



Bahn&Modell



Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im September 2023



Besuch beim MC93 Berlin

► Seite 30

50.

Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

Berichte:
Bahn-Stillstandsmanagement
► Seite 11



Bahnhistorie:
Eilzüge der DR vor 50 Jahren
► Seite 55



Gruppenleben:
MEC Hannover auf Freizeitmesse
◄ Seite 32



Serien:
Geschichte der BSW-Hotels –
Villa Dürkopp
◄ Seite 72

Titelbild: Lutz Tannigel (Regionaler Fachberater für Berlin) und Franz Grigar (Gruppenleiter)
am 24. April 2023 vor der Neubau-Segment-Anlage des MC93 Berlin

Foto: Helga Kuhne

► Seite 30

Grußwort zur 50. Ausgabe von "Bahn&Modell"



Liebe Modellbahn-Begeisterte, liebe
Eisenbahnerbe-Bewahrende,

„Gelingen soll’s!“ Das wünschte der damalige BSW-Hauptvorstand Rudolf Kreisl dem ehrenamtlichen Redaktionsteam Hans-Joachim Kirsche und Immo Hoppe im Jahr 1999, als die erste Ausgabe von „Bahn&Modell“ erschien. Und das tut es bis heute. Zweimal im Jahr erscheint dieses Fachblatt seitdem und informiert die rund 100 Gruppen der Sparte Modelleisenbahn und Eisenbahnerbe getreulich über Eisenbahngeschichte, Aktuelles, Jubiläen, herausragende Kolleginnen und Kollegen und vieles mehr.

Nun ist die 50. Ausgabe von „Bahn&Modell“ erschienen – und sie ist gefragt wie eh und je. Sogar über Deutschlands Grenzen hinaus erhält das heutige Redaktionsteam Helga und Lothar Kuhne Anfragen nach dem Heft. Seit

der Halbzeit sind die Beiden verantwortlich für die Inhalte und arbeiten begeistert gemeinsam mit Bernd Neddermeyer an interessanten Fakten und Geschichten rund um die Eisenbahn. Letzterer zeichnet fürs Layout verantwortlich.

Herzlichen Glückwunsch zu diesem goldenen Jubiläum! Ohne die unermüdliche ehrenamtliche Arbeit wären wir in der Stiftungsfamilie um eine wertvolle Informations- und Unterhaltungsquelle ärmer. Ich spreche Ihnen, Helga und Lothar Kuhne, meinen großen Dank aus und rufe Ihnen zu: Weiter so!

Ihr
Siegfried Moog

Vorsitzender Geschäftsführender Vorstand



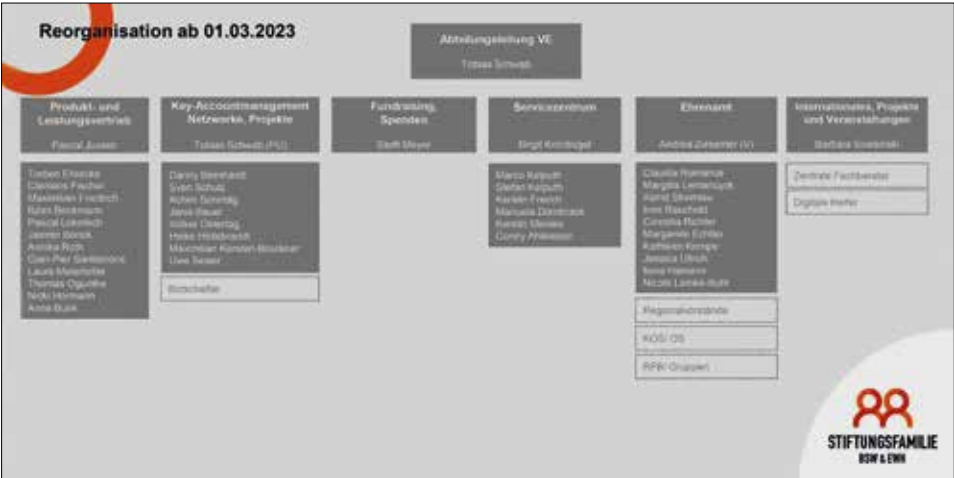
Liebe Leserinnen, liebe Leser unseres BSW-Fachblatts Bahn&Modell,

das Jahr 2023 hat uns die Pandemie fast schon vergessen lassen. Wir konnten uns wieder unbeschwert treffen und unserem Hobby nachgehen. Aber dadurch ist uns sicher auch bewusst geworden, was für ein Geschenk die sogenannte Normalität darstellt. Ganz anders in der Ukraine. Der Krieg beschäftigt uns noch sehr. 1 016 ukrainische Eisenbahner wurden bisher

verletzt und 438 starben bei der Ausübung ihres Dienstes (Stand August 2023).

Bereits per 1. März 2023 hatte die Zentrale der Stiftungsfamilie eine Reorganisation vorgenommen und die Strukturen angepasst. Wir gehören zur Abteilung VE (Vertrieb und Ehrenamt), Leitung Tobias Schwab. Ihm unterstehen die neuen hauptamtlichen Bereiche „Produkt- und Leistungsvertrieb“, „Key-Accountmanagement“, „Fundraising/Spenden“ und „Ehrenamt“. Zum Bereich „Ehrenamt“ (Leitung Andrea Ziesemer) gehören die noch verbliebenen Servicebüros mit insgesamt zehn hauptamtlichen Ehrenamtsreferentinnen sowie die ehrenamtlichen Regionalvorstände, Orts- bzw. Koordinierungsstellen, Regionalen Fachberater und Kulturgruppen.

Am 25. März 2023 hielten wir die eintägige Frühjahrs-Arbeitstagung unseres Kulturbereichs in Erfurt ab. Eingeladen waren wie immer alle Regionalen Fachberater, der Leiter der Sammlung historische EISENBAHN-Dokumente und die Redaktion von Bahn&Modell. Die Regionalen Fach-



berater berichteten über aktuelle Ereignisse und anstehende Veränderungen in den Kulturgruppen. Der Themenplan für diese goldene, 50. Ausgabe von *Bahn&Modell* wurde lebhaft diskutiert und verabschiedet. Das Ergebnis kann sich auf den folgenden Seiten sehen lassen. Die nächste Arbeitstagung unseres Kulturbereichs wurde für den 27.-29. Oktober 2023 ins BSW-Hotel „Villa Dürkopp“ nach Bad Salzungen einberufen (s. Seite 72).

Vom 15.-17. Sept. 2023 ist zum zweiten Mal der TAG DER SCHIENE anberaumt. Dabei finden an 95 Orten in ganz Deutschland Veranstaltungen statt, die die Schiene und die Eisenbahnunternehmen in den Mittelpunkt stellen. Dazu öffnen sie ihre Werkstore und zeigen die vielfältigen Berufe und Arbeitsfelder. Eisenbahnmuseen stellen ihre Exponate aus, Eisenbahnunternehmen bieten Sonderfahrten an und BSW-Gruppen/Vereine informieren und diskutieren. Konkrete Angebote sind im Internet unter www.tag-der-schiene.de nachzulesen. Die



ganze Aktion ist Teil der Europäischen Mobilitätswoche und wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Bahnbranche initiiert.

Unsere Web-Seite www.bahn-und-modell.de konnte seit dem Ableben unseres Layouters nicht mehr aktualisiert werden. Nun sollen wir und alle anderen Kulturbereiche in die Web-Seite der Stiftungsfamilie integriert werden. Allerdings laufen die Zuarbeiten der Kulturbereiche sehr schleppend, sodass wir nun auf das Jahresende hoffen.

