



Bahnhof Münster-Hiltrup im Modell

(Beitrag auf Seite 18)

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

**Gruppenleben:
MIBA-Club „Stellwerk“ in
Mühlheim am Main baut neu auf
► Seite 20**



Bahnhistorie:
Der Fährkomplex Mukran (Rügen)
► Seite 41



**Titelbild: Der Bahnhof Münster-Hiltrup auf der H0-Modellbahnanlage der BSW-Gruppe
MEC Münster – siehe auch Seite 18**



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

wir leben in einer turbulenten Zeit. Corona und das Juli-Hochwasser haben uns das Fürchten gelehrt. Viele von uns spendeten über das BSW/EWH für die Hochwassergeschädigten. Speziell Corona hat neue Kommunikations-Formate entstehen lassen. Auch bei uns ist die Online-Welt eingezogen. Die Frühjahr-Arbeitstagung mit allen Regionalen Fachberatern in Festenburg ist coronabedingt ausgefallen und wurde durch Videokonferenzen am 27. März, 7. Mai und 25. Juni 2021 ersetzt (s. Folgebeitrag).

Das letzte Halbjahr stand ganz im Zeichen des zweiten und dritten Corona-Lockdowns. An eine effektive Gruppenarbeit war damit nicht zu denken. Kontrollieren und bewahren standen im Vordergrund. Die Finanzlage der Stiftungsfamilie, besonders durch den Ausfall der BSW-Hotels, ließ viele Konzepte wanken, andere beschleunigten sich. So z.B. die Diskussion, ob BSW-Gruppen nicht besser eingetragene Vereine würden oder, ob Bahn&Modell nicht kostengünstiger als reine Online-Ausgabe erscheinen sollte. Wie die Stiftungsfamilie in einem

Jahr aussieht, konnte und wollte niemand eindeutig vorhersagen.

Gegenwärtig wird daran gearbeitet, unseren lange vermissten Internet-Auftritt in die Web-Seiten der Stiftungsfamilie (www.stiftungsfamilie.de) zu integrieren, als Menü-Punkt sozusagen. Die Zentrale hat uns dazu ihre Hilfe zugesagt

Die Sparda Bank liiert sich wieder stärker mit der Stiftungsfamilie (s. letzte Umschlagseite). Auch die Azubis der DB AG werden wieder verstärkt auf die Stiftungsfamilie hingewiesen und als neue Förderer gewonnen. Das geht auf eine Initiative von Siegfried Moog (Vorsitzender des Geschäftsführenden Vorstandes der Stiftungsfamilie) gegenüber dem Vorstand der DB AG zurück.

Die Internationale Freizeit-Vereinigung der Eisenbahner (FISAIC) hat ihren Internet-Auftritt auf www.fisaic.org kräftig modernisiert. Daraus geht hervor, dass das Generalsekretariat wieder von Deutschland wahrgenommen wird, in persona von Barbara Sciesinski (Stiftungsfamilie Zentrale Kultur/Internationales). Der bisherige Präsident der FISAIC, der Franzose Philippe Rouche, ist zurückgetreten. Sein Stellvertreter, der Österreicher Kurt Neuwirth, ist jetzt Interims-Präsident. Fast alle FISAIC-Veranstaltungen für 2021 wurden abgesagt. Dieses Jahr gibt es nur zwei Präsenzveranstaltungen im September, einmal der Kongress der Funkamateure in Bad Salzuflen und der FISAIC-Fotosalon in Svitani/CZ. Ende Oktober 2021 soll es eine virtuelle Generalversammlung geben. 2022 feiert die FISAIC ihr 70-jähriges Bestehen. Dazu soll es eine große Jubiläumsveranstaltung in Frankreich geben (Näheres in Heft 47).

In diesem Heft von Bahn&Modell beginnen wir mit zwei neuen Serien. Einmal spüren

wir in mehreren Folgebeiträgen der „Bahnreform“ nach, die sich 2024 zum dreißigsten Mal jährt und die uns alle sehr bewegt hat. Zum anderen stellen wir sukzessive die Entstehungs-geschichte der BSW-Hotels vor, die nun hoffentlich wieder durchgehend ihre Leistungen anbieten können.

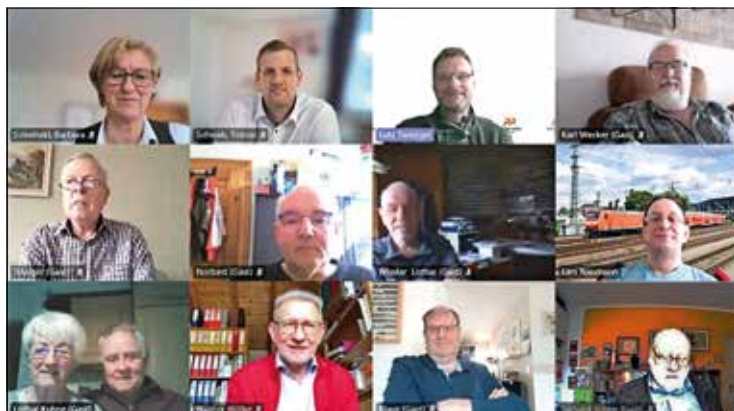
Unsere Buchreihe DEUTSCHE EISEN-BAHNDIREKTIONEN kann erneut Zuwachs vermelden. Der Titel „Eisenbahndirektion Hannover“ ist auf dem Markt (s. Rezensionen). Als nächstes wird der Titel „Eisenbahndirektion Schwerin“ fertiggestellt und, wenn alles gut läuft, im nächsten Heft rezensiert.

Der Post, die unsere Redaktion erreicht, entnehmen wir, dass die Meinung vorherrscht, unser Fachblatt Bahn&Modell würde von einer kommerziellen Redaktion erstellt. Dem ist nicht so. Es waren und sind Kollegen/innen aus unserem Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn, die dieses anspruchsvolle Ehrenamt vom ersten Heft an ausüben. Sie sind nun selbst in die Jahre gekommen. Eine geregelte Nachfolge muss vorbereitet werden. Auf der Videokonferenz am 27. März haben wir dazu eine Findungskommission

gegründet, der Lars Naumann (ZFB), Karl Wecker (RFB NRW), Norbert Jakobasch (RFB Sachsen-Anhalt) und Lutz Tannigel (RFB Berlin, Brandenburg, Meck Pomm) angehören. Wünschen wir ihnen viel Erfolg, damit uns Bahn&Modell in gewohnter Qualität noch lange erhalten bleibt. Die Teilnehmer der Videokonferenz waren sich darüber einig, dass eine Druck-/Print-Ausgabe von Bahn&Modell unverzichtbar ist. Besonders viele ältere Kollegen sind darauf angewiesen. Wenn es die Finanzen zulassen, werden wir also weiterhin eine vertretbare Auflagenhöhe als Heft produzieren. Eine kleine Umfrage hat ergeben, dass auch viele Leser, die heute das Heft kostenlos in ihrer Freizeitgruppe oder in einem unserer BSW-Hotels erhalten, bereit sind, dafür einen finanziellen Beitrag (Schutzgebühr) zu leisten. Das hat uns positiv überrascht. Vielleicht müssen wir, als Selbsterhaltungsmaßnahme, umfassend darauf zurückkommen.

Viel Spaß beim Lesen und weiterhin alles Gute wünscht

Ihr Zentraler Fachberater Lars Naumann



Die erste Videokonferenz im Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Helga Kuhne – Redaktion

Kinder, wie die Zeit vergeht und wie alles einem Wandel unterliegt. Es war 2005, als ich das erste Mal an einer Frühjahrs-Arbeitsberatung unseres Fachbereichs EBE/MEB in Festenburg teilnahm. Damals war ich eines der jüngsten Mitglieder – das einzige weibliche sowieso – und gerade frisch aus dem Eisenbahner-Berufsleben ausgestiegen. Ich staunte, wie lange man über die verschiedenen Tagesordnungspunkte diskutieren und debattieren konnte. Es nahm kein Ende. Dafür waren aber auch drei Tage angesetzt. Mit den Jahren schrumpfte das Zeitlimit, aus drei wurden zwei Tage. Dabei waren die Themen aber immer noch die gleichen. In den letzten Jahren kam dann der Einschnitt: Die Herbsttagung wurde auf einen Tag reduziert. Und das mit An- und Abreise nach Fulda oder Leipzig. Für den Inhalt standen ca. fünf Stunden zur Verfügung. In diesen fünf Stunden wurde alles abgehandelt, was anstand, zielgerichtet und straff. Jeder erkannte, für lange und teilweise unfruchtbare Diskussionen war hier absolut keine Zeit. Manches Detail musste in ein Zweiergespräch auf später, per Telefon oder E-Mail, verschoben werden. Am Ende blieb nichts Wichtiges offen!

Am Sonnabend, den 27. März 2021, 9:00 Uhr, kam für uns alle die Herausforderung – keine drei oder zwei Tage, sondern zwei Stunden waren für die Videokonferenz des Zentralen Fachberaters mit den Regionalen Fachberatern, mit der Redaktion Bahn&Modell und mit der Zentrale angesetzt. Dabei konnte jeder Teilnehmer

zu Hause vor seinem Laptop mit Mikrofon und Kamera sowie der App MS Teams verharren und Zeuge einer Premiere werden. Und das war wirklich ein besonderes Erlebnis. Für diejenigen, die noch voll im Berufsleben stehen, ist eine Videokonferenz sicher nichts Außergewöhnliches. Auch im Fernsehen wird sie öfters demonstriert. Aber das nun live selbst zu erleben, das hatte schon Potential. Tage zuvor hatte dazu bereits ein Probelauf stattgefunden. Der war bei uns nicht ganz optimal verlaufen. Ungefragt lief ein Windows-Update im Hintergrund und fast alle Rechner-Kapazitäten wurden dafür genutzt. Das Ergebnis: die Partner hörten sich zwar, aber die Kamera war abgeschaltet.

Punkt 9:00 Uhr, am 27. März also, saßen wir dann am Küchentisch, hatten uns eingeloggt und blickten gebannt auf den Bildschirm. Da tauchte unser Zentraler Fachberater mit einem Lächeln im Gesicht auf unserem Laptop auf, und nacheinander erhielt jeder weitere Teilnehmer seine eigene Kachel auf dem Bildschirm. Dann waren alle RFB da, außer drei. Sie hatten ihr Fernbleiben entschuldigt. Dazu kamen noch Barbara Sciesinski und Tobias Schwab von der Zentrale. Lars Nauemann war der Konferenzleiter. Er wies die Mannschaft in das Procedere ein. Zur selben Zeit sprechen ging nicht, man musste wie in der Schule das Symbol „Hand“ anklicken und erhielt dann die Erlaubnis zum Reden. Disziplin war hier alles. Während einer sprach, hatte man selbst Sendepause und konnte zu- oder weg-

hören. Aber man sah alles ganz genau. Jede Mimik, jede Regung, jedes Lächeln wurde allen übermittelt. In Präsenzveranstaltungen kriegt man das so gar nicht mit, dazu sitzen die Teilnehmer zu weit auseinander. Ja, und vor der Kamera zu sprechen, ist auch nicht jedermanns Sache. Man sieht sich selbst, muss sich konzentrieren und hat dann noch die Zuhörer mit ihren Gesichtsausdrücken. Schnell erkennt man, ob man die Mannschaft langweilt oder ob es für sie spannend ist. Welch eine Errungenschaft!

Wir hatten drei Tagesordnungspunkte abzuarbeiten. Alle waren mit großem Interesse dabei. Die Zeit verging wie im Fluge. Statt 120 Minuten wie geplant

brauchten wir allerdings 170 Minuten am Bildschirm. Es war viel Neues zu entdecken. Den Vorteil der Technik erlebten wir, als wir das Arbeitsmaterial „Themenplan Bahn&Modell“ zur Diskussion brachten. Lutz Tannigel, der sich hier technisch beweisen konnte, zog den Themenplan für eine Zeitspanne vor die Kamera und alle waren sofort im Bilde.

Das war also unsere erste Online-Arbeitsberatung, weitere sollten folgen. Und trotzdem, eine Präsenzveranstaltung ohne Corona wäre allen lieber gewesen. Der persönliche Kontakt ist durch Nichts zu ersetzen. Auf ein baldiges persönliches Wiedersehen möchte daher wohl niemand verzichten.

Die Teilnehmer an der Jahresarbeitstagung am 27. März 2021 als Online-Video-Konferenz (Kino-saal-Simulation) v.l.n.r.:

Reihe 2: Norbert Jakobasch (RFB MEB Sachsen-Anhalt), Klaus Steinbach (RFB Hessen), Tobias Schwab (Zentrale Vertrieb)

Reihe 3: Lothar und Helga Kuhne (Redaktion), Lars Naumann (ZFB) Reihe

4: Barbara Sciesinski (Zentrale Kultur/Internationales), Werner Wölke (RFB EBE NRW), Lutz Tannigel (RFB Berlin/Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern)

Reihe 5: Richard Bohne (RFN Niedersachsen), Lothar Wissler (RFB MEB Baden-Württemberg), Holger Prestin (Sammlung hist. Eisenbahn-Dokumente), Karl-Wecker (RFB MEB NRW)



Wir trauern um Max Herberger

Nachruf der Mitglieder der BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau

Leider mussten wir völlig unerwartet vom Tod unseres geliebten Max erfahren. Er ist am 8. Juli 2021 im Alter von 83 Jahren gestorben. Vielen wird er noch als letzter Leiter des Reichsbahnamtes Zwickau in Erinnerung sein.

Max war ein ganz besonderer Mensch: loyal, stets neutral und immer aufgeschlossen gegenüber anderen. Er war nicht nur Vollblut-Eisenbahner, sondern auch ein guter Freund für alle, die ihn kannten und schätzten.



Bis zum Ende seines Lebens war Max immer nahe am Zeitgeschehen und interessierte sich für alles Neue bei der Eisenbahn. Dabei spielte es keine Rolle, ob es sich um die DB AG oder eine Privatbahn handelte. Durch seine fachliche Kompetenz war er bei vielfältigen Fragen eine absolute und einmalige Bezugsquelle.

Unserer Arbeitsgemeinschaft zu DDR-Zeiten und der daraus hervorgegangenen BSW-Kulturguppe "Eisenbahntradition Zwickau" war Max von Stunde null an im Jahre 1979 immer ein treues und aktives Mitglied. Er akzeptierte andere Meinungen und war ein äußerst angenehmer Diskussionspartner bei den unterschiedlichsten Themen unserer regelmäßigen Gruppentreffen und Veranstaltungen. Immer förderte und begeisterte er die Jugend, ob Eisenbahner oder Nichteisenbahner. Der Nachwuchs hatte in ihm einen guten Lehrer und Zuhörer.

Unser Max wird uns auch bei unseren Ausstellungen auf den verschiedensten Eisenbahn-festen sehr fehlen. Er hinterlässt eine große Wissenslücke und vor allem eine Lücke in unseren Herzen. Lieber Max, wir werden dich sehr vermissen und wünschen dir Ruhe auf deiner letzten Reise. Du bleibst immer in unseren Gedanken.

Inhalt

Editorial	
Leitartikel	1
Unsere erste Videokonferenz	3
Berichte	
Mit 66 im Zauber der Züge	7
Alternative Energie für die Eisenbahn	10
Rätselhaftes Gebilde im Gleis	13
Fahrrad für die Lausitz	14
Markttag in Adorf (Vogtl)	16
Kurzberichte	17
Gruppenleben	
Lebenszeichen aus Westfalen	18
Neues vom Main beim „MIBA-Club Stellwerk“	20
Güterzug-Spitzenwagen im Vorbild und Modell	22
Die Geschichte der heimatlosen Modelleisenbahner	25
Auf nach Colorado/USA im Mai 2022	28
Porträt	
Ein bewegtes Eisenbahnerleben in Ost und West, Teil 2	35
Bahnhistorie	
Der Fährkomplex Mukran (Rügen)	41
Die Uhrenfernsteuerung der Deutschen Bundesbahn 1954-1993	46
Hp Deutsch Ossig – versunken mit oder ohne Bindestrich	51
Albringhausen – der vergessene Prominenten-Bahnhof am	
Rande des Ruhrgebiets	55
30 Jahre Elektrifizierung Riesa–Chemnitz	59
Die Reichsbahndirektion Halle vor 30 Jahren – ein Rückblick	63
Serien (neu)	
Die Bahnreform – zur Ausgangslage 1990-1993	70
Die Geschichte unserer BSW-Hotels – Hubertus-Park in Schönau	
am Königssee	74
Rezensionen	
„Eisenbahndirektion Hannover 1843-1993“	79
Das neue Fach-Magazin „EisenbahnKLASSIK“	80
Service	
Post an die Redaktion	81
Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen	83
Geplante Veranstaltungen 2021	92
Beitrittserklärung Stiftungsfamilie BSW+EWH	95
Vorschau Heft 47 / Impressum	96

Mit 66 im Zauber der Züge

Redaktion

Im Bw der Lutherstadt Wittenberg sammelt ein Eisenbahn-Enthusiast Wagen und Loks der ehemaligen Regierungszüge der DDR. Es ist Axel Zwingenberger, dessen Hobby wir bereits in Heft 35, S. 16 ff, vorstellten. Er wurde 1955 nördlich von Hamburg geboren. Schon als kleiner Junge begeisterten ihn das Klavierspielen und die Eisenbahn. In Norddeutschland, direkt an der Hauptstrecke Lübeck–Großenbrode, wohnte in Haffkrug sein Onkel, den er dort oft besuchte. Hier faszinierten ihn besonders die stählernen Drachen vor den Schnellzügen, die zischend und prustend Dampf Wolken ausstießen. Nach dem Abitur begann er Jura zu studieren, doch das Klavier nahm ihn immer mehr gefangen, sodass er es zum Beruf machte. Er spielte als Pianist die übliche Klassik.

1990 entdeckte er in der DDR die Dampflokomotiven in ihrer angestamm-

ten Umgebung wieder. Er kaufte sich eine professionelle Fotoausrüstung und begann nachts unter Flutlicht zu fotografieren. Tagsüber störte ihn die Konkurrenz der anderen Hobbyfotografen. Allmählich wurde ihm bewusst, dass der stampfende Beat der Dampfloks etwas mit seiner Musik machte. Axel Zwingenberger übersetzte den technischen Dampfloksound in seinen persönlichen Boogie-Woogie-Rhythmus. Aus Optik und Geräuschen war Musik geworden. Der „Zauber der Züge“ nahm ihn so sehr gefangen, dass er darüber ein Buch veröffentlichte und sich fortan als Eisenbahnsammler betätigte. Doch er sammelte keine kleinen Dinge, sondern Loks und Wagen, vornämlich von ehemaligen deutschen Regierungszügen. In Lutherstadt Wittenberg stehen heute mehrere Loks und 40 Schnellzugwagen auf 1 500 Metern Gleis. Axel Zwingenber-

Die fünf Meter lange Innendrehachse kann bei geöffneten Seitentüren über das Profil nach außen gedreht werden. Foto: A. Zwingenberger



ger ist zum Staatswagen-Faktotum und zum Anschlussbahn-Betreiber geworden. Er und sein Team wurden 2015 Förderer des BSW.

Dazu ergab sich eine zweite Sammellinie in Österreich, der Heimat seiner Frau. Axel Zwingenbergers großes Ziel ist der Ausbau einiger Wagen zur Konzertbühne, mit denen er über Land fahren und Boogie-Woogie-Vorstellungen geben kann. Das ist ihm in Österreich schon teilweise gelungen. Im Eisenbahnmuseum „Das Heizhaus“ in Strasshof an der Nordbahn (30 km von Wien) hat Axel Zwingenberger 2007 einen historischen Schnellzugwagen abgestellt, der seit 1937 eine äußerst interessante Geschichte aufweist. Es handelt sich um einen regulären Gepäckwagen der Deutschen Reichsbahn. Er wurde 1938 als fabrikneuer Wagen im RAW Potsdam in einen Autotransportwagen für den Reichsregierungszug umgebaut. Danach zählte er zur Gattung Sal Pw 4ü(F)-37/38 und trug die Wagen-Nº 105 733 Bln. Besonders interessant ist seine

Technik: Zwei je 6,20 Meter breite Schiebetüren und eine als klappbare Rampe ausgebildete Stirnseite ermöglichen die Zufahrt in den Garagenraum. Eine Drehscheibe im Wagen erlaubt es, auch von der Seite zuzufahren und die Limousine so zu drehen, dass sie im Wagen befördert werden kann. Der Wagen war der Prototyp für fünf Nachfolgeexemplare. Heute ist er der letzte, in dem die originale Technik noch vorhanden und funktionsfähig ist.

46 211 Drehbühne im Wagen.jpg

Nach dem Zweiten Weltkrieg befand sich der Wagen in Österreich und wurde als Wagen-Nº 60 343 in den Wagenzug A 300 des US-amerikanischen Hochkommissars für Österreich General Clark eingestellt. 1955 übernahm ihn die ÖBB und benutzte ihn erst als Gepäckwagen und dann in den 1960er-Jahren als Gerätewagen 951 200 (mit blauem Anstrich) in einem Oberbau-Messzug. In ihm waren Rüttelgeneratoren installiert, mit deren Schwingungen die Statik von Brücken geprüft werden konnten. Um 2006 wur-



Aufarbeitung in Strasshof an der Nordbahn 2013 – Die alte Eleganz wird wieder sichtbar. Die Stirnseite kann als Auffahr-rampe heruntergeklappt werden. Foto: A. Zwingenberger



Konzert im Eisenbahnmuseum Strasshof an der Nordbahn 2019

Foto: Mathias Slupetzky

de der Wagen endgültig ausgemustert. 2007 erfuhr Axel Zwingenberger zufällig, dass die Verschrottung des Wagens unmittelbar bevorstand. Es gelang ihm, das Fahrzeug in buchstäblich letzter Minute zu kaufen und dadurch zu retten. Der Wagen wurde ins Eisenbahnmuseum Strasshof überführt und 2012/2013 von Aktiven des 1. Österreichischen Straßenbahn- und Eisenbahn-Klubs (1. ÖSEK) restauriert.

Er bekam wieder den originalen flaschengrünen Lack aufgetragen und wurde erneut als Wagen eines US-Kommandantenzuges beschriftet. Das geschah nicht zuletzt als Hommage an eine Epoche, in der der Boogie Woogie als „Amerika-Import“ auch die populäre Musik und das Lebensgefühl in Europa revolutionierte.

Am 8. Juni 2013 wurde der Wagen erstmals in der Öffentlichkeit präsentiert. Das Eisenbahnmuseum Strasshof hatte sich mit erwartungsvollem Publikum gefüllt. Der Wagen stand in der Lokhalle, die Schiebetüren wurden geöffnet und die

Drehscheibe mit dem Flügel heraus gedreht. Dann begann die Boogie-Woogie-Session. Die authentische Atmosphäre schuf eine unnachahmliche Stimmung. Mindestens einmal pro Jahr wiederholte Axel Zwingenberger diesen Auftritt. Im Juni 2021 war wieder ein solcher Termin angesetzt, und wir wollten dabei sein. Leider kam Corona und blieb. Erst im November und Dezember 2021 sind jetzt Haus-Konzerte in Wien geplant.

Doch wie heißt es so schön: „Mit 66 fängt das Leben erst an!“ Der große und kostspielige Wunsch Axel Zwingenbergers und seiner Fans ist es, eines Tages nach Corona eine komplette Hauptuntersuchung durchführen zu können. Dann käme der Konzertwagen, von einer historischen Lokomotive gezogen, in einem Bahnhof an, dort gingen die Türen auf und Live-Musik strömte heraus...

Quelle: Kiel-TV, <https://www.youtube.com/watch?v=om9NAEt3OLE>

Alternative Energie für die Eisenbahn

Redaktioneller Beitrag nach Pressemeldungen von DB AG und Siemens Mobility

Die Eisenbahn begann ihren Siegeszug mit den Energiequellen Kohle und Wasser. Die Kohle erhitze das Wasser, bis es verdampfte. Der Dampf war über viele Jahrzehnte die alleinige Energieform, die die Eisenbahn bewegte. Es folgte die elektrische Energie als vermeintlich saubere Alternative. 1912 war die Geburtsstunde des 16 2/3-Hz-Bahnstroms (später 16,7 Hz) in Deutschland. Nach zahlreichen Versuchen und Testfahrten kam es zwischen den drei deutschen Staatsbahnen Baden, Bayern und Preußen zu einem "Elektrifizierungsübereinkommen". Man einigte sich auf das bis heute bestehende Einphasen-Wechselstromsystem mit 15 kV. Die anderen deutschen Länder, Österreich und die Schweiz, schlossen sich an. Dann in den 1930er-Jahren besann man sich der mineralischen Öle als alternative Energiequelle auf nicht elektrifizierten Gleisen. Kleine und große Diesellokomotiven bevölkerten die Schienennetze. Allen war und ist aber eines zu Eigen, sie basieren auf fossilen Brennstoffen, die auf der Erde langsam zu Ende gehen und die zur Umweltverschmutzung und zum Klimawandel beitragen. Auch Atomstrom ist keine echte Alternative, da die Entsorgung der abgebrannten, radioaktiven Brennelemente nach wie vor nicht gelöst ist.

Die Eisenbahn soll aber sauber fahren. Welche alternativen Energiequellen stehen ihr somit noch zur Verfügung? Bevor die Gravitations- und Antimaterie-Motoren einsatzbereit sind, versucht man es jetzt mit Wasserstoff. Seit November

2020 testen auch die DB AG und Siemens Mobility gemeinsam den Einsatz von Brennstoffzellen in Schienenfahrzeugen. Siemens hat dazu seinen Dieselmotortriebzug Mirio Plus auf Brennstoffzelle umgerüstet. In der Entwicklung befindet sich der neue Regionaltriebzug Mirio Plus H mit einem Wasserstoff-antriebssystem der neuesten Generation. Es besteht aus einer Brennstoffzelle (die den Strom erzeugt), aus elektrischen Fahrmotoren und einer Lithium-Ionen-Batterie, die sich speziell bei der Beschleunigung zuschaltet. Der Mirio Plus H wird damit so leistungsfähig sein wie ein elektrischer Triebzug. Die zweiteilige Variante soll eine Reichweite von 600 Kilometern, die dreiteilige von 1 000 Kilometern haben. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 160 km/h liegen.

Der Wasserstoff wird gegenwärtig in einer mobilen Tankstelle von DB Energie im DB Regio Werk Tübingen durch Elektrolyse erzeugt. Dabei wird Wasser mit Hilfe von Ökostrom in Wasserstoff und Sauerstoff aufgespalten. In einem Kompressor verdichtet, wird der Wasserstoff in einem mobilen Speicher gelagert. Vor dem Tankvorgang wird der grüne Treibstoff im daneben liegenden Tanktrailer aufbereitet und gekühlt. Die Betankung soll nicht länger dauern als die eines Dieselmotortriebs (ca. 15 Minuten). Die DB Regio rüstet bereits die Fahrzeug-Instandhaltungs-, -Behandlungs- und -Abstellanlage (FIBA) in Ulm so um, dass der Siemens-Wasserstoffzug dort gewartet werden kann.

