



Bahn&Modell 48

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im September 2022



**BSW-Regionalkonferenz zum Thema
„Wohin rollt der Mietenzug?“ ► Seite **

Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

Berichte:

Ukrainische Staatsbahn im Krieg

► Seite 9



Gruppenleben:

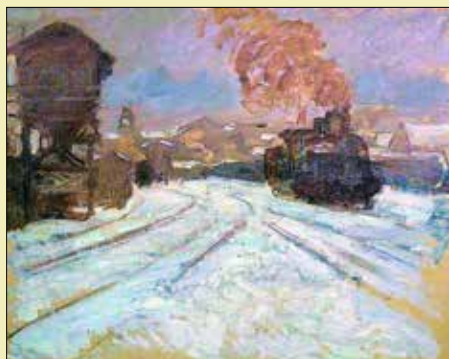
Neue BSW-Gruppe „Almetalbahn“

► Seite 34

Bahnhistorie:

**Die Eisenbahn beflügelte
den Impressionismus**

► Seite 59



Serien:

**Geschichte der BSW-Hotels –
Vitalhotel Bad Elster**

► Seite 76

Titelbild: Die BSW-Regionalleiterin Andrea Ziesemer stellte am 9. April 2022 vor Gruppenleitern der BSW-Region Ost das Mietstaffelkonzept der kommenden Jahre vor.

Ort: MEC Elbflorenz Dresden

Foto: L. Kuhne



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

der Jahresbeginn 2022 war immer noch durch Corona-Einschränkungen geprägt. Im April/Mai lockerten sich alle Hygienemaßnahmen und ein Normalbetrieb ohne Abstriche deutete sich an. Die Maskenpflicht musste dennoch in einigen Bereichen beibehalten werden. Die Frühjahr-Arbeitstagung mit allen Regionalen Fachberatern in Festenburg ist erneut ausgefallen und wurde durch eine Videokonferenz am 20. Mai 2022 ersetzt. Dafür luden die Regionalleiter und die Servicebüros im April alle Regionalen Fachberater und Gruppenleiter zu Präsenz-Beratungen zum Thema „Optimierung der Finanzierungsstruktur in den Freizeitgruppen/Ortsstellen“ ein. Speziell bei den Modellbahngruppen ging es wieder einmal um den leidigen Mietzuschuss. Sollte dieser, wie von der Zentrale geplant, 2025 auf null sinken, stellten einige Gruppenleiter ihre BSW-Mitgliedschaft in Frage. Tobias Schwab von der BSW Zentrale argumentierte dazu in einer E-Mail vom 3. Mai 2022:

„Ich bedauere es sehr, dass wir immer die Frage in den Vordergrund stellen, inwie-

weit die Stiftungsfamilie die BSW-Gruppen künftig noch fördern möchte. Die Stiftungsfamilie steht zu ihren Gruppen und wird sie auch künftig nach ihren Möglichkeiten fördern und unterstützen. Fakt ist jedoch, dass wir die Förderlogik grundsätzlich umstellen werden. Wir wollen weg von einer pauschalen Förderung – hin zu einer Projekt-/Maßnahmenunterstützung. Dies bedeutet, dass Gruppen, die Projekte sowie Maßnahmen, Veranstaltungen etc. durchführen, entsprechend gefördert werden. Eine pauschale Mietbezuschussung entfällt damit stufenweise bis Ende 2025. Dies hatte ich Euch bereits Ende letzten Jahres in Leipzig angekündigt. Wir haben uns hier bewusst für ein Stufenmodell entschieden, um den Gruppen bei der Finanzierung genügend Zeit zu geben. Diese Umstellung ändert nichts an den Zuschüssen für bundesweite Veranstaltungen, FISAIC-Aktivitäten und der Fortführung von Bahn&Modell.“

Die BSW-Gruppe Stellwerk Rs IV Bf Wustermark geht den Schritt zum e.V. und hat sich als BSW-Gruppe aufgelöst. So hofft sie verstärkt auf regionale Sponsoren.

Die Zusammenarbeit mit der DB AG steht vielleicht vor einer neuen Dimension. Beide Seiten vereinbarten ein „DB-Youngster-Programm“ zur Gewinnung von Jugendlichen als Förderer der Stiftungsfamilie. Dabei sollen DB-Lehrlinge/-Azubis frühzeitig angesprochen und in die Stiftungs-Community integriert werden, so wie es früher vor der Bahnreform üblich war.

Natürlich lässt auch uns der Ukraine-Krieg nicht unberührt. Viele haben nach dem Aufruf der Stiftungsfamilie gespendet. 180 000 Euro sind beim BSW zusammen

gekommen. Im März/April/Mai stellte die Stiftungsfamilie in den BSW-Hotels Plätze für ukrainische Flüchtlinge zur Verfügung. Die Redaktion verfolgte die schwierige Arbeit der Ukrainischen Staatsbahn (UZ) und hat die wichtigsten Ereignisse ab Seite nn zusammengefasst.

Die Internationale Freizeit-Vereinigung der Eisenbahner (FISAIC) hatte vom 29. April bis 1. Mai 2022 erstmals wieder nach der Pandemie zu einer Modellbahnausstellung nach Vilanova/Spanien ins katalanische Eisenbahnmuseum eingeladen. Diese Veranstaltung war eigentlich bereits für 2020 geplant. Von unserer Seite nahmen in bewährter Weise fünf Kollegen der BSW-Gruppe Zschopau und ich teil. Parallel zur Modellbahnausstellung fand dort am 30. April auch die FISAIC-Tagung der Technischen Kommission Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn statt. Hier wurden Neuerungen zum Modulbau und zu internationalen Aktivitäten besprochen. Die Redaktion hat dazu auf Seite nn das Wesentlichste zusammengefasst.

Unsere Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN erlebte ihre Vervollständigung mit dem Titel „Eisenbahndirektion

Schwerin“ (s. Rezension aus Seite nn). Statt April 2022 konnten Druck und Auslieferung erst im Juli/August 2022 stattfinden. Durch die allgemein widrigen Umstände hatte die Druckerei Kapazitätsprobleme und litt unter Mangel an hochwertigem Papier.

Zum 1. Juni 2022 beschloss die Stiftungsfamilie, alle Corona-Maßnahmen endgültig aufzuheben. Damit konnte die Gruppenarbeit wieder uneingeschränkt anlaufen. Daher wünsche ich uns erfolgreiche Monate und hoffe auf eine schnelle Wiederbelebung aller Aktivitäten. Dazu passt sehr gut die Neugründung einer BSW-Gruppe „Arbeitsgemeinschaft Almetalbahn“ auf dem Bahnhof Ringelstein (Bahnstrecke Paderborn–Brilon), siehe Beitrag ab Seite nn.

Die nächste Arbeitstagung unseres Kulturbereichs wird – nun wieder in Präsenz – vom 28. bis 30. Oktober 2022 im BSW-Vitalhotel „Weiße Elster“ in Bad Elster stattfinden. Wir stellen das Haus hier im Heft ab Seite nn vor.

Viel Spaß beim Lesen und weiterhin alles Gute wünscht

Ihr Zentraler Fachberater Lars Naumann

Wohin rollt der „Mietenzug“?

Tobias Schwab – BSW Zentrale Frankfurt am Main

Mit der Aufhebung der Corona-Schutzbestimmungen haben die Aktivitäten unserer Gruppen und Ortsstellen erfreulicherweise wieder an Fahrt aufgenommen. In den Gesprächen mit unseren ehrenamtlichen Funktionsträgern wurden uns in den vergangenen Wochen viele Ideen und Vorhaben vorgestellt, wieder für unsere Förderer mit einem vielfältigen Freizeitprogramm da zu sein. Dieses Engagement ist für uns keine Selbstverständlichkeit. Es liegt eine schwierige Zeit hinter uns: Die Angst rund um die Pandemie und deren gesundheitlichen Folgen sowie die Aktivitätsbeschränkungen waren uns in den letzten Monaten ein stetiger Begleiter. Aber auch die Gedanken um das Ehrenamt, die Ortsstellen und Gruppen, wie und ob es nach der Pandemie überhaupt weitergehen wird oder kann, kamen immer wieder sorgenvoll auf.

Beeindruckt waren wir von Gruppen, die in dieser Phase ein hohes Maß an Kreativität und Anpassungsfähigkeit gezeigt haben. So wurden kurzerhand die Gruppenabende online durchgeführt, um den Kontakt zu den Gruppenmitgliedern nicht zu verlieren, Wettbewerbe und Ausstellungen wurden, soweit möglich, digitalisiert. Dennoch werden wir nicht an die Zeiten vor Corona anknüpfen können. Viele Gruppenmitglieder haben ihre Mitgliedschaft in den Gruppen beendet, einige ihre Ehrenämter aufgegeben bzw. angekündigt, dies in den kommenden Monaten zu tun. Auch das Engagement, sich bei Festivitäten und Veranstaltungen aktiv einzubringen, ist rückläufig. Die

„Pause“ in der Pandemiezeit hat ihren Einfluss hinterlassen. Dies ist kein alleiniges Phänomen der Stiftungsfamilie, sondern bei vielen kommunalen Gruppen und Vereinen festzustellen. Die Pandemielage, die hohe Inflationsrate und die immensen Kostensteigerungen im Bereich Energie und Lebensmittel, die in dieser Form nicht voraussehbar waren, und vor allem der seit Jahren stetige Rückgang an Förderern und den damit verbundenen Fördereinnahmen zwingen die Stiftungsfamilie insgesamt dazu, mehr denn je wirtschaftlich zu handeln.

Was sind daher unsere nächsten Schritte?

Der Aufsichtsrat hat die Stiftungsfamilie beauftragt, ein langfristiges Finanzierungskonzept zu erstellen. Im Ergebnis daraus resultierten diverse Maßnahmen, die wir umsetzen werden bzw. bereits umgesetzt haben:

- Beitragsanpassung
- organisatorische Änderungen im hauptamtlichen Bereich
- Einsparung von Mietraum im hauptamtlichen Bereich

Mietkostenverteilung Grafik: BSW Zentrale



- Optimierung von buchhalterischen Prozessen
- Mietstaffelkonzept im Bereich der Gruppen

Alle Maßnahmen tragen in Summe zu einer stabilen Finanzierung der künftigen Stiftungsaktivitäten bei. In der Vorbereitungsphase des Mietstaffelkonzeptes war es allen Beteiligten immer ein wichtiges Anliegen, den Gruppen Planungssicherheit zu geben, sodass das bekannte Stufenmodell gewählt wurde. Auch die eher „geringe“ Stufe im kommenden Jahr von zehn Prozent wurde bewusst gewählt, um den Gruppen Zeit zu geben, sich hinsichtlich der Finanzierung aufzustellen. Dabei ist uns klar, dass wir aus einem schwierigen Jahr 2022 kommen werden und daher noch das Jahr 2023 benötigen, um in die Umsetzung zu kommen.

Wir haben zwischenzeitlich in Regionalkonferenzen allen Gruppen das Mietstaffelkonzept vorgestellt. Die Gruppenleitungen werden nochmals schriftlich über die Miet- und Nebenkosten informiert, um gemeinsam mit ihren Gruppenmitgliedern mögliche Finanzierungsmodelle zu entwickeln. Einige Gruppen haben uns bereits signalisiert, dass sie sich zeit-

nah mit dem Vermieter in Verbindung setzen werden, um die Mietkosten neu zu verhandeln, andere werden sich auf die Suche nach kostengünstigeren Räumlichkeiten begeben. In Gesprächen mit den Gruppenleitungen wurde auch die Option diskutiert, in eine eigene Rechtsform zu wechseln, um die Mehrbelastung beispielsweise durch Sponsoren und Spendengelder zu kompensieren. Auch hier haben wir unsere Unterstützung zugesagt.

Uns ist bewusst, dass das Mietstaffelkonzept für einige Gruppen existenzgefährdend sein wird. Daher werden wir neben der Beratungsunterstützung zum Rechtsformwechsel das Gespräch zu den Vermietern im DB Konzern suchen, um Nachlässe zu erwirken. Zudem stellen wir die Förderlogik um, indem künftig die Gruppenaktivitäten im Sinne der Stiftungssatzung finanziell unterstützt werden, die die BSW-Gemeinschaft suchen und beleben.

Unser Anliegen ist es, im engen Dialog mit den Gruppenleitungen zu bleiben und dabei den Fokus auf kreative Lösungen zu setzen und diese allen Gruppen zugänglich zu machen.



Andrea Ziesemer auf der Regionalkonferenz am 9. April 2022 beim MEC Elbflorenz in Dresden Foto: H. Kuhne

Abschied von Wolfgang Bahnert

geb.: 23. Februar 1940 gest.: 13. April 2022



Ein Mitbegründer von Bahn&Modell hat uns für immer verlassen. Bereits im April 2022 ist Wolfgang Bahnert von uns gegangen. Seit frühester Kindheit schlug sein Herz für die Modelleisenbahn. Mit 14 Jahren baute er seine erste H0-Dampflokomotive. Mit 18 begann er auf dem Original als Heizer zu fahren. Im Bw Leipzig Süd fand er seine berufliche Heimat als Lokführer, Lokleiter und Loktechnologe. Parallel dazu engagierte er sich im Deutschen Modelleisenbahn-Verband, dessen hauptamtlicher Sekretär er 1984 im Bezirksverband Halle (Saale) wurde. In den 1980/90er Jahren war er federführend an der Organisation von Eisenbahn-Großveranstaltungen in Ostdeutschland beteiligt.

Bereits 1996 ging Wolfgang Bahnert in den Vorruhestand. Seitdem lebt er mit der und für die Modelleisenbahn. In eigener Werkstatt entstanden über 100 Um- und Eigenbauten von Modell-Triebfahrzeugen und -Wagen. Zahlreiche Bastelanleitungen veröffentlichte er im „Modelleisenbahner“ und in unserem Spartenheft Bahn&Modell. Drei Eisenbahn-Erinnerungsbücher erschienen unter seinem Namen. Seit 1997 war er Sprecher des Fachausschusses Modelleisenbahn bei der Hauptverwaltung der Stiftung Bahn-Sozialwerk und später BSW-Bezirksbeauftragter Modelleisenbahn für Sachsen-Anhalt.

Seine letzten Monate waren von schweren Beeinträchtigungen geprägt, die er in einem Pflegeheim in Leipzig ertragen musste. Auch von dort aus hielt er Kontakt zu uns und plante noch weitere Veröffentlichungen. Wir sind für seine Arbeit in unserem Kulturbereich sehr dankbar und werden ihn in ehrender Erinnerung behalten. Wolfgang Bahnerts Vita ist in Bahn&Modell in den Heften 1 und 45 verewigt.

Inhalt

Editorial

Leitartikel	1
Wohin fährt der Mietenzug?	3

Berichte

Erfahrungen mit dem 9 Euro-Ticket	7
Die Kampfbahn – Ukrainische Staatsbahn im Krieg	9
Jade-Weser-Port	19
70 Jahre Verkehrsmuseum Dresden	21
Kurzberichte	23

Gruppenleben

Die Modellbahn zur 900-Jahr-Feier der Ersterwähnung von Wernigerode	27
Die Gartenbahn im DB Museum Koblenz	28
Die internationale Modellbahnausstellung der FISAIC in Vilanova/Spanien	32
Eine neue BSW-Gruppe im Paderborner Land	34
Freud und Leid bei der Digitalisierung einer Gartenbahn	36
BSW-Gruppe Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder)	39

Porträt

Erinnerungen an den Bauzug 1201	40
---------------------------------	----

Jubiläum

Peter Grunenberg, 30 Jahre Vorsitzender der Ortsstelle Adorf (Vogtl)	43
30 Jahre Lausitzer Modellbahnclub Cottbus	44

Bahnhistorie

Die Reichsbahndirektionen – begründet vor 100 Jahren	46
Bahnhof Dresden Grenzstraße – vom Anschlussgleis zur S-Bahn-Station	54
Die Eisenbahn beflügelte den Impressionismus	59
Kommt sie - oder wieder nicht?	63
Strukturwandel im Bahnhof Kamenz (Sachs) 1972/2022	68
D 444 im Bahnhof Herford	70

Serien

Die Bahnreform Stufe 2 – 1999-2008	72
Die Geschichte unserer BSW-Vitalhotels „Weiße Elster“ in Bad Elster	76

Rezensionen

„Eisenbahndirektion Schwerin 1846–1993“	81
Festschrift zu 175 Jahre Thüringische Eisenbahn Halle (Saale)–Eisenach	83

Service

Post an die Redaktion	84
Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen	85
Geplante Veranstaltungen 2022/23	94
Vorschau Heft 49 / Impressum	96

Das 9-Euro-Ticket

Lothar Kuhne – Redaktion

Das konkurrenzlos billige 9-Euro-Ticket hat allen gezeigt, dass der Nahverkehr gut angenommen wird, wenn er bezahlbar ist. Eines der Erfolgsgeheimnisse des 9-Euro-Tickets dürfte neben dem niedrigen Preis auch die einfache Handhabung gewesen sein. Einmal kaufen, überall einsteigen und losfahren – das versteht sogar jedes Kind. Unterschiedliche Regelungen in unterschiedlichen Regionen und Bahngesellschaften spielten plötzlich keine Rolle mehr. Selbst kleine kommunale Transportunternehmen wie Bergbahnen oder Fähren waren einbezogen. Niemand verzweifelte an den fehlenden Fahrkartenautomaten an kleinen Stationen oder an den verschiedenen Tarifen für Einzelfahrten, Vierer- oder Tageskarten. Einmal im Monat bei jedwedem Verkehrsanbieter kaufen, dann täglich überall mitfahren, das war die Devise. Eine sächsische Schmalspurbahn formuliert das auf ihrer Web-Seite sehr salomonisch: „Bitte beachten Sie jedoch, dass der Verkauf des 9-Euro-Tickets in den Zügen aus technischen



9-Euro-Ticket DB Handy.

Gründen nicht möglich ist. Die Akzeptanz kann daher nur gewährt werden, wenn der Zustieg bereits mit gültigem 9-Euro-Ticket erfolgt. Andernfalls greift der reguläre Tarif der SDG-Bahnen.“ (SDG: Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH).

Das 9-Euro-Ticket wurde hauptsächlich im Freizeitbereich genutzt. Für eine echte Wohlfühl-Reise wäre aber sicher ein ver-



9-Euro-Ticket DB Druck.



9-Euro-Ticket VVO.

stärktes Verkehrsangebot notwendig gewesen. Viele Regionalzüge waren überfüllt oder mussten gar geräumt werden. Besonders betroffen waren die touristischen Relationen bzw. die Städteverbindungen. Dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zufolge wurden bereits im ersten Monat per 30. Juni 2022 bundesweit rund 21 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft. Zusammen mit den etwa zehn Millionen Abonentinnen und Abonenten, die das vergünstigte Ticket automa-

tisch erhielten, war damit die vorher von der Verkehrsbranche kalkulierte Zahl von 30 Millionen Nahverkehrs-Tickets pro Monat nicht nur erreicht, sondern sogar leicht überschritten worden. Die DB AG selbst hatte über zehn Millionen 9-Euro-Tickets verkauft. 52 Prozent davon haben die Kunden digital über die App DB Navigator und bahn.de erworben. An den rund 5 500 DB-Fahrkartenautomaten und in den über 400 DB-Reisezentren war es auch klassisch analog erhältlich. Nur



9-Euro-Ticket Stadtwerke Hamm. Sammlung verschiedener Internet-Anbieter (4x)

einheitlich waren die 9-Euro-Tickets nicht. Jeder Anbieter stellte es in seiner App anders dar oder druckte es in seinem Format, egal ob Hoch- oder Querformat, größer oder kleiner. Die Zugbegleiter mussten fast alles akzeptieren, denn ein vergleichbares Echtheitszertifikat gab es nicht.

Das 9-Euro-Ticket galt jeweils für einen Monat in ganz Deutschland, in Regionalbahnen und Regionalexpress-Zügen in der 2. Klasse, in Bussen, Straßenbahnen-, S- und U-Bahnen. Nur der DB-Fernverkehr (ICE, IC, EC) und private Anbieter wie zum Beispiel FlixTrain oder FlixBus waren außen vor. Natürlich versuchten einige mit dem 9-Euro-Ticket auch die Langstrecke zu nutzen und waren von Stuttgart nach Sylt rund 15 Stunden unterwegs, mit sechs Mal umsteigen. Da die Pandemie noch nicht ganz vorbei ist, war diese Ansammlung auf engstem Raum sehr problematisch. Und noch einen Pferdefuß hatte das 9-Euro-Ticket ganz generell. Auf Dauer ist damit der Nah- und Regionalverkehr nicht zu finanzieren. Er ist Ländersache. Da aber die Bundesregierung das 9-Euro-Ticket im Rahmen des Entlastungspakets 2022 beschlossen hatte, musste sie nun

2,5 Milliarden Euro zuschießen. Diese sollten die Auswirkungen der gestiegenen Energiepreise für die Endverbraucher abmildern. Der Gedanke, vom Auto auf die Bahn umzusteigen war dabei nur zweit-rangig. Dennoch werden wohl alle Seiten, die Endverbraucher, die Verkehrsanbieter und die Landes-/Bundesregierung, mittel- und langfristig stärker in die Tasche greifen müssen, wenn sie den Schienen-Nah- und Regionalverkehr dauerhaft attraktiv machen und den Straßenverkehr verringern wollen. Erste Studien sprechen von einem kostendeckenden Nahverkehrsticket für 29.- Euro/Monat (lokal) oder für 69.- Euro/Monat (bundesweit). Der bayerische Vorschlag für 365 Euro/Jahr kann wohl nur für Bayern gemeint sein. Außerdem sollte die Infrastruktur auf der Schiene wieder stärker gefördert werden. Mehr Wagen für den Nah- und Regionalverkehr, dann macht auch hier das Zugfahren wieder Spaß.

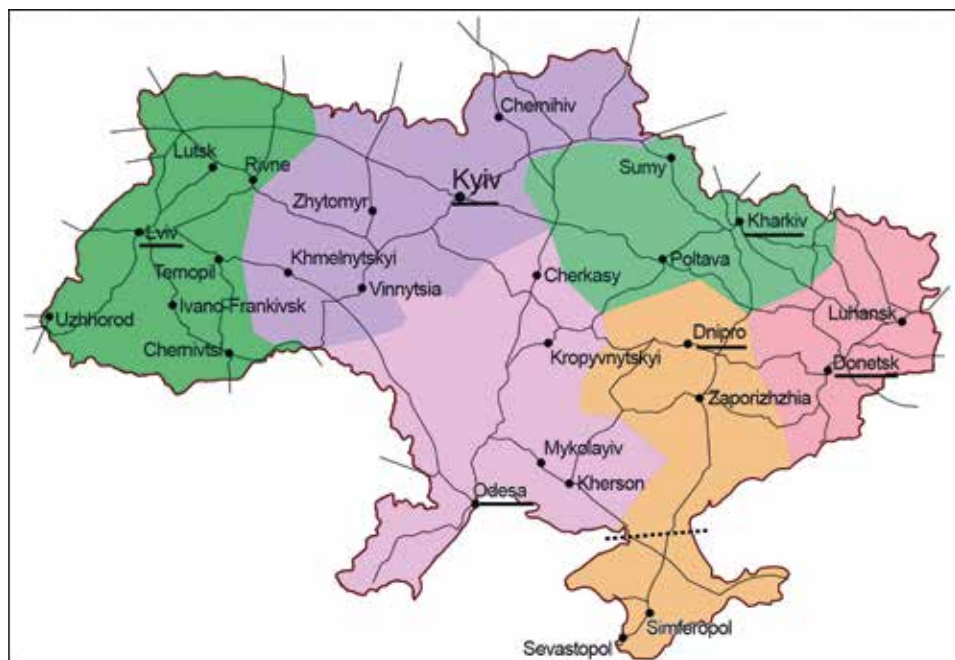
Zusammengefasst: Bahn- und Busfahren war noch nie so politisch wie in diesem Sommer. Der Spagat zwischen Gemeinwohl und Kostendeckung ist eben nicht so einfach zu erreichen.

Die „Kampfbahn“ – Ukrainische Staatsbahn im Krieg

Redaktion

Seit dem Überfall Russlands auf die Ukraine am 24. Februar 2022 muss die Ukrainische Staatsbahn (UZ) Übermenschliches leisten. Dass sie auch Wochen und Monate danach noch funktioniert, überrascht viele. Sie liefert Waffen an die Front, rettet Menschen aus umkämpften Gebie-





Die Bezirke der ukrainischen Eisenbahngesellschaften (innerhalb der UZ).

Grafik: Terek

ten – und wird täglich bombardiert: Die UZ ist zum wichtigsten Transportmittel des Landes geworden. Sie entstand 1991 nach dem Zerfall der Sowjetunion und ist in sechs regionale Eisenbahngesellschaften in Donetsk, Dnipro, Kharkiv (Charkow), Kyiv (Kiew), Odessa und Lviv (Lemberg) gegliedert. Diese wiederum unterhalten mehrere kleinere Eisenbahn-Direktionen analog unseren früheren Ämtern. Die UZ ist ein staatliches Unternehmen, das von Gesetzes wegen nicht privatisiert werden darf. Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehr sind vereint. Das Firmenlogo УЗ leitet sich von der kyrillischen Kurzform „Укрзалізниця“ (Ukrzalisnytsia) ab. Der Bahngesellschaft wurde von der UIC der Länder-Code 22 zugeteilt.

Mit einer Fläche von mehr als 604 000 Quadratkilometern ist die Ukraine fast

doppelt so groß wie Deutschland, bei halber Bevölkerungszahl. Die großen Entfernungen haben die Entwicklung der ukrainischen Eisenbahn immer wieder beflügelt. Als größtes staatliches Unternehmen beschäftigte die UZ in Friedenszeiten rund 230 000 Mitarbeiter und wickelte 80 Prozent des gesamten Transports des Landes ab. Heute halten noch 60 000 Eisenbahner die Stellung. Das Schienennetz mit 1 520 Millimetern russischer Breitspur umfasst ca. 22 000 Strecken-Kilometer (Deutschland ca. 32 000 km). Die Hälfte davon ist zweigleisig,

9 978 Kilometer (44,7 %) sind elektrifiziert. Das Schienennetz in der Ukraine ist damit längst nicht so dicht und so komplex wie in Deutschland. Zum anderen sind die Fahrpläne großzügiger getaktet. Zwischen Lviv (Lemberg) und Kiew sind es 468 Kilo-

Empfangsgebäude des
Bahnhof Lviv (Lemberg)
Quelle: [https://upload.
wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8c/
Lvivskyi_vokzal.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8c/Lvivskyi_vokzal.jpg)



meter. Der Expresszug brauchte vor dem Krieg fünf Stunden dafür, gegenwärtig sind es neun, und Verspätungen sind an der Tagesordnung. Die Infrastruktur umfasst 1 648 Bahnstationen (Deutschland über 5 000). Die Empfangsgebäude sind oftmals architektonische Kunstwerke. Die Bahnhöfe der Krim werden seit Dezember 2014 nicht mehr zur UZ gerechnet.