Weiterhin alles Gute wünscht
Ihr Zentraler Fachberater Lars Naumann

Goldenes Jubiläum – 50 Ausgaben von *Bahn&Modell*

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Im April 1999 erschien unser Fachblatt *Bahn&Modell* zum allerersten Mal mit 48 Seiten in schwarz/weiß. Es nannte sich im Untertitel etwas sperrig: „Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs Historische Eisenbahn / Modellbahn / Eisenbahngeschichte“.

Das alles liegt nun schon ein Vierteljahrhundert zurück und wir können voller Stolz auf das Heft 50 schauen. Die „Wachablösung“ hat bis jetzt funktioniert. Einige frü-

he Mitstreiter haben uns für immer verlassen. Einige sind später hinzugekommen. Mit Heft 26 war Stabwechsel angesagt. Hans-Joachim Kirsche und Immo Hoppe beendeten ihre ehrenamtliche Arbeit als Redaktion und ich übernahm zusammen mit meinem Mann. Inzwischen war „das Heft“ auf 96 Seiten angewachsen, allerdings immer noch in schwarz/weiß. Nur die Umschlagseiten prangten in Farbe. Der gute Geist im Hintergrund war unser



Layouter Günter Jazbec. Die Beiträge bestanden aus je einer Textdatei und mehreren Bilddateien. Daraus schuf er eine einzige, gutgestaltete PDF-Datei, die in der Druckerei direkt zum Druck führte. Trotz dreimaligem Korrekturlesen konnten wir in jedem Heft mehrere eigene Fehler bewundern. Doch wie heißt das Sprichwort so schön: „Nur wer nichts tut, macht keine Fehler.“

Ab Heft 10 nannten wir uns im Untertitel „BSW-Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn“ und ab Ausgabe 30 erschien das Heft durchgehend in Farbe. Martin Bläß aus Frankfurt (Main) registrierte 2013: „Heute bekam ich das neue B&M ins Büro geschickt. Eigentlich keine Zeit, weil zwei Tage auf Dienstreise und dennoch aufmachen und gucken, also Karton aufgerissen, Telefon klingelt – egal ...gleich überflogen... Bilder, ja, Bilder mit Menschen, Geschichten, tolle Überschriften – schon wieder Telefon. Also nur vom Überfliegen und Durchblättern, ohne eine richtige Zeile lesen zu können – mein erster Eindruck: Klasse!!! Das sind richtig anregende Magazine geworden, die Aufmachung und die aufgelö-

ckerte Struktur – nicht mehr sieben Seiten Text und dann zwei Seiten Zeichnungen und dann wieder ellenlange Texte. Richtig tolle Arbeit!!!“

Heiko Müller von der Freizeit- und Wandergruppe Sonneberg schrieb uns im selben Jahr: „Durch Zufall bekam ich dieser Tage ein Exemplar der Zeitschrift Bahn&Modell in die Hände. Ich bin so begeistert vom Layout und den Themen, dass ich gern diese Zeitschrift abonnieren möchte [...]. Bis jetzt kannte ich diese Zeitschrift nicht, obwohl ich mich seit Jahren mit der Eisenbahn und ihrer Geschichte beschäftige.“

Prof. Klaus-Dieter Bodack aus Gröbenzell b. München teilte mit: „Ihr Heft 43 (2020) hat mich drei Tage sehr bewegt, mit allen seinen interessanten Inhalten [...]“

Aber auch als Erfahrungsaustausch zwischen den Gruppen dient Bahn&Modell. Wolfgang Hugenschmidt aus Haltingen freute sich im Heft 44: „Vielen Dank für die Möglichkeit der wiederholten Darstellung unserer Gruppe und für die Gestaltung der Ausgabe 43 im Besonderen. Darin hat es viele interessante Themen, und ich bin

überrascht, was alles auch auf dem Sektor Pflege von historischen Fahrzeugen in 2019 möglich war und weiter ist. Offensichtlich gibt es da Netzwerke, welche mir nicht zugänglich waren oder sind [...].“

Aus dem Servicebüro Nürnberg schrieb Janis Bauer 2021: „[...] Ich möchte Ihnen an der Stelle ein großes Lob für Ihre tolle Arbeit für die Zeitschrift Bahn&Modell aussprechen, wir lesen sie im Servicebüro Nürnberg mit großer Freude und sind sehr beeindruckt von Qualität und Inhalt, der von Ihnen dort hineingesteckt wird. Wir sind gespannt auf die kommende Ausgabe.“

Ähnliche Zuschriften gab es noch eine ganze Reihe. Darüber sind wir sehr glücklich und es macht uns auch stolz. Wir setzten uns selbst einige Maßstäbe: Die Titelseiten sollten zwischen Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn abwechseln und sie sollten leben, Menschen oder beeindruckende Objekte widerspiegeln. Auf Heft 27 brillierte die BSW-Gruppe Eisenbahngeschichte Döbeln, auf Heft 33 freute sich Peter Gerunde von der BSW-Gruppe Fahrkartensammler Stadtoldenburg über eine wiederentdeckte Edmonsonsche Fahrkarte und auf Heft 44 kam sogar eine medizinische Corona-Maske auf das Gesicht von Wilfried Rettig (BSW-Gruppe HEUM) und aufs Titelbild.

2014 mussten wir von Hans-Joachim Kirsche, 2016 von Günter Jazbec und 2020 von Immo Hoppe tiefbetrübt Abschied nehmen. Ab Heft 36 schaffte der Verleger Bernd Neddermeyer den nahtlosen Übergang als neuer Layouter. Er gibt unseren Heften bis heute seine innere Gestaltung. Auch die pandemiebedingte finanzielle Notlage haben wir dank unserer BSW-Führung ohne Blessuren als Print-Medium überstanden und können so

weiterhin zweimal im Jahr als BSW-Sympathieträger in Hochglanz erscheinen. Michael Stach vom MEC Münster schrieb letzters per E-Mail an die Redaktion: „Ich bilde mir ein, die Arbeit eines Heftes in Form von Bahn&Modell einschätzen zu können – das ist Full-Time!“

Jetzt sind wir beim Heft 50 angekommen und weitere Hefte sollen folgen. Wer dann das 75. vollenden kann, ist noch unklar. Interessenten sind hochgradig willkommen. Überhaupt lebt Bahn&Modell von vielen engagierten Autoren, die das Material für all unsere Beiträge liefern. Nicht immer geht es um schlaue Texte, manchmal nur um ein Foto. So schrieb Peter Falow zum Heft 49: „Vorgestern war ein guter Tag: Gleich nach Öffnung des Briefumschlages begeisterte mich das Titelbild – für mich das Beste, was bisher gestaltet wurde.“ (weiter s. Post Seite 83).

Bereits im Heft 25 suchten wir das schönste Titelbild der bisherigen Hefte. Die meisten Stimmen bekamen damals die Titelbilder der Hefte 20, 23 und 25. Das Los entschied dann für Heft 20. Jetzt suchen wir das schönste Titelbild der Hefte 26 bis 50. Deshalb haben wir auf der letzten Umschlagseite noch einmal alle diese Titelbilder zusammengefasst. Bitte schreiben Sie uns, welches Ihr Favorit ist. Ihre Einsendungen mit dem Kennwort „Titelbild“ richten Sie bitte bis zum 30. November 2023 als E-Mail unter bahn.modell@t-online.de oder als Postkarte an die Adresse der Redaktion: Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden (bitte Absender nicht vergessen). Die Einsender mit dem meistgenanntem Titelbild nehmen an der Ziehung des Gewinners teil. Als Preis winkt das Buch „Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen“ von Jaroslav Rudiš (s. Rezension Heft 47).

