



Bahn&Modell 47

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im März 2022



Die BSW-Buchreihe

„DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“ ► Seite 5

Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

Gruppenleben:
Die digitale H0-Anlage
der BSW-Gruppe MEC Hannover
► Seite 24



Porträt:
Jürgen Henning – der Herr der
Züge, Odl Berlin ► Seite 30

Bahnhistorie:
Der VINDOBONA –
modernisiert ins Rentenalter
► Seite 53



Serie:
Die Bahnreform (Stufe 1)
► Seite 60

Titelbild: Die 16 Titel der BSW-Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“, Schwerin (unten Mitte) beschließt voraussichtlich diese Reihe. ► Seite 5
Fotomontage: L. Kuhne



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

wir leben nach wie vor in turbulenten Zeiten. Corona war fast überwunden und hat nun mit „Delta“ und „Omikron“ wieder voll zugeschlagen. Gerade noch rechtzeitig am 29. Oktober 2021 trafen wir uns in Präsenz zur Herbst-Arbeitstagung unseres Kulturbereiches in Leipzig. Neun Kollegen waren anwesend, Tobias Schwab nahm online teil. Er berichtete über die wirtschaftliche Lage der Stiftungsfamilie und darüber, dass die Beitragserhöhung zu ca. 20 000 Austritten geführt hat. Der Solidaritätsgedanke ist aber bei der überwiegenden Zahl der Förderer sehr stark, sodass unsere Stiftungsfamilie die Austritte verkraften wird. Schwerer zu verkraften ist allerdings die wiederholte Schließung aller BSW-Ferieneinrichtungen.

Die Wandlung der Gruppen im Bereich Modellbahn in eingetragene Vereine wird nicht pauschal verfolgt, da nicht alle Gruppen gleich aufgestellt sind. Wir haben in unseren Reihen einige reine BSW-Gruppen, die mietfrei in ihren Räumen arbeiten, und andere, die jetzt schon Teil eines e.V. sind. Es werden in diesem Jahr alle Gruppen überprüft und die genutzten

Flächen hinterfragt. Die Mietzuschüsse für alle Gruppen sollen bis 2025 schrittweise auf „0“ gesenkt werden. Daher ist jede Gruppe angehalten, ihre Finanzlage in den nächsten drei Jahren realistisch zu bewerten.

Die Modellbahngruppe „Eisenbahnfreunde Bad Schwartau“ (Region Nord) hat sich als BSW-Gruppe leider aufgelöst. Durch die schwindende Mitgliederanzahl war es für die Gruppe nicht mehr möglich, ihre Arbeit fortzusetzen. Unser Kulturbereich bedauert den Verlust jeder Gruppe sehr. Wir sind uns aber auch bewusst, dass wir diese Entwicklung nicht aufhalten können. Gegenwärtig vereinen wir noch 103 Gruppen in unserem Kulturbereich.

Das Titelbild dieses Heftes zeigt alle 16 Bände unserer Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“. Sieben Reichsbahndirektionen der Deutschen Reichsbahn in der DDR sind damit abgedeckt, die achte zu Magdeburg hat Jürgen Krebs im Eigenverlag geliefert. Zu den Bundesbahndirektionen liegen nur vier Titel vor. Hier fehlt es an ehrenamtlichen Autoren. Außerdem gilt der Spruch „Alles hat seine Zeit“ (s. Seite 5).

Gleich vier Beiträge sind in diesem Heft dem Berliner Raum gewidmet. In der Rubrik BAHNHISTORIE betrachten wir hier die Jahre 1950, 1976 und 1989 sowie unter PORTRÄTS das gesamte Eisenbahnerleben von Jürgen Henning (Odl/BZ Berlin). Unter SERIEN setzen wir die Beiträge zur „Bahnreform“ und zur „Geschichte der BSW-Hotels“ fort. Dazu waren umfangreiche Recherchen notwendig, die unsere Redaktion mit Bravour bewältigte. Zwei unserer Modellbahngruppen veranstalten jährlich Modellbautage/seminare, der MEC Hannover jeweils im Juni in Festen-

burg/Oberharz und der MEC Kirchheim/Teck jeweils im November in Baiersbronn/Schwarzwald. Beide Gruppen verweisen in diesem Heft auf ihre Arbeit (s. Seiten 94 bzw. 33).

Die BSW-Beitrittserklärung drucken wir in Bahn&Modell nicht mehr ab, da sie viele nicht herausreißen und ihr Heft nicht beschädigen wollen. Die Zentrale stellt Fly-

er zur Verfügung, die in die Hefte eingelegt werden können. Jeder Gruppenleiter kann bei seinem zuständigen Servicebüro oder bei seinem Regionalen Fachberater diese Flyer bestellen.

Viel Spaß beim Lesen und weiterhin beste Gesundheit wünscht

Ihr Zentraler Fachberater Lars Naumann



Inhalt

Editorial

Leitartikel	1
Abschied von Alfred Hobl	4
Alles hat seine Zeit ...	5

Berichte

Der MegaHUB Lehrte – eine Vision wird Realität	10
50 Jahre InterCity-Züge	12
Kurzberichte	16

Gruppenleben

Nach fast zwei Jahren Wartezeit – Modellbahnseminar Baiersbronn 2021	18
MEC Elbflorenz Dresden – zwischen demografischem Wandel und Pandemie	22
Die digitale H0-Anlage der BSW-Gruppe MEC Hannover	24

Porträts

Jürgen Henning – der Herr der Züge	30
------------------------------------	----

Jubiläen

25 Jahre Ehrenamt in Kirchheim unter Teck	33
---	----

Bahnhistorie

Die wilde Vertreibung der Riesengebirgler mit der Eisenbahn im Sommer 1945	34
Der Berliner Außenring – ein Stolperstein der Geschichte	39
Meine zehn Jahre in "Zfh" (Bf Zentralflughafen Berlin-Schönefeld)	44
Bewegte Novembertage 1989 in Berlin – ein Direktionsdispatcher erinnert sich	47
Die Vor-Null zählt – Loknummernsystem ab 1968/70	49
Die Ober-, Unter- und Hilfs-Eisenbahner – eine Glosse	52
Der VINDOBONA – modernisiert ins Rentenalter	53

Serien

Die Bahnreform – Stufe 1 (1994–1999)	60
Das BSW-Dünenhotel Alt Randum auf Sylt	69

Rezensionen

Die Deutsche Reichsbahn und das „Unternehmen Barbarossa“	76
Neue Eisenbahn-Literatur aus dem Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza/Thür.	77
Gebrauchsanweisung für Zugreisen	79

Service

Wir trauern um Gunter Dähne	80
Post an die Redaktion	81
Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen	83
Geplante Veranstaltungen 2022	92
Vorschau Heft 48 / Impressum	96

Abschied von Alfred Hobl

geb.: 9. August 1943

gest.: 15. Dezember 2021



„Onkel Alfred“, wie er sich selbst gern nannte, trat am 15. Dezember 2021 seine letzte Reise an. Ein großes Eisenbahnerherz hörte auf zu schlagen. Am 9. August 1943 geboren, wuchs Alfred in Dresden auf. Seine berufliche Heimat war von Anfang an die Deutsche Reichsbahn. Er lernte Schlosser im Raw Dresden und qualifizierte sich zum Lokführer und Fahrmeister. 1986 schloss er die Meisterausbildung in der Fachrichtung Schienenfahrzeuginstandsetzung ab und war fortan als Triebfahrzeuginstrukteur im Bw Dresden-Altstadt tätig. 1997 wechselte er zu DB Regio Südost mit Sitz in Leipzig. Als Lehrlokführer standen nun Ausbildung, Begleit- und Überwachungsfahrten auf seinem Dienstplan, manchmal verbunden mit der Heimfahrt nach Dresden.

2002 begann sein Ruhestand, doch Alfred Hobl fühlte sich weiter der Eisenbahn und „seinen“ Lokomotiven verpflichtet. Die Dresdner Dampfloktreffen waren stets eine Herausforderung für ihn. Als „Conférencier“ moderierte er die Fahrzeug-Präsentationen und vermittelte viel Fachwissen an die Besucher.

1996 trat Alfred Hobl dem BSW bei. Die Region Ost bestellte ihn 2009 zum Bezirksbeauftragten für Eisenbahnerbe in Sachsen (später Regionaler Fachberater). In dieser Funktion leitete er zehn BSW-Gruppen von Adorf (Vogtl) bis Löbau (Sachs) an. 2019 verschlechterte sich sein Gesundheitszustand so sehr, dass er sein Ehrenamt an Peter Grunenberg abgeben musste. Seine letzten Wochen und Monate waren von schweren Beeinträchtigungen geprägt, die er zu Hause bei seiner Frau und in verschiedenen Heimen ertragen musste.

Alfred Hobl wird uns immer als Faktotum mit viel Mutterwitz in Erinnerung bleiben. Seite Vita ist in Bahn&Modell, Heft 37, ab Seite 30, verewigt.

„Alles hat seine Zeit...“

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

... und ein Jegliches seine Stunde“. Dieser Spruch passt auf viele Lebenssituationen, auch auf die der Entstehung unserer BSW-Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHN-DIREKTIONEN“. Es ist jetzt die Zeit, die Geschichte dieser Buchreihe aufzuschreiben, weil sich das Thema aller Voraussicht nach in wenigen Monaten erübrigt hat.

Beginnen wir im November 2004. Dieter Koschmann besuchte mich einige Tage vor meinem Ruhestand im Reichsbahn-Direktionsgebäude Dresden. Ich kannte ihn aus der Zeit, als es in den DR-Direktionen noch „Pressestelle- und Eingabestellen“ gab. Er war unser Vorgesetzter in Berlin. Ich räumte auf und aus, verabschiedete mich von diversem Material. Er schaute zu und sagte zu Dingen, die ich ausrangieren wollte: „Wenn du das nicht mehr brauchst, dann nehme ich es mit nach Berlin“. Er war schon seit 1994 ehrenamtlich als Hauptbeauftragter für den BSW-Freizeitbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn tätig und hatte einen Blick für historisches Material. Aber nur deswegen war Dieter Koschmann nicht nach Dresden gekommen, wie wir gleich lesen werden. Er erzählte vom Projekt einer Buchreihe, die erst kürzlich während einer Jahresarbeitstagung aus der Taufe gehoben worden war und argumentierte damals schon so, wie es später als Geleit im ersten Buch zur ED Erfurt zu lesen war:

„Am 31. Dezember 1993 endete die Existenz der Eisenbahndirektionen der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Deutschen Reichsbahn (DR). Sie wurden gemäß der Bahnreform aufgelöst, dem Zeitgeist und „ökonomischen Zwängen“ geopfert. Seit

dem droht die mehr als 100-jährige Ära der deutschen Eisenbahndirektionen im Wirbel der Zeit in Vergessenheit zu geraten. Was liegt näher, als die wechselvolle Geschichte im Laufe der Jahrzehnte nachvollziehbar zu machen?“

Jetzt war Dieter Koschmann auf der Suche nach ehrenamtlichen Autoren. „Du könntest doch Dresden übernehmen, bist noch nahe dran!“ begründete er. Ein bisschen zögerte ich schon, war aber bald mitten drin in einer neuen Situation. Heute bin ich ihm dankbar, dass er mir und später auch meinem Ehemann zu so einem interessanten Hobby verholfen hat.

Anfang 2005 wurde ich nach Berlin eingeladen, um mich dort mit zukünftigen Autoren der Buchreihe zu treffen. Hans-Joachim Kirsche war der führende Kopf der Runde, hatte er doch als professioneller Eisenbahn-Sachbuchautor schon einschlägige Erfahrungen. Er erläuterte das neue Vorhaben und ..., dass es einmal deutschlandweit 30 Eisenbahndirektion gegeben hatte und somit 30 Buchtitel entstehen sollten. Autoren waren allerdings noch nicht einmal die Hälfte gefunden. Aber eine Gliederung gäbe es schon, nämlich in seinem fast fertigen Buch „Eisenbahndirektion Erfurt“. Daran sollten sich alle Autoren orientieren. Auch wären zwei Grundlagenbände von Helmut Schmidt aus Korbach und ihm geplant, in denen das Grundsätzliche der Eisenbahn festgeschrieben und nicht von jedem Autor wiederholt werden müsse.

Es dauerte wirklich nicht lange, da lagen auch erste Ergebnisse für Ber-



Titel „Grundlagen I“

lin, Halle, Schwerin, Dresden auf jeweils 20–30 DIN-A4-Seiten vor. Dieser damals angedachte bescheidene Umfang war die blanke Illusion. Damit konnte keine Eisenbahndirektion annähernd dargestellt und in Buchform präsentiert werden. Wir einigten uns schließlich auf ca. 160 Seiten, die auch für den Verlag einen vernünftigen Verkaufspreis ergäbe. Einige Autoren neigten aber dennoch zu Überlängen, sodass unser „Mentor“ auf den französischen Universalgelehrten Blaise Pascal verwies. Der wusste bereits im Jahr 1656, dass es schwer ist, kurz und bündig zu formulieren: „Ich schreibe Dir einen langen Brief, weil ich keine Zeit habe, einen kurzen zu schreiben“, war eine seiner Aussagen.

Hans-Joachim Kirsche schuf die Verbindung zum Berliner Verlag Bernd Neddermeyer, der auf Eisenbahnbücher speziali-

siert war und nun schon am Erfurter Buch arbeitete. Es kam 2006 heraus und hatte nur 112 Seiten. Doch fortan hatten wir einen Leitfaden in der Hand mit einer prägnanten Gliederung, der uns bei vielen strittigen Fragen eine gute Vorlage war. Aber Vergleiche hinken oftmals, denn die Direktionen und natürlich auch die Autoren waren nicht vergleichbar. Jeder brachte sein Ego ein und schwörte auf seine Methode. Dieter Koschmann (ED Berlin), Wolfgang Bahnert (ED Halle) und Ronald Yanke (ED Schwerin) begannen, andere folgten es nach Jahren.

Rudi Buchweitz aus Pasewalk hatte schon diesbezügliche Fertigkeiten als Verfasser. Er wusste, worauf es ankam und hatte sich gleich zwei Insider mit ins Boot geholt, Rudi Dobbert (Leiter des Fährschiffamtes Sassnitz) und Wolfhard Noack (letzter Präsident der Reichsbahndirektion Greifswald). Sie arbeiteten gemeinsam am Titel „Eisenbahndirektion Stettin, Pasewalk und Greifswald“, der 2007 herauskam. Nun ging es jährlich Schlag auf Schlag. Als dann Dresden veröffentlicht war und die zweite Auflage ein Jahr später folgte, geschah etwas Entscheidendes. Hans-Joachim Kirsche sagte zu mir: „Du weißt doch jetzt, wie es geht. Da hatten wir im Nordwesten die kleine Direktion Oldenburg. Die gibt es zwar schon lange nicht mehr, aber die könntest du als nächste dokumentieren.“ Eigentlich dachte ich nicht ernsthaft darüber nach. Denn, eine Bundesbahndirektion zu beschreiben mit Null Kenntnissen über deren Strukturen, Geografie und Besonderheiten, dazu schon seit 1934 nicht mehr präsent – das reizte mich überhaupt nicht. Ich würde viel zu lange mit der Recherche verbringen müssen, ehe überhaupt ein Blatt beschrie-

ben wäre. Ich machte es nicht, aber mein Mann (mit der gleichen Ausbildung wie ich) ließ sich herausfordern. Als erstes besuchten wir Oldenburg und wurden sofort im Stadtmuseum über die Maßen fündig. So ein Glück hatten wir später nicht mehr. Zweitens lernten wir die Oldenburger und den BSW-Modelleisenbahnclub kennen. Das war ein echter Gewinn! Wir schließen bei einem pensionierten Lokführer in einer sehr hübschen Ferienwohnung mit Gleisanschluss (Gartenbahn unter dem Fenster) und wurden vom damaligen Gruppenleiter Werner Uwen zu einem organisierten Tanznachmittag mitgenommen. An den denke ich heute noch mit Schmunzeln. Ich fragte mich damals: „Wann waren Sie denn das letzte Mal tanzen?“ Heute danach befragt, könnte ich es sofort beantworten.

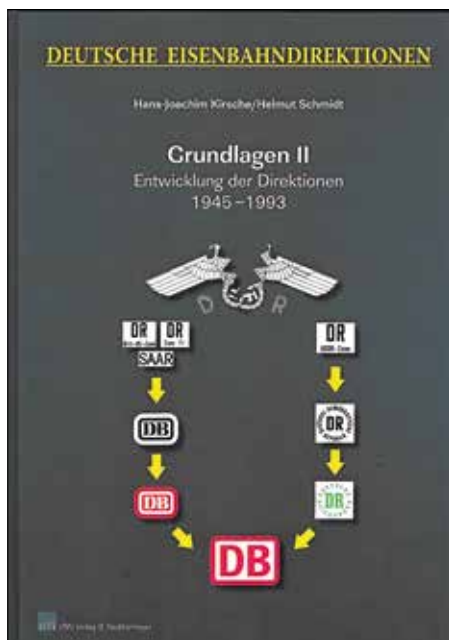
Mangels Erfahrungen schrieb mein Mann 256 Seiten. Der Verlag wagte sich nicht zu kürzen und so wurde Oldenburg, der kleinsten, frühzeitig vergangenen Reichsbahndirektion, der meiste Platz eingeräumt. Und es war ein Autor gefunden, von dem noch zu lesen sein wird.

Der führende Kopf der Buchreihe, unser Hans-Joachim Kirsche, starb im Jahre 2014. Nicht plötzlich! Er war schon lange krank und brachte sich dennoch unvermindert in dieses, sein Projekt ein. Er arbeitete bis zuletzt an der „Eisenbahndirektion Osten“. Helmut Schmidt hatte mit ihm gerade noch den Titel „Grundlagen II“ fertiggestellt, dann starb ein Jahr später (2015). Mein Mann übernahm spontan die Koordinierung der Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN und rettete somit deren Fortbestand. Ein weiteres Jahr später, 2016, starb unser langjähriger Layouter Günter Jazbec. Auch er arbeitete

bis zur letzten Minute. Noch im Krankenbett stellte er das Layout für den Titel „Eisenbahndirektion Münster“ fertig. Nun sprang der Verleger Bernd Neddermeyer ein und übernahm alle weiteren Layouts.

Mehrere ehemalige Kollegen aus Halle (Saale) verband der Wunsch, auch ihre Direktion zu dokumentieren. Das erarbeitete Material sichteten und verarbeiteten wir 2016 zum Titel „Eisenbahndirektion Halle“. Im Jahr 2020 ging auch Immo Hoppe von uns – ein Mitautor und immer eine verlässliche Quelle bei vielen publizistischen Aufgaben. Personell derart geschwächt, konnte man nun keine Wunder mehr erwarten. Trotzdem hielt mein Mann die Fäden zusammen und stellt u.a. die Verbindung zu Jürgen Krebs her. Dieser beschäftigte sich mit dem Titel „Eisenbahndirektion Magdeburg“. Er konnte

Titel „Grundlagen II“



sich leider nicht damit abfinden, „nur“ 160 Seiten zu veröffentlichen. So gab er seine über 400 Seiten im Eigenverlag heraus. Auch die „Eisenbahndirektion Berlin“ hat viel Nerven und Zeit gekostet. Über zehn Jahre mussten vergehen, bis sich ein Autorenkollektiv fand, das diesen wichtigen Titel zum erfolgreichen Abschluss brachte.

Von den Bundesbahndirektionen sticht Hamburg hervor, denn es ist der einzige Titel, den ein westdeutscher Autor geschrieben hat. Jürgen Fuchs aus Michelstadt (Süd Hessen) nahm sich gleich fünf süddeutsche Bundesbahndirektionen vor, doch seit 2015 hüllt er sich in Schweigen. Die BD Münster ging 1974 in die BD Hannover ein, also nahm sich mein Mann nach Oldenburg und Münster auch noch Hannover an. Nach mehrjähriger Arbeit und vielen Unterbrechungen erschien schließlich Anfang 2021 die „Eisenbahndirektion Hannover“. Am Nikolaustag, d.h. am 6. Dezember 2021, kam dann folgende E-Mail bei uns an:

„Sehr geehrter Herr Kuhne,

ich gratuliere Ihnen sehr herzlich zu diesem brillanten Buch, zu dieser chronologischen Darstellung der Eisenbahndirektion Hannover in Wort, Bild und Grafik! Ich bin begeistert, als letzter Präsident „meine“

BD Hannover auf diese Art und Weise noch einmal erleben zu können. Ich verbinde mit der BD Hannover über die Zeit meiner Präsidentschaft hinaus auch meine drei Jahre (1964–1966) als Baureferendar und meine elf Jahre (1974–1985) als Dezernent.

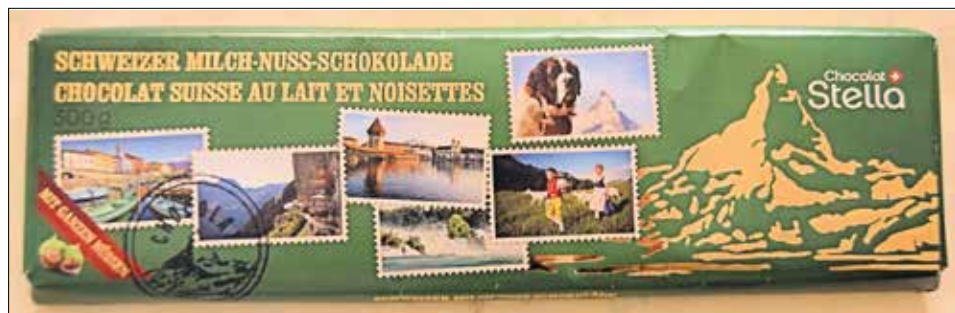
Sie haben mich mit diesem Buch betroffen gemacht. Herzlichen Dank!

Machen Sie weiter so. ich wünsche Ihnen viel Erfolg!“

Ihr Helmut Pohl

Dem ist wohl kaum etwas hinzuzufügen. Oder doch vielleicht? Da ist noch ein Eisen im Feuer, tief unten im Südwesten Deutschlands. Es war ebenfalls an diesem Nikolaustag 2021, als uns die Postzustellerin eine riesige frankierte Tafel Schokolade übergab mit dem Bemerken: „So etwas würde ich auch gerne mal bekommen.“ Kein Gruß dazu, nichts weiter, nur die Adresse des Absenders Ralph Müller aus Konstanz. Diesen kannten wir schon vom vorigen Jahr mit der gleichen Aktion. Hier denkt einer an uns, der gerne schon viel weiter wäre, denn er möchte die BD Stuttgart dokumentieren, wenn, ja wenn seine Kollegen mitarbeiten. Wir werden sehen.

Die Tafel Schokolade aus Konstanz



Auch Dieter Birnstein von der BSW-Gruppe Historische Eisenbahnuniformen Minden (HEUM) wünscht sich umgehend einen Titel, die „Eisenbahndirektion Wuppertal“. Nur einen Autor dafür hat er nicht. Außerdem liegt auf unserem Schrank ein Karton mit Material zur ED Köln, das uns Peter Jauch aus Köln schon vor Jahren zueignete, da er sich selbst nicht mehr dazu in der Lage sah. Auch dafür fehlt ein Autor. So wird wohl die „Eisenbahndirektion Schwerin“ der letzte Titel unserer Buchreihe sein. Lothar Kuhne und Wolf-

hard Noack haben damit den Reigen der Reichsbahndirektionen im Osten vollendet (Rezension im nächsten Heft). Die westdeutsche Palette der Bundesbahndirektionen bleibt aus heutiger Sicht leider unvollendet.

Im Übrigen haben wir während des Schreibens der Bücher viel Neues entdeckt sowie liebenswerte und interessante Menschen kennengelernt, vor allem Eisenbahner mit Hingebung zum Beruf. Diese Erfahrung war unsere Belohnung. Wir möchten sie keinesfalls missen.

Chronologie der Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“:

- 2006 Erfurt (Hans-Joachim Kirsche)
- 2007 Stettin, Pasewalk und Greifswald (Rudi Buchweitz/Rudi Dobbert/Wolfhard Noack)
- 2008 Grundlagen I (Helmut Schmidt)
- 2009 Dresden (Helga Kuhne), 1. Auflage
- 2010 Dresden, 2. Auflage
- 2010 Altona/Hamburg (Gert-E. Thalau)
- 2010 Grundlagen II (Helmut Schmidt/Hans-Joachim Kirsche)
- 2011 Stettin, Pasewalk und Greifswald, 2. Auflage
- 2011 Cottbus (Horst Kieschke/Sebastian Werner)
- 2011 Oldenburg (Lothar Kuhne)
- 2016 Halle (Helga und Lothar Kuhne)
- 2018 Münster (Lothar Kuhne)
- 2018 Osten (H.-Joachim Kirsche/Jürgen Krebs/Wolf-Dietger Machel/Immo Hoppe)
- 2020 Berlin (Siegfried Krause/Bernd Kuhlmann/Horst Naumann/Holger Prestin)
- 2021 Hannover (Lothar Kuhne)
- 2022 Schwerin (Lothar Kuhne/Wolfhard Noack)

Der MegaHUB Lehrte – eine Vision wird Realität

Redaktioneller Beitrag nach einem Literaturhinweis von **Richard Bohne, Hannover**

Zwischen dem Versender und dem Empfänger von Gütern liegen meist ein oder mehrere Logistiknoten, die nach Richtungen sortieren. Dafür hat sich in jüngster Zeit die Abkürzung HUB (Haupt-Umschlag-Basis) eingeschlichen. Auch ein großer Rangierbahnhof mit einem Ablaufberg war ein solcher HUB, nur hat ihn früher niemand so bezeichnet. Ein Ablaufberg funktionierte sehr material- und personalaufwendig. Und wer einmal Hemmschuhleger war, hatte diesen Aufwand am Ende der Schicht am eigenen Leibe gespürt.

Auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Lehrte (bei Hannover) hat die DB AG im Juni 2021 ihren ersten automatisierten HUB komplett in Betrieb genommen. Hier können Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger vom Lkw in den Güterzug „einsteigen“, von einem Güterzug zu einem anderen

Güterzug „umsteigen“ oder vom Güterzug auf den Lkw „aussteigen“. Am Tage dominiert der Schiene-Straße-Umschlag und in der Nacht der Umschlag von Schiene zu Schiene. Die Güterzüge kommen meist abends oder in der Nacht an und verlassen nach ca. drei Stunden wieder den HUB in neuer Sortierung. Die Eingangszüge erreichen Lehrte mit Ladeeinheiten in einem bunten Mix für gleich mehrere Zielterminals. Nach der Sortierung verlassen die Ausgangszüge das Terminal zielrein, also nur mit Ladeeinheiten für ein einziges Zielterminal. Dieses Modellprojekt „Kombinierter Verkehr“ soll sich in ganz Deutschland etablieren. Am Start- und Zielpunkt werden die Container über kurze Strecken per Lkw befördert, die Langstrecke legen sie per Bahn zurück. Diese Konzeption geht auf das Bundesministerium für Verkehr vom Jahr 1992 zurück.

Überblick über die neue Güter-Umschlagstation Lehrte

Foto: DB Netze AG





Zwei 80 Meter breite Portalkräne kurz hintereinander mit einem roten Transportfahrzeug auf der Betonfahrbahn.
Foto: NDR

Der „MegaHUB Lehrte“ startete am 23. Juni 2021 nach zweijähriger Bauzeit und einem Jahr Probebetrieb. Er hat 171 Millionen Euro gekostet und läuft voll digital. Dafür wurden in Lehrte sechs neue Umschlaggleise von je 720 Meter Länge gebaut. Fährt ein Güterzug ein oder aus, so werden die Krananlagen fahrstraßenabhängig aus dem Lichtraumprofil des jeweiligen Gleises wegbewegt. Das Stellwerk Lehrte Lf der Bauform SpDr S600 stimmt sich dazu elektronisch mit der Kransteuereinheit ab. Für Rangierfahrten sowie bei Ausfall der Kranschnittstelle wurde eine betriebliche Rückfallebene entwickelt. Hierbei tauschen Fahrdienstleiter(in) und Kranführer(in) betriebliche Meldungen aus und dokumentieren diese.

Das österreichische Unternehmen Künz lieferte drei Hochleistungsportalkräne mit einem hohen Sicherheitslevel. Alle drei Kräne fahren auf derselben

Fahrbahn und kommunizieren ständig untereinander, damit ein Auffahren verhindert wird. Sie schlagen die Ladeeinheiten vornehmlich in Querrichtung um. Die Längsrichtung übernehmen zwölf batteriebetriebene, autonome Transportfahrzeuge der Firma DUSS. Sie rollen auf drei Spuren einer Betonfahrbahn zwischen den Gleisen 3 und 4. Sie tauschen ihre leeren Batterien in wenigen Minuten autonom gegen volle aus und reihen sich danach wieder vollautomatisch in den Sortierprozess ein.

Kommt ein beladener Lkw an, hebt ein Portalkran die Ladeeinheit an und bewegt sie quer bis zur Mitte über die Betonfahrbahn. Dort senkt er sie auf ein Transportfahrzeug ab. Dieses fährt längs bis auf Höhe des Güterwagens und übergibt wieder an einen Portalkran. Der Portalkran steuert quer das jeweilige Gleis an und senkt die Ladeeinheit auf dem

Güterwagen ab. Hier wird nicht mehr der Güterwagen (über den Ablaufberg) verschoben, sondern das Frachtgut (in seiner Ladeeinheit) bewegt. Eigentlich eine stille Revolution im Gütertransport mit Einsparungen an Rangierloks und Rangierpersonal. Die gefährliche Arbeit des Hemmschuhlegers verliert damit endgültig ihren Schrecken.