DB Engineering & Consulting und die UZ unterzeichneten am 25. August 2021 in Kiew einen Beratungsvertrag im Bereich Personenverkehr. Er zielte darauf ab, die Planung und Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs zu verbessern, den Einkauf zu optimieren und die Fahrzeugflotte zu modernisieren. Der UZ ging in Friedenszeiten der Ruf voraus, korrupt



Moderner Fernzug der UZ
Foto: Tatjana Lukjanez

zu sein. 2020 haben sich gleich vier Vorstandsvorsitzende die Klinke in die Hand gegeben. Ein Großteil der Lokomotiven, der Züge und der Waggons sind in einem kritischen Zustand. Im Fernverkehr gibt es aber auch sehr moderne Züge, meist in blau-gelb oder blau-weiß gehalten. Die UZ hatte gerade 80 elektrische Triebzüge ausgeschrieben, als sie der russische Überfall traf.

Mutige ukrainische Eisenbahner halten die UZ seit Kriegsbeginn am Laufen. Sie spielen eine zentrale Rolle bei der Verteidigung des Landes, bei der Evakuierung von Zivilpersonen und beim Transport von Hilfs- und Wirtschaftsgütern. Unter Lebensgefahr bringen sie Menschen in Sicherheit und versuchen, die vorjährige Weizen- und Maisernte auf dem Landweg zu exportieren, da fast alle Schwarzmeerhäfen blockiert sind. Solange der Krieg andauert, soll die UZ das Unmögliche schaffen – das Getreide der Ukraine auf

der Schiene nach Westeuropa und damit in die Welt zu bringen. Der Wechsel der Spurweiten an den westlichen Landesgrenzen begrenzt allerdings die Transportkapazitäten massiv.

Auf der Internet-Seite <https://uz-veze-mo.com> veröffentlicht die UZ die täglich verkehrenden Evakuierungszüge, die Verspätungen der Planzüge, eine Karte der noch funktionierenden und der besetzten Bahnhöfe sowie eine Übersicht der Eisenbahn-Helden, die verwundet oder gestorben sind – Stand Mitte Juni 2022: 257 verwundet (поранено), 177 getötet (вбито). Die UZ muss unter Kriegsbedingungen die Geschwindigkeiten stark reduzieren. Die Angst vor Sabotageakten an den Gleisen mit unerwarteten Hindernissen ist groß. Die Personenzüge auf den Hauptbahnen fahren nur mit 60-80 km/h und sind nachts abgedunkelt. Viele Güterzüge auf Nebenbahnen erreichen nur noch

Die Container der „Schienenbrücke“ müssen an der polnisch-ukrainischen Grenze auf Breitspurwagen umgesetzt werden.
Foto: DB AG/Oliver Lang





Bereitgestellter Evakuierungszug im Bahnhof Kharkiv (Charkow) Anfang März 2022

Quelle: Instagram/unbekannter Fotograf

15 km/h. Der derzeitige Bahn-Chef Oleksander Kamischyn wechselt ständig seinen Aufenthaltsort, um einem gezielten Attentat oder einen Angriff zu entgehen. Kamyshin reist meist nachts mit sechs engen Mitarbeitern. Wohin die Reise geht, d.h. an welchen Zug der Salonwagen jeweils angehängt wird, erfahren selbst Insider oft erst kurz vor der Abfahrt. Die Eisenbahner kämpfen wie Soldaten an ihrer Front, der Schiene. Deshalb ist die Bezeichnung „Kampfbahn“ gar nicht so falsch (DIE ZEIT vom 9. Juni 2022). Die Ukraine kämpft um westliche Werte, Russland um östliche, imperiale.

11. März 2022

Ein erster DB-Containerzug mit 350 Tonnen Hilfsgütern der sogenannten „Schienenbrücke“ startet von Deutschland in die Ukraine. Der Zug mit 15 Containern fährt vom Rangierbahnhof Seddin bei Berlin Richtung Polen ab. Die

Hilfslieferung organisieren DB Cargo, DB Schenker und die DB Transa-Spedition. Die „Schienenbrücke“ ist die größte Hilfsaktion der DB AG in ihrer Geschichte.

14. März 2022

Die russischen Truppen greifen Kharkiv (Charkow) an. Aus der Millionenstadt im Osten der Ukraine versuchen, Tausende mit dem Zug zu flüchten.

Die UZ hat die Beschaffung von 80 neuen Elektro-Triebzügen abgebrochen, die Ausschreibung annulliert.

20. März 2022

Die Ukraine hat die Eisenbahnverbindungen zu Belarus unterbrochen, da die Russen dort Militärzüge zusammenstellen.

23. Mai 2022

Bisher sind 23 wichtige Eisenbahnbrücken zerstört worden. Die wichtigsten werden gleich wieder repariert.



Wiederaufbau einer zerstörten Brücke

Quelle: Instagram / unbekannter Fotograf

24. März 2022

Zwei Wochen nach der ersten „Schienenbrücke“ starten weitere fünf DB-Züge mit Hilfsgütern für die Ukraine. In die „Schienenbrücke“ wurden ca. 100 weitere Container eingereiht, die an den DB-Sammelstellen gemeinsam mit dem Technischen Hilfswerks (THW) gepackt werden.

Die UZ beginnt, die im Land befindlichen 15 000 russischen Waggon zu vereinnahmen. Umgekehrt befanden sich bei Kriegsausbruch nur 482 ukrainische Güterwagen in Russland.

April 2022

Einmal Kiew und zurück gehört in den folgenden Wochen zum Muss für einen europäischen Politiker, der etwas auf sich hält. Der Luftraum ist geschlossen. Alles wird auf der Schiene abgewickelt.

7. April 2022

Tausende Eisenbahnwaggon mit wertvollen Ladungen stecken in der Ukraine fest: Sie haben Weizen, Mais, Ölsamen, Eisenerz, Metalle, Chemikalien und Kohle geladen –

weltweit gefragte Güter. Rund 24 200 Waggon mit Exportgütern warten darauf, die ukrainische Westgrenze zu überqueren.

8. April 2022

Auf dem ukrainischen Bahnhof vom Kramatorsk (Großstadt im Gebiet Donezk) schlugen zwei Raketen russischen Typs ein. Etwa 4 000 Menschen hielten sich am Bahnhof auf, um einen Evakuierungszug Richtung Westen zu erwischen. Bei dem Angriff finden 38 Menschen sofort den Tod, 21 weitere sterben nach wenigen Tagen im Krankenhaus. Ca. 100 werden verletzt. In Kramatorsk wird der Zugverkehr eingestellt und die Evakuierungszüge beginnen ab sofort weiter westlich im Bahnhof von Pokrowsk.

9. April 2022

Die UZ teilt mit, dass sie in den anderthalb Monaten der russischen Invasion ca. 3,5 Millionen Menschen evakuiert habe. Gleichzeitig werden mehr als 470 000 Passagiere mit dem Zug ins Ausland transportiert. Über 8 000 Tonnen Hilfsgüter



Vorortzug „Kiew-City-Express“ der UZ am 7. Mai 2022. Foto: Elena Tschur Lejuk auf www.facebook.com/Ukrzaliznytsia/photos/5421303584570052

bringt die UZ ins Land. Auch die ukrainische Post nutzt wieder verstärkt die Schienenwege. 14 Bahnpostwagen werden reaktiviert, die 21 Jahre abgestellt waren.

21. April 2002

Im Westen und Zentrum der Ukraine sind wieder fünf Bahnhöfe unter Beschuss geraten. In Lviv (Lemberg) warten Tausende Flüchtlinge in unterirdischen Gängen unter den Bahnsteigen, bis oben ein Evakuierungszug eingefahren ist. Nach zwei Monaten Krieg hat die UZ ca. zehn Prozent der Gesamtbevölkerung in sichere Gebiete gebracht.

25. April 2022

Die Russische Armee greift verstärkt Unterwerke der UZ an. Damit will sie die

elektrische Zugförderung auf den Hauptstrecken lahm legen.

4. Mai 2022

Die Russische Armee bombardiert noch intensiver Bahnanlagen mit der Begründung, man wolle die Nachschubwege für westliche Waffen unterbinden. Sechs Bahnhöfe seien zerstört worden. Fernzüge haben zwölf Stunden und mehr Verspätung.

7. Mai 2022

Die Vorortzüge der ukrainischen Hauptstadt verkehren noch normal als Kiev-City-Express. Alternativ zum Fahrziel steht oben in Leuchtbuchstaben "Слава Україні" (Ruhm der Ukraine). Seit dem Überfall der Russen auf die Ukraine gilt

dieser Gruß als Zeichen des Widerstandes. Man erwidert "Героям слава" (Ruhm den Helden)

8. Mai 2022

Bundestagspräsidentin Bärbel Bas besucht Kiew zum 77. Jahrestag des Endes des Zweiten Weltkrieges in Europa. Sie kommt mit einem der blauen Züge der UZ an.

10. Mai 2022

Die Evakuierungszüge sind nicht mehr so überfüllt. Viele Zivilisten sind bereits Richtung Westen geflohen.

13. Mai 2022

Raketenangriffe auf Bahnanlagen im ganzen Land: Raketenbeschuss von Gleisanlagen in Losowa (Bezirk Kharkiv), in Tscherkaske (Zentralukraine), in Dobropolje (Donbass). Raketenangriff auf Gleisanlagen in Krementschuk (Zentralukraine) und auf den Bahnhof von Nowhorod-Siwskij (Nordukraine).

14. Mai 2022

Der ukrainische Transportminister gibt bekannt, dass 23 Prozent des Eisenbahn-



Bärbel Bas steigt in Kiew aus.

Foto: Twitter / Enrico Brissa

netzes zerstört seien, ein Verlust von 6 300 Schienenkilometern.

15. Mai 2022

Die UZ kann allmählich wieder den Güterverkehr erhöhen. Im Mai befördert



Der Eisenbahner Jewgenyj Dragan überreicht der flüchtenden Klara Iwanivna aus Kratymorsk bei der Ankunft in Dnipro einen kleinen Kuchen zum 75. Geburtstag.

Foto: tagesschau/ Andrea Beer

die Bahn etwa 40 Prozent der Vorkriegsmenge.

Beim Abzug russischer Truppen lassen diese ihre Gefallenen zurück. Die Ukrainische Armee sammelt sie ein und die UZ bringt sie in gekühlten Güterwagen an die russische Grenze.

18. Mai 2022

Ukrainische Reservisten sprengen das Gleis vor einem russischen Militärzug.

26. Mai 2022

Vor dem Krieg hatte die UZ eine Diesel-Reserve von 47 Tagen. Mit Kriegsbeginn sank der tägliche Verbrauch um die Hälfte, sodass die Reserven langsam zu Ende gehen.

30. Mai 2022

Die 270 Meter lange Eisenbahnbrücke über den Dnister kurz vor Odessa wird im 18. Versuch von den Russen zerstört. Damit können speziell Getreidezüge nicht mehr zu einem kleinen, freien Donauhafen fahren.

1. Juni 2022

In der westukrainischen Region Lviv (Lemberg) wird eine Bahntrasse mit Marschflugkörpern angegriffen. Dabei werden mehrere Menschen verletzt. So wollen die Russen u.a. den Waffennachschub verhindern.

3. Juni 2022

Am 100. Tag des Krieges stehen auf den 13 westlichen Grenzbahnhöfen Tausende beladene Breitspur-Waggons, die nicht umgeladen werden können, da auf polnischer, slowakischer, ungarischer oder rumänischer Seite so viele zusätzliche Normalspur-Waggons gar nicht vorhanden sind. Speziell Getreide-Transportwagen und Umfülleinrichtungen fehlen, da die Ukraine ihren Weizen vor dem Krieg fast ausschließlich per Schiff über die Schwarzmeerhäfen exportierte. Die DB AG will nun Getreide massenhaft per Frachtcontainer (ohne Dach) aus der Ukraine abtransportieren.

Bundeskanzler Scholz (D), Präsident Macron (F) und Ministerpräsident Draghi (I) reisen am 16. Juni 2022 nach Kiew. Jeder Regierungschef kann drei Waggons belegen: vorn die von Italien, in der Mitte die von Frankreich und am Schluss die von Deutschland. Im französischen Waggon trifft man sich unter sechs Augen.
Foto: NEXTA-TV



5. Juni 2022

Russische Truppen beschießen Vororte von Kiew mit Raketen. Bevorzugte Ziele sind UZ-Reparaturwerkstätten für Getreide-Transportwagen.

16. Juni 2022

Am 113. Kriegstag fahren Bundeskanzler Olaf Scholz, der französische Präsident Emmanuel Macron und der italienische Ministerpräsident Mario Draghi mit dem blauen Sonderzug elf Stunden von Przemyśl/Polen in die ukrainische Hauptstadt. Kurz nach der Ankunft in Kiew muss Luftalarm ausgelöst werden. Russlands früherer Präsident Dmitri Medwedew kritisiert die gemeinsame Reise der drei Staatsoberhäupter und spottet: „Die europäischen Fans von Leberwurst, Fröschen und Spaghetti lieben es, Kiew zu besuchen. Mit null Nutzen.“

4. Juli 2022

Die ukrainische Regierung gibt bekannt, dass bis dato 6 000 Kilometer Eisenbahnstrecken und 40 wichtige Eisenbahnbrücken zerstört sind.

Die UZ kündigte bereits an, nach dem Ende der Feindseligkeiten Eisenbahnkorridore für die Rückkehr der Ukrainer in ihre Heimat zu organisieren.

PS:

An dieser Stelle war ein ausführlicher Beitrag über „Die Neue Seidenstraße auf Schienen“, über Containerzüge zwischen China und Europa, geplant. Da die Standardroute immer über Russland führt, ist diese jetzt sehr umstritten und wird von den meisten westlichen Partnern boykottiert. Wir haben den Beitrag archiviert und werden ihn in friedlicheren Zeiten neu beleben.

Verpflegungsstation für Flüchtlinge auf einem ukrainischen Bahnhof

Quelle: Instagram/unbekannter Fotograf



„Ganz ohne Eile“ zum Jade-Weser-Port

Lothar Kuhne – Redaktion

Die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn (G.O.E.) baute und betrieb sie, die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.) bezahlte und benutzte sie, die 52 Kilometer lange Eisenbahnstrecke Oldenburg (Oldb)–Heppens. In Heppens an der Nordsee entstand ab 1867 der neue preußische Kriegshafen, der sich später Wilhelmshaven nannte. 136 Jahre danach kam die Strecke 1522 wieder ins Gespräch als Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven des Bundesverkehrswegeplans 2003. Diesmal sollte nördlich von Wilhelmshaven, am Eingang des Jadebusens, der erste, tideunabhängige Tiefseehafen Deutschlands entstehen. Dieser Jade-Weser-Port brauchte eine leistungsfähige Zu- und Abfuhrstrecke, denn ein einziges, modernes Containerschiff könnte so viele Container anlanden, die 85 Kilometer Bahngleise belegen würden. Ohne zügige Abfuhr ergäbe sich ein Stau bis kurz vor Bremen

oder bis Höttinghausen auf der Strecke nach Osnabrück.

2003 war man daher geneigt, an eine weitsichtige Langzeitplanung zu glauben, denn der Jade-Weser-Port sollte erst 2012 eröffnet werden. 2006 gab Bahn-Chef Hartmut Mehdorn den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung bis 2010 bekannt. Die veranschlagten Kosten wurden damals mit 22 Millionen Euro beziffert.

2012 wurde der Jade-Weser-Port tatsächlich eröffnet, doch er dümpelt vor sich hin und niemand erregt sich ernsthaft über den immer noch fehlenden Streckenausbau. Weitere zwei Jahre dauerte die grundhafte Erneuerung von Planum und Oberbau, für die jetzt 100 Millionen Euro angesetzt waren. Auf einem Gleis wurde gefahren, an dem zweiten gebaut, mitunter auf moorigem Untergrund, der mit Zementinjektionen stabilisiert werden musste. Der gesamte Bahnhof Sande wurde umgebaut. Von Sande Nord zum Weißen



Abzw Sande
Quelle: DB AG

Floh wurde 2016 das Anschlussgleis zum Jade-Weser-Port neu trassiert. Es handelt sich um eine Bahnverlegung, die die Stadt Sande östlich umgeht.

Seit 2017 wird der Jade-Weser-Port von den großen Containerschiffen immer öfter angesteuert. Sie suchen ihn als schnellen und leistungsfähigen Tiefseehafen. Und sogar die Gegenrichtung entwickelt sich, denn seit Juli 2021 steuern Containerzüge aus China den Jade-Weser-Port landseitig an. Dort werden die Container vom Zug auf Schiffe umgeladen, die dann kleinere Häfen in Europa bedienen.

Die Bahnstrecke wurde früher vorwiegend für den Personenverkehr benutzt. Heute fahren nachts um 3 Uhr sehr lange Güterzüge mitten durch die Orte. 2019 klagten Anwohner wegen zu hoher Lärmbelastung beim Bau und Betrieb der Strecke. Im Oktober 2020 entschied das Bundesverwaltungsgericht: Die Strecke darf weiter, mit verbesserten Lärmschutzanlagen, ausgebaut werden. Das wird auch bitter nötig sein, denn statt zehn Güterzüge pro Tag werden zukünftig 77 pro Tag erwartet. Der zusätzliche Regionalexpress von Hannover bis Wilhelmshaven fällt da im Zweistundentakt kaum ins Gewicht.

Im Mai 2021 begann die Elektrifizierung der Gesamtstrecke für ca. 420 Millionen Euro. Sogar ein 2,3 Kilometer langes Ga-

leriebauwerk musste errichtet werden, das die elektrischen Anlagen abschirmt und so eine Störung des Marinefunks vermeidet.

2022 meldet der Jade-Weser-Port Rekordergebnisse, und somit wird es langsam eng für die DB AG. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 sollen die Bauarbeiten an den Gleisen und die Elektrifizierung endgültig abgeschlossen sein. Dazu gehören auch die vier Kilometer Anschlussbahn und die 16 gleisige Vorstellgruppe kurz vor dem Hafenbereich. Die Gesamtkosten der Ausbaustrecke werden auf 1,1 Milliarden Euro geschätzt.

Im Ergebnis der Ukraine-Krise soll bis 2024 in Wilhelmshaven noch ein LNG-Terminal für Flüssiggas entstehen. Damit wird sich der Güterverkehr noch weiter erhöhen.

Insgesamt hat es 20 Jahre gedauert, den Jade-Weser-Port eisenbahnseitig vernünftig anzubinden. Man könnte meinen, das Vorhaben hätte noch die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn betrieben, deuten doch Kenner deren Abkürzung G.O.E auch als „Ganz ohne Eile“.

Quelle:

<https://www.welt.de/wirtschaft/article172063902/Jade-Weser-Port-Profiteure-des-Gigantismus-auf-den-Weltmeeren.html>



Die 16-gleisige Vorstellgruppe der Hafenbahn hat die Funktion eines Puffers zwischen dem Containerhafen und dem Hinterland. Bis zu zwölf Züge á 750 Meter können hier zeitgleich abgefertigt werden.
Foto: Jade-Weser-Port

70 Jahre Verkehrsmuseum Dresden

Redaktioneller Beitrag nach einem Artikel von Fritz Asmus in "Schriftenreihe Heft 22" des Vereins "Freunde des Eisenbahnwesens – Verkehrsmuseum Dresden e. V.". (angepasst und gekürzt)

Mit der Gründung der Hochschule für Verkehrswesen Dresden (HfV) am 1. April 1952 war gleichzeitig auch geplant, dieser Bildungsstätte ein eigenes Museum für alle Verkehrs-träger anzuschließen. Das Ministerium für Verkehr der DDR erteilte daher am 1. Mai 1952 den Auftrag für den Aufbau eines Verkehrsmuseums. Dieses Datum gilt als Gründungs-datum des Verkehrsmuseums Dresden (VMD). Erste provisorische Arbeits- und Lagerräume entstanden im Güterbahnhof Dresden-Neustadt. Im Juli 1954 bekam die HfV vom Rat der Stadt Dresden die Ruine des Johanneums am Dresdner Neumarkt als zukünftiges Museumsgebäude zugesprochen, allerdings unter der Bedingung, dass historisch wertvolle Gebäude von 1586 wieder aufzubauen. Eine Mammut-

aufgabe in der damaligen Zeit. Dresdner Eisenbahner, Studenten der Verkehrshochschule und die Zwingerbauleitung schafften es, den Ostflügel so herzurichten, dass er am 3. Juni 1956 anlässlich des 750. Stadt-Jubiläums als Verkehrsmuseum Dresden feierlich eröffnet werden konnte. Der komplette Wiederaufbau zog sich bis 1972 hin.

Das VMD entwickelte sich zum größten und bedeutendsten Technikmuseum der DDR mit den vier Sparten Schienenverkehr, Kraftverkehr, Luftfahrt und Schifffahrt. Seit 1958 gibt es eine Dauerausstellung zur Eisenbahn. Auch Sonder- und Gastausstellungen zogen alljährlich Tausende Besucher an. 2014 waren es rekordverdächtige 250 554 Personen, seit der Eröffnung 1956 über 13 Millionen. Vor der deutschen

Das Johanneum auf dem Dresdner Neumarkt beherbergt seit 1956 das Verkehrsmuseum Dresden.
Foto. Jörg Blobelt





Seit 2011 steht der Nachbau der SAXONIA im Verkehrsmuseum Dresden. Jetziger Eigentümer der SAXONIA ist allerdings das DB Museum Nürnberg. Die Maschine ist nicht mehr betriebsfähig.

Quelle: www.dresden-ausflug.de

Wiedervereinigung fungierte das VMD als das zentrale Verkehrsmuseum der DDR und war u.a. verantwortlich für alle nicht betriebsfähigen Eisenbahn-Museumsfahrzeuge. Die Arbeiten in Forschung, Bewahrung und Vermittlung war dabei häufig gesamtdeutsch angelegt, sodass der Fundus für die deutsche Museumseisenbahn-Szene einen außerordentlichen Wert darstellt. Zur Wendezeit 1989/90 war für das VMD das Ministerium für Verkehrswesen der DDR zuständig. Nach dessen Auflösung sollte es die Deutschen Reichsbahn übernehmen. Diese lehnte ab und die Trägerschaft ging auf den neu gebildeten Freistaat Sachsen über. Auch dieser fühlte sich nicht wirklich zuständig, sodass das VMD seit 2005 als gemeinnützige GmbH firmiert. Die Landeshauptstadt Dresden ist alleiniger Gesellschafter. 2008 begann die äußere Sanierung des Johanneums. Nach mehrjährigen Bauarbeiten erhielt die Fassade im Neorenaissancestil wieder das Aussehen von 1876. Die Bauarbeiten

zogen sich noch bis 2012 hin. Dem VMD standen nunmehr 5 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche zur Verfügung. Im Besitz des Museums sind über 17 000 Exponate – von Fahrzeugen bis hin zu einschlägigen Briefmarken. 105 Schienenfahrzeuge – darunter Lokomotiven aller Traktionsarten – 68 Personenkraftwagen, 29 Lastkraftwagen, fünf Kraftomnibusse, 74 Motorräder und über 100 Fahrräder gehören zum Bestand. Vertreten sind Bauarten der sächsischen, preußischen und badischen Eisenbahnverwaltungen sowie Einheitslokomotiven. Zum Fundus gehören auch historische sächsische und preußische Reisezug- und Güterwagen sowie Neuentwicklungen aus der Zeit zwischen 1960 und 1985. Eine Modelleisenbahn im Stammhaus vermittelt auf 325 Quadratmetern Eisenbahngeschichte im Miniaturformat. Hier sind auf 785 Metern Gleisen und fünf Bahnhöfen 225 Loks und Wagen in Nenngröße 0 (Maßstab 1:45) im Ein-

satz. Täglich finden zwei bis drei Vorführungen statt.

Alle Exponate lassen sich nicht im Stammhaus im Dresdner Stadtzentrum unterbringen, sondern sie benötigen mehrere Außendepots, von denen sich das wichtigste im ehemaligen Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt befindet. Ein weiterer, bedeutender Museumsbestand ist die Bibliothek des Hauses. Sie verfügt über 90 000 Bestandseinheiten, ist aber leider durch räumliche Einschränkungen nur nach Terminvereinbarung zugänglich. Die Bibliothek ist dem nationalen und internationalen Leihverkehr angeschlossen. Der Zeitschriftenbestand kann auch online unter <https://zdb-katalog.de/index.xhtml> recherchiert werden.

Unter dem Motto „Mobile Welt erleben“ finden im VMD regelmäßig Sonderausstellungen statt. Zu einem wichtigen Termin im Museumskalender zählt die alljährliche Mitwirkung am Dresdner Dampfloktfest/-Treffen, das bereits seit 1990 stattfindet.

Die aktuelle Ausstellung im VMD zum Schienenverkehr heißt „Abfahrt!“. Sie zeigt klassisch und multimedial, wie die Eisenbahn das Leben der Menschen bis heute verändert und geprägt hat.