Inhalt

Editorial

Grußwort	1
Leitartikel	2
Goldenes Jubiläum – 50 Ausgaben von Bahn&Modell	3

Berichte

Die Neue Seidenstraße auf Schienen (Teil 2)	7
Endstation Abstellgleis	11
Batteriezüge – elektrisch auch ohne Oberleitung	16
FISAIC-Modellbahnausstellung im tschechischen Opava	17
SVT Görlitz	21
Kurzberichte	22

Gruppenleben

Die TRIX EXPRESS-Modellbahnanlagen im DB Museum Koblenz	25
Neue Initiative: DB Youngster	29
BSW-Modellbahngruppe in Nöten	30
Die Selketalbahn auf der Messe Auto, Boot und Freizeit 2023 in Hannover	32
Andrang beim Kinder-Bastelworkshop in Festenburg	36
Spieletag in Glauchau	38

Porträt

Redaktion Bahn & Modell – ein fleißiges, kleines Team mit großer Aufgabe	39
Mirko Caspar, der späte Volleisenbahner	40

Bahnhistorie

An der Reibungsgrenze	43
Die fast vergessene Kellersche Kupplung	46
Lückenschlüsse DR/DB vor über 30 Jahren	49
Die Eilzüge der Deutschen Reichsbahn	55
Schwerin, die Unstrutbahn und drei alte Fotos	58
Vor 100 Jahren schon Fahrrad in Görlitz	62

Serien

Die Ergebnisse der Bahnreform – 2017-2023	68
BSW-Hotel Villa Dürkopp in Bad Salzuffen	72

Rezensionen

76

Service

Post an die Redaktion	82
Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen	85
Veranstaltungen 2023/24	93
Vorschau Heft 50 / Impressum	96

Die Neue Seidenstraße auf Schienen (Teil 2)

Klaus-Peter Schmidt, Dresden – BSW-Förderer und Eisenbahn-Dokumenten-Sammler

Dem Artikel über die Neue Seidenstraße auf Schienen im Heft 49 möchte ich eine Ergänzung hinzufügen, denn ich war zum Jahreswechsel 2022/23 in Laos auf dem Mekong unterwegs. Die Wahl fiel auf diese Reise, um auch etwas von der am 3. Dezember 2021 eröffneten China-Laos-Eisenbahn zu sehen. Sie verläuft von der chinesischen 9-Millionenstadt Kunming (Hauptstadt der Provinz Yunnan) über den Grenzbahnhof Boten bis zur laotischen Hauptstadt Vientiane in der Mitte des Landes an der thailändischen Grenze.

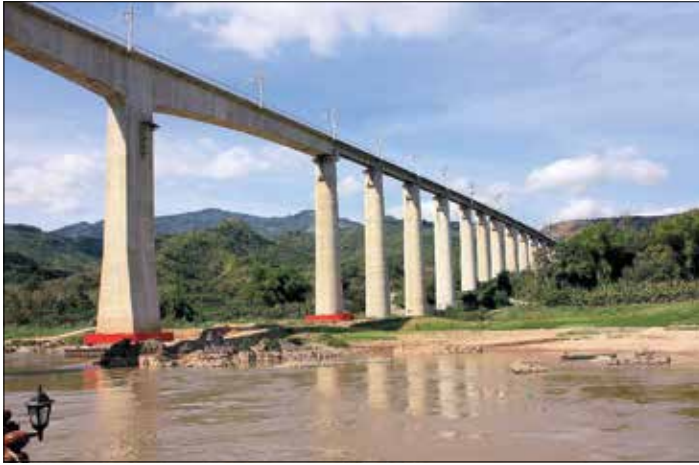
Für diese 1 035 Kilometer lange normalspurige Strecke mussten innerhalb von fünf Jahren etwa 930 Kilometer neu gebaut werden, davon 422 Kilometer in Laos. Für Laos ist es die erste Eisenbahn. Pläne gab es zwar früher auch schon, doch realisiert wurden sie nie. So war z. B. zu DDR-Zeiten der damalige Direktor der Sektion Verkehrsbauwesen der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden zu Verhandlungen in Laos. In dem seit 1975 sozialistisch regierten Land wünschte man eine Eisenbahn, doch sie scheiterte stets an der Finanzierung; die DDR war nicht reich und Laos war arm. Jetzt übernahm China den Bau und dessen Finanzierung zu rund 70 Prozent. Laos, immer noch eines der ärmsten Länder weltweit, hat nun in der Zukunft einen gewaltigen Schuldenberg abzutragen – möge das gelingen!

Meine Erwartungen hinsichtlich Eisenbahn-Besichtigungen, -Fotogelegenheiten usw. erfüllten sich auf der Reise leider nur zum kleinen Teil. Vom Kreuzfahrtschiff auf



Karte Sammlung Schmidt

dem Mekong konnte ich nördlich der alten Königstadt Luang Prabang (Welterbestadt) nur zwei gewaltige Brücken mit Längen von etwa 1 600 Metern fotografieren. Auf diesen Brücken überquert die Bahn eine große Schleife des Mekong nördlich der Stadt. Doch der Mekong ist nur eines von vielen Hindernissen. Gerade in Nordlaos stellen sich zahlreiche Berge, 1 000 Meter und höher, der Bahn in den Weg. So verlaufen 63 Prozent der eingleisigen, elektrifizierten Strecke durch 197 Tunnel. Die 154 Brücken mit einer Gesamtlänge von 62 Kilometern bilden ca. 15 Prozent der Gesamtstrecke.



Nördliche Eisenbahnbrücke über die Mekong-Schleife in der Region Luang Prabang
Foto: K.-P. Schmidt

Leider war die Absicht, in Luang Prabang oder in Vientiane einen Bahnhof zu besichtigen, nicht ganz realistisch. Unser Reiseleiter riet aus zwei Gründen davon ab:

Empfangsgebäude des Bahnhofs Luang Prabang von außen



1. Die Bahnhöfe liegen mehrere Kilometer außerhalb der Stadt, für einen Spaziergang zu weit und ÖPNV gibt es nicht. Eine Autorikscha (Tuk-Tuk) hätte vielleicht noch helfen können.
2. Bevor man den Bahnhof betreten kann, muss man in der Stadt oder vor dem Empfangsgebäude eine Fahrkarte kaufen. Dann folgt am Eingang eine intensive Gepäck- und Körperkontrolle á la Flughafen. Erst wer diese überstanden hat, darf in dem modernen, riesigen Empfangsgebäude auf seinen Zug warten. Der einzige Service im Gebäude besteht darin, dass man heißes Wasser zapfen kann, um mitgebrachten Reis in einem Gefäß zu erhitzen. Zeitungen, Imbiss, Getränke: Fehlanzeige! Der Zugang zum Bahnsteig wird erst kurz vor Abfahrt des Zuges und nochmaliger Kontrolle ermöglicht. Eine Fahrkartenkontrolle im Zug erfolgt nicht, dafür aber erneut am Zielbahnhof.

Unter diesen Umständen strichen wir einen Bahnhofs-Ausflug von der Wunschliste.