2024 ist ein einjähriger Probetrieb im Raum Tübingen geplant. Zwischen Tübin-



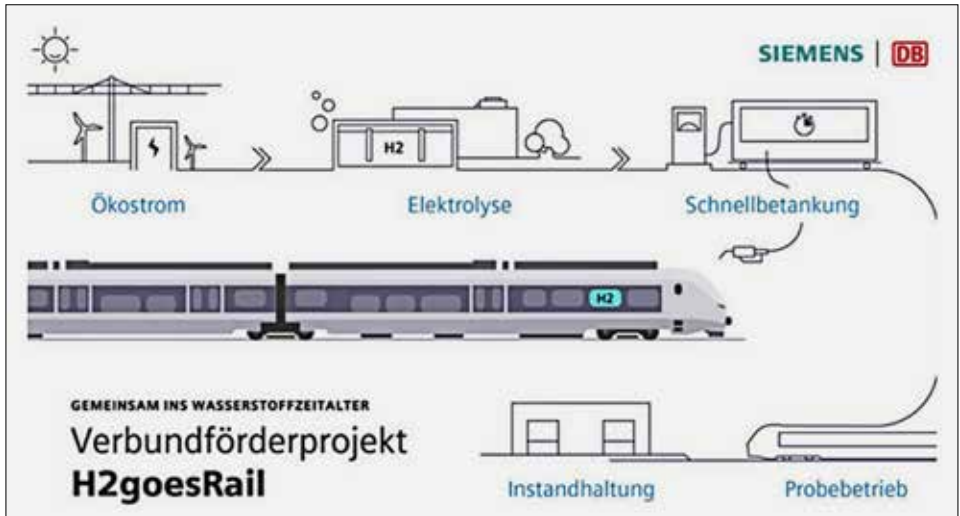
Der zweiteilige Triebzug Mirio Plus H von Siemens Mobility tankt komprimierten Wasserstoff. Daraus erzeugt eine Brennstoffzelle die elektrische Energie für die Fahrmotoren. Werkfoto Siemens Mobility

gen, Horb und Pforzheim wird der Mirio Plus H einen dort fahrenden Dieseltriebwagen ersetzen. Angestrebt sind 120 000 Kilometer planmäßiger Bahnbetrieb. Die Strecke eignet sich besonders wegen der für den Regionalverkehr beispielhaften Taktung des Fahrplans und der abwechslungsreichen Topografie. Das Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg unterstützt das Vorhaben. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat eine Förderung des Projekts in Aussicht gestellt.

Bis jetzt sind nicht alle Probleme mit der Wasserstoffversorgung gelöst. Noch muss der Wasserstoff am Ort der Tankstelle erzeugt, komprimiert und gekühlt eingelagert werden. Noch gibt es keine Transportmöglichkeit, um gasförmigen Wasserstoff in großen Mengen auf der Schiene von A nach B zu bringen. Zusammen mit der DB Cargo-Tochter BTT macht man sich Gedanken, wie das in

Zukunft gelingen kann. Eine Lösung dafür wären Gas-Container auf Flachwagen. So könnte überschüssiger Windstrom im Norden Deutschlands in Wasserstoff verwandelt werden, der dann in den Süden transportiert und dort betankt wird. Eine Zulassung für die Schiene wäre also der nächste Schritt. DB Energie entwickelt, erprobt und optimiert gerade diese nötige Wasserstoffinfrastruktur. In den nächsten zwei bis drei Jahren sollen dazu Pilotprojekte laufen.

Die DB AG hat sich vorgenommen, bis 2050 klimaneutral zu werden. Knapp 40 Prozent des DB-Netzes und das vieler Privatbahnen sind bisher nicht elektrifiziert. Besonders auf den Regionalstrecken müssen mindestens 1 300 Dieseltriebzüge ersetzt werden. Darin besteht die große Herausforderung für die alternativen Antriebssysteme. Der Ökostrom-Anteil im Bahnstrom liegt derzeit bei 60 Prozent. Für 2038 werden 100 Prozent angestrebt.



Quelle: LOK Report 23. November 2020

Der weltweit erste Wasserstoff-Zug fährt aber bereits seit drei Jahren. Es ist der Coradia iLint der französischen Firma Alstom, der am deutschen Standort in Salzgitter und in Tarbes (Frankreich) entwickelt, gebaut und gewartet wird. Die Vorserientests liefen 2018–2020 in Deutschland, den Niederlanden und in Österreich. Ab 2022 sollen 14 Serienzüge bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) im Elbe-Weser-Netz in den Regelbetrieb gehen. Die Wasserstofftankstelle betreibt Linde am Bahnhof Bremervörde.

Einen Großauftrag über 27 Brennstoffzellenzüge hatte der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) durch seine Tochtergesellschaft fahma für vier Regionalzuglinien im Taunus europaweit ausgeschrieben. Nun steht der Gewinner fest: Der französische Hersteller Alstom wird die Fahrzeuge vom Typ Coradia iLint 54 bis zum Fahrplanwechsel 2022/2023 liefern. Der Auftrag beinhaltet neben den Zügen auch die

Versorgung mit Wasserstoff, die Instandhaltung und das Vorhalten von Reservekapazitäten für die nächsten 25 Jahre. Die Wasserstoff-Produktion bietet Alstom in Kooperation mit der Infraser GmbH & Co. Höchst KG an. Dabei wird sich die Tankstelle auf dem Gelände des Industrieparks Höchst befinden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstützt diese Investition in klimafreundliche Mobilität, indem es 40 Prozent der Fahrzeugmehrkosten übernimmt, die im Vergleich zu Dieselfahrzeugen anfallen, sowie durch eine anteilige Förderung der Wasserstofftankstelle.

Unverständlich Weise hat die EU-Kommission den bereits ausgehandelten Zusammenschluss von Alstom und Siemens 2019 unterbunden. Alstom fusionierte daraufhin 2020 mit der kanadischen Bombardier Transportation. Nun sind die europäischen Firmen Alstom und Siemens Konkurrenten, auch bei der zukünftigen Wasserstoff-Flotte.



Der Brennstoffzellen-Triebzug Coradia iLint Anfang 2020 auf einer Testfahrt in der niederländischen Provinz Groningen. Das niederländische Eisenbahnnetz umfasst knapp 700 Kilometer nicht-elektrifizierter Strecken, auf denen täglich etwa 100 Dieselzüge unterwegs sind. Werkfoto Alstom

Rätselhaftes Gebilde im Gleis

Klaus-Peter Schmidt, Dresden – Eisenbahn-Dokumenten-Sammler

Während meiner beruflichen Laufbahn war ich oft zu Bahnhofs- und Streckenbegehungen unterwegs. Bei einer solchen Begehung fand ich vor ca. 15 Jahren am Einfahrsignal des Bahnhofs Leipzig-Connewitz einen interessanten Eisen-Zapfen, der auch mir erst Rätsel aufgab. Bekanntlich werden ja die Schienen, zumindest der Hauptstrecken, regelmäßig geschliffen, reprofiliert wie es fachmännisch heißt. Dabei entstehen heiße, glühende Eisenspäne, die sich z. B. an Vorsprüngen, Ecken oder Schraubenbolzen an der Unterseite des Schleifzuges ansetzen und dabei solche zapfenförmige Gebilde formen. Der Maschinist hatte sicherlich die Zwangspau-



Das rätselhafte Gebilde im Gleis ist der Zapfen in der Mitte, links eine Schiene S 49 mit neuem Profil, rechts mit abgefahrenem Profil aus engem Gleisradius. Da hätte auch der Schleifzug nicht mehr helfen können.

Foto: K.-P. Schmidt

se vor dem Halt zeigenden Einfahrsignal genutzt und diese Schleifrückstände von der Maschine abgeschlagen. Aus den zahlreichen im Gleis liegenden Gebilden suchte ich mir einen formschönen Zap-

fen als Souvenir aus. Selbst viele meiner Fachkollegen standen später oft fragend vor diesem Objekt. Moderne Schleif- oder Fräsmaschinen besitzen heute einen Bunker, um die Späne aufzufangen.

Fahrdraht für die Lausitz

Redaktion

„Nun endlich ist es soweit“ schreibt die Sächsische Zeitung Anfang Mai 2021. Die Bahnstrecke Dresden-Klotzsche–Bautzen–Görlitz (95,0 km) soll elektrifiziert und abschnittsweise auf 160 km/h ertüchtigt werden. Ebenfalls für den Fahrdraht vorgesehen sind die angrenzenden Strecken Arnsdorf–Kamenz (24,8 km), Bischofswerda–Zittau (64,4 km), Görlitz–Zittau (33,0 km) und Görlitz–Cottbus (93,2 km). Das Geld kommt aus dem Förderprogramm für den Braunkohleausstieg, hier speziell in der Lausitz. Bis 2038 sollen die Milliardenhilfen des Bundes die Infrastruktur der Gegend stärken und für Investoren und Besucher attraktiv gestalten.

Zwischen Dresden und Görlitz soll auf rund 100 Kilometern eine empfindliche Lücke im europäischen Bahnstromnetz geschlossen werden, denn die polnische

Eisenbahn PKP hatte bereits Ende 2019 die Elektrifizierung von Węgliniec/Kohlfurt bis zum polnischen Grenzbahnhof Zgorzelec/Görlitz-Moys (26,5 km) abgeschlossen. Auftragnehmer war die PKP Energetyka. Die Kosten lagen bei 70 Millionen Polnischer Zloty (16 Mio. EUR) und wurden aus dem EU-Programm "Connecting Europe Facility" kofinanziert.

Den Planentwurf für die deutsche Seite haben jetzt die drei DB-Töchter DB Netz, DB Station&Service und DB Energie auf dem Tisch. Der Abschluss der Vorplanung wird bis Ende 2021 angestrebt. Die Schaffung von Baurecht ist im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen durch Maßnahmen-gesetze vorgesehen. Mit dem eigentlichen Fahrdraht zwischen Dresden-Neustadt und Görlitz ist frühestens 2029 zu rechnen. Dann



**Streckennetz in der Lausitz
(Ostsachsen)**
GeoBasis DE/L. Kuhne



Rechts: Der deutsche trilex-Diesel-RE von Dresden fährt am Inselbahnsteig in Zgorzelec ein.
Links: Gegenüber wartet bereits der polnische Elektotriebzug der Koleje Dolnośląskie in Richtung Wrocław Auszug aus trilex-Video auf YouTube 2021

hätte die DB AG zehn Jahre Rückstand gegenüber der PKP. Bereits 2003 hatten Deutschland und Polen in einem Staatsvertrag die Elektrifizierung der Verbindung von Sachsen nach Schlesien vereinbart, und im Juli 2011 hatten Bundeskanzlerin Angela Merkel und ihr damaliger polnischer Kollege Donald Tusk den baldigen elektrischen Lückenschluss zwischen Dresden und Wrocław/Breslau noch einmal bekräftigt. Dennoch ist Görlitz noch heute vom Fernverkehr abgekoppelt. Unter der Marke „trilex“ verkehren zurzeit Dieseltrieb-Regionalzüge der Länderbahn GmbH (DLB) bis zum polnischen Grenzbahnhof Zgorzelec.

Gerade beendet ist die Elektrifizierung der Güterverkehrsstrecke zwischen Hoyerswerda, Niesky und der Neißebrücke bei Horka (52,0 km). Nach sechs Jahren Bauzeit standen rund 500 Millionen Euro auf der Abschlussrechnung. Allerdings war dort auch ein zweites Gleis zu legen, das es zwischen Dresden und Görlitz schon gibt. Trotzdem rechnen Fachleute allein für Dresden–Bautzen–Görlitz auch mit gut 500 Millionen Euro. Denn das Geld fließt nicht nur in den Fahrdraht, sondern auch in die Begradiung einiger Kurven. So jedenfalls kündigte es bereits im Herbst 2018 die Bahntochter DB Netz an. Und die Grenzanbindung wird nicht einfach, da sich hier zwei verschiedene

Stromsysteme begegnen. In Polen wird mit Gleichstrom gefahren, in Deutschland mit Wechselstrom. Mit Tschechien funktioniert das allerdings schon viele Jahre. Die angrenzenden Strecken werden sich wohl noch länger gedulden müssen, denn sie haben ausschließlich regionale Bedeutung und unterliegen damit dem politischen Willen der kommenden Regierung.

Doch nicht die kommende Regierung ändert kurzfristig die Pläne, sondern die noch bestehende Bundesregierung. Knapp acht Wochen später, Ende Juni 2021, schickt sie den sächsischen Ministerpräsidenten vor und lässt ihn verkünden, dass Dresden–Bautzen–Görlitz nicht elektrifiziert werden kann, da der „Lausitz-Fördertopf“ umverteilt wurde. Jetzt wird die Bahnstrecke Berlin–Cottbus–Görlitz favorisiert und soll vorrangig elektrifiziert werden. Auch der Fahrdraht für Leipzig–Chemnitz ist wieder im Gespräch. Der Abschnitt Leipzig–Geithain soll aus Kohlestrukturhilfsmitteln, der Abschnitt Geithain–Chemnitz aus Mitteln des Bundesverkehrswegeplanes 2030 finanziert werden.

Landrat und Bürgermeister von Bautzen protestieren öffentlich ob dieser Schaukelpolitik. Pegida und Querdenker bekommen neue Munition. So wird der Osten nicht befriedet.

Markttag in Adorf (Vogtl)

Redaktion

Am 10. April 2021 gab die Stadt Adorf (Vogtl) ihren Einzelhändlern in Corona-Zeiten eine Chance und veranstaltete einen „Wochenmarkt“ für Lebensmittel sowie verpackte Speisen und Getränke. Diese Chance unter Hygienebedingungen nutzte auch die BSW-Ortsstelle mit Peter Grunenberg an der Spitze. Schon Wochen zuvor hatte er BSW-Druckerzeugnisse gesammelt bzw. „angefordert“, um den Marktbesuchern sein „Herzensanliegen“ nahe zu bringen, die Werbung für die Stiftungsfamilie. Von der Redaktion, dem Servicebüro in Leipzig und dem BSW-Hotel in Bad Elster bekam er freie Exemplare von Bahn&Modell. Besonders die Hefte 40 und 45 hatten es ihm angetan, wurden doch darin die ehemaligen Expresszüge „KARLEX“ und „KAROLA“ behandelt, dessen Zugbegleiterinnen (Stewardessen) der Bahnhof Adorf (Vogtl) stellte. Diese lokale Verbundenheit wirkt bis heute nach und schafft einen großen Sympathisan-



Bürgermeister Rico Schmidt übernimmt von Peter Grunenberg die BSW-Beitrittserklärung
Sammlung: P. Grunenberg

tenkreis. Selbst der Bürgermeister von Adorf (Vogtl) Rico Schmidt konnte sich dieser Euphorie nicht entziehen und trat spontan ins BSW ein. Um weitere Nachahmer zu bewegen, drucken wir ab diesem Heft von Bahn&Modell wieder die Beitrittserklärung zur Stiftungsfamilie ab.



Am BSW-Stand Michael Jaculi, Klaus Körndorfer, Peter Grunenberg (v.l.n.r.)
Sammlung: P. Grunenberg

Kurzberichte

EISENBAHN.21

Zum Europäischen Jahr der Schiene organisierte der BSW-Kulturbereich „Bildende Kunst“ eine Gemälde-Ausstellung mit Werken aus den eigenen Reihen. Corona bedingt findet diese Ausstellung vom 10. Juni bis 10. September 2021 online statt:

<https://artspaces.kunstmatrix.com/de/exhibition/6770544/eisenbahn21>

27 Förderer*innen aus der Stiftungsfamilie BSW+EWH haben sich mit dem The-

ma befasst und 50 Werke eingereicht. Die „Wiedersehensfreude“ von Dagmar Rothe trug gleich in den ersten Tagen einen roten Punkt (verkauft).

Auch unser Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn ist mit drei Gemälden von Helga Kuhne (Redaktion Bahn&Modell) vertreten. Zufälligerweise sind diese drei Bilder bei der geführten Internet-Tour gleich hinter dem Grußwort von Siegfried Moog platziert.



„Wiedersehensfreude“ von Dagmar Rothe (Panketal bei Berlin)

Lebenszeichen aus Westfalen (Mai 2021)

Michael Stach, Münster (Westf) – BSW-Gruppe MEC Münster

Unser Modelleisenbahnclub hat sich bestens auf die Pandemiesituation eingestellt. Solange keine persönlichen Clubabende möglich sind, treffen sich die Mitglieder online, also per Videokonferenz. So lässt es sich weiterhin prima fachsimpeln und auch klönen, wie man im Münsterland sagt. Die wöchentlichen Online-Treffen haben sogar den Vorteil, dass sich die MEC-Mitglieder auch ihre privaten Modellbahn-Aktivitäten gegenseitig zeigen können. Wer hat ein neues Modell? Wer hat etwas Tolles gebastelt? Einzelne Mitglieder kümmern sich aber auch vor Ort – selbstverständlich coronakonform



– um die Clubräume und die H0-Anlage. Sie räumen auf, pflegen das Archiv, bauen die Modulanlage um, und lassen ein paar Züge rollen, sozusagen als Bewegungsfahrten. Denn schließlich soll ja alles betriebsfähig bleiben – bis die Clubabende und Ausstellungen endlich wieder in der gewohnten Form stattfinden können. Die MEClers in Münster freuen sich schon darauf und wünschen „Guett goahn“.

Kurz vor Münster Hbf durchfährt der aus Essen kommende F-Zug „Münsterland“ den Modell-Bahnhof Mecklenbeck.



Der morgendliche Pendler hält im
Modell-Bahnhof Burgsteinfurt.
Sammlung MEC Münster (2x)



Karl Wecker, Paderborn – BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“

Schon seit sieben Monaten ist so gut wie niemand mehr in unseren Räumlichkeiten gewesen, und die Modellbahnanlagen (im Bild die HO-Modulanlage) stehen verwaist herum und stauben zu. Lediglich um mal nach "dem Rechten" zu sehen, ist jemand gelegentlich da. Wenn es denn irgendwann in den nächsten Monaten wei-



ter gehen kann, was wir annehmen, gibt es einiges zu tun, um die Anlagen wieder auf "Vordermann" zu bringen.

Links: HO-Modulanlage auf der Einfahrseite in den elektrifizierten Bahnhof Dettlingen



Rechts: HO-Modulanlage auf der Ausfahrseite des elektrifizierten Bahnhofs Dettlingen
Fotos K. Wecker (2x)



Neues vom Main

Stefan Uhlig, Bad Soden-Salmünster –
BSW-Gruppe Miniaturbahn-Club „Stellwerk“

Unser „MIBA-Club Stellwerk“ besteht nun seit bald 65 Jahren als Freizeit-/Kulturgruppe im BSW. Die Gemeinschaft zählt gegenwärtig 35 Mitglieder, aktiv tätig sind ca. 15 im Alter von 32 bis 86 Jahren. So gar eine Frau ist darunter. Über viele Jahre waren wir in der Güter-abfertigung von Offenbach am Main beheimatet. Nachdem das Gebäude im Jahre 2015 einer ungewissen Zukunft entgegenschah, stellten wir Überlegungen an, uns ein neues, zukunftssicheres Domizil zu suchen. Passende Räumlichkeiten für ein solches Projekt findet man natürlich nicht so einfach. An verschiedensten Standorten haben wir Räume besichtigt, auf Tauglichkeit geprüft und vor dem geistigen Auge eine Anlage gebaut und Züge fahren lassen. Erst durch einen Aufruf in der lokalen Presse wurden wir auf die heutigen Räume aufmerksam. Der Umzug nach Mühlheim am Main fand



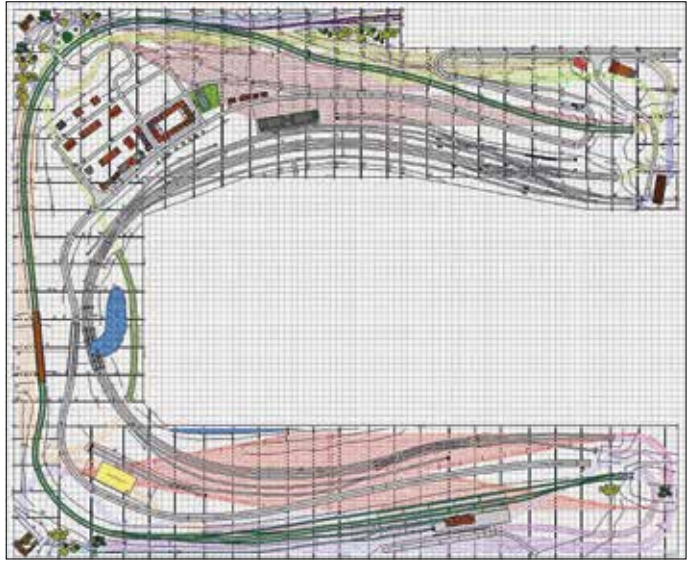
vor fünf Jahren statt. Unsere bisherige, im Umland weithin bekannte, Modellbahnanlage konnten wir im Ganzen veräußern. Sie befindet sich heute in Privatbesitz.

Der Umzug brachte den bisher größte Einschnitt und einen Neuanfang für uns als Gruppe. Zunächst renovierten wir die neuen Räume und passten sie unseren Bedürfnissen an. So wurde eine Werkstatt eingerichtet und eine Kochgelegenheit installiert. Parallel dazu machten wir uns erste Gedanken über das Kernstück des Schaf-



Unser neues Domizil in Mühlheim am Main – In den Kellerräumen einer Fensterbaufirma haben wir ausreichend Platz gefunden.

Noch ist der Gleisplan nicht komplett umgesetzt.



fens. Wie sollte die neue Anlage aussehen? Nach mehreren Ansätzen kristallisierte sich der jetzt im Bau befindliche Gleis- und Anlageplan heraus. Auf über 50 Quadratmetern bildet er eine U-Form. Die Gleise werden auf sechs Ebenen verlegt, auf denen einmal bis zu 50 Züge digital unterwegs sein sollen. Neben der Zentrale, die das DCC-Signal erzeugt und den Loconet-Bus

bereit stellt, kommen weitere dezentrale Digital-Komponenten zum Einsatz.

Diesen Neuanfang gestaltete und leitete unser langjähriger Gruppenleiter Martin Bläß mit viel Weitblick. Er plante für die nächsten 25 Jahre und überzeugte die Verantwortlichen beim BSW von der Notwendigkeit dieses Schrittes, die das Vorhaben dann auch absegneten.

Ein U-Schenkel im Rohbau,
Sammlung miba-Club (4x)



Mit seinem fundierten Fachwissen aus dem Betriebsdienst war er auch maßgeblich an der Planung des neuen Gleisplanes beteiligt. Mit viel Geduld hörte er sich die „Spielwünsche der Modelleisenbahner“ an und setzte sie um. In akribischer Arbeit entwickelt er die möglichen Fahrstraßen für die Steuerungssoftware.

Leider ist Martin Bläß Ende 2020 aus persönlichen Gründen ausgeschieden. Wir bedanken uns sehr für seine Arbeit in den letzten Jahren. Hat er uns doch im-

mer den Rücken freigehalten, damit wir uns auf das Modellbahnbauen konzentrieren konnten. Zum 1. Januar 2021 wurde Stefan Uhlig zum neuen Leiter der BSW-Gruppe bestellt. Trotz der derzeitigen Corona-Situation blicken wir zuversichtlich in die Zukunft, dass wir an unserer Anlage weiterbauen und sie vor allem auch wieder der Öffentlichkeit zeigen können.

Weitere aktuelle Informationen gibt es auf unserer Internetseite www.miba-club.de.

Güterzug-Spitzenwagen im Vorbild und Modell

Dirk Übbing, – BSW-Gruppe Modelleisenbahn-Club Kirchheim/Teck

Der Modelleisenbahn-Club Kirchheim/Teck (MECK) betreibt auf seiner Clubanlage eine Nebenbahn, die im automatischen Betrieb läuft. Diese Betriebsform schränkt eigentlich die Auswahl der einsetzbaren Fahrzeuge auf Triebwagen und Wendezüge ein. Gleichwohl kam der Wunsch auf, auch auf dieser Nebenbahn einen Güterzug einzusetzen. Ich erinnere mich an diverse Fototouren am Rhein, wo auf zwei Nebenbahn-Steilstrecken geschobene Güterzüge verkehrten. Bergauf schob die Dampflok den Zug, damit die Rauchkammer immer zum Berg fuhr und somit ein Ausglühen der Feuerbüchse wegen Wassermangel verhindert wurde. Auf folgenden Steilstrecken Deutschlands ist der Einsatz von geschobenen Güterzügen mit Spitzenwagen bekannt:

- Linz (Rhein)–Kalenborn–Neustadt (Wied) in Rheinland-Pfalz
- Boppard–Emmelshausen in Rheinland-Pfalz

- Erlau–Wegscheid in Bayern
- Eibenstock und Bf–Eibenstock ob Bf in Sachsen (s. Bahn&Modell Heft 45, Seite 65)

Auf dieser Strecke wurde allerdings kein Güterzugpackwagen, sondern ein normaler Packwagen der Gattung »Pwi-31a« eingesetzt (zuletzt 50 50 93-26 219-2/ex 743-024).

Spitzenwagen der ersten Generation

Bei den aus Güterzugpackwagen rekrutierten Spitzenwagen der ersten Generation handelte es sich um Fahrzeuge der Gattung »Pwg pr 14« (der am häufigsten gebauten Güterzugpackwagen-gattung in Deutschland). Auf der Strecke Linz (Rhein)–Kalenborn–Neustadt (Wied) kamen sie sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zusammen mit Loks der Baureihe 94.5 zum Einsatz. Als Spitzenwagen auf der Steilstrecke erhielten die Packwagen auf der Zugführerabteilseite

ein Stirnfenster, ein Dreilicht-Spitzensignal sowie eine Glocke und ein Signalthorn.

Spitzenwagen der zweiten Generation

Anfang der 1960er-Jahre wurden die Länderbahn-Güterzugpackwagen ausgemustert. Sie sind auf der Strecke Linz (Rhein)–Kalenborn–Neustadt (Wied) durch Packwagen der Gattung »Pwgs 41« ersetzt worden. Da der Personenverkehr bereits seit 1960 eingestellt war, wurden für den Güterverkehr nur zwei Exemplare benötigt. Diese Fahrzeuge erhielten ein Dreilicht-Spitzensignal, ein Stirnfenster mit Scheibenwischer, aber auch ein Bremsventil. Eingesetzt wurden diese Güterzug-Spitzenwagen zunächst mit Schubloks der Baureihe 94.5. Ab Mitte 1966 kam dann die 82 040/041 (mit Gegendruckbremse) zum Einsatz. Mitte 1968 folgte die Baureihe V 100 / 213 als Schublok. Als Mitte 1995 der letzte Streckenabschnitt zwischen Linz (Rhein) und Kalenborn stillgelegt wurde, gingen die beiden Spitzenwagen in den Bestand der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft über.

Spitzenwagen der dritten Generation

Die geänderten Arbeitsschutzvorschriften erforderten auch für den Güterverkehr auf der Zahnradstrecke Erlau–Wegscheid einen Spitzenwagen. Der Personenverkehr wurde seit Mitte 1953 mit zweimotorigen (Prototyp-)Schienenbussen der Baureihe VT 98.9 abgewickelt. Als Spitzenwagen der Güterzüge verwendete man hier einen »Pwghs 54«. Dieser erhielt vor dem Einstieg auf der Bühne eine Art Bremserhaus mit Stirnfenster und Scheibenwischer. Zunächst schob eine Zahnrad-Dampflok der Baureihe 97.1 und ab Mitte 1963 der Zahnrad-Schienenbus VT 97 901. Ab Mitte 1964 kam als Spitzenwagen der VB 97 001 zum Einsatz (s. u. vierte Generation).