Mehr als acht Kilometer Gleise und 24 Weichen sind im „MegaHub Lehrte“ verbaut. Er dient dem gesamten nordwestdeutschen Raum. Er ist Mega-schnell, Mega-innovativ und Mega-nachhaltig, so die Werbung. Diese neue, modernste Güterdrehscheibe Deutschlands hat eine projektierte Jahreskapazität von 269 000 Ladeeinheiten. Sie übernimmt auch die Aufgaben des innerstädtischen Containerbahnhofs Hannover-Linden. Dieser wurde 2020 geschlossen. Dadurch entfallen viele Lkw-Fahrten durch das Stadtgebiet von Hannover.

Zurzeit werden vom „MegaHUB Lehrte“ Zielterminals in Hamburg, Kiel, Lübeck, Osnaabrück, Duisburg, Ludwigshafen, Mannheim, Nürnberg, Regensburg, München sowie in Verona (I), Rotterdam (NL), Lovosice (CZ), Małaszewicze (PL) und Malmö (S) angefahren. Mit jedem ausgelasteten Güterzug, der Lehrte verlässt, werden 52 Lkws auf der Straße eingespart. Im Jahr sollen somit 384 000 Lkw-Fahrten vermieden werden.

Die neue Ladeeinheiten-Sortieranlage in Lehrte wird allerdings nicht von der DB AG betrieben, sondern von der MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH mit Sitz in Bodenheim, Rheinland-Pfalz. An dieser sind wiederum die Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG in Frankfurt am Main und die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS), ebenfalls in Bodenheim, beteiligt. Ganz so einfach ist es also nicht, eine zukunfts-trächtige Innovation zu verstehen.

50 Jahre InterCity-Züge

Redaktion

Ein halbes Jahrhundert ist es her, dass bei der Deutschen Bundesbahn die ersten InterCity-Züge (IC) auf Strecke gingen: von Hamburg Altona nach München, von Hannover nach München, von Hamburg-Altona nach Basel und von Bremen nach München. Sie verkehrten ab 26. September 1971 im Zwei-Stunden-Takt und führten ausschließlich lokbespannte 1. Klasse-Wagen. Sie waren die höchste Zuggattung im Personenverkehr und lösten die Gattung Fernschnellzug

(F) ab. Die InterCity-Züge unterlagen der Betriebsüberwachung bei der gerade neu geschaffenen Zentralen Transportleitung. Innerhalb von drei Monaten nach ihrer Einführung nahm die Zahl der Reisenden im Fernverkehr um 40 Prozent zu, während im gleichen Zeitraum zehn Prozent weniger Reisende in D-Zügen unterwegs waren. Die Einführung der InterCity-Züge wurde von einer Werbekampagne unter dem Motto „Intelligenter Reisen“ begleitet.

IC-Wagen 2. Klasse ab dem Jahr 1971 mit beigem Fensterband und dunkelblauem Wagenkasten
 Werbefoto Deutsche Bundesbahn/DB Fernverkehr



Die beige-blauen, klimatisierten Wagen zogen Elloks der Baureihe 101 bzw. 103. Sie konnten Spitzengeschwindigkeiten von 200 km/h erreichen. Unter dem Slogan: „Jede Stunde, jede Klasse“ wurden im Mai 1979 der Einstundentakt zwischen den Metropolen und die 2. Klasse eingeführt. Zusätzlich zum Fahrpreis waren in der 2. Klasse 3,- DM und in der 1. Klasse 10,- DM Zuschlag zu entrichten, Platzreservierung inclusive. Im Winterfahrplan

1980/81 fuhren täglich 148 IC's 47 Städte an. Die Zugnummern waren dreistellig (100-183, 507-693) und zusätzlich mit einem Namen belegt. Alle Züge führten einen Speisewagen und 58 von ihnen ein Zugsekretariat mit Zugtelefondienst. Jeweils zwei Linien boten an ausgewählten Bahnhöfen Anschlüsse am Bahnsteig gegenüber (Korrespondenzhalt). Die Unterteilung der Bahnsteige in Abschnitte (z.B. A-E) ist auf diese Zeit und den IC

IC-Wagen 1. Klasse ab dem Jahr 1986 mit orientiertem Fensterband, pastellviolettem Begleistreifen und lichtgrauem Wagenkasten
 Foto: R. Wollstadt auf wikiwand.com





Bei Eröffnung der Neubaustrecke Fulda–Würzburg am 28. Mai 1988 kamen die neuesten Fahrzeuge zum Einsatz. Hier eine Ellok der Baureihe 120 mit IC-Wagen in den neuen Produktfarben im Bahnhof Fulda.
Foto: K. Salzer auf wikimedia.org

Nach dem Mauerfall und der bevorstehenden Wiedervereinigung fährt am 27. Mai 1990 der erste IC nach Berlin. Diese „Jungfernfahrt“ nutzt die Prominenz für einen medienwirksamen Auftritt im und am Zug. Unter dem Jubel tausender Menschen hält der IC „Johann Sebastian Bach“ hier auch in Weimar.
Foto: Jürgen Ludwig, Bundesarchiv, Bild 183-1990-0527-007





IC-Steuerwagen (Bpmbdzf) am 20. März 2009 im Bahnhof Bensheim in den Produktfarben des DB AG Fernverkehrs (Grundfarbe lichtgrau mit verkehrsrotem Zierstreifen) Foto: J. Blau

zurückzuführen. Ab 1986 erhielten die unterschiedlichen Zuggattungen der Deutschen Bundesbahn farblich unterscheidbare Produktfarben, der IC lichtgrau mit orientrotem Fensterband und einem pastellvioletten Begleitstreifen darunter.

Anfang der 1990er Jahre bildeten die InterCity-Züge die zweithöchste Zuggattung des Fernverkehrs. Die InterCity-Express-Züge (ICE) eroberten die Spitze. Mitte der 1990er Jahre wechselten die IC's erneut die Farbgebung, nun lichtgrauer Wagenkasten und verkehrsrotes Fensterband sowie das neue DB AG-Logo. Zugleich wurden antriebslose Steuerwagen eingesetzt, um in Kopfbahnhöfen auf den Lokwechsel verzichten zu können. Ab 2003, unter anderem auch mit Eingliederung

der letzten InterRegio-Linien in das InterCity-Netz, erhielten die IC's das heutige Farbschema des Fernverkehrs analog dem ICE.

Seit Dezember 2015 wird die InterCity-Flotte durch neue doppelstöckige IC 2-Züge ergänzt. Die Speisewagen sind im IC völlig verschwunden und nur noch Bordbistros oder Snack-Caddy-Services erinnern an sie. Mittlerweile wurden viele der 22 IC-Linien zwischen den Metropolen durch ICE-Züge abgelöst und durch Schnellfahrstrecken beschleunigt, sodass der alte Spruch „Jede Stunde, jede Klasse“ jetzt besser zum ICE passt. Durch die Übernahme der InterRegio- und der Fernexpress-Züge sowie durch die Ausweitungen in die Fläche ist der IC heute wieder vom



Ein IC-Erinnerungszug fährt durch Deutschland – hier am 28. Oktober 2021 im Bahnhof Frankfurt (Main) Hbf. DB AG Pressefoto

Zwei-Stunden-Takt geprägt. Grenzüberschreitend wird die Zugattung als Euro-City bezeichnet. Die InterCity-Züge gehören zu DB Fernverkehr und seit 1. Januar 2022 zur tariflichen Produktklasse „B“ (teilgender Beitrag). Die IC´s sollen touristisch reizvolle Gegenden sowie Städte über 100

000 Einwohner in das deutsche Fernverkehrsnetz einbeziehen. Ganz klappt das aber nicht. Die 250 000-Einwohnerstadt Chemnitz zum Beispiel wird gegenwärtig von keinem einzigen Fernverkehrszug angefahren (2006 IC-Linie 14 Berlin-Riesa-Chemnitz eingestellt).

Kurzberichte

Neues im Personenverkehr



Am 1. Januar 2022 ist bei den deutschen Eisenbahnen der neue, übergeord-

nete Deutschlandtarif in Kraft getreten. Er wird angewendet, wenn jemand über seinen Verkehrsverbund oder sein Bundesland hinausfahren möchte. Danach gibt es drei Produktklassen: A = ICE, B = IC, C = Nahverkehr. Hinter dem Deutschlandtarif steht die 2020 gegründete Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG) mit Sitz in Frankfurt am Main. Sie besteht gegenwärtig aus 62 Gesellschaftern (beteiligte Eisenbahnverkehrsunternehmen) und ist für die Gestaltung des Tarifes und für die

Aufteilung der Einnahmen auf die vom Fahrgast benutzten Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständig. Somit gilt: Kunden brauchen für ihre Fahrt mit der Eisenbahn in Deutschland nur ein Ticket. Es spielt keine Rolle, ob es sich dabei um ein Ticket für den Nahverkehr oder einen durchgehenden Fahrschein in Kombination mit dem Fernverkehr handelt. Im Deutschlandtarif ist bei (fast) allen Angeboten die kostenfreie Mitnahme von bis zu drei Kindern möglich. Es müssen keine Familienkinder sein. Dies gilt unabhängig vom Fahrkartenaufdruck.

In diesem Zusammenhang ist ein Nachlösen im Zug nicht mehr möglich. Wer dennoch kurzentschlossen in einen ICE, IC oder EC einsteigt, muss sofort online ein Digitales Ticket auf seinem Laptop oder Handy buchen – zehn Minuten bleiben dafür nach der Abfahrt des Zuges. Vom Kundenbetreuer (Schaffner) wird im Zug keine Fahrkarte mehr ausgestellt (Ausnahme: Klassenwechsel von 2. zur 1. Klasse).

Die meisten Fahrgäste buchen frühzeitig, weil sie im Fernverkehr den sogenannten Supersparpreis wahrnehmen möchten. Denn wer an Bord bucht, bekommt nur noch den vergleichsweise teuren Flexpreis, zukünftig „Normalpreis“ genannt. Nur für Reisende mit Schwerbehindertenausweis besteht noch die Möglichkeit, eine Fahrkarte im Zug ohne Aufpreis zu erwerben. Bei Zügen im Nahverkehr gibt es noch teilweise den Kauf im Zug, am Automaten. Im Reisezentrum und am Fahrkartenautomaten wird der Preis für den Nah- und Fernverkehrsanteil getrennt berechnet und auf einem Ticket ausgedruckt, ohne dass man die Produktklassen-Aufteilung bemerkt.

Gute Nachrichten gibt es für alle freifahrtberechtigten Eisenbahner. Sie können jetzt pro Person vier Kinder bis 14 Jahre kostenfrei mitnehmen, unabhängig vom Verwandtschaftsverhältnis, also auch fremde Kinder. Bei fehlender Platzkartenbuchung kann es dabei in Fernverkehrszügen eng werden, denn als einziges Land in Europa hat Deutschland im Fernverkehr keine Reservierungspflicht.

Quellen: Peter Grunenberg – DB-Zugbegleiter im Fernverkehr und RfB für Eisenbahnerbe in Sachsen sowie Redaktions-Recherchen u. a. auf <https://deutschlandtarifverbund.de>

DB-Personaloffensive

Im vergangenen Jahr hat die DB AG 22 000 neue Mitarbeiter eingestellt. Mit diesen Jobzusatzungen hat die DB AG ihre Personaloffensive auch im zweiten Corona-Jahr erfolgreich fortgesetzt und das Einstellungsziel für 2021 übertroffen. Unter den Neueinstellungen sind 5 000 Nachwuchskräfte, ebenfalls ein neuer Rekord.

Die DB AG beschäftigt gegenwärtig 337 000 Mitarbeitende in 500 Berufen weltweit, davon 219 000 in Deutschland. 11 000 Nachwuchskräfte können 50 Ausbildungsberufe erlernen oder 25 Duale Studiengänge absolvieren. Weitere Job-Informationen finden Sie im Internet unter <https://karriere.deutschebahn.com/karriere-de> bzw. <https://www.einsteigen-jetzt.de>.

Quelle: „punkt 3“ Kundenmagazin 1/2022 von DB Regio Nordost und S-Bahn Berlin

Nach fast zwei Jahren Wartezeit – Modellbauseminar Baiersbronn 2021

Hans-Jürgen Brötz, Bruchsal – BSW-Förderer

Die Nachricht von Lothar Wissler, dass das Modellbauseminar 2021 in Baiersbronn wirklich stattfindet, aktivierte alle Teilnehmer, denn jeder hatte beim letzten Treffen Aufgaben für das nächste Seminar mitbekommen. Dazu zählten u.a.: Material besorgen, Kabel löten, Stellpulte bauen und natürlich Ideen für die Ortsgestaltung sammeln. Es gab für jeden etwas zu tun.

Im 14. Jahr unserer Tätigkeit ein kurzer Rückblick: Im November 2008 lud Lothar

Wissler erstmals zu einem Modellbauseminar für Anfänger nach Baiersbronn ein. Daraus entwickelte sich in den kommenden Jahren eine Modulanlage mit zwölf Segmenten. Auch das Thema war bald gefunden. Die Landschaft um die Bahn soll den Rhythmus der vier Jahreszeiten widerspiegeln. Auf der Gleichstrombahn in Spur H0/H0m wollten wir den Dampf- und Dieselbetrieb während der Epoche III (1949–1970) darstellen.

Da das letzte Seminar 2020 wegen Corona ausfiel, trafen wir uns mit zwölf Monaten Verspätung zum 13. Mal im BSW-Schwarzwaldhotel Baiersbronn vom 13. bis 21. November 2021. Aus den verschiedensten Regionen Deutschlands reisten die Modelleisenbahner an und erreichten zu den unterschiedlichsten Zeiten das Hotel. Jeder Freund, denn Freunde sind wir inzwischen geworden, wurde auf das Herzlichste begrüßt. Die Wiedersehensfreude war allen ins Gesicht geschrieben.

Der erste Tag gestaltet sich immer ähnlich. Ankommen, Zimmer beziehen, die schon Anwesenden begrüßen und die Anlageteile aus dem Lager holen und aufstellen. Diesmal wussten wir es zu schätzen, dass Lothar Wissler vor zwei Jahren einen Lagerraum außerhalb des Hotels gefunden hatte, den wir ebenerdig erreichen können. Der frühere Transport aus dem 4. Stock ohne Fahrstuhl blieb uns jetzt erspart.

Hans-Jürgen Jankowski hatte die längste Anreise aus Goldenstädt im Landkreis Ludwigslust-Parchim in Mecklenburg-Vorpommern





Hier steht der Bahnhof Ebenhausen Kopf, um ihn unter der Platte leichter verdrahten zu können.

Schließlich wurden noch um die Anlage herum die Arbeitsplätze der „Handwerker“ eingeteilt. Viele brachten ihr eigenes Werkzeug mit. Am Abend besprachen wir dann die geplanten und anfallenden Arbeiten. Da wir uns aber über ein Jahr nicht gesehen hatten, gab so viele Neuigkeiten auszutauschen, dass der gesellige Abend nicht so schnell zu Ende ging.

Am nächsten Tag, bei der ersten Durchsicht, stellten wir einige kleine Beschädigungen an den Anlage-Segmenten fest. Diese wurden beim weiteren Bauen mit ausgebessert. Die Schienen und Bahngelände der Kleinbahn (Spur H0m) auf den Segmenten 8 bis 12 hatten wir beim letzten Treffen schon verlegt und errichtet. Hier musste nun die Technik eingebaut werden. Die Landschaften auf allen Segmenten wurden ausgebessert, weiter vervollständigt und mit Fahrzeugen und vielen „Preiserleins“ belebt. Diesmal hatten wir keinen öffentlichen Fahrtag geplant.

Deswegen bauten wir die Anlage nur in Teilen auf. So blieb Freiraum zum Arbeiten und Bewegen. Für das Verlegen und Anschließen der Kabel und Schalter hatten wir die Segmente hochkant auf den Arbeitstischen fixiert.

Für die Dekorationen und die Ausgestaltung wollen wir vieles selbst herstellen. Bei allen Geländeabschnitten benötigen wir noch Bäume, Hecken usw. In den ersten Seminaren haben wir dafür verschiedene Methoden erlernt. Danach produzieren nun einige Teilnehmer die benötigten Teile in größeren Mengen. Weiteres Material für die angesiedelte Spedition mit Landhandlung wird auch selbst gemacht, wie z.B. Paletten mit Steinen oder Zementsäcken. Das Ladegut für die Wagen gehört ebenfalls dazu. Hier sind Geduld und ruhige Hände gefragt.

Am Rand des Ebenhausener Modell-Waldes wurde der Grundstein gelegt und das Forsthaus in Fertigbauweise errichtet. Die

Forsthausklausen bietet den Wanderern Getränke und Kleinigkeiten zum Essen an. Der Förster hat für die Kinder auch eine Schaukel in einen Baum gehängt. In wenigen Minuten können die Gäste den Bahnhof Ebenhausen erreichen und nach Hause fahren.

Die neue Viehverladeanlage am Bahnhof ist nun auch in Betrieb. Manchen Kühen scheint das Bahnfahren jedoch nicht geheuer. Während der Bauarbeiten am Forsthaus und der Verladeanlage hat Peter Schnell den Treppenaufgang zum Kleinbahnbahnhof errichtet. Endlich ist der rutschige Pfad durch eine sichere Treppe ersetzt. Auch die Elektrik an der Kleinbahn schreitet voran. Die Weichen und der Fahrstrom sind angeschlossen. Zwischenzeitlich ist entschieden, die Kleinbahn von

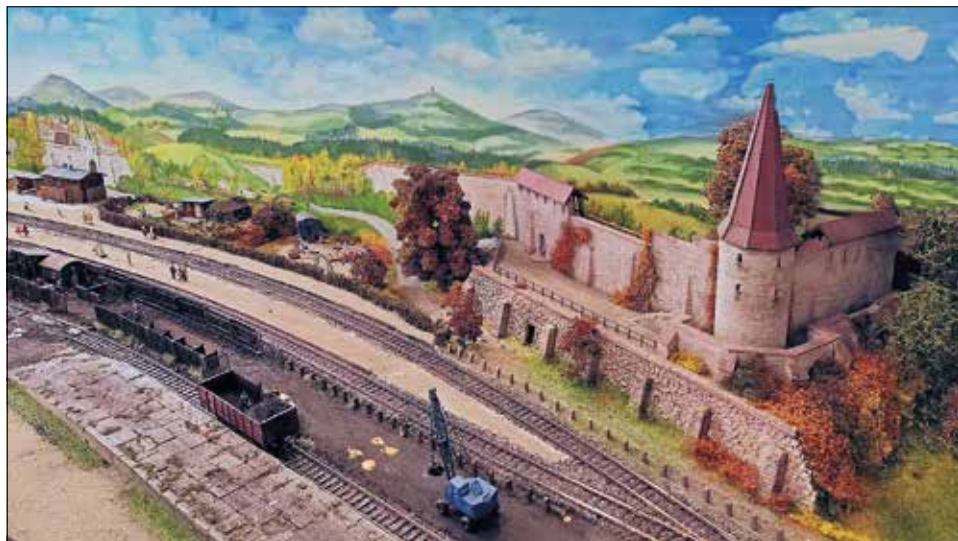
der Hauptbahn elektrisch komplett zu trennen. Dadurch wird der Übergang an der doppelten Kreuzungsweiche in Ebenhausen vereinfacht.

Zwei in Heimarbeit hergestellte Stellpulte für die Steuerung der Kleinbahn wurden mit Schaltern und Tastern bestückt und verkabelt. Vom Standort der Stellwerke ist die Strecke von Ebenhausen nach Ebenhausen Süd nicht vollständig einsehbar. Deshalb haben wir für den Fahrtregler drei Steckanschlüsse an unterschiedlichen Plätzen vorgesehen. So sind die Züge immer im Blickfeld.

Auf den Bahnhöfen und Bahnsteigen zeigt sich endlich Leben. Reisende und Besucher warten an den Bahnsteigen auf ihre Züge. Entlang der Bahnsteige sind La-

Das Forsthaus an den Gleisen





Gelungene Kombination aus Modell und Hintergrund

Fotos: Autor (4x)

ternenmasten installiert und angeschlossen worden. Trotz Epoche III haben wir langlebigere LED's verbaut.

Eine Überraschung hatte sich Lothar Wissler noch aufgehoben. Zu unserer Anlage gehören auch Hintergrundplatten. Teilweise waren sie mit entsprechenden Fotos schon beklebt. In der Zeit zwischen den Seminaren hat unser Leiter einen befreundeten Maler gefunden, der die Hintergründe passend zu unserer Landschaft gestaltete. Wir konnten nur staunen. Die ganze Anlage ist lebendiger geworden. Der Blick über die Häuser und die Sicht in die Ferne wirken fast so real wie im 3-D-Kino.

Wie bei den vergangenen Treffen konnten uns die Hotelgäste jederzeit in der Werkstatt (Hotel Seminarraum) besuchen. Davon wurde auch reichlich Gebrauch gemacht. Wir freuten uns immer wieder auf anregende Gespräche.

Am Ende der Arbeitswoche wollten wir doch noch das Ergebnis unserer Arbeiten

sehen. So wurde die Anlage komplett zusammengebaut und ausgerichtet. Natürlich war die Anspannung beim Befehl „Abfahren“ groß. Die Fahrdienstleiter entspannten sich aber bald, denn die Bahnen fuhren, die Weichen funktionierten und die Lampen beleuchteten die Bahnsteige. Unsere Arbeit hat sich gelohnt, der Test war bestanden.

Die Unterbrechung durch die Corona-Krise hat unserem Objekt nicht geschadet. Wir mussten unsere Gehirne zwar erst wieder in den Modellbaumodus versetzen, doch dann funktionierte das Mit- und Füreinander, als hätte es nie eine Pause gegeben. Ich danke allen „Mitbauern“ und vor allem Lothar Wissler, der für die Organisation und Vorbereitung schon vor und während des Seminars viel Zeit und Arbeit investiert hat.

Das Modellbauseminar 2022 ist für die Tage vom 12. bis 20. November 2022 geplant.

MEC Elbflorenz Dresden – zwischen demografischem Wandel und Pandemie

Hellfried Richter, Pirna – Regionaler Fachberater Modelleisenbahn Sachsen

Alles begann 1965 als Schüler-Arbeitsgemeinschaft auf dem Dachboden einer Schule in Dresden-Cotta. Das war vor 57 Jahren. Im Jahr 1969 schloss sich die Arbeitsgemeinschaft dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR an. Wie die Struktur es damals vorsah, bekam die AG Modellbahn „Elbflorenz“ die Bezeichnung 3/36 („3“ für Reichsbahndirektion Dresden, „36“ für die laufende AG-Nummer). Mit Elan und Enthusiasmus fing ein lebendiges Clubleben an, das schon im Jahr 1972 zur ersten eigenen Modellbahn-

ausstellung führte. Viele Jahre konnten die Modellbahnfreunde in einem Hinterhaus in Dresden-Löbtau ihrer sinnvollen und schönen Freizeitbeschäftigung nachgehen, die von offiziellen Stellen im politischen System der DDR recht gut gefördert wurde. Es folgten Jahrzehnte als Betriebsarbeitsgemeinschaft des Raw Dresden-Friedrichstadt. Von hier kam finanzielle und materielle Unterstützung. Daher fanden viele der Ausstellungen im Eisenbahnumfeld statt, die bedeutendsten im damaligen Ernst-Thälmann-Saal des Dresdner

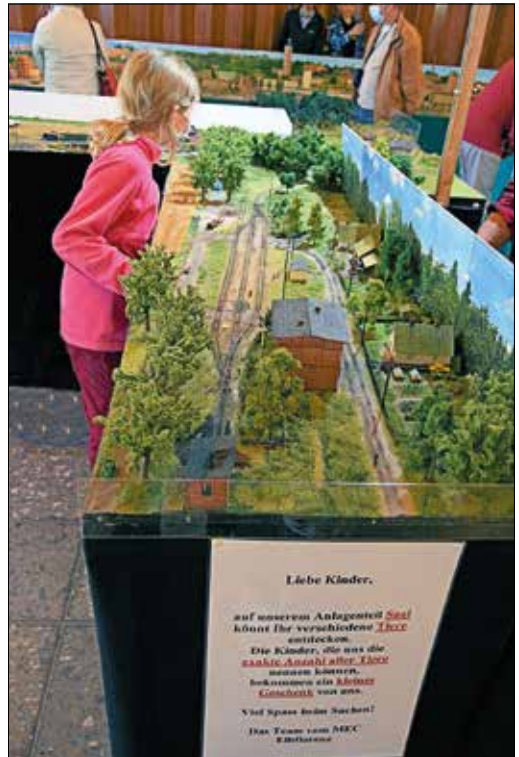
Die H0-Hauptanlage des MEC Elbflorenz Dresden während einer Ausstellung im Oktober 2021, im Hintergrund links: Rocco Lippert, rechts: Franz Eckard, im Vordergrund links: Manfred Eichhorn (ehemaliger Clubvorsitzender), rechts: Matthias Hengst (Clubvorsitzender seit 2015) Foto: L. Kuhne



Hauptbahnhofs, heute Restaurant „Marché Mövenpick“. Besondere Erinnerungen haben die Clubmitglieder auch an Modellbahnausstellungen in den provisorischen Hallen am Fučík-Platz (heute Straßburger Platz), die gemeinsam mit dem Modellbahnclub „Theodor-Kunz“ Pirna organisiert wurden. Auf diesem Gelände in der „Gläsernen Manufaktur“ produziert heute der VW-Konzern Elektroautos.

Wie im ganzen Land ging die politische Wende auch an der AG 3/36 nicht spurlos vorbei. Da fast alle Mitglieder noch Werksangehörige des Raw Dresden-Friedrichstadt waren, ergab sich die Möglichkeit, Räumlichkeiten im dortigen Werk zu beziehen. Kaum hatte man sich eingelebt, wurde 1992 das Raw Dresden-Friedrichstadt geschlossen. Wieder fuhren die Umzugsautos vor, glücklicherweise nicht sehr weit, denn nun stand der ehemalige Raw-Speisesaal mit seiner schönen rustikalen Innenausstattung leer. Er wurde zum neuen Domizil, wo sich Jung und Alt noch heute zum gemeinsamen Hobby „Modelleisenbahn“ treffen. Aus der AG 3/36 wurde der MEC Elbflorenz Dresden, der 1994 dem Bahn-Sozialwerk der Deutschen Reichsbahn beitrug. Mit dessen Hilfe, später Stiftung Bahn-Sozialwerk, konnte sich der Modellbahn-Club etablieren und bis heute auch über die Landesgrenzen hinaus arrangieren.

Mit seinen aktuell 27 Mitgliedern findet ein interessantes, lebendiges und erfolgreiches Clubleben statt. Der „Dienstälteste“ ist 88 Jahre alt, aber es besteht auch eine Jugendgruppe mit fünf Zwölfjährigen. Das ist das Ergebnis des zukunftsorientierten Agierens des Clubvorsitzenden



Anlagenteil Saal der Franzburger Kreisbahn in Spurweite TTm – Bei Ausstellungen können hier Kinder die Anzahl der verwendeten Tiere feststellen und etwas gewinnen.
Foto: L. Kuhne

Matthias Hengst, der die erfolgreiche Führungstätigkeit des langjährigen Vorsitzenden Manfred Eichhorn fortsetzt und an die Bedingungen unserer Zeit anpasst.

Mehrere Modellbahnanlagen werden gegenwärtig bearbeitet. Auf der sehr großen und schönen Clubanlage in Nenngroße H0 gibt es auch einen interessanten Straßenbahnbetrieb, angelehnt an die Dresdner Verkehrsbetriebe. Die neue TT-Anlage entstand nach dem Vorbild der Altmärkischen Kleinbahnen und eine weitere neue H0-Anlage zeigt Ausschnitte der Strecke Brand-Erbisdorf–

Langenau (Sachs). In jüngster Zeit kam noch eine TTm-Anlage hinzu, die Teile der Franzburger Kreisbahn (zwischen Stralsund, Barth und Damgarten) nachgestaltet. Um der Moderne Rechnung zu tragen und auch den Nachwuchs langfristig zu begeistern, werden die neuen Anlagen in Digital-Technik ausgelegt.

Aber auch die besten Ideen und Qualitäten werden laufend vor neue Herausforderungen gestellt. In der aktuellen gesundheitlichen Situation sind ständig

neue Ideen und Erfindergeist gefragt, um das Clubleben so schnell wie möglich und so gut wie möglich zu gestalten. Auch diesen Herausforderungen hat sich der Club bisher erfolgreich gestellt.

Für die kommenden Ausstellungen hofft der Club auf planbarere Bedingungen. Interessierte Besucher und Freunde, die eventuell sogar mit uns Modellbahnern ihre Freizeit gestalten wollen, informieren sich bitte auf www.mec-elbflorenz.de.