Wartebereich im Inneren des Empfangsgebäudes des Bahnhof Luang Prabang

Dafür hatte aber unser Reiseleiter einschlägige, umstehende Fotos mitgebracht.

Die kundenunfreundliche große Entfernung der Bahnhöfe von den laotischen Städten deutet leider auch darauf hin, dass

für China weniger die Erschließung des Landes im Vordergrund steht, sondern wohl mehr die großen perspektivischen Ziele.

Die Reisezüge erreichen 160 km/h, die Güterzüge 120 km/h. Auf dem 422 Kilo-



Schlangestehen zur Fahrkartenkontrolle am Bahnsteigzugang



Geordnetes Anstehen auf dem Bahnsteig bei der Einfahrt des Zuges

Sammlung Schmidt (4x)

meter langen Streckenabschnitt mit 20 Bahnhöfen in Laos verkehren zurzeit täglich zwei Reisezüge zwischen Vientiane und dem laotischen Grenzbahnhof Boten. Zwischen Vientiane und Luang Prabang sind täglich fünf Reisezüge unterwegs. Der grenzüberschreitende Reiseverkehr nach China war durch Corona vorerst ausgebremsst. Die Fahrzeit – einschließlich der Grenzkontrollen – zwischen Kunming und Vientiane würde etwa zehn Stunden betragen.

Die Strecke endet gegenwärtig wenige Kilometer südlich der laotischen Hauptstadt Vientiane in einem Güterbahnhof nahe der thailändischen Grenze. Im Bahnhof Thanaleng am Ufer des Mekong besteht die Möglichkeit des Güterumschlags zwischen der laotischen Normalspurbahn und der thailändischen Schmalspurbahn

(1 000 mm). Über die „Erste Thailändisch-Laoische Freundschaftsbrücke“ kann die Reise im kleinen Grenzverkehr auf thailändischer Schmalspur nach Nong Khai am gegenüberliegenden Flussufer fortgesetzt werden. Von dort besteht Anschluss in die thailändische Hauptstadt Bangkok. Die chinesischen Pläne gehen wohl in diese Richtung. Als nächste Etappe soll dort der Grenzfluss Mekong überquert werden, um die neue Eisenbahnstrecke nach Thailand zu verlängern. Aber auch das ist nur ein Etappenziel. Im Endausbau soll die Strecke weiter nach Süden, bis nach Singapur reichen, um den langen Seeweg zum Indischen Ozean zu verkürzen. Damit stünde China ein weiterer Zweig der Neuen Seidenstraße auf Schienen in Richtung Afrika, Arabien und Europa zur Verfügung.

Endstation Abstellgleis

Lothar Kuhne, Dresden - Redaktion

Stillstandsmanagement, Eisenbahnmuseum oder Eisenbahnfriedhof: Die Begriffswelt variiert, doch abgestellt sind sie alle, die Lokomotiven, Wagen und Triebzüge im Vorruhestands- bzw. Rentenalter. Als Dienstleister für die Abstellung ist Trainparking von DB Resale Services verantwortlich. Dieser Bereich betreibt die Fahrzeugvorhaltung, auch Stillstandsmanagement genannt, für DB-interne und externe Kunden.

Anderenorts nennt man es Abstellgleis, wenn alte Eisenbahnfahrzeuge vor sich hin dümpeln. Auf manchen prangen Graffitis, bei anderen ist der Lack

stumpf geworden oder der Rost nagt schon an der Substanz. Vielfach ist die bahnseitige Ausmusterung auch nur an fehlende, durch die Aufgabenträger im Nahverkehr vorgegebene Einsatzkriterien gekoppelt, z.B. Barrierefreiheit. Die Dieseltriebwagen der Baureihe 628 sind so ein Beispiel, noch nicht sehr alt, aber ohne niveaugleichen Ein- und Ausstieg und ohne Klimaanlage. Drei Stufen müssen überwunden werden, um ins Wageninnere zu gelangen. Diese Züge werden bei keiner deutschen Nahverkehrsausschreibung mehr akzeptiert und sind damit auf deutschen

Stillstandsmanagement im Bahnhof Karsdorf an der Strecke Naumburg–Reinsdorf (Unstrutbahn, s. auch Seite 58)

Foto: Mitteldeutsche Zeitung





Stillstandsmanagement im Bahnhof Leipzig-Engelsdorf

Foto: bahnbilder.de

Stillstandsmanagement im Fährhafen Mukran (Rügen)

Foto: Martin Rese 2018





Abgestellte Elloks der BR 143 in UEG-Anschlussbahn Niederau bei Meißen Foto: dnn/Steffen Manig

Gleisen überflüssig geworden. Im Stillstandsmanagement werden aber auch höherwertige Fahrzeuge beispielsweise mit Klimaanlage und rollstuhlgerechtem WC abgestellt, die auf ein zweites Leben durch DB Gebrauchtzug warten. Der bei DB Regio in Frankfurt am Main angesiedelte Bereich vertreibt weltweit die außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge des DB Personenverkehrs. Diese finden Interessenten auf der eigenen Homepage www.db-gebrauchtzug.de. In den letzten Jahren haben bereits über 1 000 Fahrzeuge den Besitzer gewechselt. Darunter fällt auch eine größere Stückzahl VT 628, die vom Team von DB Gebrauchtzug erfolgreich u.a. nach Polen, Tschechien, Kanada und Rumänien verkauft wurden.

DB Resale Services stellt an verschiedenen Stellen diverse Oldies ab. Bekannte Standorte sind Karsdorf an der Unstrutbahn, Leipzig-Engelsdorf, Chemnitz-Hilbersdorf und Mukran auf Rügen.

Durch eine Sicherheitsüberwachung rund um die Uhr und den Einsatz von Kameras soll das Risiko von Vandalismusschäden auf ein Minimum reduziert werden.

Auch in Niederau bei Meißen standen ca. 60 überschüssige Elloks der Baureihe 143, eingezäunt und bewacht auf den Gleisen einer Anschlussbahn. Und dennoch, in fast allen Elloks wurden die kupfernen Grundlastdrosseln gestohlen, ebenso die Zugheizkabel. Die Polizei hatte deren Wert Ende Juli 2021 mit 45 000 Euro beziffert. Verantwortlich ist hier die Usedomer Eisenbahn Gesellschaft (UEG). Sie hat die Anschlussbahn im ehemaligen Staatsreservelager Niederau angemietet.

Eisenbahnmuseen mit vielen ausgemusterten Fahrzeugen erinnern vielfach an Eisenbahnfriedhöfe. In Hermeskeil (Rheinland-Pfalz) und in Falkenberg/Elster (Brandenburg) hat der private



Dampflokomotiv-Museum Hermeskeil, Lokfriedhof

Foto: BSW-BUFO 2020

Sammler Bernd Falz (77) aus Rheinland-Pfalz viele, viele alte Lokomotiven abgestellt. Im ehemaligen Bw Hermeskeil (Landkreis Trier-Saarburg) stehen rund um den alten Lokschruppen über 50 Schrott-Lokomotiven – teils noch aus der Preußenzeit von 1913 und aus der DDR. Es handelt sich um Dampflokomotiven der Baureihen 01, 22, 41, 42, 44, 50, 52, 57, 58 sowie Crefeld und KDL 8, um Dieselloks V 100 und Kö und um E-Loks E 44 und E 94. Drei Hektar misst das große Freigelände, das bereits 1986 eingerichtet wurde. Von April bis September kann es an den Wochenenden besichtigt werden, im Juli/August täglich.

