

Bahn&Modell 49

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im März 2023



Die Geschichte  des Flügelrades ► Seite 62

Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

Berichte:

Die Neue Seidenstraße auf Schienen

► Seite 6



Gruppenleben:

Die V 22 der BSW-Gruppe Warener Eisenbahnfreunde

► Seite 31

Bahnhistorie:

Das Flügelrad – vom Eisenbahn-Symbol zum Firmen-Signet

► Seite 62



Serien:

Die Geschichte des BSW-Hotels Lindenbach

► Seite 72

Titelbild: Mosaik-Schmuckkassette mit anliegendem Flügelrad von 1897 an der Außenfassade des Direktionsgebäudes der ehemaligen Rbd Schwerin

► Seite 62

Sammlung P. Falow



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

auch im letzten Drittel des Jahres 2022 war Corona noch nicht ganz ausgestanden. Im Personenverkehr herrschte weiterhin Maskenpflicht und auch sonst gab es noch unterschiedlichste Regelungen in den Bundesländern. Präsenzveranstaltungen stand aber nichts mehr im Wege und so bildete am 14. September die Buch-Präsentation „Eisenbahndirektion Schwerin 1846–1993“ im Fürstenzimmer Schwerin Hbf den Auftakt unserer Aktivitäten. Es folgte am 23. bis 25. September das 14. Dresdner Dampfloktreffen unter Be-

Die Teilnehmer der Jahresarbeitstagung am 29. September 2022 vor dem BSW-Vitalhotel „Weiße Elster“ in Bad Elster. Wir hatten das Haus bereits im vorigen Heft 48, ab Seite 76 vorgestellt.



teiligung unserer BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt und der Uniformgruppen aus Minden (Westf) und Schwerin (Foto s.u.). Vom 28. bis 30. Oktober 2022 fand dann in Bad Elster die Jahresarbeitstagung unseres Kulturbereichs im BSW-Vitalhotel „Weiße Elster“ statt. Daran nahmen wie gehabt der Leiter Vertrieb und Betreuung der BSW Zentrale, der Zentrale Fachberater und die Regionalen Fachberater unseres Kulturbereichs, die Redaktion „Bahn&Modell“ sowie der Leiter der Sammlung historischer Eisenbahn-Dokumente teil. Hauptthema war und ist der leidige Mietenzuschuss für die Gruppen in den nächsten Jahren.

Der Regionale Fachberater (RFB) für Thüringen, Matthias Koch, ist 2022 nicht wieder berufen worden. Da ich auch in Thüringen wohne, übernehme ich diese Aufgabe kommissarisch mit. Außerdem ist es deutschlandweit um einige Gruppen recht still geworden. Daher mein Apell, meldet Veränderungen bitte umgehend an mich und das jeweilige Servicebüro.

Die Corona-Pandemie hat tüchtige Löcher in die BSW-Finzen gerissen, deshalb muss weiter gespart werden. Das BSW-Magazin ist auch davon betroffen. Es erscheint 2023 nur noch viermal anstatt fünfmal im Jahr. Auch eine eigene Webseite unseres Kulturbereichs wird es nicht mehr geben. Dafür wird die Webseite der Stiftungsfamilie im 1. Quartal 2023 um die Kulturbereiche erweitert und unser Kulturbereich soll als Pilotprojekt dienen.

In Zeiten der Umgestaltung ist es wichtig, dass jede BSW-Gruppe den Kontakt zu ihrer Kommune sucht, um in regionale Veranstaltungspläne und Förderpro-

gramme aufgenommen zu werden. Viele Gruppen sind Kulturträger, die vor Ort erwünscht und geschätzt sind. Es kann sinnvoll und notwendig sein, eine Vereinsgründung als Gruppe selbst zu prüfen. Besonders in kleineren Orten lässt sich dann oftmals eine bessere Integration in die Kommune erreichen. Peter Grunenberg, RFB aus Adorf (Vogtl), kann dazu positive Erfahrungen vermitteln. Informationen zur e.V.-Bildung können außerdem eingeholt werden bei Volker Ostertag in München (E-Mail: volker.ostertag@stiftungsfamilie.de, Tel.: 089-2488309-11).

Unsere Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN“ ist im Jahr 2022 beendet worden, denn unser Verlag Bernd Neddermeyer gab im Dezember seine reguläre Geschäftstätigkeit aus Altersgründen auf. Restbestände an den Büchern können noch ein Jahr lang verkauft werden. Zum Redaktionsschluss waren noch die Titel zu den Eisenbahndirektionen Berlin, Halle, Hannover und Münster lieferbar (www.eisenbahn-verlag.de).

Die FISAIC, der Internationale Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner, beging 2022 sein 70-jähriges Bestehen. Jährlich veranstaltet dieser auch internationale Modellbahnausstellungen, bei denen das von der UAICF entwickelte Modul Junior zum Einsatz kommt. Die Module werden so zusammengeschaltet, dass sich eine durchgehend befahrbare Anlage ergibt. Bisher waren wir stets durch die BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde mit mehreren Modulen Junior vertreten, wofür wir dieser Gruppe besonders dankbar sind. Eine Einbindung weiterer BSW-Gruppen wäre sinnvoll und wünschenswert. Der

Folgebeitrag fasst daher die Ausgangslage, die technischen Daten und die Teilnahmebedingungen noch einmal zusammen.

Noch in diesem Jahr wird aller Voraussicht nach das 50. Heft von „Bahn&Modell“ erscheinen. Dieses Heft soll ein Höhepunkt werden, ganz dem goldenen Jubiläum angemessen. Beiträge zur Gruppenarbeit der letzten 25 Jahre sind daher besonders willkommen. Die Redaktion gibt Schützenhilfe, wenn der erste Entwurf nicht gleich gelingt.

Nun bleibt mir nur noch übrig zu hoffen, dass im Jahr 2023 wieder eine uneingeschränkte Gruppenarbeit auf allen Ebenen stattfinden kann und auch wieder neue Kolleginnen und Kollegen zu uns finden (s. Seite 97). Seine Begeisterung für den Modellbahnbau bringt Dr. Peter Schnell auf den Seiten 28–30 besonders überzeugend zum Ausdruck. Der Modellbahnclub Riesa teilt diese Einschätzung, er besteht schon 50 Jahre (s. Seite 36 ff).

Ihr Zentraler Fachberater Lars Naumann

Die Uniformgruppen aus Minden und Schwerin bereicherten das 14. Dresdner Dampfloktreffen am 24. Sept. 2022 – im Hintergrund die 100-jährige Museumslok 19 017 „Sachsenstolz“ im Eisenbahnmuseum Dresden, ex. Bw Dresden-Altstadt
Foto: F. Asmus



BSW-Modellbahn-Gruppen für internationale Zusammenarbeit gesucht

Redaktion

Vor 70 Jahren wurde der Internationale Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner (FISAIC) gegründet. Seither treffen sich Eisenbahner aus verschiedenen europäischen Ländern und organisieren gemeinsame Veranstaltungen. Der deutsche Landesverband wird vom BSW repräsentiert. Der französische Landesverband UAICF hob vor 20 Jahren das Konzept Modul-Junior aus der Taufe. Dabei handelt es sich um preiswerte, standardisierte Modellbahn-Abschnitte, die besonders junge Leute zum Mitmachen animieren sollen. Mehrere „Module-Junior“ aneinandergereiht ergibt eine kleine oder große Modellbahnanlage. Grundmotiv ist eine eingleisige Strecke der Nenngröße H0. Die Abmaße eines Modul-Juniors haben seinerzeit die französischen Modellbahnfreunde festgelegt und inzwischen zweimal geändert.

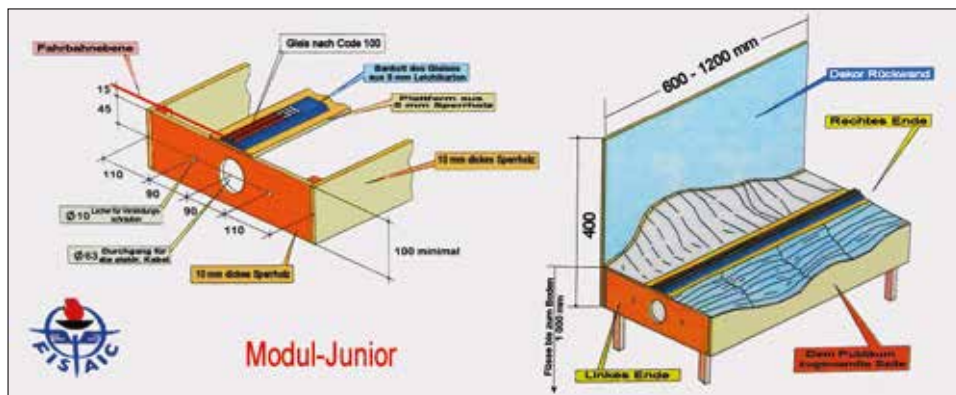


Im März 2008 wurde beschlossen, dass jährlich ein anderer Landesverband eine mehrtägige FISAIC-Modellbahnausstellung organisiert, die aus Modulen-Junior der Mitgliedsländer zusammengestellt wird. 2009 fand die erste internationale FISAIC-Modellbahnausstellung in Frankreich statt. Als einzige BSW-Gruppe sahen sich die Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde in der Lage, mitzuwirken. Diese BSW-Gruppe unter Leitung von Mirko Caspar reiste mit mehreren Jugendlichen und jeweils zwei, später fünf Modulen-Junior an. Dabei blieb es über mehrere Jahre.

Im November 2014 gab der französische Landesverband eine Sonderausgabe „Le module junior“ mit Bauanleitung

Aktuelle Norm „Modul-Junior“

Quelle: UAICF (von Redaktion in Deutsch bearbeitet)





Modul-Junior eines französischen Jugendlichen (14 Jahre)

Quelle: UAICF

heraus, die in deutscher Übersetzung bei der Redaktion bestellt werden kann.

Bei der letzten Jahresarbeitstagung unseres Kulturbereiches Ende Oktober 2022 in Bad Elster wurde die Absicht geäußert, weitere BSW-Modellbahnguppen für Modul-Junior zu interessieren und damit die deutsche Teilnahme auf mehrere Füße zu stellen. Daher unser Appell an alle BSW-Modellbahnguppen zu überprüfen, ob sie sich in der Lage fühlen, mit Jugendlichen Module-Junior zu bauen und diese international zu präsentieren. Unser Zentraler Fachberater Lars Naumann kann dazu konkrete Hinweise geben, denn er hat an den FISAIC-Modellbahnausstellungen der letzten Jahre teilgenommen. Die nächste findet vom 4. bis 8. Mai 2023 in Opava/ČZ (Troppau) statt.

Auch eine Aufnahme der Module-Junior in die Initiative DB Youngster wäre sinnvoll, denn deren Ziel und Zweck ist es, junge Leute frühzeitig für einen Beruf bei der DB AG zu interessieren und dies

u.a. über die Stiftungsfamilie zu organisieren. (<https://www.stiftungsfamilie.de/dbyoungster>)

Quelle: Modellbahn AG, Thomas-Mann-Gymnasium Stutensee

Pädagogischer Wert der Modelleisenbahn

- Inhalte aus den Schulfächern (z. B. Mathematik, Informatik, NWT) mit Spaß in der Praxis anwenden.
- Neue Fähigkeiten entdecken, die im regulären Unterricht verborgen bleiben.
- Mit kleinen (und großen) Erfolgen das Selbstbewusstsein stärken.
- Weiterentwicklung feinmotorischer Fähigkeiten.
- Handwerkliche Fertigkeiten entwickeln und stärken.
- Schulung der Teamfähigkeit.
- Praktisch veranlagten und/oder naturwissenschaftlich Interessierten Kindern und Jugendlichen Berufswege aufzeigen.
- Kreativität fördern.
- Modellbahnprojekte als sozialer Treffpunkt und Anlaufstelle außerhalb des regulären Schulunterrichts.

Inhalt

Editorial

Leitartikel	1
BSW-Modellbahn-Gruppen für internationale Zusammenarbeit gesucht	3

Berichte

Die Neue Seidenstraße auf Schienen	6
InnoTrans	11
DB Fernverkehr Digital	14
Weltpremiere der Wasserstoffzüge im Linienverkehr	18
Kurzberichte	19

Gruppenleben

Wenn alle Brunnlein fließen ...	22
Erster Flohmarkt und große Ausstellung seit vier Jahren beim MEC Münster	25
Tage der offenen Tür in Neu-Ulm	27
Das (vorläufige) Ende des Modellbau-Seminars Süd	28
Die 51 Jahre der Diesellok V 22 1286	31

Porträt

Klaus Steinbach	33
-----------------	----

Jubiläum

Lars Naumann - 10 Jahre BSW-Hauptbeauftragter/Zentraler Fachberater	35
50 Jahre BSW-Gruppe „Modellbahnclub Riesa“	36

Bahnhistorie

Erster ICE erreicht Berlin vor 30 Jahren	40
Die Diesellokomotiven der Baureihe V 100 in West und Ost	42
Erinnerungen an Heinz Schnabel	49
Die Ostsee-Eisenbahn-Fährdienste	51
Die Megafusionen in der Zugsparte	58
Das Flügelrad - Vom Eisenbahn-Symbol zum Firmensignet	62

Serien

Die Bahnreform Stufe 3 - 2009-20217	68
Das BSW-Hotel Lindenbach in Bad Ems	72

Rezensionen

Wenn der Meister erzählt ...	76
Faszination der frühen Eisenbahn	81

Service

Post an die Redaktion	84
Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen	86
Veranstaltungen 2023	94
Vorschau Heft 50 / Impressum	96

Die Neue Seidenstraße auf Schienen

Redaktion

Dschigis Khan beauftragte seine Nachkommen, die westliche Welt bis zum letzten Meer zu erobern. Das erreichte sein Enkel Batu Khan im Jahr 1241 vermeintlich an der Adria. Was die Mongolen vor 800 Jahren auf dem Rücken ihrer Pferde schafften, möchten heute die Chinesen mit modernen Verkehrsträgern zu Lande, Wasser und in der Luft wiederholen. Seit 2008 propagieren sie die Neue Seidenstraße, die sich zu Lande auch der Schienenwege bedient. Damit umgehen sie den pazifischen Seeweg, den die USA dominieren und im Falle einer Auseinandersetzung auch blockieren könnten.

Die Eisenbahn verläuft von China aus gesehen über eine Nord- oder Südroute. Die Nordroute führt von Nordostchina direkt nach Russland zur Transsibirischen Eisenbahn oder durch die Mongolei zur Transsibirischen Eisenbahn. Die Südroute

passiert Westchina und führt über Kasachstan bis nach Moskau. Von Moskau geht es dann durch Belarus und Polen bis nach Deutschland.

Der erste Containerzug aus dem Herzen Chinas kam 2013 im größten Binnenhafen Europas, in Duisburg, an. Er hatte eine ca. 11 000 Kilometer lange Reise hinter sich, die in 14 Tagen von Ostasien nach Mitteleuropa führte. 2018 trafen in Duisburg 25 Züge aus China pro Woche ein, im September 2020 waren es bereits 60 Züge pro Woche. Auf der Rückfahrt nach China waren sie jedoch nicht immer ausgelastet. Ein Zug kann maximal 60 Container transportieren, ein Schiff etwa 10 000. Es müssten also 170 Züge pro Woche fahren, um die gleiche Menge an Waren zu transportieren. Mussten Kunden früher einen kompletten Zug buchen, so besteht inzwischen die Möglichkeit, auf allen Zügen

Quelle: JadeWeserPort-Marketing GmbH



Ein Containerzug nach Polen verlässt den Containerbahnhof Chengdu/Westchina.

Foto: IMAGO



einzelne Container und sogar einzelne Frachtstücke transportieren zu lassen. Auf der Nord-/Südroute sind die Zollkontrollen in den Transitländern gelöst. Die Container werden in China bzw. in Europa versiegelt und erst am Zielort wieder geöffnet.

Als Schienenverbindung auf der Neuen Seidenstraße deutet sich auch noch eine zentralasiatische Route an. Sie ist erst im Entstehen und passiert den Iran und die Türkei. 2013 wurde in Istanbul der Marmaray-Eisenbahn-Tunnel unter dem Bosphorus fertiggestellt. 2019 durchfuhr ihn erstmals ein 850 Meter langer Containerzug aus China und stellt damit eine weitere trans-eurasische Eisenbahnverbindung über Südosteuropa her. Dieser Schienenstrang führt weiter über Bulgarien, Serbien, Ungarn und die Slowakei bis nach Tschechien zum Endbahnhof Prag. Damit wird Russland komplett umgangen, was nicht nur für China auch eine wichtige strategische Option darstellt. Allerdings sind sehr viele unterschiedliche Länder involviert, sodass hier die wagentechnischen Forma-

litäten und die Zollabfertigung zusätzliche Zeit in Anspruch nehmen.

Die Neue Seidenstraße ist das größte globale Infrastrukturprojekt Chinas, in das Milliarden Dollars fließen. Neben den Schienenwegen zählen auch neue Schiffsverbindungen dazu. Eine Schiffsreise von China nach Europa oder umgekehrt dauert zwar 30 Tage, kostet aber nur ein Drittel (See 2 000, Bahn 6 000 Dollar pro 40-Fuß-Container). Positiv ausgedrückt: Die Transportkosten per Bahn sind im Durchschnitt 50 Prozent günstiger als Luftfracht und die Transportzeiten 50 Prozent kürzer als Seefracht. Dass China die Züge noch zu ca. 40 Prozent subventioniert, liegt vor allem daran, dass viele Container auf der Rückfahrt nach China leer bleiben. Volkswagen, der zweitgrößte Arbeitgeber im Norden nach dem Hamburger Hafen, setzt mittlerweile den Gentrend. Es setzt mehr Autos in China ab als in ganz Europa. Der Großteil davon wird in China montiert, aber in Einzelteilen aus Deutschland geliefert.

Auf jeder Eisenbahnroute der Neuen Seidenstraße wechselt mehrmals die Spurweite. In China gilt die Normalspur von 1 435 mm. In Russland, der Mongolei, Kasachstan und Belarus fährt man auf Breitspur von 1 520 mm. Dieser Teil macht allein ca. 9 500 Kilometer aus. Das Umkranken der Container von Normal- auf Breitspur findet an der chinesisch-russischen Grenze in Manzhouli / Zabaykalsk, an der chinesischen-mongolischen Grenze in Erenhot / Zamin Uud oder an der chinesisch-kasachischen Grenze in Alashankou / Dostyk/ statt.

In Korgas/Uigurien, an der Grenze zwischen China und Kasachstan, ist ein neuer, großer, Doppelbahnhof einschl. Containerterminal entstanden. Hier verlief schon in alten Zeiten die Seidenstraße. Die Container eines ganzen Zuges können hier innerhalb von 45 Minuten von Normalspur- auf Breitspurwagen und umgekehrt umgesetzt werden. Die Kapazität beträgt gegenwärtig 100 000 Standard-

Container pro Jahr und soll auf 500 000 steigen. Korgas liegt mitten in der Steppe. Da sich diese im Sommer stark aufheizt und die Temperaturen im Winter auf bis zu minus 40 Grad fallen, müssen hier manche Container beheizt werden, etwa, wenn sie IT-Technik beinhalten. Andere, die Lebensmittel transportieren, brauchen im Sommer eine Kühlung.

An der belarussisch-polnischen Grenze müssen die Container in Brest/Belarus bzw. Malaszewicze/Polen wieder von der Breitspur auf die Normalspur umgekrant werden. Im Nadelöhr Malaszewicze beträgt die Kapazität sechs Containerzüge pro Tag (160 000 Container pro Jahr). Das reicht nicht für die ganze Nordroute. Deshalb wurde sie in Osteuropa immer mehr aufgefächert. Eine Verbindung steuerte den Raum Kaliningrad an und benutzte vom dortigen Ostseehafen Baltijsk Containerschiffe nach Deutschland, auch zum Fährkomplex Mukran auf Rügen. Russland verlagerte diese Verbindung aber zuneh-

Der russische Grenzbahnhof Zabaykalsk mit Containerterminal

Quelle: youtube



mend nach St. Petersburg, zum dortigen Hafen Ust Luga, da die Baltischen Staaten die Durchfahrt nach Kaliningrad mit horrenden Frachtraten verhindern wollten. Andere Verbindungen führen durch die Ukraine und Slowenien und erreichen so Österreich, Frankreich und Spanien.

Jeder Seidenstraßen-Zug bringt nicht nur Waren, sondern auch Jobs nach Deutschland. Die Region um Duisburg träumt daher von einem wirtschaftlichen Aufschwung. In jüngster Zeit sind auch Hamburg und der Jade-Weser-Port bei Wilhelmshaven Endpunkte der Güterzüge aus China. Die Neue Seidenstraße besteht aber nicht nur aus Verkehrswegen. Entlang der Routen werden auch Fabriken und Logistikknoten gebaut, so z.B. der MegaHUB in Lehrte bei Hannover (s. Heft 47, Seite 10 ff).

Am 7./8. Dezember 2021 hat in Amsterdam ein Europäischer Seidenstraßen-Gipfel (EUROPEAN SILK ROAD SUMMIT) stattgefunden. Ein zentrales Thema dieser Konferenz war die Frage, wie sich die Frachtpreise per Zug in Zukunft entwickeln werden.

Die durch die Corona-Krise bedingten Kapazitätsengpässe bei der Containerschifffahrt zwischen China und Europa hatten der „Seidenstraßen-Eisenbahn“ einen regelrechten Boom beschert. Die von China subventionierten Güterzüge nach Europa waren inzwischen fast restlos ausgebucht. Engpässe gab es jetzt an einigen Grenzübergängen, da die Kapazitäten begrenzt waren und auch dort Personal an Corona erkrankt war. Dennoch verkehrten laut Angaben der chinesischen Staatsbahn 2020 rund 12 400 Züge zwischen dem Reich der Mitte und Europa – eine Steigerung von 50 Prozent im

Vergleich zum Vorjahr. Trotz der enormen Wachstumsraten ist der Bahntransport gegenüber dem Seetransport bescheiden. Im ganzen Jahr macht er gerade einmal den monatlichen Umschlag eines mittelgroßen chinesischen Containerhafens aus.

2021 erwies sich der Eisenbahntransport als goldener Mittelweg, da er sich als weniger störanfällig als so mancher Hafen oder Airport herausstellte. An vielen chinesischen Häfen kam es durch lokale Infektionsfälle mit Corona zu Lockdowns, die zu Engpässen im Seehandel und teils enormen Containerstaus führten. Allerdings war auch der Bahntransport durch den Mangel an Leercontainern begrenzt. Unter dem Strich bietet der Bahntransport vor allem für Firmen im Landesinneren Chinas eine interessante Alternative. Das trifft vor allem auf den Großraum Chongqing-Chengdu, das ökonomische Zentrum Westchinas, zu. Dort haben sich zahlreiche Fabriken angesiedelt, die wegen steigender Löhne und Grundstückskosten aus den Küstenregionen abgewandert sind. Sie schwenken nun vom See- auf den Landtransport um. Das senkt die Transportzeiten und die Kosten und steigert die Attraktivität des Schienenverkehrs.

2022 war ein Ende der finanziellen Unterstützung Chinas für Gütertransporte auf der Schiene geplant. Dieser Plan könnte bald aufgehen, meinen Logistik-Experten. Eine Studie der Beratungsfirma Roland Berger zeigt, dass die Schiene ein erhebliches Potenzial bietet, um Container vom Schiff und vom Flugzeug auf die Bahn zu holen. Für die kommenden zehn Jahre prognostiziert die Studie der Schiene im Containerverkehr ein jährliches Wachstum von mindestens zehn Prozent. Schon bald



Geplante zentralasiatische Route der Seidenstraße

Quelle: TBN

könnten sich täglich bis zu 20 Container-Züge auf den langen Weg zwischen dem Land der Mitte und Europa machen. Einer der Operatoren auf dem eurasischen Korridor ist die DB Cargo Eurasia GmbH mit Sitz in Berlin. Diese Gesellschaft ist ein im März 2008 gegründetes Joint Venture der Firmen DB Mobility Logistics (40 %), Rossijskije schelesnyje dorogi (RŽD 30 %), TransContainer (20 %) und Kombiverkehr (10 %). Es hat das Ziel, den Containerzug als Blockzug zwischen Europa und Asien schrittweise auszubauen und die Koordination zwischen den beteiligten Eisenbahngesellschaften zu gewährleisten. Der erste Zug aus Xi'an fuhr im März 2020 via Kaliningrad nach Rostock und umging damit zum ersten Mal das Nadelöhr Małaszewicze/Brest. Mit diesem Zug wurden unter anderem dringend benötigte Schutzmasken nach Deutschland transportiert.

Im Juli 2021 gründete DB Cargo Eurasia eine chinesische Tochtergesellschaft, die

DB Cargo Transasia mit Sitz in Shanghai und Xi'an. Hier arbeiten seitdem 20 junge, hochmotivierte Mitarbeiter:innen, 15 davon sind weiblich. Sie bündeln den China-Güterverkehr, d.h. fortan können sie chinesischen Frachtkunden die Abholung, den Transport über verschiedene Schienennetze und den Weitertransport in Deutschland aus einer Hand anbieten. Aktuell kooperiert DB Cargo Transasia bereits mit 20 chinesischen Logistikplattformen und organisiert Züge über vier chinesische Grenzbahnhöfe und zehn verschiedene Routen nach Europa. Der Seitenarm über die Ostsee via Mukran ist allerdings nicht mehr dabei. Dabei gilt der Grundsatz: „China ist wahnsinnig schnell, China wartet nicht, China möchte alles sofort erreichen – rasches Agieren ist deshalb mehr gefragt als anderswo auf der Welt, da sich hier Dinge gern innerhalb von Stunden ändern.“

Der Zeitunterschied zu den Kollegen bei DB Cargo in Deutschland beträgt sie-

ben Stunden im Winter und sechs Stunden im Sommer. Da ist wirklich Anpassung gefragt.

Der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine war sicher mit China abgestimmt. Er sollte nach wenigen Tagen beendet sein und die Seidenstraße auf Schienen nicht gefährden. Noch hat er diese Verbindung nicht ins Wanken gebracht. Sie ist politisch gewollt. Da ein Teil der Schienen-Seidenstraße über Belarus läuft, hat auch dessen Machthaber Lukaschenko vermutlich kein Interesse, sich direkt am Ukraine-Krieg zu beteiligen. Der Geschäftsführer von Baltic Port Rail Mukran berichtet: „Die Destination via Mukran existiert seit März 2022 nicht mehr. Die Seidenstraße läuft aber noch in abgeschwächter Größe über Weißrussland, Polen nach Westen. Ein Strang läuft zudem im Süden via Baku, aber alles sehr schwach, auch wegen der Lieferprobleme in China.“

Nur der Südkorridor der Schienen-Seidenstraße über Kasachstan, Aserbai-

dschan und die Türkei stellt gegenwärtig eine realistische, aber in ihrer Kapazität begrenzte Variante dar. Ganz besonders die beiden letzteren Länder wollen ihre Beziehungen zu China ausbauen und haben ein deshalb ein starkes Interesse an einer verstärkten chinesischen Präsenz. Doch China sucht weder dauerhafte Freunde noch dauerhafte Feinde, sondern nur dauerhafte Einflussphären, die wirtschaftlichen Erfolg versprechen.