Zum Sommerfahrplan 1983 wurde der Abschnitt Pfalzfeld–Emmelshausen der Hunsrückbahn (Simmern–Boppard) stillgelegt. Nun war es notwendig, Güterzüge über die Steilstrecke von Boppard her bis Emmelshausen zu befördern. Als Spitzenwagen kam auch hier ein Pwghs 54 zum Einsatz. Der in Boppard beheimatete Wagen erhielt ein Stirnfenster mit Scheibenwi-

Die zwei verbliebenen Güterzug-Spitzenwagen stehen derzeit auf dem Bahnhof Linz (Rhein), vorn der Pwgs 41 124 207, später 42 80 950 6 644-8
Foto: D. Übbing am 7. Oktober 2004



scher, ein Bremsventil und eine Sprechverbindung. Der Spezial-Packwagen wurde immer zusammen mit Loks der Baureihe 213 eingesetzt. Mit der Einstellung des Güterverkehrs ging der Wagen Mitte 1995 ebenfalls in den Bestand der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH über. Er wird derzeit aufgearbeitet und ist daher öffentlich nicht zugänglich.

Spitzenwagen der vierten Generation

Ab Mitte 1963 wurde (wie oben erwähnt) auf der Zahnstangenstrecke Erlau–Wegscheid der Zahnrad-Schienenbus VT 97 901 als Schlepptriebwagen zusammen mit dem Pwghs 54 im Güterverkehr eingesetzt. Die begrenzte zulässige Anhängelast des VT 97 führte dazu, dass pro Fahrt nur sehr wenige (oder nur halb beladene) Wagen befördert werden konnten. Das Bw Passau wünschte daher einen leichteren Güterzug-Spitzenwagen.

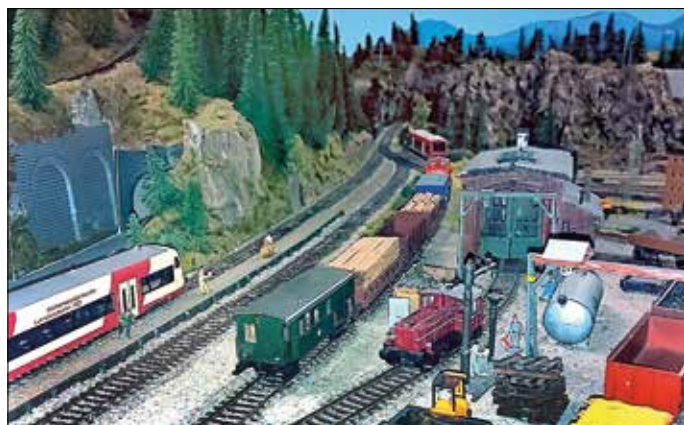
Das leichteste Regelfahrzeug der DB war seinerzeit der Schienenbus-Beiwagen der Baureihe VB 142 (ab 1968 = 995). In der ersten Jahreshälfte 1964 wurde der VB 142 554 entsprechend umgebaut. Er erhielt auf beiden Seiten der Baureihe

VT/VS 98 entsprechende Zug- und Stoßvorrichtungen. Außerdem wurden auf der Gepäckabteilseite ein drittes Spitzenlicht, ein Scheibenwischer und ein Bremsventil eingebaut. Mangels Steuerleitung konnte er aber nicht als richtiger Steuerwagen verwendet werden – er wurde daher als VB 97 001 bezeichnet. Eingesetzt wurde der Wagen aber nur bis zur Stilllegung der Zahnstangenstrecke aufgrund eines Felssturzes am 28. Januar 1965. Der VT 97 901 ging anschließend an das Bw Tübingen und bekam 1968 die Fahrzeug-Nº 797 901-6. Der VB

97 001 blieb in Passau. Er wurde am 13. November 1970 ausgemustert und diente anschließend bis zu seiner Zerlegung Ende der 1970er-Jahre noch als Bahnhofswagen.

Das Modell

Als Modell eines Güterzug-Spitzenwagens haben wir uns beim MECK für einen Pwgs-41 entschieden, da wir ihn als gebrauchtes Trix-Modell günstig erwerben konnten. Der Güterzug-Packwagen (s. Bild) erhielt ein Stirnfenster und ein LED-Dreilicht-Spitzensignal mit Lichtwechsel weiß/rot und Achsstromabnehmer.



Der Güterzug-Spitzenwagen Pwgs 41 als Modell an einem kurzen Güterzug auf der Nebenbahn des MECK

Foto: L. Wissler

Die Geschichte der heimatlosen Modelleisenbahner

Jürgen Gräßler, Berlin – BSW-Gruppe Modellbahnclub MC 93 Berlin

Dies ist das Resümee vom Herbst 2019 bis zum Frühjahr 2021, ein Bericht über eine sehr ereignisreiche Zeit für zwei Berliner Modellbahnclubs. Doch wo fangen wir an? Erst mal bei Franz Grigar: Mitte 2019 meldete er sich bei uns als Vorsitzender der Modellbahnabteilung des Vereins Pro Sport Berlin 24 e.V. aus dem Stadtbezirk Wedding. Nach einem sehr netten Gespräch und einer ausführlichen Besichtigung unserer Modellbahnanlagen kam seine Frage, ob wir uns vorstellen könnten, dass sich er und einige seiner Vereinsfreunde unserem MC 93 anschließen.

Was war geschehen? Das Gebäude ihrer Clubräume war verkauft worden, und sie konnten die Miete nicht mehr be-

zahlen, der Alptraum eines jeden Modellbahnclubs. Die Modellbahnabteilung des Vereins löste sich somit zum 31. Dezember 2019 auf. Doch ihre Modellbahnanlage war leider nicht transportabel, wie es bei so vielen der Fall ist. Wir, der MC93, besichtigten die Anlage. Mit der eigenen Erfahrung einer Demontage kamen uns die Tränen. Wir baten unseren Vermieter um ein Mietangebot zusätzlicher Räume. Das ganze Procedere zog sich über mehrere Monate hin. Nun mussten wir die Köpfe zusammenstecken und klären, wie wir die zusätzliche Miete realisieren könnten. Jedes Mitglied hatte bis dato 25 Euro monatlich bezahlt. Nach intensiven Gesprächen legten wir nun 30 Euro pro Monat

Der MC 93 Berlin ist mit 24 Mitgliedern fast vollständig angetreten.





Die neue HO-Anlage in Segmentbauweise ist im Entstehen.

fest. Das reichte, und im November 2019 beschlossen die Mitglieder des MC 93 die Aufnahme von 16 Heimatlosen. Bei dieser Versammlung wurde auch ein neuer Übergangsvorstand gewählt. Franz Grigar avancierte gleich zum 1. Vorsitzenden, und ich trat nach über 20 Jahren in die zweite Reihe (erst 2. Vorsitzender, später Kassierer). Der Name blieb unverändert „Modellbahnclub MC 93 Berlin“, und alle neuen Mitglieder wurden Förderer der Stiftungsfamilie.

Inzwischen lief der Abriss der heimatlosen Modellbahnanlage auf vollen Touren. Es wurde ein großer Container beladen. Er stand aber lange herum, denn der neue Mietvertrag brauchte seine Zeit in den Wirren der Verwaltungen. Kurz vor Jahresende 2019 war alles geschafft, und in dem ganzen Durcheinander begingen wir geräuschlos unseren 35. Jahrestag. Unsere Mitgliederzahlen stiegen gemächlich, aber kontinuierlich. Nun sind wir mit 29 Köpfen einer der mitgliederstärksten Modellbahnclubs im BSW Berlin/Brandenburg.

Leider sind unsere jetzigen Räume auch nicht ideal, aber in einem ehemali-

gen Barackenbau der Deutschen Reichsbahn aus den 1950er-Jahren, an denen seit über 30 Jahren nichts gemacht wurde, kann man nicht mehr erwarten. Es gibt immer mal wieder defekte Stellen am Dach und nach längerem Regen die bange Frage „Ist alles dicht geblieben?“ Die DB AG kann (oder will) keine anderen Räume zur Verfügung stellen, trotz reichlichem Lehrstand.

Anfang 2020 begann wir dann mit der Herrichtung der neuen Räume, Elektrik aus den 1950ern erneuern, Fußböden Laminat verlegen und dann abschließend Farbe an die Wände.

Nun sind schon fast eineinhalb Jahre seit dem Mitgliederzuwachs vergangen und vieles hat neue Formen angenommen. Leider brems uns Corona erheblich aus, und wir können nicht wie gewohnt unsere Bastel-Clubabende organisieren. Da wir aber mit den „Heimatlosen“ auch zwei neue zwei Betreuer unseres Internetauftritts gewinnen konnten, gibt es alle zwei Wochen aktuelle Berichte zum Aufbau der neuen Modellbahnanlage Spur HO in drei Ebenen

Die TT-Anlage hat Bestand.



(14m x 2m), mit Übergang zum Bw und zum Lokschuppen. Alles zu sehen auf unserer Homepage www.mc93-imbsw.eu und auf dem YouTube Kanal.

Unsere in die Jahre gekommene alte Anlage wird weiter überarbeitet. So wird Beleuchtung in die Häuser eingebaut. Hinter den Fenstern befinden sich sogenannte Lichtkästen, die sich digital ansteuern lassen. Mit dieser „Hinterleuchtung“ beschäftigt sich intensiv unser Franz Grigar. Der Gleisplan bleibt unverändert, doch die Steuerung wird ergänzt, damit neue Fahrstraßen möglich sind. Auch hier ist die „Vollbeschäftigung“ durch Corona

eingeschränkt. Da uns aber jetzt 180 Quadratmeter in mehreren Räumen zur Verfügung stehen, ist ein Weiterarbeiten an den Anlage möglich. An fünf Tagen pro Woche vor- und nachmittags je zwei aktive Mitglieder, das erlauben die Hygienevorschriften. Die dringend notwendige Mitgliederversammlung zur endgültigen Wahl eines neuen Vorstandes mussten wir corona- bedingt immer wieder verschieben. Sie fand nun am 18. Juni 2021 statt.

Der MC 93 Berlin arbeitet jetzt an einer „alten“ digitalen HO-Anlage, an einer neuen digitalen HO-Anlage, an einer TT-Anlage, an einer HO-Bw-Anlage,

An der Märklin-Anlage wird noch gebastelt.
Fotos: N. Suchmüller (4x)



die mit der neuen Anlage verbunden wird und an einer Märklin-Bahn. Geplant ist die Überfahrt von der neuen zur alten H0-Anlage. Dazu ist ein Wanddurchbruch notwendig, und das wird noch dauern.

Es ist uns ein Bedürfnis, an dieser Stelle der Regionalleiterin Nord Ost Andrea Ziesemer, dem Regionalen-Fachberater unseres Freizeitbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn Lutz Tannigel und der Ortsstellenleitung Nord Ost unter

Arno Kunert zu danken für die Super-Unterstützung, um alles in „trockene Tücher“ zu bringen.

Leider gibt es auch weniger Schönes zu berichten: Zwei Mitglieder sind im obigen Zeitraum verstorben, derer wir im Stillen gedenken. Die Witwe eines dieser verstorbenen Kollegen tritt in die Fußstapfen Ihres Mannes und übernimmt die volle Mitgliedschaft in der Stiftungsfamilie/BSW und im MC 93. Danke auch ihr auf diesem Wege.

Auf nach Colorado/USA im Mai 2022

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Im letzten Heft von Bahn&Modell begegnete uns Steffen Kluttig von der BSW-Gruppe Bw Adorf (Vogtl) mit einem eigenen Beitrag zur deutsch-tschechischen Zusammenarbeit und einer Rezension seines Buches „Der Eisenbahnknoten Glauchau...“ (s. Seiten 23 bzw. 81).

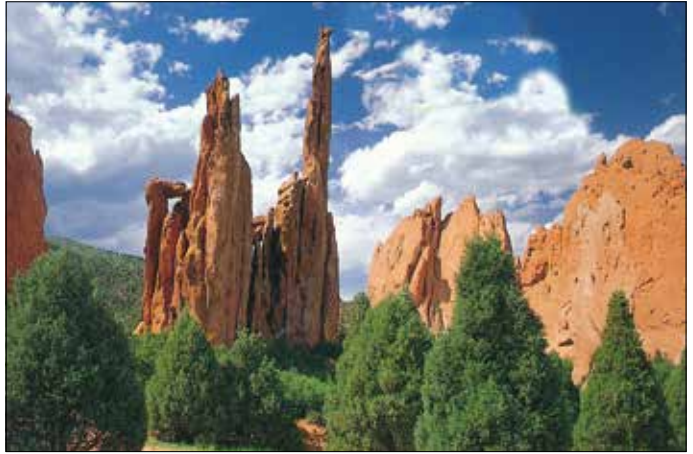
Für 2021 hatte er noch größere Pläne. Im schwebte eine Eisenbahn-Erlebnisreise in Colorado/USA vor, die er gemeinsam mit dem Anglo-American Reisebüro (AAR) organisieren wollte. Dann kam Corona dazwischen, und der Termin verschob sich auf den 20. Mai – 1. Juni 2022. Nun sucht



Die MANITOU AND PIKES PEAK RAILROAD kurz vor dem Gipfel im Juni 2000 Foto L. Kuhne

Der rote „Garten der Götter“ sticht mit seinen Felsnadeln förmlich in den Himmel.

Sammlung Kuhne



er Reisebegleiter für das nächste Jahr, und wir möchten ihn dabei aus ziemlich persönlichen Gründen helfen, denn vieles von dem, was diese Reise zu bieten hat, haben wir vor 20 Jahren persönlich, privat erlebt.

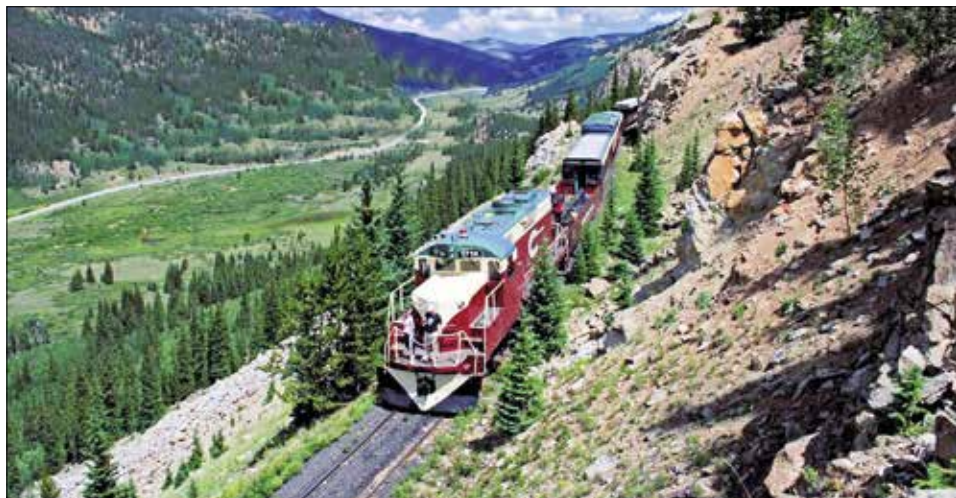
1997 las ich erstmals in einem Brief an meine Eltern von und über meine amerikanischen Verwandten. Er war im holprigen Deutsch verfasst und kam aus Colorado Springs. Jetzt, nach dem Fall der Mauer, wäre es doch an der Zeit, sich endlich einmal kennenzulernen. Zuerst kamen sie nach Deutschland, und im Jahr 2000 starteten wir zu unserer ersten großen Reise in den Wilden Westen. Zielort war Denver/Colorado, bekannt für seine gesunde Höhenluft. Hier besuchte 1910 der Onkel meiner Mutter seine Tante und blieb hängen, denn er litt an einer Lungenkrankheit und versprach sich hier Heilung. Seine zahlreichen Nachkommen sind heute rings um Denver und Colorado Springs etabliert.

Hier in Colorado Springs beginnt 2022 die Eisenbahn-Erlebnisreise mit einer Zahnradbahnfahrt zum ca. 4 300 Meter hohen Gipfel des Pikes Peak (14 110 FT), wo 1984 die Olympischen Winterspiele stattfanden.

Ebenfalls in Colorado Springs steht der „GARDEN OF THE GODS“ im Programm. Es handelt sich um einen Naturpark mit bizarren, rötlichen Sandsteinformationen mit exotischen Gebilden und Namen wie „Kissing Camels“ oder „Weeping Indian“.

Bei „Steffen-Kluttigs-Reise“ steht die Eisenbahn im Mittelpunkt. Auf insgesamt sechs Fahrten mit historischen Zügen lernen die Eisenbahnfans die Vielfalt der einzelnen Strecken kennen. Aber nicht nur die Eisenbahn spielt eine Rolle, denn die Besucher sehen auch die Naturwunder, die Colorado zu bieten hat: National Parks, Felslandschaften, Hochebenen, majestätische Flüsse und die Tier- und Pflanzenwelt. Die Tour findet im späten Frühjahr, zur besten Reisezeit überhaupt, in einer Höhenlage von 1 500 bis 2 000 Metern statt.

Einer der nächsten Tage ist dem Goldgräberort Cripple Creek gewidmet. Zu Zeiten des Goldrausches war Cripple Creek eine der berühmtesten und reichsten Goldgräberstädte in Colorado mit ca. 50 000 Einwohnern. Seit Ende der 1990er-Jahre dominiert hier das Glücksspiel für Touris-



**Zwei Stunden dauert die Rundfahrt der Leadville Colorado & Southern Railroad
Pressefoto der Leadville Colorado & Southern Railroad**

ten, doch der Ort zählt nur noch gut 1 000 Einwohner. Die Besichtigung einer authentischen Goldmine in 330 Metern Tiefe und die 45 minütige Fahrt mit einer Schmalspurmuseumseisenbahn, die seinerzeit die Minenarbeiter an ihre Arbeitsstätten brachte, stehen hier auf dem Programm.

Weiter geht es nach Westen zum geschichtsträchtigen Ort Leadville. Die höchstgelegene Stadt der USA (3 100 Meter) ist von einer Perlenkette schneebedeckten

Viertausender umgeben. Sie entstand aus einer früheren Goldgräber- und Silberminenstadt und liegt im Quellgebiet des Arkansas River. Die zweieinhalbstündige Bahnfahrt mit der roten Leadville Colorado & Southern Railroad ist ein großes Erlebnis inmitten grandioser Berglandschaften. Am Nachmittag geht es zum beeindruckenden Great Sand Dunes National Monument mit mehreren hohen Sanddünen, die höchste über 200 Meter.



**„Die Redaktion“ vor den
Great Sand Dunes 2002
Sammlung Kuhne**

Historische Mesa-Verde-Siedlung im Jahr 2000.

Foto L. Kuhne



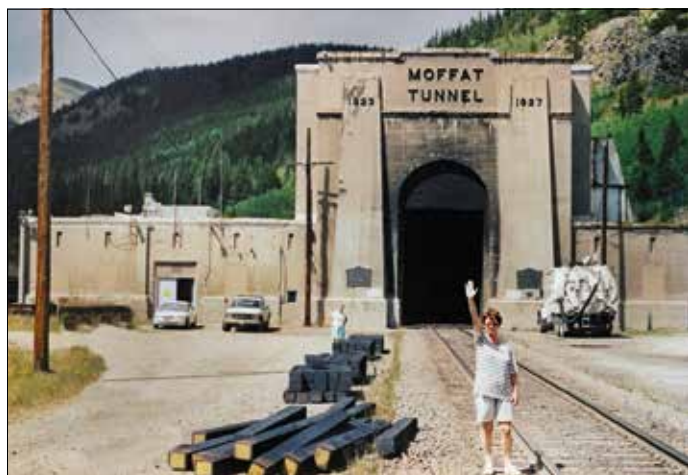
Ein weiterer Höhepunkt ist der Besuch des Mesa-Verde-Nationalparks, ca. 420 Kilometer südwestlich von Denver. Der Name kommt aus dem Spanischen und heißt „Grüner Tisch“. Erste spanische Einwanderer charakterisierten damit treffend die Ta-

felberge auf dem Hochplateau im Westen der USA. Hier siedelte der Indianerstamm der Anasazis, der seine Häuser direkt unter Felsvorsprüngen erbaute. Nach einer langen Blütezeit von fast 700 Jahren verließen die Anasazis um 1200 ihre Siedlungen.

Die Touristenzüge auf schmaler Spur (914 mm) warten in Silverton auf ihre Abfahrt. Jede der buligen Dampflokomotiven zieht zehn gelbe Personenwagen. Fast alle Dampfloks wurden von Kohle auf Ölfeuerung umgestellt.

Foto L. Kuhne





Helga Kuhne vor der Osteinfahrt des eingleisigen Moffat-Tunnel im Sommer 2000. Der nicht-elektrifizierte Moffat-Tunnel durchquert 80 Kilometer westlich von Denver in 2 800 Meter Höhe die Rocky Mountains auf zehn Kilometern Länge. Er ist ein äußerst sensibles Nadelöhr im transkontinentalen Eisenbahnverkehr.

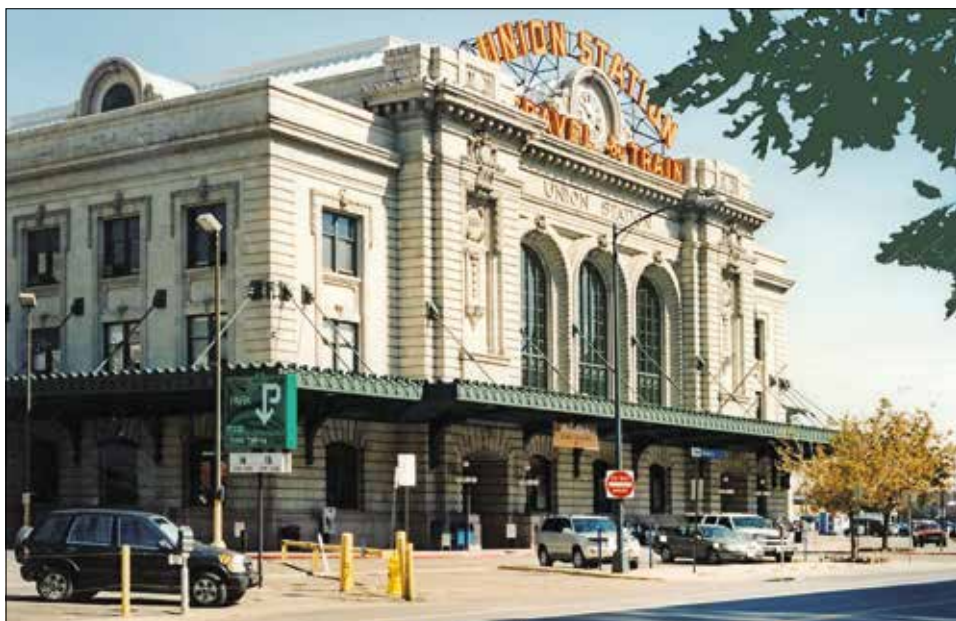
Über die Gründe für diesen plötzlichen Exitus wird heute noch spekuliert.

Noch weiter im Südwesten liegt der San Juan National Forest, ein wildes, bergisches Waldgebiet. Das durchquert auf einer spektakulären Trasse die Durango & Silverton Scenic Railroad. Die heutige Schmalspur-Museumseisenbahn Narrow Gauge Railroad fährt dreimal täglich über 72 Kilometer von einer Westernstadt in die andere, von Durango nach Silverton.

Unsere Verwandten kauften sich in den 1960er-Jahren unweit von Denver in den angrenzenden Rocky Mountains ein großes Waldstück, um die Wochenenden in freier Natur zu erleben. Sie bauten eine Hütte (amerikanisch: Cabin) – wie ein Zufall – in der Nähe des Moffat-Eisenbahntunnels. Durch diesen eingleisigen Tunnel zwingt sich seit 1928 der gesamte Eisenbahnverkehr auf der Relation Chicago–Denver–Salt Lake City–Reno–



Der California Zephyr-Express „SUPERLINER“ der US-Bahngesellschaft Amtrak im Sommer 2000 kurz vor der Osteinfahrt in den Moffat-Tunnel bei Denver/Colorado
Fotos (2x) L. Kuhne



Der Bahnhof Denver von 1884 versprüht noch den Charme der Gründerzeit.

Foto L. Kuhne

Emeryville/San Francisco. Wir standen neben dem schwarzen Loch und zählten die 60 Waggon eines Güterzugs mit drei schweren Diesellokomotiven. Ihr dunkles Dröhnen war weit zu hören. Als dann der Amtrak-Doppelstock-Fernreisezug vorbei kam, stand für uns fest: Beim nächsten Amerika-Aufenthalt fahren wir mit diesem Zug von Denver nach Kalifornien. Das wurde zwei Jahre später Wirklichkeit. Im Sommer 2002 saßen wir 36 Stunden im California Zephyr-Express, ein komfortabler „Doppelstock-Bummelzug“ durch eine der schönsten Landschaften Amerikas.

Im zweiten Teil der Reise ist auch eine Fahrt mit dem California-Zephyr-Express vorgesehen, ca. 300 Kilometer in 6,5 Stunden quer durch die Rocky Mountains von Glenwood Springs nach Denver.

Nun besucht die Gruppe noch die Georgetown Loop Railroad in George-

town bei Denver. Hier fährt eine rekonstruierte Goldgräber-Schmalspurbahn 75 Minuten durch Täler und über hohe Brücken. Außerdem stehen noch drei weitere Eisenbahnmuseen auf dem Programm.

Das Colorado Railroad Museum liegt in Golden, ca. 30 Kilometer westlich von Denver. Hier hat man auf einem riesigen Freigelände Eisenbahnmaterial aus dem ganzen mittleren Westen zusammengefasst, etwas planlos, doch für europäische Augen einmalig und kurios.

Es folgt das Forney Museum of Transportation in Denver. Obwohl es sich nicht nur auf Eisenbahnen beschränkt, ist es doch eine sehenswerte Ausstellung. Es zeigt viele Maßstabsmodelle (1:32) berühmter Dampflokomotiven.

Zum Abschluss der großen Eisenbahnreise geht es nach Cheyenne, Wyoming. Die Stadt liegt 90 Auto-Minuten nörd-

lich von Denver und hat den Ruf, die Eisenbahnhauptstadt der USA zu sein. Die Arbeiter, die die transkontinentale Eisenbahnstrecke bauten, waren auch die ersten Einwohner von Cheyenne. Als Eisenbahn Knotenpunkt wurde der Ort bekannt, ebenso als Hauptsitz der Union Pacific Railroad. Das Cheyenne Union Pacific Railroad Depot ist das ehemalige Bahnhofsgebäude von 1887. Dort im Außenbereich befindet sich auch die berühmte, restaurierte Big Boy Lokomotive X4014. Es ist eine riesige betriebsbereite Vierzylinder-Maschine, die als eine der größten der Welt 1941 von der American Locomotive Company aus Schenectady, New York, gebaut wurde.

In insgesamt 13 Tagen erlebt die Reisegruppe einen der schönsten Bundesstaaten der USA mit herrlicher Natur und viel Eisenbahnflair. Aus eigenem Erleben kann ich diese Reise nur empfehlen. Sie bietet so viele grandiose Eindrücke, dass ich noch nach 20 Jahren ins Schwärmen komme. Unsere amerikanischen Verwandten sagten immer: „Du musst alles aufsaugen.“

Wer Näheres wissen möchte, kann sich im Internet auf der Webseite belesen (www.aartravel.com/touren/2022/75-colorados-historische-eisenbahnen.html) und bei Steffen Klutzig per E-Mail melden (chemnitztal@gmx.de). Er verschickt gern die PDF-Datetei mit dem exakten Reiseverlauf.

