine neu beschafft oder geändert werden.

In der Folgezeit sind noch einigen anderen Bahnhöfen die richtigen Ortsnamen zuerkannt worden, so z.B. im Jahr 2000: aus Wolnzach Bahnhof wurde Rohrbach/Illm (Bahnstrecke München-Ingolstadt). Doch es gibt auch heute noch genügend „falsche“ Bahnhofsnamen im Streckennetz. Manches ist auch durch Zusammenlegung von mehreren Gemeinden und nachfolgender Vergabe eines neuen Ortsnamens für den Reisenden sehr verwir-

rend geworden. Markantes Beispiel dafür ist die erst 1970 gebildete Stadt Schwalmstadt in Nordhessen, deren Bahnhof noch immer den Ursprungs-Namen Treysa trägt. Auch wird von Zeit zu Zeit von einigen Städten der Wunsch vorgetragen, ihren bestehenden Bahnhof durch den Zusatz „Hauptbahnhof“ aufzuwerten. Aktuell hat die Stadt Coburg ihr Interesse daran gegenüber der DB AG geäußert. Mit der heutigen digitalen Technik wäre eine Umbenennung sicher kostengünstiger als im Jahr 1970 zu machen. Auch die Abfertigung von Gütern spielt nach Auflösung der Tarifpunkte auf vielen Stationen heute keine Rolle mehr.

\*) [http://paartalbahn.buemobil.de/wp-content/uploads/2018/04/Eine\\_moeglichst\\_schnelle\\_Verbindung.pdf](http://paartalbahn.buemobil.de/wp-content/uploads/2018/04/Eine_moeglichst_schnelle_Verbindung.pdf) (Seite 35)

Lit.: „Simmelsdorf-Express“, Franz Semlinger, Heimat- und Geschichtsverein Neunkirchen am Sand 1995, ISBN 3-927412-10-4

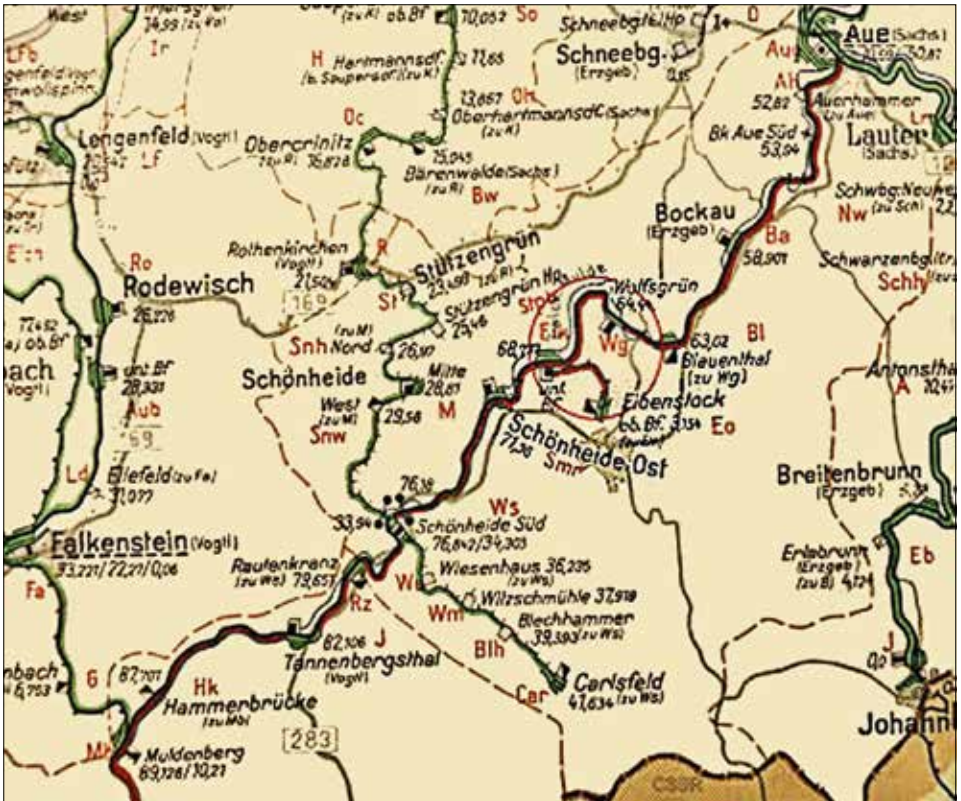
## Die geflutete Bahnstrecke im Erzgebirge

*Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion*

Sie staut die Zwickauer Mulde, die Talsperre Eibenstock in Sachsen. Hier im westlichen Erzgebirge und nahe am sächsischen Vogtland ist ab den 1970er-Jahren ein Trinkwasser-Reservoir entstanden, für das einige Kilometer Eisenbahn aufgegeben werden mussten. Es handelt sich um die Abschnitte Blauenthal-Schönheide Ost (8,4 km) und Eibenstock unt Bf-Eibenstock ob Bf (3,1 km) an der ehemalige

CA-Linie Chemnitz-Aue-Adorf (114,6 km). Die Talsperre liegt im Abschnitt Aue-Adorf und betrifft km 64,4 bis km 71,4.

Die Gleise zwischen Chemnitz und Adorf baute 1874/75 die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft (CAAE). Wegen schlechter Gesamtbilanz verkaufte diese bereits 1876 an die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Die nunmehr sächsische CA-Linie war eine eingleisige Haupt-



Dienstkarte der Rbd Dresden von 1961, CA-Linie Abschnitt Aue–Muldenberg Sammlung W. Rettig

bahn auf einem zweigleisigen Planum. Nur die Anfangs- und Endabschnitte zwischen Chemnitz und Einsiedel (10,4 km) sowie zwischen Siebenbrunn und Adorf (4,1 km) wurden bis 1909 zweigleisig ausgebaut. Der Abschnitt Chemnitz–Aue war stets stärker frequentiert. Zwischen Aue und Adorf war das Verkehrsaufkommen geringer. 1935 baute man die Strecke erstmalig in Deutschland auf die neue Reichsbahn-Oberbau-Form K mit Schienenprofil S 49 um. Zum Ende des Zweiten Weltkrieges musste die Strecke im Chemnitzer Raum starke Zerstörungen hinzunehmen.

Die zweiten Gleise fielen 1946 den Reparationsleistungen an die Sowjetunion zum Opfer, doch bis 1954 waren alle zerstörten Empfangs- und Dienstgebäude wieder aufgebaut bzw. durch Neubauten ersetzt. Von 1948 bis 1955 diente die Strecke vorrangig der Wismut AG (sowjetisch-deutscher Uranabbau). Diese forderte von der Eisenbahn bis dahin nicht gekannte Leistungen. Aue war schließlich das Zentrum des sowjetischen Uranerzbergbaus.

Die Talsperre wurde schon 1915 in öffentlichen Aushängen angekündigt, da die Großstädte Chemnitz und Zwickau

| 440   |                                   |
|-------|-----------------------------------|
|       | Dresden Hbf ..... } 410 .ab       |
|       | Karl-Marx-Stadt Hbf } .an         |
| km    | Rbd Dresden                       |
| 0,0   | Karl-Marx-Stadt Hbf >< s. a. ab   |
| 2,1   | Karl-Marx-Stadt Süd >< 1401. 418  |
| 6,2   | Karl-Marx-Stadt-Reichenhain ..... |
| 7,5   | Karl-Marx-Stadt-Erfenschlag ..... |
| 10,5  | Einsiedel .....                   |
| 13,2  | Dittersdorf (361 m) .....         |
| 17,5  | Kemtau .....                      |
| 19,5  | Burkhardtsdorf .....              |
| 23,1  | Meinersdorf (Erzgeb) >< {an       |
|       | (417 m) 441 {ab                   |
| 27,4  | Thalheim (Erzgeb) >< .....        |
| 31,0  | Dorfchemnitz (b Zwönitz) .....    |
| 36,5  | Zwönitz (548 m) .....             |
|       | {an                               |
| 42,1  | Lößnitz ob Bf. ....               |
| 46,7  | Lößnitz unt Bf. ....              |
| 50,9  | Aue (Sachs) >< (347 m) 450...an   |
| 50,9  | Aue (Sachs) >< (347 m) 450...ab   |
| 59,0  | Bockau (Erzgeb) .....             |
| 63,1  | Blauenthal .....                  |
| 64,5  | Wolfsgrün (u) .....               |
| 68,8  | Eibenstock unt Bf (513 m) {an     |
|       | 442 {ab                           |
| 71,5  | Schönheide Ost .....              |
| 76,9  | Schönheide Süd {an                |
|       | (595 m) 447 {ab                   |
| 79,7  | Rautenkranz >< .....              |
| 82,2  | Tannenbergsthal (Vogtl) .....     |
| 87,8  | Hammerbrücke .....                |
| 89,2  | Muldenberg (691 m) {an            |
| 96,4  | Schöneck (Vogtl) >< {ab           |
|       | (767 m) 6v {ab                    |
| 101,7 | Zwotental .....                   |
| 104,7 | Gunzen (u) .....                  |
| 110,9 | Siebenbrunn (470 m)   s. a. >     |
| 114,6 | Adorf (V) >< (444 m) 470   446 an |