Die private **BSW**-Sammlung Am oberen Güterbahnhof in Falkenberg/Elster (Landkreis Elbe-Elster) gilt heute als die größte in Europa. Mit einer fünfköpfigen Mannschaft fungiert sie seit 2001 als Außenstelle des Dampflokomotiv-Museums Hermeskeil. Dicht an dicht auf drei Gleisen

stehen ca. 70 alte Dampflokomotiven der Baureihen 22, 41, 44, 50 und 52 sowie Dieselloks Kö; V 10, V 15, V 22, V 60 und die Ellok E 94. Alle diese sollen sicher vor der Verschrottung und vor dem Schmelzofen gerettet werden, doch ist es erschreckend, in welchen schlechten Zustand die Exemplare sind, die alle im Freien stehen. Sie bilden eine ruinöse Wartegemeinschaft. Nicht nur, dass sie ruhig vor sich hin rosten, nein – es fehlen überall Teile. Diese beeindruckende Sammlung hat daher einen bitteren Beigeschmack. Sie kann auch nur an wenigen ausgewählten Tagen besichtigt werden.

Auch die Sammlung historischer Schienenfahrzeuge unseres BSW-Förderers Axel Zwingenberger in Lutherstadt Wittenberg strahlt etwas Endgültiges aus. Auf Gleisen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes stehen über 50 Wagen des einstigen DDR-Regierungszugs, des

Führungszugs des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR, des Führungszugs des Ministeriums für Nationale Verteidigung der DDR und des NVA-Katastrophenzugs. Hier macht der Wille zur Aufarbeitung den Unterschied zu einem Eisenbahnfriedhof. Einige Wagen sind bereits restauriert und können zu bestimmten Tagen besichtigt werden.

Wenn das Abstellen keinen Sinn mehr ergibt, landen DB-Fahrzeuge unter anderem bei der Verwerter-Firma Bender in Leverkusen-Opladen (NRW). Das ist einer der wenigen Vertragspartner, der ausgemusterte Fahrzeuge (zertifiziert) zerlegen darf. Der „Schrotti“ agiert in 3. Generation und bezeugt damit, dass sich selbst von Eisenbahnschrott gut leben lässt. Auch in Espenhain, süd-

lich von Leipzig, werden bei der Firma SCHOLZ Eisenbahnfahrzeuge recycelt.

Ebenfalls international machen große Eisenbahnfriedhöfe von sich reden. Die bekanntesten befinden sich in Krakau-Bieżanów (Polen), in Istvántelek am nördlichen Stadtende von Budapest (Ungarn), in Peso da Régua (Portugal), in Sombor (Serbien) und besonders spektakulär in Uyuni (Bolivien).

50!

Dampflok-Sammlung in Falkenberg/Elster



Sammlung Bergelt – www.eighttwoeightsix.de

Batteriezüge - elektrisch auch ohne Oberleitung

Redaktion

Im Heft 49, Seite 18/19, berichteten wir über die Weltpremiere von Wasserstoffzügen im Linienverkehr in Niedersachsen. Einen anderen Energieansatz stellen Batterie- oder Akkuzüge dar. Der Verkehrsverbund Mittelsachsen testet diese zurzeit auf der Erzgebirgsbahn von Chemnitz nach Annaberg-Buchholz Süd. Die dreiteiligen Züge vom Typ Coradia Continental sind 56 Meter lang und bieten 150 Sitzplätze. Sie werden bei Alstom in Salzgitter gebaut. Solange sie unter Oberleitung stehen oder fahren laden sie die Batterien auf dem Fahrzeugdach auf. Dann, ohne Oberleitung, haben sie eine Reichweite von 120 Kilometern. Eine neu entwickelte mobile Ladestation in der Größe eines Standard-Containers kann sie jetzt unterwegs wieder aufladen. Dazu wird öffentlicher Strom auf 15 000 V Bahnstrom transformiert. Der Vorteil dieser mobilen Ladestation ist, dass sie an jedem beliebigen Ort ohne große bauliche Vorleistungen aufgestellt und genutzt werden kann.

Vorgesehen sind die ersten Batteriezüge ab Dezember 2023 als RE 6 auf der Strecke Leipzig–Chemnitz (80,6 km), die immer noch nicht elektrifiziert ist. In Tagesrandlagen sollen die Züge bis Annaberg-Buchholz durchfahren und so das Erzgebirge an den Fernverkehr in Leipzig anbinden. Auch der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) plant Batteriezüge auf der Strecke Dresden–Altenberg (49,3 km), ins Osterzgebirge.

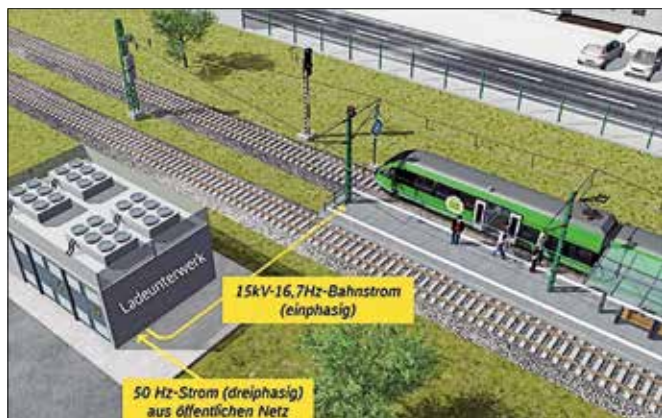
An der Westküste Schleswig-Holsteins, in Heide, Husum und Tönning sollen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 sogenannte Oberleitungsinseln auf Nahverkehrsstrecken in Betrieb gehen. Hier, auf kurzen elektrifizierten Abschnitten, können die Batteriezüge bügelauf fahren oder stehen und die Akkus für den nächsten nichtelektrifizierten Streckenabschnitt aufladen. Auch in zwei weiteren Bundesländern werden Oberleitungsinseln im Nahverkehr zum Einsatz kommen: Im südlichen Rheinland-Pfalz und in der



Batterieelektrischer Triebzug Coradia Continental von Alstom (BR 1440) bei einer ersten Testfahrt im Prüf- und Validationscenter Wegberg-Wildenrath (NRW) am 26. Juli 2022
Pressefoto Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS)

Geplante Oberleitungsinsel der DB AG

Grafik DB Energie



Region Rhein-Ruhr haben die Vorbereitungen begonnen. Der Abschied von Diesel-Triebzügen rückt damit im Personenverkehr immer näher. Im Güterverkehr liefert eine Batterie zu wenig Energie.

Stattdessen setzt die Bahn bei DB Cargo auf Hybrid- sowie auf Zweikraft-Loks, die zwar über einen Dieselmotor verfügen, bei vorhandener Oberleitung aber auch diese nutzen können.

FISAIC-Modellbahnausstellung im tschechischen Opava

Mirko Caspar, Zschopau – BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde

Die Modellbahnausstellung der FISAIC sowie die Tagung der Technischen Kommission Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn fanden dieses Jahr am ersten Maiwochenende (5.-7. Mai) in Opava/ČZ statt. Opava, dt. Troppau, liegt im äußersten Südosten von Tschechien und hat ca. 55 000 Einwohner. Die Stadt gehört regional zu Schlesien. An dem diesjährigen Treffen nahmen Vertreter aus Belgien, Frankreich, Deutschland, Ungarn und natürlich vom Gastgeber Tschechien teil. Die deutsche Seite war wieder durch unseren Zentralen Fachberater Lars Naumann und die BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde vertreten.