Im Colorado Railroad Museum in Golden steht auch eine ehemalige Zahnrad-Dampflokomotive der MANITOU AND PIKES PEAK RAILROAD, rechts daneben Helga Kuhne. Foto L. Kuhne



Ein bewegtes Eisenbahnerleben in Ost und West, Teil 2

Peter Mayer, Paderborn – BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbahnfreunde „Flügelrad“

Arnstadt

Die führenden Köpfe bei der Deutschen Reichsbahn hatten in der Regel ihren Beruf von der Pieke auf gelernt und waren auch von Herzen Eisenbahner. Das hatte zur Folge, dass der Traditionspflege trotz wirtschaftlicher Schwierigkeiten ein hoher Stellenwert eingeräumt wurde. Auch nach der Wende waren in vielen Bws Museumslokomotiven beheimatet, die die Beschäftigten dort in ihrer Freizeit liebevoll pflegten und in Betrieb hielten. Als der Kurdirektor von Stützerbach (Thüringen) 1992 eine Dampflokomotive besorgte, um mit ihr den zusammengebrochenen Tourismus wieder anzukurbeln, kam er auf uns mit der Frage zu, ob wir diese nicht betreiben könnten. Obwohl unser Bw bereits seit 15 Jahren dampffrei war, waren noch alle Anlagen, Werkzeuge und auch das Wissen vorhanden, was man benötigt, um eine Dampflokomotive zu erhalten. Das war die

Initialzündung für die Idee, in Arnstadt alle in Thüringen vorhandenen Museumslokomotiven zusammenzuziehen.

In kürzester Zeit entstand hier im Osten ein Mittelpunkt der Dampflokszene. Getragen wurde dies gemeinsam von der noch vorhandenen Reichsbahndirektion Erfurt, dem „Eisenbahn-traditionsverein Arnstadt/hist.“ (ETA) sowie der BSW-Freizeitgruppe „Thüringer Eisenbahnmuseum Arnstadt“. Schließlich wurde der „Plandampf“ erfunden. Dahinter verbargen sich planmäßige Zugleistungen, die mit Dampfloks gefahren wurden. Die Plandampfveranstaltungen, oft mit mehreren Lokomotiven an einem Zug, fanden in ganz Thüringen statt. Aber auch Konzerte und sonstige Veranstaltungen gab es nun im Lokschuppen, der auf einmal zum kulturellen Mittelpunkt der Stadt mutierte. Besucher konnten bei uns zu jeder Ta-

Immer wieder stand die Bergstrecke von Arnstadt nach Oberhof im Mittelpunkt der Plandampfveranstaltungen.





**Dampflokavalkade
anlässlich der 125-Jahr-
feier des Bw Arnstadt im
Jahr 1994**

ges- und Nachtzeit kommen. Wenn diese ihre sieben DM beim Lokleiter entrichtet hatten, fand sich immer ein Kollege, der die Führung übernahm. Es gab sogar einen planmäßigen Dampflokumlauf, da wir auch die Ausbildung von Dampflokführern für Museumsbahnen übernahmen. Selten waren die Tage, an denen in Arnstadt keine Lokomotive unter Dampf stand. Sieben betriebsfähige, normalspurige Museums-Dampf-lokomotiven an einem Ort gab es damals nirgendwo in Europa. Kurzfristig organisierten wir 1994 (mit etwas Geschichtsverbiegung ein Jahr zu spät) die 125-Jahrfeier unseres Bahnbetriebswerkes, das wir nun „Bw Arnstadt/historisch“ nannten. Der Erfolg der Veranstaltung übertraf alle Erwartungen.

Häufig waren wir auch an Filmaufnahmen für Dokumentar- und Spielfilme beteiligt. Selbst an Eisenbahnvideos, die Spielszenen des historischen Eisenbahnbetriebs nachstellten, wirkten wir mit. Neben dem Museumsbetrieb wickelten wir natürlich den ganz normalen, alltäglichen Bahnbetrieb ab. Durch die

Synergie-Effekte ließ sich der Dampflok-betrieb auch einigermaßen wirtschaftlich organisieren. Nach der Gründung der DB AG verringerte sich der reguläre Verkehr immer mehr, und es war absehbar, dass unser Bw bald überflüssig wurde. Es musste also eine Lösung gefunden werden, den Museumsbetrieb auf eigene wirtschaftliche Füße zu stellen. Während sich mein Bw-Chef um die Vermarktung und Organisation kümmern wollte, sollte ich die technische Leitung übernehmen. Auch die Sonderverkehre sollten durch uns organisiert werden. Die Organisationsstruktur stand – auch personell – und ein Restrukturierungsprojekt konnte beginnen. So wäre ich 1995 bald Museumsdirektor geworden. Nur wenige Tage vor dem Start kam es aber bei der DB AG zu einer gravierenden Änderung der Organisationsstruktur. Der Geschäftsbereich Traktion und Werke begann im Frühjahr 1996, die Lokomotiven und die dazugehörigen ortsfesten Anlagen auf die Geschäftsbereiche Fernverkehr, Nahverkehr und Ladungsverkehr aufzuteilen.

Veranstaltung zu Gunsten des UNESCO-Kinderhilfswerkes – die Drehscheibengrube wurde auch schon mal als Zirkusarena „missbraucht“.



Die historischen Lokomotiven kamen alle zum Geschäftsbereich Fernverkehr. Durch das Desinteresse des neuen Bahnmanagements an der Nostalgie waren wir damit, trotz aller Bemühungen, zum Scheitern verurteilt. Das Bw Arnstadt wurde nun endgültig geschlossen. Heute wird es doch noch erfolgreich als Museum betrieben. Eigentümer der Gebäude und Anlagen ist der „Förderverein Bahnbetriebswerk Arnstadt/hist. e.V.“, der aus der BSW-Freizeitgruppe hervorging.

Gera

Meine TA-Gruppe im Bw Arnstadt bestand 1995 nur noch aus neun Mann, und ich landete – wie bereits im Heft 45 beschrieben – 1996 bei der Restrukturierung. Die Rbd Erfurt hatte einen leistungsfähigen Stahlbaubetrieb in Vacha besessen, der nun, nicht zum Kerngeschäft gehörend, als komplette Dienststelle der Restrukturierung zugeschlagen worden war. Der Bau von Bahnsteigdächern, Sondermasten für die Elektrifizierung und Signalbrücken bildete das Hauptgeschäft, und man hatte durch die Verkehrsprojekte

Deutsche Einheit gut zu tun. Auch die Sanierung der Bahnhofshalle in Gera zählte dazu. Der dortige Bauleiter war plötzlich über das Wochenende verstorben, und so übernahm ich bereits Montagmittag vollkommen unvorbereitet die Bauleitung. Ich besorgte mir aus dem Lehrlingswohnheim ein altes Bett und richtete mein Quartier in dem leer stehenden Büro der Wagenmeisterei ein. So musste ich nur über einige Gleise gehen, um auf die Baustelle zu gelangen, welche rund um die Uhr lief und nur am Sonntag stillstand. Mein Vorgänger hatte kaum Unterlagen geführt, sodass ich anfangs mit dem Bauherrn viele Diskussionen hatte und erst einmal klären musste, welche Arbeiten überhaupt anstanden. Teilweise waren diese durch denkmalpflegerische Vorgaben schweißtechnisch kaum regelkonform ausführbar. Für die Stahlbauarbeiten hatte ich aber glücklicherweise einige gute Mitarbeiter vom fast stillliegenden Bw Gera zugeteilt bekommen, sodass wir die Arbeiten doch in guter Qualität ausführen konnten. Den Korrosionsschutz der im Jahr 1911 errich-



Über den Gleisen wurde über den Köpfen der Reisenden die Hallenkonstruktion gestrahlt und lackiert.

teten Bahnhofshalle erledigte eine sehr kompetente Firma aus Ahrenshausen (Nordthüringen).

Unter laufendem Bahnbetrieb musste über den Köpfen der Reisenden die Stahlkonstruktion gestrahlt und lackiert werden. Die Gerüstbauer ließen sich die Züge bei der Bereitstellung durch die Rangierer passend aufstellen und montierten dann von den Wagendächern aus die Gerüsttraversen über den Gleisen. Nach kurzer Zeit hatte ich mich in meine Aufgabe, auch durch die Unterstützung meiner Mitarbeiter, hineingefunden.

Erfurt

Nach fünf Monaten, im März 1997, war die Bahnsteighalle in Gera saniert. In jener Zeit schrieb ich fast 30 Bewerbungen. Eine fest zugesagte Stelle im Werk Kassel hatte sich wieder zerschlagen. Also fuhr ich wieder täglich nach Erfurt, aber man hatte keine Arbeit mehr für uns. Im ehemaligen Lehrlingswohnheim hatten wir uns alte Matratzen auf den Fußboden gelegt und vertrieben uns mit Schlafen, Lesen und Kartenspielen die Zeit. Dafür war ich zwei Monate lang täglich fast zwölf Stunden unterwegs.

Trotz aller Schwierigkeiten, die durch den Zusammenbruch des Verkehrs in den neuen Ländern, durch die Deindustrialisierung und die Bahnreform entstanden waren, fiel man allerdings nicht, wie viele andere Menschen meiner Heimat, in die Arbeitslosigkeit. Dafür bin ich der DB AG noch heute dankbar.

Paderborn

An meinem 41. Geburtstag hatte ich dann ein Vorstellungsgespräch im Güterwagen-ausbesserungswerk Paderborn. Nachdem ich fast eineinhalb Jahre in der Luft hing, hatte ich gleichzeitig auch noch Zusagen aus Hamburg, Bremen und Frankfurt am Main erhalten. Aber in Paderborn war man am schnellsten, und drei Wochen später trat ich Anfang Mai 1997 meinen Dienst bei der Werkentwicklung an. Offiziell gehörte ich im ersten Monat noch zu Erfurt und wurde auch von dort bezahlt. Aber dort gab es ja nichts für mich zu tun, und ich wollte nur noch weg. Ich bezog das Monteurzimmer in der Paderborner „Werkdirektorenvilla“, die damals noch zum Werk gehörte. Im Stadtzentrum fand ich auch sehr schnell

46 41 5 Betonbahn.
jpg
Bau der Drehgestell-
werkstatt im Werk Pa-
derborn



eine nette, im obersten Stockwerk gelegene, Einraumwohnung. Ich nannte sie „Pentwohnklo“. Sie hatte einen herrlichen Blick auf den Dom, über die ganze Senne, bis hin zum Teutoburger Wald. Nun war ich Wochenendpendler. Damals kein Problem, denn es fuhr alle zwei Stunden ein InterRegio nach Erfurt. Abgesehen vom damaligen Werkleiter, war ich der erste Ossi im Werk und damit ein Exot. Das hat sich aber später, insbesondere nach der Schließung des Werkes Zwickau, gehörig verändert. Nun wurde die gesamte Infrastruktur, welche man rund um die schwere Instandhaltung von Güterwagen benötigt, mein Metier. Als ich meine erste Runde durch das Werk machte, war ich etwas entsetzt über den damals niedrigen technischen Standard des Werkes. Ich erkannte, was der Leiter des Werkes Erfurt gemeint hatte, als er zu mir sagte, ich solle etwas für den Aufbau West tun.

Schnell fand ich mich in meine neue Tätigkeit hinein. Während die Strukturen der Verantwortlichkeiten und der Betriebswirtschaft bei der DR einem normalen

Wirtschaftsunternehmen sehr ähnlich gewesen waren, erwies sich dies für die Mitarbeiter der früheren „DB-Behördenbahn“ oft als Neuland. Meine Aufgabe bestand nun in der Instandhaltung der Bausubstanz des Werkes und in der Beschaffung von Maschinen. Meine ersten größeren Projekte waren der Bau eines Arbeitsgleises für Azubis sowie einer neuen Drehgestellwerkstatt.

In Folge der Eisenbahnkatastrophe von Eschede am 3. Juni 1998 auf der Bahnstrecke Hannover–Hamburg stiegen auch Anforderungen an die Radsatzinstandhaltung, sodass wir mit der Beschaffung einer automatischen Radsatzultraschallprüfanlage technisches Neuland betreten. Zunächst war das Werk Paderborn innerhalb der DB AG ein eigenständiger Regionalbereich. Dann kam das Werk zeitweilig zur DB Cargo bis dann 2001 die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH gegründet wurde.

Um das Jahr 2000 beschloss ich, in Paderborn sesshaft zu werden und ging auf Haussuche. Ende 2001 fand ich mit

meiner gerade erst kennen gelernten, von den Philippinen stammenden, zukünftigen Ehefrau ein passendes Objekt gleich hinter dem Werk. Anfang 2002 heirateten wir und zogen wenige Tage nach unserer Hochzeit in unser neues Domizil ein. Innerhalb von drei Monaten hatte ich mein gesamtes Leben umgekrempelt.

Mit der Zeit verschoben sich meine betrieblichen Aufgaben immer mehr in Richtung laufende Infrastrukturinstandhaltung. Ich hatte die Betreiberverantwortung für die Maschinen und baulichen Anlagen, welche nicht unmittelbar der Produktion zugeordnet waren, also vom Klodeckel über die umfangreichen Gleisanlagen und Werkstraßen bis zur Spitze des Hallendaches. Weiterhin übernahm ich als örtlicher Eisenbahnbetriebsleiter die Sicherheitsverantwortung für den Eisenbahnbetrieb auf der ausgedehnten Anschlussbahn des Werkes und erhielt auch eine Berufung als Brandschutzverantwortlicher.

**Bei meiner allerletzten Schicht wurden die Schienen in der Werkhalle mit einer Schienenschleifmaschine reprofiliert (hier bereits als Seniorberater nach meinem offiziellen Rentenbeginn).
Sammlung Mayer (6x)**



Alles in allem hatte ich eine Fülle von Aufgaben zu meistern. Das machte die Arbeit zwar sehr interessant, aber auch schwierig, da ich teilweise mein eigener Kontrolleur war. Vor allem wenn man, wie es manchmal der Fall war, Vorgesetzte hatte, welche auf Grund ihrer Herkunft kein Gefühl dafür hatten, was es bedeutet rechtskonform zu arbeiten. Hier war manchmal viel Überzeugungsarbeit notwendig, um die notwendigen Mittel zu erhalten, um das Werk rechtskonform zu betreiben. Aber auch hier gab es gerade in den letzten Jahren eine positive Entwicklung.

Was bleibt?

In meiner Lehre sagte zu mir ein alter, aus Siebenbürgen stammender Lokschlosser, als wir wieder einmal etwas unkonventionell basteln mussten, um eine Lok wieder zum Laufen zu bringen: „MUSD du wieder machen aus Scheiße Bonbon!“

Dieser Spruch hat mich mein ganzes Eisenbahnerleben verfolgt. In der ersten Hälfte schien es den Umständen der sozialistischen Mangelwirtschaft geschuldet. Die Hoffnung, dass es einmal besser werden würde, wurde nach jedem Lichtblick durch verordnete Sparzwänge enttäuscht.

Aber trotz allem: Vieles, was in meinem Leben – beruflich wie privat – zunächst scheinbar schief lief, war oft Ausgangspunkt für eine Wendung, welche im Ergebnis besser war, als dass, was man sich eigentlich erträumt hatte. Meine Frau behauptet immer scherzhaft, die Eisenbahn wäre meine „Erste Frau“. So ganz unrecht hat sie wohl nicht.

(Teil 1 kann im Heft 45, S 35 ff, nachgelesen werden.)

Der Fährkomplex Mukran (Rügen)

Wolfhard Noack, Greifswald – ehem. Präsident der Reichsbahndirektion Greifswald/Schwerin

Nach den politischen Veränderungen im Osten Deutschlands und den folgenden Transformationsprozessen sind auch im Norden der früheren DDR viele Veränderungen vorstattengegangen. Obwohl nach der Währungsunion die Basis zur Fortsetzung der zugeordneten Aufgaben entfallen ist, existiert der Fährkomplex Mukran weiterhin als Hafenbahnhof und Industriehafen mit neuer Mission. Er nennt sich jetzt Mukran Port.

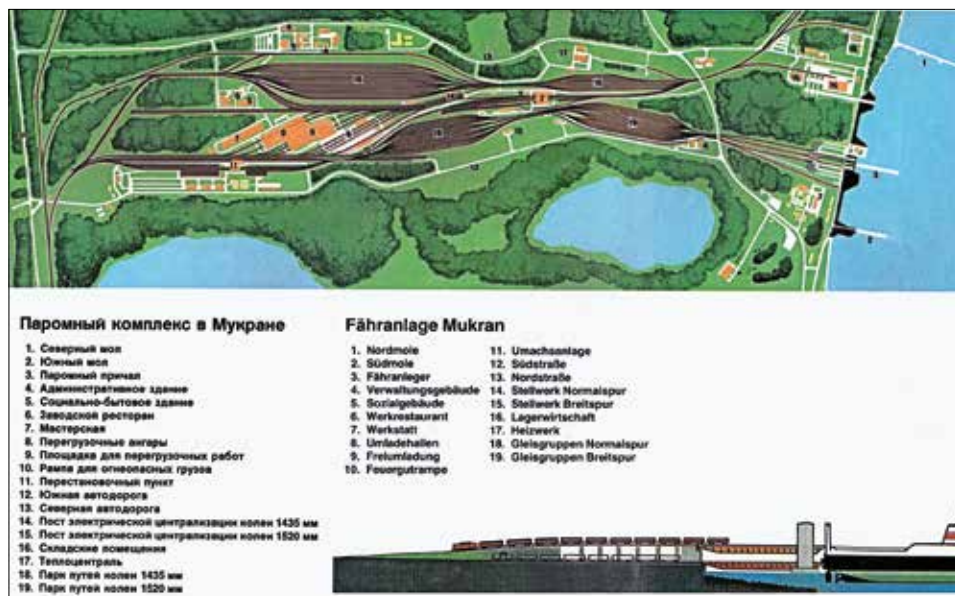
Die fehlende Effizienz und Stabilität in der DDR-Wirtschaft ist oft beschrieben und kommentiert worden. Diese Tatsache war ein wesentlicher Punkt, der den Staat scheitern ließ und zum Untergang führte. Nicht so der Fährkomplex Mukran. Nach der Inbetrieb-

nahme 1986 erreichte er fast Höchstleistungen gegenüber dem Ursprungskonzept. Dann durchlebte er eine Zeit der Lethargie und ist heute ein wichtiger Wirtschaftsfaktor mit beeindruckenden Ergebnissen. Mukran ist ein Beispiel ostdeutscher Planung, Bauausführung und Betreiberfunktion der anderen, der besseren Sorte. Er konnte damals und kann heute als Vorzeige-Industrieanlage bezeichnet werden.

Die Absicht, einen großen Hafen mit Fährschiffdestinationen nach Norden und Osten auf der Insel Rügen zu errichten, war bereits in den 1960er-Jahren mit dem Projekt 3700 entstanden. Den anwachsenden Verkehr konnte der bestehende Fährhafen Saßnitz*- Stadthafen nicht



Eisenbahnfährverbindung
Mukran-Klaipeda



Übersichtsplan Fähranlage Mukran.jpg

bewältigen. 1977 entschieden daher die Führungen der UdSSR und der DDR, eine Fährverbindung zwischen Mukran auf Rügen und Klaipeda in Litauen einzurichten. Als Gründe dafür waren maßgebend:

1. Die Streckendurchlassfähigkeit der PKP in der Volksrepublik Polen war 1970 mit 11,7 Millionen Tonnen/Jahr per Eisenbahn erschöpft. Der zu errichtende Bypass über die Ostsee war 1990 für 5,3 Millionen Tonnen/Jahr geplant.
2. Die Transitgebühren über die Strecken der PKP waren ab 1965 um bis zu 170 Prozent gestiegen. Die Fährverbindung versprach somit eine Einsparung von 110 bis 170 Millionen Valutamark/Jahr.
3. Seit den 1980er-Jahren war die politische Lage in Polen – im Sinne der UdSSR und die DDR – unsicher gewor-

den. Es mehrten sich Anschläge auf die Transitzüge im Netz der PKP.

Ein Regierungsabkommen UdSSR-DDR aus dem Jahr 1982 begründete die neue Fährverbindung mit Umschlaganlagen in Mukran und sechs Fährschiffen mit Breitspurgleisen, alles „made in DDR“.

Planung und Bauausführung des Fährkomplex Mukran wurden durch das Zentrale Forschungsinstitut des Verkehrswesens (ZFIV) und verschiedenen Ingenieur-Büros der DDR realisiert. Als Bauherr fungierte das Ministerium für Verkehrswesen der DDR mit dem Kombinat Seeverkehr- und Hafenwirtschaft. Dazu wurde Dr. Heinz Rentner als Regierungs-beauftragter (im Range eines stellv. Minister für Seeverkehr und Hafenwirtschaft) berufen, und bei der DR entstand ab 1. November 1981 eine Hauptabteilung Fährverkehr. Die Bauausführung in Mukran lag beim Bau- und



Hafenrundgang der Offiziellen am Tag der Inbetriebnahme am 2. Oktober 1986, 1. Reihe Mitte mit braunem Mantel Verkehrsminister Otto Arndt

Montage-Kombinat Industrie- und Hafenbau. Baubeginn war am 26. März 1982 mit ca. 4 000 Beschäftigten. Das Baufeld südlich von Saßnitz erstreckte sich auf fünf Kilometer Länge und einen Kilometer Breite an Land sowie einen Kilometer in die Ostsee hinaus. Es entstanden zwei ineinander geschachtelte Bahnhöfe mit 32 Kilometern Breitspur, 53 Kilometern Normalspur und zehn Kilometern Gemischtspur. Dazu kamen zwei Umladehallen mit fünf Hallenschiffen sowie vier Freikrananlagen und eine Umachsanlage. Seeseitig wurde ein Tiefwasserhafen mit einer Fingerpier und zwei Liegeplätzen sowie Doppelstockfährbrücken mit Estakaden errichtet. Der Investitionsumfang lag bei 2,2 Milliarden Mark der DDR.

Die Inbetriebnahme wurde am 2. Oktober 1986 gefeiert. Zunächst stand aber nur das DDR-Fährschiff „MUKRAN“ zur Verfügung. Bis 1989 folgten die sowjetischen Fährschiffe „KLAIPEDA“, „VILNIUS“ und „KAUNAS“ sowie das zweite DDR-Fährschiff „GREIFSWALD“. Das geplante letzte Fährschiff „WISMAR“ wurde von der DDR nicht mehr gebaut. Es war ein Wendopfer. Jedes Fährschiff verfügte über 22 400 Bruttoregistertonnen (BRT) und hatte eine Länge von 190 Metern, eine Breite von 27 Metern und einen Tiefgang von 7,18 Metern. Auf je zwei Decks lagen zehn Breitspurgleise mit einer Länge von 1 539 Metern, geeignet für 103 Breitspur-Güterwagen. Die 506 Kilometer Seestrecke zwischen Mukran und Klaipeda wurden in



Die sowjetische Eisenbahngüterfähre "KAUNAS" fährt im April 1991 ins Hafenbecken von Mukran ein. Sie muss rückwärts anlegen, da sie nur hinten eine Heckklappe hat, die schon hochgezogen ist. Sammlung Noack/Foto: Friedhelm Ernst

20 Stunden bewältigt. Die Hafenliegezeit betrug jeweils vier Stunden.

Der Fährkomplex Mukran wurde durch das EDV-System RISMU (Rechnergestütztes Informationssystem Mukran) gesteuert, das die Ausgabe der Fährdokumente, die Stauplanung, die Abfertigung und die Organisation im Rangierbetrieb realisierte. Dieses EDV-System basierte auf dem Robotron-Großrechner EC 1056 in Zwillingausführung. Die Software entwickelten die Reichsbahn-Rechenzentren in Berlin, Dresden und Halle. Im Gegensatz zu der sonst auf Großrechnern üblichen Stapelverarbeitung lief auf den RISMU-Großrechnern ein Echtzeitsystem. Da die Zugabfertiger und Rangierer sowieso ein Sprechfunkgerät mit sich trugen, bot es sich an, dieses für eine drahtlose Datenübertragung zu benutzen. Dazu entwickelte das Wissenschaftlich-Technische Zentrum der Deutschen Reichsbahn in Meiningen ein mo-

biles Terminal. Dieses batteriegespeiste Gerät wurde an einem Riemen vor dem Bauch getragen und war per Kabel mit dem Sprechfunkgerät verbunden. Das EDV-System RISMU war bis 1995 im Einsatz. Einer der Robotron-Großrechner wird noch heute im Heinz-Nixdorf-Museum in Paderborn (!) gezeigt.

Um die umgeachsten russischen Güterwagen mit einem größeren Lichtraumprofil (gegenüber 1- SM/DR) gefahrlos im Netz die DR zu befördern, waren Strecken- und Bahnhofsanpassungen im Umfang von 46,6 Millionen Mark der DDR nötig. Dazu gehörten auch die Streckenelektrifizierung bis Mukran im Mai 1989 und die Generalreparatur der Eisenbahnbrücken über den Strelasund im Jahr 1990 und 1991. Außerdem mussten über 1 000 Kuppelwagen vorgehalten werden, die als Adapter zwischen sowjetischer und mitteleuropäischer Wagenkupplung dienten.

Unter Beachtung der Kolportage, Mukran sei ein reiner Militär-Fährbahnhof gewesen, ist festzustellen, dass im Jahr 1989 der Anteil trajektierter Militärgüter nur bei 7,9 Prozent lag. Erst mit der Truppenrückführung der Sowjetarmee nach Russland Anfang der 1990er-Jahre stieg der Anteil auf über 50 Prozent. Zweifellos waren die Schiffe und Landanlagen auch für die Beförderung von Militärgerät vorbereitet und gebaut worden. Zum Glück ist nie eine solche Ernstfall-Situation eingetreten.

Der Eisenbahnbetrieb des Fährkomplexes wurde als Sonderstruktur der DR von einem neu geschaffenen Vizepräsidenten Fährverkehr der Rbd Greifswald am Standort Mukran geführt. Die Personalstärke betrug ca. 2 000 Mitarbeiter. Der Hafen

und die zwei DDR-Fährschiffe gehörten zum Kombinat See- und Hafenwirtschaft und beschäftigten rund 500 Mitarbeiter.

Nach einer komplizierten Startphase, die mit Abweichungen in der Gutartenstruktur, mit nicht passenden Wagengattungen und Überkapazitäten bei den EGF begründet war, fanden 1989 1 289 Fahrten mit 11 400 Wagen und 3,1 Millionen Tonnen Gütern statt. Durch die Umgehung der PKP-Strecken entstanden zwischen 1986 und 1990 Valutaeinsparungen von 684 Millionen Mark. Damit war der Investitionsaufwand bereits zu 32 Prozent refinanziert.

Durch die Währungsunion am 1. Juli 1990 kam es, dass sich der Ostmarkt stark absenkte und viele Transporte entfielen. Lediglich die Truppenrückführung nach

Luftbild Mukran Port 2020

Sammlung Noack (5x)



Russland in den Jahren 1991–1994 erforderten noch einmal logistische Höchstleistungen.