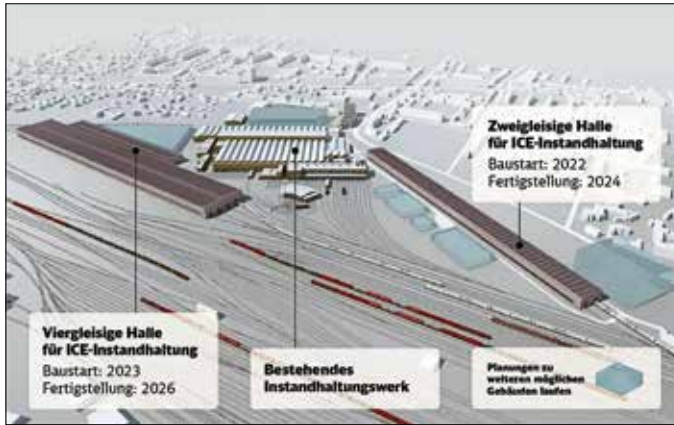
Seit dem 1. Oktober 2020 ist Dr. Michael Vogt (51, Physiker und Philosoph) neuer Direktor und Geschäftsführer des VMD. Sein Vorgänger Joachim Breuninger wechselte nach zehn Jahren zum Deutschen Technikmuseum Berlin. Dr. Vogt war bereits 2007-2011 in den Technischen Sammlungen Dresden als Bereichsleiter Science-Center tätig, danach als Lehrbeauftragter für Philosophie und Ästhetik an der Hochschule für Bildende Künste Dresden. 2017-2020 leitete er die Presse und Kommunikationsstelle der Universität Rostock. Dr. Vogt beabsichtigt, die Attraktivität des VMD dauerhaft zu gewährleisten. Das wird auch nötig sein, denn der Standort im Herzen der Stadt ist vorerst nur bis 2025 gesichert. Dann läuft der Mietvertrag mit dem Freistaat Sachsen ab

Kurzberichte:

Strukturwandel in der Lausitz – Neues ICE-Werk in Cottbus

Spätestens dann, wenn der Braunkohlen-Abbau und die -Verstromung 2030 in der Lausitz enden, sollten genügend Ersatzarbeitsplätze vorhanden sein. Deshalb wird ein neues ICE-Werk in Cottbus schon ab 2022 entstehen. Es soll das modernste und umweltfreundlichste Bahn-Instandhaltungswerk Europas werden. Die Planung und Bauüberwachung liegt bei der DB Engineering & Consulting GmbH mit Sitz in Berlin. Die Finanzierung übernimmt der Bund auf Basis des Strukturstär-

kungsgesetzes Kohleregionen. Zunächst kommt 2024 eine zweigleisige Halle. Bis 2026 folgt eine weitere Halle mit vier Gleisen. In beiden Hallen sollen komplette ICE 4-Züge von bis zu 400 Metern Länge die große Wartung nach 1,5 Millionen Kilometern erfahren. Zurzeit sind es 80 ICE 4, in drei Jahren werden es 137 sein. Zusätzlich sollen auch Dieselloks auf Hybridantrieb umgestellt werden. Bis 2024 stellt die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH dazu mehr als 500 neue Mitarbeitende ein, bis 2026 kommen noch einmal 700 Stellen hinzu. Hoffentlich bekommt Cott-



Lageplan-Entwurf.jpg
Lageplan-Entwurf für ICE-
Werk Cottbus-
Visualisierung DB AG

bus bis dahin auch fahrplanmäßig einen ICE-Anschluss. Die Strecke Berlin–Cottbus (der ehemaligen „Görlitzer Bahn“) ist elektrifiziert, der Abschnitt Berlin–Lübbenu (Spreewald) zweigleisig ausgebaut. Es fehlen aber noch 29 Kilometer zweites Gleis bis Cottbus. (Quellen: DB AG, Tageszeitungen)

Neues Bahnforschungszentrum in Cottbus

Die regulär genutzten Gleise zwischen Hoyerswerda, Knappenrode und Niesky gehören ab sofort zum Digitalen Eisenbahn-Testfeld, das im Juli 2021 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), konkret beim Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung in Dresden (DZSF), eröffnet wurde. Das Testfeld reicht von Bitterfeld und Halle (Saale) sowie Leipzig über Cottbus bis in die Lausitz. Auf insgesamt 350 Kilometern bestehender Bahntrasse sollen in den kommenden Jahren neueste Entwicklungen der Bahnbranche getestet werden. Das Testfeld soll offen für alle Firmen der Bahnbranche sein – egal, ob es um neue Ticketautomaten, neue Anzeigen an Bahnsteigen oder Lärmschutzlösungen an Gleisen und Fahrzeugen sowie um auto-

nomes Fahren geht. In Cottbus entsteht dazu ein neues Bahnforschungszentrum. In Niesky ist ein Eisenbahn-Testring (unabhängig von der DB AG) in der Diskussion. (Quelle: MDR)

Volldampf gesichert auf schmaler Spur

Der Freistaat Sachsen zeigt sich seiner Vergangenheit würdig und sichert seine Schmal-spurbahnen finanziell bis 2037 ab. Von den 30 Strecken des ehemaligen sächsischen Schmalspurnetzes sind noch neun, mit 113,4 Kilometern, übrig geblieben. Fünf von ihnen verkehren regelmäßig nach Fahrplan, vier sind sporadisch als Museumsbahnen unterwegs. Sie alle erlebten ihre Blütezeit vor dem Ersten Weltkrieg und fast alle dampften auf einer 750-mm-Spur. Die älteste noch im Planbetrieb verkehrende ist die Weißeritztalbahn (Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf) von 1882. Hochwasser hat sie mehrmals ausgebremst, aber sie hat sich immer wieder erholt. Von 1884 datiert die Löbnitzgrundbahn (Radebeul Ost–Radeburg) und von 1897 die Fichtelbergbahn (Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal). Diese drei sind in der Sächsischen Dampfeisenbahn-Gesell-

Schmalspurbahnen in Sachsen.
Grafik: Sächsische Zeitung/
Gernot Grunwald



schaft (SDG) vereint. Die Zittauer Schmalspurbahn (Zittau–Kurort Oybin/Johnsdorf) gehört zur Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft (SOEG) und der „Wilde Robert“ (Oschatz–Mügeln–Kemnitz/Glossen) zur Döllnitzbahn GmbH. Nur gelegentlich verkehren die Preßnitzbahn, die Museumsbahn Schönheide, die Waldeisenbahn Muskau und die kleine Museumsfeldbahn in Leipzig-Lindenau.

Ein Zug für Mitteldeutschland

Im Heft 43 berichteten wir über die begonnene Aufarbeitung des VT 18.16. / SVT 175 in Dresden. Inzwischen sind über zwei Jahre vergangen, und an den sechs Fahrzeugeinheiten wurde fleißig gewerkelt.

Doch nicht alles lässt sich mit ehrenamtlichen Helfern erreichen. Daher wurden am 17. Mai 2022 der Triebkopf VTb 18.16.07 und der Mittelwagen VMe 18.16.05 durch die RailAdventure GmbH ins ehemalige Raw Halberstadt überführt. Dieser Betrieb nennt sich heute VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH und ist auf die Reparatur von Reisezugwagen spezialisiert. Hier sollen die Stahlkarossen saniert und anschließend lackiert werden. Ein weiterer Mittelwagen ist schon in Halberstadt. Am Jahresende werden der zweite Triebkopf und der Speisewagen folgen. Nach wie vor besteht das Ziel, den Kultzug im kommenden Jahr wieder mit Fahrgästen verkehren zu lassen.

Am Abend des 17. Mai 2022 kommt die Überführung in Halberstadt an.

Foto: SVT Görlitz gGmbH



Die Modellbahn zur 900-Jahr-Feier der Ersterwähnung von Wernigerode

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

Im Jahre 2021 wurde trotz bzw. wegen Corona das Jubiläum der Ersterwähnung von Wernigerode in einer Urkunde vor 900 Jahren mit einer kleinen Sonderausstellung im Harzmuseum der Stadt gewürdigt. Ein siebenköpfiges Kuratoren-Team hatte sich bestimmten Themenbereichen angenommen, um mittels „Geschichten aus 900 Jahren“ diesen langen Zeitraum stichpunktartig zu präsentieren. Eine dieser Geschichten lief unter dem Thema „Endlich ans Netz“ und hatte aus heutiger Sicht nichts mit Internet oder so zu tun. Es ging um den Anschluss von Wernigerode an das Eisenbahnnetz im Jahre 1872. In diesem Jahr wurde die neun Kilometer lange Stichstrecke von Heudeber-Danstedt nach Wernigerode in Betrieb genommen. Heudeber-Danstedt liegt an der Fernbahn Halle (Saale)–Halberstadt–Vienenburg bei km 103,4.

Für die Umsetzung dieser „Geschichte“ wurde unsere BSW-Modellbahngruppe „Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode“ vom Museumsleiter Olaf Ahrens

angesprochen, ob wir uns mit einbringen könnten. Und wir konnten!

In unseren Arbeitsräumen stand das maßstabsgerechte Modell des Empfangsgebäudes Wernigerode Hbf, welches von unserem Modellbahnfreund Fritz Seeger kurz vor seinem Tod gebaut wurde. Da war schnell der Vorschlag für eine modellbahntechnische Umsetzung auf dem Tisch: Wir nahmen das Empfangsgebäude, setzten den Fürstenpavillon daneben, der Hausbahnsteig war am Gebäude schon dran, zwei Gleise mit einem Inselbahnsteig dazu und voilà, das Exponat war fertig.

Der Museumsleiter war von unserm Vorschlag hellauf begeistert, und so konnten wir das Exponat in Angriff nehmen. Das Harzmuseum stellte den Unterbau zur Verfügung, welcher vor Ort im Museum entstand. Die Abmaße betrugen ca. 2,0 Meter x 0,9 Meter. In einer Höhe von 60 Zentimetern konnten wir dann die in unseren Arbeitsräumen vorgefertigten Einzelteile aufbauen. Die Grünflächen wurden



Streckenskizze 1927
(aus Reichsbahn-Handbuch)



Stellprobe der vorgefertigten Teile des Empfangsgebäudes Wernigerode Hbf

direkt auf dem Unterbau mittels Grasmaster aufgetragen. Die Gleise versahen wir nur mit Gleisschotter, ohne Leim. Ein paar Gaslaternen auf der Straßenseite vervollständigten das Ausstellungsstück.

Da eine Modellbahn aber nur vollständig ist, wenn sich was bewegt, wurde auf dem hinteren Gleis eine Pendelzugsteuerung mit Zeitschaltung installiert. So war es möglich, dass die Ausstellungsbesucher mittels Knopfdruck den pendelnden Zug starten konnten. Die Steuerung, Trafos und Zeitschalter waren im Unterbau versteckt. Zum Schutz des Exponates kam noch eine große Glasabdeckung obendrauf.

Die Ausstellung im Harzmuseum fand vom 17. Oktober 2021 bis 18. April 2022 statt. Auch die Museumsleitung bestätigte: „Der Zugbetrieb lief die gesamte Zeit über ohne Probleme.“

Neben dem Empfangsgebäude Wernigerode Hbf steht isoliert der Fürstenpavillon mit Kutsche davor. Fotos: N. Jakobasch (2x)



Die Gartenbahn im DB Museum Koblenz

Rainer Bornschier, Koblenz – BSW-Gruppe Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz

Das DB Museum Koblenz wurde am 21. April 2001 als erster Außenstandort des DB Museums Nürnberg eröffnet. Im Rahmen der Deutsche Bahn Stiftung wird es gegenwärtig von ehrenamtlichen Mitgliedern geführt und unterhalten. Es befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerk Koblenz-Lützel. Nachdem die Deutsche Bundesbahn Mitte der 1950er Jahre hier das „Rauchen“ (Dampfbetrieb) eingestellt hatte, blieben eine große Ausbesserungshalle, eine Drehscheibe und ein paar Nebengebäude ungenutzt. Diese haben die Mitglieder unsere BSW-Gruppe im Jahr 1995 übernehmen können. Seit dieser Zeit wurden hier immer mehr Fahrzeuge abgestellt, in erster Linie ausgemusterte Elektro- und Dieselloks. Die Halle und das gesamte Gelände wurden von uns Ehrenamtlichen aufgearbeitet. Im Jahr 1999 bekamen wir

eine kleine Dampflokomotive zur Restaurierung. Es war eine preußische T 3 (89 7462), die gut 30 Jahre im Kölner Zoo als Spielplatzlokomotive gestanden hatte. Diese Lok haben wir mit Unterstützung offizieller DB-Kräfte bis zu ihrem 100-jährigen Geburtstag 2004 wieder in ihren letzten Betriebszustand zurück versetzt.

Nachdem wir als Außenstandort des DB Museums Nürnberg einen positiven Eindruck hinterließen, haben wir nach dem Großbrand 2005 im Bw Nürnberg-Gossendorf zwei total ausgebrannte Fahrzeuge bekommen und hier in Koblenz wieder aufgearbeitet. Es handelt sich um ein sogenanntes Standfahrzeug, eine aufgeschnittene BR 98.3 (Glaskastl) und eine bayerische R 3/3 (BR 89.7) in grün/schwarz. Diese Fahrzeuge stehen jetzt, neben anderen historischen Elektro-Loks und Salonwagen, in unserer großen ehe-



Auf diesem Grundrahmen baut der Innenteil der Lehmann-Groß-Bahn im DB Museum Koblenz auf.

Plattenausschnitt mit dem halbfertigen Berggelände der Lehmann-Groß-Bahn im Innenbereich Ende des Jahres 2005



maligen Ausbesserungshalle. Weitere Fahrzeuge (über 70 Stück), hauptsächlich aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, stehen im Außengelände.

Neben den Regelspur-Fahrzeugen gibt es seit fast 15 Jahren auch zwei Modell-eisenbahn-Anlagen im Museumsgelände, eine TRIX-EPRESS-Anlage in Spur H0 und eine 120 Quadratmeter große Gartenbahn in Spur IIm Lehmann-Groß-Bahn (LGB). 17 Jahre bauen zwei weitere Kollegen und ich nun bereits an dieser LGB-Gartenbahn im Maßstab 1:22,5. Anfang 2005 entwarf ich den Gleisplan, und wir begannen mit dem hölzernen Grundrahmen.

Dank der guten Unterstützung unserer ehrenamtlichen Schreiner konnten wir bereits Mitte 2005 die ersten Gleise der Gartenbahn verlegen. Auch beim Aufbau des Berggeländes haben uns unsere „Holzwürmer“, wie wir sie freundlich nannten, sehr unterstützt. In der ersten Ausbaustufe wurden 22 Weichen und 14 Signale eingebaut. Alle Leitungen, auch die für die Beleuchtung der Häuser und Bahnsteig-

lampen, wurden auf der Platte zwischen den Gleisen verlegt. Da diese auf bzw. in Dämmplatten liegen, füllten wir die Zwischenräume später mit 3-4 Millimeter Split aus. Die gesamte Anlage wird mit dem LGB-Mehrzugsystem (MZS) digital gesteuert. Mitte Dezember 2005 haben wir dann noch einige Modellhäuser auf der Anlage platziert. Die beiden Ein- und Ausfahrten des Bahnhofes wurden im Außenbereich provisorisch mit einer Holztrasse verbunden, und so konnten wir die ersten Testfahrten unternehmen.

In den Jahren 2006/2007 haben wir die Außentrasse aufgefüllt, die Gleise verlegt und mittels vier Brücken mit der überdachten Anlage verbunden. Auch der Museumsberg nahm langsam Gestalt an, die Berg- und Talstation der Rigi-Seilbahn entstanden im Eigenbau. Die große Häuserzeile war ein Geschenk eines befreundeten Architekturbüros. Inzwischen war auch die Ausgestaltung des Außenbereiches fortgeschritten, und ich konnte das letzte Gleisstück der zweiten Außenstrecke einsetzen.



48 32 3 Außenanlage im Sommer.jpg
Zwischen den Großen im DB Museum Koblenz bewegen sich die Kleinen der LGB-Gartenbahn im Außenbereich.

Wie unschwer zu erkennen ist, befindet sich unsere LGB-Gartenbahn zwischen den Gleisen der großen Museumsfahrzeuge. Schon zwei Jahre nach Baubeginn ließen wir verschiedene „Sonderzüge“ eines befreundeten Modellbahnclubs aus Weilerswist über die LGB-Strecke fahren. Auch die Seilbahn hatte ihren Betrieb aufgenommen. Seit 2007 veranstalten wir auch Fahrbetrieb für Besucher. Da das DB Museum Koblenz nur an Samstagen geöffnet ist, führen wir im Wechsel mit der TRIX-EXPRESS-Gruppe an den ungeraden Samstagen unsere LGB-Anlage vor.

2009 hatten wir erstmals Schnee auf der Strecke, und ein Jahr später konnte unser selbstgebauter Schneeflug mit zwei zusätzlichen Dieselloks ausrücken. Im Jahr 2012 stand dann der erste Umbau an. Nach der Bundesgartenschau 2011 hier in Koblenz habe ich die Seilbahn, welche über den Rhein zur Festung Ehrenbreitstein fährt, auf unserer Anlage als Modell nachgebaut. Hierfür musste ich nur die Berg- und Talstation neu gestalten.

Und wie heißt es doch so schön: „Eine Modellbahn wird nie fertig.“ Daher ging 2014 im Außengelände unserer Gartenbahn eine weitere, eingleisige Strecke in

Betrieb, und wir bauten einen neuen, größeren Bahnhof ein. Der Bahnhof bekam ein drittes Ausfahrgeleis mit einer neuen Brücke in Richtung Außengelände.

Vor der Corona-Pandemie konnten jeweils drei Besucher, ob Groß oder Klein, die Züge auf der Anlage selbst steuern. Bei verschiedenen Sonderveranstaltungen, wie z.B. bei der Nacht der Museen oder beim Sommerfest, haben wir immer private Züge eingesetzt, die wir dann selbst steuern. Gelegentlich kamen dabei auch Regelspur-Fahrzeuge zum Einsatz, obwohl wir in erster Linie Schmalspur-Fahrzeuge einsetzen. Mit Stolz können wir sagen, unsere Züge fahren immer und bei jedem Wetter.

Bis zum Februar 2020, als wir durch Corona unseren Fahrbetrieb das erste Mal einstellen mussten, sind ein sogenannter „Modulanschluss“ und eine Hochstrecke für eine eingleisige Nebenbahn dazu gekommen. 240 Meter Gleis wurden verbaut. Ende August 2020 konnten wir wieder, mit Maske und Abstandsregeln, den zahlreichen Besuchern unsere Anlage vorführen. Selbst fahren ist allerdings nicht mehr erlaubt. Bei der Nacht der Museen Anfang September 2020 sind wir sogar

48 32 4 Außenanlage im Winter Der Außenbereich der LGB-Gartenbahn im Winterbetrieb



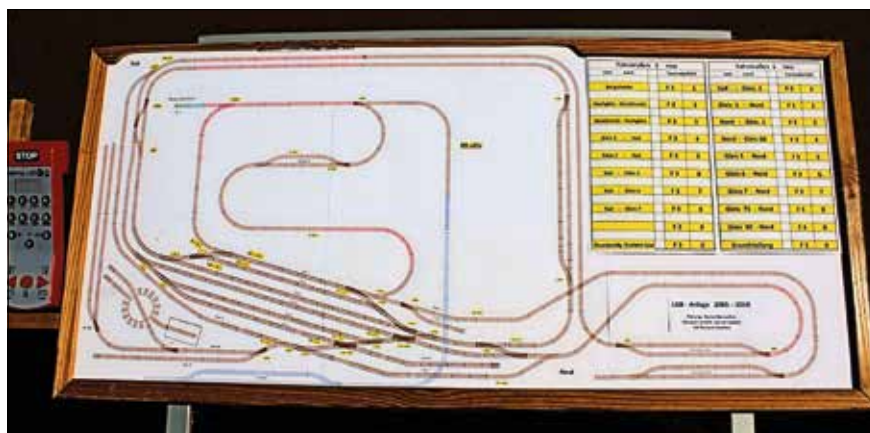
bis Mitternacht, bei eingeschalteter Modellbahn-Beleuchtung auf der Anlage, mit vier Lokführern gefahren.

Leider mussten wir von Anfang November 2020 bis Mitte April 2022 das DB Museum wieder schließen, und auch die LGB-Gartenbahn stellte erneut ihren Betrieb ein. Seit 2. April 2022 haben wir wieder samstags von 10 Uhr bis 16 Uhr geöffnet. Auf Ihren Besuch freue ich mich als „Betriebsleiter der Gartenbahn“. Für

ganz Neugierige habe ich zwei Filme auf YouTube gestellt. Sie haben den Titel: „Film von der Gartenbahn“ und „Film der Gartenbahn 2018“. Auch auf meiner Homepage können sie weitere Neuigkeiten über unsere Gartenbahn lesen: www.lahnsteinsgartenbahner.de

Weitere Infos über das DB Museum Koblenz und dessen Sonderöffnungszeiten finden Sie unter: www.dbmuseum.de/koblenz

Gegenüber der Anfangsplanung und dem Baubeginn 2005 hat sich die Anlage bis heute stark verändert und vergrößert. Auf dem Gleisplan sind die derzeitigen Fahrstrecken zu erkennen. Mit dem Handy auf der linken Seite werden die Weiche, Signale und die Fahrstraßen gestellt. Obwohl das Gleisbild ca. 80 cm breit ist, sind die gelben Nummern für die Eingabe ins Handy recht klein ausgefallen. Fotos: R. Bornschie (5x)



Die internationale Modellbahnausstellung der FISAIC in Vilanova/Spanien

(Encuentro Internacional de Módulos FISAIC en Vilanova/Espania)

Redaktion

Nach einer Pandemie-Pause von zwei Jahren begann eine Zeit der Erneuerung. Erneuerung im Sinne von gemeinsamen Freizeitaktivitäten innerhalb der FISAIC. Ursprünglich für 2020 geplant, fand jetzt vom 29. April bis 1. Mai 2022 die Modellbahnausstellung in Spanien statt. In Vilanova y la Geltrú (50 km südlich von Barcelona) trafen sich Delegationen aus Deutschland, Frankreich, Spanien und Tschechien im katalanischen Eisenbahnmuseum. Als Einzelpersonen waren auch Vertreter von Ungarn, Lettland und der Slowakei anwesend. Deutschland wurde in bewährter Weise durch die BSW-Gruppe Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Zschopau und unserem Zentralen



Fachberater Lars Naumann vertreten, die per Eisenbahn anreisen. Insgesamt wurden 73 Module-Junior der Spurweite H0 aufgebaut, je fünf davon aus Frankreich, Tschechien und Deutschland. Die anderen 58 stellten die Eisenbahner des spanischen Verbandes.

Im Rahmen der Ausstellung tagte auch zum 20. Mal die Internationale Technische Kommission für Eisenbahnerbe und Mo-



Aufbau der Module am ersten Tag im katalanischen Eisenbahnmuseum

Tagung der die Internationale Technische Kommission für Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn – Vorn links am Tisch Roman Sterba (Präsident) und Lars Naumann (Zentraler Fachberater BSW)



delleisenbahn unter dem Vorsitz von Roman Sterba (ČZ). Themenschwerpunkte waren die Nachwuchsförderung und die weitere internationale Zusammenarbeit.

Die spanischen Gastgeber hatten auch ein interessantes touristisches Programm zusammengestellt. Am ersten Tag ging es mit schienengebundenen Verkehrsmitteln, zuletzt mit einer Zahnradbahn, zum 1 236 Meter hohen Berg Montserrat. Am zweiten Tag waren die öffentliche Ausstellung unserer Module und ein Besuch im angrenzenden Eisenbahn-museum angesagt. Zur Feier des 1. Mai wurde hier der funktionsfähige Nachbau der ersten spanischen Dampflokomotive MATARO von 1848 an-

geheizt und in Bewegung gesetzt. Einige Delegationsmitglieder konnten sogar ein Stück mitfahren. Am Nachmittag unternahmen sie dann einen Ausflug nach Barcelona, wo sie einen Modellbauclub und die Estació de França (Bahnhof Barcelona França) besuchten.

Die FISAIC begeht 2022 ihr 70-jähriges Bestehen. Dazu wird die Generalversammlung vom 4. bis 7. November in Bischheim/Frankreich, einem Vorort von Straßburg, tagen.

Die nächste internationale Modelbahnausstellung der FISAIC soll vom 4. bis 8. Mai 2023 in Opava/Tschechien (dt.: Tropau/Sudetenland) stattfinden.

Die zwei gut erhaltenen gusseisernen Bahnsteighallen des Bahnhof Barcelona França stehen seit 1848. Sie hatte Gustav Eiffel entworfen wie den berühmten Turm in Paris. Foto: Fototrenes



Eine neue BSW-Gruppe im Paderborner Land *Zwischen Erinnerung und Reaktivierung*

Felix Wagner, Lippstadt – BSW-Gruppe „Arbeitsgemeinschaft Almetalbahn“

Der BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn und die BSW-Ortsstelle Paderborn sind um eine Freizeitgruppe größer geworden. Zwölf Personen – fast alles Neumitglieder im Bahn-Sozialwerk – fanden sich dazu Ende April 2022 mit dem Regionalen Fachberater Karl Wecker am Bahnhof Ringelstein zu einer Gründungsversammlung zusammen. Die Ziele der neuen Kulturgruppe mit dem Namen „Arbeitsgemeinschaft Almetalbahn“ waren schnell formuliert. So möchte die neue Kulturgruppe den Bahnhof Ringelstein

an der Strecke Paderborn Hbf–Brilon-Wald (Almetalbahn) "erlebbar" erhalten, Grünschnittarbeiten durchführen und Lobbyarbeit für die Reaktivierung der Strecke leisten. Ein früherer Wohn-/Werkstattwagen der Deutschen Bundesbahn, der sich heute (wie das Nebengleis unter ihm) in Privatbesitz befindet, dient der Gruppe als Domizil. Dass die Erinnerung an den früheren Bahnhof wachgehalten werden soll, kommt nicht von ungefähr. Alle Mitglieder sind auch in der Bürgerinitiative Almetalbahn „Zügig ans Netz“ aktiv, die sich für

Mitglieder der neuen BSW-Gruppe „Arbeitsgemeinschaft Almetalbahn“ auf den Gleisen im Bahnhof Ringelstein, (v.l.n.r.): Dirk Nölting, Meinolf Wördehoff, Felix Wagner, Karlernst Sewing, Karl Wecker, Wilhelm Harding, Peter Sölch und Rainer Wester



Das Domizil der neuen BSW-Freizeitgruppe, ein Wohn-/Werkstattwagen der Bauart 477 am Prellbock.
Fotos: Felix Wagner (2x)

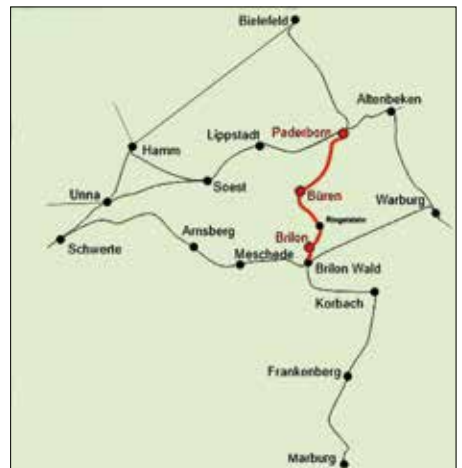


die Reaktivierung der Almetalbahn einsetzt. Derzeit läuft hierzu eine vom Aufgabenträger Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Arbeit gegebene Machbarkeitsstudie. Ergebnisse werden im Winter 2022/23 erwartet.