Die Anreise der Teilnehmer und der Aufbau der gemeinsamen Modulanlage erfolgten bereits am Donnerstag, den 4. Mai 2023. Als Veranstaltungsort diente das Kulturhaus von Opava. Die rund 50 HO-Module, die die FISAIC-Partner mitgebracht hatten, passten in Form eines „U“ nahezu perfekt in den großen Saal des Kulturhauses. In Summe maß die Anlage reichlich 40 Meter.

Am Freitagmorgen wurde das FISAIC-Treffen offiziell eröffnet. Es wurde sogar live im tschechischen Fernsehen übertragen! Doch die FISAIC-Freunde, die sich auf ein Wochenende zum Modellbahnspielen eingestellt hatten, waren hin- und



Der Aufbau der FISAIC-Modul-Anlage im Kulturhaus Opava ist fast abgeschlossen
Foto: Roman Sterba

hergerissen. Die Organisatoren rund um Frau Jarmila Smerhova und Roman Sterba hatten nämlich zusätzlich ein umfangreiches Ausflugsprogramm in der Region organisiert. Dazu zählte beispielsweise eine Fahrt in die Kleinstadt Kopřivnice (dt.: Nesseldorf), wo die Firma „Tatra Trucks“ ihren Sitz hat. Diese hat zwar nichts mit den bekannten Straßenbahnen aus Böhmen zu tun, baute aber 1935/36 die beiden Dieselschnelltriebwagen M 290, die seinerzeit als „Slowakischer Pfeil“ zwischen

Prag und Bratislava im Einsatz waren. Sie haben Kultstatus unter den Eisenbahnfreunden. Der M 290 002, ausgemustert 1960, hat die Zeit überdauert und wurde im Jahr 2000 zum Kulturdenkmal der Tschechischen Republik erklärt. Bis 2019 stand er in einem seitlich offenen Unterstand, fälschlich als M 290 001 bezeichnet. Darüber berichteten wir bereits im Heft 41, ab Seite 32. Nach einer zweijährigen, originalgetreuen Aufarbeitung steht er seit Mai 2021 in einer neuen Glashalle,



Die Eröffnung der FISAIC-Modellbahnausstellung vor versammelter Mannschaft
Foto: Mirko Caspar

Der rekonstruierte "Slowakische Pfeil" M 290 002 ist jetzt vor Wind und Wetter geschützt

Foto: Mirko Caspar



glänzt wieder in knallrot und ist korrekt als M 290 002 bezeichnet. Er repräsentiert eine Zeit, als Zugfahren auch komfortabel sein konnte und die Reisenden noch keine Beförderungsfälle waren.

Am Sonnabend stand dann ein Ausflug in die benachbarte Großstadt Ostrava an. Neben einem kleinen, aber feinen Museum im Bahnhof Ostrava Střed war die Besichtigung des Bahnbetriebswerkes der ČD Cargo der Höhepunkt. Dort

werden alle ihre Diesel- und Elektrolokomotiven instandgehalten. Das Mittagessen gab es in der Werkskantine, die ein irgendwie vertrautes DDR-Ambiente versprühte: reichlich Sprelacart (Kunstharz-Schichtstoffplatten) und eine Frau hinter dem Tresen mit Dederon-Schürze (Kunstfaser), die mürrisch ein durchaus leckeres Essen ausgab.

Wer glaubt, Hotzenplotz sei nur eine Kinderbuchfigur, wurde beim Ausflug am

Die FISAIC-Modellisenbahner besuchten auch das Betriebswerk der ČD Cargo in Ostrava

Foto: Roman Sterba



Sonntag eines Besseren belehrt. Denn etwa 50 Kilometer nördlich von Opava und unweit der polnischen Grenze gibt es die Schmalspurbahn Třemešná ve Slezsku–Osoblaha, die zu Zeiten der österreichisch-ungarischen Monarchie „Lokalbahn Röwersdorf–Hotzenplotz“ hieß. Die meisten Stationen, darunter auch die Endstation Hotzenplotz, sind mittlerweile restauriert und sehr einladend. Auf der 760-mm-Schmalspurbahn gibt es täglichen ÖPNV mit dieselbespannten Zügen. Beim FISAIC-Besuch gab es zunächst technische Probleme mit der Lokomotive. Nachdem die behoben waren, konnten die Modellbahnfreunde die rund 20 Kilometer lange Strecke befahren.

Zurück in Opava stand am Sonntagabend der Abbau der Modellbahnanlage

Parallel zur Modellbahnausstellung tagte die Technische Kommission Eisenbahnerbe/ Modelleisenbahn, mit Bahn&Modell auf dem Tisch.
Foto: Roman Sterba



auf dem Programm. Überrascht waren alle vom großen Publikumsandrang. Rund 3 000 Besucher konnten an den drei Ausstellungstagen begrüßt werden! Für eine Ausstellung, die „nur“ aus der FISAIC-Anlage bestand, ist das ein spektakuläres Ergebnis.

Zum FISAIC-Treffen gehörten natürlich auch gemeinsame Mittag- und Abendessen, eine Stadtbesichtigung in Opava und so mancher Besuch im Biergarten. Es waren vier sehr schöne und gesellige Tage mit guten Freunden. Die schlesische Ecke von Tschechien ist sehr sehenswert und war den meisten FISAIC-Modellbahnern, selbst den tschechischen, bisher kaum bekannt.

Vor Ort wurde festgestellt, dass die gemeinsamen Modellbahnaktivitäten in der FISAIC im Mai 2008, also genau vor 15 Jahre gestartet wurden. Seither gab es fast jedes Jahr – wenn nicht gerade eine Pandemie anlag – ein gemeinsames Treffen mit Modellbahnausstellung irgendwo in Europa. Das war Grund genug für eine kleine, improvisierte Abschlussfeier und natürlich für einen Blick in die nächsten Jahre. Das Treffen 2024 soll wieder im Mai, diesmal im slowakischen Bratislava, stattfinden. Im darauffolgenden Jahr 2025 steht Gera auf dem Programm.

Das BSW sucht übrigens weitere Gruppen, die Interesse an dieser internationalen Modellbahnarbeit haben. Die Aktivitäten sind nicht nur modellbahn-technisch herausfordernd und interessant, sondern machen beim Austausch mit vielen Gleichgesinnten aus verschiedenen Ländern auch jede Menge Spaß. Einfach mal mitfahren ist meine Devise. Bei Interesse stehen Lars Naumann und ich für weitere Informationen gern zur Verfügung.

SVT Görlitz

Die Wiedergeburt einer eisenbahntechnischen Legende

Redaktion

Im Heft 43 (Sept. 2019) berichteten wir ab Seite 7 über die geplante Aufarbeitung des SVT Görlitz (18.16/175/675). Nun sind vier Jahre vergangen und das ambitionierte Projekt läuft auf Hochtouren. Dank vieler Einzelspender und umfangreicher ehrenamtlicher Leistungen sind große Fortschritte zu verzeichnen. Zwei Maschinenwagen, ein Speisewagen und zwei Einheitsmittelwagen werden gerade durch verschiedene Firmen professionell instandgesetzt.

Die Firma Verkehrs Industrie Systeme (VIS) in Halberstadt hat die Stahlbausanierung der SVT-Wagen übernommen. Die VIS GmbH ist aus dem ehemaligen Raw Halberstadt hervorgegangen, das 2023 sein 180jähriges Bestehen (!) feiern kann.