Internet-Quellen:

www.dbcargo.com/rail-de-de/logistik-news/die-zukunft-der-seidenstrasse-db-cargo-china-6952600

<https://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/520317/Gefahrdet-der-Ukraine-Krieg-die-Neue-Seidenstrasse>

www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2022/heft/3/beitrag/krieg-in-der-ukraine-das-ende-der-neuen-seidenstrasse.html

InnoTrans 2022

Redaktion

Die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik InnoTrans findet normalerweise alle zwei Jahre am Funkturm in Berlin statt. Die vorletzte liegt allerdings vier Jahre zurück, denn 2020 fiel sie der Pandemie zum Opfer. Vom 20. bis 23. September 2022 war es dann wieder soweit. In 41 Hallen und auf dem Freigelände stellten 2 834 Aussteller aus 56 Ländern aus, diesmal aber nur für Fachbesucher.

137 394 Besucher aus 131 Ländern kamen und bewunderten u.a. 250 Weltneu-



heiten. Ganz allgemein standen 2022 alternative Antriebe im Vordergrund. Dazu gehören:

Zweikraftloks

Diese Triebfahrzeuge können zwischen herkömmlichen Diesel- und Elektroantrieb wechseln und damit sowohl auf elektrifizierten Strecken als auch auf



Das Freigelände der InnoTrans im Aufbau

Auskopplung aus InnoTrans-Werbevideo

Abschnitten ohne Fahrleitung eingesetzt werden. Auf Unterwegsbahnhöfen lässt sich damit bis in die Anschlussbahn rangieren, denn die Lok läuft auch weiter, wenn der Draht endet.

150 dieser Novitäten hat DB Cargo bereits bei Siemens Mobility bestellt, mit einer Option auf 400 Fahrzeuge. Einige Vorserien-Modelle dieser Lok Vectron Dual Mode (BR 249) wurden in den letz-

ten Monaten im Siemens Testcenter in Wegberg-Wildenrath (NRW) getestet. Die ersten sollen 2024 ausgeliefert werden.

STADLER bietet eine Zweikraftlok Euro 9000 an. Auch sie kann unter allen gängigen Stromsystemen oder mit Diesel fahren.

Hybrid-Rangierloks von Vossloh

Die gewählte Antriebsvariante DM 20 BDD verfügt über zwei Dieselgenerator-



Siemens-Zweikraftlok Vectron Dual Mode (BR 249) für DB Cargo
Siemens-Pressefoto

**Studie einer
Vossloh-Hybrid-
Rangierlok
Vossloh-Press-
foto**



Aggregate und eine Traktionsbatterie als Energiespeicher. Eine Nachrüsteinheit zum Aufladen unter elektrifizierten Strecken ist auch möglich. Dann kann ganz auf den Dieselmotor verzichtet werden. 50 solcher Loks sollen ebenfalls 2024 von Vossloh an die DB AG ausgeliefert werden. Vossloh Lokomotives Kiel ist seit 2019 in chinesischem Besitz.

Veredelter Schotter

Hierbei wird konventioneller Schotter mit einem Pulver aus recycelten Autoreifen ummantelt. Dieses neue Material „Neoballast“ hat eine längere Lebensdauer und benötigt weniger Unterhalt, bei gleichem Einbauprozess und Drainageverhalten. Es erhöht den Lärmschutz und die Vibrationen verringern sich. Die Energie wird besser weitergeleitet und die aufliegende Last besser verteilt. Das ermöglicht eine deutliche Reduktion der Schotterbetthöhe und der Stopfintervalle. Dank dieser Merkmale sinken die Lebenszyklus-Kosten des Gleises um ca. 20 Prozent. Pilotversuche finden derzeit in Spanien statt.

Druckluftfreie Bremsen

153 Jahre nach Erfindung der Druckluftbremse von Westinghouse gibt es erstmals eine serienreife Alternative, die ohne Druckluft auskommt. Der von Liebherr und der Uni Rostock entwickelte druckluftfreie Bremsaktuator wird rein elektrisch angesteuert. Kompressoren, Druckluftleitungen und -behälter werden für die Bremsfunktion nicht mehr benötigt und können daher vollständig entfallen. Der Bremsaktuator sitzt wie die Druckluftbremse unter dem Wagen und erzeugt elektrohydraulisch die notwendige Bremskraft. Damit lässt sich punktgenauer anhalten und auch schneller wieder lösen. Bei Stromausfall wird automatisch gebremst und die Bremskraft erhalten, die dann mechanisch oder mit „neuem“ Strom“ gelöst werden kann.

Dieses neue Bremssystem hat die Firmenabteilung Siemens Bremse erstmalig in Wagenzüge der Wiener U-Bahn eingebaut, die ab 2022 im Fahrgastbetrieb verkehren. Für Vollbahn-/Ganzzüge ist es eine tolle Neuerung. Einzelwagen müssten wohl zeitweise Zwitter werden, sodass



Stewardessen
am Stand der
PKP / UZ
Pressefoto
Messe Berlin
GmbH

sie erst nach einem Stichtag endgültig umgestellt werden können.

Im September 2022 kehrte die InnoTrans eindrucksvoll zurück. Sie ist der Motor und das Aushängeschild der gesamten Bahnbranche. Die große Bandbreite an Innovationen und Know-how

war beeindruckend. Die Entwicklungen auf der Schiene sollte europaweit, nicht nur national, vorangetrieben werden. Die nächste InnoTrans auf dem Berliner Messegelände wird vom 24. bis 27. September 2024 stattfinden, aber wieder nur für Fachbesucher.

Das Ende der Zettelwirtschaft bei DB Fernverkehr

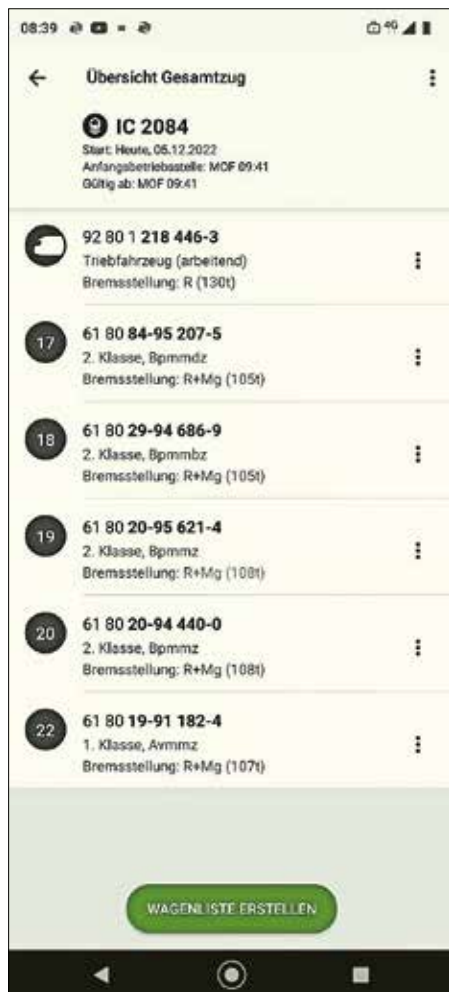
Peter Grunenberg, Adorf (Vogtl) – Regionaler Fachberater Eisenbahnerbe in Sachsen und Zugchef im DB Fernverkehr

Im Sommer 2022 führte die DB Fernverkehr AG die „Digitale Zugerfassung“ ein. Sie ersetzt das handschriftliche Ausstellen der Wagenliste und des Bremszettels. Dies bedeutet, dass der Zugchef/Fertigsteller diese Vordrucke nicht mehr manuell auf Papier ausfüllt, sondern digital mit dem Diensthandy

bearbeitet und anzeigt. Im Menü der App „RIS-Communicator“ gibt er/sie die gewünschte Zugnummer ein und hat dadurch Zugriff auf bereits im System „Geplante Fahrzeuge“ und kann diese, wenn notwendig, auf dem Handy bearbeiten. Sollten noch keine Fahrzeugdaten hinterlegt sein, so kann

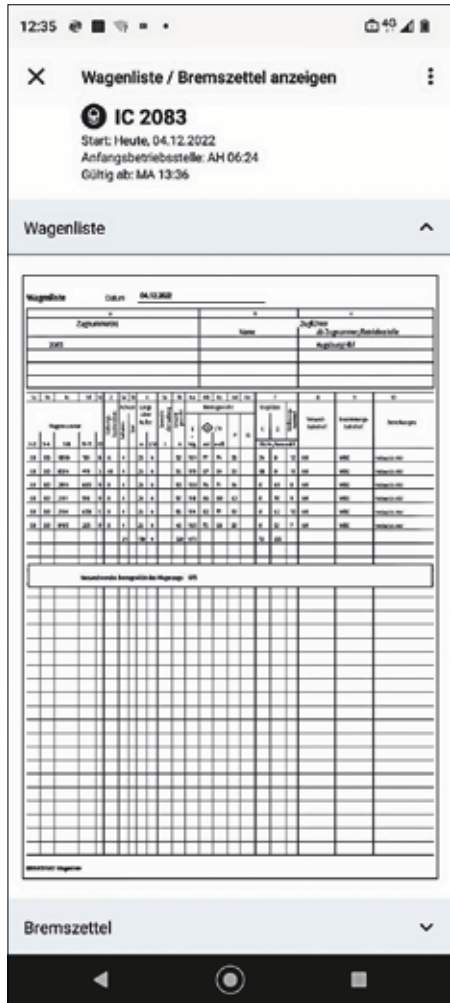
er/sie den Zug ganz einfach durch Ein-scannen der Fahrzeugnummern (Foto mit Handy) „neu erfassen“. Wenn alle Fahrzeuge (auch die Lok) erkannt sind, zeigt die App die erstellte Wagenliste auf dem Handy an. Der Zugchef/Fertigsteller muss nun die Richtigkeit der Angaben nochmals prüfen und dann bestätigen. Erst nach der Bestätigung führt das Menü „Weiter zum Bremszettel“. Hier werden noch die aktuellen Fahrplan-Daten wie „Größte mögliche Geschwindigkeit“ und „Angaben über NBÜ/TB 0“ (s.u.) eingegeben, und schon erstellt das System den aktuellen Bremszettel. Alle bei der Bremsberechnung erforderlichen Regeln und Weisungen sind im System eingearbeitet. Aber auch diese Daten müssen vom Zugchef/ Fertigsteller noch einmal auf ihre Richtigkeit geprüft werden. Wenn alles passt, sendet das System die erstellten Dokumente online ins Netz. Nun kann sich der Triebfahrzeugführer den Bremszettel auf sein Endgerät laden und hat ihn jederzeit in digitaler Form zur Verfügung. Bei Personalwechsel greifen der neue Zugchef und/oder der Triebfahrzeugführer auf die einmal erstellten digitalen Daten zurück. Auch der Fahrtrichtungswechsel oder das Ausschalten einer schadhafte Bremse kann so jeder Zeit über das Handy erfasst und ins System eingepflegt werden. Die digital erfassten Unterlagen stehen auch für Folgeprozesse in Echtzeit zur Verfügung.

Bereits schon länger wird die „Digitale Zugabfertigung“ im DB Fernverkehr genutzt. Sie ist wirklich eine große Hilfe für den Zugchef. Durch Antippen des Handy-Buttons gelangt



Übersicht Gesamtzug für IC 2084 am 5. Dezember 2022

man im „Eingebuchten Zug“ auf die aktuelle Bahnstation. Hier kann man Abfahrtszeit, Bahnsteig-Nº, Verspätung, Angaben zu Rollstuhlbeförderung, Logistik und Gleiswechsel ersehen. Mit einem Lautsprecher und dem Symbol „Zp9“ im Display beginnt der Zugchef seine Abfertigung. Durch Antippen des Lautsprechers löst er die Band-



Digitale Wagenliste für IC 2083 am 4. Dezember 2022 ab Betriebsstelle Augsburg (MA)

ansage am Bahnsteig aus. Durch das Verschieben (Wischen) des Zp 9-Symbols erteilt er dann den Abfahrtraum an den Triebfahrzeugführer. Weitere tolle Funktionen sind u.a. der direkte Telefonanschluss zur zuständigen Verkehrsleitung und zur Bundespolizei, zur Reisenden-Erfassung sowie zum



**Digitaler Bremszettel für IC 2065 am 4. Januar
2023 ab Betriebsstelle Karlsruhe (RK)**

„Elektronischen Zugbericht“. Nach den wohl üblichen Startschwierigkeiten läuft das System jetzt ganz gut. Allerdings benötigt man immer eine Internet-Verbindung. Steht diese vor Ort nicht zur Verfügung, gibt es eine sehr vereinfachte Rückfallebene in Form von „Ersatzwagenliste/ Brems-



Fahrtrichtungsinfo IC 2083 am 4. Dezember 2022 ab Betriebsstelle Augsburg (MA)

zettel“ in Schriftform. Auch in der Bord Gastronomie hat die digitale Welt vieles einfacher gemacht. Hier reicht das Spektrum von „Bestellen am Platz“ bis „Mobile Kasse“. Natürlich funktioniert auch hier alles nur mit Netz-Verfügbarkeit und Internet-Zugang.

Abkürzungen:

App Anwendungssoftware (engl: Application software)

NBÜ/TB 0 Notbremsüberbrückung/Türblockierung ab 0 km/h

RIS Reisenden-Informationssystem (hier: RIS-Communicator oder RIS-Zub/KiN für autorisierte Diensthandys)

Zp9 Signal „Abfahren“

Literatur:

„Deine Bahn“ 2/2022, Seite 20 oder auf <https://www.system-bahn.net/wp-content/themes/systembahn/includes/readpdf.php?file=33690>

PS der Redaktion:

Die Deutsche Reichsbahn plante für 1970 bereits ein ähnliches EDV-Projekt mit dem Namen „Automatisches Datenerfassungs- und Abrechnungssystem des Güterwagenparkes (ADAG)“. Die Dateneingabe ins System sollte mit stationären Fernschreibgeräten erfolgen. Leider konnte damals der notwendige Großrechner nicht beschafft werden.

Weltpremiere der Wasserstoffzüge im Linienverkehr

Redaktion

1907 wurden die Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn (BOE) und 1912 die Wilsstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn (WZTE) als Ergänzung zur damaligen Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahn gegründet. Aus dem Zusammenschluss dieser Unternehmen gingen 1981 die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) hervor. 2011 übernahm diese mit 15 Dieseltriebzügen das Strecken-Netz zwischen Cuxhaven, Bremerhaven, Bremervörde und Buxtehude. Seit dem 24. August 2022 kommen nun Linienzüge mit Wasserstoffantrieb zum Einsatz. Laut Betreiber ist es der erste planmäßige Wasserstoff-Zugverkehr der Welt. Auf 126 Kilometern fahren

jetzt hier 14 Triebzüge mit Brennstoffzellenantrieb. Sie gehören der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen. Von September 2018 bis Februar 2020 liefen bereits zwei Wasserstoff-Prototypen erfolgreich im Testbetrieb.

Der niedersächsische Ministerpräsident Stephan Weil erklärte dazu: "Dieses Verkehrsprojekt im Elbe-Weser-Dreieck hat weltweit Vorbildcharakter, es ist ein hervorragendes Beispiel für eine erfolgreiche Transformation Made in Niedersachsen."

An dem Projekt mit einem Volumen von 93 Millionen Euro sind der Schienenfahrzeugbauer Alstom, die evb sowie das Gas- und Engineering-Unternehmen Linde beteiligt. Letzteres sorgt für die Bereit-

Wasserstoffzug Coradia iLint der Firma Alstom

Pressefoto Alstom



Wasserstofftankstelle der Firma Linde in Bremer-vörde Foto: evb



stellung des Wasserstoffs, der in speziellen Tanks in Bremervörde gelagert wird.

Die Alstom-Triebzüge Coradia iLint werden in Braunschweig und Salzgitter gefertigt. Jeder Wasserstoffzug kann emissionsfrei und flüsterleise mit einer Tankfüllung rund 1 000 Kilometer fahren. 1,6 Millionen Liter Diesel werden pro Jahr eingespart und etwa 4 400 Tonnen CO₂ nicht erzeugt. Die Fahrzeuge erreichen eine Spitzengeschwindigkeit von 140 km/h und

haben 310 Sitzplätze sowie acht Fahrradstellplätze. In den Zügen gibt es WLAN und 230V-Steckdosen an den Sitzen. Die Wasserstoffzüge verkehren an Werktagen morgens ab 4:38 Uhr und ab 6:30 Uhr an den Wochenenden.

Der Beitrag basiert auf online-Artikeln von Antonia Wallner und Panagiotis Kolokythas sowie der Zeitung „Hannoversche Allgemeine“.

Kurzberichte:

Dampflok IV K der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Schmalspur-Traditionsbetrieb

Am 17. September 2022 beging die BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul das 138. Streckenjubiläum der Schmalspurbahn Radebeul–Radeburg (Löbnitzgrundbahn). Dabei kamen an diesem Tag zwei Oldtimer-Lokomotiven zum Einsatz, die als über 100-jährige in einem erstaunlich guten Zustand sind:

Zwischen 1892 und 1921 wurden insgesamt 96 Lokomotiven mit den Bahnnummern 103 bis 198 in Dienst gestellt. Dabei erhielten sie zunächst die Gattungsbezeichnung H M T K V, welche sie als Lok des Herstellers Hartmann (H) der Bauart Meyer (M) als Tenderlok (T) mit 750 mm Spurweite (K) und Verbundtriebwerk (V) kennzeichnete. Ab 1896 wurden sie als K IV und ab 1900 als IV K bezeichnet. Das „K“ steht für „Kleinspur“.

(Quelle: https://dewiki.de/Lexikon/S%C3%A4chsische_IV_K#cite_note-8)



K.Sächs.Sts.E.B. 132 und 176 am 17. September 2022 auf dem Bahnhof Radeburg, oben am Bahnsteiggleis, unten beim Wassernehmen vor dem Heizhaus
Fotos: L. Kuhne



Ohne umzusteigen vom Berner Oberland zum Genfersee

Im Heft 43, Seite 72 ff, berichteten wir von dem beeindruckenden Schweizer Touristenzug GoldenPass-Express zwischen Interlaken und Montreux. Zu der Zeit musste noch in Zweisinnen umgestiegen werden, da hier die Normalspur auf Meterspur wechselt. Seit dem 11. Dezember 2022 werden neue Panoramawagen während der Fahrt mit 15 km/h innerhalb von 30 Sekunden automatisch vom europäischen Normalspurnetz (1 435 mm) auf das Meterspurnetz umgespurt. Das ist eine weltweit einmalige technologische Meisterleistung.

(<https://www.dmm.travel/nc/news/mit-dem-zug-umsteigefrei-vom-berner-oberland-zum-genfersee>)

Ukrainische Staatsbahn hält durch

Die Ukrainische Staatsbahn (UZ) hält seit Monaten unter Kriegsbedingungen die Versorgung im Land aufrecht. Stand Januar 2023 hat sie ca. vier Millionen Bürger in den Westen der Ukraine evakuiert. 600 000 Bürger transportierte sie in die EU-Staaten. Nach wie vor unterhält sie Direktverbindungen nach Polen, Tschechien, Ungarn, Österreich, Rumänien, der Slowakei und nach Moldau. Am 19.



Umspuranlage in Zweisimmen – Die Außen-schienen dienen der Führung der Wagenkästen auf ausklappbaren Rollen. Mittig im Gleis liegen die Umspur-schienen für die Drehgestelle.

Quelle: <https://direkt.sob.ch>

November 2022 fuhr erstmals wieder ein Zug des öffentlichen Verkehrs in das von russischen Truppen geräumte Cherson. Unter täglichem Beschuss leben die ukrainischen Eisenbahner sehr gefährlich. Bis zum Jahresende sind bei der Arbeit 550 verwundet und 273 getötet worden (Juni 2022: 257/177, s. Heft 48, Seite 9 ff).

Die Lieferkette zum UZ-Fernzug funktioniert

Quelle: Tages-spiegel/Anadolu Agency auf www.tagesspiegel.de/wirtschaft/chef-der-ukrainischen-bahn-der-krieg-ist-keine-entschuldigung-fuer-uns-8678785.html



Wenn alle Brunnlein fließen...

Gottfried Bartsch, Friedersdorf/Oberlausitz – BSW-Ortsstelle Löbau/Sa.

Nun habe ich wieder einen Hingucker mehr auf meiner HO-Modellbahnanlage. Doch vorher musste ich einiges ausprobieren, damit fließendes Wasser aus den Röhren eines handelsüblichen Stadtbrunnens naturgetreu nachgebildet werden konnte. (Bild 1). Von einer anderen Firma wird ein Feuerwehrrupp angeboten, der mit einem Schlauch einen Löschangriff ausführt. Dabei bewegt sich eine durch einen Motor angetriebene, superempfindliche Blechspirale in einem transparenten Plastikschauch. Sieht zwar gut aus, war aber für meinen gewählten Brunnenbausatz aufgrund der zu engen Bögen, die den Wasserfluss darstellen, nicht zu verwenden. Nach langem Überlegen kam ich auf die Idee, es einmal mit FlackerLED's und Lichtleitkabel zu versuchen. Beim ersten Versuch nahm ich ein zwei Millimeter dünnes transparentes Lichtleitkabel, aber die erwartete seitliche Ausstrahlung entlang des Wasserbogens im Brunnen blieb aus. Das ist aber der eigentliche „Kick“, um den es bei dieser Wasserflussimitation geht. Danach erwarb ich ein Stück 1,5 Millimeter dünnes, transparentes Lichtleitkabel aus dem Internet. Es wurde damit beworben, dass man mit solch einem „Kabel“ zum Beispiel linienförmige dezente Beleuchtungen von Kanten usw. in einem Auto vornehmen könnte. Diesmal stimmte die Werbung mit der Realität aus Fernost überein. Zur Verbesserung des Leuchteffektes raute ich das kleine Stück der vier zu fertigenden Bögen, was frei sichtbar ist, mit feinem Schmirgelpapier rundum auf, was den erwünschten Effekt



Original des Herstellers in Größe 43x43x56 Millimeter (Bild 1)

Quelle: Webseite des Herstellers FALLER

verbesserte (Bild 2). Ich war begeistert. Nun ging es an die gestalterische Umsetzung bis zum probeweisen Einbau auf der Anlage. Ich habe alles so gebaut, dass bis auf die kompakte Innensäule, aus der die vier Röhre ihr Wasser ins Brunnenbecken „sprudeln“, alles wieder einfach auseinandergebaut werden kann. Die Innensäule bekam lediglich eine Polystyrolfußplatte eingeleimt. In diese war zuvor eine entsprechend lange M2-Gewindespindel mittig und fest eingeschraubt worden. So konnte der Brunnen durch die vorgegebene Plattendicke der Anlage und der darunter noch zu installierenden LED-Technik in einem Holzblock aus Pappelholz auf der Anlage befestigt und jederzeit auch

wieder demontiert werden. Das Brunnenbecken färbte ich am Boden ganz leicht hellblau ein. Zusätzlich baute ich auf einer Pappe kleine quadratisch-flache blaue LED's ein, die ich mittels eines regelbaren Widerstandes in ihrer Helligkeit weit herunter dimmen kann. Unter die im Brunnenbausatz enthaltene genarbte Wasseroberfläche legte ich noch eine milchig-transparente Plastescheibe gleicher Größe, sodass man die einzelnen blauen LED's am Beckengrund fast nicht mehr ausmachen kann. Durch all diese Einbauten und den Beckenboden wurden die vier Öffnungen mit je 1,6 Millimeter Durchmesser für das Lichtleitkabel gebohrt, auch weiter durch die Anlagenplatte. An der Brunneninnensäule bohrte ich die vier Auslaufrohre an den grünen Rosetten ganz vorsichtig zehntelmillimeterweise per Hand auf. Andererseits musste das dort nun einzusteckende 1,5 Millimeter dicke Lichtleitkabel etwas angespitzt werden, weil die grünen Auslaufrohre sonst zu zerbrechen drohten. Außen wurden die Ornamente in den einzelnen Brunnenfeldern farbig mit Nitrofarbe und Minipinsel von ihrem tristen Mittelbraun befreit, der Brunnenrand erhielt einen Anstrich mit einem kupfernen Farbton. Auch die steinernen Strukturen wurden etwas nachgearbeitet. Wer will, kann da natürlich noch kreativer sein, doch mir ging es vorrangig um die LED-Technik.

Für die Aufnahme der Flacker-LED's mit fünf Millimeter Durchmesser unter der Anlagenplatte wurde ein um etwa ein Zentimeter rundum breiterer Pappelholzblock mit entsprechender Dicke gefertigt als es die Außenmaße des Brunnenbodens auf der Anlage sind. Damit lässt sich besser arbeiten. Der Holzblock erhält anhand



Der farblich verbesserte Brunnen mit dem neuen LED-Kabel an den Ausflüssen (Bild 2)

einer vorher gefertigten Schablone die erforderlichen Bohrungen: Mittelspindel M 2, 4x Lichtleitkabel 1,6 Millimeter, Kabeldurchführung der blauen Rechteck-LED's der Brunnengrundbeleuchtung, von unten die fünf Millimeter-Bohrungen zur Aufnahme

Der weiß-blaue Farbwechsel im rechten Wasserstrahl ist nur eine Momentaufnahme und lässt erahnen, wie es im Original funktioniert (Bild 3)
Fotos: Autor (3x)



me der Flacker-LED's und zwei Bohrungen von unten zum Anschrauben des Blockes an die Anlagenplatte. Die Flacker-LED's habe ich nicht eingeklebt, sondern mit kleinen bearbeiteten Plastikwinkelstücken und Gleisbauschrauben (deshalb Pappholz zur leichteren Montage) befestigt. Die LED's werden parallel geschaltet und mittels Vorwiderstand an die zur Verfügung stehende Gleichspannungsquelle unter der Anlage per Miniaturstecker angeschlossen. Die vier Lichtleitkabel des „Brunnenwassers“ müssen so weit gekürzt werden, dass sie stumpf auf den Flacker-LED's mit ganz wenig Abstand fast aufsitzen. Das erfordert bei ihrem Einfädeln unter der Anlage in den Beleuchtungsblock etwas Geschick und Geduld. Und schon fängt das Wasserimitat aus den vier Rohren des Brunnens an wie ein Strahl in natura zu fließen (Bild 3). Ich kann versichern,

dass es auf der Anlage der Realität doch ziemlich nahekommt.

Auch meine Partnerin ist begeistert und hat meine Bastelei abgenickt. So kann ich zufrieden das nächste Projekt angehen. Die im Originalbausatz enthaltene grün-keusche Figur (siehe Bild 1) werde ich durch einen stattlichen metallenen Ritter aus der Bastelkiste ersetzen, der etwas größer ist und mit etwas Silber und Gold an seiner Rüstung den Brunnen optisch weiter aufwertet. Das Umfeld des Brunnens will ich parkähnlich gestalten, zuerst musste aber die Technik funktionieren.

PS der Redaktion:

Einen ähnlichen fließimitierenden Brunnen haben wir Ende Oktober 2022 beim Obervogtländischen Modelleisenbahnclub ODC in Adorf (Vogtl) gesehen.



Der vergleichbare Brunnen beim OMV Adorf (Vogtl).