Die Almetalbahn ist eine insgesamt 60 Kilometer lange, eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn von Paderborn durch ostwestfälisches Land nach Büren und weiter durch das Sauerland zum Bahnknoten Brilon-Wald an der oberen Ruhrtalbahn. Die Strecke wurde von 1898 bis 1901 gebaut. Die feierliche Eröffnung des Nordabschnittes Paderborn–Büren fand bereits am 20. Oktober 1900 statt. Die Eröffnung des Südabschnittes Büren–Brilon Wald folgte am 1. April 1901. Von 1936 an ließ die Luftwaffe in den Wäldern rund um Ringelstein eine Luftwaffenmunitionsfabrik (Muna) anlegen, Tarnname: „Holzschuhfabrik Lehmann“. Die Bauarbeiten sorgten für einen Aufschwung im Almetal und die immer weiter ansteigenden Mengen zu transportierender Munition zogen einen massiven Ausbau des Bahnhofes Ringelstein und den Neubau eines Ver-

ladebahnhofes auf dem Muna-Gelände nach sich. Die Strecke – von Kriegsschäden weitgehend unberührt – kam ab Januar 1950 sogar zu neuen Ehren, als die Deutsche Bundesbahn sich entschloss, das Eilzugpaar Frankfurt (Main)–Bremen darüber zu führen. Während der Güterverkehr zugunsten der Straße immer weiter zurückging, entwickelte sich der Personenverkehr positiv. Ab dem Som-

Grafik: <https://almetalbahn-reaktivierung.de/>



merfahrplan 1963 verkehrte ein weiterer Eilzug im Almetal. Es handelte sich hierbei um den „Dom-zu-Dom-Express“, der die beiden Bischofssitze Paderborn und Köln ausschließlich über Nebenbahnen miteinander verband. Er war mit einer Diesellokomotive der Baureihe V100 bespannt.

Zum ersten Rückschritt kam es, als am 31. Mai 1964 die Nahverkehrszüge zwischen Büren und Brilon-Stadt eingestellt wurden. Zehn Jahre später, am 29. September 1974, befuhr zum letzten Mal der Heckeneilzug Bremen–Frankfurt (Main) die Gesamtstrecke Paderborn–Brilon Wald. Schlussendlich wurde am 31. Mai 1981 auch der verbliebene Nahverkehr

zwischen Paderborn und Büren eingestellt. Ein Borchener Unternehmer pachtete die Strecke, konnte sie aber langfristig auch nicht halten, sodass sie zum 16. August 2006 abgebaut wurde. Den südlichen Streckenteil Büren–Brilon Wald nutzte der Energieversorger Amprion noch bis 2014 für Trafotransporte. Der Verein Waldbahn Almetal e.V., dessen Mitglieder heute die BSW-Freizeitgruppe „Arbeitsgemeinschaft Almetalbahn“ bilden, befuhr sie bis dahin im Museumsverkehr mit historischen Schienenbussen. Diese sind inzwischen verkauft.

Die Reaktivierung der Almetalbahn ist seit 2019 immer mal wieder ein Thema für die Öffentlichkeit.

Freud und Leid bei der Digitalisierung einer Gartenbahn

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

Vor einigen Jahren schaffte sich unsere BSW-Gruppe vom größten Modellbahnanbieter eine Digitalzentrale CS3 der neusten Generation für ein Dreileiter-System an, um unsere analogen H0-Bahnen zu digitalisieren. Erste Versuche waren vielversprechend, und die Programmierung war auch für einen Digitallaien wie mich recht plausibel. Das Einbinden von Gleisrückmeldern und eine automatische Steuerung, mit allem, was dazu gehört, konnte in recht kurzer Zeit theoretisch und auch praktisch realisiert werden. Mit einem Satz: Unsere Gruppe war mit der Digitalzentrale sehr zufrieden.

Auf unserem Freigelände, ca. 380 Quadratmeter groß, befindet sich seit 20 Jahren auch eine LGB-Gartenbahn. Da die Steuerung in die Jahre gekommen

war, wurde kurzer Hand beschlossen, diese mit der gleichen Digitalzentrale zu betreiben, da sie auch für Gartenbahnen geeignet ist.

Zunächst mussten wir aber erst einmal die Gleise vom Unkraut und Schmutz befreien. Die Coronapause hatten ihre Spuren hinterlassen. Nachdem einige Gleise nutzbar waren, fanden erste vielversprechende Fahrversuche statt. Die Steuerung der Gartenbahn-Anlage sollte aufgrund der gewonnen Kenntnisse natürlich auch mit Gleiskontakten und S88 Decoder (Speicherbaustein für Rückmeldungen) bestückt werden. Nachdem die notwendigen Kabel verlegt und zwei Gleiskontaktstellen eingebaut waren, fanden die ersten Versuche mit den Rückmeldern statt – allerdings in keinerseits wie erwartet. Ei-

Unsere Außenanlage mit Schienenbus und LGB-Gartenbahn



gentlich sollte auf dem Steuerdisplay der Besetzmelder aufleuchten, wenn sich eine Lok in dem Abschnitt befand. Doch der Kontakt zeigte schon „besetzt“ an, wenn das Fahrzeug noch sechs Meter davon entfernt war. Allerdings nicht mit Dauerlicht, sondern wie eine Lichtorgel: an aus, an aus, an aus...

Erste Überlegung: Die Steuerleitung liegt zu nahe am Fahrstrom-Kabel und bekommt Induktionsspannung. Also wurden zwei separate Kabel von etwa sieben Metern Länge abseits der Fahrspannung verlegt. Das brachte leider keinen Erfolg. Dann wurde der S88 Decoder in die Nähe der Gleiskontakte gelegt und mit einem



Ein Ausschnitt unserer Gartenbahn aus der Vogelperspektive

langen LAN-Kabel an die Zentrale angeschlossen. Auch kein Erfolg! Nun machte sich Ratlosigkeit breit. Schließlich nahmen wir E-Mail-Kontakt mit der Servicehotline des Herstellers auf. Die Antwort ließ lange auf sich warten und war nicht schlüssig. Wir sollten Einstellungen an der Digitalzentrale ändern.

Dann kam der Winter und die Versuche an der Gartenbahn mussten eingestellt werden. Über den Jahreswechsel durchforsteten wir viele Internetseiten und fanden diverse Hinweise. Einer davon, der uns plausibel erschien, lautete: Kontaktgleisstellen vom Zentrale-Strom trennen und über Booster-Strom betreiben. Keine günstige Alternative, aber was soll's, wenn die Gartenbahn automatisch laufen soll. Somit wurden ein entsprechender Booster besorgt, etliche Trennstellen eingebaut

und abermals einige Meter Kabel verlegt. Ein erster Erfolg stellte sich ein. Die Lichtorgel war weg. Hurra! Allerdings nicht ganz. Wenn eine Lok über die Trennstelle zwischen Zentrale- und Booster-Strom fuhr, blinkten die Kontakte wieder auf.

Nun reichte es mir. Ich war soweit, dass ich die Digitalzentrale und sämtliche Decoder einpacken und zum Hersteller zurückschicken wollte. In letzter Minute bekam ich die Adresse eines Kollegen aus einem benachbarten Modellbahnverein, der selber S88 Decoder und separate Stromfühler baut. Nach einem längeren Telefonat kamen wir überein, dass er mir seine Teile zum Probieren schickte. Vorher sollten allerdings alle Trennstellen der Gleise zurückgebaut werden. Nachdem die Teile angekommen waren, konnte ich es kaum erwarten, die Funktionsweise zu

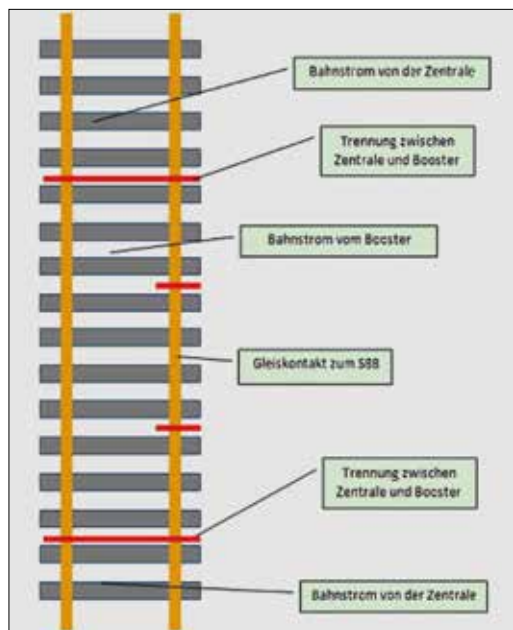
testen. Und, es funktionierte alles wie erhofft. Jetzt kam wieder neuer Mut auf, notwendige Kabel wurden gezogen, und wir konnten weiter testen. Nur Stromfühler mit einer höheren Leistung mussten wir noch anschaffen, da die Gartenbahnloks nicht gerade wenig Strom ziehen.

Mein Fazit: Der S88 Decoder mit integriertem Stromfühler vom Hersteller der Digitalzentrale CS3 ist für große Gartenbahnanlagen – zu mindestens für unsere – nicht geeignet.

PS der Redaktion:

Kontakt zum Autor ist möglich unter karl.wecker@fluegelrad79.de

Skizze zum Bahnstrom von Zentrale und Booster. Foto/Grafik K. Wecker (3x)



BSW-Gruppe Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder)

Redaktion nach Zuarbeit von Lutz Tannigel, Berlin-Ahrensfelde – Regionaler Fachberater EBE/MEB für Berlin, Brandenburg und MVP

Am 11. Juli 2022 fand die feierliche Verabschiedung des langjährigen Gruppenleiters Manfred Lorenz (84) statt. Er war Gründungsmitglied und führte die BSW-Gruppe fast 19 Jahre lang. Bei dieser Gelegenheit wurde auch gleich der neue Gruppenleiter Hubert Bethge (68) offiziell berufen.

Gerettet haben Manfred Lorenz und seine Männer die Dampflokomotive 64 317 (Krupp 1934/1320). Sie steht seit Oktober 1995 auf einem Stumpfgleis in Frankfurt (Oder) Pbf. Die "verrückten" Eisenbahner pflegen

diese Lok – ein Aushängeschild, ein echter Hingucker auch für Gäste der Stadt. Das Motto von Manfred Lorenz lautete außerdem „Wenn wir jetzt nicht alte Unterlagen archivieren und sämtliche andere Erinnerungen an eine bewegte Frankfurter Eisenbahnzeit retten – wer dann?“

In Bahn&Modell, Heft 38, ab Seite 64, hatte Detlef Malzahn den Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder) und die BSW-Gruppe bereits ausführlich vorgestellt. Auf Seite 68 unten sind die Gruppenmitglieder um ihre Pflegelok 64 317 versammelt.

RFB Lutz Tannigel übergibt Manfred Lorenz eine Urkunde für großes langjähriges Engagement.



Jürgen Hirsch, Manfred Lorenz und Lutz Tannigel vor dem Gruppendomizil



Jürgen Hirsch und der stellvertretende Gruppenleiter Detlef Malzahn Fotos: BSW-Gruppe (3x)



Erinnerungen an den Bauzug 1201

Hans Piehler, Bad Klosterlausnitz – BSW-Funkamateurl DL8ARJ

Seit den 1930er Jahren war mein Vater Fritz Piehler beim Gleisbau als Rotten- und Streckenmeister tätig, bis er dann Ende der 1950er Jahre beim Bauzug 1201 der Deutschen Reichsbahn als Brigadeleiter anfang. Der Haupteinsatz des Bauzuges war im Wesentlichen die Ertüchtigung des Oberbaues für höhere Geschwindigkeiten (120 km/h) und Erhöhung der zulässigen Achslasten im Hauptstreckennetz der Deutschen Reichsbahn (DR). Einige Strecken erhielten auch ihr zweites Gleis zurück.

Das Streckennetz der DR hatte 1980 eine Betriebslänge von rund 14 300 Kilometern, davon Hauptstrecken ca. 7 500 Kilometer, Nebenstrecken ca. 6 500 Kilometer und Schmalspurstrecken 290 Kilometer. Im Hauptstreckennetz gab es sogenannte Magistralen, die sternförmig von Berlin aus in die Nachbarbezirke führ-

ten und die vorrangig in Stand gehalten werden mussten, da sie ca. 80 Prozent der DR-Gesamtbeförderungsleistungen erbrachten:

Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Eisenach–Gutenfürst–Grenze BRD

Berlin–Elsterwerda–Dresden–Schöna–Grenze ČSSR

Berlin–Magdeburg–Marienborn–Grenze BRD

Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze Polen

Berlin–Neustrelitz–Rostock–Warnemünde–(Fähre Dänemark)

Berlin–Wittenberge–Schwerin/Schwanheide–Grenze BRD

Berlin–Stralsund–Saßnitz–(Fähre Schweden)¹

Der Bauzug 1201 gehörte ab den 1960er-Jahren zum DR-Gleisbaubetrieb Berlin, später Gleisbaubetrieb Dresden, die beide der Reichsbahndirektion

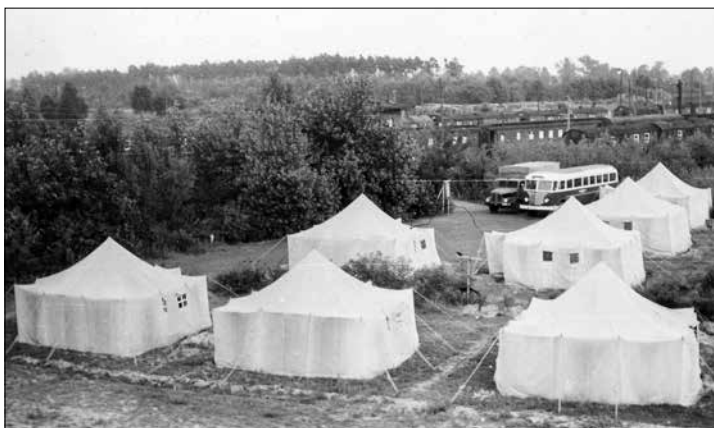


Mein Vater und ein Sicherungsposten 1964 beim Verlegen von Schienen auf der Strecke Dresden–Freiberg

Der Bauzug 1201 im Jahr 1969 in Mylau/Vogtland unterhalb der Göltzschtalbrücke auf heute nicht mehr vorhandenen Gleisen der Göltzschtalbahn. Er umfasste eine Menge von Bahndienst-Wohnwagen. Hier übernachteten die Gleisbauer während der Arbeitsdekade, d.h. sie arbeiteten zehn Tage hintereinander und hatten anschließend vier Tage frei, an denen sie meist nach Hause fuhren.



Auch einige Großraumzelte gehörten zum Bauzug 1201, hier vermutlich am Bahnhof Sternberg (Meckl) an der Strecke Wismar–Karow (Meckl). Sternberg wurde als Standort gewählt, weil auf der Bau-Strecke Bad Kleinen–Rostock wohl keine Möglichkeit bestand, einen Bauzug dieser Größe unterzubringen.



Am 1. Mai wurde am Einsatzort gemeinsam demonstriert. Hier der Abmarsch vom Bauzuggelände.



Berlin unterstanden. Zum Tag des Eisenbahners 1968 wurde der Kollege Kurt Beck (RUAss) als Verdienter Eisenbahner der DDR ausgezeichnet. Er erhielt eine Medaille, eine Urkunde und 5 000 Mark steuerfreie Prämie.² Aus dieser Zeit sind mir einige Bilder überliefert, die interessante Details widerspiegeln.

Wie aus den Bildern zu ersehen ist, war es natürlich keine Kleinigkeit, einen Bauzug dieser Größe direkt an die Baustellen zu bringen. Vom Standort des Bauzugs bis zur Einsatzstelle wurden die Beschäftigten mit Bus bzw. LKW transportiert. Schon ab ca. 1960 kamen im Schienenbett Gleisreinigungs- und Gleisstopfmaschinen von Plasser & Theurer zum Einsatz. Zeitweise halfen auch Studenten und Offiziersschüler bei den manuellen Arbeiten. Am 13. August 1961 hatte der Bauzug 1201 die unangenehme Aufgabe, die Gleisverbindung im Bahnhof Berlin-Friedrichstraße in Richtung Westberlin zu unterbrechen. Ein technisch anspruchsvoller Einsatz des Bauzugs 1201 waren 1964 die Arbeiten im 122 Meter langen Tunnel „Edle Krone“ zwischen Dresden und Freiberg. Hier wur-

de in Vorbereitung für die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Dresden–Freiberg (Sachs) die Tunnelsohle abgesenkt. Außerdem wurde der Querschnitt des Tunnels um zwei Meter erweitert. Um diese Arbeiten unter Beibehaltung des zweigleisigen Zugbetriebes durchführen zu können, wurde im Tunnelbereich eine Gleisverschlingung eingebaut. Die Wohnwagen des Bauzugs mit 300 Gleisbauern waren dazu für einige Monate auf dem Bahnhof Freital-Potschappel abgestellt.³

Zusätzliche Quellen:

- 1) www.bvm-berlin.de/DR-Site/Infrastruktur/netz/DR-netz.html
- 2) www.deutsche-gesellschaft-fuer-ordenskunde.de/DGOWP/wp-content/uploads/2013/11/VL-VE-1951-1979.pdf
- 3) https://books.google.de/books?id=1dleDwAAQBAJ&pg=PA108&lpg=PA108&dq=bauzug+1201+dresden&source=bl&ots=C1v-W3AIDV&sig=ACfU3U3Z2E0OtCnap1ooPf0UpXXLZ87oAg&hl=de&sa=X&ved=2ahUKEwit_4Gtnqr2AhWKwAIHHeaTCrMQ6AF6BAG6EAM#v=onepage&q=bauzug%201201%20dresden&f=false

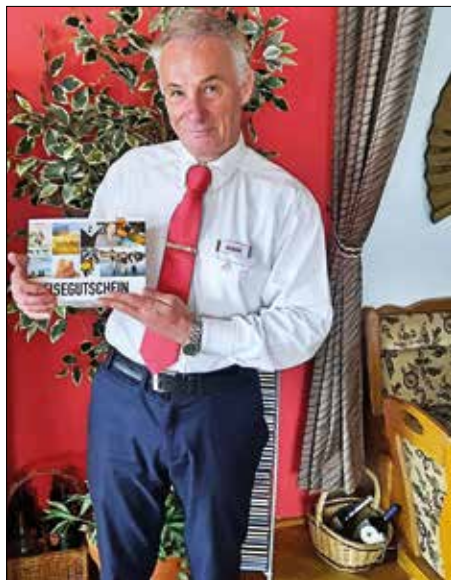


Teile des Bauzugs 1201 in den 1960er Jahren vermutlich im Bahnhof Elsterwerda.
Sammlung Piehler (5x)

Peter Grunenberg, 30 Jahre Vorsitzender der Ortsstelle Adorf (Vogtl)

Redaktion

Das Bahnsozialwerk der Deutschen Reichsbahn war gerade gegründet worden, da organisierte Peter Grunenberg zum 1. April 1992 die ersten Wahlen zum Vorsitzenden der BSW-Ortsstelle Adorf (Vogtl) und ... wurde prompt selbst gewählt. Als leidenschaftlicher Akkordeonspieler übernahm er auch die Leitung der BSW-Kapelle SELECT. Später wurde er zum Bezirksbeauftragten Chöre/Kapellen für Sachsen und Thüringen bestellt. Als ob das nicht genug BSW-Funktionen wären, übernahm Peter Grunenberg 2019 auch noch die Aufgabe als Regionaler Fachberater Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn. Nun sind wir in der glücklichen Lage, ihm zu 30 Jahre Leiter der Ortsstelle Adorf zu gratulieren und ihm für seinen enormen ehrenamtlichen Einsatz zu danken. Als Zug-Chef im DB-Fernverkehr hätte er eigentlich genug Aufgaben, dennoch organisierte er am 20. April 2022 eine Tag der offenen BSW-Tür, am 7. Mai einen Tag der Vereine und Gruppen und fährt gleich einen Tag später mit dem Internati-



Am 20. April 2022 wurde Peter Grunenberg für den 30-jährigen Vorsitz der BSW-Ortsstelle Adorf. (Vogtl) geehrt. Foto: OS Adorf

onalen-Musikwinkel-Express (BR 772/972) und seinem Akkordeon erstmals von Adorf über Zwotental bis nach Kraslice/ČZ (Graslitz). Jeden zweiten Sonntag im Monat soll sich bis November dieser Ausflug mit der Ferkeltaxe wiederholen.

Der Internationale Musik-Express fuhr am 8. Mai 2022 erstmalig nach Kraslice/ČZ (Graslitz), und Peter Grunenberg machte die Musik dazu. Oben am Empfangsgebäude steht noch Graslitz Hauptbahnhof. Sammlung Grunenberg



30 Jahre Lausitzer Modellbahnclub Cottbus

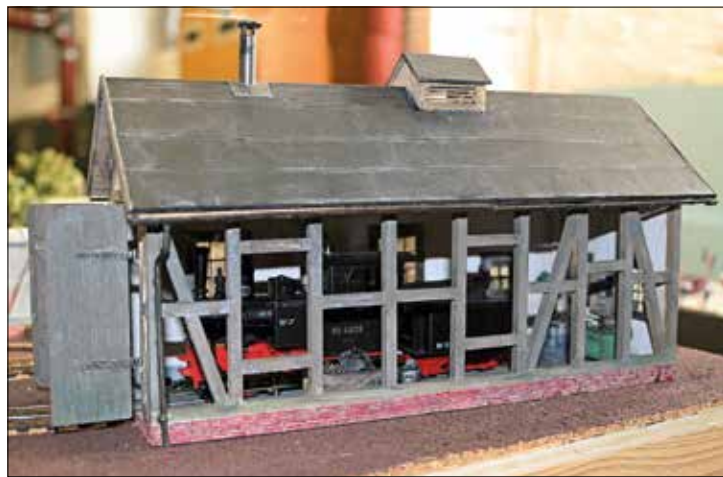
Volker Kalisch – BSW-Gruppe Lausitzer Modellbahnclub Cottbus

Wenn unser Heft Bahn und Modell, N° 48, erscheint, ist unser Lausitzer Modellbahnclub Cottbus 30 Jahre alt. Nach dem jahrelangen Bau einer Spur-N-Anlage, dem Bau einer Spur-H0-Anlage und vielen öffentlichen Auftritten, speziell in der Weihnachtszeit, trafen auch uns die Corona-Einschränkungen. Es war für alle Mitglieder keine angenehme Zeit, und an eine Jubiläumsfeier war nicht zu denken. Unter Einhaltung der Hygienemaßnahmen konnten sich nach Absprache lediglich zwei Gruppenmitglieder wöchentlich treffen. Also stellten wir uns die Frage: Was können wir unter diesen Bedingungen überhaupt tun? Wir besannen uns auf unsere einstige Kinder- und Jugendanlage in der Spurweite-Oe, welche auf Grund von Ausbildung und Arbeitsortverlagerung von unseren Jugendlichen nicht fertiggestellt werden konnte. Sie soll so einfach sein, dass sie auf Ausstellungen auch von Kindern bedient werden kann. Wir holten

die alten Anlagenteile hervor, verlängerten sie um ein Mittelteil, und schon stand uns ein Rahmen von 6 x 1,8 Metern zur Verfügung.

Die Ironie des Schicksals: Was einst von Jugendlichen begonnen wurde, wird heute von Rentnern fortgesetzt. Die wenige gemeinsame Bau- und Bastelzeit wird regelmäßig genutzt. Es soll keine Anlage mit technischen Raffinessen werden. Kinder sollen sie bedienen können. Als einziger technischer Fortschritt ist die digitale Steuerung der Lokomotiven geplant. Alle anderen Handlungen sollen noch auf Sicht und per Hand erfolgen.

Das Gleismaterial lieferte die Firma Peco, das Landschaftsmaterial unter anderem die Firma Silflor. Alle Gebäude – von der Idee bis zur Umsetzung – entstehen im Eigenbau. Hier beweist unser Mitglied Peter Zenker wahre Modellbaukünste. Sonst in der Spurweite-TT unterwegs, stellt er seine Fähigkeit und seine Detailliebe

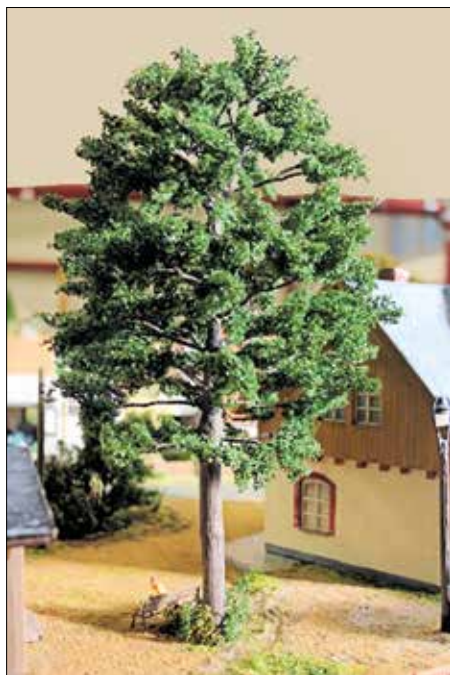


Lokschuppen



Bekohlungsanlage

auch in der Spurweite-Oe unter Beweis. Sämtliche Gebäude und alle Bäume entstehen maßstabsgerecht unter seinen Händen. Die Fähigkeiten der anderen Mitglieder beim Gleisbau und bei der Elektrik sollen nicht unerwähnt bleiben, denn trotz Corona haben wir schon Einiges geschafft (s. Fotos). Es bleibt noch viel zu tun und wir hoffen, dass wir diese Kinder-Anlage noch in diesem Jahr ausstellen können.