Seit Mai 2022 ist der 1./2. Klasse SVT-Wagen (VMd) lackiert – hier erfolgt be-



reits der Innenausbau. Der Speisewagen (VMc) und der Einheitsmittelwagen (VMe05) sind ebenfalls neu lackiert. Alle acht Laufdrehgestelle sind fertiggestellt. Das erste Triebdrehgestell ist stahlbauseitig vollendet. Zwei der drei Getriebe be-

Pressefoto SVT Görlitz gGmbH



finden sich in Heidenheim beim Hersteller VOITH. An diesen wurde die komplette Elektrik erneuert. Das dritte Getriebe befindet sich in Chemnitz und wird von Grund auf instandgesetzt. Der erste Motor 12 KVD 18/21-A2 ist fertiggestellt, ein weiterer Motor ist in Aufarbeitung. Alle Lichtmaschinen und Lüftergeneratoren sind bereits aufgearbeitet, die Gelenkwellen wurden neu angefertigt. Ein Großteil der Sitze ist neu gepolstert und fertig aufgearbeitet.

In vier Fahrzeugen sind bereits die Wasserleitungen und Vorratsbehälter erneuert. Dies geschah komplett in ehrenamtlicher Arbeit.

An einigen Stellen konnte Geld eingespart werden, sei es durch zusätzliche

Eigenleistungen oder das Wohlwollen beteiligter Firmen und Sachverständiger. Wie überall sind aber auch Kostensteigerungen zu verzeichnen, die vorher so nicht abzusehen waren. Deshalb sind weitere Spenden notwendig. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat 3,37 Millionen Euro Fördermittel zugesagt, wenn 20 Prozent Eigenmittel erbracht werden können.

Noch in diesem Jahr soll die fünfteilige Einheit komplett betriebsfähig aufgearbeitet werden. Damit kann der „Vindobona“ sicher bald wieder auf große Fahrt gehen. Die tschechische Betriebsgenehmigung für den wiedergeborenen SVT Görlitz liegt bereits vor.

Kurzberichte:

„DB mobil“ geht digital

Im Dezember 2022 ist die letzte gedruckte Monats-Ausgabe von „DB mobil“ erschienen. Viele werden sie sicher schon in den Zügen des Fernverkehrs

vermisst haben. In 21 Jahren wurden 261 Ausgaben gedruckt. Vor allem die gestiegenen Papierkosten schlugen bei einer Auflage von ca. 400 000 Exemplaren ordentlich zu Buche.



Tschüss, DB mobil Print – Willkommen dbmodil.de. Das ist der neue PR-Slogan, denn ganz verzichten möchte die DB AG auf ihre Kunden-Ansprache nicht. Seit Januar 2023 steht „DB mobil“ online. Die Redaktion sitzt bei der Bertelsmann Investments-Tochter TERRITORY GmbH in Hamburg. Die Hefte Mai/Juni 2020 bis Dezember 2022 können noch online gelesen werden. Die Ausgaben März 2016 bis April 2020 stehen zum Download bereit.

Schiennenverkehr über EU-Grenzen (z.B. Deutschland–Frankreich)

Während der LKW-Transport im Schengenraum fast überall reibungslos funktioniert, gibt es im EU-Schiennenverkehr Auflagen und Hindernisse. Ein grundlegendes Problem ist das Fehlen einer einheitlichen Verkehrssprache bei der Eisenbahn. Der Lokführer in Deutschland muss Deutsch können, in Frankreich Französisch, sonst darf er im jeweilig anderen Land nicht eingesetzt werden. Ist kein zweisprachiger Lokführer verfügbar, muss der Zug an der Grenze halten und die Lokführer müssen wechseln – an einer Grenze, die eigentlich keine mehr sein sollte. Dazu kommt im Nachbarland die veränderte Bahnphilosophie mit anderen Vorschriften und Signalen. Selbst die Zugschlussleuchte ist eine andere.

Trotz der Harmonisierungsprojekte der Europäischen Eisenbahnagentur besteht allein für die Grenzüberschreitenden Bahnstrecken mit Frankreich eine umfangreiche Vorschrift von 642 Seiten (DB Ril 302.6000 gültig ab 11.12.2022):

Seite 1 1 Allgemeines

- (1) Zwischen den Schienennetzen von Deutschland und Frankreich gibt es zurzeit acht grenzüberschreitende Strecken.



- (2) SNCF Réseau auf französischer Seite und die DB Netz AG betreiben diese Grenzbetriebsstrecken.

Eine der wichtigsten Harmonisierungsprojekte im grenzüberschreitenden Schienenverkehr ist die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS. Es soll vor allem die unterschiedlichen Zugsicherungssysteme zu einem einheitlichen zusammenführen, zum European Train Control System (ETCS). Beschlossen wurde dieses System schon vor mehr als 20 Jahren, doch jedes Land verwirklicht bisher sein eigenes ETCS. Jetzt soll es die Europäische Eisenbahnagentur in allen EU-Ländern durchsetzen. An manchen Grenzen endet sogar die Oberleitung, sodass auf Dieselloks umgespannt werden muss, z.B. in Zgorzelec/Görlitz von polnischer Seite her. Besonders der

Personenverkehr leidet darunter. Deshalb hat die EU jetzt ein transeuropäisches Netzwerk mit neun europäischen Verkehrskorridoren definiert, die bevorzugt einheitlich ausgebaut werden sollen. Ein wichtiger Korridor ist die Rheinschiene. Hier fehlen aber für eine direkte Verbindung von Freiburg nach Colmar auch noch ca. zwei Kilometer Gleise und zwar über die Rheinbrücke bei Breisach, die nach dem Zweiten Weltkrieg nur als Straßenbrücke wieder aufgebaut worden ist.

Quelle: DLF 22. März 2023

ten Morgen waren 120 Feuerwehrleute im Einsatz. Der Brand war wegen des Teers auf dem trockenen Dachstuhl schwer zu löschen. Das Archiv, der Werkstattbereich und die Modellbauabteilung gingen unwiederbringlich verloren. Auch die gesamte historische Stellwerkstechnik ist zerstört, doch wie durch ein Wunder sind die Originalfahrzeuge heil geblieben. Das Dach darüber ist jetzt aber löchrig und undicht.

Schon nach wenigen Stunden kamen die ersten Hilfsangebote von mitfühlenden Eisenbahnfreunden. Die Brandursache war zum Zeitpunkt dieser Eilmeldung noch nicht bekannt.

Nach Redaktionsschluss:

Großfeuer im Mecklenburgischen Eisenbahn- und Technikmuseum Schwerin

Am 21. Juli 2023 sind 32 Jahre ehrenamtliche Tätigkeit in Rauch aufgegangen. Von 12 Uhr mittags bis 5 Uhr am nächs-

Spendenkonto: Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V.