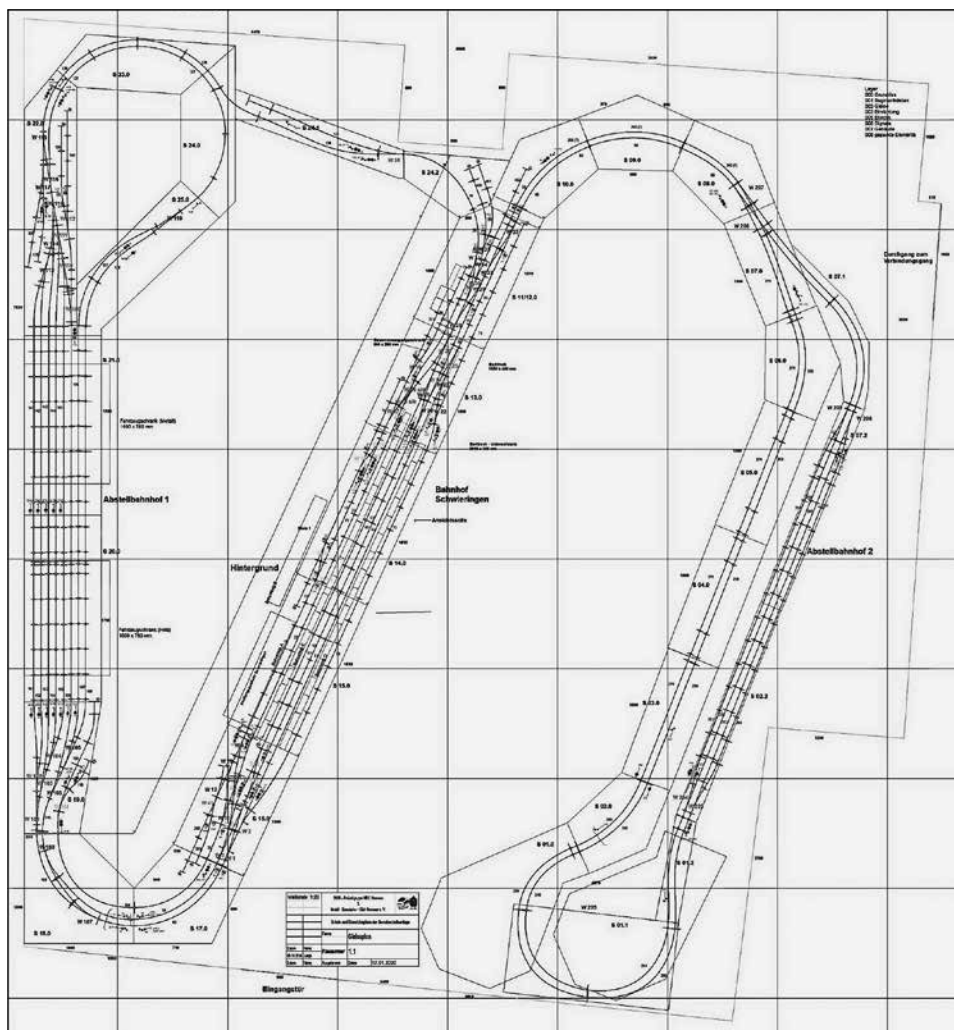
Die digitale H0-Anlage der BSW-Gruppe MEC Hannover

Günter Jungk, Hannover – BSW-Gruppe Modell-Eisenbahn-Club Hannover

Im Frühjahr 2002 sind noch während der laufenden Renovierungsphase des Clubheimes Diskussionen über den Aufbau und die Zusammensetzung der neuen modularen Clubanlage geführt worden. Dazu wurden die Maße des Anlagenraumes aufgenommen und Pläne geschmiedet. Mehrere Vorschläge wurden ausführlich besprochen. Nachdem die Arbeiten zur Ausgestaltung des Clubheimes im Sommer 2003 beendet waren, trat die Beschäftigung mit der Modellbahn wieder in den Vordergrund. Die ersten Modulkästen wurden aufgebaut und mit Gleisen, Gebäuden, Landschaft und weiteren Details bestückt. Dabei reifte der Gedanke, diesen „Grundstock“ zum Bau einer Schauanlage in der Form eines „Hundeknochens“ zu verwenden. Im Herbst 2003 wurden einige Module für die große Modulanlage im Rohbau erstellt. Die Modulkästen sind mit Korkun-

terlagen und Gleisen ausgerüstet worden. Im Modul-Bahnhof wurden Weichenbauteile an einigen Weichen erneuert. Das Frühjahr 2004 verstrich mit vielen Diskussionen, weil immer neue Fragen zum weiteren Bau der Digital-Segment-Anlage auftauchten. Aber trotz aller Diskussionen dümpelte der Bau der neuen Anlage weiter vor sich hin. Der Umstand, dass zwei Anlagen im Raum stehen sollten, war auf die Dauer nicht befriedigend.

Die Schauanlage wurde im Februar 2006 durch eine Hintergrundkulisse ergänzt. Danach begann eine Debatte, die den geplanten Aufbau des Ovals mit Durchgangs- und Abstellbahnhof in Frage stellte. Bei den vielen Gesprächen reifte eine Idee heran, die den Ausweg bot, beide Anlagen miteinander zu verbinden. Das Pro und Kontra dieser Idee wurde zwar intensiv, aber sehr schleppend diskutiert, sodass der Anlagenbau zum Erlie-



Gleisplan des MEC Hannover

gen kam. Erst nachdem die Gruppenleitung die Entscheidung getroffen hatte, die bisherige Anlagenplanung zu ändern und beide Anlagenteile miteinander zu verbinden, ging es wieder voran. Vom Februar 2007 bis Oktober 2007 fanden die Holzarbeiten zum Bau der einzelnen Segmente statt. Parallel dazu lief auf den

fertiggestellten Segmenten die Verlegung der Gleise und Weichen.

Ab November 2007 beschafften wir die einzelnen Komponenten zum digitalen Fahren, Schalten, Melden und Steuern. Im Oktober 2008 sind die ersten Decoder unter dem Verteilersegment S11/12.0 montiert worden. Die elektrische Verdrahtung der

Segmente, die Herstellung der Fahrstromanschlüsse und die Anschaltung der Weichen und der zugehörigen Antriebe zogen sich bis Oktober 2020 hin. Bei der Installation der Weichenantriebe traten Mängel bei der geplanten mechanischen Ansteuerung auf. Zusätzlich ergaben sich Probleme bei der elektrischen Funktion. Dazu war es notwendig, alle Weichenantriebe mehrmals abzubauen und neu zu justieren.

2013 gab es einen weiteren großen Rückschlag. Ein Schwelbrand in der Stromversorgung 1 wurde entdeckt und es mussten Fahrstromverstärker (Booster, 2,5 VA) installiert werden. Danach traten keine Probleme mehr auf. Fahrversuche fanden statt und es wurde weiter an der elektrischen Installation gearbeitet. Das erste Segment war fertig verdrahtet. Nach erfolgreicher Prüfung der Verdrahtung wurde das Segment mit der Stromversorgung verbunden und an die Zentrale „Intellibox“ angeschlossen. Es wurden die erforderlichen Daten für die Digitalbausteine in das Steuerungsprogramm eingegeben, die ersten Weichen umgestellt und weitere Probefahrten unternommen. Im nächsten Schritt ging der „s88“-Bus in Betrieb. Die Rückmeldungen der Weichen und der Gleisbesetzmeldungen wurden einwandfrei vom Steuerungsprogramm erkannt.

Nun aber begannen neue Probleme. Es traten undefinierbare Störungen auf. Mal meldeten die Booster einen Kurzschluss, mal spielte die Rückmeldung „verrückt“. Nach vielem Ausprobieren und Testen fiel den Beteiligten ein Brandgeruch auf und bevor der Netzstecker gezogen werden konnte, lösten Sicherungen in der Stromversorgung aus und die „Intellibox“ stellte den Betrieb ein. Nach dem ersten Schreck wurde nach der Ursache geforscht. Aus

der betroffenen Stromversorgung trat Qualm aus und den Beteiligten stach ein stechender Brandgeruch in die Nase. Ein Schwelbrand hatte einen Booster völlig zerstört. Die Folgen dieses Ereignisses waren mehrere zerstörte Sicherungen, ein schadhafter Booster und eine zerstörte Digitalzentrale. Die Sicherungen und der Booster wurden ersetzt, aber die Digitalzentrale musste zur Reparatur eingeschickt werden. Zum Glück war nur die Endstufe zerstört. Doch die Ratlosigkeit der Beteiligten war immens und es trat eine große Demotivationsphase ein. Während eines halbjährigen Baustopps wurden nach Informationen in der Literatur und im „World Wide Web“ gesucht und Fachleute um Rat gefragt. Letztendlich trug eine Publikation der Firma Tams zur entscheidenden Aufklärung der Zusammenhänge bei. Die Ursache lag an einer fehlenden Masseverbindung und einem nicht phasengleichen Anschluss der Trafos für die digitalen Komponenten. Wenn wir das alles schon vorher gewusst hätten. Aber hätte, hätte, Fahrradkette ...

Landschaftliche Beschreibung der Anlage:

Die Vereinsanlage des MEC Hannover stellt einen gedachten Ausschnitt mit dem Bahnhof der Großstadt „Schwieringen“ und ihrem Umfeld dar. Die gedachte Nord-Süd-Strecke durchfährt im für den Betrachter sichtbaren linken Bereich die „Schwiera-Alme-Senke“ und auf der rechten Seite das „Langenthal“. Das Umfeld dieser Anlage wurde in einer Mittelgebirgslage angesiedelt. Dargestellt wird ein Zugbetrieb der Epochen V und VI.

Die Segmente der Anlage:

Die Anlage selbst wird aus 31 Segmenten der verschiedensten Größen und



Zwei Bildausschnitte der Gesamtanlage im Jahr 2021 unter Corona-Bedingungen (max. vier Personen)



Formen gebildet. Die meisten Segmente haben nur das Kopfstück nach dem Nord-Modul-System, aber die Gleise oder die elektrischen Verbindungen verhindern den Einsatz als Modul. Einige Segmente, besonders die im nicht sichtbaren Bereich, haben, je nach Größe und Form, Kopfstücke mit eigenständigen Maßen erhalten. Im sichtbaren Bereich werden die Segmente mit einer Hintergrundkulisse abgeschlossen.

Die digitale Ausstattung:

Als Digitalzentrale wird die „Intelli-Box-II“ der Firma Uhlenbrock eingesetzt. Sie ist das Herzstück der gesamten digitalen Struktur. Zur Entlastung der „Intelli-Box II“ wurde das Rückmelde-Interface „HSI“ der Firma Littfinski Daten Technik (LDT) eingebaut. Dieses Interface ist durch eine USB-Schnittstelle direkt an den PC angeschlossen und entlastet damit die Zentraleinheit.

Die Zentraleinheit dient zum Fahren der Lokomotiven und zum Schalten der Decoder. Um die Digitalisierung voll ausnutzen zu können, wurde das Steuerungsprogramm „Railware 7.0“ der Firma Hinz beschafft und installiert.

Elektrische Versorgung der Segmente:

Von den zwölf Transformatoren mit 16 V/70 VA der Firma Conrad versorgen elf die Booster, damit in den einzelnen Fahrstromabschnitten genügend Strom zur Verfügung steht. Ein Trafo speist die Zentraleinheit. Drei Trafos mit jeweils 16-18 V/4 A dienen der Versorgung der Weichenstromkreise und der Decoder. Zwei Trafos 14-16 V/2 A dienen dem Betrieb des Zubehörs. Die Ausgangsleitungen der Stromversorgung sind mit einer besonderen Steckverbindung an das Segment S11/12.0 angeschlossen. Dieses Segment verteilt über eine Lötleiste alle benötigten Stromarten und Spannungen auf die Ringleitungen mit einem Leiterquerschnitt von 1,0 mm² und 1,5 mm². Innerhalb der Segmente werden Leitungen von 0,14 mm², 0,25 mm² und 0,50 mm² Querschnitt mit unterschiedlichen Farben verwendet.

Die Ringleitungen der Segmente werden untereinander elektrisch verbunden mit sechs- oder dreipoligen Steckverbindungen, bestehend aus Aufnahmegehäusen, jeweils bestückt mit Stecker- und Buchsenkontakten der Marke Universal MATE-N-LOK.

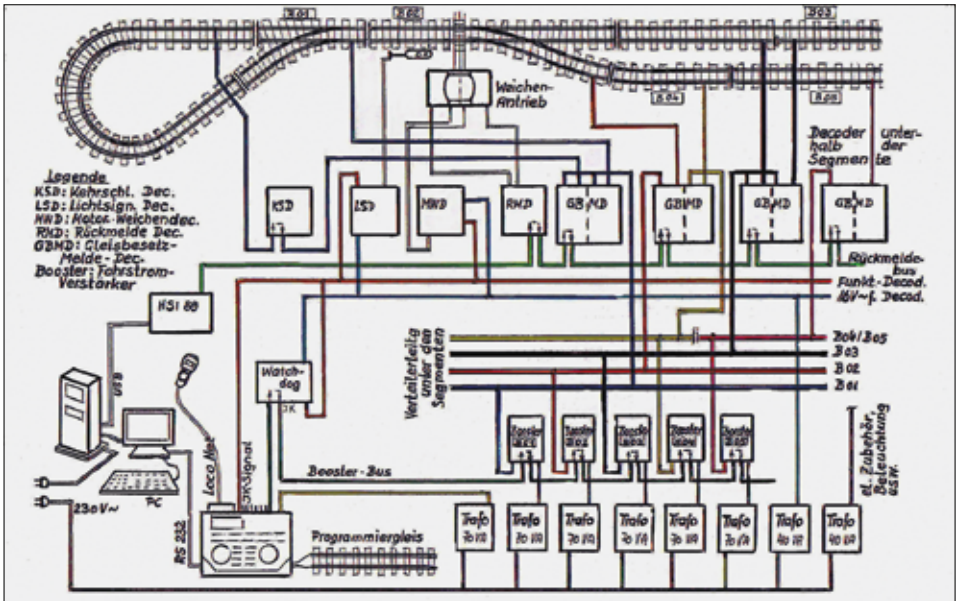
Der Funktions-Decoder-Bus (vieradrig) und der Booster-Bus (fünfadrig) sind mit fünf- und sechspoligen DIN-Rundsteckern und -Kupplungen mit unterschiedlicher Stecker- und Buchsenbelegung verbunden.

Der Rückmelde-Bus (S88-N Bus, sechsadrig) ist an die Netzwerkleitungen ange-

schlossen. Das „Loco-Net“ (sechsadrig) ist mit Steckern und Buchsen der RJ 12-Ausführung ausgestattet. Es wird für die Handsteuergeräte genutzt, um Rangierfahrten zu ermöglichen.

Weitere elektrische Komponenten sind die Booster zur Fahrstromverstärkung, die Motorweichendecoder zum Umstellen der Weichen, die Rückmeldebausteine für die Lageinformation der Weiche, die Gleisbesetzmelder zur Anzeige der Gleisabschnitte, die Lichtsignaldecoder zur Stellung der Haupt- und Lichtsperrsignale und Funktions- und Schaltdecoder zum Ein- und Ausschalten von Beleuchtungen etc. und die Kehrschleifenmodule zum Umpolen des Fahrstroms innerhalb der Wendeschleifen.

Das Programm „Railware 7.0“ mit seinen umfangreichen Möglichkeiten erfasst die Daten zur Fahrzeug- und Weichensteuerung und überwacht die Zug- und Rangierfahrten. Der PC mit dem Steuerungsprogramm dient als Bindeglied zwischen Bediener/innen und der Zentraleinheit. Der/die Bediener/in gibt die jeweiligen Stellaufträge und Fahrbefehle entweder mit der Maus oder über die Tastatur ein. Diese Elemente sind in der Mitte des Tisches angeordnet. Dazu gehören der Schalter für die 230 V-Versorgung und ein Schlüsselschalter für die Anlagen-Stromversorgung. Unterhalb dieser vorgenannten Elemente ist ein Programmiergleis angeordnet. Der linke Bildschirm dient zur Anzeige des Gleisbildes und der Bedienung der Fahrstraßen, Weichen und anderer Objekte. Der rechte Monitor dient zur Anzeige von Fehlermeldungen und weiteren Zusatzmenüs des Steuerungsprogramms.



Schaltplan der Anlage.

Auf der Rückseite ist ein „Anschlussbrett“ angeordnet. Diese Fläche dient der Aufnahme aller ein- und ausgehenden Leitungen für die einzelnen Anschlussarten. Der gesamte Bedientisch ist mit Rollen ausgestattet, um ihn für Reinigungs- und Wartungsarbeiten verschieben zu können.

Oberbau:

Alle verlegten Gleise und Weichen im sichtbaren Bereich sind „Elite“-Gleise der Firma Tillig mit 2,1 Millimeter Profilhöhe. Gleise und Weichen im nicht sichtbaren Bereich sind Produkte der Firma Roco mit dem alten Modellgleis ohne Bettung und 2,5 Millimeter Profilhöhe. Sie sind auf einer 5 Millimeter starken Korkschicht aufgeklebt. Das Einschottern der Gleise erfolgt erst nach Abschluss der Installation der elektrischen Komponenten und der einwandfreien Funktion der Bauteile.

Die Weichen und alle Gleise sind gegeneinander isoliert. Sie bilden die Grundlage für die Gleisfreimeldung. Es sind 63 Weichen vorhanden, die sich in 61 Stück einfache Weichen mit unterschiedlichen Abzweiggradien, eine einfache Kreuzungsweiche mit außenliegenden Zungen und eine doppelte Kreuzungsweiche mit außenliegenden Zungen (System Baeseler) aufteilen.

Zurzeit sind wir mit der Anlage im Testbetrieb. D. h. alle möglichen Kombinationen der digitalen Komponenten werden intensiv ausprobiert, um Schwachstellen aufzudecken und zu beseitigen. Die ersten Gebäude wurden probeweise aufgestellt und erste zaghafte Ansätze der Landschaftsgestaltung sind erkennbar. Weitere Baustufen werden folgen, um einen anspruchsvollen Anlagenbetrieb gewährleisten zu können.

Jürgen Henning – der Herr der Züge

Jürgen Hirsch, Berlin – BSW-Ortsstelle Berlin Nord-Ost

Es ist Spätherbst in Berlin, als 1937 ein Junge geboren wird, der die obige Überschrift wahr werden lässt. Jürgen Henning musste einen Teil seiner Kindheit während des Zweiten Weltkrieges, aus Angst vor Bomben und Zerstörung, bei seinen Großeltern in Pretzsch verbringen. Das kleine Städtchen zwischen Elbe und Dübener Heide hatte auch einen Bahnhof, auf dem sein Opa Bahnhofsvorsteher war. Und nichts war schöner, als aus dem Fenster der Dienstwohnung das aufregende Betriebsgeschehen bei der Bahn zu



beobachten. Reger Personen- und Güterverkehr Richtung Wittenberg, Torgau und Eilenburg bildeten die ersten Grundlagen zu der Erkenntnis: Ich werde später auch Eisenbahner.

Nach Ende des Krieges konnte Jürgen seine in Pretzsch begonnene Schulzeit in der Schliemann Schule im Berliner Bezirk Prenzlauer Berg beenden und seinen Wunsch, Eisenbahner zu werden, in die Tat umsetzen. Die Lehre bei der Deutschen Reichsbahn (DR) begann er 1952 als Junghelfer auf dem ehemaligen Rangierbahnhof Berlin-Schöneweide, wo er die Grundlagen des Eisenbahnerberufs erlernte. 1955 schloss er die Ausbildung als Facharbeiter für Eisenbahnbetriebs- und -Verkehrsdienst erfolgreich ab. Es begann eine spannende Zeit auf dem Bahnhof Berlin-Schöneweide, wo der junge Facharbeiter sein gelerntes Wissen als Zugmelder, Weichenwärter, Rangierleiter, Stellwerksmeister bis hin zum Einsatz als Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk Sw in der Praxis beweisen konnte.

Schön, wenn man spürt, ich kann noch mehr. Nach den gesammelten Erfahrungen

Weichenwärter auf Stellwerk Swr um 1955



gen als Betriebseisenbahner auf einem Rangierbahnhof, stellte sich Jürgen der Herausforderung, eine Techniker Ausbildung zu absolvieren. Das Fernstudium an der Fachschule in Gotha war Voraussetzung für neue, größere Aufgaben in seinem Beruf. Nach erfolgreichem Abschluss 1964 konnte er zur Reichsbahndirektion (Rbd) Berlin wechseln. Sein neues Betätigungsfeld in der Oberdispatcherleitung (Odl) war für ihn anspruchsvolles Neuland. Hier lag seine Verantwortung bei der Disposition des Reise- und Güterverkehrs, der täglich in hoher Qualität und pünktlich zu erfolgen hatte. Jeder Insider aus dieser Zeit wusste, dass bei einer achtzigprozentigen Auslastung der Bahnanlagen der DR ein ständig hohes Engagement aller Eisenbahner im operativen Dienst erforderlich war. Insbesondere stand in der DDR die zuverlässige Absicherung der Energieversorgung mit an vorderster Stelle. Das hieß für die Eisenbahner: täglicher Kampf bei Bereitstellung der notwendigen Leerwagen für die Braunkohle-Tagebaue und Belieferung der Kraftwerke in der Lausitz. Sicherlich führte die erfolgreiche Arbeit von Jürgen Henning auf den verschiedenen Arbeitsplätzen in der Odl dazu, ihn als Vertreter des Direktionsdispatchers einzusetzen.

Aber diese, seine Arbeit brachte es auch mit sich, dass er beim Telefonieren mit Kollegen/innen plötzlich eine weibliche Stimme vernahm, die ihm durch und durch ging. Und so zog eines Tages eine Magdeburger Eisenbahnerin in eine gemeinsame Wohnung nach Berlin. Trotz des neuen Lebensinhaltes spürte Jürgen Henning, dass die Bahn auch weiterhin ein Lebenstraum blieb. So begann er 1966 nochmals ein Fernstudium an der Fach-



Fahrdienstleiter auf Stellwerk Sw um 1960

schule in Gotha mit dem Ziel „Ingenieur für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik“. Nach fünfjährigem Lernen schloss er 1971 das Fernstudium erfolgreich ab. Seine Karriere fand dann 1980 mit der Berufung zum Direktionsdispatcher der Rbd Berlin ihren Höhepunkt.

Mit seinem großen Wissen und seinen umfangreichen Erfahrungen konnte er sich auch nach der politischen Wende bei der Schaffung einer nun wieder gemeinsamen Deutschen Bahn einbringen und helfen, deren verkehrspolitischen Aufgaben erfolgreich zu realisieren. Trotz diverser struktureller Veränderungen in den 1990er Jahren, blieb er Herr der Züge.

Als Leiter Netzdisposition im Geschäftsbereich Netz AG, Region Ost, war Jürgen Henning verantwortlich für die Realisierung der Transportaufgaben von der Ostseeküste bis zur Lausitz. Bis zu seinem Ruhestand im Jahre 2002 hat er diese Aufgabe all die Jahre bravourös gemeis-

tert. Hier in diesem Heft auf Seite 47 beschreibt er die bewegten Novembertage 1989 in Berlin aus der Sicht eines Direktionsdispatchers.

Zehn Jahre später half er mit, die rechnergestützte Betriebszentrale (BZ) Berlin aus der Taufe zu heben und zu leiten. Auch das war völliges Neuland, ebenso wie seine Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss der Industrie- und Handelskammer Berlin.

Als Leser werden Sie sich jetzt sicher fragen, ob der Mann mit dieser Bilderbuchkarriere und 50 Dienstjahren als Eisenbahner auch noch ein Hobby hat. Ja, hat er! Er war und ist begeisterter Modelleisenbahner. Er besitzt eine große Sammlung zur Historie der Eisenbahn und ist langjähriger, aktiver Förderer in der BSW-Ortsstelle Berlin Nord-Ost. Und er ist Vater von drei Söhnen, die ihn inzwischen zum Opa von drei Enkeln gemacht haben.

Der Naturliebhaber Jürgen Henning nutzt auch jede freie Minute, um in seinem Wohnort im Landkreis Märkisch-Oderland gemeinsam mit seiner Gattin ausgiebige Spaziergänge zu unternehmen.

Am Ende dieses Porträts möchte ich Ihnen als Leser noch sagen, ich kenne diesen Eisenbahner schon seit Ende der 1960er Jahre, als er mit seiner Frau in eine Dienstwohnung der Bahn ins selbe Haus einzog, in dem schon meine Schwiegereltern lebten. Anfang 1980 sahen wir uns als Kollegen in der Rbd Berlin wieder und bis zu seinem Ruhestand waren wir gemeinsam in der DB Netz AG, Region Ost, tätig. 2003 trafen wir uns als Fahrgäste wieder, als der legendäre DR-Schnelltriebwagen Bauart Görlitz (besser bekannt als VINDOBONA, s. Seite 53), seine Abschiedsfahrt nach Malmö absolvierte. Seitdem und bis zum heutigen Tag sehen wir uns in der BSW-Ortsstelle Berlin Nord-Ost zum Gedankenaustausch, um neue Ideen zu verwirklichen und um andere Förderer zu unterstützen. Dieser lange gemeinsame und sich oft kreuzende Weg hat mich bewogen, dieses Porträt zu schreiben, hier der Öffentlichkeit vorzustellen und DANKE zu sagen.

Du, lieber Jürgen Henning, du bist einer von uns!



**Jürgen Henning im Jahr 2000 in seinem Büro als Leiter Netzdisposition
Fotos: Sammlung Henning (4x)**

25 Jahre Ehrenamt in Kirchheim unter Teck

Dirk Übbing – Modelleisenbahn-Club Kirchheim/Teck

Kirchheim unter Teck ist eine Mittelstadt in Baden-Württemberg, etwa 25 Kilometer südöstlich von Stuttgart. Hier ist die BSW-Freizeitgruppe Modelleisenbahn-Club Kirchheim/ Teck (MECK) zu Hause. Ihr Kassierer Rainer Hübl wurde am Donnerstag, den 9. Dezember 2021 für seine 25-jährige treue, ehrenamtliche Tätigkeit geehrt. Die Ehrung sprachen stellvertretend für die Stiftungsfamilie BSW/EWH der Gruppenleiter Lothar Wissler und der stellvertretende Gruppenleiter Günter Ackermann aus.

Der 1957 geborene Rainer Hübl ist BSW-Förderer und seit 1985 Mitglied im MECK. Er ist erst der zweite Kassierer in der 45-jährigen Geschichte des MECK. Der bekennende Märklin-Bahner ist sowohl modellbauerisch als auch elektronisch auf der Höhe der Zeit. Etwa gleichzeitig mit den Modellbauern des Hamburger Miniaturwunderlandes baute er für die Parodiestrecke des MECK die erste Stampfbeton-Eisenbahnbrücke in Deutschland nach.



Die drei vom Modelleisenbahn-Club Kirchheim/Teck – der Jubilar Rainer Hübl in der Mitte, links Gruppenleiter Lothar Wissler, rechts stellv. Gruppenleiter Günter Ackermann. Foto: D. Übbing

Die wilde Vertreibung der Riesengebirgler mit der Eisenbahn im Sommer 1945

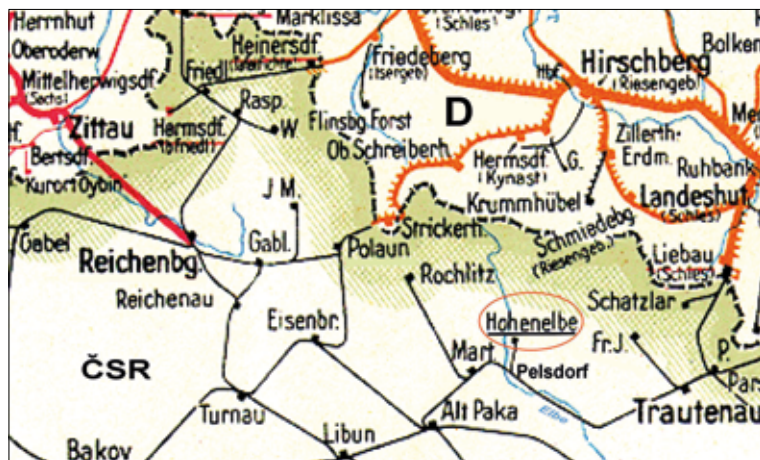
Divoké vyhnání obyvatel Krkonoš s vlakem v létě 1945

Redaktioneller Beitrag nach einer **Zuarbeit von Erich Kraus, Dresden**

Das Riesengebirge im Sudetenland hat viele Legenden und Sagen hervorgebracht. Am bekanntesten ist die vom Berggeist Rübezahl. Der höchste Berg ist die Schneekoppe. An ihren Hängen entspringt die Elbe. Hier lebten seit jeher Deutsche, Tschechen und Schlesier. Im Ergebnis des Ersten Weltkriegs wurde im Oktober 1918 ein selbstständiger tschecho-slowakischer Staat proklamiert (Erste Republik). Dazu gehörte auch der südliche Teil des Riesengebirges mit hauptsächlich deutscher Bevölkerung. Nach dem Münchner Abkommen vom 30. September 1938 wurde am 10. Oktober 1938 das Sudetenland aus dem Staatsverband der Tschechoslowakei herausgelöst. Die deutsche Wehrmacht besetzte diese Ge-

biete und gliederte sie ins Deutsche Reich ein. Jetzt wurde der Druck auf die wenigen Tschechen so groß, dass viele ihre Heimat verließen. Nach der deutschen Niederlage im Zweiten Weltkrieg kehrten sich die Fronten um, und die Tschechen begannen, die Deutschen zu vertreiben. In den ersten Monaten der Nachkriegszeit (Mai bis August 1945) kam es dabei zu Exzessen, die als „Wilde Vertreibung“ in die Geschichte einging. Die Eisenbahn spielte dabei eine entscheidende Rolle, denn andere Beförderungsmöglichkeiten standen in dieser Zeit kaum zur Verfügung.