Laubbaum

Straße

Fotos: Peter Zenker (4x)



Die Reichsbahndirektionen – begründet vor 100 Jahren

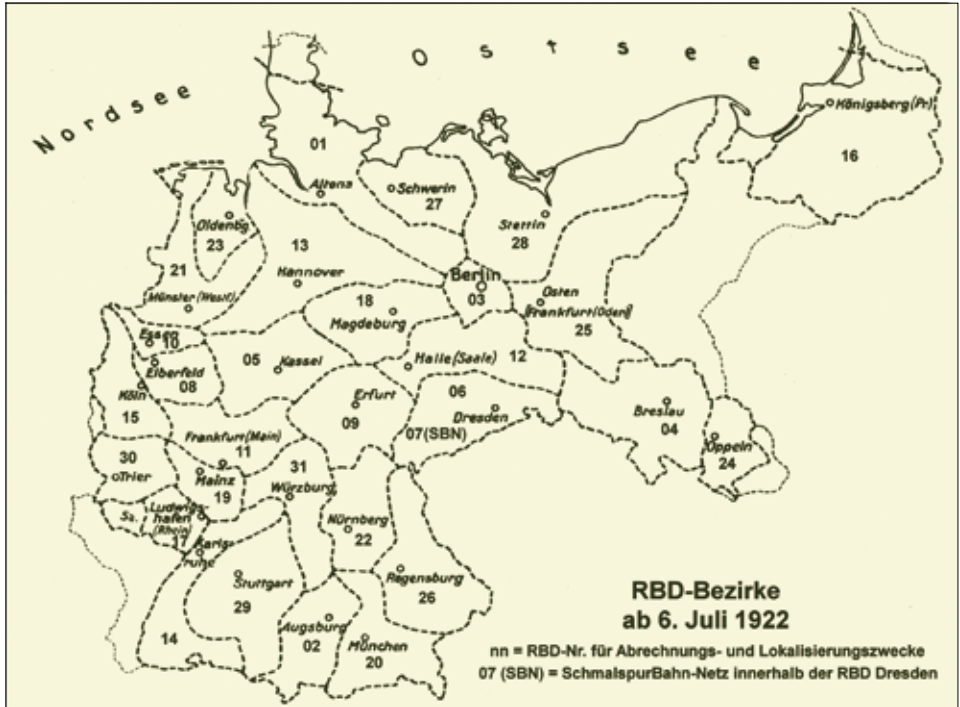
Redaktion

Alle Bahnstrecken müssen geplant, gebaut und verwaltet werden. Das ist die Aufgabe ihrer Direktionen. Ende des 19. Jahrhunderts organisierten sie sich zumeist auf Länderebene. Es entstanden die unterschiedlichsten Herzoglichen, Großherzoglichen und Königlichen Eisenbahn-direktionen. Während des Deutsch-Französischen Krieges (1870/71) und des Ersten Weltkrieges (1914-1918) machten sich diese diversen Organisationsformen negativ bemerkbar. Der Nachkriegsnot gehorchend, schlossen sich die deutschen

Länderbahnen am 1. April 1920 zu den Reichseisenbahnen zusammen (Verreichlichung). Doch die überkommenen Direktionsstrukturen blieben relativ unangetastet. Das änderte sich erst am 6. Juli 1922, als der Reichsverkehrsminister Wilhelm Groener (parteilos) eine Anordnung zur „Bezeichnung der Behörden und sonstigen Stellen der Reichsbahn“ herausgab*. Darin wurde u. a. angewiesen:

„1. Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen haben in Zukunft die Bezeichnung 'Reichsbahndirektion' (abgekürzt RBD) zu führen.

RBD-Bezirke in Deutschland 1922





Organigramm 1926

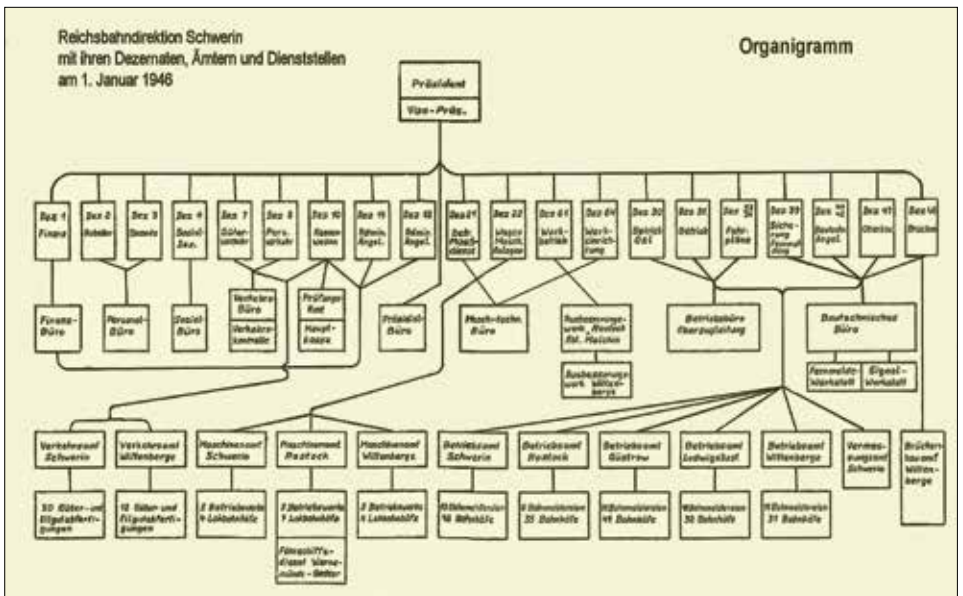
Der Ortsname ist der Bezeichnung anzufügen, z. B. 'Reichsbahndirektion Berlin [...].'

Damit tauchte erstmals offiziell der Begriff „Reichsbahn“ auf. Ein Unternehmen „Deutsche Reichsbahn“ gab es aber noch nicht. Es wurde erst 1924 gegründet.

Dem Reichsverkehrsministerium unterstanden jetzt 30 Reichsbahndirektionen, davon fünf direkt, 19 über die Zweigstelle Preußen-Hessen in Berlin und sechs über die Zweigstelle Bayern in München.

Jede Reichsbahndirektion war für die staatlichen Eisenbahnlinien eines

Organigramm 1946



Gebietes (RBD-Bezirk) zuständig und verwaltete diese von einer Behörde aus (RBD-Haus). Hier waren mehrere hundert Beamte und Angestellte beschäftigt. Oberster Dienstherr und absolute Respektperson war der Präsident. Er verantwortete die Wirtschaftlichkeit der RBD und vertrat diese auch nach außen, z. B. bei Gerichtsverfahren. Dem Präsidenten unterstanden ein Vizepräsident und mehrere Abteilungsleiter. Für die fachliche Arbeit in den Abteilungen waren die Dezernenten zuständig. Ab 1927 gab es dafür eine „Geschäftsanweisung für die Reichsbahndirektionen“ (s. Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN, Grundlagen I, Seiten 161-164).

Die anfängliche Abkürzung „RBD“ wich bald der Kleinschreibung „Rbd“ und diese hielt bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) an, bis 1937 ein gewisser Adolf Hitler die DRG wieder zur Behördenbahn machte und natürlich „RBD“ wieder großschreiben ließ.

In den 1930er Jahren wurden die Reichsbahndirektionen effektiver strukturiert. Jedem Präsidenten bzw. Vize-Präsidenten waren jetzt 20 Dezernate direkt unterstellt. Der leitende Dezernent organisierte die fachliche Arbeit nach innen und vertrat für sein Fachgebiet die RBD auch nach außen.

Mit Gründung der Bundesrepublik 1949 wollte man im Westen Deutschlands allorten den Begriff „Reich“ tilgen und neutralisierte den Behördennamen zu „Eisenbahndirektion xxx“ (ED). Nach der „Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn“ (VerwO), gültig ab 1. April 1953, änderten sich dann nochmals alle Dienststellenbezeichnungen. Der Begriff "Eisenbahn" wechselte

in "Bundesbahn". Damit wurden die Direktionen erneut umbenannt von „Deutsche Bundesbahn – Eisenbahndirektion xxx“ in „Bundesbahndirektion xxx“ (BD). Deren Präsidenten waren meist studierte Allrounder, Juristen, Betriebswirte und Ähnliches. Sie vertraten ihre Behördenbahn nach außen und repräsentierten sie. Das operative Geschehen überließen sie größtenteils der nachgeordneten Ebene, den Dezernenten.

Die „Reichsbahndirektion“ war damit im Westen Deutschlands Geschichte. Anders verlief die Entwicklung in Ost-Deutschland. Auch hier wollte man liebend gern den Begriff „Reich“ so schnell wie möglich vergessen. Doch dann hätte man den Bahnverkehr in Westberlin aufgeben müssen, denn alle Grundbucheinträge, und die konnte man nicht ändern, lauteten dort auf „Deutsche Reichsbahn“. Also fuhr im Arbeiter- und Bauernstaat DDR eine Eisenbahn, deren Begriffswelt von 1922 stammte. Die „Reichsbahndirektionen“ blieben erhalten, wurden aber neu konzipiert. Die RBD Stettin zog 1945 über Pasewalk nach Greifswald. Die RBD Magdeburg (geschlossen 1931) wurde wieder eingerichtet und aus Teilen der RBD-Bezirke Berlin, Halle und Dresden entstand die neue RBD Cottbus. Insgesamt gab es nun acht Reichsbahndirektionen in Ost-Deutschland: Berlin (Bln), Cottbus (Cs), Dresden (Dre), Erfurt (Erf), Greifswald (Gwd), Halle (Hl), Magdeburg (Mg) und Schwerin (Sch).

Die bürgerlichen Präsidenten wurden baldmöglichst ausgewechselt und durch gestandene Genossen ersetzt. Die späteren Präsidenten der Ost-Rbd'en hatten den Eisenbahnerberuf meist von

der Picke an gelernt. Sie waren direkt in das operative Betriebsgeschehen eingebunden und hatten umfassende Weisungsbefugnis. Sie lebten und litten mit ihrer Eisenbahn, die stets am Limit fuhr. Seit 1951 kürzte man bei der Deutschen Reichsbahn (DR) die Reichsbahndirektionen wieder klein ab und schrieb „Rbd xxx“. Am 1. September 1952 traten Änderungen in der DR-Generaldirektion in Kraft und diese hatten auch grundlegende Strukturänderungen in den Reichsbahndirektionen zur Folge. An Stelle der bisherigen Dezernate und Büros traten 16 Abteilungen. Auf Beschluss des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) wurden zusätzlich Politabteilungen gebildet, um den führenden Einfluss der Partei durchzusetzen. Neben den Politabteilungen gab es auch Gewerkschaftsleitungen. Diese waren für die Anleitung der Betriebsgewerkschaftsleitungen (BGL) in der Rbd und in den nachgeordneten Dienststellen zuständig.

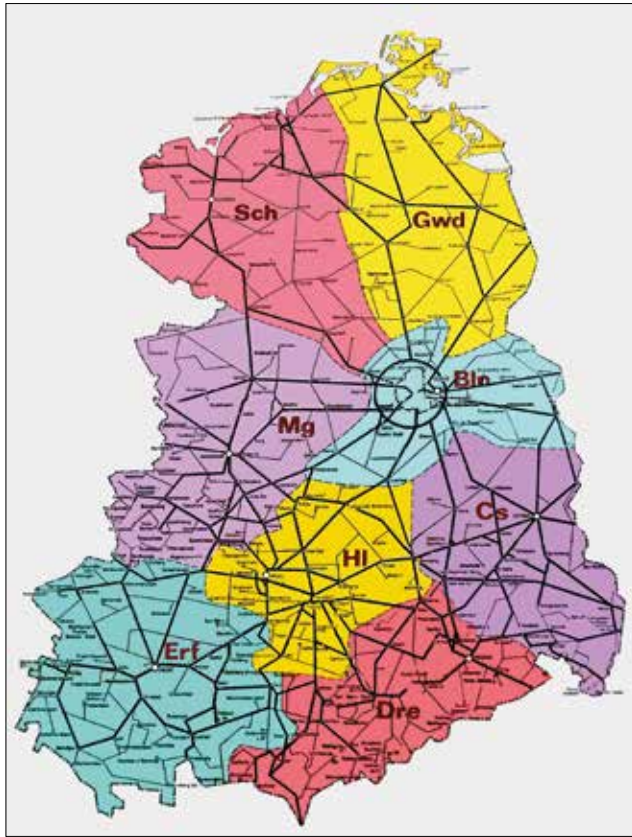
Am 30. April 1953 wurde in der DDR ein selbstständiges Ministerium für Eisenbahnwesen (MfE) mit Hauptverwaltungen und Querschnittsbereichen geschaffen. In jeder Rbd entstanden analoge Strukturen mit Verwaltungen, Abteilungen und Gruppen. Der Rahmenfunktionsplan aus dem Jahre 1953 nennt in nachstehender Reihenfolge folgende 25 Struktureinheiten:

- I. Abteilung Kader (Personalwesen)
- II. Abteilung Planung
- III. Gruppe Statistik
- IV. Abteilung Arbeit
- V. Hauptbuchhalter
- VI. Sicherheitsinspektion

- VII. Gruppe Revision
- VIII. Abteilung Finanzen
- IX. Gruppe Organisation und Stellenpläne
- X. Gruppe Recht
- XI. Allgemeine Verwaltung
- XII. Presse- und Beschwerdestelle
- XIII. VS-Stelle (Vertrauliche Verschlusssachen)
- XIV. Verwaltung des Betriebes
- XV. Verwaltung des Reiseverkehrs
- XVI. Verwaltung des Güterverkehrs
- XVII. Verwaltung des Maschinendienstes
- XVIII. Verwaltung der Wagenwirtschaft
- XIX. Verwaltung der Strecken
- XX. Abteilung Unterhaltung der Hochbauten
- XXI. Verwaltung des Sicherungs- und Fernmeldewesens
- XXII. Abteilung Investitionen
- XXIII. Abteilung Materialversorgung
- XXIV. Gruppe Brandschutz
- XXV. Büro für Erfindungen und Neuererwesen

Am 26. November 1954 erhielt die Reichsbahndirektionen wieder eine neue Organisationsstruktur. Die Hauptdienstzweige Betrieb und Verkehr (BuV), Maschinenwirtschaft (M), Wagenwirtschaft (W), Bahnanlagen (A) und Signal- und Fernmeldewesen (SuF) entstanden und manifestierten sich in jeder Rbd als „Verwaltung“. Am 24. Dezember 1954 (!) bildete man in jeder Rbd ein Büro des Präsidenten (BdPr), das direkt mit dem Büro des Ministeriums für Verkehrswesen (BdMin) und dem Stab der Kassanierten Volkspolizei (KVP) zusammen arbeitete. Später hieß dieses Büro „Hauptabteilung I“.

Am 1. Januar 1955 verschoben sich die Bezirksgrenzen der Reichsbahndirektionen. Unter anderem wechselte der Amtsbezirk Bautzen von der Rbd Dresden zur Rbd Cottbus und aus 37 nachgeordneten Reichsbahnämtern (Rba) wurden 27.



Die acht Rbd-Bezirke der Deutschen Reichsbahn ab 1. Januar 1955. Quelle: atlas DR

Die Rbd-Strukturen der Jahre 1960 bis 1990 sind den meisten Lesern sicher noch am geläufigsten. Aus den zwei Vizepräsidenten Operativer Dienst (OpD) und Anlagen (A) des Jahres 1960 entwickelten sich vier Vizepräsidenten-Bereiche, die nicht nur die Vertretung des Präsidenten übernahmen, sondern eigene Fachbereiche leiteten. 1975 entstand der Vizepräsident für Ökonomie (Vpr Ök) und 1986 der Vizepräsident für Technik und Prozessautomatisierung (Vpr TP).

Seit 1972 gab es noch den Chef des Stabes für die operative Betriebsleitung und Betriebsleiter der Rbd (SBL). Diese Struktureinheit entstand, um die immer komplizierter werdenden Transportproble-

me schlagkräftig überwinden zu können. Der SBL wurde aus der Unterstellung beim Leiter der Verwaltung BV herausgelöst und dem Präsidenten direkt unterstellt. Zu diesem Zweck waren alle operativen Funktionen aus den Verwaltungen BV, M und W ausgegliedert und dem SBL zugeordnet worden.

Aus dem Bereich des Vpr TP wurde ab 1. Dezember 1988 eine Abteilung Betriebliche Infrastrukturplanung (Bi) gebildet, die bis zur Auflösung der Reichsbahndirektionen am 31. Dezember 1993 existierte und danach in die DB AG, Geschäftsbereich Netz, überging. Die Abteilung „Bi“ bearbeitete folgende Aufgaben:

Rbd-Struktur (Stand 1988)		Org 3			
		Präsident			
Abteilung Kader und Bildung	Inspektion für Arbeits- und Produktionssicherheit (IAPS)	Inspektion des Präsidenten (IdPr)	Sekretariat des Präsidenten	Hauptabteilung I	Pressestelle
Vizepräsident für Transportorganisation und Fahrzeuge (seit 1960 Vpr OpO, ab 1974 Vpr TF)	Vizepräsident für Bahnanlagen (Vpr A ab 1960)	Vizepräsident für Technik und Prozessautomatisierung (Vpr TP ab 1986)	Vizepräsident für Ökonomie (Vpr Ök ab 1975)	Hauptbuchhaltung (Hb)	Chef des Stabes und Betriebsleiter (SBL ab 1972, s. Org 2)
• Verwaltung Betriebs- und Verkehrsdienst (BV)	• Verwaltung • Bahnanlagen (A)	Abt. Wissenschaft und Technik	Abt. Planung	Abt. Wirtschaftskontrolle	Vizepräsident des Stabes (SBL 1)
Fachabteilung Betriebstechnik	Fachabt. Oberbau und Straßen	Büro für Neuenbergung und Schutzrechtarbeit	Abt. Materialwirtschaft	Abt. Einzelrechnung	Hauptingenieur (SBL 2)
Fachabteilung Güterverkehr	Fachabt. Brücken und Kurzbauten	Gruppe Energiewirtschaft	Abt. Arbeit und Löhne	Abt. Komplettrechnung	Dienstvorschriften (SBL 3)
Fachabteilung Reiseverkehr	Fachabt. Hochbau		Abt. Soziale Betreuung	Rechnungsstelle für Arbeitskräfte und Löhne	Operativkontrolleure (SBL Kfr)
ab 1988 Vizepräsident für Transport (Vpr T) mit Verwaltung BV					
• Verwaltung Maschinenwirtschaft (M)	• Verwaltung Sicherungs- und Fernmeldewesen (SF)		Abt. Finanzen und Zahlungsverkehr		SBL I Transportvorbereitung
Fachabt. Triebfahrzeugbetrieb	Fachabt. Sicherungswesen		Abt. Recht und Immobilien		SBL II Transporttechnologie
Fachabt. Triebfahrzeugunterhaltung	Fachabt. Fernmeldewesen		Allgemeine Verwaltung		SBL O&B Oberdispositionsleitung
Fachabt. Technische Anlagen	Fachabt. Sicherungswesen				
Fachabt. Elektrische Zugförderung					
• Verwaltung Wagenwirtschaft (W)	• Hauptabteilung Elektrifizierung / Investitionen				
Fachabt. Wagenbetrieb	Investitionsleistungen				
• Fachabt. Wagenunterhaltung	•				
ab 1988 Vizepräsident für Fahrzeuge (Vpr Fa) mit	•				

- Spezifizierung von Aufgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan (Neu- und Ausbaustrecken)
- Weiterentwicklung S-Bahn-Netze (u. a. City-Tunnel Leipzig)
- Bewertung der perspektivisch vorzuhaltenden Infrastruktur an Strecken und Bahnhöfen auf der Grundlage der zu erwartenden Leistungsentwicklung

1990, mit der politischen Wende, fanden sich die Reichsbahn- und Bundesbahndirektionen recht schnell wieder zusammen. Man versuchte, die Rbd-Strukturen denen der Bundesbahndirektionen (BD) anzupassen. Dabei handelte es sich aber nicht um eine 1:1-Übertragung der BD-Strukturen, sondern einige Funktionselemente berücksichtigten die DR-Spezifik. Inhaltlich flossen folgende Kernpunkte in die neue Rbd-Struktur ein:

- Divisionalisierung auf Basis der Fachbereichsstruktur/Sachgebietsverfassung
- Einführung des neuen Fachbereiches "Fahrweg"
- Einführung des Besteller-/Erstellerprinzips
- Durchsetzung der Resultatsverantwortung

Die Leitung einer Rbd lag auch weiterhin beim Präsidenten. Dessen Handlungseinfluss wurde jedoch bewusst durch die Divisionalisierung beschränkt. Es galt nun das Fachlinienprinzip nach DB-Muster. Mit der „Organisationsanweisung zur Neuordnung der Reichsbahndirektionen“ vom 1. August 1990 vollzogen sich wesentliche Veränderungen. Die Rbd-Strukturen mit Vize-Präsidenten und Verwaltungsleitern wurden, wie bei den Bundesbahndirektionen üblich, durch Hauptabteilungen, Fachbereiche und Abteilungen ersetzt. Folgende Hauptabteilungen entstanden in jeder Rbd:

- Personenverkehr
- Güterverkehr
- Nahverkehr
- Betrieb und Bau
- Technische Dienste
- Personal und Soziales
- Steuerung und Planung

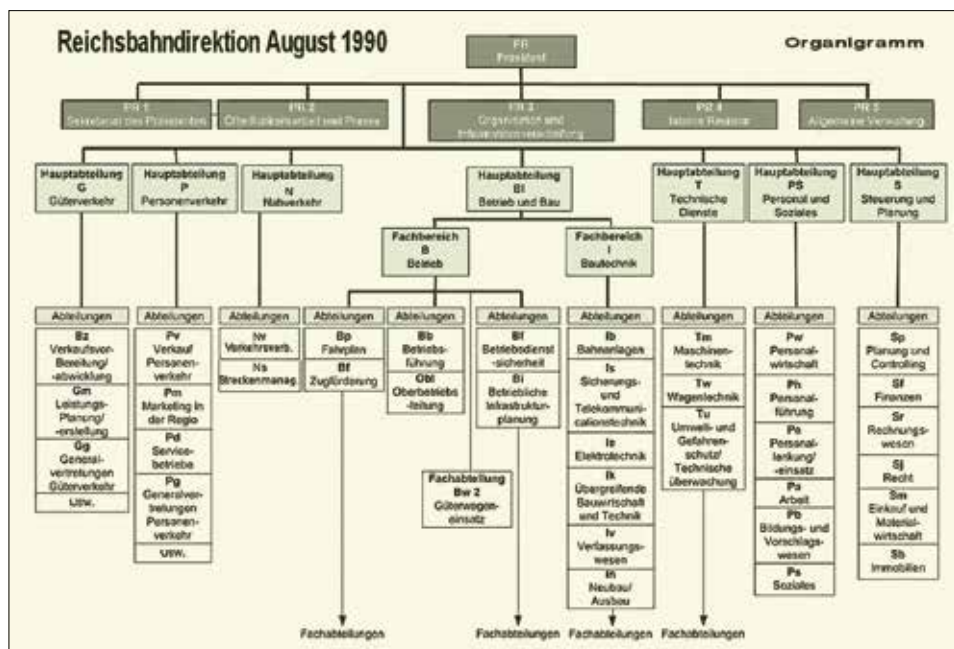
Zwei Tage vor der Deutschen Einheit, am 1. Oktober 1990, wurden die Rbd Bezirke neu aufgeteilt. Die Rbd Cottbus verschwand, sie ging anteilig in die Rbd Berlin/Dresden ein. Die Rbd Magdeburg kam zur Rbd Halle und die Rbd Greifswald zur Rbd Schwerin. Insgesamt gab es nun fünf Reichsbahndirektionen in Berlin, Dresden, Erfurt, Halle und Schwerin.

Die bisherigen, ostdeutschen Präsidenten der Reichsbahndirektionen mussten mehrheitlich das Feld räumen und für

westdeutsche Kollegen Platz machen. Nicht selten waren diese, ob der operativen Arbeitsweise, mächtig erschrocken und teilweise überfordert.

Nach weiteren, drei aufreibenden Jahren ging zum Jahreswechsel 1993/94 die Ära der Reichsbahndirektionen (und der Bundesbahndirektionen) mit vielen Schulden zu Ende. Die Bahnreform sollte alles richten und die Deutsche Bahn AG in goldene Zeiten führen (siehe Beitrag Seite nn). Am 31. Dezember 1993 verabschiedeten sich die fünf Reichsbahndirektionen (und die zehn Bundesbahndirektionen) für immer. In den Köpfen vieler Eisenbahner hallen sie nach, stellten sie doch eine Art berufliche Heimat dar.

*) veröffentlicht im „Reichs-Verkehrs-Blatt, Abteilung A: Für Eisenbahnen“ vom 6. Juli 1922, Seite 271, hrsg. vom Reichsverkehrsministerium



Alle jemals bestandenenen Reichsbahndirektionen:

Direktions-Nr. Kennbuchstabe	Bezeichnung ab 7. Juli 1922	Vorläufer- Direktion	Umbenennungen	Direktion von..bis	Dauer (Jahre)
01 A	Rbd Altona	ED Altona	1937 RBD Hamburg 1949 ED Hamburg 1953 BD Hamburg	1884-1993	109
02	Rbd Augsburg	GD Augsburg	1937 RBD Augsburg 1949 ED Augsburg 1953 BD Augsburg	1907-1971	64
03 B	Rbd Berlin	ED Berlin	1937 RBD Berlin 1951 Rbd Berlin	1838-1993	155
04	Rbd Breslau	ED Breslau	1937 RBD Breslau	1856-1946	90
05	Rbd Kassel	ED Kassel	1937 RBD Kassel 1949 ED Kassel 1953 BD Kassel	1895-1974	79
06 Vollspur D 07 Schmalspur 3 (DDR)	Rbd Dresden	GD der Sächsischen Staatseisenbahnen	1937 RBD Dresden 1951 Rbd Dresden	1869-1993	124
08	Rbd Elberfeld	GD Elberfeld	1930 Rbd Wuppertal 1937 RBD Wuppertal 1949 ED Wuppertal 1953 BD Wuppertal	1850-1974	124
09 U 4 (DDR)	Rbd Erfurt	ED Erfurt	1937 RBD Erfurt 1951 Rbd Erfurt	1882-1993	111
10 E	Rbd Essen	ED Essen	1937 RBD Essen 1949 ED Essen 1953 BD Essen	1895-1993	..98
11 F	Rbd Frankfurt/M.	ED Frankfurt/M.	1937 RBD Frankfurt/M. 1949 ED Frankfurt/M. 1953 BD Frankfurt/M.	1874-1993	119
12 L 6 (DDR)	Rbd Halle (Saale)	ED Halle (Saale)	1937 RBD Halle Saale) 1951 Rbd Halle	1895-1993	98
13 H	Rbd Hannover	ED Hannover	1937 RBD Hannover 1949 ED Hannover 1953 BD Hannover	1843-1993	150
14 R	Rbd Karlsruhe	GD der Badischen Staatseisenbahnen	1937 RBD Karlsruhe 1949 ED Karlsruhe 1953 BD Karlsruhe	1872-1993	121
15 K	Rbd Köln	ED Köln	1937 RBD Köln 1949 ED Köln 1953 BD Köln	1895-1993	98
16	Rbd Königsberg i./Pr	ED Königsberg i./Pr.	1937 RBD Königsberg i./Pr	1895-1946	51
17	Rbd Ludwigs- hafen (Rhein)	Königl. Bayerische Eisenbahndirektion Ludwigshafen am Rhein	---	1909-1937	28
18 7 (DDR)	Rbd Magdeburg	ED Magdeburg	1945 RBD Magdeburg 1951 Rbd Magdeburg	1879-1931 1945-1990	97
19	Rbd Mainz	ED Mainz	1937 RBD Mainz 1949 ED Mainz 1953 BD Mainz	1897-1972	75
20 M	Rbd München	GD München	1937 RBD München 1949 ED München 1953 BD München	1907-1993	86
21	Rbd Münster (Westf)	ED Münster (West)	1937 RBD Münster 1949 ED Münster 1953 BD Münster	1855-1880 1895-1974	104
22 N	Rbd Nürnberg	GD Nürnberg	1937 RBD Nürnberg 1949 ED Nürnberg 1953 BD Nürnberg	1907-1993	..86

Bahnhof Dresden Grenzstraße – vom Anschlussgleis zur S-Bahn-Station

Reinhard Elbertzhagen, Dresden

Der Bahnhof Dresden Grenzstraße liegt an der kurzen, eingleisigen Stichbahn vom Bahnhof Dresden-Klotzsche zum Dresdner Flughafen (heute Teil der S-Bahnlinie S2). Als Ursprung gilt eine 3,7 Kilometer lange Anschlussbahn, die ab 1934 im Bahnhof Dresden-Klotzsche abzweigte und Material für den Bau des neuen Dresdner Flugplatzes und den Gebäudekomplex der „Luftkriegsschule 1“ heranführte. Über die Entstehungsgeschichte ist wenig bekannt, da es sich damals um ein Sperrgebiet handelte. Der Flugplatz wurde 1935, die Luftkriegsschule 1936 eröffnet. Die Anschlussbahn existierte offiziell bis Mitte 1945, dann unterstand sie der Roten Armee, die die Luftkriegsschule als Kaserne nutzte.