Nach Jahren des Dahinschlummerns entschloss sich die Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern mit 158 Millionen DM, einen normalspurigen Fähranleger inklusive Straßenanbindung für die Reederei Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO) zu finanzieren. Dadurch konnten 1998 auch die Fährrouen nach Trelleborg und Bornholm von Sassnitz-Stadthafen nach Mukran umziehen.

Heute ist Mukran Port (nach Rostock und Lübeck) die Nummer 3 der deutschen Ostseehäfen mit folgenden Funktionen:

1. Einziger deutscher Breitspur-Fährhafen
2. Fährverbindungen nach Ystad und Bornholm
3. Konventioneller Hafenumschlag mit 16 Liegeplätzen

4. Basis für die Offshore-Windparks „Arkona“ und „Wiking“
5. Basis für Nordstream I und II
6. Behandlung von Kreuzfahrtschiffen (20 Anläufe 2021)
7. Umschlagterminal für die Neue Seidenstraße (acht Züge pro Woche)

Noch heute trifft sich der echte Freundeskreis „Traditionsclub Mukran“, eine Gruppe sehr erwachsener und erfahrener Herren, die in den Jahre 1982–1989 als Verantwortliche die verschiedenen Gewerke im Erdbau, Wasserbau, Gleisbau und in der Ausrüstung geführt haben und ab 1986 den Betrieb übernahmen. Es verbindet sehr, mitzuerleben, dass der Fährkomplex neben seiner alten Bestimmung eine neue Bedeutung erlangt hat und weiterhin lebt.

*Schreibweise bis zum 2. Februar 1993: Saßnitz

Die Uhrenfernsteuerung der Deutschen Bundesbahn 1954-1993

Anton Karolyi, Stuttgart – BSW-Gruppe Fernmeldemuseum Stuttgart

Da die Eisenbahn schon in den Anfangsjahren ihre Züge nach einem festen Fahrplan fahren ließ, war eine genaue Uhrzeit unerlässlich. Ohne eine strikte und einheitliche Zeitbestimmung wäre der Eisenbahnbetrieb nicht effektiv möglich gewesen. Uhren hatten deshalb schon von Beginn an einen hohen Stellenwert, und die Uhrzeit sollte überall absolut gleich sein, egal ob auf dem Stellwerk, im Empfangsgebäude oder auf dem Bahnsteig.

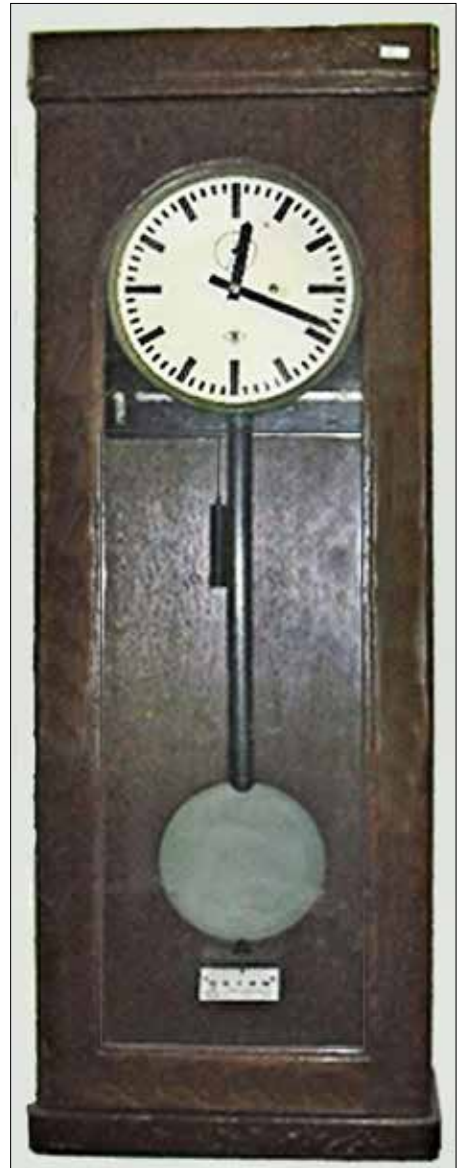
Mechanische Uhren mussten öfter aufgezogen werden, und bedingt durch

Temperaturschwankungen, Alterungen und anderen Einflüssen gab es immer wieder Gangungenauigkeiten. Solange alle Bahnhöfe besetzt und meist nur eine Uhr vorhanden war, war eine tägliche Regulierung noch unproblematisch. Als dann die Anzahl der Uhren auf den Betriebsstellen zunahm, war dieses einfache System nicht mehr möglich, weshalb die Technik der Hauptuhren und der leitungsmäßig angeschlossenen Nebenuhren eingeführt wurde. Das bedeutet, es gab im Bahnhof eine mechanische Hauptuhr, die aber jetzt

elektrisch aufgezogen wurde und jede Minute einen polwechselnden Impuls erzeugte, der die Nebenuhren steuerte. Dies hatte den Vorteil, dass die Uhrwerke der Nebenuhren sehr einfach ausgeführt werden konnten und alle zur selben Zeit weiter sprangen. Die Hauptuhr wurde täglich um 8.00 Uhr meist telefonisch oder über den Morseschreiber mit der übergeordneten Stelle verglichen und dementsprechend manuell vor- oder nachgestellt.

Mit Einführung des MEZ-Zeitzeichens im Jahre 1893, das auf Betreiben der europäischen Eisenbahnverwaltungen geschah, wurde die Regulierung der Hauptuhrenanlagen von großen Bahnhöfen einmal täglich elektromechanisch vorgenommen. Dabei wurde der Sekundenzeiger in der Hauptuhr bei Abweichung elektromechanisch auf 00 gestellt. Die Gleichstellgenauigkeit betrug ca. 1-2 Sekunden täglich. Aber auch dieses Verfahren war mechanisch aufwändig und wartungsintensiv, da in jedem Bahnhof eine Hauptuhr mit der entsprechenden Elektromechanik vorhanden sein musste.

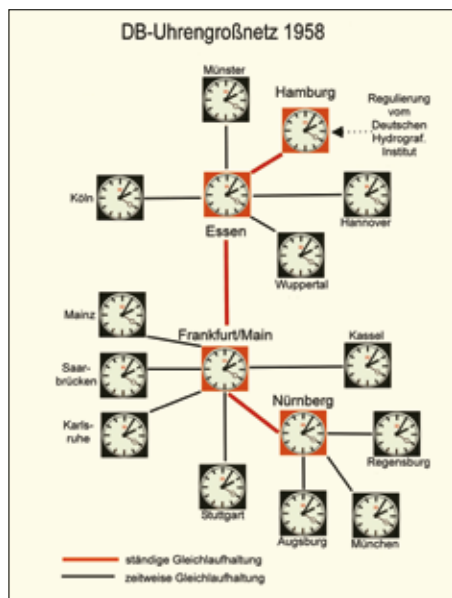
In den 1950er-Jahren zeichnete sich ab, dass nicht jeder Bahnhof besetzt bleiben würde. Ein neues Konzept der Uhrenfernsteuerung war daher nötig, um eine sichere und wirtschaftliche Zeitangabe im Bereich der ganzen Deutschen Bundesbahn zu gewährleisten. Als Weiterentwicklung wurde deshalb das Pendel-Reguliersystem (PRS) eingeführt. Gemeinsam mit dem Bundesbahnzentralamt München und der Telefon&Normalzeit GmbH Frankfurt am Main entstand somit das größte Uhrenfernsteuernetz in Europa. Alle zur Fernsteuerung benötigten Komponenten wurden in stabiler Relais-technik konstruiert und hergestellt.



Mechanische Hauptuhr eines Bahnhofs

Konzept der Uhrenfernsteuerung

Die Hauptuhrenzentralen von 19 Städten, darunter alle Bundesbahndirektionen, wurden mit Pendel-Regulier-Systemen



Uhrengroßnetz der Deutschen Bundesbahn 1958

ausgerüstet und leitungsmäßig zu einem Uhrengroßnetz verbunden. Die Hauptuhren der Städte Hamburg, Essen, Frankfurt am Main und Nürnberg wurden über Wechselstrom-Telegraphie-Kanäle (WT) ständig reguliert und erreichten dadurch eine Abweichung von max. 0,02-0,05 Sekunden. Alle Hauptuhrenzentralen waren mit zwei elektrischen Hauptuhren ausgestattet, die sich gegenseitig ständig im Gleichlauf hielten. Der Gleichlauf wurde technisch so sichergestellt, dass die Hauptuhr 1 gangbestimmend war und von der übergeordneten Hauptuhr im Uhrengroßnetz reguliert wurde. Jede Hauptuhr hatte ein 1-Sekunden-Pendel, eine Gangreserve und einen elektrischen Aufzug. Die genaue Uhrzeit lieferte das Hydrographische Institut Hamburg zur Hauptuhrenzentrale der Bundesbahndirektion Hamburg.

Die Regulierung einer Hauptuhr passiert über ein magnetisches Pendel-Reguliersystem (PRS), wobei das Pendel je nach der Stromrichtung in der Regulerspule beschleunigt (+) oder verzögert (-) wird. Ein am Holz- oder Kompensationspendel befestigter Pendelkontakt liefert bei jeder Pendelhalbschwingung einen Gleichstromimpuls. Das in der Uhr befindliche Schrittschaltwerk wandelt diese Gleichstromimpulse in polwechselnde Minutenimpulse um.

Die vom Schrittschaltwerk einer Hauptuhr gelieferten, polwechselnden Minuten-Gleichstromimpulse wurden in einem Gleichstrom-Uhrenrelais verstärkt und auf eine Überwachungs- und Nachstell-Einrichtung gegeben. Von dieser wurden dann die einzelnen Nebenuhrenlinien im

Hauptuhrenzentrale mit zwei Quarz-Hauptuhren (links unten) mit Überwachungs- und Nachstelleinrichtung sowie Kontrolluhren (1972)



örtlichen Bereich mit den Minutenimpulsen versorgt. An eine Nebenuhrenlinie konnten bis zu zehn Nebenuhren angeschlossen werden.

Versorgung entlang der Strecken

An der Hauptuhrenzentrale einer Bundesbahndirektion waren sternförmig alle Hauptstrecken des Direktionsbezirks als Uhrenbezirksleitung angeschlossen. Jede Strecke hatte am Endbahnhof eine Hauptuhr. Auch die größeren Bahnhöfe einer durchgehenden Hauptstrecke hatten jeweils eine Hauptuhr. Somit entstanden Uhren-Strecken-Abschnitte. Die Regulierung der Hauptuhren geschah immer vom Sitz der Direktion aus. Die kleineren Unterwegsbahnhöfe und Haltepunkte besaßen keine Hauptuhren, sondern nur Uhrenrelais, die von den Hauptuhren am Anfang und Ende der Strecke versorgt wurden.

Der örtlich erzeugte Gleichstrom-Uhrenimpuls konnte nicht einfach auf die Strecke geschickt werden, da aus Sicherheitsgründen die Leitung mit Schutzübertragern abgeriegelt sein musste. Daher wurde der Gleichstromimpuls von 24 V in einen Induktivimpuls von 80–100 V umgewandelt und somit auch zusätzlich der Spannungsabfall reduziert. Diese Umwandlung erfolgte durch ein Stromstoß-Geber-Relais (SGR). Darin befand sich auch die Einrichtung zur Überprüfung und zum Vergleich des eigenen mit dem fernen Uhrenimpuls.

Jede Hauptuhr am Anfang und am Ende einer Strecke war mit dieser Relaisseinrichtung ausgestattet. Stellte diese am Ende der Strecke eine Abweichung des Uhrenimpulses von der übergeordneten Hauptuhr (aus Richtung Direktion) von mehr als 0,2 Sekunden fest, so



Stromstoß-Uhrenrelais (SUR) alte Ausführung

passierte eine Regulierung der angeschlossenen Hauptuhr über das Pendel-Regulier-System.

Die Regulierung dauerte eine Minute. Nach einer weiteren Minute erfolgte ein erneuter Vergleich und die Regulierung begann von neuem und zwar solange, bis der eigene und der ferne Uhrenimpuls absolut gleich waren. Jede Hauptuhr am Beginn und Ende der Strecke sendete über den Stromstoß-Geber einen Induktivimpuls auf die Strecke, d. h. die Strecke wurde von beiden Seiten versorgt. Auf den Unterwegsbahnhöfen gab es statt einer aufwändigen Hauptuhr jeweils ein Uhren-Relais, das den Induktivimpuls von 80–100 V in einen polwechselnden Gleichstromimpuls von 24 V mit einer Länge von zwei bis drei Sekunden zurückverwandelte. Dieser Gleichstromimpuls wurde auf eine Überwachungs- und Nachstelleinrichtung gegeben, an der

wiederum die Uhrenlinien für die Nebenuhren angeschlossen waren. Wurde die Uhrenbezirksleitung der Strecke unterbrochen (z.B. Unterbrechung im Streckenkabel), so war trotzdem die Versorgung der Bahnhofsuhren von der jeweils anderen Seite gewährleistet.

Dieses Uhrenkonzept war bundesweit bis weit in die 1990er-Jahre maßgebend und gewährleistete über Jahrzehnte eine sichere Uhrzeitversorgung. Zwar wurden schon ab den 1970er-Jahren die mechanischen Hauptuhren in den Bundesbahndirektionen durch Quarzhauptuhren und später durch elektronische Hauptuhren ersetzt, doch die Streckenversorgung mit Induktivimpulsen geschah weiterhin über das vorhandene Uhren-Fernsteuernetz

Im gesamten Streckennetz der Deutschen Bundesbahn wurden mit dieser Technik über 50 Jahre ca. 2 500 Hauptuhren und über 25 000 Nebenuhren so gesteuert, dass der Minutensprung exakt

gleichzeitig an allen Uhren stattfand. 1978 begann die Umstellung der Direktions-Hauptuhren auf das Zeitzeichen DCF77 (Funkuhr-Zeitzeichen), das ein Langwellensender in Mainflingen in Hessen ausstrahlt. Trotzdem wurde bis weit über das Jahr 2000 das Prinzip der Induktivimpulse mit jeweils einer Hauptuhr am Beginn und am Ende der Strecke beibehalten. Da zusehends jedoch immer mehr kompakte Funk-Hauptuhren auf den Markt kamen, wurden so nach und nach alle Bahnhöfe damit ausgestattet. Weil jetzt die Hauptuhren ständig über das DCF77-Funksignal gesteuert wurden, war eine Fern-Regulierung nicht mehr notwendig. Selbst an kleineren Haltepunkten wurden die Bahnsteiguhren teilweise mit internen DCF77-Funkempfängern ausgerüstet. Auf diese Weise dünnte sich das Netz der Uhrenfernsteuerung immer mehr aus, sodass es heute nur noch auf wenigen Strecken zu finden ist.

Schema der Uhrenfernsteuerung der Deutschen Bundesbahn

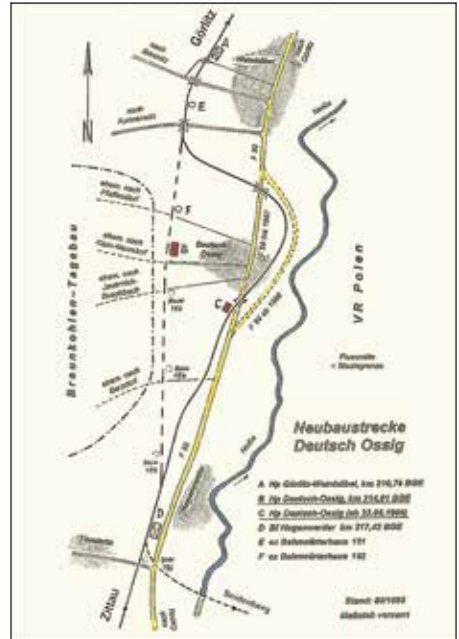


Hp Deutsch Ossig – versunken mit oder ohne Bindestrich

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

Deutsch Ossig? Nie gehört! Was oder wo soll das sein? Tatsächlich lohnt sich erst ein Blick in Wikipedia. Dort erfährt man, dass das ehemalige Dorf heute eine Wüstung am Berzdorfer See bei Görlitz ist. 1875 verlegte die Berlin-Görlitzer Eisenbahn (BGE) ihre Schienen von Görlitz aus südöstlich nach Seidenberg (heute poln. Zawidów). Bei km 6,0 lag das Dorf Deutsch Ossig. Bei km 9,4 folgte Nikrisch, seit 1936 Hagenwerder. Dort zweigte die Strecke nach Zittau ab. Seit Sommerfahrplan 1880 hielten die Personenzüge am neuen Haltepunkt Deutsch Ossig. Manchmal hielten sogar Güterzüge, zuletzt im Sommer 1984. Der Haltepunkt und seine Umgebung war ein beliebtes Fotomotiv für den Autor, der auch mit dem Haltepunktwärter „Opa Zipka“ befreundet war. Am 5. Mai 1984 signalisierten mein Berliner Eisenbahnfreund und ich Herrn Zipka, dass wir den N 65203 von Görlitz nach Hagenwerder vom ehemaligen Bahnsteig 2 aus fotografieren möchten. Der Haltepunktwärter wollte uns einen Gefallen tun und winkte dem einfahrenden Zug Halt mit der Sh1-Flagge zu, um uns ein schönes Standbild zu ermöglichen. Der Lokführer bemerkte das Kreissignal relativ spät und leitete sofort eine Schnellbremsung ein, weil er mit einer Gefahr rechnete. Über die zwei dämlichen Hobbyfotografen und den Haltepunktwärter war er „not amused“, verzichtete aber zum Glück auf eine Meldekarte.

Doch die Idylle um Deutsch Ossig währte nur noch ein Jahr. Der Braunkoh-



Skizze zur Neubaustrecke um Deutsch Ossig mit Stand März 1985. Der Nordkopf ist noch nicht eingebunden. Zeichnung W. Rettig

lentagebau Oberlausitz rückte unaufhaltsam näher. Am 22. Mai 1985 hielt der letzte Zug am bisherigen Hp Deutsch Ossig. Seit 1983 wurde eine neue Trasse östlich um den Ort verlegt und am 23. Mai 1985 eingeweiht. Das Todesurteil für den Ort war bereits beschlossen. 1988 wurden die letzten Bewohner nach Görlitz umgesiedelt. Trotzdem war Deutsch Ossig noch bis 1993 als unbesetzter Bedarfshaltepunkt im Kursbuch (KBS 231) zu finden, denn die DR installierte an der Neubaustrecke am Ortsausgang einen Bahnsteig mit



1935 auf dem Bahnsteig Deutsch-Ossig (mit Bindestrich) – Zugführer Alfred Jüttner (links, † 1946) und der Haltepunktwärter machen eine zackige Meldung



Betonwarte Halle. Die Braunkohle-förderung endete 1997. 2001 begann die Flutung des Tagebaues mit dem Wasser der Lausitzer Neiße. Seit 2013 ist der Berzdorfer See das neue Naherholungsgebiet der Görlitzer. Dort wo sich der frühere Hp Deutsch Ossig befand, segeln heute Boote über das Wasser.

Bei meinen Recherchen zum Hp Deutsch Ossig und zur Neubaustrecke fiel mir die unterschiedliche Schreibweise auf, manchmal mit und manchmal ohne Bindestrich. Bei Wikipedia fehlt der Bindestrich, ebenso wie in den früheren Reichskursbüchern sowie den KBS 160e (bis 1968) und KBS 241 (bis 1992) der DR. Dagegen findet sich auf den Landkarten und Ansichtskarten vom Ort bis in die sozialistische Zeit Deutsch-Ossig mit Bindestrich. Auf den vom besetzten Hp Deutsch Ossig ausgegebenen Fahrkarten fehlt der Strich; dagegen findet er sich auf Fahrkarten von Hagenwerder nach Deutsch Ossig. Ein Kuriosum war das große Bahnhofsschild auf dem Bahnsteig. Aus Richtung Görlitz fehlte der Bindestrich; aus Richtung Zittau war er vorhanden, ebenso wie auf dem Schild am Dienstgebäude. Auch die Betonwarte Halle an der Neubaustrecke konnte den Bindestrich aufweisen. Seit 2013 (!) streitet sich die betriebsführende Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG), die größte private Eisenbahn im Osten Deutschlands, mit den Görlitzern um die Einrichtung eines neuen Haltepunktes am Nordostufer des Sees für die Badegäste, der aber dann sicher nicht mehr Deutsch Ossig heißt, wenn er denn kommt. Die ODEG verlangt

Auf der Verkehrskarte der Rbd Dresden von 1961 ist der Hp Deutsch Ossig (Dos) ohne Bindestrich angegeben.

241 Zittau – Görlitz													
km	Abd. Cottbus	Zug Nr.	Klasse	E 680	17853	16800	9803	16802	16804	E 682	16806	9805	
0,0	Zittau X 250. 251. 252	ab	...	3.36	4.49	5.36	6.35	6.37	8.49	11.48	12.41	13.43	...
5,1	Drausendorf (a)	ab	...	4.55	5.42	6.31	7.30	7.32	9.44	12.48	13.49	14.51	...
7,1	Hirschfelde X	ab	...	5.58	6.45	7.34	8.33	8.35	10.47	13.51	14.52	15.54	...
17,2	Krzwina Zgorzelecko	ab	...	6.59	7.46	8.35	9.34	9.36	11.48	14.52	15.53	16.55	...
23,6	Hagenwerder X	ab	...	7.59	8.46	9.35	10.34	10.36	12.48	15.52	16.53	17.55	...
27,0	Deutsch Ossig	ab	...	8.59	9.46	10.35	11.34	11.36	13.48	16.52	17.53	18.55	...
30,0	Görlitz-Weinhübel	ab	...	9.59	10.46	11.35	12.34	12.36	14.48	17.52	18.53	19.55	...
33,0	Görlitz X 200. 230. 240. 242	an	...	1.12	2.09	2.58	3.57	3.59	6.11	9.15	10.16	11.18	...
(Fortsetzung)													
	Zug Nr.	Klasse	16804	16828	16808	16810	E 684	16830	16812	16714	16832	16834	17879
	Zittau X 250. 251. 252	ab	13.55	14.33	...	16.14	16.46	17.27	18.23	20.12	20.46	22.28	22.43
	Drausendorf (a)	ab	14.01	14.39	...	16.20	16.52	17.33	18.30	20.18	20.52	22.34	22.49
	Hirschfelde X	ab	14.05	14.42	...	16.24	16.56	17.37	18.33	20.22	20.56	22.38	22.53
	Krzwina Zgorzelecko	ab	14.12	14.49	...	16.31	17.03	17.44	18.40	20.29	21.03	22.45	23.00
	Hagenwerder X	ab	14.30	15.07	...	16.49	17.21	18.02	18.58	20.47	21.21	23.03	23.18
	Deutsch Ossig	ab	14.40	15.17	...	16.57	17.29	18.10	19.06	20.55	21.29	23.11	23.26
	Görlitz-Weinhübel	ab	14.51	15.28	...	17.07	17.39	18.20	19.16	21.05	21.39	23.21	23.36
	Görlitz X 200. 230. 240. 242	an	14.56	15.44	...	17.13	17.45	18.26	19.22	21.11	21.45	23.27	23.42

Kein Anschluß an:

DR-Sommerfahrplan 1967 der Strecke Görlitz-Zittau mit Deutsch Ossig ohne Bindestrich wie in allen Kursbuchausgaben von 1880 bis 1993

im Gegenzug die Einziehung des Hp Görlitz-Weinhübel, um die Fahrzeiten nicht zu verlängern, auf dem aber die dortigen Einwohner bestehen.

Übrigens lag gegenüber von Deutsch-Ossig das Dorf Wendisch-Ossig, immer mit Bindestrich geschrieben. Da es seit

1945 zu Polen gehört und Osiek Łużycki (Lausitzer Ossig) heißt, braucht man dort keinen Bindestrich. Historische Dokumente von Deutsch-Ossig, wie z.B. von der Grundschule, dem Rat der Gemeinde oder der Kirchgemeinde, sind immer mit Bindestrich erschienen.

Am 5. Mai 1984 wird der P 16806 mit 52 8159 von einem einzigen Fahrgast auf dem Hp Deutsch Ossig (ohne Bindestrich) erwartet. Bis zum Sommerfahrplan 1985 gehörte der P 16806 noch zu den Zittauer Dampfleistungen.





„Opa Zipka“ war lang-jähriger Haltepunkt-wärter in Deutsch-Ossig (mit Bindestrich)

Mitte: Am 22. Mai 1985 fährt der P 16812 mit Diesellok 110 658 in den alten Hp Deutsch Ossig (ohne Bindestrich) ein. Der Countdown läuft, denn am dem nächsten Tag fahren die Züge auf der Neubaustrecke um das Dorf herum.



Unten: Am 23. Mai 1985 fährt der P 16810 mit Diesellok 112 207, ungeschmückt wie der Eröffnungszug, in den neuen Hp Deutsch-Ossig (mit Bindestrich) ein.



Albringhausen – der vergessene Prominenten-Bahnhof am Rande des Ruhrgebiets

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

Dass für Prominente „ein großer Bahnhof“ gemacht wird, ist durchaus üblich. Auch die Eisenbahn ist dabei beteiligt, wenn deren Einrichtungen und Züge benutzt werden. Heute ist das eher die Seltenheit und findet nur statt, wenn z. B. der Berliner Hauptbahnhof oder eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke eröffnet werden. Die Nutzung der Züge zur Reise oder gar zur Übernachtung spielt dagegen überhaupt keine Rolle mehr. In der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts verfügten die Monarchen oder Staatsoberhäupter noch über eigene Fahrzeuge oder sogar Sonderzüge, deren Wagen mittlerweile nur noch musealen Wert haben. Heute noch vorgehaltene Salonwagen wie z. B. die in den Niederlanden, Dänemark und Norwegen werden nur in seltenen Fällen eingesetzt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Nutzung von Kraftwagen und Flugzeugen für lange Reisen von Staatsoberhäuptern und Politikern noch nicht die Regel. Man fuhr Bahn, und die junge Bundesrepublik „kutscherte“ Staatsgäste mit Sonderzügen der Deutschen Bundesbahn durchs Land. Die hochrangigen Passagiere genossen sicher den damaligen Komfort während der Zugfahrt. Doch wo stellte man einen solchen Sonderzug ab, damit die Fahrgäste über Nacht einen ruhigen Schlaf hatten? Im „platten Land“ war so ein Ort bestimmt noch zu finden, aber im dicht besiedelten Ruhrgebiet sah es schon schwieriger aus. Dafür bot sich der kleine Bahnhof Albringhausen an. Er erfüllte die besten Voraussetzungen. Nächtlichen Zugverkehr gab es nicht. Er lag abseits

Salonwagen des Reichsverkehrsministers Julius Dörmüller ab 1937

Foto: L. Kuhne im DB Museum Koblenz





Quelle: [wikimedia.org/](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Strecke_Witten-Gevelsberg-Schwelm.jpg)
Markus Schweiß

der Bebauung, und viel befahrene Straßen waren nicht in der Nähe. Außerdem ließ er sich recht gut bewachen.

Doch wo liegt Albringhausen mit seinem Bahnhof? Bei einem Blick ins heutige Bahnhofsverzeichnis oder den Fahrplan wird man nicht mehr fündig, denn auf der Strecke Witten–Gevelsberg–Schwelm fuhren Züge lediglich von 1934 bis 1979, in den letzten Betriebsjahren sogar nur noch ein Alibizugpaar täglich.