Hohenelbe (Vrchlabí) – die Kreisstadt an der jungen Elbe – war ein wichtiges Tor zum Riesengebirge und der letzte Bahnhof auf tschechischer Seite. Im Landkreis



Eisenbahnstrecken im Riesengebirge (rot: deutsche Strecken vor dem Anschluss des Sudetenlandes)



Links: Der Treck der Deutschen zum Bahnhof Hohenelbe. Rechts: Mit Menschen gefüllte O-Wagen am Bahnsteig von Hohenelbe
Sammlung Karl Wilhelm Fischer

Hohenelbe lebten 1939 rund 62 000 Einwohner, davon ca. 60 000 Deutsche. Der Bahnhof Hohenelbe war der Endbahnhof der kurzen Nebenbahn (4,5 km) von Pelsdorf (Kunčice nad Labem). Sie war 1871 von der privaten Österreichischen Nordwestbahn gebaut und an das bestehende Eisenbahnnetz angeschlossen worden. 1910 übernahm der Staat die Strecke. Seit Mitte Oktober 1938 gehörte sie zur Reichsbahndirektion Breslau (KBS 155f). Unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkriegs übernahmen wieder die Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) den Betrieb.

Das tschechische Eisenbahnnetz hatte nur geringe Kriegsschäden erlitten, sodass der Bahnverkehr nach Kriegsende recht schnell wieder aufgenommen werden konnte. Damit begann für viele Deutsche die wilde Vertreibung, eine Odyssee, die verheerender nicht sein konnte. Ohne Vorwarnung mussten die Deutschen mit ganz kleinem Gepäck ihre Häuser verlassen und sich auf einem Platz in der Gemeinde sammeln. Von hier

ging es zu Fuß oder auf Lastkraftwagen zum Bahnhof Hohenelbe am Südrand der freien Bergstadt.

Die ČSD stellte offene Güterwagen bereit, vielfach unbereinigt vom vorherigen Kohletransport. 40 bis 50 Personen zwängten sich in einem O-Wagen. Ca. 30 Waggons hatte ein Zug. Es gab keine Sitz- und Austrittsmöglichkeiten. Ringsum an den Wänden der Waggons stapelte sich das Gepäck. Jedes Packstück trug ein großes weißes Schild mit Namen und Herkunftsadresse seines Eigentümers. Im Raum in der Mitte des Waggons standen die Menschen dicht gedrängt. Hier standen die Menschen dichtgedrängt. Sie wussten nicht, wohin die Reise ging.

Die Züge fuhren, oft mit längeren Zwischenaufhalten und ohne Verpflegung, über Alt Paka (Stara Paka), Reichenberg (Liberec) und Grottau (Hrádek nad Nisou) ca. 120 Kilometer bis nach Zittau. Der Bahnhof und die Stadt waren von Vertriebenen und Flüchtlingen maßlos überfüllt. Der sowjetische Stadtkom-

Anzahl der evakuierten Deutschen aus dem Bezirk Hohenelbe bis zum 4.8.1945

Lfd. Nr.	Datum der Evakuierung	Anzahl Personen	Abtransport	Übergabeort
1	18.5.	890	Eisenbahn	Zittau
2	20.5.	1 140	Eisenbahn	Zittau
3	22.5.	630	Eisenbahn	Zittau
4	28.5.	850	Eisenbahn	Zittau
5	30.5.	710	Eisenbahn	Zittau
6	3.6.	1 110	Eisenbahn	Zittau
7	4.6.	430	Eisenbahn	Zittau
8	8.6.	981	Eisenbahn	Zittau
9	10.6.	380	Eisenbahn	Zittau
10	15.6.	740	Eisenbahn	Zittau
11	18.6.	1 060	Eisenbahn	Zittau
12	20.6.	1 090	Eisenbahn	Zittau
13	25.6.	820	Eisenbahn	Zittau
14	28.6.	1 107	Eisenbahn	Zittau
15	30.6.	940	Eisenbahn	Zittau
16	2.7.	610	Eisenbahn	Zittau
17	3.7.	600	Eisenbahn	Zittau
18	4.7.	810	Eisenbahn	Zittau
19	7.7.	880	Eisenbahn	Zittau
20	10.7.	543	Eisenbahn	Zittau
21	12.7.	726	Eisenbahn	Zittau
22	24.7.	1 205	Eisenbahn	Zittau
23	4.8.	788	Eisenbahn	Teplitz-Schönau

Anzahl Personen 19.040

Hohenelbe, 5.8.1945

Major Zdeněk Likář

Quelle:

Vojenský historický archiv Praha (Historisches Militärarchiv Prag)

Fond: Sčtyň dštojnšci MNO, OKMZ, Vrchlabí 1945–46

mandant von Zittau, Major Pawlow, war rettungslos überfordert und gab den Befehl: „Die ČSD-Züge müssen weiterfahren Richtung Dresden.“ Wie das mit der Streckenkenntnis gehandhabt wurde, kann man sich unter diesen chaotischen Verhältnissen kaum vorstellen. Weit kamen die ČSD-Züge aber meist nicht, denn man befand sich jetzt auf deutschem Boden und der war bis zuletzt hart umkämpft.

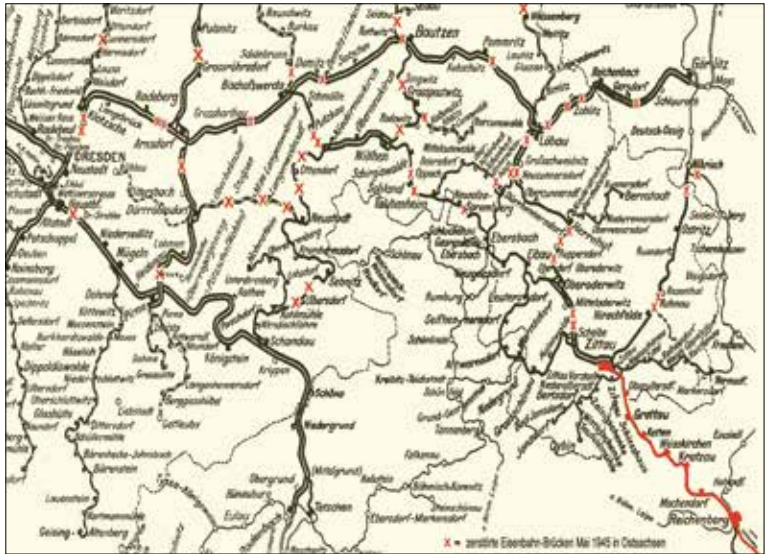
Die meisten Strecken waren durch zerstörte Brücken blockiert. Vor der ersten zerstörten Brücke endeten die ČSD-Züge. Sie entluden ihre menschliche Fracht auf offener Strecke und fuhren wieder zurück, um weitere Transporte zu holen. Die Leute waren sich selbst überlassen, aber sie waren wieder Deutsche und keine „Nemci“ mehr. Wenn sie Glück hatten, erreichten sie nach langem Fußmarsch einen Bahnhof mit intaktem Zugverkehr und Minimalversorgung. So „stolperten“ sie in der Sowjetischen Besatzungszone von Bahnhof zu Bahnhof, oft von weiteren zerstörten Brücken aufgehalten. Es gab kein eigentliches Ziel, nur die Hoffnung, dass irgendwo eine leere Scheune, ein trockener Stall oder ein verlassenes Haus am Wegesrand stand. Das Weiterziehen ging bis September 1945, dann mussten alle auf Befehl der Sowjetischen Mili-

täradministration in Deutschland (SMAD) am jeweiligen Ort verbleiben.

Vom 18. Mai bis zum 4. August 1945 wurden 19 040 Leute allein aus Hohenelbe und Umgebung mit insgesamt 23 Güterzügen abtransportiert.

Die Potsdamer Konferenz verabschiedete am 2. August 1945 ein Kommuniqué, in dem es im Artikel XIII u. a. hieß: „Wir stimmen darin überein, dass jedwede

Zerstörte Eisenbahnbrücken (X) in Ost-Sachsen nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges
Quelle: Streckenkarte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen von 1902, Fotomontage L. Kuhne



Überführungen, die stattfinden werden, in ordnungsgemäßer und humaner Weise erfolgen sollen. [...] Inzwischen sind weitere Vertreibungen einzustellen.“ Noch am selben Tag wurde daraufhin die Grenze bei Zittau vom sowjetischen Stadtkommandanten geschlossen. Der letzte Vertreibungszug fuhr somit am 4. August nicht

mehr nach Zittau, sondern in das wesentlich entferntere Teplitz-Schönau am Südhang des Osterzgebirges. Ab 1946 folgte die „geordnete“ Vertreibung, bei der die betroffenen Deutschen ein wenig mehr ihrer Habseligkeiten mitnehmen konnten und die Zugfahrt organisierter Richtung Westen, in gedeckten Güterwagen, abließ.

Bahnhof Hohenelbe (Vrchlabí) mit tschechischen Dieseltriebwagen der Baureihe 810 („Brotbüchse Herbert“). Am Eingang zum Empfangsgebäude ist eine Erinnerungstafel zur Vertreibung in fünf Sprachen angebracht.
Foto: Dagmar Krappe 2009



RBD Dresden
Zerstörte Eisenbahn- und Wegebrücken nach dem Zweiten Weltkrieg
gemäß Verf RBD Dresden V/41 H vom 6. November 1945

Strecke	Linie (sächs)	Zerstörte Eisenbahnbrücken	Zerstörte Wegebrücken über die Eisenbahn	Behelfsmäßige Wiederbefahrbarkeit der Strecke
Bautzen—Hoyerswerda	BH	2	1	15.06.1945
Bautzen—Bad Schandau	BS	11	2	02.11.1945
Bodenbach—Dresden Hbf (nur im Stadtgebiet Dresden)	BD	7	3	31.05.1945
Dresden Hbf—Dresden Neustadt	BD	7	—	30.09.1945
Borsdorf—Coswig (b Dresden)	BC	6	—	31.08.1945
Brunn—Greiz	BG	1	—	14.08.1945
Chemnitz—Adorf (Vogtl)	CA	6	—	30.06.1945
Chemnitz—Grüna (Sachs) ob Bf	CG	1	—	31.12.1945
Dresden—Elsterwerda	DE	4	1	31.07.1945
Verbindungsbahn zwischen Radebeul-Kötzschenbroda und DE-Linie	DEK	1	—	24.10.1945
Verbindungsbogen Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Altstadt/Dresden-Neustadt	DFA DFN	2	—	30.06.1945
Dresden—Werdau	DW	10	3	18.06.1945
verlegte Strecken bei Chemnitz-Hilbersdorf	DWCH	2	—	31.07.1945
Ebersbach—Löbau	EL	1	—	31.07.1945
Gera—Weischlitz	GWz	14	2	24.09.1945
Görlitz—Dresden	GD	20	10	31.08.1945
Verbindungsstrecke von GD-Linie nach Güterbf Dresden-Neustadt (Hk)	GDV	1	—	31.03.1945
Görlitz—Seidenberg	GS	3	—	31.07.1945
Großpostwitz—Löbau	GL	2	—	20.06.1945
Hohenbocka—Kamenz	HbK	—	4	31.07.1945
Kamenz—Bischofswerda	KBi	6	—	08.10.1945
Kamenz—Pirna	KP	8	3	15.12.1945
Klotzsche—Straßgräbschen	KSb	3	—	07.07.1945
Leipzig—Dresden	LD	7	1	15.08.1945
Verbindungsstrecke von LD-Linie nach Güterbf Dresden-Neustadt (Hk)	LDV	2	—	31.07.1945
Leipzig—Hof	LH	6	—	15.12.1945
Löbau—Radibor	LR	7	3	03.09.1945
Neukirch (Lausitz) West—Bischofswerda	NnB	2	—	08.09.1945
Neustadt (Sachs)—Weißig-Bühlau	NWg	3	—	17.11.1945
Nossen—Moldau	NM	1	—	30.06.1945
Oberoderwitz—Wilthen	OW	5	2	31.07.1945
Plauen—Eger	PE	6	4	12.07.1945
Riesa—Chemnitz	RC	—	1	31.05.1945
Verbindungsstrecke nach Chemnitz-Hilbersdorf Gbf	RCCH	1	—	12.10.1945
Roßwein—Niederwiesa	RW	—	1	31.05.1945
Schwarzenberg—Zwickau	SZ	5	1	07.07.1945
Taubenheim—Dürhennersdorf (Schmalspur)	TD	1	—	31.07.1945 A
Waldheim—Kriebetal	WK	1	—	31.01.1946
Werdau—Mehltheuer	WM	1	—	08.10.1945
Wilkau-Haßlau—Carsfeld (Schmalspur)	WCd	1	—	30.09.1945
Wilsdruff—Gärtitz (Schmalspur)	WG	1	—	18.09.1945
Zeithain—Elsterwerda	ZE	1	—	10.10.1945
Zittau—Löbau	ZL	8	2	04.09.1945
Zittau—Hagenwerder (bis 1936 Nikrich)	ZN	8	—	20.08.1945
Gesamt		185	44	

A= zum Abbau vorgesehen

Der Berliner Außenring, ein Stolperstein der Geschichte

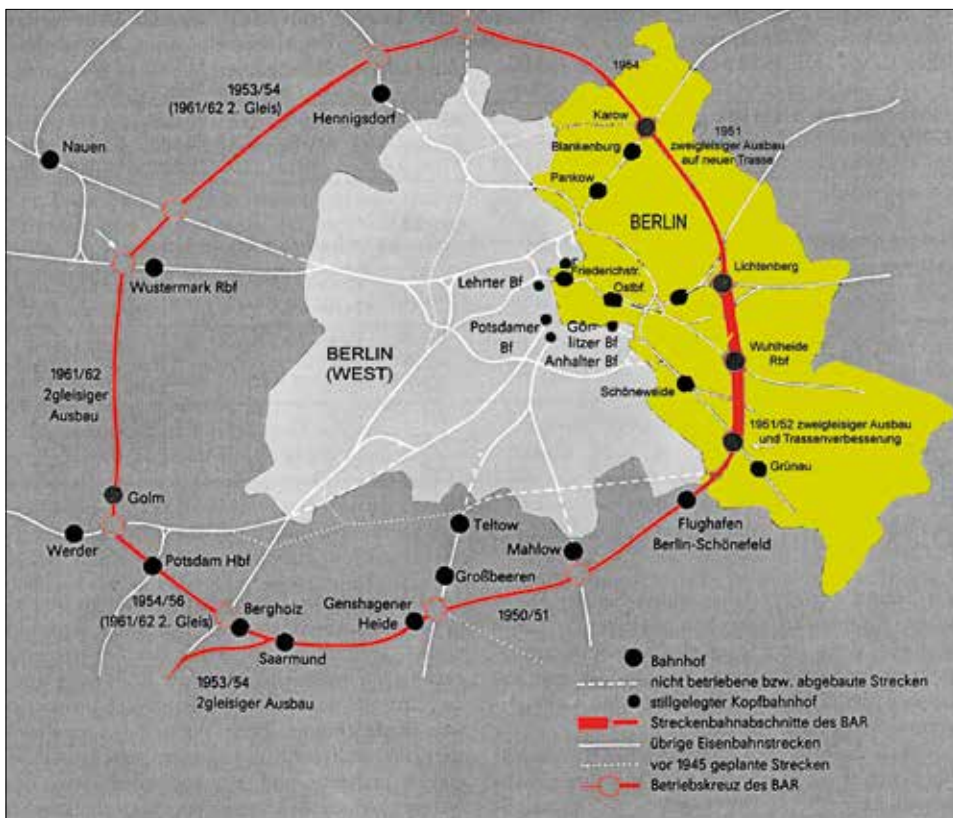
Redaktion

Wohl in keiner Stadt Nachkriegsdeutschlands waren die Konsequenzen des Zweiten Weltkriegs so drastisch spürbar wie in Berlin. Nach dem Ende des Krieges besetzten die Siegermächte die deutsche Hauptstadt und teilten sie in vier Sektoren auf. Aus den drei westlichen Sektoren entstand später Berlin (West). Der sowjetische Sektor bildete eine eigene

Verwaltungseinheit, die sich ab 7. Oktober 1949 Berlin, Hauptstadt der DDR, nannte. Die Eisenbahn in ganz Berlin fuhr unter der Regie der Deutschen Reichsbahn (Ost). Die Hauptstrecken des Nord- und Südrings sowie ein Teil der Stadtbahn und der Nord-Süd-S-Bahn durchquerten West-Berlin und standen damit unter dem Einfluss der West-Alliierten. Das störte die

Karte Berliner Außenring

Quelle: „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985“, transpress-Verlag



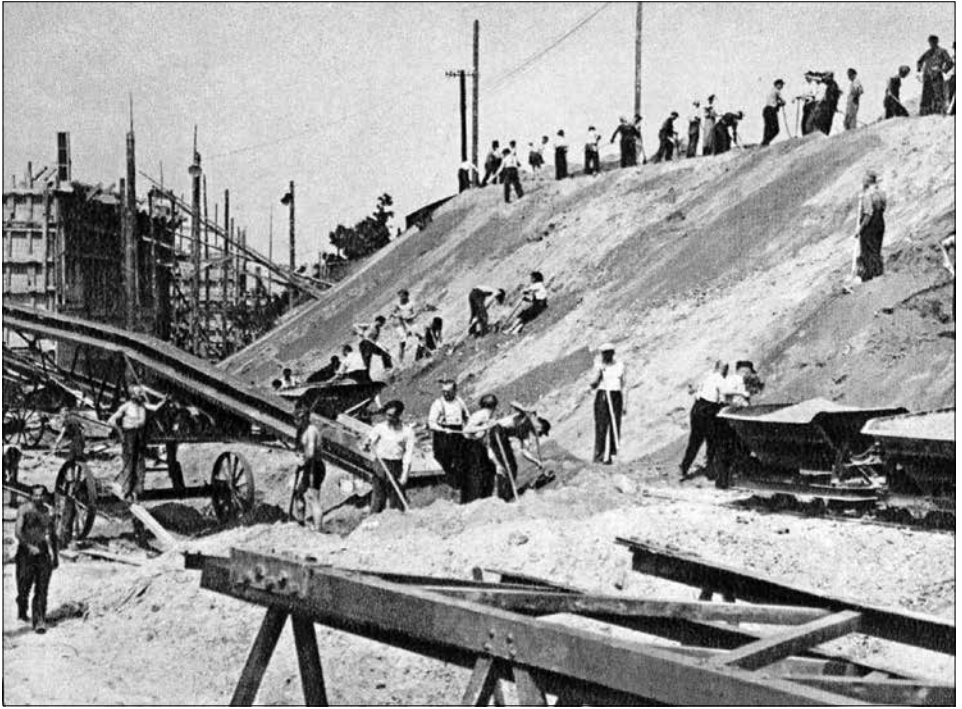
politisch Verantwortlichen im sowjetischen Sektor Berlins erheblich, weil Bewohner des eigenen Machtbereichs ständig durch Gebiet des politischen Gegners fahren mussten. Bereits ab Mitte 1945 wurde daher ein erweiterter Außenring rund um Berlin in Betracht gezogen. Ganz neu war diese Idee nicht, denn bereits am Ende des 19. Jahrhunderts wurden ähnliche Projekte zur Entlastung der Strecken in der Stadt vor allem für den Güterverkehr geplant. Ein Wunsch der Militärs war es, die Berlin strahlenförmig verlassenden Eisenbahnlinien zu verbinden. Begonnen hatte deren Bau im Westen. 1902 wurden die Magdeburger Bahn, die Lehrter Bahn und die Hamburger Bahn zwischen Wildpark (heute Potsdam Park Sanssouci) und Nauen durch die westliche Umgebungsbahn verbunden. 1902/1904 gingen die stadtfernen Strecken von Treuenbrietzen nach Wildpark bei Potsdam und von Wustermark nach Nauen in Betrieb. Im Jahre 1915 folgte die Strecke Nauen–Hennigsdorf–Oranienburg. Mit der von den Nationalsozialisten angestrebten Umformung Berlins zur „Welthauptstadt Germania“ erhielten diese Überlegungen einen völlig neuen Stellenwert. Nur ein kleiner Teil der in jener Zeit angestellten Planungen wurde 1940/41 tatsächlich verwirklicht, darunter der „Vorläufige östliche Güteraußenring“ Teltow–Lichtenrade–Schönefeld–Eichgestell–Biesenhorst–Berlin-Karow. Auch dieser führte abschnittsweise durch den amerikanischen Sektor.

Die politische Situation in Berlin seit 1945 führte zunächst zur Herrichtung provisorischer Umfahrungsstrecken und bald nach Gründung der DDR auch zur Wiederaufnahme der Vorkriegsplanungen, allerdings in modifizierter Form mit dem Ziel,

die Bahnanlagen in den Berliner Westsektoren vollständig aus dem Binnenverkehr der DDR und dem des Berliner Ostsektors herauszuhalten. Jetzt standen die südlichen und östlichen Streckenabschnitte im sowjetischen Sektor im Fokus. Noch herrschte Befehlsgewalt und viele Ostdeutsche wurden zum Bahnbau abkommandiert. Selbst Frauen und Mädchen mussten Dämme schippen. Für den Bau verantwortlich war die Reichsbahndirektion Berlin. Vier ihrer Nachkriegs-Präsidenten hatten sich schon ziemlich erfolglos darum bemüht:

Juli bis November 1945 Dr. Ernst Fröhlich, November bis Dezember 1945 Willi Besener, Januar 1946 bis Februar 1947 Gerhard Capelle und März 1947 bis Januar 1949 Willi Karl Kreikemeyer.

Willi Karl Kreikemeyer (Moskautreuer Spanien-Kämpfer und SED-Mitglied) wurde am 20. Januar 1949 zum Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn (Ost) berufen. Er holte im März 1949 den altgedienten Schweriner RBD-Präsidenten Franz Schmidtke auf den Präsidentenstuhl in Berlin, den er gerade selbst verlassen hatte. Doch auch während Schmidtkes Amtszeit bis zum Juli 1950 passierten auf dem Berliner Außenring mehrere Pannen, die ihn schließlich ebenfalls ablösungsreif machten. Der DDR-Verkehrsminister Prof. Hans Reingruber musste nach Moskau reisen, um weitere Befehle zum Berliner Außenring und zur Koordinierung des ostdeutschen, polnischen und sowjetischen Verkehrsnetzes entgegenzunehmen. Das Schienennetz um West-Berlin herum sollte unbedingt schnell geschlossen werden. Es umfasste 125 Kilometer und war als zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn geplant. Entbehrliche Abstell-



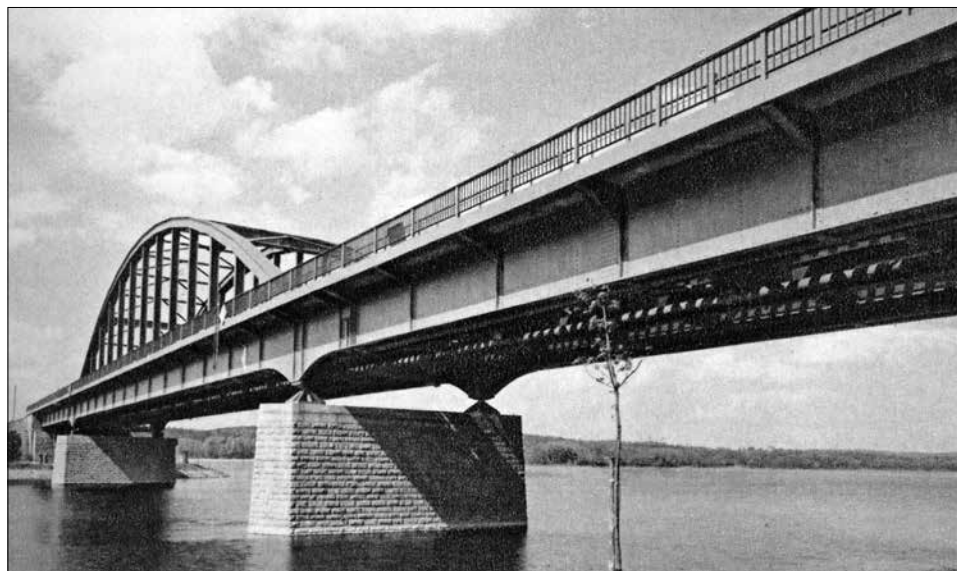
Beim Dammbau dominierte noch die Handarbeit.

Foto: ZB/DR

gleise in ganz Berlin wurden demontiert, um Schienenmaterial für den Außenring zu gewinnen. Neue Eisenbahnschienen konnten in der DDR erst seit Herbst 1949 in bescheidenem Umfang gewalzt werden. Da ging die volkseigene Maxhütte Unterwellenborn in Betrieb. Als für den strategischen Berliner Außenring immer noch 80 Kilometer Schienen fehlten, wurden in der Sowjetunion aus den Halden deutschen Demontagegutes die verrosteten Schienen herausgesucht und wieder zurückgeführt. So wichtig war den Sowjets die Umfahrung von West-Berlin.

Bereits Anfang 1949 erwies sich die 1947 als Reparationsleistung zwischen Biesenhorst und Karow demontierte Strecke schon bald wieder als notwendig,

sodass umgehend deren Wiederaufbau begann. Zwischen Zossen und Mittenwalde entstand eine weitgehend neue Strecke, die die Dresdener Bahn (und von Jüterbog aus auch die Anhalter Bahn) mit der Görlitzer Bahn verband. Da man keine Zeit hatte, die neuen Dämme ordentlich zu verdichten oder sich setzen zu lassen, rutschten einige unter der Last der Güterzüge wieder ab. Das waren die gefürchteten Pannen, die den Verantwortlichen und schließlich auch den Präsidenten zum Verhängnis wurden. Nun musste Präsident Franz Schmidtke der russischen Generaltransport-Kommandantur melden: „Umgebungsbahn-Teilstrecke außer Betrieb. Unter- und Oberbau halten nicht stand.“ Es halfen keine Entschuldigungen.



Die neue Brücke über den Templiner See, gegründet 50 Meter unter Wasser

Foto: ZB/DR

»Sabottasch«, fluchten die sowjetischen Genossen und meldeten ihn der Kaderabteilung der SED. Schmidtke lief von Baustelle zu Baustelle und drückte Spitzhacken und Schaufeln in Tausende von Händen, um den defekten Bahnkörper zu stabilisieren. Bald genügte auch das nicht mehr und seine Tage waren gezählt. Seine Absetzung wurde mit gesundheitlichen Problemen begründet.

Offizieller Baubeginn für den Berliner Außenring war aber erst der 1. November 1950 auf dem Teilabschnitt Grünau-Ludwigsfelde. Im Eiltempo wurde auch an der Strecke Karow–Oranienburg gebaut. Damit waren die Querverbindungen Berlin–Neustrelitz und Berlin–Angermünde geschaffen. Daneben entstand die Teilstrecke Thyrow–Schönefeld als Ersatz für die den amerikanischen Sektor bei Lichtenrade berührende Strecke Teltow–Schönefeld. Als ausgesprochene

Pionierleistung galt der Damm durch den Templiner See im Abschnitt Saarmund–Golm. Aber auch die neue Kurzstrecke von Belzig nach Wildpark bei Potsdam war von Bedeutung. Dort residierte in einem Sperrgebiet die Operationsabteilung der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD). Bis zur Schlacht um Berlin Ende April 1945 war hier Hermann Görings Hauptquartier.

Am 30. September 1956 konnte der Berliner Außenring mit der Verbindungskurve Potsdam Süd–Werder gänzlich vollendet werden. Er diente vorrangig dem Güterverkehr und jenen Personenzügen, die Berlin-West umfahren sollten. Im Jahr 1958 wurden diese in den S-Bahn-Tarif von Berlin einbezogen und in Anlehnung an den ersten sowjetischen Satelliten als „Sputnik“ bezeichnet, da sie sich wie auf einer Kreisbahn um West-Berlin bewegten. In den 1960er Jahren gingen dann



noch einige Abschnitte zweigleisig in Betrieb, sodass auf dem Berliner Außenring eine ausreichende Durchlassfähigkeit erreicht wurde (s. Karte oben). 1982 begann die Elektrifizierung des Berliner Außenringes. Heute hat er erneut besondere Aufmerksamkeit erfahren, da die Wieder-

errichtung der Dresdner Bahn und die Einbindung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg anstehen.