Foto L. Kuhne

Wieder Flohmarkt und große Ausstellung beim MEC Münster

Detlef Weber, Münster (Westf) – BSW-Gruppe MEC Münster

Am 26. September 2022 war in den Westfälischen Nachrichten zu lesen: „Endlich wieder ein Flohmarkt, das haben wir schmerzlich vermisst“. Nach der langen Corona-Zwangspause konnte am Sonntag, den 25. September 2022 vor unseren Clubräumen am Industrieweg auf zahlreichen Tischen nach Gleisen, Lokschuppen, Miniaturfahrzeugmodellen, Weichen, Waggonen und Modellhäuschen gefahndet werden. Und für viele war die Zeit der pandemiebedingten Einsamkeit in den eigenen vier Wänden offenbar Grund genug, die alte Modelleisenbahn mal wieder aus den Kisten zu holen. Scheinbar sind viele wieder ins Hobby eingestiegen, weil sie daheim die Zeit dazu hatten. Und man merkte es beim Flohmarkt den Besuchern an. Gesucht wurden Startpackungen mit einem Gleisoval für Neueinsteiger ebenso



Joachim Spitz (links) und Meinhard Hockmann vom MEC Münster während des Flohmarktes am 25. Sept. 2022 auf Außenposten
Foto: Helmut Eitzkon, Westfälische Nachrichten

wie Büsche, Bäume und Parkbänke im Miniaturformat zur weiteren Ausgestaltung der schon vorhandenen Anlage. Alles in allem eine tolle Veranstaltung, wozu auch das schöne Herbstwetter beigetragen hatte. Auch in unseren Clubräumen konnte

Der umlagerte Modellbahnhof Hilstrup auf der Ausstellung am 14./15. Januar 2023. Rike Rehwinkel, Mitglied unserer Jugendgruppe, hat die komplizierte Aufgabe als „Fahrdienstleiterin“ mit Bravour gemeistert.

Foto: Oliver Selent, MEC-Münster





Die Ausstellung am 14./15. Januar 2023 wurde auch von einem Flohmarkt begleitet. Selbst kleinere Reparaturen wurden vor Ort vom unserem „Fachpersonal“ ausgeführt. – ganz links: Ulrich Bernsmann und Detlef Weber
Foto: Michael Stach, MEC-Münster

ein Teil der Module nach Münsteraner Vorbildern besichtigt werden. Gezeigt wurden u. a. der Bahnhof Mecklenbeck sowie die Verzweigung der Strecken nach Osnabrück und Rheine mit der angedeuteten Nebenbahn nach Warendorf.

Seit einiger Zeit beschäftigen wir uns mit der Digitalisierung unseres Modellbahnhofs Hilstrup. Das Vorbild des Bahnhofes befindet sich im südlichen Münster. Vor allem die Mitglieder der Jugendgruppe waren ganz erpicht darauf, die Modellbahnanlage per Smartphone steuern zu können. Bei der Modellbahn-Ausstellung am 14./15. Januar 2023 im Münsteraner Pfarrheim St. Gottfried war es dann endlich soweit. Hier kam erstmals der fertig digitalisierte Bahnhof Hilstrup zum Einsatz.

Wegen der Länge dieses Anlagenteils von immerhin zehn Metern wird dementsprechend viel Platz benötigt. Dieser stand im Pfarrheim zur Verfügung. Insgesamt wurden über 40 Meter Modulanlagen weiterer Münsteraner Vorbilder präsentiert. Wir haben uns alle über diese Veranstaltung sehr gefreut. Zum einen war es seit Jahren die erste „richtige“ Ausstellung in Münster. Zum anderen sind natürlich die Einnahmen aus den Eintrittsgeldern sehr willkommen, denn auch über unseren Modellbahnclub ziehen aufgrund der Mietkostendiskussion dunkle Wolken auf. Wenn das BSW den aktuellen Kurs in Sachen Mieten so weiter fährt, ist das Fortbestehen unserer 1949 gegründeten Kulturgruppe stark gefährdet.

Die lokale Presse ließ es sich nicht nehmen, unsere tatkräftigen Mitwirkenden abzulichten, v.l.n.r.: Ulrike und Detlef Weber (Kassenwart), Eike Rehwinkel, Fynn Steltenkamp, Beate Hockmann, Holger Brös-kamp, Meinhard Hockmann (stellv. Gruppenleiter) und mit dem Rücken zur Kamera der Vertreter der örtlichen Presse
Foto: Michael Stach, MEC-Münster



Tage der offenen Tür in Neu-Ulm

Peter Domke, Neu-Ulm – BSW-Gruppe Modellbahnfreunde Neu-Ulm

Am Wochenende 22./23. Oktober 2022 konnten wir nach zwei Jahren endlich wieder Tage der offenen Tür ohne Einschränkungen veranstalten. Es hat richtig Spaß gemacht, mit Hobbykollegen und -kolleginnen sich wieder unterhalten und fachsimpeln zu können und unsere Modellbahnanlage öffentlich auszustellen. Zwei befreundete Modelleisenbahner

haben ihre Schaustücke vorgeführt und einer hat gezeigt, wie mit wenig Aufwand Kunststoffmodelle farblich aufgewertet werden können.

Für uns war die Veranstaltung ein Erfolg. Die Besucherzahl hätte etwas höher sein können, aber das milde, spätsommerliche Wetter hat unser "Indoor-Hobby" etwas ausgebremst.

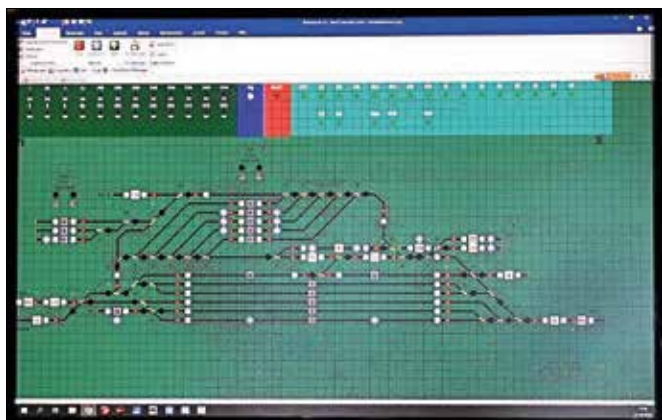
Der Hauptbahnhof auf der Modellbahnanlage Neu-Ulm



Ein funktionsfähiger Feldbahnkreis passt sogar in einen Kaugummi-Automat.

Digitales Gleisbildstellwerk für den Abstellbahnhof der Modellbahnanlage Neu-Ulm (Programm Railroad & Co. TrainController Gold)

Fotos: P. Domke (3x)



Das (vorläufige) Ende des Modellbau-Seminars Süd

Dr. Peter Schnell – Seminarteilnehmer

Mit dem 14. Seminar – von Samstag, den 12. November bis Samstag, den 19. November 2022 – konnten die Teilnehmer des Modellbau-Seminars Süd ihre Anlage im Schwarzwaldhotel Baiersbronn fertigstellen. „Fertigstellen“ bedeutet, dass die Anlage fahrtüchtig ist und alle Segmente samt Hintergründen aufgebaut sind. Nach drei Tagen intensiver Arbeit am Modell und der Vollendung des letzten, siebenten Segments „Ebenhausen“, konnte die Anlage der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Man sagt den Modellbahnern nach, dass ihre Anlagen nie fertig würden. Das mag vielleicht da oder dort so sein, nicht aber im Seminar von Baiersbronn. Es sind zwar noch einige ergänzende Arbeiten notwendig, wie z.B. die Beleuchtung einiger Gebäude. Vielleicht sollte auch noch einiges

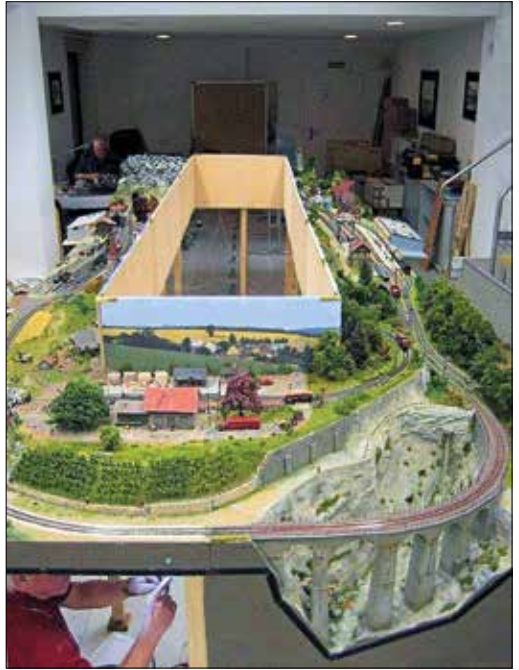
Grün „angepflanzt“ werden. Aber das alles sind Restarbeiten zur Vervollkommenung, die keinen großen Einsatz erfordern. Am Donnerstag, den 17. November konnte daher die Anlage der Öffentlichkeit präsentiert werden. Zuerst kamen hauptsächlich Gäste des Hotels vorbei, staunend, was sich da in 14 Jahren im „Untergrund“ des Hotels getan hatte. Da die meisten Eisenbahner sind oder waren, fand auch ein reger fachlicher Gedankenaustausch statt. Ab Freitagnachmittag trafen dann zahlreiche Interessierte aus der Region ein. Da die Mund-zu-Mund-Propaganda schon im Vorfeld tätig war, kamen auch Modellbahninteressierte aus fernen Regionen. Sogar einen Schweizer konnten wir begrüßen. Vielleicht lag es auch daran, dass Sandra Leske vom Schwarz-



Das Team
Foto: P. Schnell

waldradio Anfang der Woche in ihrer Musik-Sendung auf die Besuchungsmöglichkeit hingewiesen und unsere Anlage und unser Team kurz vorgestellt hatte. Die Besucher lobten vor allem die Detailgenauigkeit der Anlage und die Kreativität bei der Ausgestaltung.

Viele Nicht-Modellbahner fragen sich sicher: „Warum bauen diese gestandenen Männer jahrelang an solch einer Anlage? Warum tun sie das? Sind diese Männer nicht erwachsen geworden?“ Die Antwort: „Basteln und Bauen ist so etwas wie eine Schöpfung, etwas Neues schaffen und immer weitermachen mit Geduld und Durchhaltevermögen. Basteln und Bauen besetzt unzählige Betätigungsfelder, nicht nur im Modellbahnbau. Auch der Maßstab ist dabei zweitrangig“. Jeder wird mir sicher zustimmen, wenn ich sage, dass die Freizeitgestaltung für den Menschen sehr wichtig ist. Über das „richtige“ Hobby lässt sich trefflich streiten und die Modellbahner würden wohl nie behaupten, dass ihr Hobby das einzig wahre sei. Aber dass es ein pädagogisch wertvolles ist, ist unbestritten. Wenn uns ein neutraler Beobachter zugeschaut hätte, hätte er beobachten können, dass jeder von uns tief in seine Arbeit versunken und konzentriert war. Die Psychologen nennen es „Flow“. Das ist ein Zustand tiefsten Glücks, ein Schaffensrausch, der Geduld und Durchhaltevermögen verlangt; alles Eigenschaften, die nützlich für das ganze Leben sind. Jeder braucht den Mut, etwas Neues entstehen zu lassen. Eigentlich geht es immer um das Anfangen, aber auch



Unten sitzt einer

Foto: L. Wissler

um das Weitermachen, um das Vertrauen darauf, dass alles gut wird – und um die Zuversicht, dass es wieder gut wird, wenn es mal nicht gut war. Und was uns immer wichtig erscheint: Die reale Welt, die Natur, die Vorbilder zu studieren und diese im Maßstab 1:87 realitätsgetreu umzusetzen. Ein Wald ist keine Summation von einzelnen Bäumen, die womöglich auch noch alle gleich aussehen. Schauen Sie sich die Wälder auf verschiedenen Modellbahnanlagen an, dann sehen Sie, ob die Anlage gut oder weniger gut ist. Wir diskutierten, gaben uns gegenseitig Ratschläge, wir demontierten Szenen, die uns nicht gefielen und bauten sie anders auf, bis wir zufrieden waren. Diese Einstellung hielt uns 14 Jahre zusammen, dem gemeinsa-

men Projekt geschuldet, ohne Rücksicht auf Alter, Beruf und Neigungen! Auch, wenn wir immer das Ziel im Auge hatten, der Weg dahin war nicht immer einfach. Aber das Ergebnis, das wir 2022 der Stiftungsfamilie und der Öffentlichkeit vorstellen konnten, kann sich sehen lassen. Das ist ein Endprodukt, das nur in einem guten Miteinander entstehen kann.

Im Rückblick auf die vergangenen 14 Jahre Modellbahn-Arbeit sei der Stiftungsfamilie BSW+EWH gedankt, dass wir im Schwarzwaldhotel einen Tagungsraum (im Keller) kostenfrei zur Verfügung gestellt bekamen und die Stiftungsfamilie

das Projekt auch finanziell unterstützte. Natürlich griffen die Seminarteilnehmer auch kräftig in die eigene Geldbörse, denn das Material wurde zum Teil von uns selbst finanziert.

Die Modellbahnanlage wurde wieder eingelagert und harzt nun der Dinge, die da kommen werden. Vielleicht erlebt sie ein „Revival“ unter veränderten Bedingungen.

PS der Redaktion:

Kunst ist alles, was mit Leidenschaft gemacht wird. In diesem Sinne ist Modellbahn bauen auch eine Art von Kunst.

Zwei Fachsimpler

Foto: L. Wissler



Die 51 Jahre der Diesellok V 22 1286

André Pawlik – BSW-Gruppe Warener Eisenbahnfreunde

In diesem Beitrag wird eine unscheinbare Lokomotive vorgestellt, die aber für unsere BSW-Gruppe ein wichtiges Relikt und Aushängeschild war. In ihrem bisherigen Lokeleben von 51 Jahren befand sich die Maschine 28 Jahre unter der Regie der BSW-Gruppe Warener Eisenbahnfreunde. Schweren Herzens mussten wir die Lok jedoch im Frühjahr 2022 abgeben.

Entstanden ist die Lok im VEB Klimatechnik Karl Marx Babelsberg (vormals LKM) mit der Fabriknummer 262 286. Der Tag der Abnahme war der 30. Juni 1971. Die Probefahrt hatte schon am 24. Juni von Drewitz nach Caputh und zurück stattgefunden. Dabei wurde bei der Leerfahrt die Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h erreicht, während die Lastfahrt mit "Lok abgebremst" durchgeführt wurde. Übrigens war es an diesen Tag trocken und 22 Grad Celsius warm.

Nach der erfolgreichen Abnahme wurden die Stangen ab- und dafür Gegengewichte angebaut und mit maximal 65 km/h zum neuen Besitzer, dem VEB Well-

pappenwerk Waren (Müritz), mit fremder Kraft überführt. Jahrelang oblag der Lok die dortige Anschlussbahnbedienung. Gefristet wurde die Lok in der Einsatzstelle Waren (Müritz) des Bw Neustrelitz. Nach der politischen Wende wurde es jedoch immer ruhiger mit der Bedienung in der Anschlussbahn. So nach und nach wurde die Lok überflüssig und sollte verkauft oder abgegeben werden. Wer brauchte aber in diesen Zeiten noch eine Lok für eine Anschlussbahn? Somit ergab sich für unsere damals zweijährige BSW-Gruppe die Möglichkeit, die Lok zu übernehmen. Der Übernahmetag war der 7. April 1994. Mühselig wurde sie durch einige unserer Mitglieder technisch und optisch aufgearbeitet. Was jedoch an zusätzlichen Arbeiten und Verantwortungen in der nächsten Zeit auf die Gruppe hinzukam, wurde uns erst später bewusst. Das Bahn-Sozialwerk hat uns damals mit wertvoller Hilfe unterstützt. Nur so konnte die V 22 1286 weiter betriebsfähig unterhalten werden.

Die V 22 überführte am 8. Juni 1996 einen K-Wagen von Waren (Müritz) nach Möllenhagen
Sammlung BSW-Gruppe Warener Eisenbahnfreunde



Der erste reguläre Sonderzugeinsatz war am 18. September 1994 von Waren (Müritz) nach Möllenhagen und zurück. Unterstützt wurde die Fahrt mit der DB-Lok 311 697 (Kö), die auch als "Angstlok" fungierte und unsere Planung zu dieser ersten Fahrt sicherer machte. Auch bei einigen weiteren Fahrten und Ausstellungen war unsere V 22 im Einsatz. Es zeigte sich jedoch, dass es immer schwieriger wurde, so eine kleine und langsame Maschine vor Sonderzügen einzusetzen.

Auch die DB Netz-Forderungen nach Zugbahnfunk und PZB-Fahrzeugeinrichtung konnten nur schwer bzw. gar nicht umgesetzt werden. So wurde es ruhiger um unsere Lok in Bezug auf Sonderfahrten. Da aber für uns der langfristige Erhalt wichtig war, wurden andere Einsatzfelder gesucht. So wurde sie z.B. jahrelang als Rangierlokreserve in einem Betonwerk

vorgehalten und auch benötigt. Während dieser Zeit ist die Lok jedoch nicht besser geworden. Der Zahn der Zeit nagte an ihr. Vor allem der ursprüngliche Motor war schadhaft und die Achsen abgefahren. Es ergab sich jedoch die Möglichkeit, einen großzügigen Spender zu gewinnen, der die Lok im Dezember 2007 mustergültig bei der Arriva Werke Nord GmbH in Neustrelitz aufarbeiten ließ. Neue Achsen und sogar ein Ersatz-Motor des Herstellers Caterpillar waren die Folge. Dieser Motor soll angeblich der Heizedieselmotor der Lok 201 999-0 gewesen sein. Unsere Lok bekam auch eine elektronische Sifa ES70/1b und wurde zur 312 286-8 umgezeichnet. Damit war der weitere Betrieb als Rangierlok auf einer Anschlussbahn im Raum Neubrandenburg gesichert. Trotz einer weiteren Aufarbeitung im Jahr 2016 mit kompletter Neulackierung gab es noch

Gruppenfoto vor unserer V 22 am 30. Juni 2021 in Neubrandenburg

Foto: Ronald Stannarius



genügend Alteile an der Lok, die in der Lage waren, den Betrieb zu unterbrechen. So war es dann leider das Strömungsgetriebe, welches undicht wurde und nur durch eine aufwändige Instandsetzung repariert werden konnte. Dazu musste die halbe Lok auseinander gebaut und das Getriebe nach Sachsen zur Aufarbeitung geschickt werden.

Rechtzeitig zum 50. Geburtstag am 30. Juni 2021 wurde die Lok fertig und wir konnten sie in einer kleinen Feierstunde würdigen.

Die Preisentwicklung der letzten Jahre ließen es immer schwieriger werden, die Aufarbeitungs- und Unterhaltungskosten durch unsere Gruppe zu stemmen, zu-

mal unser Altersdurchschnitt immer weiter nach oben stieg. Wir entschlossen uns daher, die Lok abzugeben, wie auch unsere Wagen zuvor. Unser damaliger Spender konnte sie übernehmen und sie ist heute im Sonneberger Raum im Einsatz.

Wir sind stolz darauf, dass wir die Lok über viele Jahre erhalten konnten und sie heute noch betriebsfähig ist. Doch nun haben wir Warener Eisenbahnfreunde keine "Großbahn" mehr und widmen uns ausschließlich der Modellbahn. Aber vielleicht werden wir, der Tradition folgend und wenn es unsere finanziellen Möglichkeiten zulassen, doch hin und wieder mal Fahrzeuge anmieten und bei Sonderfahrten mitmischen.

Klaus Steinbach, seit vier Jahren Regionaler Fachberater Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn für Hessen und Saarland

In den zurückliegenden Heften von Bahn&Modell hatten wir die Bezirksbeauftragten / Regionalen Fachberater (RFB) unseres BSW-Freizeitbereiches vorgestellt. Einer ist 2019 hinzugekommen, Klaus Steinbach.

Richard Bohne, Hannover – RFB EBE/MEB Niedersachsen/Schleswig-Holstein

Klaus Steinbach wurde am 30. Mai 1970 in Frankfurt am Main geboren. Nach dem Besuch der Grund- und Realschule begann er eine Ausbildung zum Industriemechaniker bei der Siemens AG in Frankfurt am Main. Nach erfolgreichem Berufsabschluss bewarb sich er bei der Deutschen Bundesbahn und begann ab 15. Juli 1991 eine Laufbahn-Ausbildung zum Lokführer. Er wurde später, wie es damals üblich war, als Beamter übernommen und bekleidet heute



als zugewiesener Beamter das Amt eines Lokomotiv-Betriebsinspektors (LokBI).

Schon in der Lehre trat Klaus Steinbach in die IG Metall ein, da ihm die Solidarität und die gemeinsame Kraft der Arbeitnehmer, gebündelt in einer Gewerkschaft, sehr am Herzen lagen. Bei der Deutschen Bundesbahn wechselte er dann zu einer beamtengeprägten Gewerkschaft. Das war 1995, nach der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn/Deutschen Reichsbahn im Jahre 1994. Der Eintritt in die Gewerkschaft der Lokführer (GDL), damals wie heute eine Gewerkschaft des DBB-Beamtenbunds und Tarifunion Tarifunion, war von dem Glauben an eine Interessenvertretung für die bei der Deutschen Bahn AG zugewiesenen Beamten getragen.

Als Klaus Steinbach 1993 in das Beamtenverhältnis übernommen wurde, trat er neben der Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten (KVB) auch der Stiftung BSW+EWB bei. Letzteres tat er aus Überzeugung und dem Wissen um eine soziale Gesellschaft innerhalb der Bahnlandschaft, die er mit seiner Mitgliedschaft auch entsprechend unterstützen wollte. Während seiner Tätigkeit als Triebfahrzeugführer bei der DB Regio AG wurde er 1997 in einer Arbeitsgruppe der Gewerkschaft aktiv und hatte in der Gewerkschaftsorganisation auch diverse Ämter inne wie z.B. stellvertretender Ortsgruppenvorsitzender. Zurzeit ist er stellvertretender Kassierer in seiner Ortsgruppe.

Nach einer Wahlperiode im Betriebsrat der S-Bahn Rhein-Main ist Klaus Steinbach neben seiner Arbeit jetzt hauptsächlich mit der Organisation von Wahlen für die Interessenvertretung der Arbeitnehmer bei der DB AG beschäftigt. Dazu gehören neben den Betriebsrats-Wahlen sowie den Wahlen zu den Schwerbehindertenvertretungen auch

die Aufsichtsratswahlen als Unternehmenswahlvorstand im Auftrag seiner Gewerkschaft.

Bei seiner Arbeit haben Klaus Steinbach die Jahre 2012-2014 als Abnahmelokführer in Berlin für die DB Regio AG besonders viel Spaß gemacht und ihn auch geprägt.

Schon als kleiner Junge faszinierte ihn die Eisenbahn, so wie es früher vielen Kindern und jungen Menschen ging. Dazu verhalf ihm auch sein Opa, der bei verschiedenen Dienststellen der Deutschen Bundesbahn beschäftigt war. Mit seinem Bruder betrieb Klaus Steinbach von 1979 bis 1995 eine Modellbahnanlage in Nenngröße H0. Diese wurde dann nach dem Auszug aus dem „Hotel Mama“ in eine eigene N-Anlage umgewandelt. Die Leidenschaft für das tolle Hobby Modelleisenbahn führte dazu, dass er im Jahr 2000 sogar Teile einer Clubanlage seines Modellbahnvereins „Interessengemeinschaft Schienenverkehr FFM“ bei dessen Auflösung übernahm. Seine jetzige N-Anlage mit einer Größe von ca. sechs Quadratmetern hat als Vorbild die Gotthard Nordrampe. Seit 1999 ist Klaus Steinbach Mitglied in verschiedenen Modelleisenbahngruppen, zuerst in der BSW-Freizeitgruppe Miniaturbahn Club Stellwerk Offenbach, seit 2015 Miniaturbahn Club Stellwerk Mülheim. Dort übt er auch das Amt des Kassierers aus.

Bei der Stiftungsfamilie BSW+EWB ist er seit 2017 Mitglied und Kassierführer der Koordinierungsstelle Mittelhessen der Region West. Im Jahr 2019 wurde er zum Nachfolger von Martin Bläß als Regionaler Fachberater der Region West für Hessen und Saarland berufen. Damit gehört Klaus Steinbach zur Leitung des BSW-Freizeitbereiches Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn. Wir wünschen ihm für diese ehrenamtliche Tätigkeit weiterhin alles Gute und viel Erfolg.

Lars Naumann – 10 Jahre BSW-Hauptbeauftragter/ Zentraler Fachberater

Seit 2012 leitet Lars Naumann unseren Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modell-eisenbahn. Vor etwas mehr als zehn Jahren saßen wir zur Jahresarbeitstagung im BSW-Hotel Festenburg zusammen und stellten uns der Aufgabe, einen neuen Hauptbeauftragten zu wählen. Die Auswahl fiel schwer, denn einen potenziellen Nachfolger hatte der Vorgänger Ronald Xanke nicht aufgebaut. Als BSW-Bezirksbeauftragter für Thüringen war der Geraer einer der Jüngsten in der Runde. Ihm trauten wir die Mehrbelastung am ehes-

ten zu und versprachen, ihn nach Kräften zu unterstützen.

Heute können wir sagen: „Es war eine gute Wahl!“ Wir arbeiten kameradschaftlich zusammen, haben keine überbordende Bürokratie entwickelt und respektieren uns. Unser Kulturbereich wird von einem gestandenen, aktiven Eisenbahner geleitet, der auch Höhen und Tiefen im eigenen Berufsleben bewältigen musste. Seine Vita hatten wir bereits im Heft 29 veröffentlicht. Nach zehn Jahren, heute als Zentraler Fachberater, können wir überzeugt sagen: „Danke, Lars.“ (rd)

Lars Naumann (roter Anorak) 2017 im Kreis unserer Bezirksbeauftragten/Redaktion im DB Museum Koblenz
Foto: K. Weber



50 Jahre BSW-Gruppe „Modellbahnclub Riesa“

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Sich 50 Jahre in der Freizeit mit der kleinen Bahn zu beschäftigen, ist eine lange Zeit. Bei manchem fast das ganze Leben lang. Die Freunde aus dem Osten, die Modelleisenbahner vom Club in Riesa an der Elbe, erlebten viel. Auch die Zeit vor der politischen Wende, die Wendezeit in den 1990er Jahren selbst und jetzt, wo man alles für die Modellbahn kaufen kann. Eigentlich eine wunderbare Zeit, wenn es nicht die Mietprobleme gäbe.

Ich besuchte den MEC Riesa zwischen den Jahren und kam mit vier Kollegen ins Gespräch. Werner Deichsel (geb. 1950) hat für Bahn&Modell aufgelistet, in welchen Objekten sie bisher ihre Modellbahnen bauten. Es sind acht in Riesa und Umgebung, die sich u.a. in einer Schule, einem ehemaligen Friseursalon und einer Glaserei befanden. Zwölf Jahre haben sie im Bahnhof Röderau gewerkelt,

gewissermaßen mit Gleisanschluss. Dort waren sie richtig angekommen und gut aufgehoben. Auch diese Zeit ist vorbei, das Bahnhofsgebäude längst verkauft. Als ich sie das letzte Mal 2007 anlässlich ihres 35-jährigen Jubiläums besuchte, waren sie gerade in die Robert-Koch-Str. eingezogen. Die Räume rochen damals noch nach frischer Farbe. Aber auch das ist Geschichte, denn seit März 2018 befindet sich ihr Domizil nun in einem Mehrzweckgebäude der Stadt Riesa im Ortsteil Nickritz. Der Bahnhof Nickritz liegt bei km 4,33 an der stillgelegten Bahnstrecke Riesa–Nossen. Hier fährt seit 2000 kein Zug mehr. Stattdessen kommen die aktiven Clubmitglieder jetzt zu Fuß, per Fahrrad, E-Scooter oder mit dem Auto, wenn es Montagnachmittag zum Basteln geht. 14 Mitglieder zählt der MEC Riesa gegenwärtig. Sofern man das Durchschnittsalter



Eisenbahn-Reliquien auf dem Bahnhof Riesa – Repro aus der Eisenbahnerzeitung „Fahrt frei“ 12/91.