DR-Kursbuch Winter 1974/75

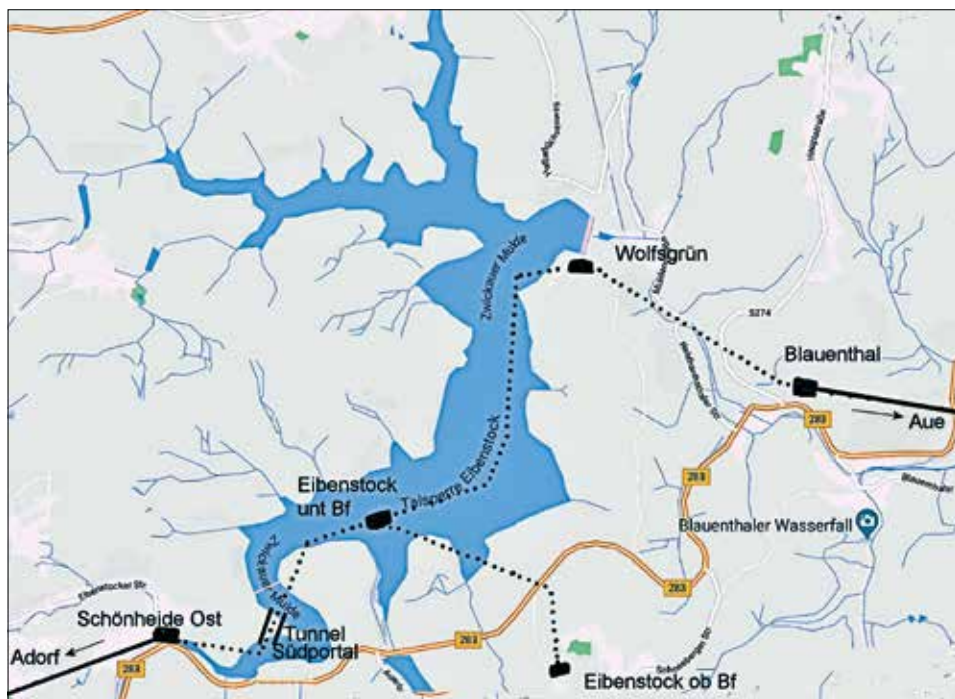
unter stetigem Trinkwassermangel litten. Aber erst 1963 war klar, die Talsperre kommt. Von 1970 bis 1987 wurde gebaut. Die Baustoffe kamen meist per Eisenbahn von Chemnitz bis zum Bahnhof Wolfsgrün. Der letzte durchgehende Zug fuhr am 27. September 1975. Am 5. Oktober 1975 wurden die Streckenabschnitte

Wolfsgrün-Schönheide Ost und Eibenstock unt. Bf-Eibenstock ob Bf stillgelegt. Danach begann recht zügig der Abbau der Gleise und Gebäude um den Bahnhof Eibenstock unt Bf.

Die Vorsperre bei Schönheide überflutete bereits 1976 die Gleise zwischen dem ehemaligen Bahnhöfen Schönheide Ost, dem Schönheider Tunnel (102 m) und der Vorsperrenmauer. Bei Niedrigwasser tauchen die Tunnelportale immer mal wieder auf.

Als die Hauptsperre 1982 angestaut wurde, versank der Bahnhof Eibenstock unt Bf in den Fluten. Damit konnte auch die Stichbahn vom unteren zum oberen Bahnhof Eibenstock nicht mehr bedient werden. In den 1980er-Jahren entstand im Bf Wolfsgrün noch eine Panzerverlade-rampe für das NVA-Ausbildungszentrum 10 „Paul Fröhlich“ in Schneeberg-Wolfgangmaßen. Mit der Wende war sie bereits wieder entbehrlich. Im Jahr 2000 fiel das Empfangsgebäude von Wolfsgrün, und im Frühjahr 2003 wurden sämtliche Gleisanlagen entfernt.

Die CA-Linie war nun unterbrochen. Übrig blieben die Teilstrecken Karl-Marx-Stadt-Aue-Blauenthal und Adorf-Muldenberg-Schönheide Ost. Beide erlebten noch die Anfangsjahre der DB AG: Heute verkehren noch Personenzüge zwischen Chemnitz und Aue (Erzgebirgsbahn/DB Regio Netze) sowie zwischen Zwotental und Muldenberg (Vogtlandbahn/Länderbahn GmbH im Konzern der Regentalbahn). Zwischen Muldenberg und Schönheide Ost versuchte der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen (FHWE), eine Museumsbahn einzurichten. Ein SKL mit Anhänger (Wernesgrüner Schienen-Express) fährt



**Talsperre Eibenstock:** Der unter Wasser liegende Streckenabschnitt (gepunktelt) ist ca. sechs Kilometer lang. Die Hauptstaumauer (oben rechts) befindet sich bei km 65,6 CA. Der Bahnhof Eibenstock unt Bf (Mitte) lag bei km 68,7, der Tunnel (unten links) bei km 70,3 CA. Montage L. Kuhne

bereits zwischen Hammerbrücke und Schönheide Ost. Den letzten 2012 stillgelegten Abschnitt der CA-Linie von Zwoiental bis Adorf betreut der Förderverein Obervogtländische Eisenbahn (OVEB). An besonderen Tagen pendelt hier eine Ferkeltaxe (BR 171/172) als „Musikwinkel-Express“ (s. Beitrag auf Seite 13).

Von Eibenstock unt Bf führte eine 3,1 Kilometer lange Steilstrecke hinauf in die Stadt Eibenstock zum Bahnhof Eibenstock ob Bf. Sie war mit 1:20 bzw. 50 Promille die steilste Eisenbahnstrecke in Sachsen. Sie wurde am 3. Mai 1905 als normalspurige Sekundärbahn in Betrieb genommen. Bergauf schob die Dampf-

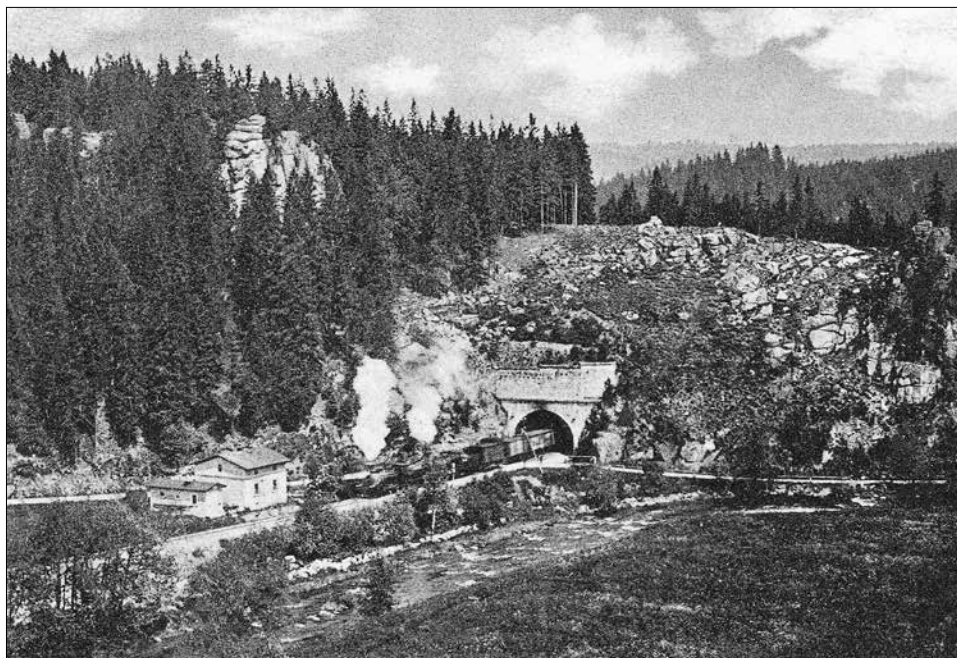
lok den Zug, aus Sicherheitsgründen. Sie hatte eine Zusatz-Gegendruckbremse und musste immer mit der Rauchkammer zum Berg fahren, um ein Ausglühen der Feuerbüchse wegen Wassermangels zu vermeiden. Der erste Wagen bergseitig war ein umgebauter Güterwagen mit Stirnwandfenstern und Spitzenlichtern. Hier saß der Zugführer, beobachtete die Strecke und konnte bei Hindernissen über die Druckluftleitung bremsen. Jeder bergab fahrende Zug musste zudem am Einfahrsignal von Eibenstock unt Bf halten. Die hinter dem Einfahrsignal liegende Schutzweiche führte auf ein Sandgleis. Erst, nachdem der Zug vor dem

Signal zum Stehen gekommen war, durfte die Schutzweiche in Richtung Bahnsteig umgestellt und damit die Einfahrt freigegeben werden. So lief es bis zur endgültigen Stilllegung am 5. Oktober 1975. Der Trassenbeginn liegt heute mitten in der Talsperre (s. Grafik oben). Die ehemalige Steilstrecke verliert sich heute ansatzweise als Spur im Wald. Das Empfangsgebäude ob Bf ist erhalten geblieben und wird derzeit als Blumengeschäft und Wohnhaus genutzt. Die Erinnerung an den einstigen Bahnanschluss wird im Eibenstocker Stickereimuseum durch eine Modellbahn aufrechterhalten, auf der der untere und der obere Bahnhof im Maßstab 1:87 (H0) weiterleben. Um 1900 beherrschte Eibenstock den Stickerei-

Weltmarkt. Hauptabsatzmarkt war die USA. Diese hielt es daher geboten, von 1891 bis 1908 in Eibenstock ein Konsulat zu unterhalten. Da kam die Eisenbahn 1905 gerade recht.

In einer Kleinen Anfrage der Grünen an die Sächsische Landesregierung vom 24. April 2019 zur Wiederbelebung der historischen Bahnstrecke Aue-Adorf/Vogtl. antwortete diese am 23. Mai 2019 (Auszug): „Im Zuge des Baus der Trinkwassertalsperre Eibenstock wurde die Bahnstrecke Aue-Adorf/Vogtl. stillgelegt und entwidmet. Seit einigen Jahren bemüht sich der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahn (FHWE) um die Reaktivierung des Abschnittes Schöneheide–Muldenberg. [...]

**Ausfahrt eines Zuges mit zwei Loks der Gattung H VII aus dem Südportal des Schönheider Tunnels in Richtung Adorf um 1900. Im Vordergrund die Zwickauer Mulde, die hier jetzt zur Vorsperre aufgestaut ist.**



# **Vorbemerkung:**

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass auf der oben genannten Bahnstrecke nur abschnittsweise die Stilllegung von Bahninfrastruktur erfolgt ist. Der Abschnitt Aue–Blauenthal und der Abschnitt Schönheide–Muldenberg wurden mit Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 6. Januar 1998 stillgelegt. Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erfolgte mit Bescheid des EBA vom 17. Dezember 1989. Regelver-

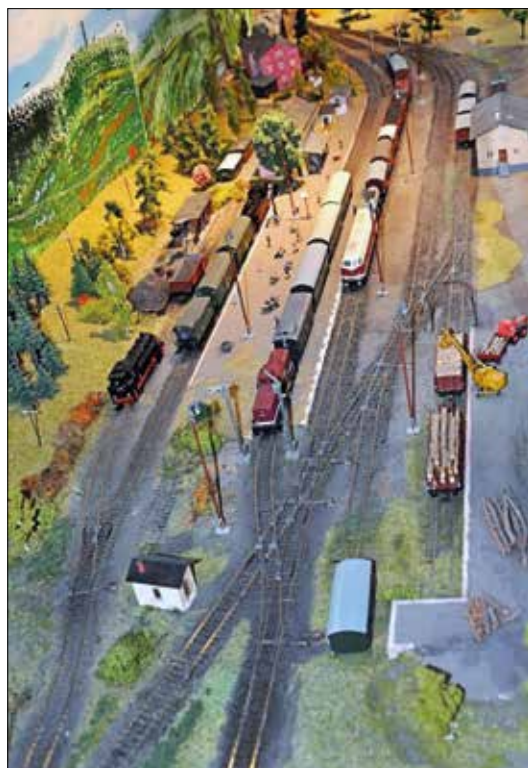
kehr findet heute nur noch auf dem Abschnitt Muldenberg–Zwotental statt. Für den Abschnitt Zwotental–Adorf/Vogtl. hat das EBA mit Bescheid vom 16. Dezember 2016 die Stilllegung gemäß § 11 AEG genehmigt.“ (Das Gesamtschreiben liegt der Redaktion vor.)