Mit der Normalisierung der Wirtschaftslage nach dem Zweiten Weltkrieg siedelte man um 1955 im Bereich des Flughafens Dresden zahlreiche Betriebe der Flugzeug-

entwicklung und des Flugzeugbaues an. Nur die Wenigsten wissen, dass in Dresden das erste deutsche strahlgetriebenen Verkehrsflugzeug entwickelt und gebaut wurde. Während seines zweiten Testfluges am 4. März 1959 stürzte die „B 152“* kurz nach dem Start in Dresden ab. Dabei sollte sie das Messegelände der Leipziger Frühjahrsmesse überfliegen und den anwesenden sowjetischen Staats- und Parteichef Nikita Chruschtschow beeindrucken. Absturzursache war ein Strömungsabriss, der nach einem abrupten Flugmanöver eintrat. Die Kraftstoffversorgung setzte dabei aus und die Düsentriebwerke lieferten keinen Vortrieb mehr.

Die Flugzeughallen entstanden im sogenannten Industriegebiet Nord. Dieser Standort sollte, wie damals üblich, hauptsächlich mit der Eisenbahn erschlossen werden. Weitere ausgedehnte



Gleisplan Dresden-Nord

Bahnsteig Dresden
Grenzstraße 1957
Sammlung Elbertzhagen



Bahnanlagen waren geplant. Anfang der 1950er-Jahre verlegte man die Trasse der ehemaligen Anschlussbahn nach Süden und baute ca. zwei Kilometer neu (Strecken kürzel KGr). Als Betriebsmittelpunkt entstand der Werksbahnhof Hellerau an der Grenzstraße, so der Arbeitstitel. Das Ganze lief als „Sonderbauvorhaben Ia“. 1957/58 fanden schrittweise die Übergaben der neuen Bahnanlagen und deren sofortige Nutzung statt.

Mit dem Werksbahnhof Hellerau entstanden ein modernes Gleisbildstellwerk WSSB* Bauform I und ein Bahnsteig mit Personenunterführung. Dies lässt den Schluss zu, dass von Anfang an die Eisenbahn für die Heranführung der Arbeitskräfte vorgesehen war. Öffentlicher Flughafen-Zubringerverkehr sollte allerdings nicht stattfinden. Daher wurde sicher auch kein Empfangsgebäude gebaut, obwohl ein Vorentwurf vom Entwurfs- und Vermessungsbüro der Deutschen Reichsbahn per 25. Juni 1955 vorlag.

Nach dem Absturz der „B 152“ ließen die Sowjets durchblicken, dass sie keine

dieser Maschinen bestellen und kaufen werden. Sie favorisierten ihre Eigenentwicklung, die „TU 104“, die erstmals 1956 flog. Die DDR beendete daraufhin die Flugzeugentwicklung, baute noch sowjetische Propellermaschinen IL-14 P in Lizenz und stellte letztlich auf Flugzeugwartung um. Damit waren keine weiteren Flugzeughallen nötig, und der Werksbahnhof konnte kleiner ausfallen. Am 1. Oktober 1958 startete ein werksinterner Pendelverkehr mit lediglich zwei Zugpaaren zwischen Dresden-Klotzsche und dem Werksbahnhof. Vorerst durften nur Werksangehörige mitfahren, aus Angst vor Spionage und Sabotage. Zeitzeugen erinnern sich, dass die Werkspersonenzüge mit einer tschechischen Diesellok der Baureihe T 334 (Rosnička) bzw. mit einer Dampfspeichellok der Werksbahn gezogen wurden. Im Bahnhof Dresden-Klotzsche bestand Anschluss in Richtung Dresden, Arnsdorf (b Dresden) und Königsbrück.

Ab dem 28. Mai 1967 richtete die Deutsche Reichsbahn (DR) eine durchgehende Zugverbindung von Schöna in der Säch-



**Zeichnung
J. Baumgärtel
(bearbeitet)**

sischen Schweiz über Pirna, Dresden Hbf, Dresden Neustadt bis zum nunmehrigen Werksbahnhof Grenzstraße ein. Dies war aber nur aus dem Berichtigungsblatt des DR-Kursbuches für den Sommerfahrplan 1967 ersichtlich, denn noch immer war die Nutzung zwischen Dresden-Klotzsche und dem Werksbahnhof nur den Werksangehörigen des VEB Flugzeugwerft gestattet. Für diese führte die DR das neue Abfertungsverfahren „Fahren auf Betriebsausweis“ ein. Ca. 1 000 Arbeitskräfte nutzten werktäglich diese Verbindung.

1969 ging die Werksbahn in die Rechtsträgerschaft der DR über und der öffentliche Personenverkehr bis zum Bahnhof Dresden Grenzstraße begann. Die neue Bezeichnung „Bahnhof Dresden Grenzstraße“ wurde in den „Tarif- und Verkehrsanzeiger des Ministeriums für Verkehrswesen“ und in die „Bahnhofsentfernungstafel“ aufgenommen. Damit war es für jedermann möglich, eine Fahrkarte nach Dresden Grenzstraße zu lösen. Im DR-Kursbuch, gültig ab 28. September 1969, ist der Bahnhof Dresden Grenzstra-

ße in die KBS 303 integriert, es werden werktäglich drei Züge zwischen 5-6 Uhr hin und 15-16 Uhr zurück ausgewiesen.

In den 1970er-Jahren reduzierte sich sukzessive der Güter-, Berufs- und Reiseverkehr. Dazu kamen noch Personalengpässe. In der Folge wurde das Stellwerk des Bahnhofs Dresden Grenzstraße nur noch bedarfsweise besetzt. Das führte zu einer für den Eisenbahnbetrieb skurrilen Betriebsführung. Vollzüge nach Dresden Grenzstraße wurden ab Dresden-Klotzsche als besetzte Rangierfahrt geführt (2,5 km). Nach dem Ausstieg der Fahrgäste in Dresden Grenzstraße drückte die Lok den Zug als Rangierfahrt bis in den Bahnhof Dresden-Klotzsche zurück. Dort setzte die Lok um und schob den Zug wieder als Rangierfahrt nach Dresden Grenzstraße. Hier konnten die neuen Fahrgäste den Zug besteigen und es ging, diesmal Lok voran, wieder als besetzte Rangierfahrt bis zum Bahnhof Dresden-Klotzsche und dann als Zugfahrt Richtung Dresden-Neustadt weiter. Diese Verfahrensweise habe ich als „studentische Hilfskraft“, als

Zugführer beim Fahrbüro Dresden Hbf, zwischen 1974 und 1978 selbst praktiziert. Sie war bis zur politischen Wende üblich.

Nach mehreren Jahren „Leerstand“ regte ein Neuerervorschlag im April 1974 an, das Stellwerk B1 in Dresden Grenzstraße zu Ausbildungszwecken zu verwenden. Dieser Vorschlag wurde zunächst mit der Begründung abgelehnt, dass das Stellwerk dann wieder besetzt werden müsse. Im Juni 1984 kam man dann doch darauf zurück und begann den Aufbau einer Trainingsanlage. Angehende Betriebs- und Verkehrseisenbahnern wurden hier ab 10. September 1985 praktisch unterrichtet.

Nach der politischen Wende wuchs die Bedeutung des Flughafens. Die Anforderungen an den Personenverkehr erhöhten sich. Die Stichstrecke sollte auf vier Kilometer verlängert und als wirklicher Zubringer zum neuen Flughafen-Terminal ausgebaut werden. So kam es zu einer vorübergehenden Einstellung des Zugbetriebes ab 22. Mai 1998. Die Bauarbeiten am unterirdischen S-Bahnhof Dresden Flugha-



Bf Dresden Grenzstraße Stellwerk B 1 um 1985
Sammlung Elbertzhagen

fen begannen am 30. Juli 1998. Dessen Rohbau war im Sommer 1999 fertiggestellt. Für einen störungsfreien, normalen Betriebsablauf errichtete man im Bahnhof Dresden-Klotzsche ein Überführungsbauwerk zum Abzweig von der Hauptstrecke Görlitz–Dresden. Der Bahnhof Dresden Grenzstraße wurde auf zwei Bahnsteiggleise und je eine Weiche vorn und hinten zurückgebaut. Am 25. März 2001 begann



Haltepunkt Dresden Grenzstraße 2021.



Ausfahrt S-Bahn Richtung Dresden-Klotzsche 2021.

Fotos: L. Kuhne (2x)

der S-Bahn-Betrieb bis Dresden Flughafen im Halbstundentakt mit Dieseltriebwagen der BR 642. Ein Jahr später begann bei laufendem Betrieb die Elektrifizierung des Streckenabschnittes zwischen Dresden-Neustadt, Dresden-Klotzsche und dem Flughafen. Seit Dezember 2004 verkehren Ellok bespannte Doppelstockwendzüge im 30-Minuten-Takt zwischen Pirna

und Dresden Flughafen (KBS 241.2). Im Folgejahr 2005 zählte man bereits zwei Millionen Reisende auf dieser neuen S-Bahn-Linie S2. 2010 waren es bereits 2,8 Millionen.

*) B 152, das B steht für den Konstrukteur Brunolf Boade

**) Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin

Quellen:

- Schriftenreihe des Vereins Freunde des Eisenbahnwesens Verkehrsmuseum Dresden e.V. Ausgabe 20, 8/21
- „Der Flugzeugbauer“ (Betriebsparteiorganisation des VEB Flugzeugwerke Dresden) vom 17. Oktober 1958 auf www.sachschiene.de
- „Dresdens Eisenbahn“, Kurt Kaiß, Matthias Hengst, Seite 125
- Sächsische Zeitung, Ausgabe Dresden, vom 06. Dezember 1966 und 23. Mai 1967
- Sächsische Staats- und Universitätsbibliothek Dresden „Betriebliche Mitteilungen der Rbd Dresden“ (Nº 32 + 33/4 vom 15. April 1967 und Nº 37/5 vom 20. Mai 1969)
- Tarif- und Verkehrsanzeiger, Ministerium für Verkehrswesen Nº 454/ 57 vom 24. Dezember 1969
- Kursbuch der Deutschen Reichsbahn, gültig ab 18. September 1969
- Dokumentationsmappe Betriebskabinett Dresden-Klotzsche Grenzstraße, 8. April 1985, Sabine Geißler und Uwe Opitz
- Sammlung Klaus von Alberti (Lehrmeister)
- Dresdner Amtsblatt Nº 43/2005, Seite 8
- [Wikipedia.org/wiki/152_\(Flugzeug\)](https://de.wikipedia.org/wiki/152_(Flugzeug))
- https://dewiki.de/Lexikon/Bahnstrecke_Dresden-Klotzsche-Dresden_Flughafen

Die Eisenbahn beflügelte den Impressionismus

Helga und Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Skizzenhaft! Unleserlich! Halbfertig!“ – die Kunstkritiker waren alles andere als begeistert, als der französische Maler Claude Monet (1840-1926) Anfang der 1870er-Jahre dem Realismus abschwor. Er malte wie kein anderer seiner Zeitgenossen: schnell, am Ort des Geschehens, direkt vor dem Objekt. Und er bezog seine Motive und Themen nicht aus der Geschichte, der Religion oder der Literatur, sondern aus seiner unmittelbaren Umgebung. Seine Kunst wird in Anlehnung an den Titel seines Bildes „Impression soleil levant“ (Sonnenaufgang) zunächst spöttisch als Impressionismus bezeichnet. Später wird sie zum Namensgeber für eine ganze kunstgeschichtliche Stilrichtung.

Als die Eisenbahn den Kinderschuhen entwachsen war, geriet auch sie zum Objekt des Impressionismus. Viele Kunstmaler

benutzten sie, um an den Ort ihrer Sehnsüchte zu gelangen. Wir sprechen von der Zeit um 1870-1890. Einer der ersten Maler in diesem Sujet war Édouard Manet (1832-1883) mit seinem Gemälde „Le Chemin de fer“ (Die Eisenbahn). Er sieht in der Eisenbahn noch etwas Geheimnisvolles. Deshalb deutet er den Zug in seinem Bild auch nur durch aufsteigenden Rauch an.

Eine wartende junge Frau hat sich vor einer Gitterabsperzung zum Lesen eines Buches niedergelassen, während das stehende Mädchen in Blau sehr genau beobachtet, was hinter dem Gitter auf den Gleisen vor sich geht. Im schemenhaften Haus gegenüber hatte Manet sein Atelier.

Ein klassischer Vertreter dieser Epoche war, wie oben erwähnt, Claude Monet. Er fuhr erst gar nicht mit der Eisenbahn los, bevor er nicht den Ausgangspunkt seiner

Gemälde: „Le Chemin de fer“ (Die Eisenbahn) am Bahnhof Paris-Saint-Lazare – Édouard Manet, 1873, Öl auf Leinwand – National Gallery of Art, Washington/USA

Eine wartende junge Frau hat sich vor einer Gitterabsperzung zum Lesen eines Buches niedergelassen, während das stehende Mädchen in Blau sehr genau beobachtet, was hinter dem Gitter auf den Gleisen vor sich geht. Im schemenhaften Haus gegenüber hatte Manet sein Atelier.





Gemälde: „La Gare Saint-Lazare, arrivée d'un train“ (Der Bahnhof Saint-Lazare, Ankunft eines Zuges) in Paris – Claude Monet, 1877, Öl auf Leinwand – Fogg Art Museum in Cambridge/USA

Reise, den Bahnhof Saint-Lazare, in Paris gemalt hatte. Es war tatsächlich der ideale Ort für denjenigen, der wechselnde Lichteffekte, Züge, Dampfwolken und ein völlig neuartiges Motiv suchte. Trotz der sichtbaren geometrischen Metallarchitektur geht es dem Maler vor allem um die Farb- und Lichteffekte und nicht um die genaue Darstellung der Maschinen oder der Reisenden. In einigen Partien ist seine Malkunst so rein, dass er eine nahezu abstrakte Vision erreicht. Insgesamt malte Monet zwölf Darstellungen des Bahnhofs Paris-Saint-Lazare.

Der Bahnhof Saint-Lazare war Ausgangspunkt der französischen Westbahn Paris–Le Havre, die die westlichen Pariser Vorstädte und die Normandie bediente. – Auch für die Fahrt zu seinem Gartenhaus in Giverny benutzte Monet vermutlich diese Strecke bis zum Bahnhof Vernon.

Die Ausfahrt aus dem Bahnhof Paris-Saint-Lazare führte durch einer Häuser-

schlucht und einen anschließenden Tunnel. Hier ging es Monet um die optische Wirkung der Sonneneinstrahlung auf das Eisenbahn-Terrain.

Auch Vincent van Gogh (1853-1890) profitierte von der Moderne und der Eisenbahn. 1887 wohnte er in Paris und beobachtete die revolutionäre Entwicklung der Dampfzüge. Er malte u.a. die Eisenbahnbrücke über die Seine bei Asnières, nordwestlich von Paris. Auch im südfranzösischen Arles, wo er 1888 lebte, ging er oft zum Bahnhof. Hier malte er Eisenbahnwagen, eine Eisenbahn-Unterführung und zeichnete ein Lagergelände an der Eisenbahn. Im Mai 1890 fuhr Vincent van Gogh mit der Eisenbahn zurück nach Paris und weiter mit der Westbahn vom Bahnhof Paris-Saint-Lazare über Pontoise nach Auvers-sur-Oise, wo sich im Tal der Oise eine Künstlerkolonie befand und wo er sich schließlich im Juli 1890 das Leben nahm.

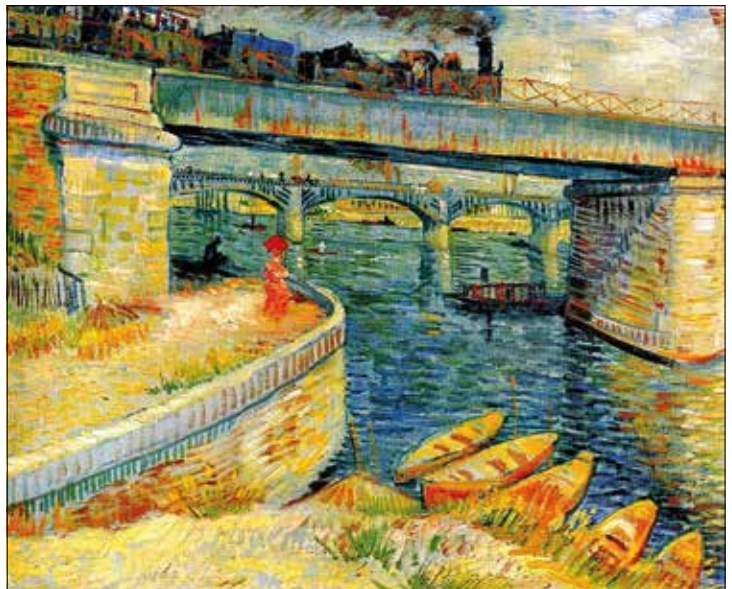
Gemälde: „Extérieur de la gare Saint-Lazare, effet de soleil“ (Außerhalb des Bahnhofs Paris-Saint-Lazare mit Sonneneinstrahlung)
- Claude Monet, 1877, Öl auf Leinwand - Privatsammlung



Der deutsche Eisenbahn-Impressionismus setzt ein Vierteljahrhundert später ein und reichte bis 1920. Sein wichtigster Vertreter war der heute eher unbekannte Maler Hermann Pleuer aus Stuttgart (1863-1911).

Er ist besonders durch seine Eisenbahnbilder der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen bekannt geworden. Seit 1901 war Pleuer mit der Tochter eines Eisenbahnschaffners verheiratet. 1906 hat-

Gemälde: „Le Pont d'Asnières“ (Seine-Brücke bei Asnières) nordwestlich von Paris - Vincent van Gogh, 1887, Öl auf Leinwand - E.G. Bührle Foundation, Zürich/Schweiz

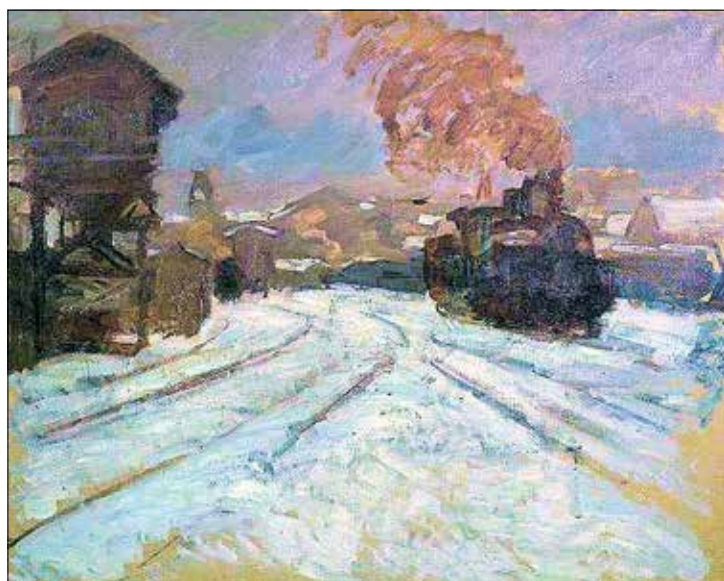




Gemälde: „Wagons de marchandises“ (Güterwagen) am Bf Arles/Provence – Vincent van Gogh, 1888, Öl auf Leinwand – Musée Angladon, Avignon/Frankreich

te er mit seinen Bildern auf der Münchner Sezession-Ausstellung großen Erfolg, 1910 wurde dort sein Bild vom alten »Stuttgarter Hauptbahnhof im Schnee« preisgekrönt.

Die württembergische Stadt Aalen hatte ihm 1978 eine nicht weniger als 107 Bilder umfassende Gedenkausstellung mit dem Titel »Pleuer und die Eisenbahn« gewidmet.



Gemälde: „Stuttgarter Hauptbahnhof im Schnee“ – Hermann Pleuer, 1906, Öl auf Leinwand – Galerie der Stadt Stuttgart

Kommt sie - oder wieder nicht?

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

In Nordamerika gibt es sie schon seit 1900, in der Sowjetunion endgültig seit 1957. Selbst Straßenbahnen kommen nicht ohne sie aus – es geht um die Automatische Mittelpufferkupplung (AMK) zwischen Schienenfahrzeugen. Das Kupplern mit der herkömmlichen Eisenbahn-Schraubenkupplung ist eine aufwändige, gefährliche und körperlich schwere Arbeit. Ihre Belastbarkeit bei schweren Zügen ist begrenzt. So richtete der Internationale Eisenbahnverband (UIC) schon 1922 eine Arbeitsgruppe ein, die sich mit der Entwicklung einer AMK befasste, die jedoch nicht über ein Anfangsstadium hinaus kam. Nur die Sowjetunion begann 1935 mit der Einführung der von ihr entwickelten AMK der Bauart SA-32, die durch den Krieg bedingt, erst 1957 abgeschlossen

wurde. Als nicht starre Kupplung, die den Höhenunterschied zwischen leeren und beladenen Wagen durch Verschiebung innerhalb der Kontur4 ausgleicht, hat sie allerdings den Nachteil, dass Luft- und elektrische Leitungen nicht über die AMK verbunden werden.

Anfang der 1960er-Jahre begannen UIC und OSShD3 mit der Entwicklung je einer AMK. Bedingung war die Kuppelbarkeit mit der SA-3-Kupplung. Die neue AMK sollte jedoch starr sein, bewirkt durch das große „Horn“ unterhalb der kraftübertragenden Kontur. Zugleich verband ein verschiebbarer Einsatz zwei Luftleitungen und einen neunpoligen Stecker.

Die UIC-Variante wurde bei der Deutschen Bundesbahn (DB) auf dem Güterbahnhof Porta Westfalica erprobt, einer

1968 – Blick über das EMK Schlauroth mit den zahlreichen Versuchswagen, gekennzeichnet mit einem weißen Diagonalstrich als AMK-ausgerüstet. Sammlung W. Rettig





AMK Unicupler
Quelle: wikipedia.org



AMK INTERMAT nach
mehrmonatlichem
Betriebsinsatz; die
Hauptluftleitung zu-
sätzlich verbunden.
Foto: W. Rettig

Außenstelle der Versuchsanstalt Minden. Für die OSShD-Variante entstand 1964 bei der Deutschen Reichsbahn (DR) auf einem Gelände des Verschleibbahnhofs Schlauroth (bei Görlitz) das Entwicklungs- und Erprobungszentrum für die AMK (EMK). Beide Dienststellen standen im Konkurrenzkampf und wurden – vor allem das EMK Schlauroth – streng bewacht. Schließlich ging es um Milliardenbeträge für den Gewinner der besten AMK-Variante.

Hinter der Versuchsanlage Porta stand die Unicupler GmbH, eine Tochter der Knorr-Bremse AG München. Das EMK Schlauroth stützte der VEB Waggonbau Bautzen. Die Kuppelbarkeit mit der SA-3-Kupplung bedingte gleiche Konturen, nur die Aufhängung war jeder Seite überlassen. Die Bauart Unicupler lag auf einer abgefederten Gleitschiene am Kopfstück des Fahrzeugs auf; die OSShD-Variante INTERMAT wurde durch eine Federbeinabstützung gehalten. In beiden Versuchs-

anlagen wurden die jeweiligen AMK-Varianten eingehend erprobt.

Im EMK Schlauroth gab es dazu den geometrischen Prüfstand, der die extremsten Kuppelsituationen nachbilden konnte. Im Klimaprüfstand wurde die AMK höchsten und niedrigsten Temperaturen sowie Vereisungen ausgesetzt. Auf dem Pendelprüfstand krachten die Kupplungen unter Dauerbelastung aufeinander. Im Zug-Druck-Rahmen wurden sie Zug- und Druckkräften bis 2000 kN unterzogen. Danach fand die Erprobung in Einzelwagen statt, die auf dem automatisch betriebenen Auflaufprüfstand im Dreischichtbetrieb aufeinander prallten. Selbst eine Fährbootrampe mit maximaler Steigung war vorhanden, welche die Fahrzeuge befahren mussten.