Die Einschienen-Modellbahn des MEC Riesa geht noch diesem Jahr auf Reisen, als Ausstellungsstück ins DB Museum Nürnberg.

Foto: MEC Riesa



aller Gruppenmitglieder ermittelt, kommt man auf 65 Jahre. Nicht alle waren oder sind Eisenbahner, doch ihr Leiter Rudolf Kerl (geb. 1953) hat eine Bilderbuch-Karriere als Lokführer und Ausbilder hinter sich.

Es ist so typisch für die Modellbahngruppen in unserem Kulturbereich, dass sie bei ihren laufenden, ungewollten Umzügen immer auf bessere Bedingungen hoffen, um ihrem Hobby nachgehen zu können. Aber oft wurden sie enttäuscht. Man sagt nicht umsonst: ein Umzug läuft normal, ein zweiter geht gerade noch und ein dritter ist wie einmal abgebrannt.

Dabei ist dem MEC Riesa beim vorletzten Umzug Folgendes passiert. Rudolf Kerl: „Wir hatten uns in einem Nebengebäude des Baukombinates Riesa auf der Robert-Koch-Straße eingerichtet, das während einer längeren Abwesenheit unsererseits abgerissen worden war. Unsere damaligen drei Modellbahnanlagen hatten wir zuvor schon in Sicherheit bringen können, doch unsere geerbten Eisenbahn-Reliquien befanden sich noch dort. Als wir wieder kamen, war alles weg. Man hatte sie einfach weggeworfen, ohne mit uns zu sprechen. Dazu zählten eiserne Zuganzei-



Modell des BSW-Erlebnishotels Festenburg, erstellt von Volker Weiß, MEC Riesa
Foto: MEC Riesa

ger, die früher am Bahnsteig standen und je nach Zug aufgezogen wurden. Für die Bauarbeiter war es eben Schrott, für uns traditionsbewusste Eisenbahner unwiederbringliches Kulturgut. Dafür war aber auch unser Elektrozähler unabsichtlich mit entsorgt worden. Prima, so erhielten wir indirekt einen finanziellen Ausgleich.“

Mit historischen Zeugnissen hatte es nicht nur im Reichsbahndirektionsbezirk Dresden seine Bewandnis, denn in den 1980er Jahren gab es auf vielen größeren Dienststellen der Deutschen Reichsbahn eine „Arbeitsgruppe Betriebsgeschichte“. Das langfristige und organisierte Wirken dieser Arbeitsgruppe half, manches vor der Vergessenheit zu bewahren. Die besondere Bindung an das Unternehmen und seine Geschichte war nicht angeordnet, es war eine Interessensfrage und sie hat gewirkt. So war auch auf dem Bahnhof Riesa eine kleine Sammlung aufgebaut worden mit den bereits erwähnten Zuganzeigern, einem Weichenhebel, Laternen, Morseapparat, Prägezeugen, dem roten Band des Zugführers und noch vieles mehr. Wie diese Stücke nun zu unserer Modellbahngruppe kamen, kann man nur ahnen, wenn man sich die Geschichte der Empfangsgebäude im Allgemeinen ansieht. Und nun war wirklich alles weg.

Der MEC Riesa verfügt gegenwärtig über zwei Räume, einen Aufenthaltsraum mit Tisch, Stühlen und einigen Lokschildern an der Wand sowie dem „Arbeitszimmer“ mit vier Modellbahnanlagen (Einschienebahn, HO-Anlage, TT-Anlage und eine Bergwerksbahn in HOe Schmalspur). Einzig die kleine Bergwerksbahn ist immer verfügbar. Die anderen stehen als Module hochkant in den Ecken oder hängen an der Decke. Die komplette HO-Anlage passt gar nicht in den Raum und kann nur auf größeren Ausstellungen aufgebaut werden. Axel Lehack (geb. 1961), der jüngste Modelleisenbahner in der Runde, ist sich mit seinen Kollegen einig: „Die Ausstellungen sind Höhepunkte der Gruppenarbeit.“ Werner Deichsel, der Chronist der Gruppe, übergibt uns eine weitere Liste, aus der ab 1977 exakt jede Ausstellung hervorgeht, an der die Gruppe mitwirkte. Es sind insgesamt 42. Zuletzt nahm die Gruppe vom 1. bis 3. Oktober 2022 an der „Schmalspur-Expo“ in Naundorf bei Mügeln mit der Einschienebahn und der Bergwerksbahn teil. Es war nach der Corona-Pause die erste Ausstellung, organisiert von der „argeschmalspur“ an der Döllnitztalbahn Oschatz–Mügeln (Wilder Robert). „Einmal im Jahr sollte eine Ausstellung sein, auf der wir uns präsentieren können. Ein gewisses Feedback braucht

man schon“, meint Uwe Köhler (geb. 1958). Er hatte an der Hochschule für Verkehrswesen“ Friedrich List“ in Dresden Schienenfahrzeug-Technik studiert.

Übrigens, die Einschiene-Modellbahn des MEC Riesa hat Seltenheitswert. Das Original geht auf eine nie realisierte AL-WEG-Bahn mit einer Teststrecke in Köln-Fühlingen aus den 1950er Jahren zurück. Obgleich die Entwicklungsarbeiten zunächst geheim gehalten wurden, berichtete der „Spiegel“ bereits im Mai 1952: „In der Fühlinger Heide bei Köln wird jetzt die Eisenbahn des Jahres 2000 geplant und erprobt.“ Natürlich reizte das auch die Modellbahn-Firmen sogar in der DDR. 1964 brachte die Firma PIKO Sonneberg eine Einschienebahn heraus, die ein ehemaliges Club-Mitglied für 49,50 DM* kaufte und dem MEC Riesa überließ. Daraus bauten die Clubmitglieder in nur einem Jahr eine drei Quadratmeter große Modellbahn-Anlage mit Alleinstellungsmerkmal.

Ein weiteres Mitglied des MEC Riesa ist Volker Weiß, der auch für einen Achtungserfolg sorgte. Er war Lehrer in Grö-

ditz bei Riesa und leitete an der dortigen Schule eine Arbeitsgemeinschaft Modellbahnbau. Er baute das BSW-Erlebnishotel Festenburg in Miniatur-Format nach, das heute im Foyer des Hauses steht.

Von den Modelleisenbahnern aus Riesa gäbe es nach 50 Jahren noch viel zu berichten. Einiges konnten wir schon in zurückliegenden Heften von Bahn&Modell lesen. Daher empfehle ich noch einmal im Heft 15, S. 24 ff, Heft 29, S.26 ff und Heft 36, S. 77 ff nachzuschlagen.

Die Redaktion von Bahn&Modell wünscht allen Gruppenmitgliedern des MEC Riesa beste Gesundheit und weiterhin viele schöne Bastelnachmittage. Und natürlich jedes Jahr mindestens eine Ausstellung, in der sich eine MEC Riesa-Modellbahnanlage voll entfalten kann.

* DM war bis Juli 1964 tatsächlich die Währungsbezeichnung in der DDR. Für die 49,50 DM bekam man einen dreiteiligen Einschienebahn-Triebwagenzug, zwölf gebogene und zwei gerade Fahrbalken mit Stützen sowie eine Anschlusslitze mit Kabelschuh, alles mit Bedien- und Pflegeanleitung in einem futuristischen Karton verpackt.

Die Bergwerksbahn in H0e Schmalspur und Helga Kuhne mit vier Mitgliedern des MEC Riesa v.l.n.r.: Rudolf Kerl, Axel Lehrack, Uwe Köhler und Werner Deichsel

Foto L. Kuhne



Erster ICE erreicht Berlin vor 30 Jahren

Erinnerungen aus der Sicht der Oberbetriebsleitung

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

"Der Intercity-Express der Bahn ist für Brandenburg und Berlin so wichtig wie der gestrige Regen für die Landwirtschaft." Mit diesen Worten begrüßte Brandenburgs Ministerpräsident Manfred Stolpe am Sonnabend, den 22. Mai 1993 den ersten weißen Superzug in Michendorf vor der Stadtgrenze Berlins. In Michendorf deshalb, weil der Streckenabschnitt Berlin-Wannsee–Berlin-Zoologischer Garten noch nicht elektrifiziert war und der ICE ab Michendorf über den Südlichen Berliner Außenring nach Berlin-Lichtenberg ausweichen musste. Es war eine politische Entscheidung, denn in Niedersachsen, in Braunschweig und Helmstedt wollte man den Superzug an diesem Tag ebenso feiern wie in Magdeburg, der Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt, in Michendorf in Brandenburg und schließlich auf dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg.

Der Regelbetrieb der ICE-Linie 6 München/Frankfurt (Main)–Braunschweig–Magdeburg–Berlin begann am nächsten Tag, am 23. Mai 1993. Achtmal täglich verkehrte der ICE 1 im Zweistundentakt, ab Magdeburg über Wiesenburg–Mi-

chendorf usw. Dazu war in Michendorf extra der Bahnsteig an den Gleisen 1 und 2 verlängert worden. Ab Michendorf verkehrte ein Shuttle (Zubringerzug) zum Bahnhof Berlin-Zoologischer Garten und zurück. Er bestand aus gemischten Reisezugwagen der 1. Klasse und einer Diesellok der BR 229.

Es galt die Fahrplananordnung (Fplo) 500, die eine hohe Konzentration bei den Disponenten der Oberbetriebsleitung, insbesondere bei verspätet zulaufenden ICEs, erforderte. Die Aufgabe bestand darin, den Umsteigeprozess im Bahnhof Michendorf ohne Zeitverzögerung und Zeitverlust zu gewähren. Da es 1993 noch keine PC-unterstützte grafische Darstellung in der Form gab, wie wir sie heute kennen, konnte der Disponent nur eine per Hand gezeichnete Übersicht verwenden. Mit Beginn des Sommerfahrplanes am 23. Mai 1993 waren im Dispositionsbereich der OBL Berlin insgesamt 16 ICEs, 21 ECs, 76 ICs und 187 IRs zu disponieren, eine völlig neue Situation, die aber mit sehr viel Elan und Tatkraft gemeistert wurde.



ICE 695 und Shuttle ICE-E 11695 am verlängerten Bahnsteig im Bahnhof Michendorf
Foto: Dieter Schaper

Shuttle ICE-E 11695 von Michendorf erreicht den Bahnhof Berlin-Zoologischer Garten.
Foto: Dieter Schaper



Ende Mai 1993 war die Elektrifizierung zwischen Drewitz*, Berlin-Wannsee und Berlin-Zoologischer Garten beendet und auch das ESTW Wannsee wurde bis Ende Juni 1993 fertiggestellt. Am 3. Juli, 20:37 Uhr, fuhr der ICE 594 erstmals von Michendorf zum Bahnhof Berlin-Zoologischer Garten, mit Halt auch am kleinen Bahnhof Berlin-Wannsee. Das Bezirksamt Zehlendorf ätzte damals im TAGESSPIEGEL: „In Wannsee bietet die Reichsbahn dem modernsten Zug einen Bahnhof mit Dorfcharakter an.“ Auch der „Fernbahnhof“ Michendorf war damit wieder Geschichte.

Ein zweites Fernbahngleis auf der Stadtbahn zwischen Berlin-Wannsee und

Berlin-Zoologischer Garten war ab September 1993 elektrisch befahrbar. Ein Jahr später begann die Sanierung der Berliner Stadtbahn zwischen Zoo und Hauptbahnhof (heute: Ostbahnhof). Die Intercity-Züge nach Hamburg hielten deshalb in einem anderen kleinen Ort vor den Toren Berlins, in Nauen.

**) 1949-1990 Grenzübergangsstelle der DDR zu Westberlin für den Güterverkehr, im Mai 2000 umbenannt in Bahnhof Potsdam Medienstadt Babelsberg*

Literatur:

DER TAGESSPIEGEL vom 14. Sept. 2016 „Der Tag, an dem der erste ICE in Berlin hielt“

Das weiße Wunder (ICE 1) kommt am 22. Mai 1993 erstmals in Berlin-Lichtenberg an einem überfüllten Bahnsteig an. Foto: DPA



Die Diesellokomotiven der Baureihe V 100 in West und Ost

Johann Walter, Gotha – BSW-Förderer und Lokführer auf V 100

Eines Tages, im Frühsommer 1970, fuhr am heimischen Garten der vormittägliche Nahgüterzug nach Waltershausen vorbei. Anstatt der üblichen 38.10-40 des Bw Gotha zog ihn eine von mir bis dahin noch nie gesehene Diesellok. Vater nannte die Baureihenbezeichnung V 100 und sagte:

„Dies ist die Ablösung für die P 8.“ Tatsächlich kamen immer mehr dieser Lokomotiven in Gotha zum Einsatz. Dann brachte der Weihnachtsmann 1970 doch tatsächlich das GÜTZOLD-Modell der Hennigsdorfer Diesellok nach Gotha-

Sundhausen. Ein Jahrzehnt später, nach Lehrantritt als Elektromonteuer für Fahrzeuginstandhaltung, konnte ich die 110 bei der DR intensiv kennen und in der praktischen Arbeit auch schätzen lernen. Die anschließende Qualifizierung zum Triebfahrzeugführer brachte ab 1986 zahlreiche Dienste auf der 110, 112 und 114 in Gotha mit sich. Dabei gab es kaum Probleme. Daher soll dieser Beitrag eine Würdigung der Konstrukteure und Werkstätten-Eisenbahner rund um die DR-V 100 sein. Ab 1995 hieß mein Arbeitsort Frankfurt

Die Erprobungsmaschine V 100 001 in purpurrot wurde im September 1958 an die Deutsche Bundesbahn ausgeliefert.

Sammlung Andreas Burow



am Main. Dort ergab sich die Gelegenheit, das Gegenstück der DB, die Baureihe 212, genauer kennenzulernen. Fazit: Beide Maschinen haben Vor- und Nachteile.

Bei beiden deutschen Bahnverwaltungen standen in den 1950er Jahren zahlreiche Dampflokomotiven der mittleren Leistungsklasse zum Ersatz an. Bei der Deutschen Bundesbahn (DB) orientierte man auf eine vierachsige Diesellokomotive mit hydraulischer Kraftübertragung. Für die Deutsche Reichsbahn (DR) war ursprünglich der Import einer derartigen Diesellok aus der Sowjetunion vorgesehen. Schließlich wurden beide Lokomotivfamilien in der BRD und der DDR nach dem gleichen Prinzip konstruiert: vierachsig mit Mittelführerstand, 12-Zylinder-Dieselmotor, hydraulische Kraftübertragung und Dampfheizkessel für die Zugheizung.

Die V 100 für die DB entwickelte ab 1956 das Bundesbahn-Zentralamt in München gemeinsam mit der Firma Maschinenbau Kiel (MaK). MaK stellte im

März 1958 den Prototypen V 100 000 mit einer Antriebsleistung von 1 100 PS und einer Dienstmasse von 62 Tonnen fertig. Diese Lokomotive diente als Vorführlok. Ihr folgten zum Ende des Jahres noch sechs weitere Erprobungsmaschinen, V 100 00-005 mit 1 100 PS und V 100 006 mit 1 350 PS Motoren. Die V 100 000 wurde später als V 100 007 in den Bestand der DB eingereiht.

1960 wurden die Mak-Erprobungsmaschinen V 100 001 bis 005 und 007 mit 1 100 PS Antriebsleistung zur Baureihe (BR) V 100.10 mit 1000^{er} Ordnungsnummern umgezeichnet. Die Serienlieferungen ab V 100 008 begannen 1961 und dauerten bis 1963 an. Bis dahin stellten sieben Hersteller 355 Maschinen fertig (s. Tabelle).

Die Mak-V 100 006 mit ihren 1 350 PS wurde als V 100 2001 zur Urahnin der BR V 100.20. Die Serienproduktion dieser Baureihe mit 2000^{er} Ordnungsnummern begann 1962. Bis 1965 fertigten vier Lokomotivfabriken 374 Maschinen.

MaK Kiel	V 100 001-005, 007	
	V 100 1008-1026, 1044-1153	(gesamt 93 Tfz)
Jung Jungenthal	V 100 1027-1043, 1324-1353	(gesamt 45 Tfz)
Deutz Köln	V 100 1114-1168	(gesamt 54 Tfz)
Henschel Kassel	V 100 1169-1223	(gesamt 54 Tfz)
Krupp Essen	V 100 1224-1273	(gesamt 49 Tfz)
Krauss-Maffei München	V 100 1274-1323	(gesamt 49 Tfz)
Maschinenfabrik Esslingen	V 100 1354-1365	(gesamt 11 Tfz)
MaK Kiel	V 100 006	
	V 100 2002-2106, 2232-2331	(gesamt 203 Tfz)
Henschel Kassel	V 100 2107-2164	(gesamt 57 Tfz)
Jung Jungenthal	V 100 2156-2201	(gesamt 36 Tfz)
Deutz Köln	V 100 2202-2231, 2332-2381	(gesamt 78 Tfz)

Damit stellte die DB zwischen 1958 und 1965 insgesamt 729 Diesellokomotiven der Baureihen V 100.10 und V 100.20 in Dienst. Die Vorserienloks wurden vom Bw Münster aus erfolgreich erprobt. Die teilweise Ausstattung der Serienloks mit Mehrfach- und Wendezugsteuerung erlaubte einen recht vielseitigen Einsatz zwischen Nordsee und Alpen. Zehn V 100.20 lieferte Deutz mit einer hydrodynamischen Bremse für den Dienst auf Steilstrecken an die DB. 1968 erfolgte die Umzeichnung der V 100.10 in die neue BR 211, der V 100.20 in die BR 212 und der zehn steilstreckentauglichen V 100 2332-2341 in die BR 213. Die ausgereifte Konstruktion erforderte während der Einsatzzeit kaum technische Änderungen bei der DB, lediglich Indusi- und Zugbahnfunktanlagen wurden entsprechend den Erfordernissen nachgerüstet. Anders war dies beim Außenanstrich. Alle frühen V 100 wurden an die DB mit schwarzem Untergestell und purpurroten Aufbauten abgeliefert. Ab Mitte der 1970er Jahre wechselte der Neuanstrich in ozeanblau/beige und in den späten 1980er Jahren sah das neue Farbkonzept der DB auch für die V 100 orientrote Aufbauten vor. Zuletzt kamen einige V 100 noch im verkehrsroten Anstrich daher.

Bereits ab 1984 begann bei der DB die Aussonderung der V 100. Verkehrsrückgang im Güterverkehr, Streckenstilllegungen und neue Triebwagen forderten ihren Tribut. Zum Ende der 1980er Jahre wurden fünfzehn 212 für die Tunnelhilfszüge der Schnellfahrstrecken hergerichtet und zur BR 214 erklärt. Später geschah eine Umwidmung zu Bahndienstfahrzeugen als BR 714. Zahlreiche ausgesonderte V 100 konnten an neue Nutzer im In- und Ausland verkauft werden. Heute existieren

bei DB Tochterunternehmen noch eine Handvoll ehemaliger 212. Weitere sind als modernisierte DB-Bahndienstloks der BR 714 und bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Einsatz.

In der DDR wurde 1963 die Schienenfahrzeugindustrie mit der Entwicklung einer diesel-hydraulischen Lokomotive für den mittleren Leistungsbereich beauftragt. Ursprünglich sollte diese die Sowjetunion bauen, doch vom dortigen Exporteur war keine Lieferzusage zu bekommen. Bereits im Frühjahr 1964 konnte die V 100 001 als erstes DDR-Baumuster präsentiert werden. Es war eine Gemeinschaftsentwicklung des VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ in Babelsberg (LKM), des Instituts für Schienenfahrzeuge in Berlin, des VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ in Hennigsdorf (LEW) und der VES-M der DR in Halle (Saale). Die kurze Entwicklungszeit ergab sich durch die Nutzung von Baugruppen der V 180. Die V 100 001 war mit einem 900-PS-Dieselmotor ausgestattet und entsprach damit einer halben V 180.0. Ein Jahr später, auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1965, präsentierte der VEB LKM Babelsberg mit der rot lackierten V 100 002 ein weiteres Baumuster, diesmal mit einem auf 1 000 PS eingestellten Motor 12 KVD 18/21 A2 und Schraubenfederung mit Stoßdämpfern. Zwischenzeitlich entschied die Staatliche Plankommission der DDR, den Serienbau der V 100 beim VEB LEW Hennigsdorf aufzunehmen. Dieser stellte mit der V 100 003 sein eigenes Baumuster auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1966 vor.

Im Januar 1967 begann LEW Hennigsdorf mit der Auslieferung der ersten Serie von V 100 004-043. Anschließend folgte



V 100 001 von LKM Babelsberg in blau-weißer Farbgebung und V 100 003 von LEW Hennigsdorf in Weiß-Grün (unten). Die V 100 003 ist erhalten geblieben und wird heute als betriebsfähige Leihgabe des DB Museums Nürnberg bei der BSW-Gruppe „Historische Fahrzeuge der DR“ im ehemaligen Bw Lutherstadt-Wittenberg betreut

Quellen: www.v100-online.de / Förderverein Berlin – Anhaltische Eisenbahn e.V.

eine Überarbeitung der Konstruktion, in die die bisherigen Erfahrungen der Bahn-

betriebswerke einfließen. Die zweite Serie 1968 umfasste die V 100 044-103. Bei der





Die LEW 17310 ging 1981 als 110 961-0 an die DR – hier 1994 als 710 961-4 Antriebslok einer Hochleistungsschneefräse auf dem Bf Gotha
Foto J. Walter

folgenden dritten Serie kamen verstärkt elektronische Bauteile für die Sifa und die Heizkesselsteuerung zum Einbau. Diese Serie umfasste V 100 104-171 sowie die ursprünglich für die Kaliindustrie gefertigten V 100 001 und 002 in Zweitbesetzung. Ab V 100 201, der vierten Serie, entfiel 1970 die Stufenschaltung Schnell-/Langsamgang des Getriebes. Damit wurde eine Reduzierung der Dienstmasse erreicht. Es folgten weitere 695 Maschinen in mehreren Serien, beginnend mit 110 202. Im März 1978 wurde die 110 896 in Dienst gestellt.

Bereits 1967 entwarf LEW Hennigsdorf verschiedene Varianten der V 100 mit 1 200 PS Antriebsleistung. Diese kamen aber nicht zur Ausführung. Lediglich drei Lokomotiven der BR 110 wurden 1972 probeweise ab Werk mit Dieselmotoren 12 KVD 18/21 A3 ausgestattet. Die späteren Umbauten zur Leistungssteigerung der Baureihe 110 nahm die DR im Raw Stendal vor. Dort wurden 504 Loks der BR 110 mit Motoren 12 KVD 18/21 AL4 (1 200 PS) sowie mit angepassten Getrieben umgerüstet. Das Ergebnis war die BR 112. Weitere

Versuche brachten schließlich noch einen 1 500 PS Dieselmotor hervor. 65 Maschinen wurden damit nachgerüstet und zur BR 114 erklärt.

1981 begann die Ablieferung einer Variante V 100.4 an die Deutsche Reichsbahn. Diese Lokomotiven waren für den Güterzug- und Rangierdienst modifiziert und kamen mit 37 Stück als BR 111 in die Bahnbetriebswerke der Reichsbahndirektionen Schwerin und Halle (Saale). Baugleiche Lokomotiven gingen an Industriebahnen in der DDR und der ČSSR. Weitere elf Maschinen der BR 110 wurden mit Antriebsaggregaten für Grabenräumeinheiten und Schneefräsen ausgerüstet. Die erste Einheit wurde 1976 als 110 960 und weitere zehn im Jahr 1983 als 110 961-970 gebaut. Später folgte eine Umwidmung zur BR 710.

Schon in den 1970er Jahren hatten Untersuchungen zum Einsatz von Strömungswendegetrieben bei der Industrie und der DR begonnen. Diese mündeten schließlich im Umbau von 110 156 und 110 161 zum Funktionsmuster einer schweren Rangierlok. Deren erfolgreiche Erprobung brach-

te das Projekt V 100.6 hervor, sowohl als Neubaufahrzeug von LEW Hennigsdorf als auch als Umbau aus BR 110/111. Diese Variante stellte seinerzeit die modernste deutsche Rangierlokomotive als BR 108 dar. Deren neues Wendegetriebe erlaubte hydraulisches Bremsen und schnellen Richtungswechsel der Rangierabteilung. Der Verschleiß an Radreifen und Bremssohlen und damit die Verschmutzungen durch deren Abrieb waren deutlich reduziert. Das Raw Stendal baute 82 Lokomotiven aus BR 110/111 zur BR 108 um. Für Neubauten bestand kein Bedarf mehr.

Ab 1988 wurden schließlich noch zehn (von ursprünglich 30 geplanten) Dieselloks der BR 110 zu Schmalspurlokomotiven BR 199.8 für die Meterspurbahnen im Harz umgebaut. Um die geforderte, niedrigere Achslast zu erreichen, bekamen sie neu konstruierte, dreiachsige Drehgestelle. Die übrige Ausführung entsprach der regelspurigen BR 112.

Die V 100 aus Serienproduktion wurden bei der DR stets mit schwarzen Untergestellen und rot lackierten Aufbauten abgeliefert. V 100 004-043 trugen zwei cremefarbige Zierstreifen im unteren Bereich der Aufbauten, ab 044 reichte ein Streifen. In den 1980er Jahren verließen die umgerüsteten Maschinen das Raw Stendal mit grauen Drehgestellen und Tanks. Die BR 110.9 und 111 wurden auch grau im Unterbau und orange an den Aufbauten lackiert.

Mit Einführung des gemeinsamen Nummerplanes für DB- und DR-Triebfahrzeuge am 1. Januar 1992 erhielten die noch im Bestand der DR verbliebenen 110 die neue Bezeichnung 201, aus 112 wurden 202, aus 114 wurde 204. Die wenigen 111 wurden als Baureihe 293 eingeordnet und die Umbauloks der BR 108 bekamen die 298 zugeordnet. Für die Schmalspurlok der BR 199.8 wurde 299 vergeben und die Bahndienstlok der BR 110.9 bekam

Die LEW 16373 ging 1977 als 110 879-4 an die DR – hier 1995 als HSB 199 879-8 in Meterspur auf dem Bahnhof Alexisbad

Foto J. Walter





2012 stehen sich zwei Relikte gegenüber, links ex DB 212 310-1, rechts ex DR 203 016-2 bei der EFV-Verkehrsgesellschaft
Foto: Armin Schwarz

die Bezeichnung 710. Bis 2009 schieden die Baureihen 201, 202 und 204 aus dem Bestand der DB AG aus. Heute verrichtet noch eine Anzahl 298.3 ihren Dienst bei DB Cargo. 16 Diesel-Loks der modernisierten BR 203 sind beim Maschinenpool von DB Bahnbau eingestellt und in ganz Deutschland unterwegs.