Ende 2020 ist eine Neuauflage des Buches „Die Eisenbahnstrecke Aue–Adorf...“ von Holger Drosdeck und Wilfried Rettig erschienen. Es kann über den Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen (FHWE) bezogen werden.

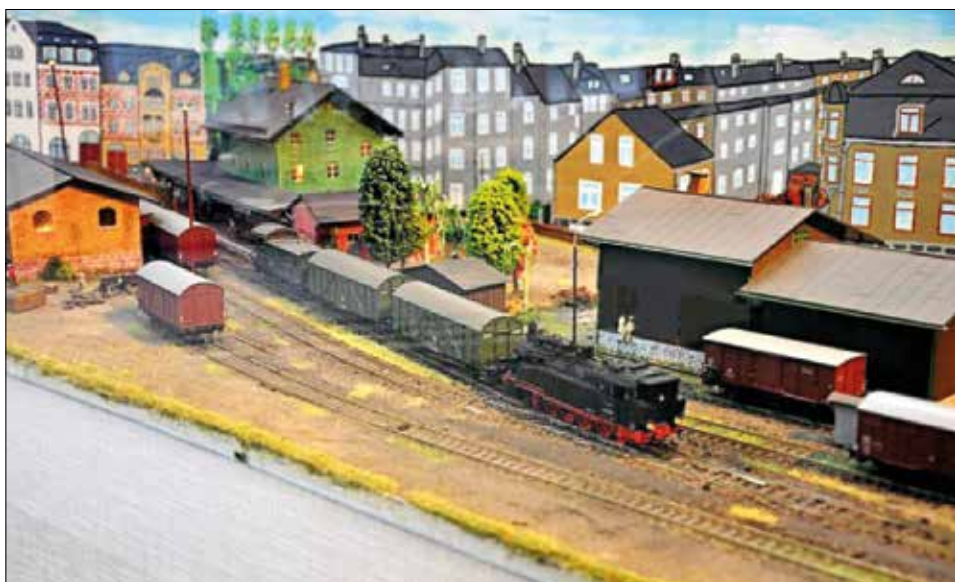
**Bei Niedrigwasser taucht das Südportal des Schönheider Tunnels immer mal wieder auf.**

**Foto 1999, Sammlung Michael Kapplack**





Modellbahn im Stickereimuseum Eibenstock, links unterer Bahnhof Eibenstock, unten oberer Bahnhof Fotos: R. Keller



# Die Stewardessen der Deutschen Reichsbahn

**Redaktioneller Beitrag** nach einer Zuarbeit von Ingrid Förster, Peter Grunenberg und Dieter Weller, Adorf (Vogtl) – BSW-Ortsstelle Adorf

Im Jahr 1971 begann für den Zugbegleiterbahnhof Adorf (Vogtl) eine neue Ära. Mit dem planmäßigen Einsatz der Schnell-Verbrennungs-Triebwagen (SVT) BR 175 Bauart Görlitz auf der Strecke Berlin–Leipzig–Plauen–Karlov Vary sowie Leipzig–Gera–Karlov Vary entstanden die legendären Züge „KARLEX“ und „KAROLA“. Deren Lokführer oder besser „Piloten“ waren im eigens dafür zuständigen Bw Berlin-Karlshorst beheimatet. Auch die Zugbegleiter sollten aus Berlin kommen. Aber dann wurde alles ganz anders.

In der Betriebsberufsschule des Reichsbahnnamtes Zwickau bildete man zu diesem Zeitpunkt „Reiseverkehrs-Kauffrauen“ aus, doch kurz vor Abschluss der Lehrzeit

stellte man fest, dass für die jungen Frauen keine passenden Arbeitsplätze vorhanden waren. Auch noch so viele Überlegungen führten zu keiner befriedigenden Lösung. Eines Tages erhielt der Leiter des Bahnhof Adorf (Vogtl) einen Anruf von der zentralen Kaderabteilung des Ministeriums für Verkehrswesen. Der Anrufer fragte, ob eine Möglichkeit bestünde, die jungen Frauen als „Stewardessen“ auf den hochwertigen Triebwagenzügen „KARLEX“ und „KAROLA“ einzusetzen. Die Möglichkeit bestand und alle stimmten diesem Vorschlag zu. Damit waren die notwendigen Arbeitsplätze geschaffen. Da schon gutes Zugbegleitpersonal in Adorf (Vogtl) beheimatet war, kamen die ersten



1972: Zwei Stewardessen am Triebkopf 175 016-5 in Leipzig Hbf.  
Repro Dieter Weller



**1979: Kundendienst am SVT auf dem Berliner Ostbf, rechts Ingrid Förster.**

Auf dem Bahnsteig wurden noch Platzkarten oder Express-Zuschläge verkauft.

Sammlung Grunenberg

zurück bis Bad Brambach (an 14:29 Uhr). Parallel fuhr der Ex 68 „KAROLA“ 20:54 Uhr ab Bad Brambach, 23:30 Uhr an Leipzig – 6:15 Uhr als Ex 69 ab Leipzig, 8:55 Uhr an Bad Brambach.

Nach und nach wurde die Anzahl der Stewardessen aufgestockt, sodass bis 1981 ca. 15 Damen diese Berufsbezeichnung trugen. Nicht nur die Berufsbezeichnung war etwas Besonderes, nein auch die Uniform unterschied sich

vier jungen Frauen unter die Fittiche von Lehrfacharbeitern. Wegen des internationalen Fahrgastaufkommens mussten sie eine Zusatzausbildung entsprechend der Grenzvereinbarung DR-ČSD absolvieren. Aber grenzüberschreitende Fahrten waren für sie nie vorgesehen, Fremdsprachenkenntnisse nicht gefordert.

Zu Dienstbeginn fuhren sie 16 Kilometer von Adorf (Vogtl) mit dem Personenzug zum Grenzbahnhof Bad Brambach. Dort übernahmen sie z.B. im Winterfahrplan 1974/75 den Ex 66 „KARLEX“ um 14:50 Uhr von den tschechischen Kollegen. Berlin Ostbf erreichte der Zug um 19:38 Uhr. Dann ging es ins Quartier und am nächsten Morgen um 10:09 Uhr mit dem Ex 67

vom „normalen“ Zugbegleiter. Sie war international neutralisiert. Kragenspiegel und Schulterstücke fehlten gänzlich, dafür gab es ein Flügelrad an der linken Brustseite sowie bei geschlossener Bluse eine schwarze Halsschleife. Auch das Käppi hatte ein Flügelrad und nur eine schwarz-rot-goldene Kokarde, keinen Hammer, Zirkel und Ährenkranz. Man wollte damit in der Öffentlichkeit die Besonderheit der SVT-Flotte unterstreichen, was auch sehr gut gelang (s. Titelbild).

Ingrid Förster berichtet, dass die Frauen im „normalen“ Zugbegleitdienst zu ihrer Uniform Hosen trugen. Sie jedoch waren die Ausnahme, sie hatten alle Röcke an. Sie sollten eben wie richtige Stewardessen

Drei der ehemaligen Stewardessen im Jahr 2019, v.l.n.r. Rosemarie Popp, Ingrid Förster, Rosemarie Steiniger  
Quelle: MDR Auf schmaler Spur/Sammlung Grunenberg



im Flugverkehr wirken und waren dadurch zu „Hinguckern“ geworden. Auch den Berliner Triebfahrzeugführern, den Piloten, sagte man eine gewisse Sonderstellung nach. Andere Eisenbahner froztelten gern darüber. Planmäßig musste der „KARLEX“ in Adorf (Vogtl) auf ein anderes Gleis rangiert werden. Der Rangierleiter stand schon parat und konnte sich nicht verkneifen zu lästern: *„Wenn ihr euch schon 'Piloten' nennt, warum könntet ihr dann nicht gleich auf das andere Gleis fliegen? Da brauchtet ihr uns doch gar nicht.“* Ein bisschen Neid spielte dabei sicher eine Rolle.

Besonders gefragt war das freundliche Auftreten der Stewardessen zur Zeit der Leipziger Messen. Weil dann ein hoher Anteil von NSW-Fahrgästen (aus dem „Nicht-Sozialistisches-Wirtschaftsgebiet“) in den Zügen reiste, war das Verhalten am Bahnsteig sowie die Betreuung im Zug von großer Bedeutung. Die Stewardessen waren das Aushängeschild der DR. Da die betrieblichen Aufgaben des Zugführers auf den Piloten übertragen waren, konnten sich die Stewardessen voll und ganz auf den Service konzentrieren. Dies taten

sie immer mit sehr großer Freundlichkeit und fachlichem Wissen. Selbst schwierige Situationen konnten die jungen, attraktiven Damen mit einem freundlichen Wort und einem Lächeln aus der Welt schaffen. Ihr Einsatz als Stewardessen endete 1981 mit dem planmäßigen Finale des SVT-Zugverkehrs. Noch heute gibt es eine große Verbundenheit und Freundschaft unter den ehemaligen Kolleginnen. Und gemeinsame Erlebnisse werden ausgetauscht. So erinnert sich Ingrid Förster auch gern an prominente ostdeutsche Reisende zwischen Berlin und Leipzig wie an den Schlagersänger Frank Schöbel oder Hans-Joachim Wolfram von der Fernsehshow „Außenseiter – Spitzenreiter“.

Mit großer Freude wird jetzt aus diesen Gründen die Aufarbeitung des SVT in Dresden verfolgt (s. Kurzbericht).