Hatte die jeweilige Variante (zuletzt N° 9) alle Prüfungen bestanden, kam der praktische Einsatz im Güterwagen-Zugverband. Der 1 200-Tonnen-Zug bestand aus 15 teilbeladenen Ommu-Wagen, einem gedeckten Güterwagen Gl, dem Messwagen, drei Gl- (Hauptmessstelle I), 13 Rs-, wieder 3 Gl (Hauptmessstelle II) und 15 vollbeladenen Ommu-Wagen. Bei einer durchzuführenden Schnellbremsung schob das vollbeladene letzte Wagendrittel auf die Zugmitte, denn der vordere Teil mit einer Zuladung knapp über dem Umstellgewicht bremste in der Stellung „beladen“ sehr stark, sodass sich hohe Druckkräfte über die AMK bildeten. Alle Ommu-Wagen waren mit lockerer Rohbraunkohle beladen, die Gl- und Rs-Wagen leer. Kritisch wurde es bei Ver-

Blick in die Prüfhalle des EMK Schlauroth, vorn der Zug-Druck-Rahmen mit eingespanntem AMK-Pärchen (im Jahr 1990).

Foto: W. Rettig





„Sommerzug“ der DR mit zweiachsigen Güterwagen auf Erprobung unter extremen klimatischen Bedingungen in der Wüste Karakum/Usbekistan (im Jahr 1974) Foto: W. Rettig

suchsfahrten im niedrigen Geschwindigkeitsbereich. Bei Schnellbremsungen aus etwa 12 bis 15 km/h kam der vordere Zugteil mit hoher Abbremsung schon nach wenigen Sekunden zum Stehen, während der hintere Zugteil infolge der leitungsbedingten Bremsverzögerung fast ungebremst auffuhr. Die Druckkräfte bis 2000 kN waren im geraden Gleis beherrschbar. Jedoch in den Bogengleisen mit $R=180$ m und $R=135$ m kam es häufig zu Radabhebungen und Entgleisungen im Bereich der Rs-Wagen nahe der Hauptmessstelle I.

Hohe Vorgesetzte durften in dieser Zeit auch die „gegnerische“ Seite besuchen und an deren Versuchen teilnehmen. Die UIC schickte einen Versuchszug unter klimatisch harten Winterbedingungen nach Norwegen. Die OSShD zog mit Winterzügen nach Sibirien nach. Für den Test im heißen Wüstenklima begleitete der Autor als Versuchsleiter den DR-

Sommerzug nach Mittelasien. Für die Eisenbahner in Usbekistan waren zweiachsige Güterwagen Spielzeug. Ebenso unverständlich waren für sie G-P-Wechsel an Güterwagen. 1971 erprobte die DR auch einen Reisezug mit AMK.

Während der Erprobung lief die Umbzw. Ausrüstung der Wagen für die Umstellung auf AMK. Alle Neubaufahrzeuge erhielten statt der durchgehenden Zugstange für die Schraubenkupplung einen Federapparat für Zug- und Druckkräfte sowie ein angepasstes Kopfstück für die gefederte Abstützung der AMK. Für eine Übergangszeit war eine in die Kontur einsetzbare Gemischtzugkupplung (GZK) vorgesehen, welche mit einer Lasche in die Schraubenkupplung des Gegenwagens eingehängt werden konnte. Aus diesem Grund mussten auch die Seitenpuffer zunächst erhalten bleiben.



Wagen und Kupplung des DAK-Testzuges im Bahnhof Minden im Mai 2022.

Fotos: W. Rettig



Als die AMK beider Bahnverwaltungen 1976 einsatzbereit waren, hatten sich leider die Prioritäten verschoben. Bei der UIC setzte man vermehrt auf Ganzzüge, die nicht mehr gekuppelt werden mussten. Im Reisezugsektor ging der Trend zu Triebwageneinheiten für hohe Geschwindigkeiten. Den OSShD-Verwaltungen fehlte schlichtweg das Geld für die aufwändige Umrüstung der Fahrzeuge. So verschwanden die Konstruktionsunterlagen im Eisschrank, und den an der Entwicklung und Erpro-

bung beteiligten Mitarbeitern entging das Erfolgserlebnis.

In den 1980er-Jahren wurde eine reine Zugkupplung (Z-AK) erprobt, konnte sich aber auch nicht durchsetzen. Seit 2021 scheint sich die Geschichte zu wiederholen. Eine neue automatische Kupplung soll nach Ansichten aus dem Bundesministerium für Verkehr und dem DB AG-Vorstand den Güterverkehr revolutionieren. Die so genannte Digitale Automatische Kupplung (DAK) ähnelt der von Straßenbahnen

her bekannten Scharfenberg-Kupplung. 2021 wurden Kupplungen der Hersteller Dellner, Faiveley und Voith-Scharfenberg in drei Wagengruppen in mehreren Monaten auf der Versuchsanlage in Görlitz (ehemals EMK Schlauroth, jetzt TÜV Süd) getestet. Die Prüfungen führten Mitarbeiter von DB Systemtechnik Minden durch. Die Schlaurother stellten (für gutes Geld) die Infrastruktur, die Lok V 22 und zeitweise Personal zur Verfügung. Nach bisherigen Erkenntnissen hat Voith-Scharfenberg die besten Erfolgsaussichten. Ein Testzug aus acht Güterwagen ist durch Deutschland und Europa unterwegs. Ziel ist die EU-weite Einführung der DAK bis 2030. Warten wir es ab ...

¹⁾ UIC: französische Abkürzung für: Union Internationale des Chemins de fer (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen – weltweiter Verband mit Sitz in Paris)

²⁾ SA-3: russische Abkürzung für Sowjetische Automatikkupplung, dritte Variante (halbautomatische Mittelpufferkupplung)

³⁾ OSShD: russische Abkürzung für: Organizacija Sotrudnitschestwa Shelesnych Dorog (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen – ursprünglich der ehemaligen Ostblock-Staaten mit Sitz in Warschau)

⁴⁾ Kontur: geometrische Form der Vorderfront der AMK, gebildet aus der großen Klaue (für die Zugkraft) und dem Druckstück (für die Druckkräfte)

Strukturwandel im Bahnhof Kamenz (Sachs) 1972/2022

Klaus-Peter Schmidt, Dresden – Eisenbahn-Historiker

Nachdem die Bahnstrecke von Dresden nach Kamenz am 12. Dezember 2021 wieder in die Hand von DB-Regio kam, "rettete" ich im März 2022 ein Regio-Ticket vor dem Verfall und unternahm einen Ausflug nach Kamenz. Hier blitzten bei mir Erinnerungen an die Abschiedsfahrt der Dampflok BR 38 ("Das Mädchen für alles") vor 50 Jahren auf. Diese Fahrt fand am 15. April 1972 statt. Das s/w-Foto zeigt den damaligen Südkopf des Bahnhofs mit sieben von 27 Gleisen, dem Fahrdienstleiter-Stellwerk B4 und dem Empfangsgebäude in Insellage.

Am 6. März 2022 suchte ich denselben Fotostandort über dem Stadttunnel am Bf Kamenz erneut auf und schoss das Farbfoto. Lediglich zwei Hauptgleise und eine Weiche sind verblieben, das

Stellwerk ist verschwunden und das Empfangsgebäude wurde aus seiner Insellage „befreit“.

Die beiden Vergleichsfotos sprechen eine deutliche Sprache.

Ein klein wenig besser sieht es laut Google Maps am Nordkopf des Bahnhofs Kamenz aus, immerhin sind da zur Bedienung der Industrieanschlüsse noch die zwei Stumpfgleise 17+18 einschließlich Weichen in Betrieb. Der Lokscharfen mit einst 16 Ständen und die Drehscheibe existieren noch und wurden bis 2013 von der ITL Eisenbahngesellschaft genutzt. Nun braucht auch sie niemand mehr. Den alten Spurplan kann sich jeder Interessent im Internet auf der Seite www.sachsenschiene.net unter Verkehrstation Kamenz ansehen.



Ausfahrt Bf Kamenz Richtung Arnsdorf (b Dresden) am 15. April 1972: In der Mitte auf Gleis 1 steht der planmäßige Personenzug Lübbenau (Spreewald)–Kamenz–Dresden Hbf mit der Diesellok 110 388-6 an der Spitze. Rechts daneben auf Gleis 21 wartet der Sonderzug mit den Dampfloks 38 3860-4 vom damaligen Bw Zittau und der 38 2471-1 vom Bw Roßlau. Deren Abschiedsfahrt mit vielen Foto-Enthusiasten führte an diesem Tag von Bautzen über Arnsdorf (b Dresden) nach Kamenz und zurück.

Am Hausbahnsteig Gleis 1 des Bfs Kamenz steht am 6. März 2022 einsam ein Diesellok, der jetzt die S-Bahn-Linie S8 Dresden Hbf–Kamenz und zurück bedient. Fotos: K-P. Schmidt (2x)



D 444 im Bahnhof Herford

Eckhardt Meier, Herford – BSW Ortsstelle Bielefeld

Mit dem früheren Dunkelwerden denke ich oft an meine Zeit in den 1970er Jahren als Aufsichtsbeamter im Bahnhof Herford zurück. Dem Schnellzug D 444 Görlitz–Köln, planmäßige Ankunftszeit 18:10 Uhr, schenkte ich besondere Aufmerksamkeit. Kamen doch von Mitte 1975 bis ca. 1990 in den Monaten November und Dezember vermehrt ältere und betagte Russlanddeutsche mit dem Ziel "Espelkamp" auf

unserem Bahnhof an. In Holzkoffern und Verschlägen waren ihr Hab und Gut verpackt. Oftmals mussten zum Ausladen des Gepäcks die Zugfenster geöffnet werden. Die Schaffner und die Mitarbeiter der Gepäckabfertigung halfen stets gern beim Umsteigen. Die Russlanddeutschen waren schon erstaunt, dass ihnen hier Uniformierte behilflich waren. Wegen der knappen Übergangszeit wurde der P 7776

Bielefeld–Herford–Rahden (KBS 105) um 18:15 Uhr bei Verspätungen oft nicht erreicht. Geduldig warteten dann die Russlanddeutschen auf den nächsten Zug um 19:20 Uhr, der sie nach Espelkamp (eine Station vor Rahden) brachte.

In Espelkamp befand sich ein Standort der Zentralen Aufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge des Landes Nordrhein-Westfalen. Er ist aus den zu Wohneinheiten umgebauten Lagerhallen der



**Empfangsgebäude des
Bahnhofs Herford heute
Sammlung R. Schulz**



Die ehemaligen Lagerhallen der Munitionsanstalt Espelkamp werden 1945/46 zu Wohneinheiten für Flüchtlinge ausgebaut. Foto: www.muehlenkreis.de/Staette-Gemeinden/Espelkamp/

„Munitionsanstalt des Heeres“ (Muna) in Espelkamp-Mittwald hervorgegangen. Bis 1990 wurden diese Wohneinheiten für Aussiedler vorgehalten, später privatisiert.

Im Herbst 1989 lernten meine Eltern das Ehepaar Jakob und Rebekka Isaak auf einer Feier der Diakonie in Bad Laer kennen. Die beiden stammten aus Sibirien und waren auf dem oben geschilderten Weg über Görlitz nach Espelkamp gekommen. Jakob war für meinen Vater ein idealer Gesprächspartner, denn Vater war drei Jahre in russischer Gefangenschaft, in

Sibirien. In der anschließenden Adventzeit besuchte uns das Ehepaar, dann brach der Kontakt ab. Jetzt fahre ich Menschen mit Behinderung zur Arbeit in Bielefeld-Bethel. An einer der Werkstätten übergebe ich sie einer Frau Isaak. Sofort erzähle ich von dem russischen Ehepaar gleichen Namens. Die junge Frau kann keine Verwandtschaft feststellen; jedoch berichtet sie mir, dass sie aus Westsibirien nach Deutschland gekommen ist. Sie spricht von den einfachen Verhältnissen dort, die mich sehr berühren.

Die Bahnreform Stufe 2 – 1999-2009

Redaktion

2024 jährt sich die Bahnreform zum 30. 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.

Am 1. Januar 1999 startete die zweite Stufe der Bahnreform, d. h. die Umwandlung der einzelnen Unternehmensbereiche in selbständige Aktiengesellschaften. Die DB AG stellte sich mit mehr Wettbewerb wie ein DAX-Konzern auf und forcierte ihre Weiterentwicklung zu einem Global-Player. Dennoch rutschte sie 1999 wieder ins Minus. Der erhoffte Geldsegen blieb aus, obwohl sich die Gesamtmitarbeiterzahl inzwischen um ca. 40 Prozent verringert hatte. Das ging hauptsächlich mit Vorruhestandsregelungen bzw. Abfindungen einher. Betriebsbedingte Kündigungen wurden vermieden.

Die DB AG-Zentrale zog zur Jahrtausendwende von Frankfurt am Main in den BahnTower nach Berlin. Die DB AG mu-

tierte zur Dachgesellschaft (engl. Holding) von fünf Tochterunternehmen:

DB Netz AG	(Strecken und Anlagen mit Gleisen, Stellwerken, Signalen, Oberleitungen, usw.)
DB Station & Service AG	(Bahnhöfe/Haltepunkte)
DB Reise & Touristik AG	(Personenfernverkehr)
DB Regio AG	(Personenfernverkehr)
DB Cargo AG	(Güterverkehr)

Die Töchter firmierten als „Deutsche Bahn Gruppe“ und wurden organisatorisch und rechnerisch voneinander getrennt. Die angekündigte unternehmerische Eigenverantwortung erhielten sie allerdings nicht. In der Konzernleitung sorgten ca. 500 Mitarbeiter dafür, dass sie nicht völlig auseinander trifteten. Das



DB AG, Struktur 1999.
Grafik: idea '97

Gewicht der Bahn sollte insgesamt noch voll zur Geltung kommen. Sie wollte noch einheitlich auftreten, z. B. beim Konzern-Einkauf und bei der -Kommunikation.

Zum 1. Januar 2000 fusionierten die deutsche DB Cargo und die niederländische NS Cargo zur Finanzholding namens Railion. Es handelte sich um die erste grenzüberschreitende Bahnfusion, an der die DB AG mit 94 Prozent die absolute Mehrheit hielt. 2001 brachte die Dänische Staatsbahn als dritter Partner ihren Schienengüterverkehr in dieses Joint Venture ein und erhielt dafür rund zwei Prozent an Railion, wodurch der Anteil der Deutschen Bahn auf 92 Prozent sank. 2002 kaufte die DB AG die Stinnes AG auf, die nun gemeinsam mit Railion und der DB Schenker AG die Logistik-Sparte bediente. 2003 übertrug die DB AG ihren Anteil an Railion auf Stinnes.

Die Angleichung von Bundes- und Reichsbahn in betrieblichen Hinsicht fand im Jahr 2000 statt, denn erst jetzt trat die neue einheitliche Richtlinie 408 „Züge fahren und Rangieren“ (vorher Fahrdienstvor-

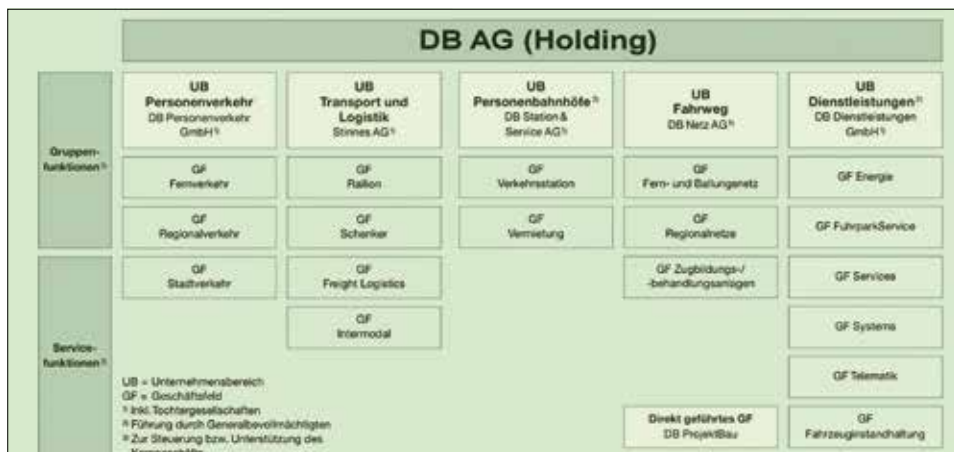
schriften) in Kraft. Im diesem Regelwerk wurde jetzt nach Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unterschieden.

2001 wurde bei der DB AG ein Sanierungs- und Investitionsprogramm angekurbelt. Unter dem Motto "Offensive Bahn" arbeitete man an der Erneuerung des Bestandnetzes und des Fahrzeugparks. Zu Beginn des Jahres wurden Traktion und Werke aus den Geschäftsbereichen herausgelöst und im Vorstandsressort Technik gebündelt. 2004 entstand daraus die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main.

Die DB AG setzte jetzt zunehmend auf Internationalisierung und kaufte verschiedene ausländische Bahn- und Verkehrsunternehmen auf. Viel Geld floss auch in den Aufbau eines europaweiten Logistiknetzwerkes. Doch das war nicht das ursprüngliche Ziel der Bahnreform, und so schrieb die DB AG wieder rote Zahlen. Gemessen am deutschen Gesamtverkehrsmarkt schrumpfte der DB AG-Anteil sowohl im Personenfern- als auch im Güterverkehr.

Konzernstruktur DB AG Ende 2003

Quelle: DB AG Daten&Fakten 2003



9 000 Kilometer an Nebenstrecken sollten ausgegliedert werden. Nötige Erhaltungsinvestitionen unterblieben. Im Personennahverkehr, den die Länder bestellten, wurden die Kosten nur zu ca. 30 Prozent durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt. Die Differenz trug der Steuerzahler. Anfang 2003 legte man die Geschäftsfelder Bahnreinigung, Anlagen und Haus Service zum Unternehmensbereich "DB Dienstleistungen" zusammen, in dem später auch DB Energie, DB Fuhrpark, DB Services und die DB Fahrzeuginstandhaltung aufgingen.

Zwölf Jahre nach Beginn der Bahnreform, im September 2006, wurden endlich die Löhne in Ost und West angeglichen. Damit verschwand das letzte Relikt, das an zwei verschiedene deutsche Bahnen erinnerte.

Bereits 1998 war die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post gegründet worden. Sie soll zur Aufrechterhaltung und Förderung des Wettbewerbs in den sogenannten Netzmärkten beitragen. Sie prüft auch, ob ein diskriminierungsfreier Zugang zur Schieneninfrastruktur gewährleistet ist und ob marktgerechte Trassenpreise gelten. Seit dem 1. Januar 2006 ist sie auch für die Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur zuständig, obwohl der Wettbewerb international verschoben ist. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Deutschland (einschl. DB AG) müssen nämlich für alle Schienenverkehrsleistungen 19 Prozent Mehrwertsteuer berechnen. In Länder wie Frankreich, Großbritannien, Italien und Schweden gelten Null Prozent.

Der damalige Bahn-Chef Hartmut Mehdorn (im Amt 1999-2009) versuchte,

die DB AG an die Börse zu bringen und sie dafür „gesundzuschrumpfen“. Viele Investitionen unterblieben und Personal wurde eingespart. Die große Eisenbahnerfamilie wurde weiter separiert und jeder – ob Geschäftsfeld oder Einzelperson – versuchte für sich, das Meiste herauszuholen. Zwischen den DB-Tochtergesellschaften entstand ein Ressortdenken, das nicht mehr dem großen Ganzen, sondern nur noch den Einzelinteressen diente. Die DB-Tochtergesellschaften führten eigene Buchhaltungen und erstellten separate Bilanzen sowie Gewinn- und Verlustrechnungen, die natürlich positiv ausfallen mussten. Die Kunden(un)-zufriedenheit spiegelte diesen Separatismus deutlich wider. Sie lag in fast allen Marktsegmenten nur auf mittlerem Niveau. Verspätungen im Zugverkehr häuften sich.

In der Ära Mehdorn wurde viel über die Abtrennung des Bahnbetriebs vom Netz diskutiert. Auch die Europäische Union schrieb schon länger eine buchhalterische Trennung von Netz und Fahrbetrieb vor (EG-Richtlinie 91/440/EWG). Mehdorn war stets dagegen. Der Bahnchef strebte den Börsengang, d.h. die materielle Privatisierung, der DB AG an. Dazu brauchte er lukrative Bereiche, die Rendite erwarten ließen. Also wurde wieder einmal umstrukturiert. Die eingekaufte, relativ unbedeutende Bahntochter Stinnes AG, in der Logistik und ein Teil des Schienengüterverkehrs gebündelt waren, wurde 2008 in "Deutsche Bahn Mobility Logistics – DB ML AG" umbenannt. Gleichzeitig wurden – ebenfalls weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit – die drei Geschäftsbereiche Fernverkehr, Regionalverkehr und Schenker (Logistik) in diese AG eingebracht. Über Nacht verachtachte sich

der Umsatz der DB ML AG. Aus einer Stieftochter des Bahnkonzerns wurde eine hochkarätige Subholding, die mehr als 90 Prozent des Umsatzes des gesamten Bahnkonzerns erbrachte und rund 75 Prozent aller Konzernarbeitsplätze bot. Der DB-Mutterkonzern war somit nur noch für die Infrastruktur im Netz verantwortlich. Mitarbeiter-DB-Aktien von maximal 337,50 Euro und 40 Prozent Rendite wurden angedacht. Hartmut Mehdorn empfahl diese ausdrücklich in einem Infobrief an alle Beschäftigten.

Ende 2008 scheiterte der Börsengang der DB ML AG an zu vielen Unstimmigkeiten und an der Finanzkrise. 2009 war Bundestagswahl, und die SPD verlor das Bundesverkehrsministerium an die CSU. Damit gingen das Schröder-Erbe und die Ära Mehdorn zu Ende. Insgesamt blieben viele Fragen offen. Warum z.B. muss das

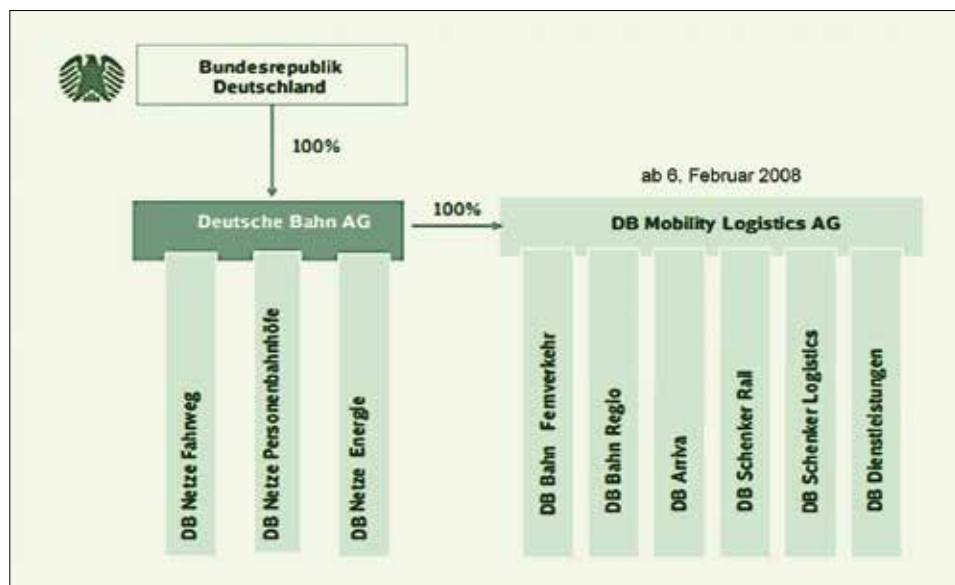
umweltfreundliche Verkehrsmittel Bahn ihr Schienennetz auf eigene Kosten unterhalten? Im Straßenwesen übernimmt das der Staat und bittet dafür den Steuerzahler zur Kasse. Außerdem zahlt die DB AG Tariflöhne und unterliegt dem Streikrecht. Den Straßenverkehr hingegen bewältigen hauptsächlich Billiglohnempfänger in kleinen und mittleren Speditionsbetrieben. Diese kennen keine Gewerkschafts- und Betriebsratsvertretungen. Die DB AG ist außerdem für Netz und Fahrbetrieb zuständig. Die Straßenverkehrsbetriebe müssen nur den Fahrbetrieb organisieren und finanzieren. Diese Widersprüche sollte eine dritte Stufe der Bahnreform lösen.

Literatur siehe Heft 47, Seite 68

(Die Serie wird fortgesetzt. Im Heft 49 lesen wir: „Die Bahnreform Stufe 3 – 2009-2017“)

Konzernstruktur DB AG ab 6. Februar 2008

Grafik DB ML AG



Die Geschichte unserer BSW-Hotels:

BSW-Vitalhotel „Weiße Elster“ in Bad Elster

Redaktion

Das BSW-Hotel, das wir heute vorstellen möchten, liegt im sächsischen Vogtland, im Dreiländereck Sachsen-Bayern-Tschechien, nur wenige Minuten vom Kurpark und dem Ortszentrum von Bad Elster entfernt. Den Namenszusatz „Bad“ bekam der Ort Elster im Jahr 1875 verliehen. 1935 erhielt er auch das Stadtrecht,

ist aber stets ein Kurort mit zehn Heilquellen und einer beeindruckenden Bäderarchitektur geblieben. Er darf sich auch Moor-/Mineralheilbad und gar Staatsbad nennen und das schon seit 1848. Gesundheit und Kultur stehen seitdem im Focus. Vom Walddorf zum Weltbad ging hier die Entwicklung in den letzten 200 Jah-



Streckenkarte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen von 1911, grün: Herlasgrün–Oelsnitz (Vogtl)–Eger von 1865, rot: PE-Linie Plauen (Vogtl) ob Bf–Oelsnitz (Vogtl)–Eger von 1874.
Quelle: wikipedia.org (vom Autor bearbeitet)

**Bahnhof Bad Elster
noch mit Handweichen
um 1903, ein
Stellwerk entstand
erst 1926.**

**Foto: SLUB/Deutsche
Fotothek, Brück &
Sohn**



ren. Den Ort durchfließt die Weiße Elster, ein 257 Kilometer langer Nebenfluss der sächsischen Saale, die schließlich in die Elbe mündet. Die Quelle der Weißen Elster liegt gleich hinter der Grenze in Tschechien. Der Name Weiße Elster bezieht sich auf ihr helles, trübstoffarmes Wasser.