Quelle: CellarDoor85 auf wikimedia.org (bearbeitet)

Lit.: DER SPIEGEL 27/1950

Dieselhydraulische Streckenlokomotive V 180 001 im Probebetrieb  **Doppelstockzug des „Sputnik“-Verkehrs im Bahnhof Potsdam Hbf. Aufnahme: Mai 1960.** Foto: Hans Kirsche



Meine zehn Jahre in „Zfh“

Holger Prestin, Berlin – BSW-Sammlung historische Eisenbahn-Dokumente

Ehemalige Reichsbahner werden mit dem Kürzel „Zfh“ vielleicht noch etwas anfangen können. Es stand für den Bahnhof Zentralf Flughafen (Berlin-) Schönefeld. Mittlerweile sind daraus zwei Betriebsstellen geworden: der Bahnhof Flughafen BER – Schönefeld Terminal 5/Fern (BFHS) und der Bahnhof Flughafen BER – Schönefeld Terminal 5/S-Bahn (BFLH). Im Linienverkehr wird derzeit nur noch BFLH von der S-Bahn angefahren (s. Skizze Südlicher Berliner Außenring vorherige Seite).

Zwischen 1962 und 1976 trug der ehemalige Kontroll- und Betriebsbahnhof Schönefeld (b. Bln.) die Abkürzung „Zfh“. In dieser Zeit, genaugenommen zwischen 1966 und 1976, habe ich dort als Lehrling für den Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrsdienst und als junger Facharbeiter verschiedene Stationen durchlaufen, an die ich mich sehr gern zurückerinnere.

Seit 1962 fährt die S-Bahn, damals wie heute, mit zwei Zuggruppen nach Schönefeld und vermittelt dort den Übergang zum Flughafen und (bis 2020 zur Eröffnung des BER) auch zu den Zügen des Nah- und Fernverkehrs. Betrieblich war es ein leistungsstarker Bahnhof mit zwei durchgehenden Hauptgleisen und sechs Bahnsteiggleisen für die Fernbahn sowie zwei Bahnsteiggleisen für die S-Bahn. Im Stellwerk Zfh liefen die Fäden zusammen. Weichen und Signale wurden mit der damals modernen Gleisbildtechnik (Bauform 1 für die Fernbahn, Bauform 2 für die S-Bahn) bedient. Verkehrlich, also für den Reisenden bei der Abfertigung und beim Umsteigen erlebbar, war der Bahnhof sehr

nüchtern und umständlich, teilweise primitiv gestaltet (zumindest aus heutiger Sicht).

Die praktische Ausbildung im Reiseverkehr erlebte ich in den Fahrkartenausgaben der zum Bahnhof Zfh gehörigen S-Bahnhöfe Altglienicke und Grünbergallee sowie in Zfh selbst. Gern war ich auch im Auskunftsschalter eingesetzt, wo mein Interesse an der Verkehrsgeografie sehr von Vorteil war. Mit den Kursbüchern der DR und der DB wurden auch knifflige Verbindungen für die Reisenden herausgesucht.

In der betrieblichen Ausbildung stand zunächst der Aufsichtsdienst, später der Stellwerksdienst im Mittelpunkt. Als Ansager arbeitete man unmittelbar mit der Aufsicht zusammen und erlebte dort auch die ersten Schritte der Zugabfertigung. Ähnlich ging es auf dem Stellwerk zu. Als Zugmelder erfuhr man die Arbeit des Fahrdispensleiters hautnah. Das Zusammenwirken mit den Nachbarstellwerken am Grünauer Kreuz und in Waßmannsdorf, mit der Dispatcherleitung des Reichsbahnnetzes Berlin 1 und mit den Aufsichten waren das A und O für die betrieblichen Handlungen im Bahnhof selbst.

Mich zog es aber mehr zu den Aufsichten und damit zum unmittelbaren Kontakt mit den Reisenden hin. So war es kein Wunder, dass ich vor und nach meiner Wehrdienstzeit sowie während des Studiums mehrere Monate als Aufsicht auf dem Bahnsteig C in Schönefeld tätig war. Hier kamen die Züge aus Richtung Süden und Westen an und fuhren weiter zu den anderen Berliner Fernbahnhöfen bzw. zur Ostsee.

Fahrdienstleiter und Zugmelderin 1976 auf dem Stellwerk Grünauer Kreuz. Dieses Stellwerk, auch zu Zfh gehörig, war das erste DR-Gleisbildstellwerk (Bauform GS1 DR). Es wurde 1955 in Betrieb genommen. Hier absolvierte der Autor einige Dienstschaften als Zugmelder.

Foto B. Kuhlmann



Ein großes Reisendenaufkommen gab es zudem bei den im Stundentakt verkehrenden Personenzügen Richtung Potsdam/Werder und Wünsdorf. Kein Wunder, denn der Mauerbau 1961 brachte das Ende schneller S-Bahn-Verbindungen durch Westberlin und damit die Notwendigkeit des Umfahrens über Schönefeld. Bei den im Volksmund als auch bei den

Eisenbahnern genannten „Sputniks“ (s. oben „Der Berliner Außenring, Seite 39ff) waren 800 bis 900 Reisende im Zug von Potsdam und dann bis zu 300 Aussteiger in Zfh keine Seltenheit. Internationale Züge mit klangvollen Namen wie VINDOBONA, HUNGARIA, KARLEX, PANNONIA und BALT-ORIENT-EXPRESS sowie der liebevoll genannte „Oma-Opa-

Ein Doppelstockzug „Sputnik“ ist 1971 in Zfh auf Bahnsteig C eingefahren. Alle Ausgestiegenen müssen den Bahnsteig über die Fußgängerbrücke – im Vordergrund – verlassen.

Quelle: ZBDR, Sammlung Kuhlmann





Einziger Zugang zu den Fernbahnsteigen in ZfH war die Fußgängerbrücke. Wer einen schweren Koffer hatte, empfand sie auch 1977 als „Seufzer-Brücke“.
Foto: Hist. Sammlung DB AG

Zug“ D  114 bzw. D 444/445 Köln–ZfH (einziger „Berliner“ Bahnhof!)–Görlitz waren in der jeweiligen Schicht immer die Höhepunkte. In besonderer Erinnerung blieb mir auch die Ankunft des D-Zuges Bad Brambach–Berlin in den frühen Nachmittagsstunden. Dienstags war in den Kurorten des Vogtlands immer Abreise und so kam es an diesem Tag auf dem Bahnsteig C immer zu rührenden Verabschiedungs- und Begrüßungsszenarien, da in ZfH viel umgestiegen wurde, z.B. in den nachfolgenden D-Zug Richtung Rostock, in den Sputnik nach Potsdam und zu anderen Berliner Bahnhöfen mit der S-Bahn.

Ruhig geworden ist es mittlerweile im ehemaligen Bahnhof „ZfH“. Im Zusammenhang mit der Umbenennung des Flughafens erhielt der Bahnhof am 1. Juni 1976 den Namen Flughafen Berlin-

Schönefeld, betrieblich die Abkürzung Fhs. Zwei Jahre später begann der Totalumbau des Bahnhofs. Es entstanden verbreiterte und überdachte Bahnsteige; ein Fußgängertunnel anstatt der Brücke wurde zusammen mit einem neuen Empfangsgebäude am 29. Juni 1984 in Betrieb genommen. Regional- und Fernzüge fahren seit Eröffnung des Flughafens BER hier nicht mehr. Die S-Bahn-Linien S 9 und S 45 haben zwar einen Halt im jetzigen S-Bahnhof BFLH, doch es steigen kaum Reisende ein bzw. aus. Ein Grund ist der seit Beginn der Corona-Pandemie stark zurückgegangene Flugverkehr, denn die für das Terminal 5 vorgesehenen Flüge wurden allesamt zum Terminal 1 verlegt. Wie lange dieser Zustand noch andauert, weiß keiner. So wird es wohl noch einige Zeit dauern, bis wieder Leben im ehemaligen Bahnhof „ZfH“ einzieht.

Bewegte Novembertage 1989 in Berlin – ein Direktionsdispatcher erinnert sich

Jürgen Henning, Berlin – BSW-Ortsstelle Berlin Nord-Ost

Schon den Bau der Mauer 1961 hatte ich als Eisenbahner unmittelbar miterlebt. In der Nacht vom 12. auf den 13. August 1961 verrichtete ich Dienst als S-Bahn-Fahrdienstleiter auf dem Befehlsstellwerk Sw des Bahnhofs Berlin-Schöneeweide. Gegen 0.00 Uhr ließ mein Fahrdienstleiter-Kollege von der Fernbahn den dringlichen Hilfszug nach Berlin-Baumschulenweg auf die Strecke. Den Befehl dazu erteilte der Brigadeführer im Rahmen einer Dienstpostenkontrolle, an der auch ein Mitarbeiter des Ministeriums für Staatssicherheit teilnahm. Der Befehl lautete:

„Der Ihnen zum Zeitpunkt 0.00 Uhr angebotene Hilfszug ist unverzüglich nach Baumschulenweg in Richtung Köllnischer Heide durchzuführen.“

Die Hilfszugmannschaft – sonst als „Retter in der Not“ – hatte in dieser Nacht bei der Unterbrechung der Bahnanlagen an der Sektorengrenze zu Berlin-Neukölln mitzuwirken (Entfernen eines Gleisjoches).

Den Mauerfall am Donnerstag, den 9. November 1989, erlebte ich als Direktionsdispatcher in der Rbd Berlin. Der Dispatcherdienst (früher Zugleitdienst) war verantwortlich für die Lenkung und Leitung des gesamten Zugbetriebes im Bezirk bzw. in der DDR.

Ich erfuhr vom Mauerfall zuerst aus dem Fernsehen, da ich bereits meinen Dienst beendet hatte. Infolge der Dienstbereitschaft wurde ich davon auch durch den Chef des Stabes der Rbd Berlin und der Hauptdispatcherleitung fernmündlich informiert.

Für den 10. November war der Arbeitsstab der Rbd Berlin in den Räumen der Oberdispatcherleitung (Odl) einberufen worden. Grundlage war das Stabsdokument für die Durchführung von Großprogrammen, Wintereinsatz und sonstigen Ereignissen. Dieses Stabsdokument regelte die Verantwortlichkeiten und Befugnisse aller Hauptdienstzweige. Der Arbeitsstab galt als Unterstützung des durchgehenden Dispatcherdienstes. Der Konferenzraum war ausgestattet mit zugeordneten Fernsprechleitungen für die einzelnen Fachteilnehmer. Alarmiert und zum Dienst beordert wurden Mitarbeiter der Verwaltungen Anlagen, Signal- und Fernmeldewesen, Wagenwirtschaft, Maschinenwirtschaft, Güterverkehr, Reiseverkehr sowie der Abteilung Fahrplanwesen.

Der Reisendenstrom begann unmittelbar nach Öffnung der Grenze und auch die folgenden Tage brachten arge Schwierigkeiten. Bereits am Morgen des 10. Novembers 1989 setzten aus den Richtungen Dresden, Leipzig, Halle, Cottbus und Brandenburg ein starker Reiseverkehr ein, sodass wir Vor- und Nachzüge zu den Hauptreisezügen fahren mussten. Sie endeten in den Bahnhöfen Flughafen Berlin-Schönefeld, Berlin-Lichtenberg, Berlin-Schöneeweide und Königswusterhausen. Hier war immer der Übergang auf die Berliner S-Bahn zu gewährleisten. Aus Richtung Norden reichte das planmäßige Reisezugangebot aus und die Reisenden stiegen bereits in Bernau und Oranienburg auf die S-Bahn um. Viele DDR-Bürger



Warteschlange am 11. November 1989 am S- und U-Bahnhof Jannowitzbrücke.

Foto: Joe00

wollten eigentlich nur einen ersten Blick nach Westberlin werfen und sich das Begrüßungsgeld von 100.- DM bei einer dortigen Bank abholen.

Die Wagen der Sonderreisezüge wurden in den Abgangsdirektionen aus sogenannten Stilllagern bereitgestellt (Wagenzüge aus dem Berufsverkehr). In jedem Fall war damit die Forderung verbunden, diese Wagenzüge umgehend zurückzuführen, um den Berufsverkehr vor Ort zu sichern. Das war nicht immer einfach, da ja auch dafür Triebfahrzeuge und Personal notwendig waren. Auch die Berliner S-Bahn bekam massive Probleme bei der Weiterbeförderung der Reisenden in Richtung Stadtmitte. Im Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld kamen viele Reisende an, die den Übergang Rudow im Süden von West-Berlin nutzten. Hier wurde durch

die Berliner Verkehrsbetriebe BVB (Ost) und BVG (West) ein Busshuttle-Service nach West-Berlin eingerichtet. Bereits am 10. November ließ die DR Verwaltung S-Bahn der Westberliner BVG S-Bahn-Züge aus. Um den Besucheransturm am Bahnhof Friedrichstraße zu mindern, wurde am 11. November der U-Bahnhof Jannowitzbrücke in Richtung Kreuzberg bzw. Wedding wieder geöffnet (s. Foto). Er war 1961 zugemauert worden, obwohl die Züge des Westberliner U-Bahnnetzes noch (ohne Halt) durchfuhren.

Alle Reisenden, die nach Westberlin strebten, wollten natürlich irgendwann wieder zurückfahren. Hier setzten sich die Probleme fort. Die Berliner Fernbahnhöfe waren ständig mit Reisenden überfüllt. Die Regelreisezüge reichten nicht mehr aus. Es wurden Wagenzüge in Berlin-Lichtenberg

zusammengestellt, Triebfahrzeuge und Personale organisiert. Teilweise wurden Güterzüge abgespannt, um die Triebfahrzeuge zu gewinnen.

Im Bahnhof Berlin-Lichtenberg organisierten wir kurzfristig eine Reisendenbefragung, denn es wusste ja niemand exakt, woher die vielen Menschen kamen und wohin sie wollten. Die Ergebnisse der Befragung waren dann ausschlaggebend für das Einlegen der Sonderreizezüge. Bis 12. November fuhren diese operativ mit Sonderfahrplan. Am Bahnhof Berlin-Lichtenberg und auch am Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld konnten diese Züge nur unter größter Vorsicht losfahren. Sie waren so überfüllt, dass teilweise die Federböcke auf den Längsträgern auflagen. Die Wagenmeister ließen eine Abfahrt vorerst nicht zu. Da wir aber die Reisenden nicht mehr aus den Zügen bekamen und die Transportpolizei völlig machtlos war, entschlossen wir uns zu einer verminderten Geschwindigkeit von 50 km/h. Da täglich etwa 15 bis 20 Sonderreizezüge notwendig waren, wurden auch die Zugpersonale knapp. Leitende Mitarbeiter erinnerten sich an ihre Ursprünge und sprangen als Lok- oder Zugführer ein. Erst ab 13. November 1989 griffen fahrplanmäßige Regelungen für

diesen zusätzlichen Reiseverkehr. Nun wurden auch Züge nach Bahnhof Berlin-Zoologischer Garten und Berlin Ostbahnhof eingelegt. Wagenhilfe kam von der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und der Bulgarischen Staatseisenbahn (BDŽ). Sie wurde von der Hauptverwaltung Wagenwirtschaft organisiert. Eine gewisse Regelmäßigkeit im Verkehr von und nach Westberlin trat aber erst ab Mitte Dezember 1989 ein. An Spitzentagen wurden dann bis zu 70 Sonderreizezüge abgefertigt. Die Zustimmung zur Fahrt über die Grenzstrecken und Grenzbahnhöfe erteilte der Hauptstab für die operative Betriebsführung.

PS: Unser Autor Jürgen Henning ist Jahrgang 1937 und war von 1952 bis 2002 bei der DR/DB beschäftigt. Neben Tätigkeiten auf dem Rangierbahnhof Berlin Schöneweide (Zugmelder, Stellwerksmeister, Fahrdienstleiter), war er seit 1964 im Dispatcherdienst der DR tätig. Im Fernstudium hat er die Qualifizierung zum Ingenieur erworben und wurde 1992 nachdiplombiert. Seit 1980 war er Direktionsdispatcher der Rbd Berlin. Er leitete bis zum Ruhestand die Oberbetriebsleitung, später Betriebszentrale Berlin, die er uns bereits im Heft 33 vorgestellt hat.

Die Vor-Null zählt – das Loknummernsystem ab 1968/70

Holger Bröskamp, Münster (Westf) – BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Münster

Eine Bewegung der besonderen Art gab es in der BRD 1968 nicht nur auf den Straßen, sondern auch bei der Deutschen Bundesbahn (DB). In diesem Jahr wurden die EDV-gerechten Loknummern

eingeführt. Das alte Nummernsystem der Reichsbahn-Ära mit Buchstaben und Zahlen sollte damit abgelöst werden. Über die ganze Aktion ist schon viel geschrieben worden. Ich beschränke mich hier auf ein



DB-Schnellzuglok der BR 01.10, BMAG (vormals L. Schwartzkopff) 1940/11322, 1957 Umbau auf Ölfeuerung

paar wichtige Details, die besonders unter Hobbyeisenbahnern oftmals zu Verwirrungen führen, speziell wenn es um Dampflokomotiven mit Computernummern geht.

1968 waren noch zahlreiche Dampflokomotiven im Bestand der DB. Das Prinzip bei der Umstellung war klar. Alle Lokomotiven sollten eine dreistellige Baureihennummer bekommen: Die erste Stelle eine Null zur Kennzeichnung von Dampfloks, eine Eins für E-Loks, eine Zwei für Dieselloks usw., wie bekannt. Zusätzlich sollte bei den Dampfloks teilweise auch die Befeu-erung unterschieden werden und bereits anhand der Baureihennummer erkennbar sein. Es gab nämlich einige Baureihen, die mit Kohle oder Öl befeuert wurden. Ausgehend von der ursprünglichen Baureihenbezeichnung wich man dafür eine Zahl nach oben oder unten aus. Ein paar bekannte Beispiele sollen das zeigen. Die Kontrollziffer nach dem Strich vernachlässigen wir dabei:

- Die Zweizylinder-01er gab es nur mit Kohlefeuerung. So wurde aus der 01 150 die 001 150, ganz einfach.

- Die Dreizylinder-01er der Baureihe 01.10 wurden als Kohle-Lok zur 011, als Öl-Lok (mit einer höheren Zahl) zur 012, sprich „Null-elf/Null-zwölf“ (011056–011056, 011066–012066).

Bei der 44er ging man hingegen eine Zahl zurück, denn die BR 45 gab es noch. Also: Kohle-Lok = 044, Öl-Lok = 043. Das war möglich, weil die Loks der Reichsbahn-Baureihe 43 schon lange ausgemustert waren und gar nicht mehr in das EDV-System übernommen werden mussten. Eine 043er ist also lediglich eine Öl-44er im EDV-System. Man darf also nicht den Fehler machen und eine 043 als Lok der „Baureihe 43“ oder nur als „43er“ bezeichnen - das ist falsch. Hier zählt die Vor-Null und muss mitgesprochen werden - „Null-dreihundvierziger“.

Ähnlich ist es bei der Baureihe 41 ge-laufen, allerdings mit höherer Zahl. Die alte BR 42 war ebenfalls bereits lange ausgemustert, so stand also die Zahl 42 für die Umzeichnung zur Verfügung. Die nur noch wenigen Kohle-41er wurden

zur 041, die zahlreichen neu bekesselten Öl 41er wurden zur 042. Auch hier gilt: Die 042 (Null-zweiundvierzig) war keine „42er“!

Die Deutsche Reichsbahn in der DDR ist übrigens 1970 einen leicht anderen, eleganteren Weg gegangen: Die Computernummern dort waren auch sechsstellig, aber die Dampflokos durften ihre zweistellige Baureihennummer behalten. Es wurde einfach die Ordnungsnummer auf vier Stellen erweitert, um damit die Art der Feuerung oder Bauartunterschiede auszudrücken: Null = Öl, Eins und Zwei = Kohle, Neun = Kohlenstaub. Demnach:

- 01 509 mit Ölfeuerung = 01 0509
- 01 118 mit Kohlefeuerung = 01 2118

- 44 991 mit Kohlenstaubfeuerung = 44 9991.

Zum Abschluss noch ein Blick auf die Baureihe 50 bei der DB nach 1968: Viele 50er hatten vierstellige Ordnungsnummern im 1000er bis 3000er Bereich. Hier rückte prinzipiell die Tausenderstelle in die Baureihennummer.

Beispiele:

- die 50 2440 wurde zur 052 440,
- die 50 3075 wurde zur 053 075.

Und wieder: Die 052 (Null-zweiundfünfzig) ist keine 52er!

Alles klar? Für Fragen oder zum Fachsimpeln stehe ich gern zur Verfügung (info@mec-muenster.de).

DB-Güterzuglok der BR 50, MBA 1943/14201, immer mit Kohlefeuerung Fotos: MEC Münster (2x)



Die Ober-, Unter- und Hilfs-Eisenbahner – eine Glosse

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



Manche Türschilder und Bezeichnungen aus der „alten“ Zeit entlocken uns heute ein Schmunzeln oder verleiten zum Grübeln.

Was ist ein Oberbahnhofsvorsteher? War das etwa der Vorsteher vom Oberbahnhof? Als Chef oder oberster Bahnhofsvorsteher müsste er dann eigentlich Bahnhofsobervorsteher heißen! Beim Dienstvorsteher fehlte gar der Bahnhof und beim Leiter der Dienststelle konnte sogar eine Polizeiwache gemeint sein.

Oder nehmen wir den Hilfsweichensteller. War das der Weichensteller für die Hilfsweichen oder durfte er nur gelegentlich die Weichen stellen, wenn Not am Mann war? Dann müssten er aber Weichenhilfssteller heißen.

Vergleichbares gab es auch in anderen Sparten. Nehmen wir nur den Oberpostdirektor.

Zum Glück setzte wenigstens die Deutsche Reichsbahn bei den Dienststrängen

den „Ober“ und „Unter“ immer an die richtige Stelle. Sonst hätte der Reichsbahnobersinspektor (ROI) womöglich Oberreichsbahninspektor geheißen. Anders sah es schon generell mit dem Wörtchen „Unter“ aus. Den niederen Dienststrängen mutete man es zu, den oberen nicht. Einen Reichsbahnunterinspektor, einen Reichsbahnunterrat oder gar einen Reichsbahnunterdirektor hat es nie gegeben, aber einen Reichsbahnunterassistenten (RUAss) und einen Reichsbahnuntersekretär (RUS) schon. Letztere mussten damit leben und so signieren. Bei den gehobenen Herrschaften wäre ein „Unter“ aber auch unter ihrer Würde gewesen.

PS der Redaktion:

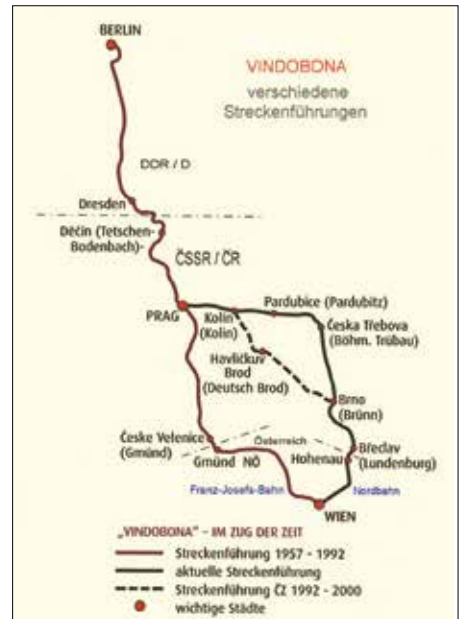
Die Emaille-Schilder barg der Autor kurz vor der Schließung des Verschiebebahnhofs Schlauroth (1909–1994). Sie zieren jetzt seinen Eisenbahn-Souvenirkeller.

Der VINDOBONA – modernisiert ins Rentenalter

Redaktion

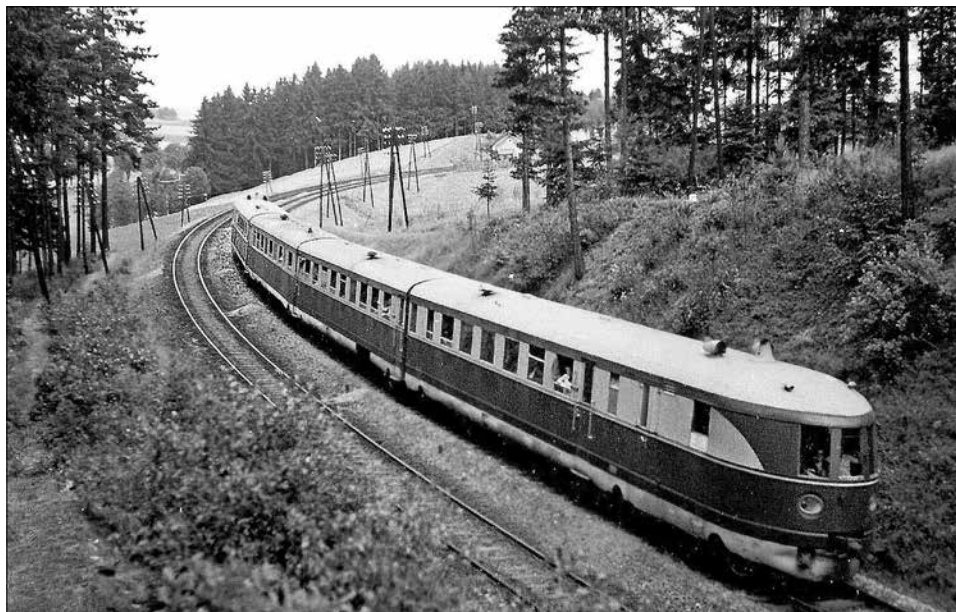
Die Begriffe VINDOBONA und VT 18.16/SVT 175 sind für die deutschen Eisenbahnfreunde untrennbar miteinander verbunden. Es ist jetzt 65 Jahre her, dass der berühmte Dreiländerzug auf Strecke ging. Am 11. Dezember 1956 verständigten sich die Bahnverwaltungen der DR, ČSD und ÖBB zu einer modernen Städte-schnellverbindung Berlin–Prag–Wien. Die über 700 Kilometer lange Strecke sollte, ohne umzuspannen, mit Dieseltriebwagen als Tagesverbindung geführt werden. Das Zugpaar bekam, wie viele von Berlin ausgehende Züge zu dieser Zeit, einen lateinischen Namen. Vom Bestimmungsort Wien abgeleitet, wurde es VINDOBONA genannt. Die drei Bahnverwaltungen wollten sich bei der Fahrzeugstellung im Zweijahresrhythmus abwechseln. Insgesamt kamen acht verschiedene Triebwagen-Baureihen zum Einsatz.

Die junge DDR suchte internationale Anerkennung und Österreich war erst 1955 von den vier Besatzungsmächten geräumt worden. Es war eine Zeit des neuen Aufbruchs nach dem Zweiten Weltkrieg. Noch aus der Vorkriegszeit stammten die ersten deutschen Garnituren des VINDOBONA, die SVT-Einheiten der Bauarten Köln und Leipzig. Am 6./8. Januar 1957 fanden Probe- und Fahrzeit-Messfahrten damit statt. Ab 13. Januar 1957 wurde mit den violett-cremen Triebwagen der Planbetrieb aufgenommen. Zunächst führte der Zug nur Sitzplätze der 1. Klasse, doch schon ab dem Winterfahrplan 1957/58 gab es auch die Möglichkeit, in der 2. Klasse zu reisen. Es wurde täg-



VINDOBONA-Streckenführung
Fotomontage L. Kuhne

lich ein Zugpaar eingesetzt, welches sich immer in der damaligen ČSR kreuzte. Zum Sommerfahrplan 1959 verkehrte der VINDOBONA nicht mehr als **FDt**-schnelltriebwagen (FDt), sondern als Expresstriebwagen (Ext). Die Strecke führte von Berlin Friedrichstraße/Ostbf über Dresden, Bad Schandau, Děčín, Prag, Česke Velenice, Gmünd nach Wien Franz-Josef-Bahnhof. Die Fahrzeit betrug über zwölf Stunden. Der VINDOBONA wurde überwiegend von West-Berlinern bzw. österreichischen Geschäftsleuten, Diplomaten und Skandinavien im Transit durch die DDR genutzt. In den ersten Jahren durften ihn weder DDR-Bürger noch Bundesdeutsche nutzen.



SVT 137 234 Bauart „Leipzig“ mit diesel-elektrischem Antrieb als vierteiliger VINDOBONA in Österreich auf dem Weg nach Wien (gebaut 1935 im Werk Bautzen der Linke-Hofmann Werke Breslau). Im Zuge eines Tausches im Juli 1955 kam er aus Polen zur DR und wurde unter Verwendung des 137 226b-Wagens der Bauart „Hamburg“ zu einem vierteiligen Zug verlängert. Ab 1957 bediente er als Fdt 54/55 die Strecke Berlin–Prag–Wien mit 1. Klasse (42), 2. Klasse (136) und Speiseraum (22). 1959 wurde er aus dem Linienverkehr gezogen und im Raw Wittenberge zum Regierungszug umgebaut.
Foto: Hellmuth Fröhlich, Sammlung Dietz

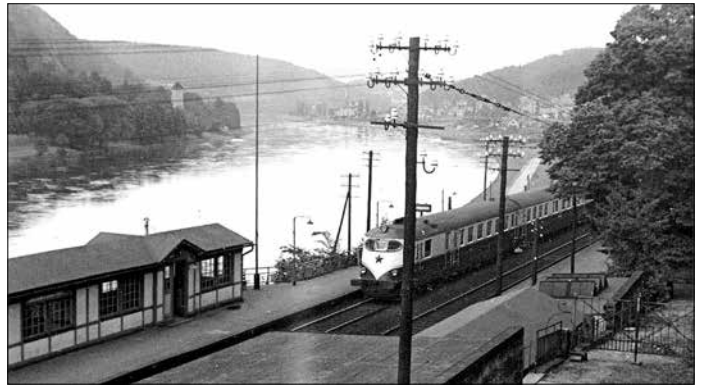
Auch in den kältesten Phasen des Kalten Kriegs fuhr der VINDOBONA von Ost nach West, obwohl er natürlich an jeder Staatsgrenze hielt und dort ausgiebig kontrolliert wurde. Die Grenzabfertigungen dauerten jeweils rund eine Dreiviertelstunde. Ab 1962 brachten Zubringerzüge vom Bahnhof Zoologischer Garten Fahrgäste aus West-Berlin zu dem legendären VINDOBONA. Dessen Speisewagen war schon damals gut besucht, man konnte dort mit vier Währungen bezahlen: mit D-Mark, Mark der DDR, tschechoslowakischer Krone und österreichischem Schilling.