Einige Adorfer Kollegen fahren noch heute als ICE-Kundenbetreuer beim Fernverkehr der DB AG, Einsatzstelle Nürnberg. Den Zugbegleiterbahnhof Adorf (Vogtl) gibt es leider nicht mehr, doch der Stolz auf die außergewöhnliche Vergangenheit ist erhalten geblieben.

## Berühmte Züge: 90 Jahre Glacier Express

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

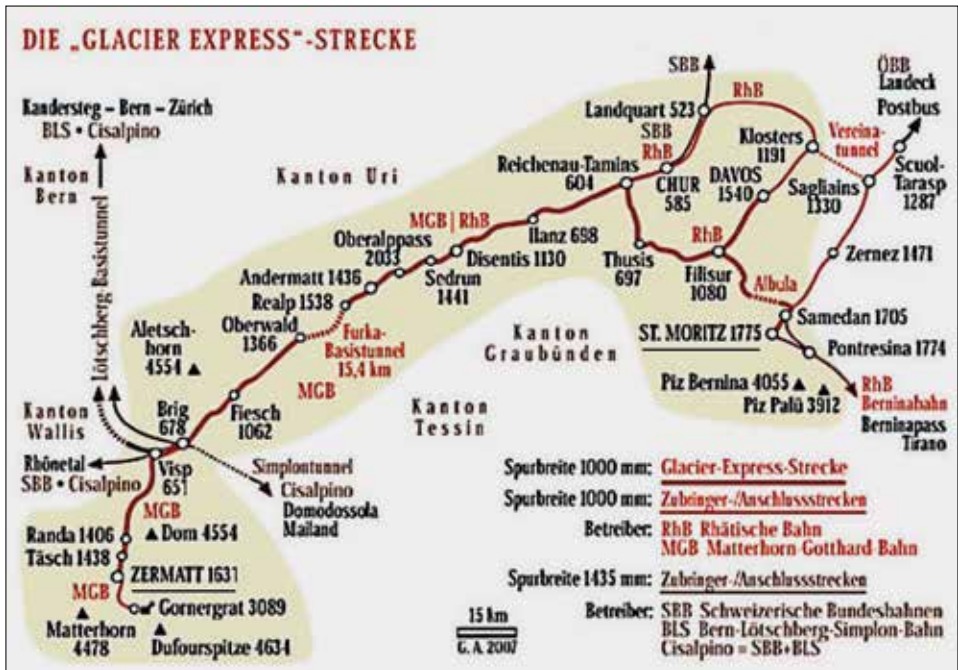
Die imposante Schweizer Bergwelt lässt sich wunderbar im Glacier Express genießen. Auf Schienen geht es im Panoramazug von Zermatt nach St. Moritz oder umgekehrt durch atemberaubende Landschaften mit vielen Brücken, Viadukten und Tunneln. Schon seit 90 Jahren erfreuen sich Eisenbahn-Liebhaber aus aller Welt an diesem besonderen Reiseerlebnis. Ein Grund zum Feiern! Dann kam Corona und ließ den Glacier Express als reinen Touristenzug von März bis Juni 2020

stillstehen. „Der bekannteste Schweizer Zug ist zu wichtig und werde auch die Corona-Krise überstehen“. schätzen Bahnexperten. „Too big to fail“ heißt der positive Krisenspruch.

Anfang 1930 einigten sich die drei Schweizer Bahn-Gesellschaften Visp-Zermatt-Bahn (VZ), Furka-Oberalp-Bahn (FO) und Rhätische Bahn (RhB), einen durchgehenden Touristenzug über 291 Kilometer ins Leben zu rufen. Eingebracht wurde die Idee durch den damaligen VZ-Direktor

Karte mit Höhenangaben

Quelle: SBB



**1930: Historischer  
Glacier Express-Wagen – der Herren wegen  
wahrscheinlich der Eröffnungszug**  
Quelle: Archiv SBB



Auguste Marguerat, dessen Bahn am 6. Juni 1930 den kurzen, aber entscheidenden Streckenabschnitt Visp-Brig in Betrieb nahm. Damit war eine durchgehende Eisenbahn-Verbindung in Meterspur von Zermatt über Brig und Chur bis nach St. Moritz oder Davos möglich. Als Touristenmagnet brauchte der Zug einen griffigen Namen, der schnell gefunden war. Auf der Furka-Oberalp-Bahn zwischen Realp und Oberalppass sah man bei einem spektakulären Ausblick den Rhone-Gletscher. Gletscher heißt auf Französisch „Glacier“. Also war der Glacier Express geboren.

Der Glacier Express verkehrte zum ersten Mal am 25. Juni 1930 mit Personenwagen der 1.-3. Klasse sowie mit Salon- und Speisewagen. Die drei Bahnen setzten ihre besten Fahrzeuge ein: die VZ

einen 1./2. Klassewagen mit Salonabteil, die FO einen C4ü 260 und die RhB ihren ABs C 4ü 61 (der noch heute als Salonwagen AS 1161 gelegentlich in Betrieb ist) sowie einen 2./3. Klassewagen der Se-

**Auf der Steilstrecke werden Getränke werbewirksam in schrägen Gläsern serviert.**

Foto L. Kuhne





**1994: Mitfahrt im  
Panoramawagen  
im Februar  
Foto: Erich Preuß**

rie 604-607. Dazu gesellte sich ein neuer MITROPA-Speisewagen (der heutige "Gourmino"-Wagen 3812). Die Passierzahlen pro Jahr lagen bei ca. 20 000.

Für die Gesamtstrecke von Zermatt nach St. Moritz benötigte der Touristenzug ganze elf Stunden. So entstand der Slogan vom langsamsten Schnellzug der Welt. Auf der VZ und der RhB fuhr man 1930 schon elektrisch. Auf der FO, zwischen Brig und Disentis, herrschte bis Juni 1941 noch Dampflok-Betrieb. Zwischen Zermatt und Visp sowie zwischen Oberalppass und Disentis liegen steile Abschnitte, wo die Reibung allein nicht ausreicht, um Züge sicher berg- oder talwärts fahren zu können. Hier sind auf 49 Kilometern Zahnstangen (quasi als drittes Gleis) eingebaut. Sie schalten sich mit einem »Rrrrums« zu.

Anfangs war nur ein fünfmonatiger Sommerbetrieb möglich, da der Furka- und der Oberalp-Pass im Winter zuschneiten. Im Sommer 1942 war der Glacier

Express der letzte Luxus-Zug in Zentral-europa, der im Zweiten Weltkrieg noch verkehrte. 1943 bis 1946 musste auch er kriegsbedingt pausieren, es fehlten einfach die Fahrgäste. 1947 zog der Tourismus in der Schweiz wieder langsam an, und der Glacier Express ging erneut auf Reisen, jetzt durchgehend mit Elloks. Ab 1955 kamen neue, rote Mitteleinstiegswagen 1./2. Klasse der verkürzten Bauart „Brüning“ zum Einsatz. Kurioserweise änderte die Visp-Zermatt-Bahn erst jetzt ihren Namen und nannte sich ab 1. Juni 1962 Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ), auf Französisch: Compagnie du Chemin de Fer de Brigue-Viège-Zermatt.

Noch immer herrschte reiner Sommerbetrieb, obwohl die Nachfrage ab den 1960er-Jahren ständig stieg. Sobald Schnee fiel, wurde die elektrische Fahrleitung inklusive der Masten auf fast 15 Kilometern abgebaut und die Strecke „lawinentauglich“ gemacht. Alle Teile, die sich mehr als ein Meter über den Boden

erhoben, wurden demontiert und gelagert. Die Portale des Furka-Scheiteltunnels wurden verschlossen, um das Eindringen von Schnee zu verhindern. Daher entschloss man sich um 1980, den Furkapass (2 160 m ü. NN) zu untertunneln und den Oberalppass (2 030 m ü. NN) bei Andermatt wintersicher auszubauen. Am 26. Juni 1982 war es soweit, der Furka-Basistunnel (15,4 km) wurde eröffnet. Damit entstand eine ganzjährige Eisenbahn-Verbindung zwischen den Kantonen Wallis, Uri und Graubünden. Der Glacier Express wurde neu entdeckt und benötigte für die Gesamtstrecke nur noch acht Stunden. Seitdem verkehrt er mit obligatorischer Sitzplatz-Reservierung. Eine Reportage in

der ARD vom Ostermontag 1983 führte zu einem unerwarteten Ansturm. Innerhalb weniger Tage buchten tausende reisehungriger Bahn-Fans. Daher wurden in jeder Richtung zwei weitere Glacier Express-Züge mit neuen, roten Panoramawagen eingelegt. Die Passagierzahl stieg auf ca. 90 000 pro Jahr, und die führten zu einem neuen Problem: Mehrere Putzfrauen mussten eingestellt werden.

Zum 1. Januar 2003 fusionierte die BVZ mit der benachbarten FO zur Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB), die nun den Glacier Express von Zermatt bis Disentis führt. Dort übernimmt die RhB. Auf deren Abschnitt bei Reichenau liegt die Rheinschlucht, der „Grand Canyon der

**Der Landwasser-Viadukt ist zum Wahrzeichen des Glacier Express geworden.**

Quelle: [www.albulabahn.com](http://www.albulabahn.com)





**2019: Typische 6er-Standard-Garnitur des Glacier Express bei Täsch im September**

**Foto: Bernhard Studer**

Schweiz“. Hier fließen Vorder- und Hinterrhein zusammen. In Chur wird die Fahrtrichtung gewechselt und die letzte Etappe bis St. Moritz beginnt. Zwischen den Stationen Tiefencastel und Filisur liegt der 65 Meter hohe und 136 m breite Landwasserviadukt von 1901. Als UNESCO-Kulturerbe ist er zum Wahrzeichen der Region und des Glacier-Express geworden.

Als es 2004 um die Bestimmung des Rot-Tons neuer Panoramawagen geht, wird nicht das traditionelle Rhätische Bahn-Rot oder das Rot der kurz zuvor fusionierten und neu livrierten MGB gewählt, sondern eine Mischung der beiden Farbtöne als Kompromiss. Ab Mai 2006 kommen diese noch heute verkehrenden Panoramawagen zum Einsatz.

Am 23. August 2017 gründeten vier Bahn-Mitarbeiter die Glacier Express AG mit Sitz in Andermatt. Die MGB und die RhB zeichneten je 50 Prozent. Anlässlich des 90-jährigen Jubiläums werden zwischen 2019 und 2021 alle 1./2.-Klasse-Panoramawagen überholt.