Nach der Wende-Euphorie, zu Beginn der 1990er Jahre, setzte ein Verkehrsrückgang bei DB und DR ein. Die Beschaffung neuer Triebwagen machte etliche V 100 in West und Ost entbehrlich. Zahlreiche Privatbahnen zeigten Interesse an den bewährten Dieselloks. Zuerst bot ihnen Krauss-Maffei in Zusammenarbeit mit dem Raw Stendal eine Modernisierung der verbliebenen V 100 an. Später entwickelte das Raw Stendal weitere Modernisierungskonzepte und konnte viele V 100 absetzen. ADtranz beteiligte sich und lieferte in Kooperation mit der Regentalbahn (Sitz Reichenbach/Vogtl) auch eine Anzahl modernisierter V 100 an nichtbundes-eigene Eisenbahnen.

Die Erhaltung der DB-V 100 übernahmen die Ausbesserungswerke Bremen und Nürnberg. Zuletzt war das Raw Stendal für die verbliebenen 212 zuständig. Die DR-V 100 wurden im Raw Cottbus und später auch im Raw Stendal betreut.

Hauptkenndaten der V 100 bei DB und DR

DB V 100: Achsfolge: B'B', Antrieb: dieselhydraulisch mit 12 Zylinder-Viertakt-Dieselmotoren verschiedener Hersteller (s.o.) mit Strömungsgetriebe, LÜP: 12 100 mm bei V 100.10 und 12 300 mm bei V 100.20, Dienstmasse: 62 t für V 100.10 und 63 t bei V 100.20

DR V 100: Achsfolge: B'B', Antrieb: dieselhydraulisch mit 12 Zylinder-Viertakt-Dieselmotor und Strömungsgetriebe, LÜP : 13 940 mm bei V 100 001-171, 201, 110 202-312 und 14 240 mm bei V 110 313-896, 110 960-970, 111 001-037, Dienstmasse: 66 t bei V 100 001-171, V 100 201 und 64 t bei 110 202-896, 110 960-970, 111 001-037

Erinnerungen an Heinz Schnabel

Peter Falow, Schwerin – Eisenbahnhistoriker (aufgeschrieben am 3. Dezember 1997)

Im vorigen Heft 48 mussten wir den Tod von Reichsbahn-Oberdirektor Heinz Schnabel, Fachabteilungsleiter Triebfahrzeuge im Ministerium für Verkehrswesen der DDR, vermelden. Das war für unseren Autor der Anlass, sich an bereits vorhandene Aufschreibungen zu erinnern.

1989 stand das 150. Streckenjubiläum der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden bevor und der Plan, die erste deutsche Dampflokomotive – die SAXONIA – nachzubauen, fand besonders bei Eisenbahninteressierten große Zustimmung. Der Nachbau sollte ein Gemeinschaftswerk aller Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn werden und die geplante große Lokparade in Riesa anführen. Die Eisenbahner wurden 1988 aufgefordert, den Nachbau finanziell durch den Kauf von Gutscheinen zu je 5 Mark zu unterstützen, was auch viele taten.

Die SAXONIA sollte im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Halle (Saale), der Tender im Raw Neustrelitz gefertigt werden. Heinz Schnabel war beauftragt, den Nachbau zu organisieren. Ich kannte

ihn schon länger, denn wir begegneten uns auf dienstlichen Tagungen und hatten durch die Aufarbeitung der Museumslok 91 134 Kontakt miteinander. Ich war damals Fahrlehrer und Instrukteur für Fahr- und Feuerungstechnik im Bahnbetriebswerk (Bw) Schwerin. Eines Tages bekam ich einen Anruf. Am unverwechselbaren Dialekt erkannte ich sofort, dass es sich um Heinz Schnabel handelte. Ohne große Vorrede und Förmlichkeiten sagte er, so als ob ich voll im Stoff stünde: „Peter, ich brauche möglichst sofort zwei Dreherkapazitäten, wir kommen sonst nicht weiter. Kannst du mir helfen?“ Erst danach erklärte er mir ausführlich den Stand des Nachbaus der SAXONIA, und dass es schwierig werden könnte, den Fertigstellungstermin zur Lokparade in Riesa zu hal-

**Bild 1 der Lokparade am 8. April 1989 in Riesa: SAXONIA-Nachbau
Der Herr mit dem Zylinder
ROD Heinz Schnabel.**





Bild 7 der Lokparade am 8. April 1989 in Riesa: Die kalte 91 134 folgte der kalten 92 503, gezogen von der (unsichtbaren) 94 1292 unter Dampf. Fotos: Pressestelle Rbd Dresden (2x)

ten. Ich konnte seinem Wunsch ohne Konsultation mit dem Leiter des Bw Schwerin natürlich nicht nachkommen. Ich erklärte mich aber bereit, in die Spur zu gehen.

Den Leiter des Bw Schwerins, mit dem ich befreundet war, brauchte ich nicht lange zu überzeugen. Er stimmte zu und so konnte ich Heinz Schnabel noch am selben Tag Vollzug melden, allerdings nur für einen Dreher.

Nach ein paar Tagen rief Heinz Schnabel erneut an und bat die Bereitstellung für einen Dreher in einen Schlosser umzuwandeln. Neu war, dass es nun um die Anfertigung von ca. 150 Halterungen für die Befestigung der Holzverkleidung des Lokkessels ging. Alfred Thiel, Werkzeugmacher im Bw Schwerin, erhielt den Auftrag, diese anzufertigen. Er hatte zu der Zeit einen Lehrling, der diese Arbeit sinnvoll in seine Ausbildung integrieren konnte. (Es ist doch für einen Lehrling toll, später sagen zu können, ich habe an der SAXONIA mitgewirkt.) Zwischen den Schwerinern und dem SAXONIA-

Team entwickelte sich so eine produktive Zusammenarbeit. Auch der Schweriner Lokführer Christoph Rosenow hielt mich mit Einzelheiten des Nachbaus auf dem Laufenden, da seine Tochter als Studentin bei der Projektierung der Lok mitwirkte.

Am 8. April 1989 war der Tag der großen Lokparade in Riesa. Mit unserer Museums-Lokomotive 91 134, die zu dem Zeitpunkt noch nicht unter Dampf stand, durften wir daran teilnehmen. Wir, das heißt mein Kollege Heinz Nagel und ich. Für uns bedeutete diese Teilnahme nicht nur ein großes Erlebnis, sondern auch eine tolle Anerkennung. Als Aktive konnten wir in Riesa miterleben, wie viel Arbeit und Aufwand hinter solch einer Veranstaltung stand.

Am Morgen der großen Lokparade waren wir dabei, als Heinz Schnabel bei strömendem Regen allein auf der SAXONIA im Sammelgleis in Riesa ankam. Er war in einen Gummimantel gehüllt, aber dennoch völlig durchnässt. Nachdem Heinz Nagel und ich ihn begrüßt hatten,

bedankte er sich nochmals für unsere Unterstützung. Er demonstrierte uns kurz, wie die Holzverkleidung mit Hilfe der in Schwerin gefertigten Halterungen angebracht war.

Die SAXONIA erklärte er nur kurz, dafür war jetzt zu wenig Zeit. Aber er ließ mich ein kurzes Stück mit der SAXONIA fahren, was für mich ein ganz großes Erlebnis war. Später erhielt ich von Heinz Schnabel als Dankeschön noch sein Buch "SAXONIA" mit persönlicher Widmung. Für mich war es eine große Genugtuung, an der Fertigstellung der Lok, wenn auch nur indirekt,

mitgewirkt zu haben. Der Werkzeugmacher Alfred Thiel erhielt für sein Engagement ebenfalls eine Anerkennung.

PS:

Die „SAXONIA“ gehört heute zum DB Museum und steht als Leihgabe im Verkehrsmuseum Dresden (s. Heft 48, Seite 21 ff). Die Museumslok 91 134 (Baujahr 1898) befindet sich gegenwärtig im Mecklenburgischen Eisenbahn- und Technikmuseum in Schwerin.

Die Ostsee-Eisenbahn-Fährdienste

Wolfhard Noack, Greifswald – ehem. Präsident der Rbd Greifswald und Schwerin

Mit diesem Beitrag wird ein Thema behandelt, das nicht jedermann vordergründig als Bahn-Leistung empfindet. Es handelt sich um die Ostsee-Fährdienste der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Deutschen Reichsbahn (DR). Dass diese Trajektverkehre überhaupt funktionierten, war anfänglich den Eisenbahnen zu verdanken. Sie waren es, die im 19. Jahrhundert nach Möglichkeiten suchten, Eisenbahnfahrzeuge mit Reisenden und später auch mit Gütern überzusetzen. Mit speziellen Eisenbahnfährschiffen und den nötigen Landanlagen schufen sie die logistischen Voraussetzungen.

Deutschland und Dänemark betrieben seit 1903 gemeinsam die Fährroute Warnemünde–Gedser. Auf deutscher Seite war zu Beginn die Großherzogliche General-Eisenbahndirektion in Schwerin

zuständig. Mit Eisenbahnfährschiffen im Konsortium trajektierte sie Reisezug- und Güterwagen, später auch PKWs, Busse und LKWs. Im Einsatz waren zwei Fährschiffe von jeder Seite.

Die Route Sassnitz–Trelleborg existierte als „Königslinie“ seit 1909 und wurde gemeinsam von Deutschland und Schweden betrieben. Hier war anfangs auf deutscher Seite die Königliche (preußische) Eisenbahndirektion Stettin zuständig. Es wurde im gleichen Fahrzeug-Mix wie zwischen Warnemünde–Gedser operiert, wobei der starke Schienengüterverkehr absolut dominierte. Im Einsatz waren ebenfalls je zwei Fährschiffe. Später kam in der Sommersaison zusätzlich die Ferienroute Sassnitz (Rügen)–Rønne (Bornholm) hinzu. Auf deutscher Seite wurde in der Regel eine Reservefähre vorgehalten.



Sassnitz-Stadthafen um 1985, rechts das Fährschiff „Trelleborg“ während der Be- und Entladung, links das Fährschiff „Sassnitz“ (I) am Reservelegeplatz

Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm die Reichsbahndirektion (Rbd) Greifswald mit ihrem Fährschiffamt in Sassnitz die Bereederung aller ostdeutschen Fährdienste. Die Marktarbeit leistete zentral das Tarifamt der DR in Berlin. Das operationelle Management sicherten die Dispatcherdienste der DR. Die landseitige Abfertigung in den Fährhäfen war Aufgabe der jeweiligen Reichsbahndirektion Schwerin bzw. Greifswald. Die kommerzielle Abwicklung übernahmen die Zentrale der DR und der internationale Dienst des DDR-Verkehrsministeriums.

Die DB startete 1963 den Fährdienst Puttgarden–Rødby im Konsortium mit der Dänischen Staatsbahn (DSB). Während des Kalten Krieges war diese „Vogelfluglinie“ neu geschaffen worden, um den östlichen Routen Konkurrenz zu bieten. Auf der neuen Route operierten ebenfalls

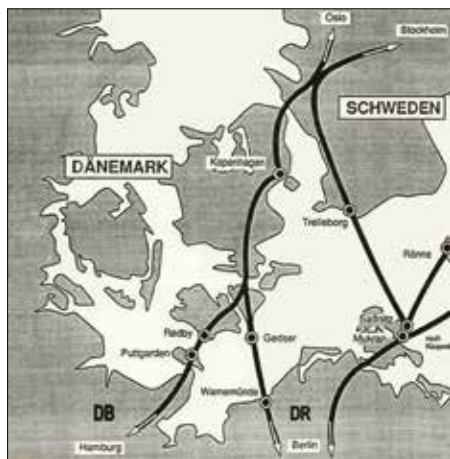
je zwei Fährschiffe der DB und der DSB. Der Ladungsmix bestand auch aus Reisezug- und Güterwagen, PKWs, Bussen und LKWs. Für Gefahrgüter stellte die DB eine Zusatzfähre bereit. Die westdeutsche Bereederung übernahm die Bundesbahndirektion (BD) Hamburg mit einer dafür verantwortlichen Hauptabteilung und einem Geschäftsführer im Hause der BD. Für die Vorort-Organisation in Puttgarden zeichnete ein Chefkapitän verantwortlich. Die Marktarbeit speziell für den LKW-Verkehr lag in den Händen einer Frachtagentur namens Bock, die mit Sitz in Puttgarden nicht zur DB gehörte. Die Disposition und das Eisenbahn-Zu- und Abfuhr-Management geschah in ähnlicher Weise wie bei der DR.

Zu den Besonderheiten im Fährverkehr zählte, dass alle beteiligten Bahnverwaltungen DB, DR, DSB und SJ über eigene

Fährhäfen und Landanlagen verfügten, die auch durch bahneigene bau- und maschinentechnische Bereiche instandgehalten und mit Investitionen weiterentwickelt wurden. Die im Konsortium agierenden Bahnverwaltungen vereinbarten Fährrou-tenstandards, die für die Fortentwicklung und auch für Schiffsneubauten Normcha-rakter besaßen.

Die seit 1986 ab Rügen existierende Fährroute Mukran–Klaipeda wurde durch die Deutsche Seereederei (DSR) der DDR verwaltet. Die DR hatte mit der Rbd Greifswald Aufgaben im Umschlaghafenbahn-hof Mukran und bei der Bedienung der Fährschiffe zu erfüllen. Dieser Dienst blieb bei der Privatisierung der Skandinavien-Dienste im Jahr 1993 unberücksichtigt.

Unmittelbar nach den politischen Ver-änderungen in Deutschland 1989/1990 wurde im Verkehrswesen geprüft, wie die Einheit des Landes durch Lückenschlüsse und Strukturanpassungen auch im Netz der Eisenbahnen gesichert werden kann. Ab 1990 entwickelten sich diverse Kontak-te zwischen den Vorständen der DB, Rei-ner M. Gohlke, und der DR, Herbert Keddi. Es wurde eine Entwicklung eingeleitet, die das Ziel hatte, die Aufbauorganisation in den verschiedenen Ebenen zu vereinheit-lichen. Nachdem im März 1990 von der DB und DR ein gemeinsames „Konzept Ostsee“ verabschiedet worden war, soll-te zunächst eine Planungsgesellschaft für den Fährdienst beider Bahnen geschaffen werden. Der neue Vorstandsvorsitzende der DB/DR Heinz Dürr entschied jedoch 1991, dass eine Projektgruppe „Ostsee-fährverkehr - OFV“ ins Leben gerufen wurde. Oberste Zielstellung war, frei am Markt ohne zentrale Eingriffe agieren zu können und mehr Verkehrsanteil im



DB/DR-Fährlinien 1992

LKW-Segment zu generieren. Die Projekt-gruppe bestand aus Fachleuten der DB und DR unter Leitung des bahnexternen Schifffahrtsspezialisten Dr. Ingo Greiß aus Hamburg. Die Belange der DB wurden vom Geschäftsführer der „Vogelfluglinie“ (BD Hamburg) Johannes Kruszynski sowie dem Hauptabteilungsleiter Güterverkehr Dr. Hermann Gause wahrgenommen. Die DR vertrat der Vizepräsident Fährbetrieb der Rbd Schwerin Wolfhard Noack. Paral-lel dazu wurden bei der DB und der DR strukturelle Veränderungen eingeleitet, die zu Abkopplungen von zentralen Bahn-Bereichen führten. In Sassnitz entstand (ähn-lich wie in Hamburg/Puttgarden) ein Fähr-betrieb als Voraussetzung für eine Fusion der beiden DB/DR-Geschäftsbereiche. Völlig neu für Sassnitz war, dass auch hier eine Frachtabteilung für den LKW-Verkehr aufgebaut werden musste. Die bereits vor 1989 bei der DB und der DSB laufenden Sondierungen zur Privatisierung der „Vo-gelfluglinie“ wurden abgebrochen. Vor-rang bekam jetzt das Deutsch-Deutsche Fährprojekt.



DFO-Fährschiff „Mecklenburg-Vorpommern“ auf der neuen HANSA-Linie bei der Einfahrt in Rostock–Warnemünde 1997 (1998 zu Scandlines, 2012 zu Stena Line)

Am 1. Januar 1993 wurden die Fährlinien aus beiden deutschen Staatsbahnen herausgelöst und in die neugegründete „Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH“ (DFO) integriert. Dazu kam es, nachdem die Projektgruppe OFV eine Eröffnungsbilanz, eine Vorschau für die zu erwartenden Gewinne, eine Firmen-Zielstellung sowie die erforderlichen Strukturvorschläge unterbreitet hatte. Am 28. Juli 1992 fiel der Beschluss, die neue Firma DFO zu gründen. Den Ausschlag dafür gab die überzeugende Erlösentwicklung im Ausführungsfall verglichen zum Weiterführungsfall ohne Privatisierung. Der Beschluss fasste das Führungsgremium Deutsche Eisenbahnen (FDE), bestehend aus den Vorständen von DB und DR. Eingetragen im Handelsregister wurde die DFO in Rostock. Sie nahm den Betrieb am 1. April 1993 auf und hatte zunächst zwei

Dienstsitze: Hamburg und Rostock. Zu den ersten Maßnahmen der jungen Reederei gehörte, dass 1994 eine neue Fährroute Rostock–Trelleborg (HANSA-Linie) eröffnet wurde. Der Hintergrund war, dass die DFO auch im LKW-Verkehr Gewinn entwickeln sollte. Da die Autobahn A 19 in Rostock vor den Hafentoren endete, bestanden dafür hier die besten Voraussetzungen. Es war schwierig, aber erfolgreich, die Bahnen DR und SJ davon zu überzeugen, den Bahn-Güterverkehr zu splitten. Zwei Schiffe wurden von der Sassnitz-Route abgezogen und auf Rostock–Trelleborg positioniert. Im Dezember 1996 konnte hier der Neubau der „MECKLENBURG-VORPOMMERN“ in Dienst gestellt werden. Es war das weltgrößte Eisenbahn-Fährschiff jener Zeit, das 900 Passagieren, 50 Eisenbahn-Güterwagen, 70 LKWs und 440 PKWs Platz bot.

Auch auf der Route Puttgarden–Rødby folgte eine generelle Systemumstellung. Zur Substitution der bisherigen konventionellen Eisenbahnfährschiffe wurden Doppelend-Fährschiffe gebaut und ab 1997 eingesetzt. Diese Schiffe brauchten keine Drehfahrten mehr auszuführen, sodass die Bahnwagen und Straßenfahrzeuge das Schiff im Zielhafen in Aufrollrichtung auch wieder verlassen konnten. Durch dieses neue System wurden 20 Minuten an Überfahrtzeit gespart. Hiermit ging ein Komplettumbau im Fährhafen Puttgarden einher.

1998 hatte sich das Aufkommen auf der Route Mukran–Klaipeda (dt.: Memel) durch die politischen Veränderungen stark reduziert. Mit Unterstützung der Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern und 158 Millionen DM Investmitteln war

daher eine normalspurige Gleisgruppe incl. Fährbrücken in den Fährkomplex Mukran implementiert worden. Damit konnte die „Königslinie“ Sassnitz–Trelleborg vom Stadthafen Sassnitz in den Fährkomplex Mukran umziehen. Die DFO operierte nun erstmalig in einem Fremdhafen.

Es ist hochbemerkenswert, welche gewaltigen Umstrukturierungen und Investitionen die junge DFO mit rund 900 Beschäftigten in der kurzen Zeit von 1993 bis 1998 realisierte. Dazu zählt der Neubau des Fährschiffes „MECKLENBURG-VORPOMMERN“ und die Herstellung der erforderlichen Landanlagen für die neue „HANSA-Linie“ Rostock–Trelleborg (gemeinsam mit dem Überseehafen Rostock), der Neubau der Fährschiffe „DEUTSCHLAND“ (IV) und „SCHLESWIG-HOLSTEIN“ für Puttgarden–Rødby, der umfangreiche

DFO-Fährschiff „DEUTSCHLAND“ (IV) in Doppelend-Bauweise auf der „Vogelfluglinie“ 1997 (1998 zu Scandlines)





Zugbespannung des GVG-Nachtzuges Berlin–Malmö 1999 in Berlin Ostbahnhof

Umbau der Landanlagen in Puttgarden für die Doppelend-Fähren und die Herstellung der erforderlichen Landanlagen in Mukran für die verlagerte „Königslinie“ Sassnitz–Trelleborg (gemeinsam mit dem Fährhafen). In diese Zeit fiel auch die Aufnahme des ersten Privatbahn-Dienstes der Georg-Verkehrsgesellschaft (GVG) zwischen Berlin und Malmö als Nachtzugverbindung über die „Königslinie“. In den Jahren nach 1998 hat es nie mehr solche umfangreichen Investitionen gegeben.

Die DFO-Ära endete bereits im Sommer 1998 durch die Fusion mit der dänischen Scandlines AS zur neuen Scandlines AG. Ursprünglich war vorgesehen, auch mit der schwedischen Scandlines AB zu fusionieren, was aber an Bedenken der schwedischen Seite scheiterte. Die einzige Erweiterung des Produk-

tionsprofils bestand nach 1998 in der Übernahme von EUROSEABRIDGE – des inzwischen aus der DSR ausgelagerten Dienstes Mukran–Klaipeda durch die Scandlines. Die Erweiterungen mit neuen nach Osten und Schweden gehenden Diensten wurden mit Schiffscharterungen abgesichert.

Im weiteren Fortgang übernahm die schwedische Reederei Stena Line im Jahr 2012 die ostgehenden Dienste sowie die Routen Rostock–Trelleborg und Sassnitz–Trelleborg von der Scandlines-Reederei. Der Eisenbahnfähverkehr wurde seitdem gänzlich auf Rostock–Trelleborg verlagert. Die „Königslinie“ Sassnitz/Mukran–Trelleborg ist im Jahr 2020 eingestellt worden. Das dort zuletzt operierende Fährschiff „SASSNITZ“ (II) wurde in der Türkei (Aliaga) verschrottet.

Die Eisenbahn-Verkehrsentwicklung im trajektierten Schienengüterverkehr lässt sich in zehn Jahren wie folgt darstellen:

1993: 353 000 Güterwagen, davon 222 000 Güterwagen auf der „Vogelfluglinie“, davon 131 000 Güterwagen auf der „Königslinie“.

2003: 100 000 Güterwagen auf Sassnitz/Rostock nach Schweden, d.h. 253 000 Güterwagen sind im Jahr 2003 nicht mehr trajektiert worden.

Der Hauptgrund sind die neuen Brücken über den Storebelt 1997 und den Öresund 2000, wodurch 100 000 Güterwagen durch die Bahnen auf die Landwege umgeroutet wurden. Die restlichen 153 000 Güterwagen gingen von den Bahnen im Modalsplit an den Straßenverkehr verloren. Die Fähren hatten somit einen

adäquaten Verkehrsanstieg im LKW-Segment zu verzeichnen.

Heute gibt es zwischen Puttgarden-Rødby keinen Bahnfahrverkehr mehr. Auf Rostock-Trelleborg werden z.Z. nur noch die Güterwagen mit Gefahrgut und Schwerlast trajektiert (etwa 10 000 Güterwagen pro Jahr.) Und das auch nur, weil die Rendsburger Hochbrücke solche Bahnverkehre nicht erlaubt. Seit dem 17. September 2020 bietet die FRS GmbH & Co. KG Flensburg (ehemals Förde Reederei Seetouristik) einen Fährdienst von Mukran nach Ystad in Südschweden an. Eingesetzt ist ein Katamaran zur Beförderung von PKWs und Bussen.

Die Zeit der Eisenbahnfährdienste ist damit abgelaufen, denn heute sind Land-Verkehrswege kostengünstiger verfügbar. Wenn in den nächsten Jahren der Fehmarn-Tunnel vollendet wird, ist die Zeit noch einmal eine ganz andere. Bleiben

Fährschiff "SASSNITZ" (II) während der Verschrottung 2022 in Aliaga/Türkei

Sammlung Wolfhard Noack (6 x)



werden Erinnerungen an einen attraktiven Eisenbahnverkehr über See und an die Leistungen der daran beteiligten Fährdienst-Beschäftigten (s. Tabelle).

Da es sich um Verkehrszahlen aus der Zeit vor der Deutschen Einheit handelt, ist unschwer zu entnehmen, dass der Individual- und Reiseverkehr im Westen auf der DB-Route viel stärker ausgeprägt war als im Osten auf den DR-Routen. Für die

DDR-Bürger gab es keine vergleichbare Reisefreiheit. Bis 1993 hatten sich die Güterverkehrszahlen auf der „Vogelfluglinie“ zu Ungunsten der „Königslinie“ zunächst stark erhöht. Im weiteren Fortgang war der Bahnverkehr abgesunken. Die Fähr-routen entwickelten sich immer mehr zu RoRo-Verbindungen, d.h. die Bahnverkeh-re wurden vom Straßenverkehr ersetzt und in diesem Segment gesteigert.

Transportmenge im Übersetzverkehr vor der Gründung der DFO (1988)

	Puttgarden–Rødby DB (19 km)	Sassnitz–Trelleborg DR (110 km)	Warnemünde–Gedser DR (45 km)
Güterwagen	167 939 (1987!)	191 010	5 859
Reisezugwagen	38 911	4 626	3 556
LKW	135 579	47 183	15 635
PKW	1 023 432	53 864	18 138

Die Megafusionen in der Zugsparte

Redaktion

Viele Traditionsnamen wie Borsig, Hanomag oder Henschel sind aus dem Firmenregister verschwunden und bestenfalls noch als Ursprung einer Kette von Lok- und Wagenherstellern bekannt. Im Verlauf von 150 Jahren sind völlig neue „Player“ aufgetaucht, haben sich ver-bandelt oder sind geschluckt worden. Vor gerade mal zwei Jahren gaben der französische Bahntechnik-Hersteller Als-tom und die Zugsparte des kanadischen Unternehmens Bombardier TRANSPOR-TATION (weltweit N° 2 und 3) ihren Zu-sammenschluss bekannt. N° 1 in der Welt der Schienenfahrzeugbauer ist der chi-nesische Konzern China Railway Rolling

Stock Corporation (CRRS) mit ca. 175 000 Beschäftigten. Aber auch dieser Konzern entstand erst 2015 durch die Fusion zweier chinesischer Staatsunternehmen. Jedes allein hatte bereits einem Umsatz, der doppelt so hoch war wie die Bahnsparten von Siemens, Alstom und Bombardier zu-sammen.

Auch viele deutsche Schienenfahr-zeugbauer überlebten nur, indem sie fusi-onierten. Leider gingen dabei fast immer Arbeitsplätze verloren. Die Lok-Abteilung der Stettiner Vulcan-Werke AG zum Bei-spiel wurde 1928 Teil der A. Borsig GmbH in Berlin. Diese wurde 1948 in Ostdeutsch-land verstaatlicht und zum VEB Lokomo-

tivbau und Elektrotechnische Werke Hans Beimler (LEW) in Henningsdorf bei Berlin umgewandelt. 1976 übernahm LEW auch die Lokomotivsparte des VEB Lokomotivbau Karl Marx (LKM) in Potsdam-Babelsberg (vormals Orenstein&Koppel AG). LEW ging 1992 in der AEG Schienenfahrzeuge GmbH ebenfalls in Henningsdorf auf. 1996 wurde die Adtranz daraus. Diese Abkürzung stand für die ABB Daimler Benz Transportation in Berlin, das letzte kleine „z“ für ein Angebot von „A“ bis „z“.