Das Ruhrgebiet war fast zu allen Zeiten für den Eisenbahnverkehr ein Nadelöhr. Schon die Preußischen Staatseisenbahnen planten daher für den schnellen Reiseverkehr zwischen Berlin und Köln eine Strecke auf nahezu kürzester Linie zwischen Dortmund und Köln. In Witten sollte sie aus der Strecke

Dortmund–Hagen ausgefädelt und direkt nach Gevelsberg geführt werden. Von Schwelm bis in den Raum Köln war dann die weitere Verbindung durch das Oberbergische Land geplant. Die Städte Hagen und Wuppertal konnte man damit ebenso wie das gesamte Ruhrgebiet sozusagen links liegen lassen.

Noch vor dem Ersten Weltkrieg wurde mit dem Bau im südöstlichen Ruhrgebiet zwischen Witten und Schwelm begonnen. Die Strecke war äußerst großzügig geplant (zweigleisig, geringe Steigungen, große Kurvenradien, keine Bahnübergänge). Die Kriegsjahre hinterließen einen Ruhrviadukt in Witten als nicht nutzbaren Torso sowie eine unfertige Trasse. Die Deutsche Reichsbahn hatte dann in den wirtschaftlich turbulenten Zeiten der „Gol-

denen Zwanziger“ nicht die finanziellen Mittel, um die Strecke fertig zu stellen. Erst 1933 wurde der Bau der Bahnstrecke Witten–Schwelm im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen weiter vorangetrieben. 1934 ging sie eingleisig, nicht wie ursprünglich geplant zweigleisig, in Betrieb. Sie erfüllte niemals den vorbedachten Zweck, schnelle Fernverkehrszüge durchzuleiten. Lediglich drei Eilzüge pro Tag, ein paar Nahverkehrszüge sowie wenige Güterzüge verkehrten hier vor dem Zweiten Weltkrieg.

Während des Krieges war die Strecke unterbrochen, da ein Rüstungsbetrieb den 845 Meter langen Silscheder Tunnel als sicheren Produktionsstandort nutzte. Aber auch später, bei der Deutschen Bundesbahn, hatte die Strecke wenig Bedeutung. Bis Anfang der 1970er-Jahre verkehrten

zwar noch mehrere, planmäßige Personenzüge pro Tag, dann aber nur noch das bereits erwähnte Alibizugpaar. Der Güterverkehr hatte schon ab 1967 keine Bedeutung mehr, nachdem die Kohlenzeche Neu-Wülfingsburg direkt gegenüber dem Bahnhof Albringhausen schloss. Bis dahin wurden jeden Werktag Kohlen zum Kraftwerk des örtlichen Energieversorgers AVU in Gevelsberg gefahren. Mit der Einführung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr Anfang 1980 endete schließlich der gesamte Zugverkehr zwischen Wengern Ost und Gevelsberg West. Dieser Streckenabschnitt wurde zum 1. Januar 1983 stillgelegt.

Wie bereits eingangs erwähnt, war die abgeschiedene Lage von Albringhausen ideal für das Abstellen von Sonderzügen. Zeitzeugen berichteten, dass Konrad Ade-

Der ländliche Bahnhof Albringhausen kurz nach der Streckeneröffnung um 1934

Sammlung Heimatverein Wetter





Sonderzug am 7. Februar 1976 am Bahnsteig von Albringhausen

Foto: W. Wölke

nauer hier mehrmals im Zug nächtigte. Aber auch der ehemalige Bundespräsident Heinrich Lübke wurde genannt. Die Sonderzüge kamen jeweils abends auf dem vom Bahnhofsgelände abgewandten Gleis an. Die Zuglok (vermutlich eine V 200) blieb nicht in Albringhausen. Zur Heizung des Zuges wurde extra aus Wuppertal-Langerfeld eine Dampflok herangeführt. Ablösepersonal kam jeweils mit dem Taxi. Der Führerstand der Heizlok durfte nicht verlassen werden, darauf achtete der örtliche Wachdienst aus Orts- und Bahnpolizei. Und wenn es dem Menschen auf dem Führerstand einmal mächtig drückte, so hatte er eine Schippe, mit der er seine Notdurft dann ins Feuer befördern konnte. Ein Diesellokführer hätte es da ungleich schwerer gehabt.

Damit auch der Wachdienst Pausen machen konnte, war bei Anwesenheit

des Sonderzuges die Bahnhofsgaststätte rund um die Uhr geöffnet, ein Umstand, den auch gern einige Ortsansässige zu einem verlängerten Pläuschchen nutzten. Ein Polizist wusste zu berichten, dass sich bei einer Übernachtung des Bundespräsidenten Lübke seine Ehefrau Wilhelmine darüber beschwerte, dass sie wegen eigenartigen Geräuschen nicht schlafen konnte. Die Wachhabenden, die auf den Zug aufpassten, mussten zum Wechsel des Standortes auch die Stelldrähte für Weichen und Signale überqueren. Blieb einer hängen, ergab das ein peitschendes Geräusch, das offensichtlich der Gattin des Bundespräsidenten den Schlaf raubte. Heute hätte sie dort totale Ruhe. Gleise und Stelldrähte gibt es nicht mehr. Hier in Albringhausen, an der Elbschetalbahn, sagen sich nur noch Fuchs und Hase „Gute Nacht“.

30 Jahre Elektrifizierung Riesa—Chemnitz

*Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von **Andreas Riethig**, BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln*

Die sächsische Eisenbahnlinie Riesa—Chemnitz (RC-Linie) schafft die Verbindung zwischen den Industriestandorten des Erzgebirgsvorlandes und der Eisenbahnstrecke Leipzig—Dresden. Sie stellt auch die kürzeste Verbindung zwischen Chemnitz und Berlin dar. Zwischen Riesa und Döbeln durchschneidet die Strecke das sächsische Hügelland. Einschnitte und Dämme wechseln einander ab. In Döbeln kreuzt die BC-Linie (Borsdorf—Coswig), die zweite, damals noch durchgehende Verbindung zwischen Dresden und Leipzig. Hinter Döbeln folgen Tunnel und Viadukte. Die 64,7 Kilometer lange RC-Linie war zweigleisig ausgebaut. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde ein Streckengleis als Reparationsleistung demontiert.

Vor 30 Jahren, im Dezember 1991, war die Elektrifizierung zwischen Riesa und Chemnitz vollendet. Vor der Elektrifizierung standen der erneute zweigleisige Ausbau und die Schaffung einer erweiterten Profilverfreiheit an. Von 1982 bis 1988 dauerte die Verlegung des zweiten Gleises. Schon im März 1982 wurden die ersten Gleisjoche von Riesa in Richtung Döbeln verlegt. Zwischen 1988 und 1991 wurden, parallel zur Elektrifizierung, die beiden Steinschlagschutztunnel bei Limmritz und Waldheim aufgebrochen und die Viadukte in Crossen und Altmittweida verfüllt. Die Erneuerung der Stellwerke und das Umstellen der alten Formsignale auf Lichtsignale folgten.

Bahnhof Döbeln 1985 mit Empfangsgebäude in Insellage, aber noch voll im Griff der Dieselloks – links Strecke Riesa—Chemnitz, rechts Strecke (Leipzig—)Borsdorf—Coswig(—Dresden)





Am Freitag, den 31. Mai 1991 fuhr der erste Reisezug mit Ellok von Döbeln Hbf nach Riesa. Die Offiziellen durchschnitten das weiße Band und Zugführer Gerd Rockstroh gab das Abfahrtsignal. v.l.n.r.: Herr Heinemann (sächsisches Staatsministerium für Regionalentwicklung), Rolf Weidig (Präsident der Rbd Dresden), Helmut Weideler (Regierungspräsident Dresden), dahinter in Uniform Leiter des Bfs Döbeln und Thomas Hesse (Leiter der Pressestelle der Rbd Dresden).

Das zweite Gleis war die Voraussetzung für die Elektrifizierung, denn die zweigleisigen Abschnitte wurden während der Baumaßnahmen wechselweise im eingleisigen Betrieb befahren. Bei der Deutschen Reichsbahn galt prinzipiell das Motto „Bauen und Fahren“. Mit Hilfe der Rekonstruktion erzielte man höhere Zuggeschwindigkeiten: Riesa–Döbeln 120 km/h mit einem Vorsignalabstand von 1 000 Metern, Döbeln–Chemnitz 100 km/h mit einem Vorsignalabstand von 700 Metern.

Im Elektrifizierungsprogramm der Deutschen Reichsbahn vom Anfang der 1960er-Jahre war die RC-Linie für etwa 1975 vorgesehen. Man wollte dadurch ei-

nen zügigen durchgehenden Fernverkehr zwischen dem früheren Karl-Marx-Stadt und Berlin erreichen sowie den Güterknotenpunkt Dresden entlasten. Durch die Verdieselung des Eisenbahnbetriebes war dieser Termin jedoch in weite Ferne gerückt. Die Baumaßnahmen an der Strecke begannen erst 1988 mit der Errichtung der Fundamente durch den DR-Bauzug 21. Die Fahrleitungsmasten für den Abschnitt Riesa–Döbeln wurden im Jahre 1990 von Lastenhubschraubern der INTERFLUG gesetzt. Den Fahrleitungsbau übernahm der VEB Starkstromanlagenbau Dresden. Die Baumaßnahmen im Abschnitt Döbeln–Waldheim gestalteten sich wegen des felsigen Untergrundes schwierig. Mit



Vogtlandbahn im Bf Döbeln Hbf auf der Fahrt nach Berlin

Sammlung Riethig (3x)

Spezialgeräten führte eine Tiefbaufirma aus Oldenburg die Fundamentgründungen aus. Einige Fundamentlöcher mussten sogar herausgesprengt werden. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 460 Millionen Mark. Allein das Aufbrechen des Pfaffenberg-Tunnels in Waldheim kostete 46 Millionen Mark.

Die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs geschah in zwei Teilabschnitten, der erste Döbeln–Riesa am 31. Mai 1991 und der zweite Döbeln–Chemnitz am 7. Dezember 1991.

Am selben Tag begann der ICE-Verkehr in Deutschland, aber auf der RC-Linie bis heute nicht.

Am 7. Dezember 1991 wurde die ganz Strecke Riesa–Chemnitz für den elektrischen Zugbetrieb frei gegeben. Nun war die Hauptstrecke für den Schnellzugverkehr und einen starken Güterverkehr ge-

rüstet. Jetzt verkehrten täglich vier Schnellzugpaare Chemnitz–Berlin und der Städte-Express „FICHTELBERG“ auf den neuen Gleisen der KBS 400. Doch am 27. Mai 2006 verkehrt der letzte InterRegio von Chemnitz nach Berlin. Damit haben wir keinen Fernverkehr und keinen planmäßigen Güterverkehr mehr auf der Strecke. Bundestagsabgeordnete und der Döbelner Bürgermeister mussten sich für den Erhalt der direkten Bahnverbindung nach Berlin einsetzen. Herausgekommen ist ein Kompromiss. Die Regionalbahn Chemnitz–Riesa fährt bis Elsterwerda. Dort besteht die Möglichkeit in einen schnelleren Zug Dresden–Berlin umzusteigen. Zwischenzeitlich bediente mal die Vogtlandbahn die Relation Chemnitz–Berlin. Doch sie benutzte die Fahrleitung nicht, sondern fuhr mit Diesel auf einer Strecke, die zu elektrifizieren ein Vermögen gekostet hat.



Bahnhof Döbeln um 1930 – Der Dresden-Maler Bernhard Kretschmar (1889–1972) malte den Bahnhof seiner Heimatstadt mit dem Empfangsgebäude in Insellage

Das Gebäude des Döbelner Hauptbahnhofes wurde im Jahr 1870 von den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommen und steht heute unter Denkmalschutz. Zum zweiten Mal seit der Wende wechselt das Gebäude den Besitzer. Neuer Eigentümer seit 2016 ist die Neumayr & Sedlmeir GbR aus Erding in Bayern, die insgesamt 127 Bahnhöfe in ganz Deutschland aufkaufte.

Empfangsgebäude Döbeln Hbf 2021 (ohne DB-Schild am Dachfirst)

Foto: A. Riethig



Die Reichsbahndirektion Halle vor 30 Jahren - ein Rückblick

Prof. Dr.-Ing. Gerhard Bernstein, letzter Präsident der Rbd Halle

Bereits im Jahr 1987 wurde die Städtepartnerschaft Halle (Saale)–Karlsruhe begründet. Folgerichtig begann 1990 eine Partnerschaft zwischen der Bundesbahndirektion (BD) Karlsruhe und der Reichsbahndirektion (Rbd) Halle. Diese Partnerschaft hatte u.a. das Ziel, die Deutsche Reichsbahn (DR) bei der Einführung bundesdeutscher Regularien zu unterstützen. Kurz nach dem Jahreswechsel 1990/91 war ich eine Woche in Halle (Saale) und habe über Schritte der Infrastrukturplanung, der Planfest-

stellungsverfahren und des Eisenbahn-Kreuzungs-Gesetzes anhand von Planspielen mit den Mitarbeitern der Rbd Halle diskutiert. In meinem damaligen Abschlussvermerk habe ich u.a. festgestellt, dass die Mitarbeiter ein solides Fachwissen, aber Schwierigkeiten beim Verstehen und Durchsetzung von Interessen der DR haben, die aus den Regularien mit verschiedenen Haushaltstöpfen der beteiligten Kommunen, Kreisen, Bundesländer oder anderen Verkehrsträgern resultieren.

Gebäude der Rbd Halle im Winter 2005/2006

Foto: Bettenburg



Ab dem 3. Oktober 1990 galt u.a. das Bundesbahngesetz. Der Vorstand der DR hatte die DB um Fachleute gebeten. Speziell für die Rbd Halle sollte es wegen des desolaten Zustandes der Anlagen ein Bauingenieur als Präsident sein. So trat ich am 8. April 1991 meine neue Tätigkeit in Halle (Saale) an und wurde offiziell am 17. April 1991 von Herrn Klemm, GD der DR, in das Amt des Präsidenten der Rbd Halle eingeführt. Bei diesem Termin im großen Sitzungssaal des fast 100-jährigen Rbd-Gebäudes ist mir die große Zahl an Frauen unter den teilnehmenden Führungskräften – im Vergleich zu ähnlichen Veranstaltungen in Karlsruhe – positiv aufgefallen.

Die Struktur der DR wurde im August 1990 derjenigen der DB angepasst. In diesem Rahmen wurde die Rbd Magdeburg als „Direktionsbereich Magdeburg“ der Rbd Halle zugeordnet. Die Arbeit des Direktionsbereiches Magdeburg koordinierte ein Vizepräsident. Die Rbd Halle hatte folglich zwei Personalräte, einer mit Sitz in Halle (Saale), der andere mit Sitz in Magdeburg für den dortigen Direktionsbereich sowie weitere für die Hauptdienststellen. Die Unzufriedenheit der Mitarbeiter in allen Unternehmensebenen nahm seit der Umsetzung der neuen Struktur zu, da nicht transparent genug bei der Besetzung von Leitungsfunktionen ein Einsatz von Arbeitnehmern ausgeschlossen werden konnte, die für das frühere DDR-Ministerium für Staatssicherheit (MfS) tätig waren. Das Vorstandsressort Personal und Soziales der DR hatte zwar angeordnet, dass jeder Mitarbeiter eine Erklärung über seine bisherige Tätigkeit abzugeben habe, die aber nicht überprüfbar war. Zusätzlich wurden in den Dienststellen Anhörungs-

kommissionen eingerichtet. Wegen der großen Zahl der Fälle standen aber deren Erkenntnisse recht spät zur Verfügung. Aus dem gleichen Grund kam vom Personalrat in Halle (Saale) der Vorschlag, alle potentiellen MfS-Mitarbeiter der Gauck-Behörde zur Überprüfung vorzulegen. Der Eingang der Liste wurde bestätigt, aber darauf hingewiesen, dass eine Antwort länger dauern würde. Im Direktionsbereich Magdeburg fand diese Idee weniger Zustimmung, und es bedurfte mehrerer Anläufe, bis hier eine Liste erstellt und vom Präsidenten der Rbd Halle an die Gauck-Behörde weitergeleitet werden konnte.

Etwas später veröffentlichte die Bildzeitung wöchentlich eine Liste von hauptamtlichen und nebenamtlichen Mitarbeitern des MfS im ehemaligen Bezirk Halle. Darunter waren die Namen vieler Reichsbahner. Unter Bezug auf die abgegebene Erklärung (siehe oben) haben wir den Damen und Herren – soweit sie zur Rbd Halle gehörten – angeboten, ihre Arbeitsverträge einvernehmlich aufzuheben. Dies schuf viel Klarheit für die Anhörungskommissionen, riss aber auch Lücken, da das MfS anscheinend gezielt auch Leistungsträger ausgewählt hatte.

Auf meiner ersten Besprechung des Vorstandes der Reichsbahn mit den Präsidenten erhielten wir den Auftrag, die Aufgabe zunehmend am Standort der Rbd zu konzentrieren, mit dem Ziel, dass bis zum Ende des Jahres 1991 in Cottbus, Greifswald und Magdeburg keine Direktions-geschäfte mehr abgewickelt werden. Mit der Umsetzung dieser Aufgabe habe ich den Abteilungsleiter Zugförderung des Direktionsbereiches Magdeburg beauftragt. Für die täglichen Fahrten der Mitarbeiter von Magdeburg

nach Halle (Saale) mussten soziale Härten ausgeglichen sowie Fahrplananpassungen und Zugverstärkungen organisiert werden.

Die Hauptstrecke Magdeburg–Halle (Saale) war in einem sehr schlechten Zustand, über lange Abschnitte war nur eine Geschwindigkeit von 30 km/h möglich. Die Beton-Schwellen hatten Alkali-Schäden und zersetzten sich langsam. Parallel zu unserer Hauptstrecke wurde die Autobahn A 14 geplant. Zu mehreren Spatenstichen wurde ich eingeladen. Da habe ich die Wichtigkeit erkannt, mit der Rekonstruktion unserer Strecke früher fertig zu sein und eine Fahrzeit zu erreichen, die kürzer als über die Autobahn sein wird. Meine Mitarbeiter haben mich wahrscheinlich – in Gedanken – für verrückt erklärt, als ich das Ziel „Ausbaugeschwindigkeit 200 km/h“ setzte. Dazu gab ich den Auftrag, die betriebswichtige Beschriftung an den Wagen zu studieren, wenn mittags der Interregio Leipzig–Hannover–Köln in Halle (Saale) Hbf hielt. Man sollte sich die Frage zu stellen, ob die angeschriebene Höchstgeschwindigkeit 200 km/h nur für die Strecken der Bundesbahn gilt. Dabei wurden die Interregio-Wagen teilweise im Raw Halberstadt neu- oder umgebaut. Auch wenn zur Fertigstellung – vor der A14 – wegen fehlender Linienzugbeeinflussung (LZB) nur 160 km/h gefahren werden konnte, war es ein Erfolg. Mit den angewandten Planungsparametern einer Ausbaustrecke (ABS) wurde gegen den Rahmenplan Infrastruktur der DR verstoßen, doch der Ressortvorstand Herr Münchschwander hatte die vom Bereich Bautechnik vorgesehene Bestrafung/Kürzung unserer Direktionsmittel nicht genehmigt.

Viele andere Projekte und Baumaßnahmen wurden eingeleitet im Zuständigkeitsbereich der Rbd Halle im

- Land Sachsen-Anhalt (ausschließlich der Saale-Unstrut-Region)
- Land Brandenburg mit Brandenburg (Havel) und Falkenberg (Elster) mit der Strecke Jüterbog–Riesa (jeweils ausschließlich)
- Freistaat Sachsen der Regierungsbezirk Leipzig
- Land Thüringen die Strecken der Harzer Schmalspurbahnen (HSB)

Unsere Transportleistungen im Güterverkehr waren stark rückläufig, insbesondere wegen des Sterbens der Schlüsselindustrien aufgrund der Treuhand-Strategie. Vor allem auf den Rangierbahnhöfen, beispielsweise in Falkenberg (Elster), war dies besonders spürbar. Es führte zu Unruhe unter den Mitarbeitern wegen des möglichen Arbeitsplatzverlustes und zu politischen Diskussionen. Mit dem Ministerpräsidenten Stolpe, Frau Hildebrandt (Ministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit) und Herrn Wolf (Verkehrsminister) des Landes Brandenburg haben wir uns vor Ort getroffen und nach Lösungen gesucht.

An Wochenenden erkundete ich die Strecken und Bahnhöfe. Dazu hatte ich mir eine Berechtigungskarte zur Mitfahrt auf den Triebfahrzeugen ausstellen lassen. Als ich sie erhielt, stellte ich die vermerkte Berechtigung zum Führen aller Triebfahrzeuge der DR fest. Auf einer Fahrt Richtung Halberstadt sagte der Triebfahrzeugführer plötzlich zu mir "Übernehmen Sie bitte!", stand auf und verschwand mit einem Hammer im Maschinenraum der Diesellok. Glücklicherweise kam er nach



Die Präsidenten der Rbd Halle und der BD Nürnberg, Prof. Dr.-Ing. Gerhard Bernstein und Dr. Horst Weigelt, 1992 vor dem restaurierten SVT 137 225
Quelle: INTERCITY 6/92

kurzer Zeit zurück mit der Begründung, dass er ein abgefallenes Relais wieder hatte in Position bringen müssen. Die Sifa habe ich bedient, wie das Bremsventil zu bedienen war, wusste ich auch, aber es war glücklicherweise nicht nötig!

Bei der Frage nach einer Anschlussverbindung im Bahnhof Lutherstadt Wittenberg wurde ich als Reisender von der Aufsicht am Bahnsteig in einem sehr barschen Ton abgefertigt. Diese Erfahrung wurde in ein Programm zum Service-Denken und -Handeln für alle Mitarbeiter mit Kundenkontakt umgesetzt.

Angeregt durch eine Diskussion auf der Leipziger Messe habe ich in Absprache mit und bei der Personalvertretung eine Frauen-Gleichstellungsbeauftragte berufen. Diese sollte helfen, auch im familiären Bereich Spannungen abzubauen, die aus den Veränderungen im Arbeitsumfeld resultierten. Zu einer bundesweiten Perso-

nalräte-Konferenz in Halle (Saale) wurde ich um ein Grußwort gebeten. Dabei habe ich die Frage gestellt, ob die anstehenden Gehaltsforderungen bei der DB nicht zu Gunsten des Gehaltsniveaus der DR umgewandelt werden sollten, denn dieses lag zu der Zeit nur bei 53 Prozent der DB.

Mit einem historischen Schnelltriebwagen SVT 137 225, den Mitarbeiter des Bw Leipzig Süd 1990 wieder aufgearbeitet hatten, unternahm ich Kunden- und Pressefahrten. Eine davon führte zum Erfahrungsaustausch zur BD Nürnberg. Auf der Rückfahrt begleiteten uns fränkische Pressevertreter und der Präsident der BD Nürnberg Herr Dr. Weigelt. Diese Gruppe fuhr am folgenden Tag mit Regelzügen zurück.

In Magdeburg Hbf, Dessau Hbf, Halle (Saale) Hbf und Leipzig Hbf präsentierten wir Anfang 1992 Ausstellungen „KUNST IM BAHNHOF“, die Skulpturen von Künstlern aus den Regionen vorstellten und die

den Alltagsbetrieb in den Bahnhöfen beleben sollten.

Mitte des Jahres 1992 beging die S-Bahn Halle ihr 25-jähriges Jubiläum. Die Attraktionen des organisierten Bahnhofsfestes waren:

- ein ICE, der damals noch nicht fahrplanmäßig über Halle (Saale) fuhr
- die SAXONIA, ein Nachbau der ersten sächsischen Dampflokomotive
- zwei Stadtbahntriebwagen, die von Karlsruhe mit ihrem Betriebschef und weiteren Mitarbeitern gekommen waren

Die Idee zur Verknüpfung und der Ausbau der S-Bahnen Halle (Saale) und Leipzig bestanden schon länger. In Kenntnis der politischen Bereitschaft des Bundes, Leuchtturm-Projekte im Osten Deutschlands zu finanzieren, hatte ich den zuständigen Abteilungsleiter des Bundesverkehrsministeriums (den ich vom

Projekt S-Bahn Rhein-Neckar kannte) und Vertretern der Städte Halle und Leipzig eingeladen, um die genannte Verknüpfung schnell zu erreichen. Die Wunschliste nach Zusatzprojekten war jedoch so groß und umfasste fast das gesamte heutige S-Bahn-Spektrum. Dies war kein Leuchtturm-Projekt mit kurzer Realisierungszeit. Es wurde somit auf die Regularien des Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) mit seinen vielen Antragsunterlagen verwiesen.

Im Dezember 1991 stand im Treppenhaus des Rbd-Gebäudes ein Weihnachtsbaum mit Lichtern. Der mittlerweile eingeführte Abwesenheitszettel der Führungskräfte enthielt die Einladung, am letzten Arbeitstag vor den Feiertagen im Treppenhaus zusammen zu kommen. Um die Mittagszeit stimmte der Robert-Schumann-Chor Halle die ersten

Auf dem Bahnhofsfest 1992 in Halle (Saale) stand neben der E 44 und der SAXONIA auch ein Stadtbahntriebwagen aus Karlsruhe (v.l.n.r.).

Foto: W. Bahnert





Treppenhaus im Gebäude der Rbd Halle, erbaut 1899-1901

Foto: L. Kuhne

Seite 69: Nach der Grundinstandsetzung des Hauptbahnhofs Halle ist dieser nicht nur in seiner Gesamtansicht eine Augenweide (Abb. oben), sondern auch im Detail, wie die beiden Aufnahmen der Fürstentreppe in der Totale und des schmiedeeisernen Treppengeländers zeigen.

Weihnachtslieder an, danach kamen meine Ansprache mit Weihnachts- und Neujahrswünschen für die Mitarbeiter (mit Erinnerung an die, die die Feiertage Dienst hatten) und anschließend wieder der Chor. Es wurde kräftig mitgesungen. In den folgenden Jahren haben wir dies wiederholt und um eine Ansprache des Personalrates (später Betriebsrat) ergänzt.

Die vorstehenden Zeilen gaben einen kleinen Überblick über die Aktivitäten. Die meiste Zeit des Arbeitstages war durch Besprechungen in Halle (Saale), Magdeburg oder anderen Orten des großen Direktionsbezirkes bestimmt. Nach der

Rückkehr ins Büro lagen dort Akten, die auf Entscheidungen/Erledigung warteten. Manche Entscheidungen über Personalprobleme hätte ich gern „überschlafen“, da es um menschliche Schicksale ging. Der Zustand unserer Infrastruktur forderte Entscheidungen. Viele betriebliche, verkehrliche und administrative Probleme konnten auch nicht warten.

Eine „Handvoll“ MitarbeiterInnen [Verwaltung, Personal & Soziales, Betrieb, Bau (Strecken, Brücken, Bahnübergänge)] aus Karlsruhe durfte ich nach Halle (Saale) mitbringen. Sie leisteten wertvolle Detailarbeit.



Die Bahnreform – zur Ausgangslage 1990–1993

Redaktion

2024 jährt sich die Bahnreform zum 30. Mal. Das ist uns Anlass, schon jetzt mit einer neuen Serie zu diesem Thema zu beginnen. Wir beleuchten die einzelnen Stufen der Bahnreform und zeigen die Ausgangslage, Ziele und Ergebnisse auf. Wer schon wichtige Fakten vergessen hat, kann sie hier auffrischen.