Eisenbahnanschluss erhielt Elster am 1. November 1865 mit der Strecke Herlasgrün–Falkenstein–Oelsnitz (Vogtl)–Eger, die sich „Voigtländische Staatseisenbahn“ nannte und ursprünglich von den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erbaut und betrieben wurde. Eröffnet wurde Elster als Haltepunkt, doch bereits nach einem Jahr wurde ein Bahnhof daraus mit drei durchgehenden und mehreren Stumpfgleisen. Über Elster hinaus bis nach Eger (heute Cheb) flüchteten 1866 viele sächsische Lokomotivführer mit ihren Maschinen, um sie im Deutschen Krieg vor den Preußen in Sicherheit zu bringen. 1874 entstand die kürzere, zweigleisige Strecke Plauen (Vogtl) ob Bf–Oelsnitz (Vogtl), die, eingerechnet bis Eger, zur sächsischen PE-Linie avancierte. Elster liegt daran bei

km 35,9. Diese Bahnstrecke, die bis Eger dreimal die Grenzlinie überquerte, entwickelte sich vor allem für den Verkehr aus Mitteldeutschland zur wichtigsten Eisenbahnverbindung nach Böhmen. Auch die Schnellzüge Dresden–München nutzten die Trasse über Eger nach Süden, da sie kürzer als die Strecke über Hof war. Ab 1880 nannten sich der Bahnhof wie der Ort „Bad Elster“. Wegen des anwachsenden Kurbetriebes und der hohen Verkehrsleistungen wurde er 1897 umgebaut und 1937 nochmals erweitert.

In diesem Umfeld ließ der Reichsverband der Eisenbahnvereine (e. V.) ab 1928 ein Reichsbahn-Kurheim am Ortsrand von Bad Elster bauen. Die Eröffnung fand am 16. Juni 1929 statt. Es war ein dreigeschossiger L-Bau im traditionalistischen Stil mit Loggien vor den Fenstern. Bis 1944 war es ein Erholungsheim für Eisenbahner. Im letzten Kriegsjahr diente es als Lazarett. Da der Bahnhof ca. vier Kilometer vom Kurheim entfernt liegt, musste das Heim stets eigene Kraftfahrzeuge unterhalten, um alle Kurgäste/Patienten von und zum



Reichsbahn-Kurheim Bad Elster 1943 Postkarte von Kunstanstalt Franz Landgraf, Zwickau, N° 1450

Bahnhof transportieren zu können. In der späteren DDR-Zeit stand dafür ein B 1000 zur Verfügung.

1946 übernahm die Verwaltung Heime der Deutschen Reichsbahn (DR) das Kurheim. Es trug jetzt den Namenszusatz „Kurt Koch“. Dieser war ein Dresdner SPD-Veteran, dem damals in der Sowjetischen Besatzungszone eine besondere Ehrung zuteilwurde.

Ebenfalls 1946 demonitierte man das zweite Gleis an der Bahnstrecke – als Reparation an die Sowjetunion nach dem Zweiten Weltkrieg. Somit konnte die Eisenbahn nicht wieder an die Vorkriegsleistung anknüpfen. Dennoch gab es ab 1955 eine direkte D-Zug-Verbindung zwischen Berlin und Karlovy Vary (Karlsbad), die über Bad Elster lief. 1959 wurde der Ext „KARLEX“ daraus, der

von 1969 bis 1981 von dem legendären Triebzug VT 18.16/SVT 175 der Bauart Görlitz gestellt wurde. Ab 1972, mit Beginn des visafreien Reiseverkehrs in die ČSSR, kam noch ein zweiter Ext „KAROLA“ (Leipzig–Karlovy Vary) hinzu. Deren Zugbegleiterinnen, Stewardessen genannt, stellte der Nachbar-Bahnhof Adorf (Vogtl) (s. Heft 45, Seite 69 ff). Ab 1982 verkehrten diese Züge wieder lokbespannt. Im Binnenverkehr hielt ein D-Zug pro Tag auch in Bad Elster. Dem Güterverkehr war diese Aufmerksamkeit nicht vergönnt. Im Sommer 1970 wurde er komplett eingestellt und zum Wagenladungsknoten Adorf (Vogtl) verlagert. Seit 1971 ist Bad Elster wieder ein Haltepunkt, ohne weitere Bahnanlagen. Nur das Empfangsgebäude in seinem morbiden Charme blieb erhalten.

Das Empfangsgebäude am Haltepunkt Bad Elster im Jahr 2008.

Foto: Clem Rutter



Die Strecke wurde nie elektrifiziert, obwohl der Fahrdrat auf tschechischer Seite seit 1983 bis zum Grenzbahnhof Vojtanov (Voitersreuth) reicht.

In dem reichsbahneigenen Kurheim „Kurt Koch“ erholten sich jährlich rund 500 Eisenbahner. 1977-1981 entstand ein vierstöckiger Erweiterungsbau, der eine Aufstockung der Plätze und eine Umwandlung des Hauses in eine Kurklinik (mit medizinischer Abteilung) ermöglichte. Der Medizinische Dienst der DR wies hier kranke Eisenbahner zu einer vierwöchigen Heilkur ein. Betreiber des Hauses war jetzt die Zentralstelle für Soziale Betreuung der DR in Berlin. Ihr unterstanden 18 weiterer Reichsbahn-Heime in der DDR.

Heimleiter von 1988 bis 2010 war Helmut Dietrich. In seine Zeit fiel der Eigentumsübergang von der Deutschen Reichsbahn zum Bundesbahn-Sozialwerk. Bereits 1990 inspizierte das Bundesbahn-Sozialwerk die Kurklinik in Bad Elster. Helmut Dietrich erinnert sich: „Als medizinische Einrichtung war unsere Kurklinik vorerst uninteressant, da eine medizini-

sche Betreuung nicht in der Kompetenz des Bundesbahn-Sozialwerks lag. Und Mittelgebirgsheime gab es ausreichend. Doch Bad Elster als weltbekanntes Kurbad konnte man letztendlich nicht ignorieren.“ So hing das Haus einige Zeit in der Schwebe, bis 1991 beim Bundesbahn-Sozialwerk der Beschluss gefasst wurde, die Kurklinik doch zu übernehmen und in ein Ferienhotel umzugestalten. Es war das einzige zentralgeleitete Reichsbahn-Heim, das das Bundesbahn-Sozialwerk im Osten übernahm.

1993/94 wurden im Erdgeschoss des Erweiterungsbauwerks ein Schwimmbad eingebaut und eine Physiotherapie eingerichtet. Die Sauna folgte 2005. Nun fokussierte man sich auf Gesundheit, Kuren und Wellness, sodass 2010 die Umbenennung in Vitalhotel folgerichtig war. Jetzt übernahm Kerstin Schatte, die bisherige Wirtschaftsleiterin, die Leitung des Hauses. Auch sie erinnert sich: „Der Deutsche Hotel- und Gaststättenverband e.V. (DEHOGA) klassifizierte 2010 das Haus als Drei-Sterne Komfort Hotel. 2015



Kurheim „Reichsbahn“ Bad Elster mit Erweiterungsbau ganz links. Quelle: Stiftungsfamilie BSW/EW

wurden die brandschutztechnischen Vorkehrungen so verbessert, dass 2016 die Einstufung zum Drei-Sterne Superior Hotel erfolgte. Dazu gehörte auch ein neuer Tagungsraum. Schließlich wurde 2019 noch das Schwimmbad komplett saniert.“

Die Eisenbahnstrecke ab Adorf (Vogtl) hat gegenwärtig nur noch eine geringe Frequenz. Geblieben sind tägliche drei Regionalbahnen nach und von Bad Brambach und fünf nach und von Cheb (Eger), absolviert von je einem kleinen Triebwagen der Vogtlandbahn (Linie RB 2). Im Güterverkehr hat die Strecke noch eine gewisse Bedeutung für Umleiterzüge nach Tschechien und weiter nach Südosteuropa. Zukünftig soll die Strecke wieder zweigleisig ausgebaut werden und den Güterzugverkehr entlasten, der sich gegenwärtig mit dichter Zugfolge durch das Elbtal in der Sächsischen Schweiz drängt.

Für die An- und Abreise der Hotelgäste spielt die Eisenbahn heute kaum noch eine Rolle. Die meisten reisen mit dem eigenen Pkw an. Zugfahrer werden vom örtlichen Taxi-Unternehmen von und zum

Bahnhof befördert. Für aktive Eisenbahnfreunde vermittelt das Haus gegenwärtig Dampfeisenbahnfahrten im Erzgebirge, eine Schienenbusfahrt im Rodachtal, Fahrten mit der Preßnitztalbahn, der Löbnitzgrundbahn, der Weißeritztalbahn, der Wisentatalbahn und dem Pendolino nach Karlovy Vary (Karlsbad). Bad Elster ist eben zu allen Jahreszeiten eine Reise wert. Seit März 2022 werden auch hier ukrainische Familien beherbergt und betreut, die dem Krieg in ihrer Heimat entfliehen konnten.

HOTEL-ADRESSE

Endersstraße 3

08645 Bad Elster

Tel.: 037437-780

PS: Wir danken Kerstin Schatte, Bad Elster; Monika Schulz, Berlin und Helmut Dietrich, Bad Elster, für ihre spontane Auskunftsbereitschaft.

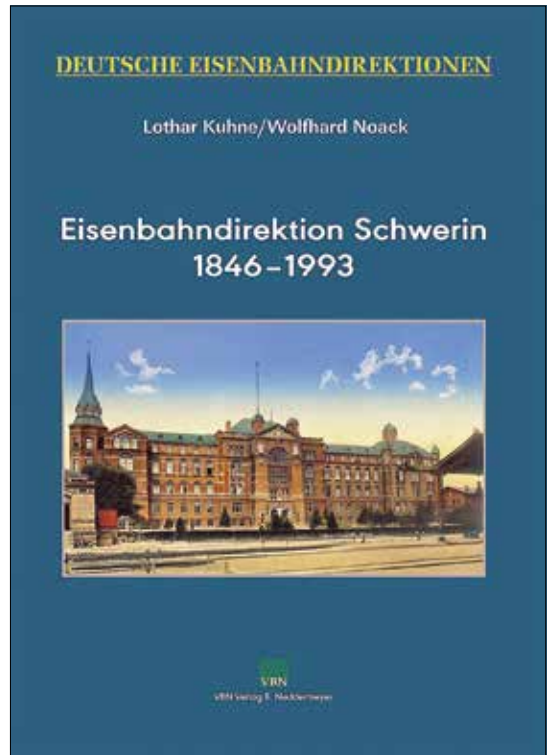
Rezensionen

„Eisenbahndirektion Schwerin 1846–1993“

von Lothar Kuhne, Wolfhard Noack;
168 Seiten; ca. 355 Schwarz-Weiß-
Abbildungen; Festeinband, Format
21 x 29,7 cm; großformatige Beilage-
Karten des Reichsbahndirektionsbe-
zirks Schwerin 1946 und 1967; Verlag
Bernd Neddermeyer Berlin;
1. Auflage 2022; 29,80 €; ISBN 978-
3-941712-82-9

Werner Wölke, Wetter (Ruhr) – *Re-
gionaler Fachberater EBE für NRW
u. Rheinland-Pfalz*

„Last but not least – Zu guter Letzt.“
Dieses Synonym passt gut zu dem vorlie-
genden Buch. Es beschreibt die letzte der
ostdeutschen Reichsbahndirektionen. Bis
1990 waren es acht. Dann fusionierten Hal-
le und Magdeburg, Schwerin und Greifswald
und die Rbd Cottbus ging anteilig in
die Rbd Berlin und Rbd Dresden ein. Da
waren es nur noch fünf. Einige sprachen
nun von der Groß-Rbd Schwerin, die bis
1993 nicht nur Mecklenburg, sondern auch
Vorpommern umfasste. Im vorliegenden
Titel konzentrieren sich die Autoren jedoch
auf Mecklenburg, da Vorpommern bereits
ausführlich im Titel „Eisenbahndirektionen
Stettin, Pasewalk und Greifswald 1851-
1990“ behandelt wurde.



Mecklenburg war im Reigen der deut-
schen Länder kein Schwergewicht und das
Buch zitiert den niederdeutschen Schrift-
steller Fritz Reuter treffend mit dem Satz
„§ 1 Allens bliwwt bi’n Ollen.“ (Alles bleibt
beim Alten). Für die mecklenburgische
Eisenbahn traf das nur bedingt zu, denn
sie entwickelte sich parallel mit der preu-
Bischen Eisenbahn. Erst war sie eine Pri-
vatbahn, dann eine Staatsbahn. Schwerin
war immer Sitz einer Eisenbahndirektion.

Zur Erläuterung der sozialen und wirt-
schaftlichen Gegebenheiten werden ein-
führend die Geschichte und die politische
Entwicklung des Landes umrissen. Es folgt
die Chronologie der Eisenbahn, von den
anfänglich privaten Initiativen über die

erste Verstaatlichung, die Reprivatisierung und die zweite Verstaatlichung. Dabei wird jede der Eisenbahndirektionen in Schwerin mit einer Vielzahl von Fakten beleuchtet.

Der Infrastruktur im Direktionsbezirk sind gesonderte Kapitel über Strecken, Stationen, Lokomotiven, Wagen und Werkstätten sowie über die Demontagen nach dem Zweiten Weltkrieg und die relativ späte Elektrifizierung gewidmet. Auch der Reise-/Urlauberverkehr, der Hafenverkehr, der Grenzverkehr über Land und über See sowie die S-Bahn Rostock und alle Privatbahnen werden gesondert behandelt. Selbst die Abfolge der Präsidenten füllt mehrere Seiten. Dabei hatte Schwerin ein Alleinstellungsmerkmal, denn von 1982 bis 1990 wurde die Reichsbahndirektion von einer Frau geleitet. Leider hat sie es abgelehnt, an diesem Buch mitzuwirken. Die Darstellung über 147 Jahre qualifiziert es dennoch als umfassendes Gesamtwerk zur Eisenbahngeschichte Mecklenburgs. Es ist ausschließlich in ehrenamtlicher Arbeit entstanden.

Dem Rezensenten sind einige Fehler aufgefallen, die hiermit korrigiert werden sollen:

S. 18 Bild oben:

Die abgebildete Lok gehört nicht zu der Lieferung von Hartmann (Bahnnummern

12-41). Die Maschinen sind 1863 bis 1873 geliefert worden. Zu sehen ist stattdessen eine wesentlich modernere Lok nach preußischen Normalien (P 3.1) von Schichau (Lieferung erst ab 1895). Der Unterschied ist im Vergleich zur Lok auf Seite 20 sofort offensichtlich.

S. 36 Bild unten:

(75 1015), Fotograf ist Carl Bellingrodt

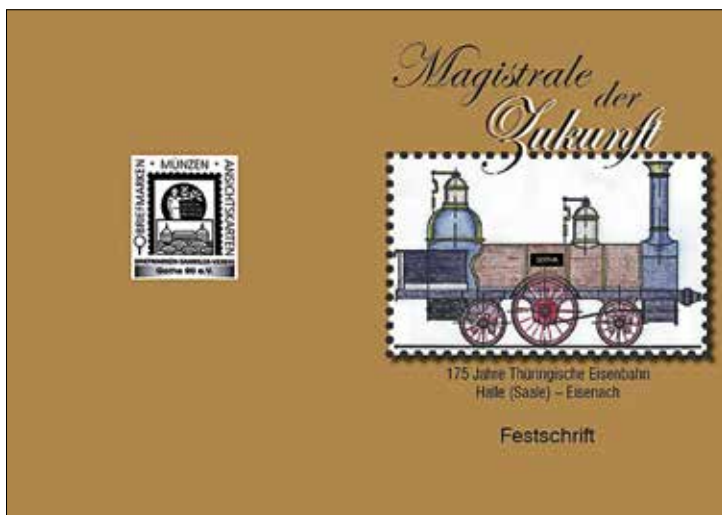
S. 124 Bild unten:

Das Foto von Werner Hubert zeigt 55 2080 (ehem. pr. G 8)

S. 140:

Der aufmerksame Leser bzw. Betrachter wird hier sofort eine Ungereimtheit feststellen. Wieso werden zwei gleichartige Lokomotiven in verschiedene Unterbaureihen einsortiert. Da hat sich ein Fehler eingeschlichen, der bei einem Blick in die Henschel-Lieferliste aufgeklärt werden kann. Die oben abgebildete Maschine hat bei der Verstaatlichung die Nummer 75 611 erhalten.

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



„Magistrale der Zukunft“

Festschrift zu 175 Jahre Thüringische Eisenbahn Halle (Saale)–Eisenach

von Bernd Planke, Klaus-Dieter Erdmann, Wolfgang Möller, Günter Walter, Hartmut Trier, Hans -Joachim Möller und Andreas Stöbe; 120 Seiten; DIN A5 quer; Herausgeber: Briefmarken-Sammler-Verein Gotha 90 e.V.; 1. Auflage 2022; 10,00 € (einschl. Versand)

Klaus-Dieter Erdmann, Gotha – BSW-Förderer und ehem. Leiter Bahnhof Gotha

Die Festschrift des Briefmarken-Sammler-Verein Gotha 90 e.V. ist dem Eisenbahnjubiläum 175 Jahre Thüringische Eisenbahn gewidmet. Seit dem 24. Juni 1847 ist die Strecke von Halle (Saale) bis Eisenach durchgängig befahrbar. In bebilderten Beiträgen von sieben Autoren

werden Einblicke in die Eisenbahn- und Post-Geschichte der Thüringischen Eisenbahn Halle (Saale)–Erfurt–Gotha–Eisenach–Gerstungen vermittelt.

Weitere Beiträge behandeln Themen zur Dampflokomotive „GOTHA“, zur 175-jährigen Geschichte des Eisenbahn-Viaduktes Gotha, zum Aquädukt bei Gotha-Sundhausen, zu Erinnerungen aus dem Alltag eines Bahnpostfahrers, zur Entwicklung der Eisenbahnsicherungstechnik vom Telegrafen zum elektronischen Stellwerk und zum Wagen von Compiègne, dessen Spuren bis nach Gotha reichen.

Am 25. Juni 2022 fand der 34. Landesverbandstag der Thüringer Philatelisten e.V. in Gotha statt. Aus diesem Anlass ist die Festschrift erschienen.

Bestellungen bitte an: Briefmarken-Sammler-Verein Gotha 90 e.V. Geschäftsstelle Gustav-Freytag-Straße 18, 99867 Gotha. Telefon: 03621-402276

Post an die Redaktion:



Heinz Schnabel 1989 vor der SAXONIA im Bw Leipzig Süd.

Sammlung H. Schnabel

Vom Chefredakteur des „Eisenbahn-Kurier“ erfuhren wir per Telefon, dass Reichsbahn-Oberdirektor Heinz Schnabel am 17. Mai 2022 im Alter von 89 Jahren verstorben ist. Als Fachabteilungsleiter Triebfahrzeuge im Ministerium für Verkehrswesen der DDR war er dafür verantwortlich, dass 6 000 Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn einsatzbereit blieben. Außerdem war er 1988/89 verantwortlich für den Nachbau der SAXONIA im Raw Halle (Saale). Seinen Lebensweg hatten wir bereits in Heft 33, ab Seite 27, nachgezeichnet. Der „Eisenbahn-Kurier“ veröffentlichte einen ausführlichen Nachruf im Heft 7/2022, Seiten 66/67.

Prof. Karl-Dieter Bodack aus Gröbenzell per E-Mail:

Ich danke Ihnen und Ihren Mitwirkenden fürs neue Heft 47 und erlebe beim Lesen,

welch eine große Vielfalt Sie schaffen! Ich habe eine große Sammlung des „Eisenbahn-Kurier“, wohl 30 Jahrgänge. Die würde ich verschenken, wenn ich jemanden fände, der sie liest und sammelt.

Er/sie müsste den Transport besorgen.
(E-Mail: kd.bodack@gmx.de)

Erich Kraus aus Dresden per E-Mail:
Gestern erhielt ich auf dem Postweg in einer Büchersendung vom Verlag Bernd Neddermeyer "Bahn&Modell 47", ein aus meiner Sicht sehr gut gelungenes Fachblatt. Unter "Alles hat seine Zeit..." ein riesiges Verdienst mit der Buchreihe "Deutsche Eisenbahndirektionen". Diese und evtl. auch alle anderen Fachblätter sollten in einem Konvolut in einer großen deutschen Bibliothek gesammelt werden und zu gegebener Zeit gemeinsam mit dem Verlag in die Langzeitarchivierung überführt werden [...].

Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen

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

Lars Naumann, Gera, 0172-3653902, 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
0157-75831571, eisenbahnfreunde.emmerthal2022@aol.com,
www.eisenbahnfreunde-emmerthal.com

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

Berlin Hbf, Bügelgebäude Nord-Ost, Europaplatz 1, 10557 Berlin – Tel. 030-263931-0,
E-Mail: berlin@stiftungsfamilie.de

**Regionaler Fachberater EBE/MEB:
für Berlin, Brandenburg und MVP**

**Lutz Tannigel, Berlin
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

Cottbus

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

**Frankfurt
(Oder)**

Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder), Leiter: Hubert Bethge
0152-34593415, hbethge.eff.ffe@gmail.com,
www.eisenbahnfreunde-ffe.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

Servicebüro Leipzig

Ritterstr. 38, 04109 Leipzig – Tel. 0341-261699-0, E-Mail: leipzig@stiftungsfamilie.de

**Regionaler Fachberater EBE:
für Sachsen**

Peter Grunenberg, Adorf (Vogtl)
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.igbw-dresden-altstadt.de

Freital (b Dresden)

IG Weißeritztalbahn, Leiter: Ralf Kempe, 0351-6412701, 0172-7017291,
ralf.kempe@weisseritztalbahn.de, www.weisseritztalbahn.de

Glauchau (Sachs)

Eisenbahntradition Bw Glauchau – Leiter: Klaus Häußner,
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, Pina 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, rudolfwkerl@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 Eber-
 hard 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 Dampfloklub Gera (DLC), Leiter: Bernd Seidel, 0160 97465063

Modelleisenbahnclub Gera, Leiter: Carsten Schindler, 0173 9955664

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

Meiningen Meininger Modelleisenbahn-Club, Leiter: Maik Artelt 03693-470819,
meiningermodeleisenbahn@web.de

Region Süd

Servicebüro Karlsruhe

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

Freiburg Freiburger Minidampfbahn, Leiter: Marcus Hisam
01577-3404326, marcus.hisam@icloud.com,
www.freiburger-minidampfbahn.com (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--52705251, dirkflackemecoog@web.de
(RFB = Lothar Wissler, siehe unten)

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

Servicebüro Nürnberg

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

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

Bamberg Eisenbahngeschichte Bamberg, Leiter: Norbert Heidrich, 09543-7562,
norbertheidrich@yahoo.de

Bayreuth	Eisenbahngeschichte Bayreuth, Leiter: Martin Kritzenthaler, 09201-917211, 0160-97474227
Kronach	Historisches Stellwerk Kronach, Leiter: Bernd Geiger, 09265-5966, 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 Krah, 0176-62412800, king-krah@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 0157-51939008, 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)

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 Reinhold König
02937-3079, 0151-17238641, reinhold.koenig@web.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
Büren OT Ringelstein	Arbeitsgemeinschaft Almetalbahn, Leiter: Meinolf Wördehoff 0175-2457330, almetalbahn@dg-email.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, berthall1@web.de, www.mec-lahnstein-koblenz.de
Leverkusen	Modelleisenbahnclub Opladen, Leiter: Kurt Görres, 02171-30141, 0172-8932031, kurt.gorres@arcor.de
Münster (Westf)	Modelleisenbahnclub Münster, Leiter: Joachim Spitz 0251-43729, info@mec-muenster.de, www.mec-muenster.eu
Paderborn	Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“, Leiter: Karl Wecker 0177-7428603, karl.wecker@fluegelrad79.de, www.emf-fluegelrad79.de

Servicebüro Frankfurt am Main

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

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

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

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

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



Veranstaltungen 2022

Dresden	Achtung Terminberichtigung: Das 14. Dresdner Dampfloktreffen findet entgegen Heft 47 bereits am 23.-25. September und nicht im Oktober 2022 statt. Wir bitten um Entschuldigung.
Delitzsch	Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM) 5. November 2022 – Eisenbahn-Sammler-Börse Bürgerhaus Delitzsch, Zur Wassermühle 10, 04509 Delitzsch

Modellbahnausstellung des MEC Elbflorenz Dresden

12./13. November, 16. November (Buß- und Bettag) und 19./20. November 2022

Ab in den Norden geht es im Modell für große und kleine Besucher an den oben genannten Tagen. In den Clubräumen des MEC Elbflorenz werden Modellbahnanlagen mit Motiven von der Ostseeküste gezeigt. Die schmalspurigen Franzburger Kreisbahnen und sieben Module aus der Altmark standen dafür Pate. Beide Anlagen im Maßstab 1:120 (TT) sind neu und größtenteils während der zurückliegenden Coronazeit in „Heimarbeit“ entstanden. Auf der Altmark-Anlage können Kinder auch wieder einen „LKW-Führerschein“ erwerben, wenn Sie eine Fahrt mit einem der ferngesteuerten LKWs auf einem fast zehn Meter langen Rundkurs schaffen.

In erstmals zugänglichen Räumen zeigen wir die fast 17 Meter lange H0-Anlage „Brand-Erbisdorf und Langenau“. Unsere Jugendgruppe hat dieses Jahr eine N-Anlage komplett neu aufgebaut, auf der auch junge Gäste den Regler bedienen dürfen. Auf die ganz Kleinen wartet eine Holzisenbahn mit verschiedensten Funktion.

Die große H0-Clubanlage mit Haupt- und Schmalspurbahn, Straßen- und Feldbahn komplettiert dauerhaft alle Ausstellungen. Ein Flohmarkt mit Modellbahnartikeln und Eisenbahnbüchern rundet das Angebot ab.

Erwachsene zahlen 5 € Eintritt, Kinder 2 €. Eintrittskarten erhalten Sie vor Ort. Auf unserer Webseite www.mec-elbflorenz.de können Sie sich u.a. auch über die aktuellen Coronaregeln informieren.

Wo? Emerich-Ambros-Ufer 52, 01157 Dresden, Wann: jeweils von 10 bis 17 Uhr.

Anfragen bitte an matthias.hengst@ergo.de oder 0173-3690401.



Bahnhof Klein Rossau an der ehem. Kleinbahn Stendal–Arendsee/Altmark.



Bahnhof Pretzier an der ehem. Kleinbahn Osterburg–Deutsch Pretzier. Fotos: Helge Scholz (2x)

Vorschau Heft 49

Gruppenleben:	Schulklassenführung Bf Glauchau (Sachs)
Bahnhistorie:	Erster ICE erreicht Berlin vor 30 Jahren Kellersche Kupplung auf Nachschiebstrecken
Serien:	Die Bahnreform Stufe 3 – 2008-2017 Die Geschichte unserer BSW-Hotels (Haus Lindenbach Bad Ems)

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. Juli 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 49:
Redaktionsschluss 15. Januar 2023
Auslieferung Anfang März 2023



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