Die Breslauer AG für Eisenbahnwagenbau vereinigte sich 1912 mit zwei anderen zur Linke-Hofmann-Werke AG. Über mehrere Zwischenetappen wurde im Nachkriegspolen die Fabryka Wagonow PAF-WAG in Wroclaw (Breslau) daraus. 1997 schluckte sie Adtranz.

Auch Hanomag vormals Georg Egestorff AG in Hannover bekam neue Besitzer. 1931 kaufte sie Henschel in Kassel, das wiederum 1964 mit der Klöckner-Humboldt-Deutz AG zur Rheinstahl Henschel AG fusionierte. Daraus wurde 1976 Thyssen Henschel und 1990 ABB Henschel. 1996 übernahm Adtranz auch diese.

Die Waggon- und Maschinenbau AG (WUMAG) in Görlitz wurde 1947 in Ostdeutschland verstaatlicht und bildete den VEB Waggonbau Görlitz. Zusammen mit den VEB Waggonbau Bautzen, Niesky und Halle-Ammendorf entstand 1990 die Deutsche Waggonbau AG (DWA) daraus, die 1998 in die kanadische Bombardier TRANSPORTATION einging. Auch die Waggonfabrik Talbot in Aachen war bereits 1995 von Bombardier TRANSPORTATION übernommen und 2013 wieder zur Talbot Services GmbH ausgegliedert worden.

2001 kauften die Kanadier schließlich auch die Adtranz auf und gliederten sie



Dampflokom DR 78 009, gebaut 1912 als T 18 bei Vulcan in Stettin, seit 1968 im Depot des Verkehrsmuseums Dresden

Foto: BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt



Dieselelektrischer Intercity-Triebzug DE-IC 2000N-05E für Griechenland im Juni 1989 auf Testfahrt zwischen Neustadt (Dosse) und Paulinenaue. Dieser Zug war das Ergebnis eines Ost-West-Herstellerkonsortiums von LEW Henningsdorf, Waggonbau Bautzen und AEG West-Berlin.
Sammlung Fölsch

in die Bombardier TRANSPORTATION mit Hauptsitz in Berlin ein. Damit war fast der gesamte deutsche Schienenfahrzeugbau (außer Siemens) in einer Hand. Von 37 Werken in ganz Europa lagen elf in Deutschland: Aachen, Bautzen, Braunschweig, Görlitz, Henningsdorf, Kassel, Mannheim, Salzgitter, Siegen, Stendal und Waiblingen. Die Zentrale der Bombardier TRANSPORTATION zog 2006 in das ehemalige Gebäude der Königlich



ALSTOM-Messestand auf der Messe für Verkehrstechnik Innotrans 2022 in Berlin
 Pressefoto ALSTOM

Eisenbahndirektion/Rbd Berlin ein und wechselte 2017 zum Potsdamer Platz in Berlin, direkt neben die DB AG.

2017 kam der französische Konzern Alstom auf die Idee, sich mit der Bahnsparte von Siemens (gegen Bombardier TRANSPORTATION) zu verbünden. Diese Fusion wurde im Februar 2019 von der EU-Kommission untersagt. Einige Franzosen befürchteten sicherlich, dass das Unternehmen zu deutsch werden könnte. Etliche Deutsche dagegen konnten sich einen Firmensitz in Frankreich nicht vorstellen. Bald darauf ließ Alstom jedoch verlauten, dass es nunmehr beabsichtigte, den größeren, aber finanziell angeschlagenen kanadischen Konkurrenten Bombardier TRANSPORTATION zu übernehmen. Gegen diese Groß-Fusion im Wert von 5,3 Milliarden Euro hatte die EU eigenartigerweise nichts Generelles einzuwenden. Der Zusammenschluss wurde im Juli 2020 unter Auflagen genehmigt und im Januar 2021 realisiert. Alstom musste das Werk im elsässischen Reichshoffen, die Coradia Polyvalent-Plattform sowie das geistige Eigentum an der Talent-3-Plattform an den spanischen

Konkurrenten Compañía Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) verkaufen. Außerdem gab Bombardier TRANSPORTATION seinen Anteil am Hochgeschwindigkeitszug V 300 Zefiro an das japanische Unternehmen Hitachi Rail ab.

ALSTOM mit Hauptsitz in Saint-Ouen-sur-Seine/Frankreich schreibt sich nun mit Großbuchstaben, denn es ist jetzt der größte Bahnbauer in Europa und der zweitgrößte weltweit. Allein in Europa betreibt ALSTOM fast drei Dutzend Montagewerke. Insgesamt stehen heute ca. 75 000 Mitarbeiter/innen an 250 Standorten in 70 Ländern bei ALSTOM in Lohn und Brot. 150 000 Fahrzeuge weltweit entstammen den ALSTOM-Werken bzw. deren Vorgängern. Auf der InnoTrans 2022 (s. Seite 11 ff) war ALSTOM mit einem sehr großen Aufgebot vertreten. Dass so bekannte Erzeugnisse wie die Doppelstockwagen aus Görlitz nun unter ALSTOM firmieren, ist sicher für viele etwas gewöhnungsbedürftig.

Wie bereits oben erwähnt, unterhält Siemens bis heute eine eigene Bahnsparte. Auch ihre Geschichte ging mit kleinen und großen Fusionen einher.

Die Eisengießerei und Maschinen-Fabrik von L. Schwartzkopff produzierte bis 1870 Dampflokomotiven. Dann wurde die Berliner Maschinenbau AG (BMAG) daraus. Diese stellte nach dem Zweiten Weltkrieg den Lokomotivbau ein. Ein Teil von Schwartzkopff hatte sich bereits 1907 mit Maffei in München verbunden. Es entstand die Maffei-Schwartzkopff-Werke GmbH (MSW), die ab 1910 auch Elektrolokomotiven baute. 1931 fusionierte diese mit Georg Krauss in München zur Lokomotivfabrik Krauss & Comp.-J.A. Maffei AG, die sich 1940 in Krauss-Maffei AG umbenannte. 1990 kaufte

sich die Siemens Verkehrstechnik mit 25 Prozent bei der Krauss-Maffei Verkehrstechnik GmbH (KMVT) ein. 1999 erhöhte Siemens seinen Anteil auf 75 Prozent, sodass sich ein neues Unternehmen Siemens Krauss-Maffei Lokomotiven GmbH mit Sitz in München bildete. Dieses wurde 2001 vollkommen in die Siemens AG integriert. Zur Siemens Mobility GmbH gehören heute u.a. das Lokomotivenwerk in München-Allach (Elektroloks) sowie der Fertigungs- und Entwicklungsstandort Krefeld (ICE, Desiro, Mireo, Veleo). Die Krauss-Maffei AG hingegen gab den Lokomotivbau ganz auf.

Lok-/Waggon-Werke	gebaute Loks	von-bis	Nachfolger
Maffei	5 537	1838-1930	Krauss-Maffei
Borsig	13 367	1841-1946	LEW/AEG
Egestorff/Hanomag	10 564	1846-1930	Henschel
Henschel	32 367	1848-1964	Rheinstahl-Henschel
Schwartzkopff/BMAG	13 103	1852-1945	---
Vulcan	4 003	1858-1928	Borsig
Krauss	8 709	1867-1930	Krauss-Maffei
Orenstein-Koppel O&K	28 576	1876-1948	LKM/O&K Dortmund
Siemens	3 731	1879-heute	---
AEG	9 853	1889-1996	Adtranz
Maffei-Schwartzkopff	283	1907-1930	Krauss-Maffei
Krupp	5 301	1919-1992	Siemens
Krauss-Maffei	5 315	1931-1999	---
LKM	7 762	1948-1976	LEW
LEW	14 386	1948-1991	AEG
Adtranz		1996-2001	Bombardier TRANSPORTATION
Talbot Services GmbH		2013-heute	
Bombardier TRANSPORTATION		1974-2021	ALSTOM

Quelle: <http://www.werkbahn.de/eisenbahn/lokbau/cd-info/LV.htm>

PS:

Wer noch Zugriff auf den „Modelleisenbahner“, Heft 7/2001 hat, kann dort ab Seite 22 alle Fusionen bis Bombardier TRANSPORTATION exakt nachvollziehen.

Das Flügelrad – vom Eisenbahn-Symbol zum Firmen-Signet

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Auf unserer letzten Jahresarbeitstagung im Oktober 2022 in Bad Elster wurde vorgeschlagen, sich in Bahn&Modell doch mal auf Spurensuche zur Bedeutung des Flügelrades zu begeben. Jüngere Kollegen der BSW-Gruppe „Flügelrad 79“ in Paderborn hätten dazu wenige Vorstellungen, zumal das Symbol bei der DB AG keine Verwendung mehr findet. Ganz schwach erinnerte ich mich, dass dieses Thema schon mal in unserem Kulturbereich eine Rolle gespielt hatte. Daher durchforstete ich die Hefte von Bahn&Modell und siehe da, ich wurde fündig. Im Heft 12 (2004) rief der damalige Hauptbeauftragte Dieter Koschmann dazu auf, sich mit dem Ursprung des Flügelrads zu beschäftigen. Das Thema wurde auf Projektebene erhoben. Nun sollten die Entstehungsgeschichte des Flügelrades erforscht und Dokumente dazu gesammelt werden.

Unsere heutige Recherche ergab: Dieses Projekt blieb in den Kinderschuhen stecken und es gibt keine Dokumente, auf die wir diesbezüglich zurückgreifen können.

Allerdings hatte Hans-Joachim Kirsche, unser früherer Schriftleiter von Bahn&Modell, im Heft 15 (2006) folgendes Statement veröffentlicht:

„Als häufigstes Zeichen der Eisenbahn kann wohl das Flügelrad, ein laufendes Rad mit links und rechts seitlich an der Radnabe angesetzten Flügeln, angesehen werden. Dieses unverkennbare Kennzeichen diente sowohl auf der Eisenbahneruniform, auf Drucksachen aller Art als

auch auf Schienenfahrzeugen und teils an Gebäuden der betreffenden Eisenbahn als Zugehörigkeits- und Hoheitszeichen. So wurde z.B. das Flügelrad in gleicher Form in allen Staaten, die als Transportunternehmen die Eisenbahn für Güter- und Personenbeförderung eingesetzt haben, geführt. In neuerer Zeit gilt dieses Kennzeichen, z.B. bei der Deutschen Bahn AG, leider als antiquiert und nicht mehr zeitgemäß.“

Das geflügelte Rad steht stellvertretend für Geschwindigkeit, die in den Anfangsjahren der Eisenbahn so sehr beeindruckte. Bis zur Serienreife der Autos und Flugzeuge wurden die Geschwindigkeitsrekorde ausschließlich durch Eisenbahn-

Phönizische Drachme im 4. Jahrhundert vor Christi mit einem Gott auf einem geflügelten Rad reitend

Original im British Museum London





Bayerischer Gedenktaler von 1835 – Mit dem linken Arm stützt sich eine allegorische Frauengestalt namens Industrie auf einem großen geflügelten Rad ab und rechts am Hermesstab hängt noch ein kleines Flügelrad. Als Umschrift steht auf der Münze: ERSTE EISENBAHN IN TEUTSCHLAND MIT DAMPFWAGEN / VON NÜRNBERG NACH FÜRTH, ERBAUT / 1835.
Sammlung Helmut Caspar

fahrzeuge erzielt. Das geflügelte Rad/ Flügelrad ist ein Symbol des Verkehrs schlechthin geworden, ist weltweit verbreitet und hat wohl seinen Ursprung in der vorchristlichen Zeit der Götterwelt. In der

griechisch/ römischen Mythologie wurden die Götterboten Hermes bzw. Merkur meist zweiflügelig dargestellt. Anlässlich der ersten deutschen Eisenbahn gab das Königreich Bayern einen Taler heraus, der auf der Rückseite gleich zweimal das Flügelrad zeigte.

Viele Eisenbahn- und Postgebäude bekamen ein Flügelrad als Schmuckelement mit zweckbestimmender Aussagekraft. An fast allen Eisenbahndirektions- und -amtsgebäuden prangte es zweiflügelig über dem Haupteingang. Das Gebäude der ehemaligen Eisenbahn-/Reichsbahndirektion zu Schwerin zieren seit 1896 vier meterhohe Mosaike. Sie zeigen die Haupterwerbszweige Mecklenburgs: Eisenbahn, Schifffahrt, Handel und Landwirtschaft. Das Mosaik der Eisenbahn mit dem Flügelrad hat es auf die Titelseite dieses Heftes geschafft.

Leider haben sich die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn um 1990 von ihren Traditionen und somit auch vom Flügelrad getrennt. Auch am ehemaligen Rbd-Gebäude in Dresden demonitierte man das steinerne Flügelrad über der Eingangstür. Es wurde 2011

Das Kunstwerk aus Sandstein am ehemaligen Rbd-Gebäude in Dresden, ein Flügelrad ohne Spurkranz
Foto: SchiDD





Das Flügelrad seit 2003 im Stadtwappen von Bad Kleinen Designer: Michael Zapfe

durch das profane Firmen-Logo der DB AG ersetzt.

Aber es geht auch anders. Über den drei Fenstern des großen Sitzungssaales der ehemaligen Rbd Halle symbolisieren drei steinerne Dreiecksgiebel mit Fliehkraftregler, Flügelrad und Blitzbündel die Zweckbestimmung des Hauses. Heute erstrahlt das Gebäude mit allen historischen Figuren im ursprünglichen Glanz. Es wurde 2007/2008 für das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt aufwendig restauriert. Hier war man sich der Tradition und der Symbolik durchaus bewusst. Und es gibt auch Städte und Gemeinden, die das Flügelrad noch heute in ihren Wappenschild führen. Hier soll es an den Eisenbahnverkehr oder die Eisenbahnindustrie an diesem Ort erinnern. In Bahn&Modell, Heft 16 aus dem Jahre 2006, schrieb Peter Falow über das Eisenbahnflügelrad im neuen Stadtwappen von Bad Kleinen in Mecklenburg:

„Die Gemeinde Bad Kleinen ist vermutlich eine der letzten, der ein Wappen mit einem Eisenbahn-Flügelrad verliehen wurde. Bad Kleinen liegt an der Eisenbahnstrecke von Hagenow nach Wismar. In einem waagrecht geteilten Schild befinden sich oben in Blau drei goldene Ähren, balkenweise, unten in Gold ein grünes Flügelrad mit offenem Flug. Ein Wellenschnitt weist auf die Lage der Gemeinde am Schweriner See hin. So stehen die Ähren für die landwirtschaftlich genutzte Umgebung und das grüne (!) Flügelrad für die Eisenbahn.“

In der Literatur werden weitere kunstgerechte Wappen-Ausmalungen (Blasonierungen) mit Flügelrädern in deutschen Städten erwähnt. So zum Beispiel das Wappen der Stadt Falkenberg (Elster) in Süd-Brandenburg. Hier steht das Flügelrad für den ortsbestimmenden Eisenbahnknoten und (wie zufällig) für das Ei-

Das Flügelrad im Stadtwappen von Falkenberg (Elster) mit rotem Radsymbol (Heißbläuer?)
Quelle: wikipedia



senbahnmuseum mit ca. 70 abgestellten Dampflokomotiven.

Auch außerhalb von Deutschland fand das Flügelrad weite Verbreitung. Es war und ist ein gängiges Zeichen, das überall als Symbol der Eisenbahn verstanden wird. Besonders auf den Uniformen hat es sich frühzeitig niedergeschlagen. Bei der München-Augsburger-Eisenbahn-Gesellschaft war es 1840 erstmalig auf einer Eisenbahner-Uniform zu sehen. Durch lokale Änderungen und Anpassungen sind viele unterschiedliche Varianten des Flügelrads entstanden. Meistens stimmte es farblich mit den Uniformknöpfen überein, in Preußen goldfarbig und in Bayern silbrig. Es wurde als Stickerei, Aufnäher, Metallsticker oder Anstecknadel ausgeführt. An der Bundesbahn-Uniform prangte es gleich viermal zweiflügelig: an der Mütze, an den Kragenspiegeln, auf den Knöpfen und am Ärmelaufnäher bzw. an der Brusttasche. Bei der Deutschen Reichsbahn gab es das Flügelrad an den zwei Kragenspiegeln nur einflügelig und zweiflügelig an der Mütze. Auf Ärmelaufnäher wurde ganz verzichtet. DB-Knöpfe trugen ein Flügelrad, DR-Knöpfe nicht. Auch die Gestaltung der Flügelräder war bei DB



DB-Kragenspiegel mit zweiflügeligem naturalistischen-abgerundeten Flügelrad (Vollrad)



Mitte: DB-Uniformknopf mit zweiflügeligem Flügelrad
Sammlung K. Wecker

DR-Kragenspiegel mit einflügeligem stilisiertem Flügelrad (Speichenrad)





und DR unterschiedlich und wechselten mit den Jaren

Die Modellbahn-Gruppe in Paderborn trägt also ihren Namen „Flügelrad 79“ zu Recht, denn jedwede Eisenbahn kann sich darauf berufen. Auch am Finger ihres Leiters Karl Wecker macht sich das kleine DB-Kragenspiegel-Flügelrädchen recht gut aus.

Soweit heute noch das Eisenbahn-Flügelrad Verwendung findet, wird es immer mehr stilisiert und durch Neuschöpfungen ersetzt. Einen typischen Entwicklungsablauf vom Eisenbahn-Symbol zum Firmen-Signet verzeichnet die Schweizer Bundesbahn.



Finger mit Kleinstflügelrad von neuem DB-Kragenspiegel
Foto K. Wecker

Mützen Seite 66:
DB-Mütze mit zweiflügeligem eckigen Flügelrad (oben)
DR-Mütze mit zweiflügeligem abgerundeten Flügelrad (unten)
Sammlung Kuhne (2x)

Entwicklung des Flügelrades der Schweizer Bundesbahn

Lothar Kuhne



Die Bahnreform Stufe 3 – 2009-2017

Redaktion

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

Im April 2009 legte Hartmut Mehdorn sein Amt als Bahn-Chef im Zuge einer „Datenaffäre“ nieder. An seine Stelle trat Dr. Rüdiger Grube. Er kam von der Daimler AG und hatte aber davor bereits Hartmut Mehdorn als Büroleiter gedient. Dr. Grube erkannte zwar die Bedeutung der mitdenkenden Eisenbahnerfamilie, doch wirtschaftliche Zwänge hinderten ihn daran, Worte in Taten umzusetzen. In seiner Ära

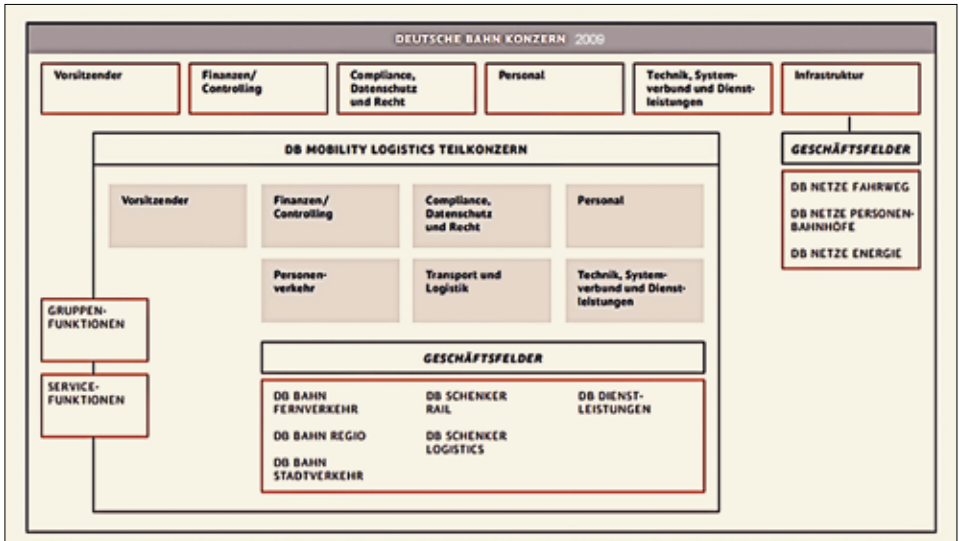
realisierte die DB AG erstmals den größeren Teil ihres Umsatzes im Nicht-Schiene-Bereich und sie begann wieder Schulden anzuhäufen. Die deutsche, regierungsunabhängige Monopol-Kommission empfahl daher in einem Sondergutachten im September 2009, die Transportunternehmen der DB AG doch noch möglichst bald an die Börse zu bringen.

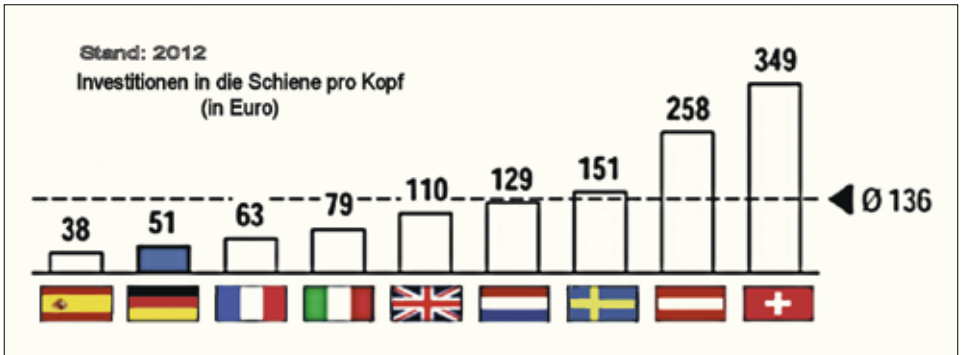
Der DB-Konzern war ein internationales Mobilitäts- und Logistikunternehmen mit über 400 Töchtern in 130 Ländern geworden. Dabei trieb das Auslandsgeschäft skurrile Blüten. Selbst die roten Doppeldecker in London und der königliche Zug von Queen Elisabeth II. wurden von DB Arriva betrieben.

Im August 2014 würdigte die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) in einem Posi-

Organigramm der DB AG 2009

Quelle: Geschäftsbericht DB AG 2009





Pro-Kopf-Investition des Staates in die Schieneninfrastruktur 2012 (in Euro)

Grafik DB ML AG

tionspapier¹ die 20 Jahre Bahnreform. Natürlich zog sie eine positive Bilanz, ohne die Neuschulden zu erwähnen. Der Umsatz war um 164 Prozent gegenüber 1994 gestiegen. Der Schienenpersonenverkehr hatte sich von 1994 bis 2013 um 36 Prozent erhöht, der Schienengüterverkehr um 58 Prozent (trotz oder gerade wegen des Wettbewerbs auf der Schiene). Ob damit die Einnahmen die Ausgaben deckten, ging aus dem Positionspapier, trotz vieler Zahlenbeispiele, nicht eindeutig hervor. Im europäischen Vergleich jedenfalls rangierte Deutschland bei den Investitionen in die Schiene auf niedrigem Niveau. Auch das Bundeseisenbahnvermögen verzeichnete 2013 ein Defizit von 5,7 Milliarden Euro, da u.a. die Tilgung der DB-Altschulden ab 1999 in Bundesschuld übergang. Die Eisen-

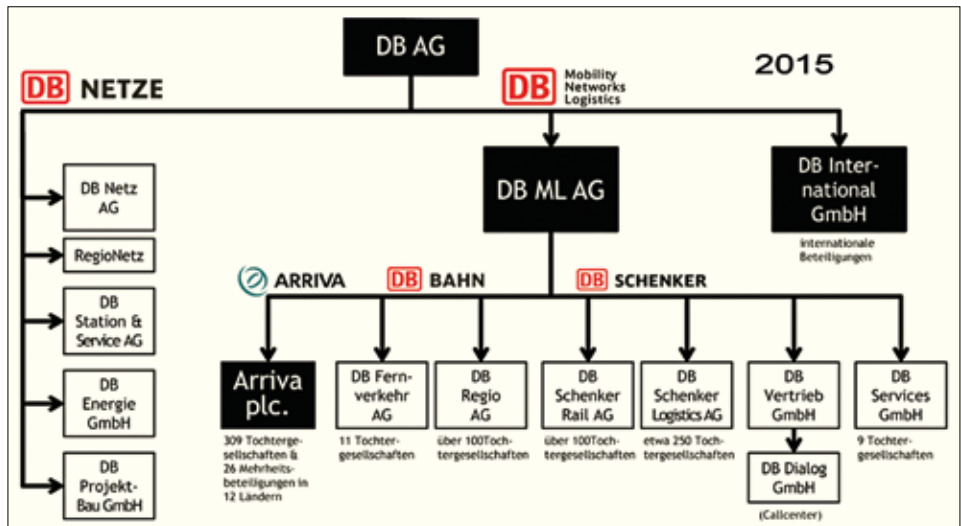
bahninfrastrukturunternehmen der DB AG (DB Netze ...) erhielten im Jahr 2015 Investitionszuschüsse des Bundes in Höhe von 4,5 Milliarden Euro. Damit stand Deutschland im europäischen Maßstab ziemlich weit hinten.

Seit Beginn der Bahnreform waren 9 000 Gleisanschlüsse aus Rentabilitätsgründen stillgelegt worden. 2014 begann ein Umdenken und die Bundesregierung startete ein neues Gleisanschlussprogramm. Im Jahr 2015 konnten aber lediglich 112 Anschlüsse wiederbelebt werden.

Die DB AG beschäftigte 2015 über 300 000 Mitarbeiter, davon rund 155 000 im Schienenverkehr in Deutschland (1994: 352 000). Die durchschnittliche Vergütung stieg seit 1994 um 37 Prozent (Inflationsrate 32 Prozent). Von den in Deutschland Be-

Quelle: DB-Studie 20 Jahre Bahnreform, Roland Berger Strategy Consultants GmbH

Bestandskennzahl	1994	2012	Veränderung
Netzlänge	40.355 km	33.505 km	-17 %
Gleislänge	77.142 km	61.610 km	-20 %
Elektrifiziertes Netz	17.054 km	19.826 km	+16 %
> Anteil am Gesamtnetz	42 %	59 %	+40 %
Anzahl private Gleisanschlüsse	11.290	2.374	-79 %
Anzahl Bahnübergänge	29.895	14.190	-53 %
> Anteil mit technischer Sicherung	47 %	69 %	+47 %
Anzahl Verkehrsstationen	6.328	5.645	-11 %



Organigramm DB AG 2015 Quelle: KONTEXT:Wochenzeitung, Ausgabe 198 vom 14. Januar 2015

schäftigten hatten noch gut 26 000 einen Beamtenstatus.

Die DB ML AG fungierte innerhalb des DB Konzerns als Teilkonzern. Sie war 2008 gegründet worden, um Aktienanteile zur Vorbereitung eines Börsengangs zu bündeln. Nachdem der erste und zweite Börsengang infolge vieler Unstimmigkeiten und der Finanzkrise gescheitert waren, plante die Bundesregierung Anfang 2015 einen dritten Anlauf zur Bahnprivatisierung. In die Transport-Holding DB ML AG sollten private Investoren als Anteilseigner mit bis zu 24,9 Prozent einsteigen. Als auch das misslang, wurde im Juli 2015 begonnen, die gesamte DB Holding ohne Börsengang erneut umzubauen. Am 26. August 2016 verschmolz die DB ML AG wieder mit ihrem Mutter-Konzern, der DB AG. Begründung: Entscheidungsprozesse vereinfachen, Komplexität reduzieren, Kosten senken. Um dennoch (ohne Ausgabe von Aktien) zusätzliches

Geld einzunehmen und Arbeitsplätze zu sichern, forderte die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Anteile an Arriva und Schenker Logistics zu verkaufen und die Erlöse in deutsche Bahnstrecken und Züge zu investieren.