Seit 2019 verkehrt je Zug ein Wagen der neuen Excellence Class, die auf 1. Klasse-Niveau weitere Annehmlichkeiten bietet. Dazu gehören garantierter Fensterplatz, Concierge-Service, Gourmetmenü und Bordinfotainment. Dank diesem exklusiven Ambiente stiegen die Passagierzahlen um zehn Prozent und die Gesamtauslastung auf 56 Prozent.

Im ganzen Jahr 2019 buchten ca. 258 000 Passagiere den Glacier Express



**2019: Panoramawagen der Excellence class mit Einzelsitzen je Seite** Quelle: Pressefoto

(GEX). An den Abfahrtstafeln wird er als PE 9xx (Panorama-Express) geführt. Immer mehr Gäste und Veranstalter stellen heutzutage die Reise individuell im Internet selbst zusammen und buchen online. Diesen allgemeinen Trend hat auch die Glacier Express AG aufgegriffen und die Aktivitäten beim digitalen Marketing ausgebaut. Heute gilt: Nicht die Destination, sondern der Weg ist das Ziel. Ein Fahrgast fasst es im Internet so zusammen:

*„Schräge Gläser. Wilde Panoramen. Zahn für Zahn durch die Alpen.“*

*Der GEX ist kein Klecks – er fährt täglich, direkt und perfekt.“*

Im Sommer fährt der erste Zug in Zermatt gegen 8 Uhr los (900), der zweite gegen 9 Uhr (902) und der dritte gegen 10 Uhr (904). In die Gegenrichtung fährt ab St. Moritz der erste Zug gegen 7 Uhr (901), der zweite folgt gegen 9 Uhr

(903) und der dritte gegen 10 Uhr (905). Unterwegsaus- und -zustieg sind bei jeweiliger Sitzplatzreservierung möglich. (Preise der Gesamtstrecke Zermatt–St. Moritz incl. Sitzplatzreservierung: 2. Klasse 190,00 Euro, 1. Klasse 290,00 Euro, Excellence Class 710,00 Euro!)

Anlässlich des 90-jährigen Jubiläums verkehrt am 6. September 2021 ein durchgehender Sonderzug über die alte Strecke, d.h. über den Furka-Scheiteltunnel und den Oberalppass. Die Zuggarnitur besteht aus den überkommenen Mitteleinstiegswagen (2. Klasse 249,00 Euro, 1. Klasse 409,00 Euro). Aber die Strecke des Glacier Express lässt sich auch mit Regionalzügen zurückzulegen. Dabei muss man zwar mehrmals umsteigen, aber dank des tollen Schweizer Fahrplans ist man kaum länger unterwegs, und die Sitzplatz-Reservierung entfällt. Gute Fahrt!

|                              |          |     |
|------------------------------|----------|-----|
| <b>Zermatt</b>               | km 0,0   | BVZ |
| St. Niklaus                  |          |     |
| Visp                         |          |     |
| <b>Brig</b>                  | km 45,0  | BVZ |
| Fiesch                       |          | FO  |
| Oberwald                     |          |     |
| Kantonsgrenze Wallis/Uri     |          |     |
| Andermatt                    | km 113,0 | FO  |
| Kantonsgrenze Uri/Graubünden |          |     |
| Disentis/Mustér              | km 142,0 | RhB |
| <b>Chur</b>                  | km 201,0 |     |
| Thusis                       |          |     |
| Tiefencastel                 |          |     |
| Davos Platz                  |          |     |
| Filisur                      |          |     |
| <b>St. Moritz</b>            | km 291,0 | RhB |

Internet:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Glacier\\_Express](https://de.wikipedia.org/wiki/Glacier_Express)  
<https://www.zugreiseblog.de/glacier-express-zug-zermatt-sankt-moritz/>  
<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?106,8868739>  
<https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?106,9403679>

## Wussten Sie schon, ...

dass der frühe Lokomotivhersteller „Sächsische Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann AG“ in Chemnitz einen Ableger in Lugansk/Ukraine hatte? Die Fabrik wurde am 3. Mai 1896 von Gustav Hartmann, dem Sohn von Richard Hartmann, unter dem Namen „Russische Maschinenbaugesellschaft Hartmann“ in Lugansk gegründet. Von den insgesamt 40 000 Aktien hielt Gustav Hartmann allerdings nur 1 000 und der Mitbegründer Ivan Goldschmitt 600 Aktien. Die ersten Dampflokomotiven wurden im August 1900 ausgeliefert und erhielten eine eigene Fabriknummernzählung.

Nach der Oktoberrevolution 1917 ging das Zweigwerk in Staatsbesitz über und wurde in "Lokomotivfabrik Oktoberrevolution Lugansk" umbenannt. Bis dato waren bereits 2 116 Dampfloks in Lugansk gebaut worden, in etwa schon die Hälfte der in 60 Jahren im Stammwerk Chemnitz gebauten Maschinen. Und während der Lo-

komotivbau in Chemnitz 1929 ein frühes Opfer der Weltwirtschaftskrise wurde, gelang es, das Werk in Lugansk zu erweitern und zur größten Lokomotivfabrik Europas auszubauen. Bis 1941 lieferte man von hier aus ca. 8 000 Dampfloks, vornehmlich für russische Eisenbahnen in Breitspur. 1956, zum Ende des Dampflokbbaus, waren es bereits über 12 000 Maschinen mit einem roten Stern an der Rauchkammer.

1935 war Lugansk in Woroschilowgrad umbenannt worden. Dementsprechend hieß der Staatsbetrieb nun „Lokomotivfabrik Oktoberrevolution Woroschilowgrad“. Nach dem Zweiten Weltkrieg begann man Dieselloks (russ. Тепловоз, lies: Teplowos) zu entwickeln. Ab 1960 kamen dieselektrische Baureihen speziell für die DDR hinzu. Es entstanden die DR-Baureihen V 200/300. Mit Einführung der EDV-Nummern bei der Deutschen Reichsbahn 1970 wurden sie zur BR 120/130/140 umgezeichnet. In der DDR nannte man sie



Güterzugdampflokomotive der SZD-Baureihe L – „L“ steht für den Chefkonstrukteur Lew Lebedjanski. Lugansk baute ab 1945 2 048 Maschinen davon, zwei andere russische Lokfabriken 2 151 Stück. Heute steht die L-3653 noch betriebsfähig im Depot Podmoskowskaj. Foto: Neu-Zwei auf <https://img-fotki.yandex.ru>

**Taigatrommel**  
Co'Co' 2000 PS,  
gebaut 1966 bis  
1975, DR 120 269-6  
(Auslieferung  
1969)

Foto: Volker Fran-  
cke beim SEM  
Heizhausfest  
2013



auch „Taigatrommel“ bzw. „Ludmilla“. Die Deutsche Reichsbahn bezog mehr als 1 000 Stück dieser Dieselloks. Nach der Wende erhielten sie noch die gesamtdeutsche Baureihenbezeichnungen BR 220/230/240.

1992 wurde Woroschilowgrad wieder in Lugansk zurückbenannt. Seit der Privatisierung, im Jahre 2006, heißt die

Fabrik nun „ChK/PAO Luganskdiesellok“. Leider liegt sie genau in dem Teil der Ostukraine, in dem seit Jahren Krieg herrscht und der sich 2014 zur unabhängigen Volksrepublik Lugansk ausgerufen hat. So sind Produktion und Vertrieb fast völlig zum Erliegen gekommen, und die Zukunft des einstigen Hartmann-Nachfolgers ist mehr als ungewiss.

**Ludmilla** Co'Co'  
4000 PS, gebaut  
1970 bis 1982, DR  
142 004-1 (Auslie-  
ferung 1977)  
Quelle: Werkfoto  
der Serie V für die  
DDR



# Rezensionen

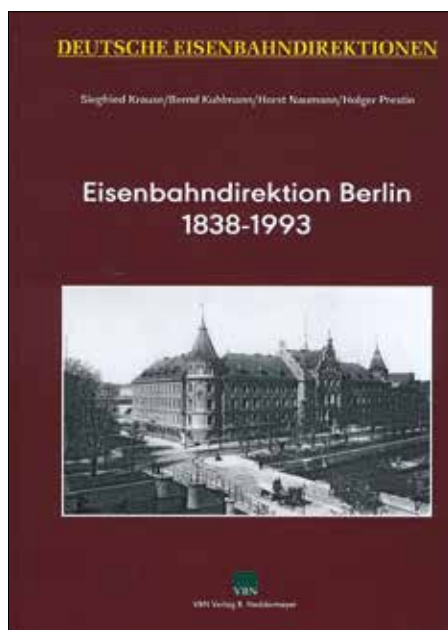
## **DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN** **„Eisenbahndirektion Berlin 1838–1993“**

von Siegfried Krause / Bernd Kuhlmann / Horst Naumann / Holger Prestin  
 176 Seiten, ca. 200 Schwarz-Weiß-Abbildungen; großformatige, farbige Karte des Direktionsbezirks Berlin von 1943; Festeinband, Format 21 x 29,7 cm; Verlag Bernd Neddermeyer Berlin; 1. Auflage 2020, 29,80 €, ISBN 978-3-941712-73-7

**Werner Wölke, Wetter (Ruhr) – RFB EBE**  
 für NRW und Rheinland-Pfalz

Was lange währt, wird endlich gut. Ob dieses Sprichwort für das vorliegende Buch uneingeschränkt Gültigkeit hat, kann nicht eindeutig beantwortet werden. Mehr als 15 Jahre nach Arbeitsbeginn liegt nun das Werk der vier oben genannten Autoren vor, die auch nicht die sind, die das Projekt ursprünglich begonnen hatten. Dies allein zeigt, dass die Entstehung nicht ohne „Zähneknirschen“ einherging. Nur ein Teil der Manuskripte aus der Anfangszeit ist den Verfassern zugänglich gewesen. Das Projekt war mit vielen Imponderabilien behaftet, und man kann somit froh sein, dass die Autorengemeinschaft sich dieser nicht einfachen Aufgabe erfolgreich angenommen hat.

Dieses Buch gehört zur BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN. Mit stattlichen 176 Seiten liegt nun Band 12 vor, der die Berliner Eisenbahngeschichte von der Berlin-Potsdamer Eisenbahn bis zur Gründung der Deutschen Bahn AG beleuchtet. Gut zwei Drittel des Buches



widmen sich der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Das ist nicht verwunderlich, denn das ist die Epoche, die die Autoren selbst prägte.