Ende des 20. Jahrhundert waren die Eisenbahnen in beiden deutschen Staaten eng mit Staat, Wirtschaft und Gesellschaft verflochten. 1989 war die Deutsche Bundesbahn in einer so misslichen finanziellen Lage, dass Strukturänderungen unausweichlich wurden. 1990, mit der Wiedervereinigung, kam noch die Hypothek der Deutschen Reichsbahn hinzu. Es musste genau analysiert und baldmöglichst gehandelt werden. Dennoch liefen beide Bahnen noch drei Jahre parallel.

Von 1960 bis 1992 flossen in der Bundesrepublik 450 Milliarden DM Steuer-

gelder in den Ausbau von Fernstraßen, aber nur 56 Milliarden DM in die Schienenwege. Der behördlich organisierte Staatsbetrieb Deutsche Bundesbahn (DB) hatte dieser Entwicklung kaum etwas entgegenzusetzen. Der Marktanteil am Schienen-Güterverkehr sank auf ca. 25 Prozent, der am Fernverkehr auf sechs und der am Nahverkehr gar auf vier Prozent. Ganz anders sah es bei der volkseigenen Deutschen Reichsbahn (DR) in der DDR aus. Sie bewältigte die Hälfte des Personenverkehrs und 80 Prozent aller ost-deutschen Gütertransporte. Es war gesetzlich geregelt, dass alle Transportleistungen über 50 Kilometer auf die Eisenbahn übergangen. Die DR erbrachte ungefähr die gleiche Verkehrsleistung wie die DB und das auf einem nur halb so großem Streckennetz. Einiges hatten aber beide deutsche Staatsbahnen gemeinsam. Sie entstammten einer gelebten Tradition, der



Lückenschluss auf der Bahnstrecke Halle (Saale)–Kassel, links: Wilhelm Knittel, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, rechts: Horst Gibtnier, Verkehrsminister der DDR
Foto: Hist. Sammlung DB AG/Thomas Bär

46 71 2 Gordischer Knoten.jpg
 Bundesverkehrsminister
 Günter Krause zerschlägt
 den Gordischen Knoten
 der Bahn
 Quelle: Stuttgarter Zeitung
 vom 19. Februar
 1993 / Tornicek



Vorkriegs-Reichsbahn. Sie fühlen sich als eine große Eisenbahnfamilie und sie waren hoch verschuldet, da die Einnahmen nicht die Ausgaben decken konnten. Tarifierhöhungen waren marktwirtschaftlich bzw. sozialpolitisch nicht durchsetzbar.

Die DB investierte in die Infrastruktur, um im Vergleich zum Kraftverkehr und zur technischen Entwicklung einigermaßen mithalten zu können. Doch sie belasteten hohe Lohn- und Pensionskosten, und sie blieb streng reguliert, dem Gemeinwohl verpflichtet. Die DR hatte zwar niedrige Löhne und kannte keine Pensionen, doch sie hatte einen riesigen Investitions-Nachholbedarf, der seit den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs und den sowjetischen Reparationen nie ausgeglichen wurde. Die DR fuhr stets am Limit.

Die Verschuldung der DB wuchs bis 1990 real auf 47 Milliarden DM an, die der DR rechnerisch auf 19 Milliarden DM. Die ganze wirtschaftliche Tragödie legte 1991 ein Bericht der Regierungskommission Bundesbahn offen, den der damalige Bundesverkehrsminister Friedrich

Zimmermann vorstellte. Demnach hätten sich die Verluste der beiden deutschen Staatsbahnen in den nächsten zehn Jahren auf ca. 260 Milliarden DM summieren und der gemeinsame Schuldenberg auf über 140 Milliarden Euro erhöhen können. Beide Bahnen waren nach dem Urteil der Experten faktisch handelsrechtlich insolvent, was aber in den Bilanzen durch überbewertete Anlagen kaschiert wurde. Die gemeinsame Zinslast betrug jährliche 4,6 Milliarden DM. 1993 transportierte die DR nur noch ein Viertel des Standes von 1989, denn die Deindustrialisierung des Ostens reduzierte das Frachtaufkommen.

Natürlich wollte man aus der DB und der DR etwas Besseres machen, als man über eine Vereinigung nachdachte. Eine Deutsche Eisenbahn AG (DE AG) war im Gespräch. Im Juli 1991 verabschiedete die EWG (Vorläufer der EU) die Richtlinie 91/440/EWG*, die die Mitgliedsländer zu bestimmten Grundsätzen in der Gestaltung des Verhältnisses zwischen Staat und Eisenbahn, besonders zur unternehmerischen Eigenständigkeit der Eisen-

bahn, verpflichtete. Diese Richtlinie bildete die Grundlage für die Bahnstrukturreform in Deutschland. Seit Herbst 1991 versuchte man daher die beiden deutschen Staatsbahnen als eine Einheit zu führen. Heinz Dürr, der Erste Präsident der Deutschen Bundesbahn, übernahm am 1. September 1991 zusätzlich das Amt des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn. Er analysierte die Situation wie folgt: „Die Bahnen arbeiten im Spannungsfeld widersprüchlicher gesetzlicher Bestimmungen. Nach Artikel 87 Grundgesetz sind sie wie eine Behörde, nach § 28 Bundesbahngesetz aber wie Wirtschaftsunternehmen zu führen, dessen Einnahmen die Ausgaben decken sollen.“

Es begann die Zeit der Lückenschlüsse und Durchbindungen, der Verbrüderungen von Bundes-/Reichsbahndienststellen und natürlich der großen Hoffnungen auf eine wieder-vereinigte, traditionsreiche deutsche Eisenbahn. Gerade hatte das ICE-Zeitalter begonnen, und die ersten ICEs 1 fuhren im Westen. Das InterCity- und InterRegio-Netz wurde auf den Osten ausgedehnt. Noch war das Regelwerk beider deutscher Bahnen verschieden, doch die Erinnerung an eine gemeinsame Vorkriegsbahn überbrückte alle Unterschiede.

Im April 1992 machte die Presse eine „streng vertrauliche“ Vorlage des DB-Vorstandes bekannt, aus der hervorging, dass die DB spätestens 1994 und die DR 1995 zahlungsunfähig würden, wenn sie ihren derzeitigen Status behielten. 1992/93 liefen daher die Gedanken-spiele auf Hochtouren. Man sprach von einem grundsätzlichen Wendepunkt bei der Eisenbahn, von einer produktionsorientierten Ausrichtung, hin zu einer pro-

dukt- und marktorientierten Organisation. Eigenverantwortliche Unternehmensbereiche Fahrweg, Personenverkehr und Güterverkehr sollten entstehen.

Am 17. Februar 1993 billigte das Bundeskabinett die vom Bundesverkehrsminister Günter Krause vorgelegten Gesetzesvorhaben zur Bahnreform. Das eigentliche Gesetzgebungsverfahren wurde eingeleitet und gipfelte in der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)** und im Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG)*** vom Dezember 1993, in denen sich die Ziele der Richtlinie 91/440/EWG widerspiegeln. Ziele dieser Gesetze waren und sind es, die Eisenbahnunternehmen von staatlichen Einflüssen zu befreien und den öffentlichen Haushalt zu entlasten, die Eisenbahninfrastruktur vom Transportbereich zu trennen; das Schienennetz für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu öffnen und insgesamt mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Das ENeuOG umfasste fünf Gesetzesartikel, die sofort oder später wirksam wurden.

- Artikel 1: Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundes-eisenbahnen (Vereinigung von DB und DR), gültig ab 1. Januar 1994
- Artikel 2: Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG), gültig ab 1. Januar 1994
- Artikel 3: Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Gründung und Betrieb des Eisenbahnbundesamtes), gültig ab 1. Januar 1994



Präsident Pohl schraubte am 2. Januar 1994 pressewirksam das Schild der BD Hannover ab.

Quelle: Neue Presse, Region Hannover vom 3. Januar 1994

Artikel 4: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (Länder bestellen den ÖPNV), gültig ab 1. Januar 1996

Artikel 5: Allgemeines Eisenbahngesetz von 1951 mit Neufassung vom 27. Dezember 1993, gültig ab 1. Januar 1994

Am 31. Dezember 1993 endete die Strukturform, die mehrere Eisenbahner-Generationen über mehr als ein Jahrhundert geprägt hatte. Bundes- und Reichsbahndirektionen sowie nachgeordnete Dienststellen wurden abgewickelt, obwohl der Eisenbahnbetrieb weitergehen musste. Aus „Beförderungsfällen“ sollten Kunden werden. Ca. 380 000 „Dienstkräfte“ begannen sich völlig neu zu orientieren (222 000 bei der DB, 158 000 bei der DR). Dieses einschneidende Ereignis nennen wir seitdem DIE BAHNREFORM.

(Die Serie wird fortgesetzt. Im Heft 47 lesen wir: „Die Bahnreform Stufe 1 – 1994-1998“)

*) <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/6233/>

**) https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/BJNR239600993.html

***) <https://www.gesetze-im-internet.de/eneuog/BJNR237809993.html>
<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/bundesbahn-und-reichsbahn-die-muehsame-wiedervereinigung-der-bahn/25202580.html>

Literatur:

„Die Bahnreform“, DB AG, Zentralbereich Konzernkommunikation, Frankfurt am Main, 1994

„Lexikon Deutsche Bahn“, BAHN-EXTRA 9604, GeraNova Zeitschriftenverlag GmbH München

Neue Serie: Die Geschichte unserer BSW-Hotels

BSW-Hotel Hubertus-Park in Schöna am Königssee

Redaktion

Trotz des Juli-Hochwassers bleibt das Berchtesgadener Land in Oberbayern hoffentlich eine der schönsten deutschen Urlaubsregionen. Hier in der Nähe des Königssees liegt das BSW-Hotel Hubertus-Park. Sein Name geht auf die alte Legende von Hubertus als Schutzpatron der Jagd, später der Tierschützer zurück. Gäste, die hierher kommen, suchen manchmal nach dem berühmten „Schloß Hubertus“, das durch Ludwig Ganghofers Roman von 1895 und die drei gleichnamigen Heimatfilme von 1934, 1954 und 1973 bekannt geworden ist. Als Film-Schloss diente allerdings Schloss Anif in Österreich. Ludwig Ganghofer selbst beschrieb das historische Jagdhaus „Schorneben“ aus dem 16. Jahrhundert im Schönaer Ortsteil Unterstein: „Es war eine Mischung aus gotischem Kastell und moderner Villa.

Man sah auf den ersten Blick: hier wohnte ein großer Jäger vor dem Herrn. Über jedem Fenster war ein mächtiges Hirschgeweih an der Mauer befestigt und darunter ein weißes Täfelchen, wo das Wild gelebt und an welchem Tag es gefallen“, so Ganghofer. 1854 hatte Max Graf von Arco-Zinneberg (1811–1885) sein „Schloß Hubertus“ übernommen. Max war als Urkel der Kaiserin Maria Theresia und als „Adlergraf“ in der Umgebung berühmt geworden. Bei Ganghofer nennt er sich Graf Egge. Seine Nachkommen nutzten „Schloß Hubertus“ bis nach dem Ersten Weltkrieg als Jagd- und Sommersitz. Dann kaufte es ein Fräulein Günther (andere Quellen nennen den Journalisten Joachim Günther), um darin eine Fremdenpension einzurichten. Trotz der Popularität durch den Ganghofer-Roman eignete sich



Das BSW-Hotel Hubertus-Park am Rand des Nationalparks Berchtesgaden
Foto: BSW-Kulturbereich Schach/Franz-Josef Böing



Welch ein Blick aus dem Restaurant in die Natur

Foto: BSW

„Schloss Hubertus“ nicht dazu. Teils waren die Räume zu groß, teils zu düster. Schließlich verkauften es die Günthers in den 1920er-Jahren wieder, und zwar an das Reichsbahnkameradschaftswerk, ab 1938 Eisenbahn-Sozialwerk. Mit beträchtlichen Mitteln baute es dieses zu einem Erholungsheim für Bahnbedienstete um^{**}. 1944 wurde es vom Stab des Reichsmarschalls Hermann Göring beschlagnahmt und 1945 von den Alliierten besetzt. Danach diente es fünf Jahre als Unterkunft für Heimatvertriebene.

1950 fand Haus Hubertus in Schönau am Königssee zurück zur Eisenbahn. Es wurde nun vom Bundesbahn-Sozialwerk (BSW) übernommen und weiter als Erholungsheim betrieben. Im Jahre 1978 fusionierten die Gemeinden Königssee und Schönau zur Gemeinde Schönau a. Königssee. Das BSW-Haus Hubertus bekam 1983 einen Anbau mit Hallenschwimmbad, Sauna und Solarium. Bis 1987 lief der

völlige Umbau des alten Hauses Hubertus zum heutigen BSW-Hotel. Zuletzt wurde es 2009 umfassend renoviert. Nun sind die Restaurant-räume hell und modern gestaltet, die neue Terrasse lädt zum Entspannen ein und der neue Wintergarten bietet einen traumhaften Panoramablick. Trotz der Umbauten ist der historische Charakter des Jagdhauses erhalten geblieben.

Schönau lag auch einmal an der Eisenbahn, als Station Unterstein-Schönau an der 4,3 Kilometer langen Königsseebahn. Diese begann in Berchtesgaden, das 1888 Eisenbahnanschluss erhielt. Die Hauptstrecke von Freilassing war ab 1866 bis Bad Reichenhall und ab 1888 bis Berchtesgaden befahrbar. Danach mussten nochmals 20 Jahre vergehen, bevor die Königsseebahn ins Leben trat. Sie wurde am 16. August 1908 von der Bayerischen Staatsregierung gleich als „Elektrische“ konzessioniert. Der Bau begann Ende Oktober 1908, und bereits am



Ehemalige und gegenwärtige Eisenbahn-Strecken im Berchtesgadener Land

Fotomontage L. Kuhne

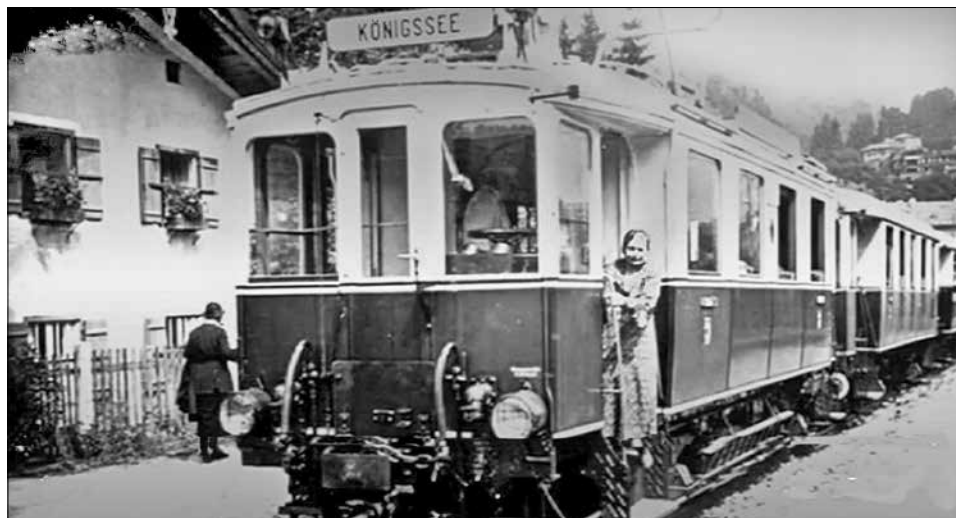
29. Mai 1909 ging sie bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen als Lokalbahn in Betrieb. Allerdings begann sie in Berchtesgaden nicht am dortigen „Hauptbahnhof“, sondern auf der gegenüberliegenden Seite der Ramsauer Ache, am Berchtesgaden Königssee Bf. Hier hatte man am falschen Platz gespart, denn alle nach Berchtesgaden führenden Strecken waren Staatsbahnstrecken. Trotzdem hat man die Königsseer Bahn wie eine private Lokalbahn in einen gesonderten Bahnhof verbannt, den die Reisenden nur zu Fuß erreichen konnten.

Wie bereits die Hauptbahn wurde auch die Königsseebahn anfangs mit 1000 V Gleichspannung betrieben. Die nötige Energie lieferte das 1908 errichtete Kraftwerk Gartenau. Es verkehrten zweiachsige Elektrotrieb- und Beiwagen der Bauart MBCL.

1920 wurde die Königsseebahn in die Deutschen Reichseisenbahnen und 1924 in die Deutsche Reichsbahn eingegliedert.

Wagenzug der Königsseebahn um 1930

Sammlung SWR



ET 90 mit Beiwagen der
Königsseebahn um 1960
Sammlung SWR



1942 stellte man auf 15 kV Wechselstrom um, und der Bahnstrom kam nun vom Saalach-Wasserkraftwerk in Bad Reichenhall. Auf der Königsseebahn verkehrten jetzt Triebwagen der Baureihe ET 85. Diese hatten aber wegen der geringen Antriebsleistung oftmals mit den Steigungsverhältnissen der Strecke zu kämpfen. Außerdem beanspruchten sie den Oberbau der Strecke außergewöhnlich stark. Nach einem Umbau der Triebwagen, die die Umzeichnung in ET 90 zur Folge hatte, waren die Probleme weitgehend beseitigt.

Die Königsseebahn hatte nur zwei kleine Unterwegsbahnhöfe, Schwöbbrücke und Unterstein-Schönau. Beide hatten ein Ausweichgleis, um Zugkreuzungen zu ermöglichen. Davon wurde auch oft Gebrauch gemacht, da es Fahrplanperioden mit dichter Zugfolge speziell für die vielen

Touristen gab. Zu besten Zeiten an Sonn- und Feiertagen fuhren bis zu 41 Zugpaare im 20-Minutentakt.

Bis 1961 betrieb die Deutsche Bundesbahn die Strecke ganzjährig in hoher touristischer Auslastung. Von da ab verkehrte die Bahn nur noch während der Sommermonate. Im Winter wurde der Personenverkehr mit Bahnbussen abgewickelt. Im Frühjahr 1966 gab die Bahn bekannt, dass der Schienenverkehr nicht wieder aufgenommen wird.

Die letzte Bahnfahrt von Berchtesgaden über Unterstein-Schönau zum Königssee war ein Sonderzug am 2. Oktober 1965. Die Gleisanlagen wurden am 8. März 1966 juristisch stillgelegt, d.h. entwidmet und noch im Frühjahr 1971 abgebaut. Die Trasse ist inzwischen teilweise überbaut, und nur das Empfangsgebäude in Königssee blieb erhalten. Heute sind sich fast alle

(Elektrischer Betrieb)		428n Berchtesgaden—Königssee (Oberbay) u. zurück																Alle Züge 2. Klasse	
km	BD München	Zug Nr. 113	115	117	119	121	123	125	127	129	131	133	137	139	141	143	145	147	149
0,0	Berchtesgaden Kfz 428 m	05:20	7:00	7:40	8:20	9:00	9:40	10:20	11:00	11:40	12:20	13:00	13:40	14:20	15:00	15:40	16:20	17:00	17:40
1,3	Schneidbrücke	05:25	7:05	7:45	8:25	9:05	9:45	10:25	11:05	11:45	12:25	13:05	13:45	14:25	15:05	15:45	16:25	17:05	17:45
2,8	Unterstein-Schönau	05:31	7:11	7:51	8:31	9:11	9:51	10:31	11:11	11:51	12:31	13:11	13:51	14:31	15:11	15:51	16:31	17:11	17:51
4,3	Königssee (Oberbay)	05:37	7:17	7:57	8:37	9:17	9:57	10:37	11:17	11:57	12:37	13:17	13:57	14:37	15:17	15:57	16:37	17:17	17:57
km	BD München	Zug Nr. 114	116	118	120	122	124	126	128	130	132	134	138	140	142	144	146	148	150
0,0	Königssee (Oberbay)	05:40	7:20	8:00	8:40	9:20	10:00	10:40	11:20	12:00	12:40	13:20	14:00	14:40	15:20	16:00	16:40	17:20	18:00
1,3	Unterstein-Schönau	05:45	7:25	8:05	8:45	9:25	10:05	10:45	11:25	12:05	12:45	13:25	14:05	14:45	15:25	16:05	16:45	17:25	18:05
2,8	Schneidbrücke	05:51	7:31	8:11	8:51	9:31	10:11	10:51	11:31	12:11	12:51	13:31	14:11	14:51	15:31	16:11	16:51	17:31	18:11
4,3	Berchtesgaden Kfz 428 m	05:57	7:37	8:17	8:57	9:37	10:17	10:57	11:37	12:17	12:57	13:37	14:17	14:57	15:37	16:17	16:57	17:37	18:17

x = Sa und ☽ x = vom 3. Bf. bis 12. Bf.

Bahn		* 428n Berchtesgaden—Königssee (Oberbay) u. zurück																	
km	BD München	Fahrt Nr.	0705	0707	0709	0711	0713	0715	0717	0719	0721	0723	0725	0727	0729	0731	0733		
0,0	Berchtesgaden Kfz 428 m	...	6:47	7:51	8:55	9:59	11:03	12:07	13:11	14:15	15:19	16:23	17:27	18:31	19:35	20:39	21:43		
4,3	Königssee (Oberbay)	...	7:01	8:05	9:09	10:13	11:17	12:21	13:25	14:29	15:33	16:37	17:41	18:45	19:49	20:53	21:57		
km	BD München	Fahrt Nr.	0708	0710	0712	0714	0716	0718	0720	0722	0724	0726	0730	0732	0734	0736	0738		
0,0	Königssee (Oberbay)	...	7:14	8:18	9:22	10:26	11:30	12:34	13:38	14:42	15:46	16:50	17:54	18:58	20:02	21:06	22:10		
4,3	Berchtesgaden Kfz 428 m	...	7:28	8:32	9:36	10:40	11:44	12:48	13:52	14:56	16:00	17:04	18:08	19:12	20:16	21:20	22:24		

Im Sommerfahrplan 1965 verkehrten auf der KBS 428n noch 17 Zugpaare. Darunter sind bereits die winterlichen Busverbindungen aufgeführt. DB-Kursbuch Sommer 1965

einig. Die Einstellung der Königsseebahn war ein Fehler, doch die Reaktivierung der Strecke würde 20 bis 30 Millionen Euro kosten. Und die möchte auch keiner ausgeben. Dennoch wird die Trasse noch heute als DB-Linie 5743 geführt.

Der Bahnhof Unterstein-Schönau war ca. eineinhalb Kilometer vom BSW-Hotel entfernt. Zur Bushaltestelle „Gasthaus Unterstein“ der Schönauer Ringlinie sind es heute nur noch 200 Meter. Das Haus hat fünf Einzel- und 87 Doppelzimmer. Es liegt idyllisch am Alpenrand in 600 Metern Höhe. Der Königssee ist in 30 Gehminuten zu erreichen, die Seilbahn zum Jennergipfel (Königssee von oben) sogar nur in 15 Minuten. Weitere Ausflugsziele sind der Obersalzberg (Hitlers Refugium zwischen 1937 und 1945), das Kehlsteinhaus (Bergrestaurant mit herrlichem Panoramablick), das Salzbergwerk in Berchtesgaden (Minibahn-Einfahrt und Bootstour auf unterirdischem See), die LOKWELT* in Freilassing und natürlich Salzburg, die Mozartstadt. Geübte Bergwanderer können den Watzmann (2 713 m), den zweithöchsten deutschen Alpengipfel, besteigen. Auf dem

Königssee verkehren seit 112 Jahren Elektro-Fahrgastschiffe. Sie luden nachts ihre Batterien mit ökologischem Bahnstrom auf, solange es die Königsseebahn gab.

Wennst heute anrufst im BSW-Hotel Hubertus-Park, Hubertuspark 2-5, 83471 Schönau a. Königssee (Telefon 08652 / 659-0) kannst sein, dass dich eine freundliche Frauenstimme verabschiedet: „Vielen Dank für Ihr Interesse. Bleibts gesund derweill!“

*) Ein Teil der Eisenbahnsammlung des Deutschen Museums München befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Bw Freilassing. Der andere Teil ist im Verkehrszentrum des Deutschen Museums auf der Münchner Theresienhöhe zu sehen.

**) Zeitungsartikel „Es rauscht und braust der Föhn ... und das Schloß Hubertus“ aus Berchtesgadener Anzeiger (BAZ) vom 2. März 1979, bereitgestellt vom Archivar der Gemeinde Schönau a. Königssee Erhard Moldan.

Rezensionen

„Eisenbahndirektion Hannover 1843–1993“

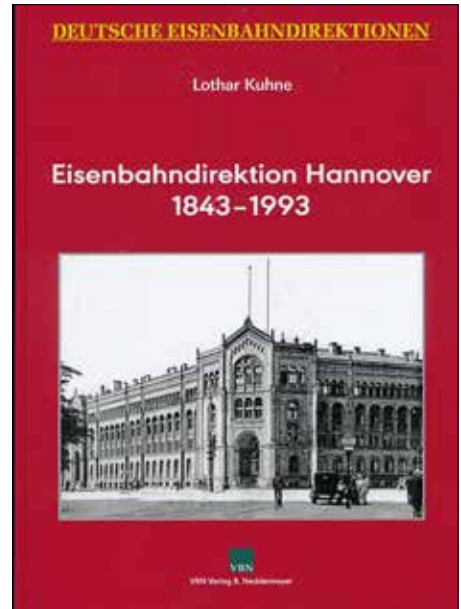
aus der BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

von Lothar Kuhne, 176 Seiten; ca. 355 Schwarz-Weiß-Abbildungen; großformatige, farbige Betriebsstreckenkarte der BD Hannover von 1972; Festeinband, Format 21 x 29,7 cm; Verlag Bernd Neddermeyer Berlin; 1. Auflage 2021; 29,80 €; ISBN 978-3-941712-82-9

Richard Bohne, Hannover – RFB für Niedersachsen und Schleswig-Holstein

Eine Eisenbahndirektion wird 150 Jahre alt und dann mit der gesamten Deutschen Bundesbahn aufgelöst. Als Nachfolge wird die Deutsche Bahn AG in privater Rechtsform geschaffen, die seitdem schon mehr Irrungen und Wirrungen erleben durfte als die Eisenbahndirektion Hannover in der Zeit von 1843 bis 1993.

Das Buch des kompetenten Autors Lothar Kuhne, selbst Ingenieur für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik, kann, und das ist schon zu Beginn dieser Rezension festzustellen, jedem eisenbahngeschichtlichen Interessierten nur empfohlen werden. Das ist das vorweggenommene Fazit beim Lesen und Studieren des Buches. Es reicht von den Anfängen der ED Hannover bis zum letzten Tag ihres Bestehens. Selbst für rein geschichtlich interessierte Leser ist es sehr zu empfehlen, da parallel zur Eisenbahngeschichte das Königreich Hannover und die später folgenden Staatsformen detailliert beschrieben werden.



Es ist dem Autor gelungen, eisenbahnspezifische Abläufe und politische Faktoren so darzustellen, dass sie die Einflüsse des König- und Kaiserreiches, der Weimarer Republik, der unsäglichen Nazidiktatur und des geteilten Deutschlands widerspiegeln.

Als positiv sind die detaillierten, eisenbahnspezifischen Recherchen hervorzuheben, die auch den belesenen Eisenbahnfreunden viele Zahlen und Fakten bieten, die sowohl im Text eingestreut als auch in Anhängen zusammengefasst sind. Das reicht von der ersten Eisenbahn-Commission über die Königliche Eisenbahn-Direction bis zur Reichs- und Bundesbahndirektion. Alle sind ausführlich und informativ beschrieben.