Im Dezember 2015 gab es eine Neuausgabe der Richtlinie 408 (RiL 408), die seitdem wieder die Bezeichnung „Fahrdienstvorschrift“ trägt, genau: „Fahrdienstvorschrift der DB Netz AG (FV-DB)“. Der Zusatz „nur für den internen Dienstgebrauch“ wurde gestrichen, da sie auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen kennen müssen. Mittlerweile kann man sie von der Webseite² der DB Netz AG herunterladen. Parallel dazu existiert eine „Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)“. Bereits seit 2001 wird an einem gemeinsamen betrieblichen Regelwerk mit dem Arbeitstitel „Anweisung für den Fahrbetrieb (An-Fab)“ gearbeitet.

Die Kundenzufriedenheit der DB AG lag 2015 im Personenverkehr bei 76,0 Prozent, im Güterverkehr bei 67,5 Prozent. DB Schenker war noch in die Geschäftsfelder DB Schenker Logistics AG und DB Schenker Rail AG getrennt. Am 1. März 2016 wurde die DB Schenker Rail AG wieder in DB Cargo AG umbenannt.

Dr. Grube initiierte 2015/16 das Qualitätsprogramm „Zukunft Bahn“, das unter den Schlagwörtern „Mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg“ für pünktliche und zuverlässige Eisenbahn-Verbindungen sorgen sollte. Die Zugabfahrt mit dem Zeitersprung war im Personenverkehr eines von 14 ehrgeizigen Zielen. Dennoch kam es immer mehr zu „Verzögerungen im Betriebsablauf“, da viele Überholgleise, Weichen und Signale aus Kostengründen abgebaut worden waren. Man entschied

vielfach kaufmännisch und nicht nach betrieblichen Notwendigkeiten. Vieles war auf Kante genäht. Die DB AG fuhr am Limit! Mit der Digitalisierung vieler Prozesse glaubte man, gegensteuern zu können.

Literatur zusätzlich zu Heft 47, Seite 68:

- 1) „Bausteine und Bilanz der Bahnreform“, DB Mobility Networks Logistics, August 2014 auf: www.deutschebahn.com/resource/blob/264418/8cac7d10f5b53ef3f7ba68ef5d459a01/bilanz_bahnreform-data.pdf
- 2) „Fahrdienstvorschrift; Richtlinie 408.11-16“ auf: https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/7046478/74f5845b3a215d5a2c4adb8a5ebe3ec3/40811_a04_gesamt-data.pdf

Quelle: DB AG

Programm „Zukunft Bahn“

- ab 2017 Mehr Service an Bord** (Icon: Fork and knife)
 - Höhere Verfügbarkeit aller Speisen und Getränke
 - Ausbildungs Kooperationen mit Service-Unternehmen
 - Mehr Zeit für Service durch Self Check-in der Kunden
- ab Ende 2016 ICE Portal** (Icon: DB Logo)
 - Kostenloses Infotainment künftig für alle dafür ausgestatteten DB Fern und Nahzüge sowie Bahnhöfe
 - Zusätzliche Film-Datenbank mit Pay-per-View-Angeboten
- bis 2020 Kommunizierende Weichen** (Icon: DB Logo)
 - Messgeräte funken Fehlermeldungen
 - Reparatur noch vor dem Ausfall
 - Erheblich bessere Pünktlichkeit
- bis 2017 Mobile Reparaturteams** (Icon: Wrench)
 - Sofortige Fehlerbehebung vor Ort und rund um die Uhr
 - Störungsfreie Züge, Bordgastronomie und Toiletten

Quelle: Deutsche Bahn

Stand: Dezember 2015

Die Geschichte unserer BSW-Hotels:

BSW-Hotel Lindenbach in Bad Ems

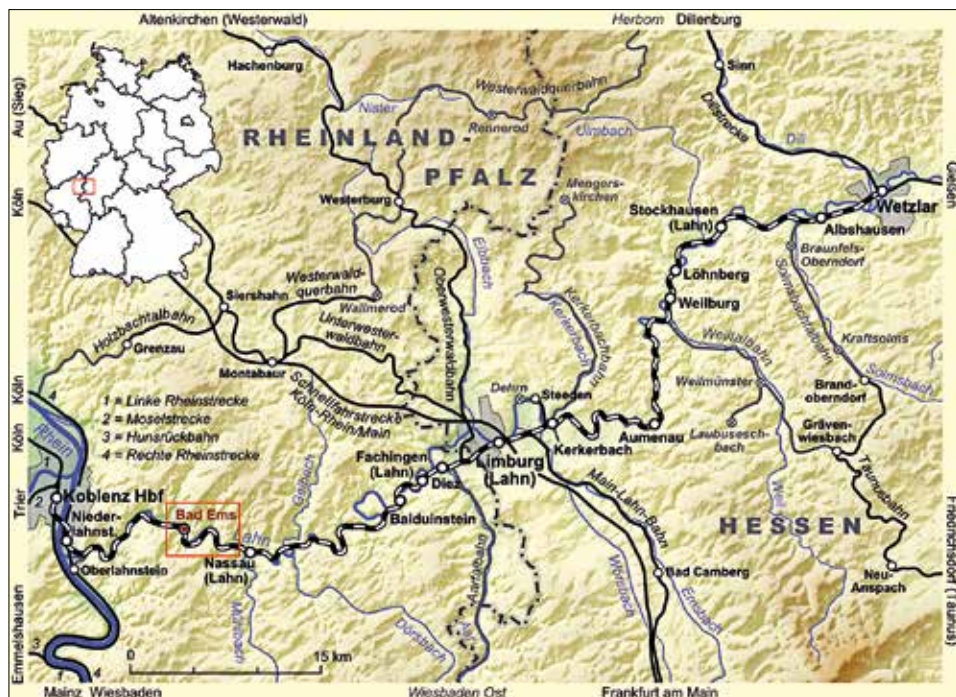
Redaktion

Heute stellen wir ein BSW-Hotel vor, das im rechtsrheinischen Teil von Rheinland-Pfalz liegt. Das Haus Lindenbach gehört zum Kurort Bad Ems, der von der Lahn durchflossen wird. Bis zu deren Mündung in den Rhein bei Lahnstein sind es lediglich noch elf Kilometer. Damit kann das Haus Lindenbach als Ausgangspunkt für Ausflüge ins Lahntal, ins Mittelrheintal und sogar zur Mosel dienen. Mit dem 50 km-Regio-Ticket kommen DB-Mitstreiter hier per Bahn bis zum Bahnhof Moselkern, von wo aus ein bequemer Wanderweg zur majestätischen Burg Eltz führt.

Die frühe Lahntalbahn lag im Herzogtum Nassau. Die ersten 12,6 Kilometer von Oberlahnstein (am Rhein) bis Ems* baute die Nassauische Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft und eröffnete sie am 1. Juli 1858. Kurz darauf verschüttete ein Erdbeben die Strecke. Die Privatbahn gab auf und wurde verstaatlicht. Die Nassauische Staatsbahn übernahm den Weiterbau bis Wetzlar (fertiggestellt 1863). Nach dem Preußisch-Österreichischen Krieg 1866 kam Nassau zu Preußen und die Lahntalbahn gehörte fortan zu den Preußischen Staatseisenbahnen.

Streckenkarte der Lahntalbahn

Quelle: Lencer auf wikipedia.org (vom Autor bearbeitet)





Haltepunkt Ems West mit oben liegenden Gleisen, nach dem Umbau 1999

Foto: Burkhard Thiel auf http://bf-b.zielbahnhof.de/bad_ems_west.htm (vom Autor bearbeitet)

Sie war der liebliche Teil der sogenannten Kanonenbahn Berlin–Trier, was ihr 1880 das zweite Gleis einbrachte. Die Bahntrasse führt durch viele kurze Tunnel und berührt immer wieder den Fluss, in dem sich der Zug gelegentlich spiegelt.

Der Ort Ems geht auf ein römisches Kastell zurück, denn hier verlief der berühmte Limes, der die südliche Kultur

von den nördlichen Barbaren trennte. Viele Jahrhunderte später sollte die Emser Depesche in die deutsch-französische Geschichte eingehen. Der preußische König Wilhelm (Chef des Hauses Hohenzollern) weilte Anfang Juli 1870 zur Kur in Ems, wo ihm der französische Botschafter anmaßende Forderungen unterbreitete. Frankreich forderte, dass

Eisenbahner-Erholungsheim Haus Lindenbach um 1930

Postkarte von Cramers Kunstanstalt KG Dortmund



kein Hohenzollerner den vakanten spanischen Thron übernehmen dürfe. Ein Mitarbeiter des Auswärtigen Amtes vor Ort in Ems berichtete darüber per Depesche (Telegramm) an Reichskanzler Bismarck in Berlin. Dieser informierte die Presse in so provokanter Weise, dass Frankreich sehr verstimmt war und am 19. Juli 1870 Deutschland den Krieg erklärte. Der Deutsch-Französische Krieg begann.

40 Jahre später entstand mitten im Kurort die kleinste Bahnhofshalle Deutschlands. Damit bekam Ems 1910 bei km 86,4 seinen „Hauptbahnhof“, der lediglich zwei Gleise hatte. Er gehörte zur Reichs-/Bundesbahndirektion Mainz. Betrieblich gesehen war er sogar

nur ein Haltepunkt. Erst 2015 wurden Gleiswechsel-Weichen und dazugehörige Signale eingebaut. Zum Haus Lindenbach sollte man aber nicht hier, sondern am Haltepunkt Bad Ems West (km 88,2) aus- und einsteigen. Bis 1946 hieß dieser Haltepunkt Ems-Lindenbach und war ein Bahnhof mit einem Anschlussgleis zur Holzverladung und Kohleanlieferung. 1994 wurde das Empfangsgebäude von 1920 abgerissen und die ganze Anlage bis 1999 in einen modernen Haltepunkt verwandelt (s. Foto S. 73 oben). Von hier aus sind es noch ca. 600 Meter den Hang hinauf bis zum BSW-Hotel Lindenbach. Es liegt erhöht am Waldrand mit Ausblick auf die Lahn.

Eisenbahner-Erholungsheim Haus Lindenbach um 1933 mit runder Ecke

Postkarte vom Verlag Fritz Gaeron Bad Ems





BSW-Hotel Lindenbach (Haus 1) mit Anbauten links (Haus 2) und rechts (Haus 3) im August 2014
Foto: HolidayCheck

Das Haus Lindenbach ist aus dem Grubenhaus eines ehemaligen Erzbergwerks hervorgegangen. Bereits 1816 war es ein beliebtes Ausflugsrestaurant für die Emser Kurgäste. 1928 firmierte es als Eisenbahner-Erholungsheim des Bezirksverbandes der Eisenbahnvereine im Direktionsbezirk Frankfurt am Main. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm das Bundesbahn-Sozialwerk das Haus. Die runde Ecke (am Gebäude links) wurde zurückgebaut, und in den 1980er Jahren erhielt das Objekt links und rechts je einen Anbau mit weiteren Zimmern. Heute verfügt das BSW-Hotel Lindenbach über 49 Zimmer auf drei Etagen (14 Einzel- und 35 Doppelbettzimmer). Es ist als 3-Sterne-Hotel eingestuft und ganzjährig geöffnet, wenn nicht gerade Corona wütet. Bis

Ende 2021 leitete Horst Linnemeyer das Haus. Im Januar 2022 übernahm Nicolé Hahne, die bis dahin als hauptamtliche Reiseleiterin tätig war.

HOTEL-ADRESSE:
Lindenbach 28
56130 Bad Ems
Tel.: 02603-9770

**) Erst 1913 umbenannt in Bad Ems. Im Juli 2021 nahm die UNESCO Bad Ems in die Liste des Weltkulturerbes auf.*

Rezensionen

Wenn der Meister erzählt ...

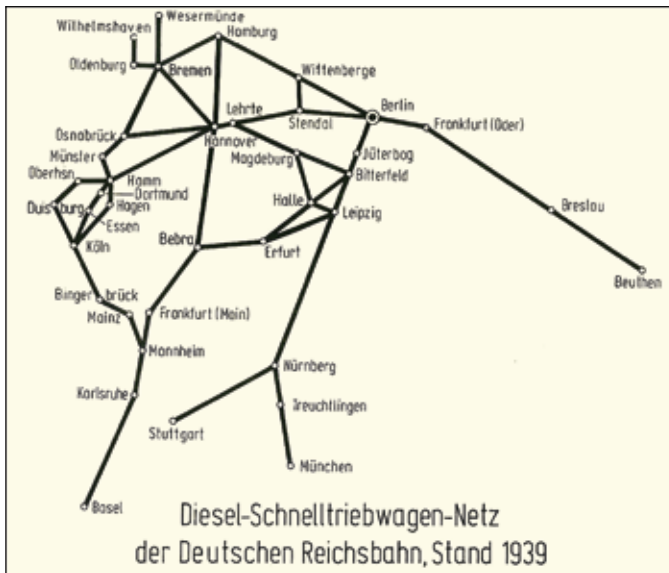
Ein Buch „Wenn der Meister erzählt“ sollte im Bildverlag Böttger erscheinen. Dazu ist es leider nicht mehr gekommen. Wolfgang Bahner, ehemaliger Lokführer, Modellbahner, Experte und Mitbegründer von Bahn&Modell, verstarb am 13. April 2022 (s. Heft 48, Seite 5). Daher veröffentlichen wir die Titelgeschichte in leicht gekürzter Fassung hier an dieser Stelle.

Wolfgang Bahnert, Leipzig (postum)

Von Kollegen, die bereits ihren verdienten Ruhestand erreicht hatten, konnte ich viele sachdienliche Hinweise erhalten. So zum Beispiel über den Schnelltriebwagen der Bauart „Hamburg“ (SVT 137) im Bw Leipzig Süd, dessen Einsatz offiziell zum Sommerfahrplan 1939 begann und wegen des

Ausbruchs des Zweiten Weltkrieges noch
im gleichen Jahr wieder endete.

Bis in die 1960er Jahre waren noch einige Lokführer im Dienst, die auf diesen Fahrzeugen von Leipzig nach Wesermünde (ab 1947 Bremerhaven, die Red.) gefahren sind. Lokführer Walter S. war einer von ihnen. Sein Garderobenschrank befand sich direkt neben dem meinen. Einige Dienste war ich bei Walter als Heizer auf einer P 8 eingeteilt. Im Dienstplan hatte die Maschine innerhalb von zwölf Tagen einmal 24 Stunden Hilfszugbereitschaft. Das Personal wurde nach zwölf Stunden abgelöst. Pünktlich um 6 Uhr morgens hatten wir unsere Lok an den Hilfszug gesetzt. Nachdem die obligatorischen Arbeiten erledigt waren, war auch Zeit für einen Plausch. Dabei



Quelle: "Fliegende Züge",
H. Kurz, EK-Verlag



SVT 137 225 vor einer Probefahrt am Bahnsteig 26 in Leipzig Hbf

erfuhr ich von Walter, wie die Fahrten mit dem Triebwagen der Bauart Hamburg so abgelaufen sind. Nach 20 Jahren konnte Walter die Fahrten noch ganz genau wiedergeben. Abfahrt in Leipzig Hbf war um 8:32 Uhr als FdT 232. An der Leipziger Wollkämmerei zeigte der Tacho bereits 80 km/h an und hinter Rackwitz waren 150 km/h erreicht! 19 Minuten Fahrzeit bis zum ersten Halt im Bahnhof Bitterfeld. Weitere Halts waren in Dessau, Magdeburg, Braunschweig, Hannover und Bremen Hbf. Ankunft in Wesermünde Hbf um 12:57 Uhr. Danach wurde im Vorortbahnhof Wesermünde-Lehe abgestellt und es ging als Fahrgast zurück nach Leipzig. Ein anderer Kollege kam als Fahrgast von Leipzig und übernahm den Triebwagen. Um 17:43 Uhr begann die Rückfahrt nach Leipzig als FdT 231, der um 22:23 Uhr hier in den Leipziger Hauptbahnhof eingefahren ist.



Im Führerstand des SVT 137 bei der Ausfahrt im Bahnhof Halle (Saale) Hbf

Fotos (2x): W. Bahnert 2011

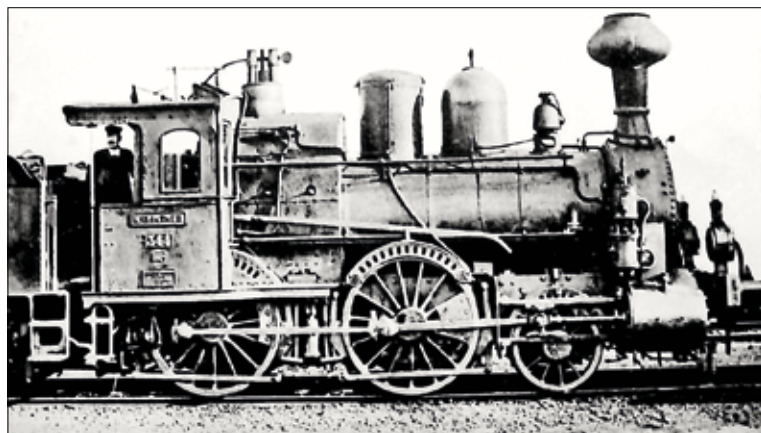
Walter erzählte weiter mit wahrer Begeisterung. In Hannover fuhr zur gleichen Zeit ein SVT von Berlin nach Köln ein. Ein ganzes Stück vor der Einfahrt wurde schon aufgepasst, wo der Berliner blieb, denn es war Ehrensache, dass beide Triebwagen parallel einfuhren und zur gleichen Zeit auf gleicher Höhe zum Stehen kamen. Das geschah an einem Bahnsteig mit

zwei Gleisen. Das war schon eine feine Sache, wenn es im Führerstand auch recht laut zuging, denn dieser war unmittelbar vor dem Dieselmotor. Der Krieg beendete dann ganz schnell den Einsatz der Triebwagen.

Noch ältere Kollegen konnte ich im März 1960 kennenlernen. Unser Bw Leipzig Süd hatte ein Betriebsferienheim im ehemaligen Gasthof von Freiberg bei Adorf im Vogtland. Die Gaststube war nun Speiseraum und darüber im Obergeschoss befanden sich die Gästezimmer. Mit zwei gleichaltrigen Kollegen hatten wir uns vierzehn Tage Wintersport vorgenommen. Zur gleichen Zeit waren noch ein Ehepaar und ein einzelner Herr zum Urlaub anwesend. Die beiden Herren waren pensionierte Lokführer mit über achtzig Lenzen. Martin F. und Karl L., die beide schon bei den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ihre Lokführerprüfung abgelegt hatten. Ehrfürchtig sprachen wir beide mit „Sie“ an, wenn wir nach dem Abendessen bei einer Flasche Bier über unsere Eisenbahn diskutierten und fachsimpelten.

Martin war im Ersten Weltkrieg als Lokführer bei den Feldeisenbahnern und konnte stundenlang davon berichten. Wenn da etwas kaputt ging, gab es keine Werkstatt, welche die Reparatur übernahm. Da war Improvisation und handwerkliches Geschick gefragt.

Karl hingegen schwärmte von den sächsischen Lokomotiven, auf denen er Dienst geleistet hatte: Da war die IIIb, die sogar vor Eilzügen keine schlechte Leistung brachte. Wir konnten uns unter IIIb nichts vorstellen und er erklärte uns, dass die Sachsen die Maschinen in Gattungen unterschieden haben. So war die Gattung III eine zweifach gekuppelte Maschine mit Laufachse fest im Rahmen. Später gebaute Maschinen erhielten die Laufachse schwenkbar im Rahmen. Die Laufeigenschaften bei dieser Bauart waren wesentlich besser, als bei den Maschinen mit „fester“ Laufachse. Das war eine Wissenschaft für sich mit der Einteilung in die unterschiedlichen Gattungen. Unsere heutigen Baureihen-Bezeichnungen finde ich da wesentlich einfacher und plausibler.



1'B-Lokomotive
der sächsischen
Gattung IIIb für
Personenzüge,
Bahn.-N^o 344
(Baujahr 1874)
Sammlung Bah-
nert

Ab 1871 wurden diese 1'Bn2-Maschinen der sächsischen Gattung III von verschiedenen Firmen geliefert: Hartmann, Schwartzkopf, Henschel und Esslingen. Ab 1873 wurde die Laufachse in einem Novotny-Lenkgestell gelagert. Damit wurde die 1'Bn2-Maschine als sächsische Gattung IIIb geführt. Nach Angaben im Lokarchiv „Sachsen 1“ wurden bis 1901 insgesamt 291 Maschinen geliefert. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) reihte die sächsische Gattung III/IIIb als Baureihe 34.77-78 im Nummernschema ein. Die letzten Maschinen dieser Gattung wurden bis 1928 ausgemustert.

Als blutjunger Lokführer in Sachsen musste man sich, so berichtete Karl, erst im Rangierdienst auf einer kleinen Maschine bewähren, auf einer Tenderlok der sächsischen Gattung VT. Das war eine C n2t-Maschine, die von 1872 bis 1920 in 154 Exemplaren von Hartmann geliefert wurde. Bei der DRG wurde sie als BR 89.2. und 89.82 im Nummernschema aufgenommen. Die letzten Maschinen dieser Gattung wurden erst im Jahre 1967 ausgemustert. Als ich später als Heizer auf der 23.10 nach Dresden kam, konnte ich die VT (89.2) noch als „Hofdame“ (so wurde die Lok für den Bw-Verschub genannt) im Bw Dresden-Altstadt unter Dampf erleben.

Ebensolche Begeisterung brachte Karl für die sächsische Gattung IV T, der späteren BR 71.3, auf. Eine 1'B1'n2t-Maschine, die zwischen 1897 und 1909 in 91 Exemplaren von Hartmann gebaut und geliefert wurde. Mit dieser Gattung wurden beispielsweise Personenzüge von Leipzig nach Geithain oder Großbothen bespannt. Die letzten Maschinen dieser Gattung wurden erst 1955 ausgemustert.

Für Güterzüge, so Karl, hatten wir Maschinen der Gattungen V und V V (V V gesprochen fünf Vau). Die V waren C n2-Maschinen, die V V hingegen C n2v. „War damit das Anfahren nicht recht schwierig?“ stellte mein Freund die Frage. „Das geschah als Volldruckmaschine“ antwortet Karl „und erst bei einer bestimmten Geschwindigkeit wurde auf Verbundwirkung durch ein Ventil umgesteuert.“

Aber auch größere Maschinen lernte Karl kennen: So die 2'B n2v der sächsischen Gattung VIII V2 und späteren DRG Baureihe 36.9-10, die zwischen 1896 und 1902 überwiegend von Hartmann geliefert wurden. „Auf der Maschine war ein schönes Arbeiten. Und vor allem – die ab 1900 gebauten Maschinen hatten einen großen Tender, dessen Wasser von Leipzig bis Dresden reichte“, berichtete Karl. „Dann hatten wir noch die sächsischen Gattungen XII H, der späteren 17.7 und 17.8, die für Schnellzüge beschafft wurden oder die XII H2, der Rollwagen, der als Baureihe 38.2-3 bekannt ist.“ Leider wurden die sächsischen Maschinen nach Bildung der DRG bald abgezogen und durch preußische Maschinen ersetzt. Bekanntlich kamen die Leipziger Bahnbetriebswerke zur Reichsbahndirektion Halle. So hat Karl auch viele Jahre Dienst auf einer P 8 geleistet. Und die P 8 oder BR 38.10-40 stand bei uns bis zum Beginn des Traktionswandel unter Dampf.

Hätte ich damals auch nur im Entferntesten daran gedacht, dass ich mich einmal für den Bau von sächsischen Lokomotiven als Modell interessiere, hätte ich den Meister noch viel mehr ausgefragt. So zum Beispiel über den Anstrich und die Farben der Lokomotiven und Tender. Gab es doch zu dieser Zeit noch keine



So blickte der Lokführer vom Führerstand der 23 1065 auf die Signale vom Bahnhof Oberholz (Strecke Leipzig–Geithain).
Sammlung Bahnret

Farbfotografie, auch keine RAL oder TGL. In der Literatur werden die Zusammensetzung der Farben beschrieben: So viele Kilogramm von dem, so viel von dem und so weiter. Sicher gab es auch früher schon Qualitätsunterschiede der einzelnen Bestandteile, die zu unterschiedlichen Farbtönen oder Farbnuancen geführt haben. Oder die Zusammensetzung der Rezeptur wurde nicht so ganz genau genommen. Es gibt also viele Möglichkeiten und Varianten für den Anstrich von Modellen.

Auch Oberlokomführer Hermann W. lernte ich bei unseren Modellbahnausstellungen kennen, wo er uns fleißig geholfen hat. Ursprünglich stammte er aus Dessau, bevor er zum Bw Leipzig Hbf West kam. In seiner aktiven Zeit fuhr er auf preußischen Schnellzuglokomotiven der Gattung S 10, dann auch auf den Einheitslokomotiven 01 und 03. Als Rentner verdiente er sich in den 1950er Jahren in den Urlaubsmotoren noch etwas Taschengeld, indem er die Lokomotiven vom Langlauf in Richtung Ostsee bei der Rückkehr an der Bw-Grenze abgenommen, restauriert und

untersucht hat. Beim Aufbauen unserer Ausstellungen putzte er sehr gewissenhaft die Glasscheiben der Ausstellungsvitrinen oder besserte den Farbanstrich an Signalflügeln aus. Seine preußische Mentalität merkte man ihm aber immer noch an. Als alte Hasen waren wir mit ihm per Du. Als ihn ein junger Freund unserer Gruppe ebenfalls mit dem Vornamen ansprach, fragte er mich, was dieser Peter für einer sei? Ich konnte ihm antworten, dass Peter auch Lokführer in unserem Bw ist. „Na dann ist’s gut“, meinte er daraufhin. Ich kann mir gut vorstellen, dass bei ihm im Führerstand der Dampflok der berühmte „weiße Strich“ gezogen war, das heißt, der Heizer hatte auf der rechten Seite nichts zu suchen. Und so nebenbei kam oft die Sprache auch auf die heutige Eisenbahn. Natürlich wollte Hermann wissen, auf welchen Strecken ich mit der V 180 unterwegs bin. Ich zählte auf, wo ich streckenkundig bin: Dresden, Karl-Marx-Stadt bis Cranzahl, Cottbus, Berlin und Rostock. „Das ist doch viel zu viel“, meinte er, „wenn da Veränderungen durch Bauarbeiten sind.“

Auf meine Frage, wohin er streckenkundig war, antwortet er kurz „Berlin und Erfurt, dorthin bin ich jede Woche mehrmals gefahren und kannte die Strecken wie meine Westentasche.“ Mein Argument, dass ich heute aus dem Führerstand einer Diesellok eine ganz andere Sicht habe als früher von dem der Dampflok mit dem langen Kessel vor der Nase, akzeptierte er nur zum Teil. Einmal bei einem Bier gab er eine Story zum Besten: Es war ganz kurz nach Kriegsende mit einem Schnellzug nach Berlin über Dessau–Wiesenburg. Im Bahnhof Griebnitzsee hatte der Zug sieben Minuten Aufenthalt und der Wirt

der Bahnhofswirtschaft nutzte das aus, indem er Becher mit Bier auf einem Tisch zum Verkauf an die Fahrgäste des Zuges bereit gestellt hatte. Hermann schickte seinen Heizer los, um auch zwei Becher Bier zu holen. Der aber kam „ohne“ zurück. Das Lokpersonal bekommt kein Bier, hatte der Wirt gesprochen. Also mussten sie durstig weiter fahren. Als er das nächste Mal diesen Zug führte, bummelte er unterwegs, dass in Griebnitzsee nur noch zwei Minuten Aufenthalt verblieben. Besagter Tisch stand wieder voller Bier-Becher, aber kaum ein Fahrgast wagte sich aus dem Zug.