So eindrucksvoll und umfangreich die Entwicklung bei der Deutschen Reichsbahn auch behandelt wird, hinterlassen die Darstellung früherer Zeiten auch Fragen. Warum zum Beispiel sind Kapitel enthalten, die in den Grundlagenbänden I und II dieser Buchreihe bereits grundsätzlich und ausführlich behandelt wurden? Unter „Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin von 1895 bis 1920“ (Seite 30 ff) sind solche übergreifende Kapitel zu finden. Die wenigen Zeilen unter der Überschrift „Politische Verhältnisse im Deutschen Reich ab 1871“ werden auch dem Thema nicht wirklich gerecht. Hat es zwischen Bismarck und der Kapitulationserklärung 1918 nichts Nennenswerteres gegeben?

Und was haben in den folgenden Ausführungen die Länderbahnen Bayerns, Sachsens etc. mit der Eisenbahndirektion Berlin zu tun? Auch die auf Seite 31 abgebildeten Lokomotiven sind sicher nicht im Direktionsbezirk Berlin gefahren. Außerdem ist die von Bayern beschaffte Ellok EP 5 im Bild ganz oben kein glückliches Beispiel für die Bezeichnung der Reichsbahnlokomotiven in der ersten Hälfte der 1920er-Jahre. Bayern hatte bekanntlich eine Sonderstellung innerhalb der Deutschen Reichsbahn. Allein dieser Abschnitt Eisenbahngeschichte bietet genug Stoff, um ein ganzes, eigenes Buch zu füllen. Gelegentlich fehlende Satzzeichen und Tippfehler lassen vermuten, dass das Manuskript zu diesem Buch unzureichend Korrektur gelesen wurde. Ein sach- und fachkundiger Lektor wäre wünschenswert gewesen.

Dennoch schmälern diese kleinen Schwächen nicht den Inhalt dieses so wichtigen Buches. Immerhin hatte und hat Berlin die größte Eisenbahndichte in Deutschland. Wer sich für die Berliner Eisenbahngeschichte seit 1945 in der geteilten Stadt interessiert, der erhält einen umfassenden Einblick in ein kompliziertes Geflecht von Dienstvorgängen zwischen Ost und West. Besonders fesseln hier die Abläufe mit den Schwierigkeiten, Einschränkungen und Kontrollen bei einem Grenzübergang. Vieles wusste man oder hatte es geahnt, aber in dieser Art hat man es bisher nicht lesen können. Hier tritt nicht nur Eisenbahn-, sondern bewegte Zeitgeschichte in einer zwischen den Machtblöcken aufgeteilten Frontstadt zu Tage. Und hier zeigen sich auch die Stärken der Autoren, die diese Epoche als Zeitzeugen privat und dienstlich erlebten. Wer kein Fachmann für die Zeit nach 1945

ist, kann diesem Buch doch viel Neues und Spannendes entnehmen. Wer thematisch über den Tellerrand hinaus schauen möchte, dem ist dieses Buch mit gutem Gewissen zu empfehlen.

Die Buch-Bestellung ist direkt beim Verlag Bernd Neddermeyer (vbn-eisenbahn-verlag.de oder 030 37887322) bzw. bei der Redaktion von Bahn&Modell (s. Impressum) möglich. BSW-Mitglieder bekommen 30 Prozent Rabatt. Auch in Bahnhofsbuchhandlungen wird der Titel zu finden sein.

### **„Der Eisenbahnknoten Glauchau und sein Bahnbetriebswerk“**

von Steffen Kluttig und Peter Vates, Format: DIN-A4, 192 Seiten, Bildverlag Böttger GbR, 1. Auflage 2019, 29,80 €, ISBN 978-3-96564-003-0

**Hermann Fischer, Waldenburg** – BSW-Gruppe Eisenbahntradition Bw Glauchau

Der Eisenbahnknoten Glauchau liegt zentral an der Bahnstrecke Dresden-Werdau (sächsisch DW-Linie). Mit diesem Buch sind sehr gute und interessante Einblicke in die Eisenbahngeschichte dieser Region entstanden. Es passt sich dem bereits erschienenen Titel "Entlang der Sachsen-Franken-Magistrale" an und beschreibt detailliert das Geschehen im Dienstort Glauchau. Schön dargestellt wird die Entstehung, die stete Entwicklung sowohl des Bahnhofs als auch des Heizhauses, des späteren Bahnbetriebswerks. Beim Lesen solcher Bücher und Betrachten der zugehörigen Bilder erfreut



man sich immer wieder daran, was im Laufe der Jahrzehnte entstanden und verändert worden ist. Es ist ein schöner Rückblick in eine Zeit, als die Eisenbahn noch das herausragende Verkehrsmittel für den Personen- und Güterverkehr war. Das dem leider nicht mehr so ist, braucht an dieser Stelle wohl nicht weiter betont zu werden. In einem Land, in welchem täglich in zwei Schichten alle 130 Sekunden ein Lkw vom Band läuft und in einem begrenzten Raum fünf Nahverkehrsverbünde ihre glückseligen Ideen anpreisen: Was bedarf es da der Worte mehr? Umso erfreulich ist es dennoch, am Ende des Buches feststellen zu können: Der Bahnhof und sein Bahnbetriebswerk existieren noch. Mit "noch" meine ich, dass trotz erheblich zurückgegangener Transportleistungen eigentlich vieles erhalten geblieben ist, wenn auch in anderer Form. Immerhin existieren heute ein Güterver-

kehrszentrum (GVZ) und eine Autoentladestation in Glauchau (Sachs).

Der Umbau des Bahnhofs hat natürlich erhebliche Veränderungen mit sich gebracht. Es gibt keine Eisenbahner mehr vor Ort. Weichen und Signale werden von der Betriebszentrale Leipzig ferngesteuert. Bei schlechtem Wetter sollte man sich als Reisender lieber in Nähe der Treppenaufgänge aufhalten, wo noch ein paar Meter Dachfläche neu errichtet worden sind, sonst wird es ungemütlich. Auch bei längeren Aufenthalten steht man vor verschlossener Tür der ehemaligen Mitropa. Wenigstens gibt es einen Bäcker in der Bahnhofshalle, wo man einen Imbiss oder einen Kaffee zu sich nehmen kann.

Das Buch enthält eine Vielzahl interessanter Bilder, auf denen man sieht, wie es einmal war. Die Gleisanlagen des Bahnhofs Glauchau sind zwar vom Umfang her nicht sonderlich geschrumpft, doch die im Buch beschriebenen Zugaufösungen, Zugbildungen und Rangierleistungen mit zwei Lokomotiven auf der Ost- und Westseite sind schon lange Geschichte. Sie zeugen vom ehemaligen Stellenwert dieses Bahnhofs, wo früher „zig“ Stellwerker, Rangierer, Wagenmeister, Zugfertigsteller und Aufsichten in drei Schichten arbeiteten. Ähnlich sah es beim Reiseverkehr aus. Eine Vielzahl von Personen- und Schnellzügen frequentierte täglich die Station bzw. begannen oder beendeten hier ihre Umläufe. Die Bespannung oblag meistens dem hiesigen Bahnbetriebswerk. Auch die Wendeloks anderer Bahnbetriebswerke kamen täglich ins Bw Glauchau, um zu restaurieren bzw. um ihre Vorräte an Dieselmotorenöl, Kühl- und Heizwas-

ser zu ergänzen. Für manchen Geraer, Erfurter oder Eisenacher Lokführer war genügend Pausenzeit vorhanden, um die Kantine aufzusuchen. Diese befand sich im 1963 errichteten Sozialgebäude. Heute ist an dieser Stelle nur noch eine Brache. Und damit befinden wir uns im Buch schon mitten im Bahnbetriebswerk. Auch dessen Geschichte wird sehr schön beschrieben, von den Anfängen bis in die Gegenwart. Mit der Elektrifizierung der DW-Linie kamen logischerweise El-loks zum Einsatz, und dieser Tatbestand brachte für das Bw gewisse Einbußen in punkto Zugförderleistungen mit sich. Noch prekärer wurde die Lage Anfang der 1970er-Jahre, als sich die Bws Karl-Marx-Stadt und Gera das Bw Glauchau als Einsatzstelle "einverleiben" wollten. Gera war deswegen mit involviert, weil es zum damaligen Zeitpunkt zur Rbd Dresden gehörte. Glücklicherweise kam es nicht soweit, und das Bw Glauchau blieb als eigenständige Dienststelle erhalten. Nach 1990 kamen dann die bekannten Einschnitte wie überall. Die Lokwerkstatt wurde im Dezember 1993 geschlossen und in den Bereich Tb des

Betriebshofs Zwickau verlegt. Lokleitung und Personaleinsatzstelle verblieben noch eine Weile in Glauchau, doch als Bw im herkömmlichen Sinne hatte die Dienststelle ausgedient. Und trotzdem ist die gesamte bauliche Anlage erhalten geblieben, bis heute. Wieso dies alles möglich war, wird im vorliegenden Buch ab Seite 150 beschrieben. Beim Lesen der Textpassagen und beim Betrachten der Bilder bekommt man einen umfassenden Eindruck vom Dienort Glauchau. Manch älterer Eisenbahner kann damit nachvollziehen, wo er große Teile seines Arbeitslebens verbracht hat. Nur gut, dass es engagierte Kollegen gab, die viele wichtige Dokumente und betriebliche Unterlagen vor der Vernichtung gerettet haben. Alles in allem liegt ein gelungenes Werk vor, das ich selbst besitze und gern weiterempfehle.

Bezug des Buches über [info@boettger-bildverlag.de](mailto:info@boettger-bildverlag.de) oder 03725-20140.

Die BSW-Gruppe „IG Modellbahn Glauchau“ hat sich der Örtlichkeit angenommen und das Bw Glauchau im Maßstab 1:87 nachgebaut. Wir berichten darüber im Beitrag ab Seite 28.