Ab Sommerfahrplan, Ende Mai 1960, stellte die ČSD die VINDOBONA-Garnitur.

Zum Einsatz kamen dieselmechanische Triebwagen M 495.0, die die ČSD 1953 von der Firma GANZ in Budapest gekauft hatte. Vierteilig konzipiert, war er meist nur dreiteilig unterwegs. Sämtliche Sitze (nur 2. und 3. Klasse) lagen in Großraumabteilen (54 bzw. 112). Der Speiseraum bot 32 Plätze an. Die Triebköpfe hatten eine zu geringe Motorleistung von zweimal 450 PS und eine zu geringe Achslast und damit eine Neigung zur Entgleisung, was einige Male zu Unfällen führte.

Ab dem Fahrplanwechsel im Mai 1962 übernahm die ÖBB turnusmäßig die Führung des VINDOBONA bis Mai 1964. Das Beste war für diesen Prestige-Zug gerade

Dreiteiler Dieseltriebzug M 495.0 der ČSD, hier in Königstein (Sächs Schweiz) kurz vor Dresden. Sammlung VB995



gut genug. Österreich ließ seinen „Blauen Blitz“ nach Ost-Berlin rollen (West-Berlin wurde nicht bedient). Zum Einsatz kam die Bauart 5045 mit zwei Motorwagen, ein oder zwei Zwischenwagen, je nach Frequenz der Reisenden, sowie einem Halbspeisewagen (AR4TI) mit drei Abteilen 1. Klasse. Drei Halbspeisewagen wurden extra für diese internationale Relation gebaut. Auch hier reichte die Motorleistung der Triebköpfe von zweimal 500 PS kaum aus. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 115 km/h.

Als ab Sommer 1964 erneut die ČSD an der Reihe war, setzte sie den weiterentwickelten Dieseltriebzug M 498.0 ein, den auch wieder die Firma GANZ in Budapest baute. Er hatte nach wie vor einen

dieselmekanischen Antrieb, diesmal mit zweimal 600 PS, aber eine höhere Achslast und damit bessere Laufeigenschaften. Ein Triebzug bestand aus den beiden Maschinenwagen, einen Sitzwagen (mit 1./2. Klasse-Abteilen) und einem Speisewagen. Die Fahrzeuge waren untereinander mit Schraubenkupplungen verbunden. An den Stirnseiten befand sich je eine Scharfenberg-Kupplung. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h.

Ab Sommerfahrplan 1966 war wieder die DR an der Reihe. Sie setzte vorerst noch die SVT Bauart Köln und Hamburg ein. Ab Winterfahrplan 1966 kam dann erstmals der VT 18.16 (Bauart Görlitz) zum Einsatz. Die Tschechen nannten ihn Delfin. Dieser

Der „Blaue Blitz“ der ÖBB aus dem Binnenverkehr wurde aufgewertet, erfüllte aber dennoch nicht alle Ansprüche.
ÖBB-Pressefoto





Vierteiliger Dieseltriebzug M 498.0 der ČSD, ab Januar 1965 umgezeichnet in M 298.0.

Foto: Wolfgang Andraschek auf www.miniaturbahn.at/product_info.php?products_id=2312

vier- bis sechsteilige Triebzug setzte Maßstäbe sowohl in der Ausstattung als auch in der Motorleistung (2x 1000 PS, dieselhydraulisch). Die Fahrgasträume in den Endwagen waren Großraumabteile der 2. Klasse mit in Fahrtrichtung drehbaren Doppelsitzen. Einer der Mittelwagen war als Abteilwagen der 1. Klasse ausgerüstet, der zweite enthielt drei Abteile der 2. Klasse und den Speiseraum mit Küche. Viertei-

lig ergaben sich 140 Sitzplätze und 23 im Speiseraum. Für den Betrieb als Fünf- und Sechswagen-Garnitur standen zusätzliche Einheitsmittelwagen (VMe) mit Abteilen der 2. Klasse bereit. Der Triebzug erreichte vier- und fünfteilig eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, sechsteilig von 140 km/h. Er war im Bw Berlin Karlshorst beheimatet. Der Reichsbahn-VINDOBO-NA passte wie die Faust aufs Auge zu der



Der vierteilige VT 18.16 am Bahnhof Berlin Ostkreuz am 20. April 1969

Foto: Ulrich Budde www.bundesbahnzeit.de.

Foto: Thomas Fischer
auf <https://bahnbilder.warumdenn.net>
Mail-Anfrage 7.11.21



von Walter Ulbricht ausgegebenen, leicht paradoxen Parole „Überholen ohne einzuholen“. Der SED-Generalsekretär hoffte auf die wirtschaftliche Überlegenheit des Sozialismus.

Ab 2. August 1969 kam nochmals die ČSD zum Zuge. Sie setzte den dieselhydraulischen Triebzug M 296.1 ein, der speziell für den VINDOBONA entwickelt worden war und in den Škoda-Waggon-Werken gebaut wurde. Zur Komplettierung konnten bis zu vier Mittelwagen zwischen zwei Motorwagen eingestellt werden. Damit stand ebenfalls ein erweitertes Sitzplatzangebot, aber nur als 2. Klasse, zur Verfügung. Von Berlin bis Prag fuhr die Garnitur sechsteilig. In Prag setzte man zwei Mittelwagen aus und fuhr vierteilig bis Wien weiter. Die Höchstgeschwindigkeit lag wieder nur bei 120 km/h.

Vom Sommer 1972 bis zum Ende der Triebzüge am 26. Mai 1979 war ausschließlich die nun als SVT 175 bezeichnete Bauart Görlitz der DR im Einsatz. Das DR-Lokpersonal blieb durchgehend an seinem Platz, nur die Lotsen der anderen Bahnverwaltungen wechselten. Die ČSD

und die ÖBB hatten selbst keine einsatzfähigen Triebwagen-Garnituren mehr. Für viele Eisenbahnfreunde gehörten SVT 175 und VINDOBONA auch für die nächsten Jahrzehnte zusammen. Jetzt tauchte im VINDOBONA ein neues Publikum auf: Kräftige Burschen aus Österreich, unterwegs zur Montage in der DDR, Gastarbeiter aus dem kapitalistischen Ausland im real existierenden Sozialismus. Das gab es wirklich, denn mit dem neutralen Österreich pflegte die DDR eine besondere Beziehung, was sich in Großaufträgen niederschlug. Hunderte Österreicher bauten im Osten mit an Kaufhäusern, Stahlwerken, Interhotels als Vorzeigeprojekte auf Westniveau. Ende der 1970er Jahre reichte daher das Platzangebot im VINDOBONA nicht mehr aus und es wurden zwischen Berlin und Wien wieder lokbespannte Züge eingesetzt. Damit verlor der VINDOBONA sein Alleinstellungsmerkmal und ging in dem allgemeinen Lok- und Wagen-Mischmasch unter.

Von 1986 bis 1988 verkehrte das Zugpaar VINDOBONA/HUNGARIA. Es bestand aus einer von der MAV gestellten

Kurswagengruppe mit Sitzwagen 1. und 2. Klasse von Berlin über Prag nach Budapest – IEx 74 – und einer von der ČSD gestellten Kurswagengruppe von Berlin über Prag nach Wien – D 71 / D374 – mit einem 26,4-Meter-Speisewagen sowie Sitzwagen 1. und 2. Klasse.

Zwischen Mai 1979 und Dezember 1980 wurde der VINDOBONA im Grenzabschnitt České Velenice–Gmünd sogar noch einmal mit der tschechischen Dampflokomotive 556.0 bespannt. Anfang Juni 1992 verlegte die ÖBB den Zug wegen der Elektrifizierung der Franz-Josefs-Bahn auf die Nordbahn. So wechselte er bereits in Tschechien auf die neue Strecke über Kolin–Havlíčkův Brod–Brno–Břeclav. Seit dem Jahr 2000 folgt er dem Transit-Eisenbahnkorridor über Pardubice.

Ab Dezember 2006 bestand der VINDOBONA planmäßig aus Wagen aller drei beteiligten Bahnverwaltungen mit einem tschechischen Speisewagen und war damit einer der „buntesten“ Personenzüge in Deutschland. Im Jahr 2009 wurde von den zehn Wagen allerdings nur noch

der Abteilwagen der 1. Klasse und die Bewirtschaftung des Speisewagens von der DB AG gestellt. Seit Dezember 2010 überzog der ÖBB-Anteil und seit Dezember 2011 fuhr der VINDOBONA als reine ÖBB-Garnitur. Als klassischer Schnellzug verkehrte er noch bis zum 13. Dezember 2014. Dann machte er für vier Jahre eine Pause. Am 9. Dezember 2018 kehrte er als Railjet-Train zurück, aber nur zwischen Prag und Wien. Am 16. Juni 2020 schließlich nahm er seine angestammten Strecke Berlin–Prag–Wien wieder auf, begann aber in Hamburg und endete in Graz. Seitdem verkehrt der VINDOBONA als Railjet-Zugpaar Rj 256/257 mit Economy-Klasse (2.), First Klasse (1.) und Business-Klasse.

Noch braucht der VINDOBONA über acht Stunden von Berlin nach Wien. Zukünftig wird eine Fahrtzeit von vier Stunden angestrebt, denn der Eisenbahn soll die Zukunft auf der Kurz- und Mittelstrecke in Europa gehören. Ein entsprechendes Memorandum wurde von den Vertretern Deutschlands, Tschechiens und Österreichs im Mai 2021 unterzeichnet. Ein Teil



Der D 71 VINDOBONA mit der Dampflokomotive ČSD 556 0506 am 8. September 1980 kurz vor dem Bahnhof Gmünd/NÖ
Foto: Detlef Schikorr



**Der VINDOBONA, im typischen Blau der Tschechischen Bahnen, als ČD-Railjet auf freier Strecke
Pressefoto DB AG**

dieser neuen, schnellen Verbindung wird ein ca. 30 Kilometer langer Eisenbahntunnel unter der Sächsisch/Böhmischen Schweiz zwischen Heidenau (bei Dres-

den) und Usti nad Labem werden. Die Planung ist im vollen Gange und mit seiner Fertigstellung wird Mitte der 2030er Jahre gerechnet.

Zeitraum	Zuggattung/-nummern	Fahrzeit Berlin–Wien
1957–1959	FDt 54/55	
1959–1973	Ext/TS 54/55	
1973–1979	Ex/TS 70/71	11 Std. 9 min
1979–1981	D 70/71	
1981–1992	D 374/375	
1992–1993	IC Berlin–Dresden, D Dresden–Wien	
1993–2014	EC 172/173	.
2018–heute	Rj 256/257	8 Std. 32 min
D = Schnellzug	Ext = Expresstriebwagen	Rj = Railjet
EC = EuroCity	FDt = Fern-Durchgangstriebwagen	TS = Triebwagen-Schnellzug (bei ÖBB)
Ex = Expresszug	IC = InterCity (nur bei DB)	
Literatur:		
1) Modelleisenbahner Februar/2007		
2) Club Blauer Blitz, Ing. Karl Kunstovny – 2016		
3) https://de.wikipedia.org/wiki/DR_137_153_%E2%80%A6_234		
4) https://www.zelpage.cz/clanky/vindobona		
5) http://www.bahnforum.info/index.php?ind=reviews&op=entry_view&iden=254		

Die Bahnreform Stufe 1 – 1994–1999

Redaktion



Bildmontage L. Kuhne

2024 jährt sich die Bahnreform zum dreißigsten Mal. Das war uns Anlass, schon im Heft 46 mit einer neuen Serie zu diesem Thema zu beginnen. Wir beleuchten die einzelnen Stufen der Bahnreform und zeigen die Gesetzeslage, Ziele und Ergebnisse auf. Wer schon wichtige Fakten vergessen hat, kann sie hier auffrischen.

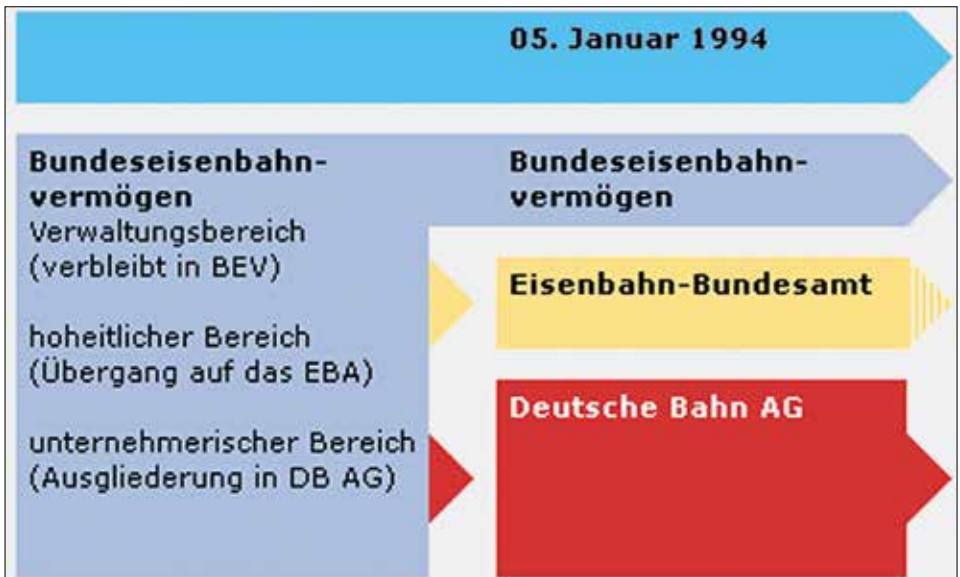
„Heinz Dürr ist am Ziel“, so jubelte die Presse Anfang Januar 1994. Der gemeinsame Chef von Deutscher Bundesbahn (DB) und Deutscher Reichsbahn (DR) hatte auch die Skeptiker davon überzeugt, die zwei monopolistischen, deutschen Staatsbahnen in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln. Hauptgrund: Beide deutsche Staatsbahnen waren immens verschuldet – jede auf eine andere Art – und fuhren jährlich hohe Verluste ein. Allein ihre Personalkosten lagen um 50 Prozent höher als ihre Umsätze. Sie waren nur durch eine Entschuldung und eine neue, privatisierte Organisationsstruktur zu sanieren.

Es herrschte durchaus Aufbruchsstimmung. In einem breiten parlamentarischen Konsens wurden das Grundgesetz geändert, sieben neue Gesetze erlassen sowie 130 weitere Gesetze angepasst. Damit wurden die Weichen gestellt, damit sich der Schienenverkehr in Deutschland umorganisieren konnte. Sowohl die DB als auch die DR waren nun keine Körperschaften des öffentlichen Rechts mehr. Sie wurden gemäß Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) vom 2. Dezember 1993 zum Konzern Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) zusammengefasst und privatwirtschaftlich organisiert. Eine neue deutsche Eisenbahn-Holding entstand.

Man spricht auch von einer formellen Privatisierung, denn die Aktien der DB AG liegen zu 100 Prozent im Besitz des Bundes. Im Grundgesetz Artikel 87e (3) steht jetzt dazu: *„Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. [...] Die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“*

Die DB AG gab Leitsätze heraus, in denen es u.a. heißt: *„Die Eisenbahn dient der Gemeinschaft seit 150 Jahren. Das ist Auftrag und Verpflichtung auch für die Deutsche Bahn AG. Neben den Eisenbahnen des Bundes können nun auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf dem vorhandenen Schienennetz agieren. Sie stehen untereinander im Wettbewerb.“*

Ende 1993 bestand ein Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und laut Einigungsvertrag, Art. 26, auch ein Sondervermögen Deutsche Reichsbahn. Beide wurden am 1. Januar 1994 in der neuen Behörde Bundeseisenbahnvermögen (BEV) in Frankfurt am Main (ab 1999 in Bonn) zusammengefasst. Damit gingen auch die



70 Milliarden DM Schulden von DB und DR auf das BEV über. Um diese Schulden langfristig tilgen zu können – so die offizielle Begründung – wurde u.a. die Mineralölsteuer um 7 Pfennig pro Liter erhöht. Das BEV bestand anfangs aus einem Verwaltungsbereich, einem hoheitlichen Bereich und einem unternehmerischen Bereich.

Der Verwaltungsbereich blieb beim BEV, das fortan vier Aufgaben auf der Ausgabenseite erfüllt: Bahn-Schulden verwalten, Pensionen/Sozialleistungen der Bundesbahnbeamten übernehmen, Stiftung Bahn-Sozialwerk finanzieren und Fahrweginvestitionen absichern. Als Gegenstück auf der Einnahmenseite veräußert das BEV die Immobilien und Liegenschaften, die nicht mehr für den operativen Eisenbahnbetrieb benötigt werden, so Empfangsgebäude, Direktions- und Amtsgebäude.

Der hoheitliche Bereich ging auf die neue Behörde Eisenbahnbundesamt (EBA) über. Dieses gliedert sich in eine Zentrale

in Bonn und in 15 Außenstellen an den Orten der früheren Bundesbahn- und Reichsbahndirektionen. Das EBA ist die deutsche Zulassungs- und Aufsichtsbehörde für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Fahrzeuge sowie für Neubaustrecken und Streckenstilllegungen.

Der unternehmerische Bereich wurde in die handelsrechtlich organisierte Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) mit Sitz in Frankfurt am Main ausgegliedert. Am 5. Januar 1994 ließ sich diese mit 4,2 Milliarden Grundkapital ins Handelsregister eintragen. Das geschah nicht in Frankfurt am Main, sondern beim Amtsgericht in Berlin-Charlottenburg. Für das neue DB-Logo (Designer Kurt Weidemann) gab man allein 25 Millionen DM aus.

Damit war die „äußere Bahnreform“ gegeben. Die „innere Bahnreform“, der Weg zu einem modernen Transport-Dienstleistungsunternehmen, würde länger dauern, das war allen klar. Die „Stutt-

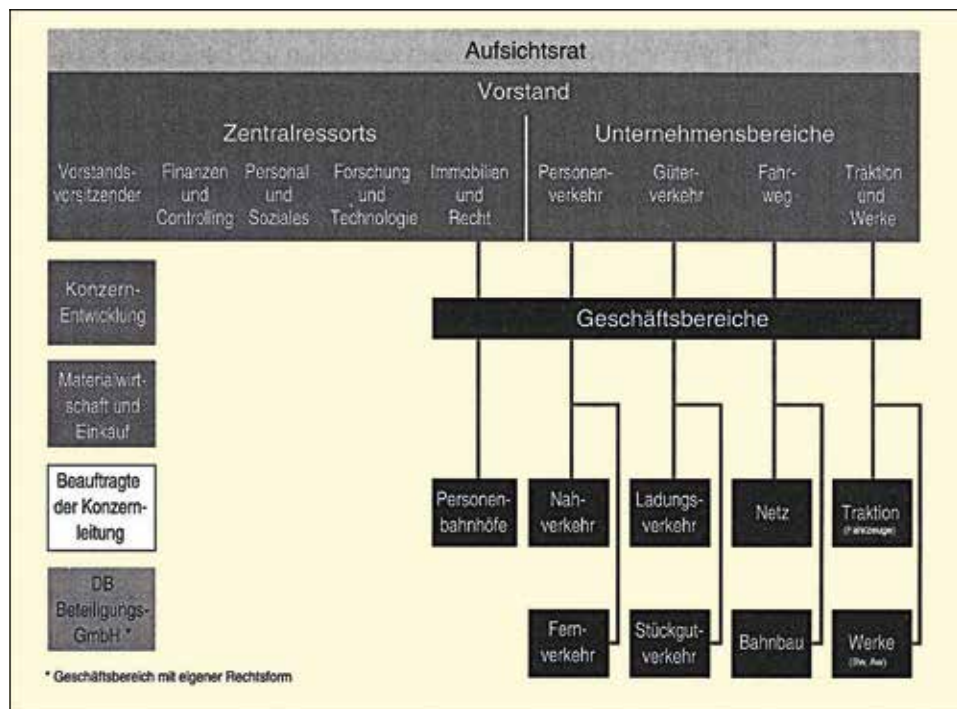


Gründungsveranstaltung der DB AG im Berliner Ostbahnhof am 10. Januar 1994 – links: Bundesminister für Verkehr Matthias Wissmann, rechts DB AG-Chef Heinz Dürr. Foto DB AG

garter Zeitung“ schrieb dazu am 7. Januar 1994: „Jetzt muss sich die Bahn bewähren. Sie kann sich nicht mehr darauf herausreden, behördlichen Zwängen unterworfen zu sein.“ Die DB AG soll nun ihre Verkehrsleistungen im Personenfern- und im Güterverkehr eigenwirtschaftlich erbringen und mit ihren Einnahmen ihre Ausgaben decken. Auch die Kosten der bestehenden Infrastruktur muss sie selbst tragen (Nutzerfinanzierung). Dafür verpflichtete sich der Bund, die Kosten für die Daseinsvorsorge, d. h. für den Personennahverkehr und für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur, zu übernehmen. Als weitere unterstützende Maßnahme wurde noch eine Abwertung des Eisenbahnanlagevermögens vorgenommen. Die DB AG-Sachanlagen sanken von ca. 98 Mrd. DM

auf knapp 25 Mrd. DM. Damit verbesserte sich das Jahresergebnis signifikant, da nun in den Bilanzen weniger Abschreibungen berücksichtigt werden mussten.

Bis Ende 1993 leiteten zehn Bundesbahn- und fünf Reichsbahndirektionen den Staatsbahnbetrieb in Deutschland. Diese regionale Einteilung veränderte die DB AG dahingehend, dass sie Zentralresorts (Vorstand), Unternehmensbereiche und diverse nachgeordneten Geschäftsbereiche ins Leben rief. Um den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz der DB AG für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Deutschland sicherzustellen, wurden die Infrastruktur- und die Transportbereiche der DB AG organisatorisch und rechnerisch voneinander getrennt, d. h. man war wirtschaftlich



Organigramm Unternehmensstruktur der DB AG ab 1. Januar 1994

Quelle: „Die Bahnreform“, DB AG Zentralbereich Konzernkommunikation 1994

selbstständig und legte sich gegenseitig Rechnungen.

Angesagtes Ziel der DB AG war und ist es, kunden- und marktorientiert zu arbeiten und dabei Gewinne zu erwirtschaften. Rund 360 000 Eisenbahner/innen, die aus der unterschiedlichen Prägung zweier konträrer Wirtschaftssysteme stammten, sollten nun zusammenarbeiten (davon ca. 65 000 Frauen = 18,1 Prozent). Allein die 108 000 DB-Beamten bildeten eine Gilde für sich. Sie hatten Pensionsanspruch und ihr eigentlicher Dienstherr war nun das BEV, denn als Aktiengesellschaft kann die DB AG keine Beamten beschäftigen. Diese gehören zudem zu einer privilegierten Kranken-

kasse (KBV) und werden beim Arzt wie Privatpatienten behandelt.

Als Eigentümer der DB AG benannte der Bund den DB AG-Aufsichtsrat, der wiederum den Vorstand bestimmt. Erster Aufsichtsratsvorsitzender wurde Günter Saßmannshausen (vorher Preussag AG). Erster Vorstandsvorsitzender, kurz DB AG-Chef, war wieder Heinz Dürr. Er postulierte: „Ziel ist die absolute Kundenorientierung in Denken und Handeln.“ und „Die Erwartungen [...] der Gesellschaft sind von fordern der Eindeutigkeit und demnach lautet unser selbstgestecktes Ziel: Mehr Verkehr auf die Schiene.“ (Quelle: Geschäftsbericht DB AG 1992/1994). Auf Heinz Dürr gingen auch die überdimensionierten, vier Meter

hohen Blechkameraden zurück, die als „Leppermänner“ auf über 60 Bahnhöfen aufgestellt wurden und deren praktischer Sinn vielen verborgen blieb. Sie kosteten je größerem Bahnhof ca. 100 000 DM. Die AUSKUNFT im Bahnhof wurde sprachlich modifiziert und öffentlich wie eine Hotel-Rezeption präsentiert. Sie nannte sich fortan Service-POINT. Die Toiletten in Leipzig Hbf bekamen das Aushängeschild REISE-FRISCHE. Auch die gute alte Fahrkartenausgabe hatte ausgedient. Sie mutierte zum REISEZENTRUM, in dem man nun Tickets erwirbt. Aus den Personenzugschaffnern wurden KUNDENBETREUER IM NAH-VERKEHR (KIN). Selbst das Lokschlosser/Lokführer-Verhältnis hätte man gern zum Verkäufer-Kunden-Verhältnis hochstilisiert. Dann hätte der Lokführer für die reparierte Lok beim Lokschlosser bezahlen müssen. So weit ist es aber Gott sei Dank nicht gekommen.

Die einzelnen Geschäftsbereiche gründeten regionale Zweigniederlassungen, und bald wurde auch begonnen, Teilaufgaben aus den Unternehmensbereichen auszugliedern und bundesweit als eigenständige Tochtergesellschaften zu führen, so z.B. die DB AutoZug GmbH, die S-Bahn Berlin GmbH oder die Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH (ehem. DB Bahnbau). Insgesamt 290! Auf Nebenstrecken entstanden – zur Abwehr der Konkurrenz – eigene Nahverkehrsgesellschaften, z. B. die Usedomer Bäderbahn oder die Erzgebirgsbahn GmbH. Außerdem beteiligte sich die DB AG an 131 verbundenen Unternehmen, die in den Konzernabschluss einbezogen wurden. Die Beteiligung reichte von 18 Prozent (Reisebüros) bis 100  Prozent (InterCity-Gastronomie, Planungsgesellschaft Bahnbau usw.). Dazu kamen

noch über 100 weitere Beteiligungen, die nicht einbezogen oder „nur“ assoziiert waren (z. B. Luftreisebüro Stuttgart 12,5 Prozent, Waggonleasing Gesellschaft Berlin 76 Prozent).

Viele Eisenbahner aus angestammten Dienststellen wurden zu Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften versetzt, und es geschah sogar, dass ein Teil der Fahrkartenverkäufer eines Bahnhofs zum Fernverkehr, der andere Teil zum Nahverkehr bzw. Personenbahnhöfe gehörte. Innere Reibungsverluste zwischen den DB-Geschäftsbereichen und -Tochtergesellschaften begannen sich negativ auf das Gesamtergebnis Deutschen Bahn auszuwirken.

1996 trat das „Regionalisierungs-gesetz“ für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nach Artikel 4 ENeuOrg in Kraft. Der ÖPNV war der eigentliche Auslöser der Bahnreform, denn der Staat stand hier in der Pflicht der Daseinsfürsorge. Die Aufgaben- und Ausgaben-Verantwortung für den ÖPNV, also auch für den Schienennah- und -regionalverkehr, ging vom Bund auf die Bundesländer über. Die Bundesländer entscheiden nun selbst über Art und Umfang des Nahverkehrs. Zugewiesene Bundesmittel setzen sie jetzt eigenverantwortlich ein und bestellen bei den EVU die gewünschten Zugleistungen. Es bildeten sich Verkehrsverbünde, die im Auftrag der Bundesländer nun die Nahverkehrsleistungen ausschreiben. Jedes EVU, aber auch Buslinien, können sich bewerben. Den Zuschlag bekommt in der Regel das billigste Angebot. Das führt im Extremfall dazu, dass ein Unternehmen ausgewählt wird, das nicht mal genügend Fahrzeuge besitzt, um die notwendigen Transportleistungen zu erbringen. So passiert bei der Vogtlandbahn/trilex,



Ein roter „Leppermann“ am Bahnsteig in Leipzig Hbf

Quelle: BAHN-EXTRA 9604

auf der Strecken Dresden–Görlitz/Zittau. Die DB AG wurde gebeten, der Vogtlandbahn Fahrzeuge und Personal zu leihen. Die DB AG fuhr dann im Auftrag der Vogtlandbahn.

Durch die Regionalisierung hatte die DB AG nun keine gemeinwirtschaftlichen Aufgaben mehr. Das Streckennetz wurde, um Kosten zu sparen, auf die absolut notwendigen Gleise und Bahnhöfe ausgedünnt. Immer weniger Ausweichbahnhöfe stehen zur Verfügung. So behindern sich Züge bei Unregelmäßigkeiten gegenseitig und produzieren Verspätungen. Diese werden von einem auf den anderen Zuglauf übertragen und können nur schwer abgebaut

werden. Auch der Unterschied zwischen Schnellfahrstrecken und den ländlichen Nebenbahnen wurde immer krasser. Die einen boten Hochgeschwindigkeit, die anderen verfielen oder wurden verkauft. Allein im Osten wechselten 2 500 Kilometer Gleise den Besitzer, wurden stillgelegt, abgebaut oder entwidmet.