Die Faszination der frühen Eisenbahn

Reminiszenz von Lothar Kuhne, Dresden

Immer wieder muss man staunen, wie unterschiedlich unsere Vorfahren das neue Verkehrsmittel Eisenbahn aufgenommen haben. Die Masse brauchte es nicht, denn die meisten Menschen verließen ihr ganzes Leben nie ihr Dorf oder ihre Stadt. Viele hatten auch Angst vor dem Teufelszeug Eisenbahn, besonders vor den schnaufenden Dampfrössern. Das deutsche Wort „Eisenbahn“ war anfangs noch so ungeläufig, dass es mit dem englischen „Railroad“ in Klammern erklärt werden musste. Auch Worte wie „Schienenweg“ oder „Zugbahn“ standen zur Diskussion. Der Begriff „Eisenbahn“ setzte sich letztlich durch, denn auf Schienen aus Eisen bahnt sich der Zug seinen Weg.

Der altersweise Goethe schaute schon Jahre vor der ersten deutschen Eisenbahn optimistisch in die Zukunft. Gegenüber seinem Privatsekretär Eckermann meinte er:

„Mir ist nicht bange, daß Deutschland nicht eins werde, unsere guten Chausseen

und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige thun.[...] Es sei eins, daß der deutsche Thaler und Groschen im ganzen Reiche gleichen Wert habe; eins, daß mein Reisekoffer durch alle sechsunddreißig Staaten ungehindert passieren könne.“¹

Die Bevölkerung begrüßte die Eisenbahn als eine technische Errungenschaft, aber als ein dringendes Bedürfnis erschien sie den Menschen damals noch nicht. An einem Fernverkehrsmittel hatten die kleinen Leute noch wenig Interesse. Die Erkenntnis aber, dass die Eisenbahn nur als Fernbahn rentabel verkehren konnte, setzte sich bald bei den Unternehmern, dann bei den Militärs und den Regierungen durch.

Das zeitgenössische Empfinden zur Eisenbahn drückte ein deutscher Professor 1841 wie folgt aus:

„Die Eisenbahnfragen gehören zu denen, welche unsere Zeit – das Jahrhun-

dert des Friedens – vorzüglich bewegen, und mit Recht nehmen sie eine große Theilnahme in Anspruch. Möchten die Regierungen ihre Lösung nicht der berechnenden Gewinnlust anheim geben, sondern mit allen Staatsmitteln eingreifen, um die Hauptlinien des deutschen Eisenbahnnetzes so zu bestimmen, daß eine wahrhafte Beförderung des Gemeinwohls des Vaterlandes daraus erwüchse.“²

Anfangs konnte ein Eisenbahn-Investor nicht exakt einschätzen, ob Gewinn oder Verlust drohten. Der Verkehr musste erst geweckt, erst ins Leben gerufen werden. Dennoch fanden sich weitsichtige Unternehmer, die die langfristige Bedeutung der Eisenbahn erkannten und investierten.

Mit der Eisenbahn wuchs die Technik dem Menschen zum ersten Mal sichtbar über den Kopf. Die Eisenbahn wurde zum wichtigsten Kommunikationsmittel des frühen Industriezeitalters und zum Hauptinvestitionsobjekt der Nationalstaaten. Die Bahn war das Transportmittel der Gründerzeit. Sie holte das Licht der Kathedrale in den Wartesaal.³

Die Eisenbahn war ein Traum – ein Traum für jene, die die Welt entdecken wollten, für jene, die sich durch schnellen Gütertransport höhere Gewinne versprachen, für jene, die auf steigende Kurse der Eisenbahnaktien spekulierten und für jene, die Soldaten schneller von der Garnison zum Schlachtfeld transportieren wollten. Und die Eisenbahn war ein Alptraum – besonders für die, die unter Rauch und Ruß litten, für die, deren Grundstücke enteignet wurden und für die, die mit dem neuen Tempo und der ungewohnten menschlichen Nähe in den engen Abteilen nicht zurechtkamen.



„Es wird höchste Eisenbahn!“, wenn wieder mal einer spät dran ist⁷

Zeichnung Gerald Oertel⁸ († 2017)

Nicht alle Mitbürger trauten der neuen Technik. Sie glaubten nicht, dass Wagen ohne Pferde fahren konnten. Auch zwei Männer aus Norddeutschland wollten sich so einen neuen Bahnhof einmal ansehen. Sie sahen aber nur einige Güterwagen und beobachteten, wie man gerade mehrere Pferde entlud. Da meinte der eine zum anderen: „Suihst diu, eck hewe’t deck jümmer seggt, dä Pär het dä Wagen togen.“ (Siehst du, ich habe dir doch immer gesagt, die Pferde haben den Wagen gezogen.)⁴

Heinrich Heine erlebte die ersten Züge mit „unheimlichen Grauen“: „Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt nur noch die Zeit übrig.“ Doch ein exaktes Zeitgefühl für diese neuen Verkehrsverbindungen war anfangs noch

nicht ausgeprägt. Auf die Minute musste niemand abfahren oder ankommen. So sprach man landläufig vom Morgen-, Mittags- oder Abend-Zug, denn mehr als zwei bis drei Züge täglich fuhren sowieso nicht. Auf einem Bahnhof konnten unterschiedliche Zeiten gelten, eine für die Strecke A, eine für die Strecke B. Ein abgestimmter Fahrplan erforderte aber eine neue, einheitliche Zeit im Lande. Diese ist vornehmlich der Eisenbahn zu verdanken. Die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) gibt es seit 1893.

Die Eisenbahn löste eine technisches und menschliches Umdenken aus, denn wenn eine Entwicklung, die lokal beginnt, sich über ein Herzogtum, Königreich oder einen ganzen Kontinent ausbreitet und das Leben der Menschen so grundlegend verändert, dass eine Rückkehr zu den früheren Lebenszuständen nicht mehr vorstellbar ist, dann sprechen wir von einer Revolution.⁵ Der König Ernst August von Hannover meinte sogar, die Eisenbahn fördere den Radikalismus und sei, wenn jeder Schusterjunge und Schneider so rasch reisen könne wie er jetzt selbst, ein Mittel, die Gesellschaft demokratisch zu machen (und das wollte er nicht). Damit verpasste er die bahnseitige Aufbruchsstimmung und fühlte sich alsbald von Eisenbahnfreunden umzingelt.

Die Eisenbahn-Euphorie kurbelte den Maschinen- und Waggonbau an und hob einzelne Gegenden in den Rang von Industriestandorten. Um die Bahnhöfe herum entstanden die Bahnhofsviertel, die schnell expandierten und den Orten ein ganz neues Gepräge gaben. Es entwickelten sich Fabrikanlagen, die den Gleisanschluss suchten.

Das Gefühl für Zeiträume und Entfernungen veränderte sich. Eine Stunde Zug-

fahrt bedeutete ca. 50 Kilometer, mit der Postkutsche ca. sieben und zu Fuß gerade mal vier Kilometer. Mit der Eisenbahn wurden Reisen möglich, für die man früher sein Testament machte (z.B. Goethes Italienreise).

Der Übergang von einem Bahnhof auf den einer anderen Eisenbahngesellschaft erschien anfangs selbstverständlich. Das Umsteigen am selben Bahnhof war schon ein kleiner Luxus (Bau von Centralbahnhöfen).

Manche verstanden nur „Bahnhof“ und mussten eine „Schippe zulegen“ und immer „die richtigen Weichen stellen“. Sie lagen in den „letzten Zügen“ oder „der letzte Zug war schon abgefahren“.

Die Wagenklassen 1 bis 3 spiegelten die Abstufung der Gesellschaft wider. In Preußen verkehrten ab 1852 Personenzüge mit Wagen der 4. Klasse, um selbst absoluten Geringverdienern das Bahnfahren zu ermöglichen. Erst 1928 wurde die 4. Klasse und 1956 die 3. Klasse abgeschafft (die 3. wurde zur 2. und die 2. zur 1. Klasse).

Die Eisenbahn ist eine der umwälzenden Erfindungen aller Zeiten, die unsere Welt wirtschaftlich und gesellschaftlich verändert hat.⁶

Quellen:

- 1) <https://gutezitate.com/zitat/123982>
- 2) Norddeutsche Eisenbahnen, L. Bischof, 1841
- 3) Die deutsche Seele, Thea Dorn/Richard Wagner, Knaus-Verlag München, 2011
- 4) Mein Heimatland, Verlag Bösendahl, Rinteln 1951
- 5) Kulturgeschichte des Klimas, Wolfgang Behringer, dtv-Verlag München, 2007
- 6) Faszination Eisenbahn, Franco Tanel, Verlag Edizioni White Star Srl, 2022
- 7) Zitat aus einem Theaterstück von Adolf Glaßbrenner, Berlin 1847
- 8) Die Flöhatalbahn, Günter Baldauf, ALTIS-Verlag 2001

Post an die Redaktion

Mehrere Leser bemerkten, dass sich in unser voriges Heft einige kleine Fehler eingeschlichen haben. Im Heft 48, Seite 15, muss es in der linken Spalte, Mitte, heißen: 21. April 2022 und auf Seite 17 in der Bildunterschrift: 16. Juni 2022. Ebenfalls im Heft 48, nach Seite 53, fehlt der zweite Teil der Tabelle aller jemals vorhandenen Reichsbahndirektionen. Es wurde beim Layout/ Druck leider eine ganze Seite vergessen. So sollte es weitergehen:

Direktions-Nr. Kennbuchstabe	Bezeichnung ab 7. Juli 1922	Vorläufer- Direktion	Umbenennungen	Direktion von..bis	Dauer (Jahre)
23	Rbd Oldenburg/O.	ED Oldenburg/O.	---	1867-1934	67
24	Rbd Oppeln	ED Kattowitz	1937 RBD Oppeln	1922-1945	23
25	Rbd Osten	ED Osten	1923 Rbd Osten in Frankfurt(Oder) 1937 RBD Osten in Frankfurt(Oder)	1919-1945	26
26	Rbd Regensburg	GD Regensburg	1937 RBD Regensburg 1949 ED Regensburg 1953 BD Regensburg	1907-1976	69
27 8 (DDR) W	Rbd Schwerin	ED Schwerin	1937 RBD Schwerin 1951 Rbd Schwerin	1846-1993	147
28	Rbd Stettin	ED Stettin	1937 RBD Stettin	1851-1945	94
29 T	Rbd Stuttgart	GD Stuttgart	1937 RBD Stuttgart 1949 ED Stuttgart 1953 BD Stuttgart	1851-1993	142
30	Rbd Trier	ED in Trier	1947 ED Trier 1953 BD Trier	1920-1935 1947-1959	27
30 (ab 1935) 25 (ab 1957) S	ED des Saar- gebietes (franz.) seit 1921	Stammesbahndirektion Saarbrücken in Trier	1935 Rbd Saarbrücken 1937 RBD Saarbrücken 1939 RBD Saarbrücken in Koblenz 1945 ED Saarbrücken 1947 Dir. der Saarländischen Eisenbahnen (franz.) 1951 Eisenbahnen des Saarlandes – Dir. Saar- brücken 1957 BD Saarbrücken	1895-1993	98
31	Rbd Würzburg	GD Würzburg	---	1907-1930	23
	Reichsbahndirektion Berlin (RBauD)	(nur für Berliner Verkehrsanlagen)	---	1937-1945	8
Direktionen zeitweise in Österreich ab März 1938					
17	RBD Linz	BBD Linz		1938-1945	7
23	RBD Villach	BBD Villach		1938-1945	...7
31, 32	RBD Wien	BBD Wien		1938-1945	...7
Direktionen zusätzlich in Ostdeutschland ab August 1945					
	RBD Wittenberge	RBD Hamburg--	---	Aug.-Sept. 1945	46 Tage
2	RBD Cottbus	---	1951 Rbd Cottbus	1945-1990	45
5	RBD Greifswald	RBD Stettin/Pasewalk	1951 Rbd Greifswald	1945-1990	45
	Reichsbahndirektion Berlin (Rbdb)	(für gesamte DR)	---	1965-1991	26
	Reichsbahndirektion der Ausbesserungswerke (Rbd Aw)	(für alle Aw der DR)	---	1965-1991	26

Rainer Bornschier aus Koblenz per E-Mail:

„Recht herzlichen Dank für den Artikel von unserer Gartenbahn im DB Museum Koblenz. [...] (im Heft 48, die Red.)

Der Bericht mit den Fotos vom DB Museum hat mir sehr gut gefallen, wofür ich mich nochmals, auch im Namen des ganzen DB Museums, recht herzlich bedanken möchte.“

Klaus Oschmann aus Berlin per E-Mail:

„Mit Freude und Erkenntnisgewinn habe ich das Heft 48 aufgenommen, wie die vorhergehenden auch. Leider mit so viel Aufmerksamkeit, dass ich im Beitrag von Hans Piehler zum Bauzug 1201 auf einen kleinen Fehler aufmerksam wurde. Auf Seite 48, rechts oben, führte unter Magistralen Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Eisenach–Gutenfürst–Grenze BRD an. Der ehemalige Grenzbahnhof nach Eisenach hieß Gersungen. Gutenfürst war auch ein Grenzbahnhof zur BRD, aber an einer anderen Strecke, wenn ich richtig liege, im RBD-Bezirk Dresden.“

Uwe Lindow aus Rostock

schrrieb zu Heft 48 eine dreiseitige Rezension zur Rezension und steigerte sich zu der Behauptung, das Buch „Eisenbahndirektion Schwerin 1846-1993“ sei ein „einziges Desaster und nicht empfehlenswert“. Dass dieses Buch innerhalb von acht Wochen beim Verlag Bernd Neddermeyer ausverkauft war, spricht eine andere Sprache.

Ralph Müller aus Konstanz per Briefpost

Alle Jahre wieder zur Weihnachtszeit denkt Ralph Müller an uns, die Redaktion. Mit der normalen Briefpost gingen uns zwei Tafeln feinsten Schweizer Schokolade zu, für die wir uns hier öffentlich bedanken. Ralph Müller ist Autor des Buches „Das Maschinenamt Heilbronn“ (www.vgbahn.shop.de).

Reinhard Elbertzhagen aus Dresden per E-Mail:

„Ein Kollege zeigte Fotos einer Aluschachtel mit dem eingestanzten Schriftzug RBD Dresden. Wer kann sagen, wozu die Schachtel diente?“



Sammlung: R. Elbertzhagen



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: **Lutz Tannigel, Berlin**
für Berlin, Brandenburg und MVP **030-297 36638, 0160-97416843,**
 lutz.tannigel@deutschebahn.com

- Berlin**
- Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin, Leiter: Manfred Lauchardt
 030-47484838, lauchardt.m@gmail.com, www.s-bahnstromgeschichten.de
- Arbeitsgruppe: Historischer S-Bahn-Fahrsimulator Berlin
 Leiter: Lutz Tannigel, 030-297 36638, 0160-97416843,
 info@historischerfahrsimulatorberlin.de,
 www.historischerfahrsimulatorberlin.de
 - Arbeitsgruppe: Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente
 Leiter: Holger Prestin, 030 6311244, 0162 9294505,
 prestinausberlin@web.de
- Historische S-Bahn Berlin, Leiter: Hardy Schulz
 0177-4744664, hardyh.schulz@t-online.de
- Modellbahnclub 93 Berlin, , Leiter: Franz Grigar, 0171-6402635
 mc93-imbsw@alice.de, www.mc93-imbsw.eu
- SVT 175 Berlin-Lichtenberg, Leiter: Peter Schulz,
 0151-53118311, peschl@aol.com
- Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600, Leiter: Michael Bahls
 0172-3124138, bsw.ebfw600@gmx.de, www.parkeisenbahn.de
- Bad Belzig**
- Eisenbahnfreunde Hoher Fläming, Leiter: Frank Wieland
 033841-35247, 0160-97459602, frankw9@nexgo.de
- Cottbus**
- Lausitzer Modellbahnclub, Leiter: Jens Balacz
 0355-471132, jens.balacz@deutschebahn.com
- Frankfurt**
- Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder),
 Leiter: Manfred Lorenz, 0172-3256374, manfred-lorenz@arcor.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. 38/40, 04109 Leipzig – Tel. 0341-261699-12 oder -13, E-Mail: leipzig@stiftungsfamilie.de

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

Adorf (Vogtl) Bw Adorf, Leiter: Dorothea Kobel / Peter Grunenberg,
0160-95192469, 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 **Hellfried Richter, Pirna**
für Sachsen **03501-441372, 0174-344 5060, hm.richter@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: Jörg Hennersdorf, Stellv. Wolfgang Schuhmann, 0162-9683362, 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, rudolfkerl@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

**Brandenburg
(Havel)**

Modellbahnclub Bw Brandenburg, Leiter: Herbert Böhm, Kassierer Eberhard Sohn: 0170-2318660, eberhard_sohn@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**

Lars Naumann, Gera
0172-3653902, lars.naumann@deutschebahn.com

Eisenach

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

Gera

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

Meiningen

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

Region Süd

Servicebüro Karlsruhe

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

Freiburg

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

Haltingen

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

- Offenburg** Modelleisenbahnclub Offenburg, Leiter: Dirk Flacke
0781-32825, 0151-52705251, 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/Hirschaid**
09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de

- Bamberg** Eisenbahngeschichte Bamberg, Leiter: Norbert Heidrich, 09543-7562,
norbertheidrich@yahoo.de
- Bayreuth** Eisenbahngeschichte Bayreuth, Leiter: Martin Kritzenhaler, 09201-917211,
0160-97474227
- Kronach** Historisches Stellwerk Kronach, Leiter: Bernd Geiger, 09265-5966,
bernd.geiger@arcor.de
- Lichtenfels** Historisches Bw Lichtenfels/Depot DB Museum, Leiter: Oliver Agel
0157-58906036, bw-lichtenfels@db-museum.de, www.bw-lichtenfels.de
- E 44 119 Lichtenfels, Leiter: kommisarischer Leiter: Horst Ambos,
09562-8622, horst-ambos@freenet.de
- Nürnberg** V 200 002 Nürnberg, Robert Krahel, 0176-62412800, king-krahel@web.de,

Servicebüro München

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

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

- Augsburg** ET 491 „Gläserner Zug“, Leiter: Werner Meisl
0821-542236, wernermeisl@bahn.de, http://www.glaesernerzug.de
- E 18 08, Leiter: Andreas Eigl, 089-72609992, 0170-9141508
- Garmisch** E 69 Garmisch, Leiter: Sigmund Eckstein, 08841-2423
- Kempten** Modell-Eisenbahn-Club Oberallgäu-Kempten, Leiter: Dieter Meisel
0171-2296960, vorstand@mecoake.de, www.mecoake.de/
- München** 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: Lothar Wissler, Notzingen
für Baden-Württemberg/Bayern 07021-49653, wissler.lothar@t-online.de

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

Neu-Ulm Modellbahnfreunde Neu-Ulm, Leiter: Peter Domke
0731-712588, peterdomke@gmx.de, https://modellbahnfreunde-nu.de/

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

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

Region West

Servicebüro Duisburg

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

Regionaler Fachberater EBE Werner Wölke, Wetter (Ruhr)
für NRW u. Rheinland-Pfalz 02335-680058, werner.woelke@arcor.de
Arnsberg Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn, Leiter Reinhold König
02937-3079, 0151-17238641, reinhold.koenig@web.de,
www.ef-obere-ruhrtalbahn.de

Büren OT Ringelstein	Arbeitsgemeinschaft Almetalbahn, Leiter: Meinolf Wördehoff 0175-2457330, almetalbahn@dg-email.de
Hagen	Museum für Stellwerkstechnik Hagen, Leiter: Hans-Werner Fuest 02331 75412, 0160 97441626, hanswerner.fuest@online.de, www.museumstellwerk.de
Koblenz	Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz, Leiter: Wolfgang Ihrlich, 0261-3961339, wolfgang.ihrlich@deutschebahn.com, www.dbmuseum-koblenz.de
Witten	Eisenbahnfreunde Mittleres Ruhrtal-Witten, Leiter: Michael Städing 0203-7316360, 0173-3236888, mst.cargo@gmx.de, www.efwitten.de
Regionaler Fachberater MEB für NRW	Karl Wecker, Paderborn 0177-7428603, karl.wecker@fluegelrad79.de
Dortmund	Modelleisenbahnclub Dortmund, Leiter: Guido Felser 0176-81006024, info@mec-dortmund.de, www.mec-dortmund.de
Düsseldorf	Modellbahngruppe Bw Düsseldorf, Leiter: Gerald Schulze 0211-26110095, geraschu@gmx.de
Lahnstein	Eisenbahnfreunde Lahnstein/Koblenz, Leiter: Berthold Hagner 02603-6166, bertha11@web.de, www.mec-lahnstein-koblenz.de
Leverkusen	Modelleisenbahnclub Opladen, Leiter: Kurt Görres, 02171-30141, 0172-8932031, kurt.goerres@arcor.de
Münster (Westf)	Modelleisenbahnclub Münster, Leiter: Joachim Spitz 0251-43729, info@mec-muenster.de, www.mec-muenster.eu
Paderborn	Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“, Leiter: Karl Wecker 0177-7428603, karl.wecker@fluegelrad79.de, www.emf-fluegelrad79.de

Servicebüro Frankfurt am Main

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

Regionaler Fachberater EBE/MEB für Hessen und Saarland

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

Darmstadt	Eisenbahnmodellbaugruppe „Central“, Leiter: Rene Stork 0162-7610258, r.stork@signalmeisterei.de, www.modellbahngruppe-darmstadt.de
Herborn	Modell-Eisenbahn-Club DILL, Leiter: Karl-Heinz Schwarze, 02775-1835, k.h.schwarze@t-online.de

Korbach	Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen, Leiter: Ralf Lüer 05631-61551, ralf.lueer@t-online.de oder eisenbahnfreunde-kb-aro@gmx.de
Mainz	Modellbahn-Club Mainz 70 (MCM 70), Leiter: Dominic Doos 06131-2108598, 0175-5731336, d.doos@mcm70.com, www.mcm70.com
Mühlheim am Main	Miniaturbahnclub „Stellwerk“, Leiter: Stefan Uhlig, 06056-911315, info@mibaclub.de, www.mibaclub.de
Saarbrücken	Modellbahnguppe Saarbrücken, Leiter: Sigggi Gottschall, 0681-9103641, moba-sb@gmx.net

Veranstaltungen 2023

Minden (Westf)	BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden 22. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf im LWL-Preußenmuseum Minden , 32427 Minden (Westf), Simeonsplatz 12 (Antiquitäten und Raritäten von der Eisenbahn – mit Modellbahn) 12. März 2023 , 10-16 Uhr Kontakt über Dieter Birnstein: 057 31-153 10 51 oder 0175-713 06 08
Stuttgart	BSW-Gruppe Modellbahn ´65 Stuttgart Stuttgart Hauptbahnhof, S-Bahnausgang Kronenstraße/Kaufhof Gerhard Hammrich, 0163-8290331, mail@modellbahn65.de 25. März 2023 Lange Nacht der Museen, 18-1 Uhr 16. April 2023 Vorfahrttag, 11-17 Uhr
Bremerhaven	BSW-Gruppe Modelleisenbahn-Club Bremerhaven 27578 Bremerhaven-Speckenbüttel, Langener Landstraße 226, Eingang vom Heideweg 7. April 2023 Wiedereröffnung des öffentlichen Fahrbetriebs
Dresden	BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt 15. Dampfloktreffen im Eisenbahnmuseum, Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden, www.igbwddresden-altstadt.de 14.-16. April 2023 , Kontakt über Jürgen Seidel: 0176-56808635
Zwickau	BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau 26. Eisenbahn-Uniform-Sammlertreffen EUST im ehem. Trabant-Werk, Horschstraße 2, 08058 Zwickau (vormals in Delitzsch) 18. November 2023 , 10-16 Uhr Kontakt: Holger Böttcher, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de



Tage der offenen Tür

am 22.04.2023, 17.06.2023, 23.09.2023,
18.11.2023 und 02.12.2023

jeweils von 10:00 - 16:00 Uhr

in unseren Vereinsräumen des MC93



Wir zeigen Euch unsere Anlage Hoppengrund mit der Nebenbahn nach Schwarzburg im Fahrbetrieb.

Zudem kann man sich den Neubau einer weiteren Segmentanlage anschauen und fachsimpeln.

Wir stehen gern für Informationen und Fachgespräche zur Verfügung.



Es besteht die Möglichkeit seine ESU Decoder bei uns an diesen Tagen updaten zu lassen.

Für Getränke und Speisen ist gesorgt.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Homepage.
<https://www.mc93-imbsw.eu>

Anschrift:
MC93 im BSW
Groß-Berliner-Damm 79
12487 Berlin Johannisthal
Kontakt:
Norbert Suchmüller
Tel.: 0151 18446277



Unsere Website



OpenStreetMap



Vorschau Heft 50

Editorial:	Goldenes Jubiläum – 50 Ausgaben von Bahn&Modell
Gruppenleben:	TRIX EXPRESS Club im DB Museum Koblenz
Bahnhistorie:	30 Jahre Lückenschluss DB-DR „Der Eisenbahnfachmann“
Serien:	Die Bahnreform Ergebnisse – 2017-2023 Die Geschichte unserer BSW-Hotels (Villa Duerkopp Bad Salzufen)

Impressum

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 Kooperation DB Museum, AG Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente, AG FISAIC
Kontakt:	
Redaktion	Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden Tel./Fax 0351 2527896, E-Mail: bahn.modell@t-online.de
Layout/Versand	Bernd Neddermeyer, Falkenhagener Straße 56, 13585 Berlin E-Mail: vbn@eisenbahn-verlag.de
Erscheinungsweise:	2 x jährlich, Auflage ca. 3 000 Exemplare
Redaktionsschluss:	15. Januar 2023
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 + 1,60 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 50:
Redaktionsschluss 15. Juli 2023
Auslieferung Anfang September 2023



Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn innerhalb der Stiftungsfamilie Bahn-Sozialwerk & Eisenbahn-Waisenhort



Der großen und der kleinen Eisenbahn gilt unsere ganze Aufmerksamkeit.

Wir sind in regionalen Gruppen organisiert.

Wir beschäftigen uns mit Eisenbahngeschichte und -fahrzeugen.

Wir gestalten Modellbahnanlagen.

Zweimal im Jahr geben wir das Fachblatt Bahn&Modell heraus.

**Im Rahmen der FISAIC nehmen wir an internationalen Freizeitaktionen teil.
Besonders junge Leute bauen und präsentieren „Module Junior“ auf internationalen Modellbahnausstellungen.**

Kommt zu uns!

Wir sind eine große Gemeinschaft!

Aktive und ehemalige Mitarbeiter im Bahnbereich und ihre Angehörigen haben die Chance, Teil der Stiftungsfamilie zu werden und deren Vorteile zu genießen.

E-Mail: bahn.modell@t-online.de



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