## Post an die Redaktion:

**Roland Suppra** aus Plau am See – per Ansichtskarte zu Heft 44:

„Immer wieder freue ich mich, wenn Bahn&Modell auf dem Postweg bei mir eintrifft. Sofort lege ich alles andere zur Seite und studiere intensiv das neue Heft. Dann wird es an Eisenbahnfreunde weitergereicht. [...] Dankeschön aus Mecklenburg.“

**Prof. Karl-Dieter Bodack** per E-Mail zu Heft 44 Rezensionen „Ein Leben mit Spuren“:

„Haben Sie herzlichen Dank für die Buchbesprechung: Sie haben statt AW Weiden „Witten“ genannt, dieses war und ist ein Weichenwerk und war nie abbruchreif: Da werden ein paar Proteste kommen; vielleicht machen

Sie im nächsten Heft einen entsprechenden Korrekturvermerk? Vor allem sende ich Ihnen herzlichen Dank für dieses Heft, das viele Informationen enthält, die ich als langjähriger Bahner nicht kannte oder die ich trotz Kenntnis schätze: Wie Ihr Bericht über den VT 11.5., in dem meine Frau und ich geheiratet hatten. [...]“

**Janis Bauer**, Servicebüro Nürnberg per E-Mail: „Da wir so noch nicht in Kontakt gekommen sind, möchte ich Ihnen an der Stelle ein großes Lob für Ihre tolle Arbeit für die Zeitschrift Bahn&Modell aussprechen, wir lesen sie im Servicebüro Nürnberg mit großer Freude und sind sehr beeindruckt von Qualität und Inhalt, der von euch dort hineingesteckt wird! Wir sind gespannt auf die kommende Ausgabe!“

Die **Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM)** hat sich einen Spaß gemacht und aus dem Titelbild von Heft 44 mehrere Privatpost-

Briefmarken kreiert, historisch (zur Uniform) korrekt in Mark und Pfennig. Die Briefmarken entwarf Christoph Böhm aus Osnabrück (s. Abb. unten).

**Klaus-Peter Schmidt**, Eisenbahn-Dokumenten-Sammler aus Dresden per E-Mail zu Heft 44, Seite 84 Post an die Redaktion: „Anfang der Woche (42. KW) hat ein Teil meiner historischen Zeichnungen mein Archiv verlassen. Ich hatte den Eindruck, dass sie einen sehr glücklichen, neuen Besitzer gefunden haben!“ (Bahn&Modell war hier als Vermittler tätig.)

**Anton Karolyi** vom BSW-Fernmeldemuseum Stuttgart per E-Mail:

„[...] Ein großes Lob und Anerkennung auch an Sie und die Redaktion von Bahn&Modell für die immer interessanten Berichte und hervorragende Aufmachung des Hefts. Wir freuen uns immer schon sehr auf die neue Ausgabe! Viele Grüße auch vom gesamten Museumsteam.“

Noch gibt es die HEUM-Post nicht, aber schon die Briefmarken entworfen von Christoph Böhm aus Osnabrück.



# 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**

**Richard Bohne**  
**0511-833336, richard.bohne@htp-tel.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**

**Richard Bohne**  
**0511-833336, richard.bohne@htp-tel.d**

**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.m@gmail.com, 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 Bahl  
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-bernaue@gmx.de

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

|                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Frankfurt (Oder)</b>                                                                                                              | Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder), Leiter: Manfred Lorenz<br>0335-527744, 0172-3256374, manfred-lorenz@arcor.de,<br>www.eisenbahnfreunde-ffo.de |
|                                                                                                                                      | Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde 55, Leiter: Uwe Lademann,<br>0335-533780, 0160-97453212, ladeuwe@aol.com,<br>www.modellbahn-frankfurt-oder.de          |
| <b>Rostock</b>                                                                                                                       | E44 Rostock, Leiter: Jens Richter, 0160-97435302,<br>jens.richter@deutschebahn.com                                                                              |
| <b>Waren (Müritz)</b>                                                                                                                | Warener Eisenbahnfreunde, Leiter: André Pawlik, 0177-5244703,<br>info@warener-eisenbahnfreunde.de, www.warener-eisenbahnfreunde.de                              |
| <b>Wustermark</b>                                                                                                                    | Stellwerk Rs IV Bahnhof Wustermark Rbf in Elstal, Leiter: Manuel Seidel<br>033234-89133, 0176-22095967, bsw.ortsgruppe.wustermark@gmx.de                        |
| <u><b>Servicebüro Leipzig</b></u><br>Richard-Wagner-Str. 2, 04109 Leipzig – Tel.: 0341-261699-0, E-Mail: leipzig@stiftungsfamilie.de |                                                                                                                                                                 |
| <b>Regionaler Fachberater EBE:<br/>für Sachsen</b>                                                                                   | <b>Peter Grunenberg, Adorf (Vogtl.)</b><br><b>0179-2384048, , bsw-os-adorf@gmx.de</b>                                                                           |
| <b>Adorf (Vogtl)</b>                                                                                                                 | Bw Adorf, Leiter: Maik Pester/Mathias Schaller,<br>service@eisenbahnnostalgie-vogtland.de                                                                       |
| <b>Döbeln</b>                                                                                                                        | Eisenbahngeschichte Döbeln, Leiter: Andreas Riethig, 03431-701401 oder<br>03431-613887, andreasriethig51@gmail.com                                              |
| <b>Dresden</b>                                                                                                                       | IG Bw Dresden-Altstadt, Leiter: offen, www.igbw-dresden-altstadt.de                                                                                             |
| <b>Freital (b Dresden)</b>                                                                                                           | IG Weißeritztalbahn, Leiter: Ralf Kempe, 0351-6412701, 0172-7017291,<br>ralf.kempe@weisseritztalbahn.de, www.weisseritztalbahn.de                               |
| <b>Glauchau (Sachs)</b>                                                                                                              | Eisenbahntradition Bw Glauchau – Leiter: Klaus Häußner, 03763-75463 oder<br>0171-7341480, haeußer.gc@arcor.de, www.glauchau-dampflok.de                         |
| <b>Großvoigtsberg<br/>(Nossen)</b>                                                                                                   | Museumsbahnhof Großvoigtsberg/Bw Nossen, Leiter: Mario Elsner<br>03731-1650534, zellwaldbahn@gmx.de, www.fv-zellwaldbahn.de                                     |
| <b>Langenau<br/>(Erzg)</b>                                                                                                           | IG Freunde der Eisenbahn Langenau, Leiter: Hans-Joachim Krohberger,<br>037322-41951; 0172-7255620, krohberger@gmx.de,<br>www.eisenbahnverein-langenau.de        |

|                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Löbau (Sachs)</b>                               | Historische Lokomotiven Löbau, Leiter: Uwe Weiland, 03585-862989, 0160-2947751, info@osef.de oder uwe.weiland@osef.de, www.osef.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Radebeul</b>                                    | Traditionsbahn Radebeul, Leiter: Jürgen Medak, 0351-79696275, 0172-3529298, j.medak@web.de oder verein@trr.de, www.traditionsbahn-radebeul.de                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Schwarzenberg (Erzg)</b>                        | Museumsdampflok 86 001, Leiter: Dietrich Flath, 037349-7150, dflath@t-online.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Zwickau (Sachs)</b>                             | Eisenbahntradition Zwickau, Leiter: Uwe Böttcher, 0375-797483, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Regionaler Fachberater MEB:<br/>für Sachsen</b> | <b>Hellfried Richter, Pirna</b><br><b>03501-441372, 0160-90835060, bsw-bb-rrichter@t-online.de</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Arnsdorf<br/>(b Dresden)</b>                    | Modelleisenbahnclub Arnsdorf, Leiter: Michael Bachmann<br>035200-23685, michael.bachmann@mec-arnsdorf.de, www.mec-arnsdorf.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Coswig<br/>(b Dresden)</b>                      | Modellbahngruppe Lössnitzgrund, Leiter Dietmar Merbitz, 03523-61524, 0162-1680915, mec@frank-heuschkel.de, https://mec-loessnitzgrund.hpage.de                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Dresden</b>                                     | Modelleisenbahnclub Bw Dresden, Leiter: Joachim Rohrlapper<br>0351-4707077, 0152-31162313, mec-bw-dresden@web.de, www.mec-dresden.de<br><br>Modelleisenbahnclub Elbflorenz Dresden, Leiter: Matthias Hengst<br>0351-4215959, 0173 3690401, matthias.hengst@ergo.de, www.mec-elbflorenz.de<br><br>Modelleisenbahnclub „Max Maria von Weber“ Dresden, Leiter: Jens Mähler<br>0351 4764039, jensm70@web.de, www.mec-weber-dresden.de |
| <b>Glauchau</b>                                    | IG Modellbahn Glauchau, Leiter: Jens Wolf, 03764-5395078, wolf-glauchau@t-online.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Lichtenstein<br/>(Sachs)</b>                    | Modellbahnclub 3/22 Lichtenstein, Leiter: André Lommatzsch<br>037204-82630, www.modellbahnclub-lichtenstein.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Lößnitz<br/>(Erzg)</b>                          | Modelleisenbahnclub „Bahnhof Lößnitz“, Leiter: Michael Schönfelder<br>03772-382540, c-m-schoenfelder@web.de, www.mec-bahnhof-loessnitz.de                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Riesa</b>                                       | Modellbahnclub Riesa, Leiter: Rudolf Kerl, 03525-891864, 0160-97495200, rudolfwkern@web.de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>St. Egidien</b>                                 | 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

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

### Region Süd

#### Servicebüro Karlsruhe

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

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

#### Servicebüro Nürnberg

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

|                                                  |                                                                                                |
|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Regionaler Fachberater EBE/MEB für Bayern</b> | <b>Norbert Heidrich, Bamberg/Hirschhaid</b><br><b>09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de</b>     |
| <b>Bamberg</b>                                   | Eisenbahngeschichte Bamberg, Leiter: Norbert Heidrich, 09543-7562,<br>norbertheidrich@yahoo.de |