Anfang 1996 war begonnen worden, die Lokomotiven vom Geschäftsbereich Traktion auf die Geschäftsbereiche Fern-, Nah- und Ladungsverkehr aufzuteilen. Das hatte ein Bw-Sterben mit vielen vakanten Arbeitsplätzen zur Folge. Reichten die Loks für die jeweilige Zugleistung nicht aus, musste eine Lok vom anderen Ge-

schäftsbereich „eingekauft“ werden oder der Zug blieb stehen. Ca. 30 000 Lokführer wechselten bis 1997 die Geschäftsbereiche.

Ende 1996 gehörten zum DB-Konzern insgesamt 177 vollkonsolidierte Unternehmen und 71 assoziierte Gesellschaften aus den Bereichen Nahverkehr, Touristik und Service. Auch die Eisenbahnabteilung des Verkehrsmuseums Nürnberg kam jetzt als „DB Museum“ zur DB AG (später zu Deutsche Bahn Stiftung gGmbH).

Anfang Juli 1997 gab Heinz Dürr sein Amt als Vorstandsvorsitzender der DB AG auf und wechselte in den Aufsichtsrat. Er hatte die DB AG an den Kundenwünschen ausrichten wollen, aber viele Eisenbahner in ihrem Grundvertrauen erschüttert. Sie konnten sich nicht mehr auf ihre Erfahrungen und ihre große Eisenbahnerfamilie verlassen. Aus hochgedienten, anerkannten Vorgesetzten waren Führungskräfte geworden, die vielfach von „außen“ kamen. Im Ergebnis entstand eine berufliche Beliebigkeit, die dem Eisenbahngeschehen nicht gerecht wird.

Neuer DB AG-Chef wurde 1997 Johannes Ludwig. Bundeskanzler Helmut Kohl führte in am 9. Juli persönlich in sein Amt ein. Ludwig fungierte vorher als Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium sowie Beauftragter der Bundesregierung für die neuen Bundesländer. Als „Nichteisenbahner“ legte er noch im selben Jahr den Grundstein für den Berliner Hauptbahnhof. Er meinte: *„Es ist das erklärte Unternehmensziel, stärker als der Markt zu wachsen, also Marktanteile zu gewinnen. Dies natürlich vordringlich auf unserem Heimatmarkt in Deutschland.“* Als erster Bahn-Chef setzte er durch, dass die DB AG insgesamt transparenter wurde, d.h.

nicht nur die Gesamtbilanz der DB AG, sondern auch die Bilanzen der DB-Töchter veröffentlichte.

Ebenfalls 1997 kündigte die Deutsche Post AG die Zusammenarbeit mit der DB AG auf. Postzüge waren damit Geschichte. 83 neue Briefpostzentren ohne Bahnanschluss entstanden auf der grünen Wiese. Die Post begründete diesen Schritt mit der mangelnden Flexibilität der Bahn. Intern träumte man bei der DB AG von der Entmischung des Personen- und Güterverkehrs, von reinrassigen getrennten Netzen ohne gegenseitige Blockaden. Zur Koordinierung des schnellfahrenden Personen- und Güterverkehrs entstand beim Geschäftsbereich Netz in Frankfurt am Main eine computergestützte Netzleitzentrale. Diese interagiert deutschlandweit mit allen 15 Betriebszentralen und mit dem Ausland. Bahnchef Ludwig stellte eine Initiative „Netz 21“ vor, nach der mehrere Fahrweg-Hochleistungskorridore entstehen sollen, z.B. Hamburg–Ruhrgebiet–Stuttgart, Hannover–Würzburg–München und Ruhrgebiet–Hannover–Berlin. Der Verkehr werde flüssiger und pünktlicher, Überholgleise und Weichen würden entbehrlich. Die Instandhaltungskosten sanken deutlich.

1998 traten neben der DB AG weitere 189 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) am deutschen Markt auf, 46 im Personenverkehr, 143 im Güterverkehr. Der Geschäftsbereich Netz der DB AG berechnete allen Trassenpreise für ihre Zug- und Rangierfahrten, auch den DB-Tochtergesellschaften. Rund 65 Prozent der Trassenerlöse kamen vom Nahverkehr, also von den Ländern. Ca. 20 Prozent entfielen auf den Güter- und ca. 15 Prozent auf den Fernverkehr. Der von den Ländern

Beschäftigte im Konzern
der DB AG 1994 bis 1999.



bestellte Nahverkehr subventionierte somit indirekt den Geschäftsbereich Fernverkehr der DB AG. Und die DB AG begann (entgegen Ludewigs Bekundungen) weltweit einzukaufen. Hunderte Fremdfirmen kamen hinzu. Die DB AG wurde zum drittgrößten Logistikunternehmen Europas und zur Nummer 5 in der Welt (mit Bussen, Bahnen, Lkws und sogar Seeschiffen). Der deutsche Bahnverkehr, und damit die Bahnreform, schienen zur Nebensache geworden zu sein.

1997/98 wurde der Stückgutverkehr seitens der DB AG aufgegeben und an die BahnTrans GmbH (später Schenker) übergeleitet. Die Güterabfertigungen verwaisten, einige fanden neue Mieter. Die Lkw-Netzwerke freuten sich und bauten

ihren Service aus. Dem Ziel der Bahnreform „Mehr Güter auf die Schiene“ wurde damit in keiner Weise entsprochen.

1998 wurden auch alle Werke auf die Geschäftsbereiche aufgeteilt und der Geschäftsbereich Werke entfiel somit ganz. 35 500 Eisenbahner in den Werkstätten wurden hin und her geschüttelt. Die gebündelte Kompetenz der Reparaturwerkstätten ging insgesamt verloren.

Die meisten Sachverständigen begrüßten die Bahnreform ganz generell. In Detailfragen wurde aber kräftig Kritik geübt. Zum Beispiel: Die Systemimmanenz bei Fahrweg und Transport behindere den Wettbewerb, d. h. der DB-Geschäftsbereich Netz stellte den DB-Zügen mehr und billigere Trassen zur Verfügung. Da-

Angela Merkel gibt am 21. Juni 1995 das Abfahrtsignal in eine neue Bahnzeit (Schmalspurbahn Putbus–Göhren) Foto: DB AG/Kirsche

mit setzte eine Diskussion zur kompletten Ausgliederung des Fahrwegs aus der DB AG ein, die bis heute nicht abgeschlossen ist. Insider kritisierten, dass eine „schwarze Null“ nur dadurch erreicht wurde, dass von der DB AG stets am Jahresende „Tafelsilber“ verkauft wurde, z.B. 1996 das DBKom-Netz (später arcor).

Literatur:

- Die Bahnreform, Deutsche Bahn AG, Zentralbereich Konzernkommunikation, Frankfurt am Main 1994
- Bestandsaufnahme Deutsche Bahn – Das Abenteuer einer Privatisierung, Lothar Julitz, Eichborn-Verlag Frankfurt am Main 1998
- Die zerrissene Bahn, Erich Preuß, transpress-Verlag Stuttgart 2001
- Bahn im Umbruch, Erich Preuß, transpress-Verlag Stuttgart 2004
- Bahnreform-Bericht von DB Mobility Logistics AG, 2014 auf: https://www1.deutschebahn.com/resource/blob/264418/8cac7d10f5b53ef3f7ba68ef5d459a01/bilanz_bahnreform-data.pdf
- DB AG-Studie 20 Jahre Bahnreform auf: <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/267436/07d47d8eefcbcef9e98d3a063dce541/bahnreform-data.pdf>
- 25 Jahre Deutsche Bahn AG – Eine digitale Chronik auf: <https://25jahre.deutschebahn.com/>



- Deutschlandfunk zu 25 Jahre Bahnreform auf: https://www.deutschlandfunk.de/erfolgreiche-weichenstellung-die-privatisierung-der-bahn.724.de.html?dram:article_id=437197
- Analyse der Bahnreform: Kommentar von wissen-bahnverkehr auf: <https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=VLNL2E8Fzhk>
- <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/090/1609070.pdf>
- <https://bahn-fuer-alle.de/>
- https://www.bev.bund.de/DE/Be-gleiterDerBahnreform/Bahnreform/bahnreform_node.html

(Die Serie wird fortgesetzt. Im Heft 48 lesen wir: „Die Bahnreform Stufe 2 – 1999–2008“)

Serie: Geschichte der BSW-Hotels

Das BSW-Dünenhotel Alt Randum auf Sylt

Redaktion

„Sylt macht sychtig.“ So wirbt die Gemeinde für ihre Insel. Oft wird sie als die Königin der deutschen Nordseeinseln bezeichnet. Auf 38 Kilometer Länge präsentiert sich eine einmalige, windige Küstenlandschaft. Emil Nolde und Hermann Hesse, Marlene Dietrich und Stefan Zweig waren hier. Schon in den 1920er Jahren übte die Insel Sylt auf Prominente eine magische Anziehungskraft aus. Tanz-Diva Gret Palucca tanzte nackt in den Insel-Dünen, und Thomas Mann notierte 1928 im Gästebuch der legendären Künstlerpension „Kliffende“ in Kampen: *„An diesem erschütternden Meere habe ich tief gelebt.“* Auch die Eisenbahn war an diesem Lebensgefühl beteiligt. Erst fuhr der Zug über die Insel, dann kam er auf die Insel.

Lange Zeit war das beschauliche Munkmarsch das Tor zur Insel. Mit der Eisenbahn fuhren die Reisenden auf dem Festland bis Hoyerschleuse, wo der Dampfer ablegte, der draußen auf Reede vor Anker lag. Zudem mussten die Passagiere mit Kutschen durch das flache Wasser gekarrt werden. Hoyerschleuse lag damals im deutschen Nordschleswig. Die Gezeiten und schlechtes Wetter brachten den Fahrplan häufig aus dem Takt, und die zwei- bis dreistündige Überfahrt bekam manchem Badegast gar nicht gut: *„Hätte ich doch geahnt, wie speiübel einem an Bord eines solch schwankenden Schiffs werden kann, so wäre ich doch lieber in die Berge gefahren“*, klagte einer von ihnen. In Munkmarsch angekommen, erwarteten



Eisenbahnen auf Sylt. Zeichnung M. Werning, angepasst

bis zu 20 Kutschen die Sommerfrischler für den Weitertransport. Über holprige Wege ging es dann in die Unterkünfte.

1888 ließ die Kurdirektion die erste Meterspurbahn zwischen dem Westerländer Kurhaus und dem Fährhafen Munkmarsch (4,2 km) errichten, da der Bau einer ordentlichen Chaussee zu teuer erschien. Die „Sylter Dampfspurbahn“ war die Keimzelle des Schmalspurnetzes, das sich später über die gesamte Insel er-



Dampflok der Südbahn
in Randum-Seeheim
Sammlung Dünenhotel

streckte. Den Betrieb übernahm die Sylter Dampfschiffahrtsgesellschaft (DSG), die auch den Schifffahrtbetrieb zwischen Hoyerschleuse und Munkmarsch betrieb.

1901 folgte die Südbahn Westerland–Hörnum (18,8 km). Deren Bau geschah auf Initiative der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG), die in Hörnum am Süden der Insel einen eigenen Schiffsanleger errichtete. 1903 ging die Nordbahn Westerland–Kampen in Betrieb, die 1908 bis nach List verlängert wurde (17,4 km). 1917 entstand eine Verbindung zwischen den beiden Meterspurstrecken, die damit eine Gesamtlänge von 40,4 Kilometern aufwiesen. Im Ergebnis des Ersten Weltkriegs wurde 1920 der Fährhafen Hoyerschleuse auf dem Festland dänisch. Auf deutscher Seite musste also rasch eine Lösung gefunden werden, um die Insel Sylt ans deutsche Festland anzubinden. Die Diskussion über einen Eisenbahndamm quer durchs Wattenmeer nahm wieder Fahrt auf. Am 9. Oktober 1922 wurde das Gleis von Niebüll nach Klanxbüll fertiggestellt, um

Materialien für den Bau des Dammes anfahren zu können. Im Frühjahr 1923 begannen die Bauarbeiten. Rund 1 500 Arbeiter zogen einen Streifen Festland in die Nordsee. Täglich brachten 70 Güterwagen Baumaterial vom Festland her. Zusätzlich transportierten 30 Segler, drei Schlepper und 20 Lastkähne Baustoffe von Husum an. Doch schon im August 1923 zerstörte eine Sturmflut alles bisher Geleistete. Man musste fast von vorn beginnen und erst vier Jahre später war der 11,2 Kilometer lange Hindenburgdamm fertiggestellt. Am 1. Juni 1927 wurde er mit viel Prominenz und Pathos als normalspuriger, eingleisiger Eisenbahndamm eingeweiht. Sylt bekam eine eiserne Nabelschnur, die der meterspurigen Inselbahn schließlich zum Verhängnis wurde.

Im Jahr 1926 suchte der Reichsverband der Eisenbahner-Vereine e.V. in Kassel, der 400 000 Mitglieder zählte, nach neuen Möglichkeiten für den Bau von Erholungsheimen. Im Dezember 1926 stellte der Bezirk Hannover den Antrag, für gering besoldete Eisenbahner und

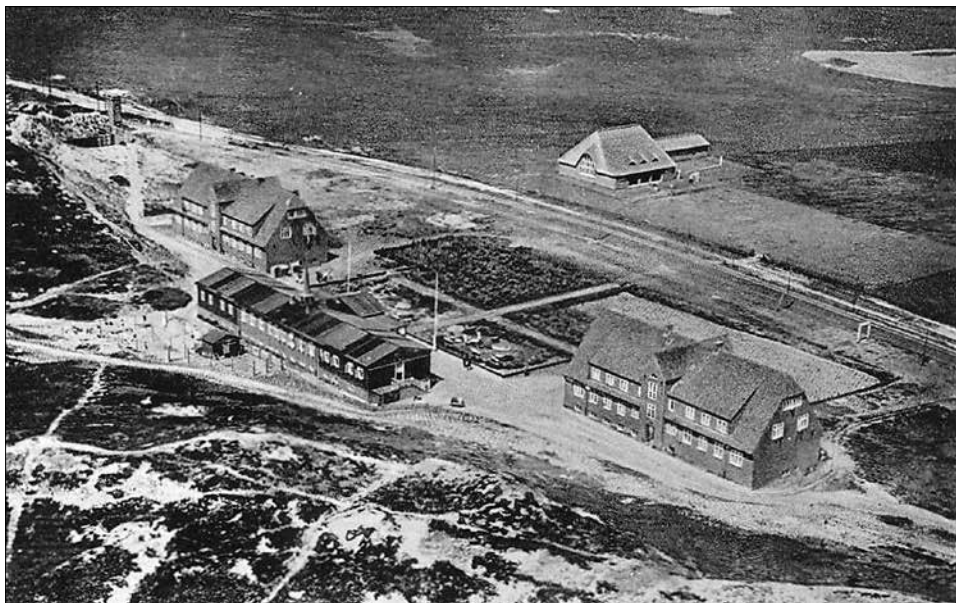
Beamten ein Seeheim auf Sylt zu errichten. Nach langen Verhandlungen kam im März 1927 der Kaufvertrag zustande für ein zwölf Hektar großes Baugrundstück im mittleren Teil von Sylt im Ort Rantum, nur 250 Meter vom Strand entfernt. Hier sollte eine Anlage mit 300 Betten entstehen. Der Grundbucheintrag datiert vom 8. Juni 1927. Geplant waren sieben Gebäude und ein großer Sportplatz in der Mitte der Anlage. Damit die Kosten für das Wirtschaftsgebäude nicht explodierten, erwarb der Reichsverband günstig eine zum Kauf stehende Baubaracke vom Hindenburgdamm-Bau, die entsprechend ausgebaut wurde. Die Gesamtbauverantwortung lag damals bei der Reichsbahndirektion Halle. Die Planierungsarbeiten begannen am 16. April 1928 durch die Firma Blankschyn & Warnemünde/Sylt.

Anschließend baute die Firma Heinrich Brandt aus Rendsburg zwei Häuser zu je 80 Betten für die Bezirksverbände Altona und Hannover. Die Gleise der Inselbahn wurden wenige Meter nach Osten verlegt und ein eigener Bahnhof Rantum-Seeheim entstand. Die Inselbahn brachte die Bauarbeiter mit Extrazügen zur Arbeit.

Die Baukosten von ca. 340 000 RM deckten Lotterien und Sammlungen unter den Eisenbahnern, für die sich der Präsident der Rbd Kassel, Herr Martin, besonders einsetzte.

Die Gemeinde Westerland ließ per Beschluss vom 3. September 1928 eine sieben Kilometer lange Stromleitung zum Eisenbahner-Erholungsheim verlegen, die allein 24 000 Reichsmark (RM) kostete (20 000 RM Erholungsheim, 4 000 RM Gemeinde Westerland). Das Seeheim

Seeheim Alt-Rantum um 1930, v.l.n.r.: Haus Altona, Wirtschaftsbaracke, Haus Hannover, davor das Gleis der Inselbahn.
Sammlung Dünenhotel





Autozug auf dem Hindenburgdamm 1955.
Quelle: DB-Pressestelle
Hannover

Alt-Rantum wurde Generalabnehmer und verkaufte Strom an die umliegenden Grundstückseigner.

Die ersten zwei Bettenhäuser Hannover und Altona im Backsteinstil waren am 18. Mai 1929 fertiggestellt. Bereits 1930 war das Seeheim von März bis November geöffnet, und die vorhandenen Betten reichten bald nicht mehr. 1931 entstand noch eine Sporthalle mit einer Kegelbahn. Der Bezirksverband Köln war auch sehr interessiert und sammelte über drei Jahre Geld für den Bau eines dritten Haus. Der Rohbau mit 28 Doppel- und zwei Vierbettzimmern stand bereits im November 1933, der Innenausbau brauchte noch bis zum März 1934. Die Arbeiten für das neue Haus Köln übernahm die Firma Gebrüder Holst aus Wenningstedt/Sylt.

1938 musste das Seeheim zur Erweiterung des Insel-Flugplatzes für 580 000 Mark unfreiwillig an die Luftwaffe verkauft werden. Die Gebäude wurden als Büros für die Bauleitung der Luftwaffe sowie als Unterkunft für Bedienstete

und deren Angehörigen genutzt. Vom Verkaufserlös wurde das Haus Hubertus in Schönau am Königssee erworben. Während des Zweiten Weltkriegs waren die drei Bettenhäuser Soldatenunterkünfte. Es wurden Bunker und Unterstände sowie eine normalspurige Stichbahn zwischen Westerland und Rantum hinzugebaut. Nach Kriegsende zog die englische Besatzungsmacht ein, dann wurde eine Ausländer-Unterkunft daraus. Ab August 1946 konnte das nunmehrige Reichsbahn-Sozialwerk das Anwesen im Rahmen eines Pachtvertrages mit der Bundesvermögensverwaltung nutzen. 1947 kamen wieder Erholungssuchende mit der Sylter Inselbahn, denn direkt vor der Tür lag ja der Bahnhof Rantum-Seeheim. Als Kuriosum verkehrte hier ein Leichttriebwagen LT 4, der auf einem Borgward-LKW-Fahrgestell basierte. Die normalspurige Militärbahn Westerland–Rantum sowie die meisten Bunker und Unterstände wurden wieder abgebaut.

Anfang der 1950er Jahre bot das Seeheim Alt Rantum „FERIEN VOM ICH“ jetzt



Leichttriebwagen LT 1 auf Basis eines Borgward
1969 am H. Bogelskoje.

Speiseschleppers, aufgenommen im September
Foto: Heinz Hoffmann/Slg. B. Neddermeyer

für alle Mitglieder des momentanen Eisenbahn-Sozialwerkes an. Der Schaffner saß neben dem Amtmann, und kaum einer wusste um die Dienststellung des anderen. Die Uniformen blieben zu Hause. Heimleiterin war Frau Krüger. Pro Durchgang zählte sie im Sommer ca. 250 und im Winter ca. 60 Gäste.

Aus dem Eisenbahn-Sozialwerk war das Bundesbahn-Sozialwerk (BSW) geworden und 1963 kaufte dieses das gesamte Anwesen für 1,78 Millionen DM von der Bundesvermögensverwaltung zurück. Jetzt hieß der Slogan „Erhole dich von der Bundesbahn im Erholungsheim des BSW!“, im Sommer die aktiven Eisenbahner, im Frühjahr und Herbst Rentner und Lehrlinge und im Winter sechswöchige Kinderkuren. Die Geschäftsstelle des Hauses war zu jener Zeit

in Hamburg angesiedelt. Heimleiterin ab 1967 war Gisela Scheer.

1969 begann der Bau eines massiven Wirtschaftsgebäudes mit Speisesaal, Küche und Freizeiträumen. Am 9. Februar 1972 konnte es eingeweiht werden. Um die Winterbelegung zu verbessern, war im Zusammenhang mit dem Bau eines vierten Bettenhauses auch ein Hallenbad geplant. Im Juli 1974 begannen dazu die Bauarbeiten. 16 Monate später konnte das neue Haus Wuppertal mit Schwimmbad eröffnet werden. Die Häuser Hannover und Altona aus dem Jahr 1929 entsprachen nun nicht mehr den gestiegenen Ansprüchen und wurden abgerissen. Mit den Mitteln aller BSW-Bezirke entstand ein neues Bettenhaus, das 1981 als Haus Hamburg eröffnet wurde.



Das BSW-Dünenhotel Alt Rantum in seiner heutigen Ausbauf orm, links vorn Wirtschaftsgebäude, rechts dahinter Haus „Hamburg“, links davon mit Außenaufzug Haus „Wuppertal“ und ganz rechts der futuristische Neubau des Hauses „Köln“
Quelle: Stiftungsfamilie BSW/EWH

1986 entstanden noch einmal 54 neue Appartements unter dem Dach des Hauses Hamburg. Auch eine neue Küche sowie eine neue Heizanlage wurden ihrer Bestimmung übergeben. Die Finanzierung lief ausschließlich über Spenden der BSW-Mitglieder. Gisela Scheer war immer noch Heimleiterin. Sie managte den gesamten Umbau. Zwischen Heidekraut und Heckenrosen standen nun in drei Gästehäusern 125 Zimmer für insgesamt 300 Urlauber mit Vollverpflegung zur Verfügung.

Um 2000 wechselte der Name von „Seeheim“ in „Dünenhotel“, d. h. die gastronomischen Einrichtungen standen nun auch der Öffentlichkeit zur Verfügung. Hotelleiter von 2003 bis 2008 war Frédy Morgenroth (jetzt Festenburg und Schulenberg), von 2009 bis 2014 Michael Savic. Das Haus Köln hatte einen Orkan-schaden erlitten, stand leer und sollte neu errichtet werden. Im Frühjahr 2011 war es soweit. Haus Köln wurde abgerissen und bis 1. Juli 2012 im modernen Stil mit 24 Gäste- und acht Personalzimmern direkt an der Hörnummer Straße neu erbaut. Der

Entwurf stammte vom Westerländer Architekturbüro Steindorff Architekten. Die Gesamtinvestitionen beliefen sich auf 3,5 Millionen Euro.

Seit 2014 leitet Thies Petersen das Dünenhotel. Er hat mittlerweile mit Herrn Rosenkranz von der Zentrale alle Zimmer im Haus Wuppertal und Haus Hamburg, das Restaurant, den Biergarten und den Kinderspielplatz renovieren lassen. 2022 ist noch der Tagungs- und Mehrzweckraum an der Reihe. Ganz einmalig ist eine Kissenbar, wo jeder sein Lieblings-Kopfkissen aussuchen kann. Außerdem ist das BSW-Hotel Vorverkaufsstelle für alle kulturellen Veranstaltungen auf Sylt sowie für Schiffs- und Zugtickets.

Seit 1932 bringen Autozüge kleine und große Kraftfahrzeuge über den Hindenburgdamm auf die Insel. 1957 wurde die Strecke Klanxbüll–Westerland (25 km) zur Hauptbahn aufgewertet und später zweigleisig ausgebaut. Damit kamen immer mehr Pkws, Lkws und Busse auf das Eiland, sodass sich die Sylter Inselbahn nicht mehr rentierte. Auf der Südbahnlinie von Westerland über Rantum-



Das Dünenhotel Alt Rantum heute mit der Straßen-Frontseite Quelle: Stiftungsfamilie BSW/EWH

Seeheim nach Hörnum verkehrten im November 1969 die letzten Züge. Auf der Nordbahnlinie tuckerte es noch bis zum 29. Dezember 1970 von Westerland nach List. Danach wurden die Bahnanlagen abgebaut, die Trassen zu Fahrradwegen umgewidmet.

Inzwischen hat sich der Hindenburgdamm auf acht Kilometer verkürzt, denn er selbst lässt die Ostseite von Sylt immer mehr verlanden. Ca. 120 Züge fahren heute täglich nach Westerland. Auch die Gäste des Dünenhotels Alt-Rantum dürfen (oder müssen) diese Eisenbahnverbindung nutzen, falls sie nicht per See oder gar per Luft anreisen.

In der gegenwärtigen Pandemie hatte das BSW-Hotel mehrere Wochen geschlossen. Die Wiedereröffnung war für den 5. März 2022 geplant.

PS: Wir danken Evelyn Kraßmann von der Gemeinde Sylt und dem BSW-Hotelleiter Thies Petersen für deren wertvolle Zuarbeiten. Bereits im Heft 12, Seite 60 ff von Bahn&Modell, stellen wir die Sylter Inselbahn ausführlich vor.

Dünenhotel Alt-Rantum

Hörnumer Str. 10, 25980 Rantum/Sylt

04651 8590, alt-rantum@stiftungsfamilie.de

Literatur:

- 1) „Sylter Nachrichten“ der Jahrgänge 1927-1935
- 2) „Flensburger Tageblatt“ von 1947
- 3) „Kurzeitung der Insel Sylt“ von 1952
- 4) „Sylter Rundschau“ vom 21. Mai 1979
- 5) „Sylter Rundschau“ vom 22. Mai 1986
- 6) „Hallo Sylt“ vom 27. Juni 2010
- 7) „Hallo Sylt“ vom 23./24. Juli 2011
- 8) „Sylter Rundschau“ vom 14. Dezember 2011

Rezensionen

Die Deutsche Reichsbahn und das „Unternehmen Barbarossa“

Aufgaben, Organisation und Betrieb der DR im Krieg gegen die Sowjetunion (1941–1945)

von Jan Lukow, 488 Seiten, 588 Schwarz-Weiß-Abbildungen; großformatige, farbige Karten; das westliche europäischen RUSSLAND vom Juli 1941; Festeinband, Format 21 x 29,7 cm; Verlag Bernd Neddermeyer Berlin; 1. Auflage 2021, 49,90 €, ISBN 978-3-941712-75-1

Lothar Kuhne, Dresden

Das Buch ist ein Mammutwerk. Es beginnt auf den ersten 19 Seiten mit einem Statement der Eisenbahnen Deutschlands zwischen dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg einschl. des Anschlusses Österreichs an das Deutsche Reich 1938. Es folgen die Besetzung Polens 1939, der Krieg in Dänemark und Norwegen sowie in Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Luxemburg ab 1940 und in Jugoslawien und Griechenland ab April 1941.

Die Seiten 19 bis 465 widmen sich dem Überfall auf die Sowjetunion ab 22. Juni 1941 bis zum bitteren Ende im Mai 1945, immer aus der Sicht der Deutschen Reichsbahn. Das erste halbe Jahr bis Dezember 1941 lief unter dem Decknamen „Unternehmen Barbarossa“. Der Zustand der Eisenbahn in der westlichen Sowjetunion und der Bahnbetrieb in den besetzten Gebieten nehmen breiten Raum ein. Auch die Eisenbahnpioniere, die Grauen und Blauen Eisenbahner, die Bahnschutzpolizei und die Stellung der Einheimischen werden auf



22 Seiten beschrieben. Der Fahrzeugpark und die Werkstätten belegen weitere 80 Seiten. Das ursprüngliche Vorhaben, dem Buch eine Auflistung sämtlicher eingesetzter deutscher Lokomotiven beizufügen, musste schon früh, aufgrund der unglaublichen Fülle an Fahrzeugen, aufgegeben werden. Das Hauptaugenmerk des Buches liegt auf dem Betriebsmaschinendienst bei den Haupteisenbahndirektionen (HBD) bzw. den Reichsverkehrsdirektionen (RVD) sowie den Feldeisenbahndirektionen (FBD) bzw. den Feldeisenbahnkommandos (FEKdo). Es werden minutiös alle Maschinenämter mit ihren Feldbetriebswerken (FBw) behandelt.

Allein das Quellenverzeichnis umfasst 1 336 Einträge. Hunderte bisher unveröffentlichte Fotos untermalen den Text. So wie der Autor und fünf Co-Autoren ein geradezu überwältigendes Werk vorge-

legt haben, so ist es auch das Lebenswerk des Layouters und Verlegers Bernd Neddermeyer. Mit diesem Riesenkompendium hat er sich selbst ein bleibendes Denkmal zwischen zwei Buchdeckeln gesetzt.