Ein kleiner, aber zu erwähnender Mangel ist die teilweise zu kleine Darstellung von Karten und Zahlenwerken, zu deren Lesen man oft eine Lupe be-

mühen muss. Auch ist die drucktechnische Aufbereitung in einzelnen Bildern nicht immer befriedigend, wohl aber der Qualität der Vorlagen geschuldet. Trotzdem sind die vielen Fotografien, Statistiken und Tabellen wegen ihres hohen Informationsgehaltes ein unverzichtbarer Bestandteil dieses Werkes. Für eisenbahnaffine Menschen ist es ein unbedingt empfehlenswertes Buch. Und nicht nur die Eisenbahnfans aus dem Bereich der ehemaligen BD Hannover

werden ihre Freude daran haben, sondern alle im ganzen deutschsprachigen Bereich.

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.

Das neue Fach-Magazin „EisenbahnKLASSIK“

von Robin Garn, Hamburg
100 Seiten im Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, 4x pro Jahr, 1. Ausgabe Juni 2021,
Verlag Nord-Süd Express, Pilsenseeweg 32, 82194 Gröbenzell, Tel. 08142/418 9727 oder E-Mail: bestellung@eisenbahnklassik.de, Einzelpreis € 12,80 oder Jahres-Abo € 50.-

Redaktion

In Bahn&Modell, Heft 38 (Seite 34 ff), stellten wir den BSW-Förderer und Herausgeber der Fachzeitschrift „BAHNEpoche“ Robin Garn vor, mit dem wir eine gemeinsame Unterstützung und einen Themenaustausch vereinbart hatten. Leider ist die zuständige Verlagsgruppe Bahn GmbH (VGB) 2020 in Konkurs gegangen, sodass die „BAHNEpoche“ heimatlos wurde. Nun hat Robin Garn mit zwei ehemaligen VGB-Kollegen den neuen Verlag Nord Süd Express GmbH gegründet, in dem das neue



Fach-Magazin „EisenbahnKLASSIK“ alle drei Monate erscheint. Es soll Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn mit Anspruch und Herzblut vereinen. Den Leser erwarten sachkundige Berichte, Reportagen und Geschichten von Zeitzeugen mit unwiederbringlichen

Momenten, neuen Erkenntnissen, epochalen Fotos und seltenen Dokumenten.

In der ersten Ausgabe vom Juni 2021 handeln die beiden größten Beiträge (18 Seiten) von Dortmunds Dauerläuferinnen der BR 0310 und von der Antwort auf die Frage, was mit den deutschen Kriegsbeute-Elloks in der Sowjetunion geschah. Des Weiteren wird die Baseler Bahnwelt in der Zeit von 1932 bis 1962 vorgestellt, mit Lok-Legenden aus dem Dreiländereck. Ferner sind enthalten: Packende Episoden aus dem Berufsalltag im Lokfahrdienst. In der Rubrik „Unmögliche Züge“ ist das Foto eines Zuges zu

sehen, den zusammenzustellen sich kein echter Modelleisenbahner getrauen würde. Und schließlich unter „Unser täglich Dampf“ tragen deutsche Schmalspur-Dampfbahnen ihre Leistungsbilanz im Corona-Jahr 2020 vor. Außerdem sind vertreten: Zeitmaschine, Kino, Meisterwerke der Eisenbahn-Fotografie, Neues vom Bildarchiv der Eisenbahn-Stiftung und vieles mehr.

Wenn die „EisenbahnKLASSIK“ an die Qualität der „BAHNEpoche“ anschließt, hat sie eine reelle Chance. Über den Erfolg am hartumkämpften Zeitschriftenmarkt entscheiden wir alle mit.

Post an die Redaktion:

Wolfgang Stoffels, BSW-Förderer aus 86356 Neusäss-Westheim (bei Augsburg), hat kostenlos Kataloge und Drucksachen von 13 Modellbahnfirmen BRD und DDR abzugeben, die bis in die 1950er-Jahre zurückreichen. Es handelt sich um Einzelgewicht bis 22 Kilogramm, insgesamt 110 Kilogramm. Interessenten melden sich bitte unter Tel.: 0821-488133.

Klaus-Peter Schmidt, Eisenbahn-Dokumenten-Sammler und Mitautor aus Dresden las Heft 45 sehr aufmerksam und bemerkte drei kleine Fehler:

1. Der Musikwinkel-Express Seite 14, rechts, 4. Zeile von unten: Die Steigung beträgt 26 Promille, nicht Prozent.
2. 25 Jahre BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde "Hoher Fläming" S.41, links, 5. Zeile von oben: An der Kanonenbahn liegt Blankenheim, nicht Blankenburg und

3. Seite 43, links, 2. Zeile von oben: Die stillzulegende Strecke heißt Güssen-Ziesar, nicht Günsten.

Peter Grunenberg, RFB EBE Sachsen wies uns darauf hin, dass im Heft 45 im Beitrag „Musikwinkel-Express“ (Seite 15, rechts Mitte) ein kleiner Fehler versteckt ist. Die letzte Zugfahrt zwischen Siebenbrunn und Erlbach fand bereits am 31. Mai 1975 statt. Der Abschnitt Markneukirchen–Erlbach wurde sofort zügig abgebaut. Das Reststück von Siebenbrunn nach Markneukirchen verschwand dann 1980 (wie im Beitrag erwähnt).

Lutz Tannigel, RFB EBE/MEB Berlin, Brandenburg und MVP überraschte die Redaktion mit einer „Grünen Bibel“. Sie enthält in gebundener Form die Bahn&Modell-Jahrgänge 2016–2020 (Hefte 35 bis 44). Diese Aktion geht auf

eine Initiative zurück, die bereits sein Vorgänger Jürgen Hirsch startete und die eine besondere Wertschätzung für Bahn&Modell ausdrückt.

Redaktion: Vielen Dank, wir fühlen uns geehrt.

Helmut Lehmann aus Frankfurt am Main schrieb per E-Mail bereits am 7. Februar 2020:

„Soeben habe ich die Webseite „www.bahn-und-modell.de“ aufgerufen und war etwas erstaunt. Zunächst dachte ich, es läge am Browser, dass bestimmte Kategorien nicht aufrufbar sind. Aber auch unter Chrome war das Ergebnis ähnlich. Die Heftreihe endet tatsächlich mit der N° 35. Wurde Bahn&Modell eingestellt oder lediglich nicht fortgeführt? Vielleicht gibt es auch eine neue Internetpräsentation, und

ich habe nur keine Kenntnis davon. In den Heften 32 und 34 durfte ich auch Beiträge veröffentlichen. Nun wollte ich sehen, wie sich die Heftreihe fortsetzte. Bitte teilen Sie mir kurz mit, ob es die Heftreihe noch gibt und ob die Buchreihe unter ihrer Trägerschaft fortgesetzt wird. [...]“

Redaktion: Bahn&Modell lebt und ist als Druckausgabe bereits bei Heft 46 angekommen. Nach dem Tod unseres Webmasters Günter Jazbec ist es uns, auch aus finanziellen Gründen, nicht gelungen, unsere Webseite zu aktualisieren. Wir hoffen jetzt auf die Integration in die zentrale Webseite www.stiftungsfamilie.de. Die Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN lebt ebenfalls noch. Wir stellen in diesem Heft unseren neuesten Titel „Eisenbahndirektion Hannover 1843–1993“ vor (s. Rezensionen).

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
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: Franz Grigar, 0171-6402635
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

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

Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde 55, Leiter: Uwe Lademann,
0335-533780, 0160-97453212, ladeuwe@aol.com,
www.modellbahn-frankfurt-oder.de

Waren (Müritz) Warener Eisenbahnfreunde, Leiter: André Pawlik, 0177-5244703,
info@warener-eisenbahnfreunde.de, www.warener-eisenbahnfreunde.de

Wustermark Stellwerk Rs IV Bahnhof Wustermark Rbf in Elstal, Leiter: Manuel Seidel
033234-89133, 0176-22095967, bsw.ortsgruppe.wustermark@gmx.de

Servicebüro Leipzig

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

Regionaler Fachberater EBE: **Peter Grunenberg, Adorf (Vogtl.)**
für Sachsen **0179-2384048, , bsw-os-adorf@gmx.de**

Adorf (Vogtl) Bw Adorf, Leiter: Maik Pester/Mathias Schaller,
service@eisenbahnnostalgie-vogtland.de

Döbeln Eisenbahngeschichte Döbeln, Leiter: Andreas Riethig, 03431-701401 oder
03431-613887, andreasriethig51@gmail.com

Dresden IG Bw Dresden-Altstadt, Leiter: Jürgen Seidel, 0176-56808635,
www.igbwddresden-altstadt.de

Freital (b Dresden) IG Weißeritztalbahn, Leiter: Ralf Kempe, 0351-6412701, 0172-7017291,
ralf.kempe@weisseritztalbahn.de, www.weisseritztalbahn.de

Glauchau (Sachs) Eisenbahntradition Bw Glauchau – Leiter: Klaus Häußner,
haeusser.gc@gmx.de, www.dampflok-glauchau.de

Großvoigtsberg (Nossen) Museumsbahnhof Großvoigtsberg/Bw Nossen, Leiter: Mario Elsner
03731-1650534, zellwaldbahn@gmx.de, www.fv-zellwaldbahn.de

Langenau (Erzg) IG Freunde der Eisenbahn Langenau, Leiter: Hans-Joachim Krohberger,
037322-41951; 0172-7255620, krohberger@gmx.de,
www.eisenbahnverein-langenau.de

Löbau (Sachs)	Historische Lokomotiven Löbau, Leiter: Uwe Weiland, 03585-862989, 0160-2947751, info@osef.de oder uwe.weiland@osef.de, www.osef.de
Radebeul	Traditionsbahn Radebeul, Leiter: Jürgen Medak, 0351-79696275, 0172-3529298, j.medak@web.de oder verein@trr.de, www.traditionsbahn-radebeul.de
Schwarzenberg (Erzg)	Museumsdampflok 86 001, Leiter: Dietrich Flath, 037349-7150, dflath@t-online.de
Zwickau (Sachs)	Eisenbahntradition Zwickau, Leiter: Uwe Böttcher, 0375-797483, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de
Regionaler Fachberater MEB: für Sachsen	Hellfried Richter, Pirna 03501-441372, 0174-344 5060, bsw-bb-rrichter@t-online.de
Arnsdorf (b Dresden)	Modelleisenbahnclub Arnsdorf, Leiter: Michael Bachmann 035200-23685, michael.bachmann@mec-arnsdorf.de, www.mec-arnsdorf.de
Coswig (b Dresden)	Modellbahngruppe Lössnitzgrund, Leiter Dietmar Merbitz, 03523-61524, 0162-1680915, mec@frank-heuschkel.de, https://mec-loessnitzgrund.hpage.de
Dresden	Modelleisenbahnclub Bw Dresden, Leiter: Joachim Rohrlapper 0351-4707077, 0152-31162313, mec-bw-dresden@web.de, www.mec-dresden.de Modelleisenbahnclub Elbflorenz Dresden, Leiter: Matthias Hengst 0351-4215959, 0173 3690401, matthias.hengst@ergo.de, www.mec-elbflorenz.de Modelleisenbahnclub „Max Maria von Weber“ Dresden, Leiter: Jens Mähler 0351 4764039, jensm70@web.de, www.mec-weber-dresden.de
Glauchau	IG Modellbahn Glauchau, Leiter: Jens Wolf, 03764-5395078, wolf-glauchau@t-online.de
Lichtenstein (Sachs)	Modellbahnclub 3/22 Lichtenstein, Leiter: André Lommatzsch 037204-82630, www.modellbahnclub-lichtenstein.de
Lößnitz (Erzg)	Modelleisenbahnclub „Bahnhof Lößnitz“, Leiter: Michael Schönfelder 03772-382540, c-m-schoenfelder@web.de, www.mec-bahnhof-loessnitz.de
Riesa	Modellbahnclub Riesa, Leiter: Rudolf Kerl, 03525-891864, 0160-97495200, rudolfwkern@web.de
St. Egidien	Modellbahnclub St. Egidien, Leiter: Knut Hoffmann, 0152-28867382 eisbaer69@googlemail.com oder mecegidien@gmx.de, www.mecegidien.bplaced.net
Zschopau	Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde, Leiter: Mirko Caspar,

(Erzg) 03725-344434, 0179 9087434, zschoepau@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

Lutherstadt-Wittenberg Historische Fahrzeuge der DR, Leiter: Michael Jungfer 034921-21110 oder
 0172-9746750 oder 0163-90836380, mjungfer@t-online.de,
www.eisenbahnverein-wittenberg.de

Sammlung Regierungszüge der DDR, Leiter: Axel Zwingenberger
 04526-3816168, info@kultur-auf-schienen.de, www.kultur-auf-schienen.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.de,
www.eisenbahnverein-wittenberg.de

Sammlung Regierungszüge der DDR, Leiter: Axel Zwingenberger
04526-3816168, info@kultur-auf-schienen.de, www.kultur-auf-schienen.de

Wernigerode Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode, Leiter: Norbert Jakobasch
0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de, www.harzquerbahn-bsw.de

Zeitz Modellbahn „Eduard Tretrop“, Leiter: Michael Ganzenberg
034424-835394, 0172-8718293, pittil975@aol.com

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

Eisenach Pflege historischer Fahrzeuge Eisenach, Leiter: Stefan Lohr, 0162-2089187

Gera Dampfloklub Gera (DLC), Leiter: Bernd Seidel, 0160 97465063

Modelleisenbahnclub Gera, Leiter: Carsten Schindler, 0173 9955664

Gotha Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha, Leiterin: Gudrun Pethke, 03621-5079235

Meiningen Meininger Modelleisenbahn-Club, Leiter: Maik Artelt 03693-470819,
0160-97477951 Tel-Nº komplett streichen,
meiningermodeleisenbahn@web.de

Region Süd

Servicebüro Karlsruhe

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

Freiburg Freiburger Minidampfbahn, Leiter: Marcus Hisam
01577-3404326, marcus.hisam@icloud.com,
www.freiburger-minidampfbahn.com (kein RFB zugeordnet)

Haltingen Historische Schienenfahrzeuge Haltingen, Leiter: Wolfgang Hugenschmidt
0160-97489946, uw.hugenschmidt@t-online.de (kein RFB zugeordnet)

Offenburg Modelleisenbahnclub Offenburg, Leiter: Dirk Flacke
0781-32825, 0151-52705252, dirkflackemecoog@web.de
(RFB = Lothar Wissler, siehe unten)

Weil am Rhein Modellbahnbau Weil am Rhein, Leiter: Rainer Lang, 07621-791409,
0170-7365563, rainer.lang@gmx.com, www.bsw-modellbahnbau.de
(RFB = Lothar Wissler, siehe unten)

Servicebüro Nürnberg

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

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

Bamberg	Eisenbahngeschichte Bamberg, Leiter: Norbert Heidrich, 09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de
Bayreuth	Eisenbahngeschichte Bayreuth, Leiter: Martin Kritzenhaler, 09201-917211, 0160-97474227
Kronach	Historisches Stellwerk Kronach, Leiter: Bernd Geiger, 09265-5956, bernd.geiger@arcor.de
Lichtenfels	Historisches Bw Lichtenfels / Depot DB-Museum, Leiter: Oliver Agel 0157-58906036, bw-lichtenfels@db-museum.de, www.bw-lichtenfels.de E 44 119 Lichtenfels, Leiter: Dieter Ferlau 09571-88456, 0173-8445355, dieterferlau@web.de, www.e44119.de
Nürnberg	V 200 002 Nürnberg, Robert Krahel, 0176-62412800, king-krahel@web.de,

Servicebüro München

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

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

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

Servicebüro Stuttgart

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Region West

Servicebüro Duisburg

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

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

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

Servicebüro Frankfurt am Main

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

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

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

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

Herborn	Modell-Eisenbahn-Club DILL, Leiter: Karl-Heinz Schwarze, 02775-1835, k.h.schwarze@t-online.de
Korbach	Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen, Leiter: Ralf Lürer 05631-61551, ralf.lueer@t-online.de oder eisenbahnfreunde-kb-aro@gmx.de
Mainz	Modellbahn-Club Mainz 70 (MCM 70), Leiter: Dominic Doos 06131-2108598, 0175-5731336, d.doos@mcm70.com, www.mcm70.com
Mühlheim am Main	Miniaturbahnclub „Stellwerk“, Leiter: Stefan Uhlig, 06056-911315, info@mibaclub.de, www.mibaclub.de
Saarbrücken	Modellbahngruppe Saarbrücken, Leiter: Sigggi Gottschall, 0681-9103641, moba-sb@gmx.net

Veranstaltungen 2021/22 (in Abhängigkeit von der Corona-Situation)

Lichtenfels	BSW-Gruppe Historisches Bw Lichtenfels 28. August 2021: 80 Jahre E 44 119 1. November 2021: 130 Jahre Bw Lichtenfels im ehemaligen Bw Lichtenfels, Wöhrdstraße 25, 96215 Lichtenfels www.bw-lichtenfels.de , Kontakt über Oliver Agel: 0157-58906036
Halle (Saale)	BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P Geplante Sonderzugfahrten (soweit coronafrei): 04.09.2021 - "Dampf-Erlebnistour" durch die Niederschlesische Oberlausitz (D/PL) mit 243 005, ab Dresden mit 50 3648 27.11.2021 - "Advents-Express" zum Weihnachtsmarkt nach Wrocław (PL), Leipzig Hbf–Cottbus mit 243 005, ab Cottbus vsl. mit 01 509 Kontakt über Thomas Kersten: 0345-2495090 oder 0160-9463924; info@bw-halle-p.de , www.facebook.com/bwhallep

- Berlin** **BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600** (65 Jahre Parkeisenbahn) An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin – www.parkeisenbahn.de
31.10.2021 (Sonntag): Halloweenfahrten
29.11.2021–10.12.2021: Nikolausfahrten für Gruppen
04.12.2021–05.12.2021: Adventsfahrten für Familien
 Kontakt über Michael Bahls: 0172 3124138, bsw.ebfw600@gmx.de
- Dresden** **BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt**
13. Dampfloktreffen im Eisenbahnmuseum, Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden, www.igbwddresden-altstadt.de
8.–10. Oktober 2021 (neuer Termin für Ausfall März 2021),
 Kontakt über Jürgen Seidel: 0176-56808635
- Delitzsch** **BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden**
Eisenbahn-Sammler-Börse im Bürgerhaus Delitzsch, 04509 Delitzsch, Securiusstraße 34, www.eisenbahneruniformen.de
6. November 2021, 10–17 Uhr (für Termin-Ausfall 2020)
 Kontakt über Dieter Birnstein: 057 31-153 10 51 oder 0175-713 06 08
- Baiersbronn** **BSW-Gruppe Modelleisenbahn-Club Kirchheim/Teck**
 Modellbauseminar Süd (nur für angemeldete BSW-Mitglieder)
13.–21. November 2021 im BSW-Hotel Baiersbronn
 Kontakt über Lothar Wissler: 07021-49653, wissler-lothar@t-online.de
- Minden (Westf)** **BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden**
22. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf im LWL-Preußenmuseum Minden, 32427 Minden (Westf), Simeonsplatz 12
 (Antiquitäten und Raritäten von der Eisenbahn – mit Modellbahn)
13. März 2022, 11–16 Uhr (für Termin-Ausfall 2020)
 Kontakt über Dieter Birnstein: 057 31-153 10 51 oder 0175-713 06 08

Modellbahnausstellung MEC Elbflorenz Dresden

2./3. Oktober 2021 – Sonnabend/Sonntag

9./10. Oktober 2021 – Sonnabend/Sonntag

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

Nachdem die fertig geplante Modellbahnausstellung des Modellbahnclub Elbflorenz Dresden für November 2020 kurzfristig abgesagt werden musste, unternehmen wir nun einen zweiten Anlauf. Trotz Ausgangsbeschränkungen in den letzten Monaten sind im „Homeoffice“ auch neue Anlagenteile entstanden.

An den beiden Oktober-Wochenenden können alle großen und kleinen Modellbahnfans von 10 bis 18 Uhr die große HO-Anlage in Augenschein nehmen. Für Freunde kleinerer Spurweiten präsentieren wir eine fünf Meter lange TT-Anlage mit Haupt-, Neben- und Schmalspurbahn. Highlight der diesjährigen Ausstellung ist eine aus vier Segmenten bestehende TTm-Schmalspurbahn mit Motiven und Fahrzeugen der Franzburger Kreisbahnen (mit den nachgebauten Bahnhöfen Saal, Altenpleen, Klausdorf und Hermannshof). Erstmals der Öffentlichkeit präsentiert werden die während der Coronazeit in Heimarbeit entstandenen sieben TT-Digitalanlagenteile zum Thema „Altmark“ mit zahlreichen Eigenaufbaufahrzeugen und Gebäuden. Wenn es die aktuellen Hygieneregeln erlauben, zeigen wir in einem separaten Raum auch die insgesamt 17 Meter lange HO-Digitalanlage „Brand-Erbisdorf/ Langenau“.

Ein kleiner Flohmarkt mit Modellbahnartikeln und Eisenbahnbüchern rundet das Angebot ab (optional, je nach aktuell gültigem Hygienekonzept).

Erwachsene zahlen 4 € Eintritt, Kinder die Hälfte. Eintrittskarten erhalten Sie vor Ort. Über unsere Webseite www.mec-elbflorenz.de bitte vorher informieren, ob die Ausstellung stattfindet oder unter Umständen wegen neu auftretender Beschränkungen abgesagt werden muss.



JETZT AUSFÜLLEN!

Die Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) /
Stiftung Eisenbahn-Waisenhort (EWH)

fördere ich ab (Datum) _____, wie folgt:

STIFTUNG BAHN-SOZIALWERK (BSW)

Ich bin

- ☐ berufstätig ☐ Rentner/Versorgungsempfänger
☐ Hinterbliebener ☐ Kind/Enkelkind

☐ Auszubildender/Studierender _____
Datum Ausbildungsende _____

Ich fördere das BSW monatlich mit

- ☐ EUR 3,00 ☐ EUR 1,50 (Auszubildender/Studierender)
☐ Ich leiste freiwillig einen
höheren Beitrag von EUR _____

STIFTUNG EISENBAHN-WAISENHORT (EWH)

Ich spende monatlich

- ☐ EUR 0,50
☐ Ich leiste freiwillig einen
höheren Beitrag von EUR _____

ANGABEN ZUR PERSON

Name, Vorname _____

Geb.-Datum _____ Tel. _____

E-Mail _____

Straße _____

PLZ _____ Ort _____

Arbeitgeber / Unternehmensbereich _____

WIE SIND SIE AUF UNS AUFMERKSAM GEWORDEN?

- ☐ Arbeitgeber ☐ Interessenvertretung
☐ Internet ☐ Printmedien
☐ DB Medien
☐ Veranstaltung am _____ in _____
Datum _____ Ort _____
☐ Geworben durch _____
Name, Vorname _____ Geb.-Datum _____
☐ Sonstiges _____

**Beitrittserklärung zur
Stiftungsfamilie****SEPA-LASTSCHRIFTMANDAT**

Hiermit ermächtige ich das BSW und/oder den EWH
bis auf Widerruf, die von mir angegebenen Beträge

- ☐ vierteljährlich ☐ halbjährlich ☐ jährlich

vom Konto des Kontoinhabers

Name, Vorname _____

IBAN _____

BIC _____

Name des Geldinstituts _____

mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein
Kreditinstitut an, die vom BSW und/oder dem EWH auf
mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis:
Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem
Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages
verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut
vereinbarten Bedingungen.

Ort, Datum _____

Unterschrift des Kontoinhabers _____

Gläubiger-ID: DE78ZZZ00000082179

Mandatsreferenznummer: entspricht der Förderernummer

DATENSCHUTZ/EINWILLIGUNG

Mit meiner Unterschrift erkläre ich mich einverstanden,
dass die von mir angegebenen Daten vom BSW und dem
EWH für die Erfüllung ihrer Zwecke verarbeitet sowie auch
für an mich gerichtete Werbung per Post, Telefon, Telefax
und E-Mail genutzt werden. Dieses Einverständnis kann ich
jederzeit widerrufen.

- ☐ Hier ankreuzen, falls die Einwilligung nicht erteilt wird.

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

**BITTE FÜLLEN SIE DIE BEITRITTSERKLÄRUNG
VOLLSTÄNDIG AUS UND SENDEN SIE AN:**

Stiftung BSW
Servicezentrum
Bleicher Ufer 11, 19053 Schwerin
Telefon: 0800 265-1367, Fax: 0385 7788-933
E-Mail: info@bsw24.de

Vorschau Heft 47

Gruppenleben: Schulklassenführung Bf Glauchau (Sachs)

Bahnhistorie: Impressionismus und die Eisenbahn

Serien: Die Bahnreform Stufe 1 – 1994–1999
Die Geschichte unserer BSW-Hotels (Alt Rantum auf Sylt)

Rezensionen: „Eisenbahndirektion Schwerin 1846–1993“ aus BSW-Buchreihe
DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

„Die Deutsche Reichsbahn und das Unternehmen Barbarossa“

Impressum

Bahn&Modell **www.bahn-und-modell.de**

Fachblatt des BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Herausgeber: Stiftungsfamilie BSW+EWH, Münchner Str. 49, 60329 Frankfurt (Main)

Redaktion: Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne, Werner Wölke

Arbeitsgruppen: AG Fachblatt Bahn&Modell, AG Buchreihe Eisenbahndirektionen,
AG Kooperation DB Museum, AG Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente,
AG FISAIC

Kontakt:

Redaktion: Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden
Tel./Fax 0351 2527896, E-Mail: bahn.modell@t-online.de
Layout/Versand: Bernd Neddermeyer, Falkenhagener Straße 56, 13585 Berlin
E-Mail: vbn@eisenbahn-verlag.de

Erscheinungsweise: 2 x jährlich, Auflage ca. 3000 Exemplare

Redaktionsschluss: 18. Juli 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 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 47:
Redaktionsschluss 15. Januar 2022
Auslieferung Anfang März 202



Die DEVK hat für Sie in allen Lebenslagen das passende Angebot.
Denn unsere Versicherungen sind für Eisenbahner besonders günstig.
Für eine persönliche Beratung finden Sie unter www.devk.de einen
Ansprechpartner in Ihrer Nähe.

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

* gebührenfrei aus dem deutschen Telefonnetz



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

GESAGT. GETAN. GEHOLFEN.

DEVK

»**WIR** sind lieber
Teil von etwas –
als teilnahmslos.«



Gemeinsam mehr als eine Bank

Sparda-Bank:

Die Bank, die ihren
Mitgliedern gehört.

Die Sparda-Bank ist anders als andere Banken: Sie gehört nicht anonymen Aktionären, sondern ihren Mitgliedern. Statt des Gewinns für die Bank stehen die Vorteile für die Mitglieder im Mittelpunkt. Deshalb richten wir unsere fairen Angebote und einfachen Produkte nach einem aus: Ihren Bedürfnissen.

Jetzt informieren: www.sparda.de



Ausführliche Informationen zur
Studie finden Sie unter:
[http://www.sparda.de/
kundenzufriedenheit.php](http://www.sparda.de/kundenzufriedenheit.php)

Sparda-Bank

... nutzen Sie die Vorteile der bewährten Partnerschaft

DEVK

Sparda-Bank