|                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Bayreuth</b>                                                                                                                     | Eisenbahngeschichte Bayreuth, Leiter: Martin Kritzenthaler, 09201-917211, 0160-97474227                                                                                                                                                                     |
| <b>Kronach</b>                                                                                                                      | Historisches Stellwerk Kronach, Leiter: Bernd Geiger, 09265-5956, bernd.geiger@arcor.de                                                                                                                                                                     |
| <b>Lichtenfels</b>                                                                                                                  | Historisches Bw Lichtenfels / Depot DB-Museum, Leiter: Oliver Agel<br>0157-58906036, bw-lichtenfels@db-museum.de, www.bw-lichtenfels.de<br><br>E 44 119 Lichtenfels, Leiter: Dieter Ferlau<br>09571-88456, 0173-8445355, dieterferlau@web.de, www.e44119.de |
| <b>Nürnberg</b>                                                                                                                     | V 200 002 Nürnberg, Robert Krahle, 0176-62412800, king-krahle@web.de,                                                                                                                                                                                       |
| <b><u>Servicebüro München</u></b><br>Arnulfstraße 9 +11, 80335 München – Tel.: 089-2488309-00, E-Mail: muenchen@stiftungsfamilie.de |                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Regionaler Fachberater EBE/MEB:<br/>für Bayern</b>                                                                               | <b>Norbert Heidrich, Bamberg/Hirschhaid<br/>09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de</b>                                                                                                                                                                        |
| <b>Augsburg</b>                                                                                                                     | ET 491 „Gläserner Zug“, Leiter: Werner Meisl<br>0821-542236, werner.meisl@bahn.de, http://www.glaesernerzug.de<br><br>E 18 08, Leiter: Andreas Eigl, 089-72609992, 0170-9141508                                                                             |
| <b>Garmisch</b>                                                                                                                     | E 69 Garmisch, Leiter: Sigmund Eckstein, 08841-2423                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Kempten</b>                                                                                                                      | Modell-Eisenbahn-Club Oberallgäu-Kempten, Leiter: Dieter Meisel<br>0831 201828, vorstand@mecoake.de, www.mecoake.de/                                                                                                                                        |
| <b>München</b>                                                                                                                      | Modellbahngruppe Bw München Hbf, Leiter: Hans Dohle<br>089-8413819, Telefon im Clubheim: 089-576015,<br><br>Modellbaugruppe München West, Leiter: Pierre Heß, 08193 9906360,<br>01511 9709718, p.hess@mbg-muenchen-west.de,<br>https://mbg-muenchen-west.de |
| <b>Lindau</b>                                                                                                                       | Modellbahngruppe Lindau, Leiter: Manfred Aberle<br>08382-24681, 0170-4424930, mail@mbg-lindau.de, www.mbg-lindau.de<br>(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**

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

|                  |                                                                                                                                         |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Darmstadt</b> | Eisenbahnmodellbaugruppe „Central“, Leiter: Rene Stork<br>0162-7610258, r.stork@signalmeisterei.de,<br>www.modellbahnguppe-darmstadt.de |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                             |                                                                                                                                |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Herborn</b>              | Modell-Eisenbahn-Club DILL, Leiter: Karl-Heinz Schwarze, 02775-1835, k.h.schwarze@t-online.de                                  |
| <b>Korbach</b>              | Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen, Leiter: Ralf Lüer<br>05631-61551, ralf.lueer@t-online.de oder eisenbahnfreunde-kb-aro@gmx.de |
| <b>Mainz</b>                | Modellbahn-Club Mainz 70 (MCM 70), Leiter: Dominic Doos<br>06131-2108598, 0175-5731336, d.doos@mcm70.com, www.mcm70.com        |
| <b>Mühlheim<br/>am Main</b> | Miniaturbahnclub „Stellwerk“, Leiter: Martin Bläß, 069-26547794,<br>info@mibaclub.de, www.mibaclub.de                          |
| <b>Saarbrücken</b>          | Modellbahngruppe Saarbrücken, Leiter: Sigggi Gottschall,<br>0681-9103641, moba-sb@gmx.net                                      |

## Veranstaltungen 2021 (geplante Termine März-Dezember 2021)

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Minden (Westf)</b> | <b>Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM)</b><br>22. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf<br>Antiquitäten und Raritäten von der Eisenbahn – mit Modellbahn<br>am <b>14. März 2021</b> im LWL-Preußenmuseum Minden, Simeonsplatz 12,<br>32427 Minden (Westf) – 11-16 Uhr (soweit coronafrei)<br>Kontakt über Dieter Birnstein, 05731-1531051 oder 0175-7130608<br>Die am 7. November 2020 ausgefallene Tauschbörse in Delitzsch<br>findet mit selbem Thema am <b>6. November 2021</b> statt.                              |
| <b>Lichtenfels</b>    | <b>BSW-Gruppe "Historisches Bw Lichtenfels"</b><br><b>6. April 2021:</b> Fünf Jahre BSW-Gruppe "Historisches Bw Lichtenfels"<br><b>28. August 2021:</b> 80 Jahre E 44 119<br><b>1. November 2021:</b> 130 Jahre Bw Lichtenfels                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Halle (Saale)</b>  | <b>BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P</b><br>Volkmannstr. 39, 06112 Halle (Saale) – www.bw-halle-p.de<br>Kontakt über Thomas Kersten, 0345-2495090 oder 0160-9463924;<br>info@bw-halle-p.de, www.facebook.com/bwhallep<br><b>Geplante Sonderzugfahrten (soweit coronafrei):</b><br><b>01.05.2021</b> – Sonderzug "Wojtek 3" zur Dampflok-Parade nach<br>Wolsztyn/Wollstein (PL) mit 243 005, ab Cottbus Dampfer<br><b>26.06.2021</b> – Sonderzug "150(+1) Jahre Leipzig-Posener-Eisenbahn"<br>nach Poznan/Posen (PL) mit 01 509 |

**24.07.2021** – Sonderzug "Ostsee-Express" zu den Störtebeker-Festspielen oder Wallensteintagen mit 243 005

**04.09.2021** – Sonderzug "Rübezahl" nach Jelenia Gora/Hirschberg (PL) mit 243 005, ab Dresden 52 8131 gemeinsam mit 118 552

**18.09.2021** – Sonderzug "Davidek" zum Tag der Eisenbahn nach Nymburk, Kolin und Kutna Hora (ČZ), mit 243 005, ab Dresden 52 8131 gemeinsam mit hist. ČD-Ellok

## Berlin

**BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600** (Parkeisenbahn)

An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin – [www.parkeisenbahn.de](http://www.parkeisenbahn.de)

Kontakt über Michael Bahls, 0172 3124138, [bsw.ebfw600@gmx.de](mailto:bsw.ebfw600@gmx.de),

**29.03.2021–09.04.2021:** Oster-Fahrten für Gruppen

**02.04.2021–05.04.2021:** Oster-Fahrten für Familien

(Veranstaltungen in Planung, weitere Infos voraussichtl. Februar 2021)

**31.10.2021** (Sonntag): Halloweenfahrten

(Veranstaltung in Planung, weitere Infos voraussichtl. August 2021)

**29.11.2021–10.12.2021:** Nikolausfahrten für Gruppen

**04.12.2021–05.12.2021:** Adventsfahrten für Familien

(Veranstaltungen in Planung, weitere Infos voraussichtl. September 2021)

## Dresden

**IG Bw Dresden-Altstadt** (Eisenbahnmuseum)

Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden, [www.igbwddresden-altstadt.de](http://www.igbwddresden-altstadt.de)

**13. Dampfloktreffen:** vom April 2021 verschoben auf **8.–10. Oktober 2021**

## Festenburg

BSW-Hotel

**März 2021:** Die Frühjahrs-Arbeitstagung unseres Kulturbereichs fällt coronabedingt aus. Die BSW-Hotels sind noch mindestens bis 31. März 2021 geschlossen.

**16.–21. Juni 2021:** 23. **Modellbauseminar Nord** für angemeldete BSW-Mitglieder, mit öffentlicher Modellbahnausstellung

## Baiersbronn

BSW-Hotel

**13.–21. November 2021:** **Modellbauseminar Süd** für angemeldete BSW-Mitglieder, mit öffentlichen Fahrtagen

## Vorschau Heft 46

|               |                                                                              |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------|
| Berichte      | Mit 66 Jahren im Zauber der Züge                                             |
| Gruppenleben: | BSW-Gruppe Fernmeldemuseum Stuttgart                                         |
| Serien:       | Die Bahnreform (Vorspiel zu 30 Jahre DB AG)<br>Wussten Sie schon ...         |
| Rezensionen:  | Eisenbahndirektion Hannover<br>(BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN) |

---

## Impressum

|                                                                |                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bahn&Modell                                                    | <b><a href="http://www.bahn-und-modell.de">www.bahn-und-modell.de</a></b>                                                                                |
| Fachblatt des BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn |                                                                                                                                                          |
| Herausgeber:                                                   | Stiftungsfamilie BSW+EWH, Münchner Str. 49, 60329 Frankfurt (Main)                                                                                       |
| Redaktion:                                                     | Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne, Werner Wölke                                                                                                   |
| Arbeitsgruppen:                                                | AG Fachblatt Bahn&Modell, AG Buchreihe Eisenbahndirektionen,<br>AG Kooperation DB Museum, AG Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente,<br>AG FISAIC     |
| Kontakt:                                                       |                                                                                                                                                          |
| Redaktion                                                      | Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden<br>Tel./Fax 0351 2527896, E-Mail: <a href="mailto:bahn.modell@t-online.de">bahn.modell@t-online.de</a> |
| Layout/Versand                                                 | Bernd Neddermeyer, Falkenhagener Straße 56, 13585 Berlin<br>E-Mail: <a href="mailto:vbn@eisenbahn-verlag.de">vbn@eisenbahn-verlag.de</a>                 |
| Erscheinungsweise:                                             | 2 x jährlich, Auflage ca. 3000 Exemplare                                                                                                                 |
| Redaktionsschluss:                                             | 15. Januar 2021                                                                                                                                          |
| Druck:                                                         | WirmachenDruck, Backnang                                                                                                                                 |

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

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



nächstes Heft 46:  
Redaktionsschluss 15. Juli 2021  
Auslieferung Anfang September 2021



# Eisenbahn-Fotokunst im Vergleich



Nachtaufnahme einer Gleisharfe des Güterbahnhofs Godorf bei Köln. Der Hintergrund wirkt mystisch verklärt und lässt Interpretationen des Betrachters zu.

Foto: Roland Kennerknecht, BSW-Fotogruppe Würzburg

Das Bild gewann die "Mainfränkische Foto-Clubmeisterschaft", und Roland Kennerknecht wurde zum bayerischen Fotomeister 2020 gekürt. Auch bei der BSW-Bundesfotoschau 2020 war das Foto präsent. Roland Kennerknecht gewann auch hier, allerdings mit dem Foto „Woman in Red“ (siehe [www.stiftungsfamilie.de/ueber-uns/news-und-presse/news/2020/08/bufo](http://www.stiftungsfamilie.de/ueber-uns/news-und-presse/news/2020/08/bufo)).



Tagaufnahme desselben Objektes mit sichtbarer Umgebung der Chemieanlagen in Wesseling, südlich von Köln.

Foto: André Helmke auf [www.bahnbilder.de](http://www.bahnbilder.de)

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

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

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

\* gebührenfrei aus dem deutschen Telefonnetz



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

GESAGT. GETAN. GEHOLFEN.

**DEVK**