In dem Buch wird nicht nur Eisenbahngeschichte, sondern auch eine bewegte Zeitgeschichte präsentiert. Viele Details machen uns mit Örtlichkeiten und Geschehnissen vertraut, die den meisten, vornehmlich jüngeren, Lesern bisher so noch nicht begegnet sind. Das Buch erfordert Kondition beim Lesen und ist nur abschnittsweise zu bewältigen.

Jan Lukow hat schon zwei weitere Bücher beim Verlag Bernd Neddermeyer vorgelegt: „Dampfpender Heizprovisorien auf Rädern“ und „Berlin Schöneweide Bahnhof-Bahnbetriebswerk-Rangierbahnhof“.

Die Buch-Bestellung ist direkt beim Verlag Bernd Neddermeyer (Tel.: 030-37887322, E-Mail: vbn-eisenbahn-verlag.de) 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.

Neue Eisenbahn-Literatur aus dem Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza/Thür.

„Eisenbahnknoten Ebeleben“

von Günter Fromm, Harald Rockstuhl; 350 Seiten, viele Schwarz-Weiß- und Farbabbildungen, Zeichnungen und Pläne; Hardcover, Format 21,5 x 15 cm, 2. erweiterte Auflage 2020; 39,95 €; ISBN 978-3867774864

„Nessetalbahn“

von Harald Rockstuhl, 220 Seiten, viele Schwarz-Weiß- und Farbabbildungen, Zeichnungen und Pläne; Hardcover, Format 21,5 cm x 15 cm, 3. erweiterte Auflage 2020; 29,95 €; ISBN 978-3-95966-471-4





„Haltepunkt Hohenleuben, Bahnlinie Weida–Mehltheuer“

von Gottfried Schilke; 76 Seiten, Schwarz-Weiß- und Farbbildungen; Hardcover, Format 24,5 cm x 17 cm, 1. Auflage 2020; 24,95 €, ISBN 978-3-95966-524-7

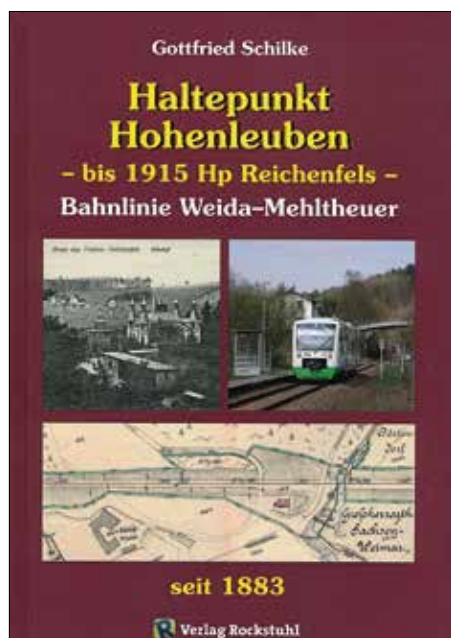
Redaktion

Alle drei Bücher beleuchten das Eisenbahngeschehen in Thüringen. Sie widmen sich der Geschichte von anfänglichen Privatbahnen, die am Ende des 19. Jahrhunderts entstanden sind und teilweise über die DDR-Zeit hinauswirkten. Sie behandeln Bahnlinien im ehemaligen Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen, im ehemaligen Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha sowie im ehemaligen Fürstentum Reuß jüngere Linie. Neben der Eisenbahn vermitteln die Autoren damit auch Geschichtswissen zu den ehemaligen Thüringer Kleinststaaten.

Zielgruppe der Bücher sind die vielen, lokalen Eisenbahnfreunde, die sich und ihre Vorgänger in den zahlreichen Abbildungen oftmals wiederfinden. Mit viel Fleiß wurden Eisenbahnrelikte gesammelt und beschrieben. Dass daran immer noch ein reges Interesse besteht, zeigen die 2. bzw. 3. Auflagen der ersten beiden Titel. Überhaupt hat sich der Verlag Rockstuhl um die Eisenbahngeschichte sehr verdient gemacht. Bei ihm erscheinen auch Reprints von Atlanten, Übersichtskarten und Kursbüchern.

Die Bücher können direkt beim Verlag Rockstuhl bestellt werden:

Tel.: 03603-812246, E-Mail: verlag-rockstuhl@web.de





„Gebrauchsanweisung für Zugreisen“

von Jaroslav Rudiš (49), 256 Seiten;
Taschenbuch 19,1 x 12,3 cm, Flexcover
mit Klappkarten, PIPER-Verlag 2021,
1.– 4. Auflage 2021; 15,00 €;
ISBN 978-3-492-27749-5

Lothar Kuhne, Dresden

Ein tschechischer Schriftsteller, der auf Deutsch schreibt und u.a. in Berlin lebt, verdient unsere Aufmerksamkeit. Er verfasste eine Ode an die Schönheit des langsamen Reisens. Als Brillenträger konnte er nie Lokführer werden, doch er fährt so oft wie möglich Zug, quer durch Europa von Lappland bis Sizilien, auch im legendären VINDOBONA von Hamburg nach Prag (siehe unseren Beitrag auf Seite 53ff). Schon

die Lektüre von ein paar Seiten hat einen therapeutischen Effekt. Jaroslav Rudiš jedenfalls ist der ideale Ratgeber, um deutsche Bahnfahrer aus ihrer Klagespirale zu befreien. Besonders die Speisewagen haben es ihm angetan. Hier genießt er die nationalen Gerichte vom Schweinebraten bis zum Palatschinken. Und klar, die Bierqualität muss auch stimmen.

Er berichtet von Bahnhöfen, die „Güterglück“ und „Herzberg“ heißen und verführt uns mit seinen brillanten und mitreißenden Erzählungen, wieder öfter und achtsamer Zug zu fahren. Er verwebt die Historie der Eisenbahn mit den Geschichten der Menschen, denen er begegnet. Ein lesenswertes Buch, besonders für die Deutschen, die die Liebe zur Eisenbahn nie ganz verlernt haben und für die immer mal wieder der Weg das Ziel ist.

Wir trauern um Gunter Dähne

geb.: 11. August 1949

gest.: 3. Oktober 2021

Nachruf der Mitglieder der BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln

Gunter fotografierte und filmte sehr gern. Besonders Eisenbahnthemen hatten es ihm angetan. Er hatte einen Blick für gute Motive und ihm verdanken wir zahlreiche gelungene Aufnahmen, so z.B. von den Empfangsgebäuden unserer Strecke Borsdorf–Coswig und vom Hochwasser 2002. Er legte Wert darauf, dass Ort, Datum und Uhrzeit der Aufnahme bekannt waren. Beim Aufbau unserer Eisenbahn-Ausstellungen achtete er besonders auf Genauigkeit und eine gute Ansicht der Auslagen.

Unsere BSW-Gruppe ging aus der 1981 gegründeten „Geschichtskommission“ hervor. Gunter gehörte von Anfang an dazu. Nach dem Tod unseres ersten Leiters, Wolfgang Neubauer, übernahm Gunter im Jahr 2007 dieses Ehrenamt.

Gunter Dähne, geb. zunächst den Beruf eines Abitur. 1969 ging er zumkehrhochschule "Frieder 1973 mit dem Diplom Arbeitsstelle war der gonbau Bautzen, wo Reisezugwagen arbeitete. Gunter besaß eine Mo-Spurweite HO.

1978 fasste er den sprünglichen Kindheitssetzen. Er wollte Lokomotorkurzer praktischer Lehr-Döbelner Lehrlokführen

Döbeln noch gab), absolvierte er 1979 die theoretische Ausbildung in Riesa und an der Lokführerschule in Weißenfels. Er erwarb die nötigen Streckenkenntnisse und konnte bald im regulären Schichtdienst seinen Lokführer-Dienst tun. Bei einer routinemäßigen Gesundheitskontrolle durch den Betriebsarzt wurde 1986 eine Herzerkrankung festgestellt. Damit war seine Lokführer-Laufbahn nach sieben Jahren wieder beendet. Er bekam das Angebot, in der Verwaltung im Bahnbetriebswerk Riesa oder in der Reichsbahndirektion Dresden zu arbeiten. Das war jedoch nicht sein Ziel. So suchte er sich eine Stelle in der metallverarbeitenden Industrie in Döbeln. Im VEB Landmaschinenbau "Rotes Banner" wurde er in der Konstruktionsabteilung eingestellt. Nach der Verschlimmerung seiner Krankheit musste Gunter aus dem Arbeitsprozess ausscheiden. Er bekam Erwerbsunfähigkeitsrente, die immer wieder verlängert wurde. Krankheitsbedingt gab er 2016 auch die Leitung unserer BSW-Gruppe ab. Er verstarb in der Erzgebirgsstadt Zschopau.



ren in Döbeln, erlernte Werkzeugmachers mit Studium an die Ver- rich List" in Dresden, das abschloss. Seine erste damalige VEB Wager als Konstrukteur für te. Seit frühester Jugend dellbahnanlage der

Entschluss, seinen ur- traum in die Tat umzu- tivführer werden. Nach zeit mit verschiedenen (als es die Einsatzstelle

Andreas Riethig

Post an die Redaktion:

Wolfgang Stoffels aus Neusäss-Westenheim (Landkreis Augsburg) möchte zu unserer neuen Serie „Die Bahnreform“ beitragen und sandte uns per Brief eine zehnteilige Literatursammlung und folgenden Text:

„[...] Die Wurzeln der Problematik (Bahnreform, d. Red.) lagen beim Aufstieg des motorisierten Straßengüterverkehrs nach dem Ersten Weltkrieg. Die Straßennetze wurden seit jeher auf Kosten der Allgemeinheit gebaut und instand gehalten. Einen großen Schub erhielt die Entwicklung zu Ungunsten der Bahn in Deutschland in der NS-Zeit durch den Baubeginn der ‚Reichsautobahnen‘ und deren zwangsweiser ‚Starthilfe‘ durch die Deutsche Reichsbahn. In der Nachkriegszeit setzte sich von der BRD-Politik auf Kosten der Allgemeinheit intensiv geförderte Auto-Straßenbau bis heute fort. Inzwischen ist ein flächendeckendes erstklassiges Straßennetz in der BRD in den vergangenen 70 Jahren über das Land gelegt worden, ohne dass der kommerzielle Straßenverkehr in angemessener Weise an den hohen Infrastrukturkosten durch Bau und Instandhaltung beteiligt wurde. Eine Gesamtbilanz der Straßeninfrastrukturkosten vergleichbar mit der der Bahnen wird bis heute nicht offiziell vorgelegt.

Die Bahnen haben seit Beginn ihres Bestehens die netzweite Vollkostenrechnung und deren Deckung durch Nutzerentgelte erreicht, solange ihr Verkehrsanteil dafür noch ausreichte. Diese Entwicklung hat zur Abwanderung von Güterverkehr, Stilllegung von vielen Strecken und weitgehendem Abbau der Güterverkehrsanlagen einschließlich von Anschlussgleisen

sowie des Güterwagenbestandes geführt. Mit dem Reiseverkehr allein lassen sich die Gesamtkosten der Eisenbahn nicht erwirtschaften. Vor diesem Hintergrund konnte eine auf Bahnen begrenzte ‚Reform‘ keine Lösung der Finanzprobleme bringen. Andererseits ist offenbar geworden, dass ein Gesamtverzicht auf die Bahnen nicht möglich ist, da der Schienenverkehr im Nah- und Fernverkehr nicht zu ersetzen ist. Zudem bietet der elektrische Bahnbetrieb mit Netzstrom sowohl die energiesparendste als auch umweltschonendste Beförderungsart. Straßen-, Wasser- und Lufttransport sind mit Verbrennungskraftmaschinen infolge begrenzter Wirkungsgrade sowie intensivem Ausstoß von Schadstoffen und Abwärme extrem klimaschädlich und umweltbelastend.“

Ralph Müller aus Konstanz (Buchautor „Das Maschinenamt Heilbronn“) ging per E-Mail auch auf unsere Serie „Die Bahnreform“ ein und empfiehlt folgende Links im Internet:

- <https://www.youtube.com/watch?v=JHMSVTC2Qsl> (zum Nachlesen in Kurzform unter http://www.s627594243.online.de/dok/2021/Bahn_im_Spannungsfeld.pdf)
- <http://www.eisenbahn-defizit.de/> (u.a. zu den historischen Bedingungen seit 1918)

Edwin Rolf aus Bielefeld schrieb uns per Brief und ging auf unseren Beitrag „Auf nach Colorado/USA im Mai 2022“ im Heft 46 ein. Er legte eine Speicherkarte mit 65 Bildern einer Amerika-Eisenbahnreise aus

dem Jahr 2008 bei. Den Brief frankierte er mit zwei individuellen Briefmarken zur Dampflok 01 150 und legte die Originalfotos bei. Briefmarken und Fotos geben wir gern an interessierte BSW-Förderer ab.



Manfred Löber aus Hamburg hat im Heft 46 auch unseren Beitrag „Auf nach Colorado/USA im Mai 2022“ aufmerksam gelesen und auf Seite 29 links unten einen Fehler festgestellt. Auf dem Pikes Peak und in Colorado Springs hatten 1984 nicht Olympische Winterspiele stattgefunden, sondern die Stadt Colorado Springs hatte sich vergeblich darum beworben und dann aber auf dem Gipfel des Pikes Peak eine Siegerallee errichtet.

Hartmut Schöttge aus Delitzsch fragte bei uns an „Wo befinden sich jetzt die Pläne aus den Plankammern der Reichsbahndirektionen?“. Die Historische Sammlung der DB AG informierte uns dazu wie folgt:
„Die historischen Bahnhofspläne wurden zum größten Teil digitalisiert und befinden sich physisch in Görlitz: Zentrale,

Dokumentation/Integr. Datenmanagement, Produktmanager Digitale Archive (I.SBB 2), DB Station&Service AG, Bahnhofstraße 77, 02826 Görlitz

Aber der Teufel liegt wie immer im Detail, es sind nicht alle. Gerade aus dem 19. Jahrhundert befinden sich auch einige Pläne in den Stadtarchiven und Landesarchiven, andere in den Archiven von Netz bzw. Station & Service. Aber Görlitz ist eine gute Adresse.“

Fehlerkorrekturen zu Heft 46:

Seite 45, rechte Spalte, 9. Zeile: nicht 11 400 sondern 113 400 Wagen (Info unseres Autors Wolfhard Noack, Greifswald)

Seite 51, Skizze zur Neubaustrecke um Deutsch Ossig: Sie soll den Zustand im März 1985 darstellen. Da fuhr der Zug noch auf der alten Strecke geradeaus. Diese muss deshalb nicht gestrichelt, sondern durchgezogen sein. Die neue Strecke (rechts davon) liegt bereits, ist aber am Nordkopf noch nicht eingebunden. (Info unseres Autors Wilfried Rettig, Minden (Westf))

Seite 80 unten: In der Rezension zu Robin Garn „EisenbahnKLASSIK“ stand, die Verlagsgruppe Bahn (VGB) wäre in Konkurs gegangen. Das ist nicht richtig. Die VGB gehörte bis zum Sommer 2020 zur Funke Mediengruppe. Von dieser wurde sie zum 1. Juli 2020 an das Verlagshaus GeraNova Bruckmann verkauft. Unter dem Dach dieses Münchner Medienunternehmens existiert die VGB aus steuerlichen Gründen weiter, wie u. a. die seit dem Winter 2020/21 herausgegebenen Titel mit dem VGB-Logo belegen. (Info unseres Lesers André Marks, Dresden)

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

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

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,
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 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 (Sachs)	IG Modellbahn Glauchau, Leiter: Jens Wolf, 03764-5395078, jenswolf1964@outlook.de
Lichtenstein (Sachs)	Modellbahnclub 3/22 Lichtenstein, Leiter: André Lommatzsch 037204-82630, www.modellbahnclub-lichtenstein.de
Lößnitz (Erzg)	Modelleisenbahnclub „Bahnhof Lößnitz“, Leiter: Michael Schönfelder 03772-382540, c-m-schoenfelder@web.de, www.mec-bahnhof-loessnitz.de
Riesa	Modellbahnclub Riesa, Leiter: Rudolf Kerl, 03525-891864, 0160-97495200, rudolfwkern@web.de
St. Egidien	Modellbahnclub St. Egidien, Leiter: Knut Hoffmann, 0152-28867382 eisbaer69@googlemail.com oder mecegidien@gmx.de, www.mecegidien.bplaced.net

Zschopau (Erzg)	Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde, Leiter: Mirko Caspar, 03725-344434, 0179 9087434, zschopau@gleisdreieck-erzgebirge.de oder mirko.caspar@dlr.de, www.gleisdreieck-erzgebirge/clubs/zp.htm
Regionaler Fachberater EBE für Sachsen-Anhalt	Roland Kuhnert, Leipzig 0341-5641055, roland.kuhnert@web.de
Falkenberg (Elster)	Eisenbahnmuseum Falkenberg, Leiter: Heinz Welisch 035365-2920, kontakt@eisenbahnmuseum-falkenberg.de, www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de
Halle (Saale)	Traditionsgemeinschaft Bw Halle P (DB Museum), Leiter: Thomas Kersten 0160 97463924, tom.kersten@web.de, www.lokschuppen4.de
Leipzig	Historische Fahrzeuge Bw Leipzig Süd, Leiter: D. Wallussek 0341-2516016, 0163- 7375153, d.wallussek@arcor.de IG Betriebsschule Reichsbahnamt Leipzig, Leiter: Steffen Uhlmann 0171-3387434, info@deutsche-reichsbahn.de, www.deutsche-reichsbahn.de
Lutherstadt-Wittenberg	Historische Fahrzeuge der DR, Leiter: Michael Jungfer 034921-21110 oder 0172-9746750 oder 0163-90836380, mjungfer@t-online, www.eisenbahnverein-wittenberg.de Sammlung Regierungszüge der DDR, Leiter: Axel Zwingenberger 04526-3816168, info@kultur-auf-schienen.de, www.kultur-auf-schienen.de
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
Wernigerode	Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode, Leiter: Norbert Jakobasch 0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de, www.harzquerbahn-bsw.de

Zeitz	Modellbahn „Eduard Tretrop“, Leiter: Michael Ganzenberg 034424-835394, 0172-8718293, pitt1975@aol.com
Regionaler Fachberater EBE/MEB für Thüringen	Matthias Koch, Arnstadt 0345-2397336, matthias.mt.koch@deutschebahnstiftung.de
Eisenach	Pflege historischer Fahrzeuge Eisenach, Leiter: Stefan Lohr, 0162-2089187
Gera	Dampflokclub Gera (DLC), Leiter: Bernd Seidel, 0160 97465063 Modelleisenbahnclub Gera, Leiter: Carsten Schindler, 0173 9955664
Gotha	Archiv Eisenbahn-Heimat Gotha, Leiterin: Gudrun Pethke, 03621-5079235
Meiningen	Meininger Modelleisenbahn-Club, Leiter: Maik Artelt 03693-470819, meiningermodelleisenbahn@web.de

Region Süd

Servicebüro Karlsruhe

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

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

Servicebüro Nürnberg

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

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

Bamberg	Eisenbahngeschichte Bamberg, Leiter: Norbert Heidrich, 09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de
Bayreuth	Eisenbahngeschichte Bayreuth, Leiter: Martin Kritzenhaler, 09201-917211, 0160-97474227
Kronach	Historisches Stellwerk Kronach, Leiter: Bernd Geiger, 09265-5966, 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: kommissarischer Leiter: Horst Ambos, 09562-8622, horst-ambos@freenet.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
für Bayern**

**Norbert Heidrich, Bamberg/Hirschaid
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 0171-2296960, 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:
für Baden-Württemberg/Bayern**

Lothar Wissler, Notzingen
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
für NRW u. Rheinland-Pfalz**

Werner Wölke, Wetter (Ruhr)
02335-680058, werner.woelke@arcor.de

Arnsberg	Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn, Leiter Wilfried Schiwiek 02937-1618, 0170-3442495, wilfried.schiwiek@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: Guido Felser 0176-81006024, 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 Lüer 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)

Halle (Saale)	BSW-Gruppe Traditionsgemeinschaft Bw Halle P Geplante Sonderzugfahrten (soweit coronafrei): 30.04.2022: Sonderzug "Wojtek 3" zur Dampflokom-Parade nach Wolsztyn (PL) 21.05.2022: Schnellzug "D499/498" zum Streckenjubiläum und zur Stadtbesichtigung nach Wrocław (PL) 25.06.2022: Sonderzug "150(+2) Jahre Leipzig-Posener-Eisenbahn" nach Poznań (PL) 02.07.2022: Sonderzug zum Sachsen-Anhalt-Tag nach Stendal 30.07.2022: Schnellzug "Rügen-Express 2" nach Stralsund und Binz 13.08.2022: Schnellzug "Hanse Sail" nach Rostock und Warnemünde 10.12.2022: Sonderzug "Böhmische Weihnacht" nach Prag (CZ) Kontakt über Thomas Kersten: 0345-2495090 oder 0160-9463924; info@bw-halle-p.de, www.facebook.com/bwhallep
----------------------	---

- Berlin** **BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600**
 An der Wuhlheide 189, 12459 Berlin – www.parkeisenbahn.de
12.+13.02.2022: Winterfahrttage
11.–22.04.2022: Oster-Fahrten für Gruppen
15.–18.04.2022: Oster-Fahrten für Familien
30.04.2022 (Samstag): Walpurgisfahrt 2022
28.11.–09.12.2022: Nikolausfahrten für Gruppen
03.11.–11.12.2022: Nikolausfahrten für Familien
26.12.2022 (Montag): Tschüss Weihnachtsmann
 Kontakt über Michael Bahls: 0172-3124138, bsw.ebfw600@gmx.de,
www.parkeisenbahn.de/veranstaltungen.html
- Minden (Westf)** **BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden**
22. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf im LWL-Preußenmuseum Minden, Simeonsplatz 12, 32427 Minden (Westf)
 (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
- Festenburg** **BSW-Gruppe MEC Hannover**
Modellbautage 8.–13. Juni 2022 im BSW-Erlebnishotel Festenburg
- Dresden** **BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt**
 Eisenbahnmuseum, Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden
14. Dresdner Dampfloktreffen, 150 Jahre Bw Dresden-Altstadt
23.–25. Oktober 2022, 10–18 Uhr
 Kontakt über Jürgen Seidel: 0176-56808635,
www.igbwddresden-altstadt.de
- Delitzsch** **BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden**
Eisenbahn-Sammler-Börse im Bürgerhaus Delitzsch, 04509 Delitzsch, Securiusstraße 34, www.eisenbahneruniformen.de
5. November 2022, 10–17 Uhr (Ersatz für Termin-Ausfall 2020)
 Kontakt über Dieter Birnstein: 057 31-153 10 51 oder 0175-713 06 08
- Baiersbronn** **BSW-Gruppe MEC Kirchheim/Teck**
Modellbauseminar 12.–20. November 2022 im BSW-Hotel

Festenburger Modellbautage

d. h. Workshop Modelleisenbahn mit Ausstellung im BSW-Erlebnishotel Festenburg



Richard Bohne, MEC Hannover und RFB EBE/MEB für Niedersachsen/Schleswig-Holstein

Seit 25 Jahren veranstaltet der Regionale Fachberater Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn der Region Nord mit Förderern aller BSW-Regionen einen mehrtägigen Workshop im schönen BSW-Erlebnishotel in Festenburg, einem etwas abgelegenen Ortsteil von Clausthal-Zellerfeld im Oberharz.

Mein Vorgänger Bernd Waterholter und schon sein Vorgänger hatten diesen Workshop ins Leben gerufen, um in größerer Runde dem gemeinsamen Hobby der Modelleisenbahn nachzugehen. Dabei entstand über die Jahre eine analoge Modul-Anlage der Selketalbahn, einem der drei Äste der Harzer Schmalspurbahnen (HSB).

Die H0m-Module sind im MEC Hannover gestapelt. Jedes Jahr werden sie nach Festenburg transportiert und dort meistens Mittwoch/Donnerstag aufgestellt. Bis Sonntag wird daran gewerkelt und verbessert und sie werden mit originalgetreuen Modellfahrzeugen der HSB befahren. Viele gute Gespräche behandeln die Landschaftsgestaltung und die Technik, aber auch der Spaß kommt nicht zu kurz. Abends im „Bahnstübchen“ lassen wir die Tage ausklingen. Auch die Ehefrauen dürfen dann mal die Themen bestimmen.

Alle zwei Jahre findet eine öffentliche Ausstellung der weiterentwickelten Selketalbahn statt. Sie wird jeweils durch drei bis vier unserer sonstigen Modulanlagen ergänzt. Im Jahr dazwischen gibt es immer einen interessanten Ausflug durch den Harz.

Die Teilnehmerzahl liegt bei 11-15 Personen, aber es ist noch Luft nach oben. Weitere Mitglieder unserer Modellbahnclubs sind dazu herzlich eingeladen. Es muss nur einen gewisser Vorlauf geben, damit die Zimmerreservierung klappt.

Die 24. Festenburger Modellbautage 2022 sollen vom 8. bis 13. Juni 2022 stattfinden. Wer auf den Geschmack gekommen ist, kann sich gerne bei mir oder Bernhard Waterholter informieren. Hoffen wir, dass uns Corona bald wieder frei wirken lässt.

Richard Bohne: richard.bohne@htp-tel.de
Bernhard Waterholter: bernd.waterholter@arcor.de



Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM)

(gegründet 1975 von Günther Henneking)

Am 7. Dezember 1835 wurde die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth eröffnet. Seit dieser Zeit tragen die Eisenbahner eine Dienstkleidung, die sie von den Reisenden unterscheidet und die sie im Bedarfsfall dadurch auch schneller finden lässt. Natürlich hat sich die Dienstkleidung im Verlauf der Jahrzehnte gewandelt. Ausgehend von Uniformen in militärischem Schnitt wurden später vergleichsweise schicke Jacken in Blazerform getragen und die heutige Unternehmensbekleidung passt sich durchaus der Mode an. Seit fast 50 Jahren sind Mitglieder unserer Uniformgruppe in historischer Dienstkleidung aus allen Zeitepochen in der Öffentlichkeit präsent nach dem Motto:

„Tradition ist nicht die Bewahrung der Asche, sondern die Weitergabe des Feuers.“

Was sind unsere Ziele?

Zweck unserer Uniformgruppe ist die Traditionspflege im Zusammenhang mit der historischen Entwicklung der Deutschen Eisenbahnen und deren Uniformvorschriften sowie verwandter Berufssparten. Die Mitglieder unserer Uniformgruppe bereichern durch ihr Auftreten in historischen Eisenbahn-Uniformen oder artverwandter Bekleidung die öffentlichen Veranstaltungen wie Stadt-, Bahnhof- oder Streckenjubiläen. Daneben pflegen wir regen Kontakt mit gleich oder ähnlich gearteten Gruppen in ganz Deutschland. Wir stellen unsere Mitgliedschaft innerhalb des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn der Stiftungsfamilie BSW/EWS dar und werben sowohl für das Bahn-Sozialwerk (BSW) als auch für den Eisenbahnerberuf.



Wäre das etwas für Sie?

Wir sind stets bestrebt, neue Mitglieder zu gewinnen und vor allem die Jugend sowohl für den Eisenbahnerberuf als auch für die Traditionspflege zu begeistern, wozu die Dienstkleidung gehört. Bereits bei den Anfängen und auf den Veranstaltungen selbst erregen wir öffentlich Interesse und Zuspruch und präsentieren uns natürlich auch gern den Fotografen. Zwar haben alle Mitglieder eine oder mehrere eigene Uniformen, doch sind wir bei deren Beschaffung gern behilflich. Der eigene Mitgliedsbeitrag ist unerheblich. Eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung ist garantiert!

Wann und wo treffen wir uns?

Wir treffen uns im DB-Casino von DB Systemtechnik, in Pionierstraße 10, 32423 Minden. Da wir meistens auf Veranstaltungen in der Region oder sogar deutschlandweit unterwegs sind, verabreden wir jeweils unseren Treffpunkt, sofern wir mit dem Zug fahren. Bevorzugt werden Ländertickets oder Schöne-Wochenend-Tickets benutzt, die wir aus der Gruppenkasse bezahlen. Sind Veranstaltungsorte nur mit dem Pkw zu erreichen, bilden wir Fahrgemeinschaften. Das Spritgeld wird ebenfalls von der Gruppenkasse getragen.

Sprechen Sie uns an: Dieter Birnstein, 1. Vorsitzender

Tel: 05731-1531051, Mobil: 0175-7130608, E-Mail: wilfried.rettig@gmx.de

Vorschau Heft 48

Gruppenleben:	Schulklassenführung Bf Glauchau (Sachs)
Bahnhistorie:	Impressionismus und die Eisenbahn
Serien:	Die Bahnreform Stufe 2 – 1999–2008 Die Geschichte unserer BSW-Hotels (Vitalhotel Bad Elster)
Rezensionen:	„Eisenbahndirektion Schwerin 1846–1993“ aus der BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

Impressum

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

Fachblatt des BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Herausgeber: Stiftungsfamilie BSW+EWH, Münchner Str. 49, 60329 Frankfurt (Main)
Redaktion: Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne, 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. 3 000 Exemplare

Redaktionsschluss: 15. Januar 2022

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 48:
Redaktionsschluss 15. Juli 2022
Auslieferung Anfang September 2022



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