Sparkasse Mecklenburg-Schwerin,
IBAN: DE02 1405 2000 1711 0505 43,
BIC: NOLADE21LWL



Die TRIX EXPRESS-Modellbahnanlagen im DB Museum Koblenz

Arno Hartmann – BSW-Gruppe Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz

Der heutige Bahnhof Koblenz-Lützel, auf dem im Jahre 2001 die erste Außenstelle des DB Museums aufgebaut wurde, ist auf das Engste mit der frühen Geschichte der Eisenbahn in der Stadt Koblenz verknüpft: Im November 1858 erreichte der Schienenstrang der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, von Köln über Bonn und Rolandseck kommend, die Stadt an Rhein und Mosel. Da Koblenz von 1815 bis 1890 eine preußische Festungsstadt war, blieb im damaligen Stadtgebiet zwischen Rhein und Mosel nur Platz für einen kleinen Personenbahnhof mit Empfangsgebäude. Er lag bei km 90,0 der linken Rheinstrecke Köln–Mainz, etwas nördlich des heutigen Haltepunktes Koblenz-Stadtmitte. Der Güterbahnhof hingegen musste außerhalb

der Stadtmauern seinen Platz finden: auf der linken Moselseite, im heutigen Stadtteil Lützel. Dort befand sich bei Kilometer 89,2 auch die Betriebswerkstätte.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft wurde 1880 verstaatlicht und ab 1881 der Königlich (preußischen) Eisenbahn-Direktion zu Köln linksrheinisch unterstellt. Diese fusionierte 1895 mit der Königlich (preußischen) Eisenbahn-Direktion zu Köln rechtsrheinisch zur Königlichen Eisenbahndirektion Köln (KED Köln). Die KED Köln erweiterte ab 1913 den Güterbahnhof um den heutigen Nordbezirk im Stadtteil Neuendorf. Dies hatte, während des Ersten Weltkrieges, die Verlegung der Betriebswerkstätte an den heutigen Museumsstandort bei Kilometer 88,1 zur



Alte Schaufensteranlage aus den 1950er Jahren

Folge. Die Bauakten der ab 1912/13 errichteten Bw-Anlage sind noch heute im Stadtarchiv Koblenz vollständig erhalten. Das nunmehrige "Bw Coblenz Rheingüterbahnhof", seit 1929 "Bw Koblenz-Lützel", diente bis Jahresende 1959 vor allem der Tzf-Unterhaltung (Dampflokomotiven, Kleinlokomotiven), daneben von Anfang an auch der Schnellausbesserung von Güterwagen. Von 1960 bis 1982 firmierte die Dienststelle als Betriebswagenwerk Koblenz-Lützel, weiterhin dem Maschinenamt Koblenz unterstellt.

Die Wagenausbesserungen wurden bis 1995 in der etwa 60 Meter langen dreigleisigen Richthalle vorgenommen, welche heute das zentrale Gebäude des DB Museums Koblenz bildet. In der zweiten Hälfte der 1990er Jahre standen Richthalle und Nebengebäude zunächst ungenutzt. Der Beharrlichkeit und unermüdlichen Initiative einer damals kleinen BSW-Freizeitgruppe um Wolfgang Ihrlich war es zu verdanken, dass diese Gebäude ab 2001 als Museumsstandort ein "zweites Leben" bekamen. Hier im

1. Obergeschoss, über dem ehemaligen Büro- und Werkstättentrakt, fand auch der TRIX-EXPRESS-Club Deutschland e.V. (TEC) seine Heimstatt. Mehrere Clubmitglieder gehören auch der BSW-Gruppe Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz an. So hat es sich ergeben, dass auch die Modellbahner innerhalb der BSW-Gruppe ein Betätigungsfeld finden (vgl. „Die Gartenbahn im DB Museum Koblenz“ in Bahn&Modell, Heft 48, Seite 28 ff.).

Den Modellbahntyp TRIX EXPRESS im Maßstab 1:87 gibt es seit der Leipziger Spielwarenmesse des Jahres 1935. Ihr Maßstab wurde erst als Nenngröße 00, seit 1950 als Nenngröße H0 bezeichnet. Der ursprüngliche Produzent war die Spielwarenfabrik Gebr. Bing in Nürnberg, die 1997 von Märklin übernommen wurde. TRIX ist heute eine Zweitmarke von Märklin für die in Győr/Ungarn produziert wird. TRIX EXPRESS ist ein 3-Leiter-Gleichstromsystem und somit weltweit einzigartig. Es ermöglicht innerhalb eines stromführenden Gleisabschnitts bereits ohne



**Große Anlage
Raum 1**

Große Anlage Raum 2



Oberleitungsbetrieb den gleichzeitigen Betrieb zweier Züge. Im Jahre 1964 traten neben das System TRIX EXPRESS das System TRIX International (Nenngröße H0, 2-Leiter-Gleichstromsystem) und MINITRIX (Nenngröße N, gleichfalls 2-Leiter-Gleichstromsystem).

Der TRIX EXPRESS Club (TEC) hat es sich zur Aufgabe gemacht, TRIX EXPRESS als Modellbahnsystem zu erhalten, zu pflegen und weiter zu entwickeln. Am Aufbau des Clubs war ganz hervorragend der Clubkamerad Franz Josef Arens beteiligt, der im Jahre 2019 leider allzu früh verstorben ist. Die Räume der Modellbahn sind über eine Außentreppe erreichbar, die oben einen guten Überblick über die Ausdehnung des heutigen Güterbahnhofsgeländes ermöglicht. Zunächst dienten die Räume nur zu Treffen der Vereinsmitglieder bzw. der Modellbahner unserer BSW-Gruppe. Seit 2004 bauten

diese dort eine Modellbahn-Clubanlage in Nenngröße H0 auf. Außerdem wurden die Räume für die Besucher des DB Museums zugänglich gemacht. Die Clubanlagen erstrecken sich über zwei Räume und der TEC ist stolz, heute drei TRIX EXPRESS-Modellbahnanlagen sein Eigen nennen zu können.

Die „Große“ erstreckt sich seit 2014 über zwei Räume mit einem zweigleisigen Wanddurchbruch, als Tunnel getarnt. Die große Fahrstrecke stellt eine zweigleisige Hauptbahn dar und ist, wie beim 1:1-Vorbild, in Blockabschnitte unterteilt. Diese ermöglichen bis zu sechs gleichzeitige Zugfahrten, während drei weitere Züge im Schattenbahnhof auf Abfahrt warten. Zusätzlich können zwei Zugfahrten im Pendelverkehr durchgeführt werden. Die kleine Fahrstrecke ("Bergstrecke") ermöglicht zwei Zugfahrten gleichzeitig. Auf beiden Strecken zusammen werden an einem

Fahrtag etwa 3,5 Kilometer zurückgelegt; hochgerechnet auf ein Jahr ergibt sich damit eine Fahrleistung von etwa 91 Kilometern, was beim 1:1-Vorbild der Entfernung zwischen Köln Bbf und Koblenz Hbf via linke Rheinstrecke entspricht. Besonders freuen sich die kleinen Besucher, denn die große Anlage enthält Details, die Kinderaugen zum Leuchten bringen, so eine funktionierende Seilbahn, einen ebensolchen Schlackenaufzug und einen seitlich "aufgeschnittenen" Tunnel, in dem die eingefahrenen Züge hinter Plexiglas mit den Augen verfolgt werden können.

Öffentlicher Fahrbetrieb wird seitdem an jedem Samstag in einer geraden Kalenderwoche, allerdings gekoppelt an die Öffnungstage und -zeiten des DB Museums, geboten. Die Clubräume sind durch installierte Videokameras überwacht, damit von beiden Steuerpulten der Anlage aus der gesamte Fahrbetrieb überblickt werden kann. Davon können beim Blick auf die Monitore auch die Besucher profitieren, wenn sie den Betrieb der gesamten Anlage, die sich über zwei Räume erstreckt, mit verfolgen wollen.

In regelmäßigen Abständen finden Stammtische statt, deren Termine auf der Internetseite www.trixexpressclub.de bekanntgegeben werden. Im regelmäßigen Austausch stehen wir mit anderen TRIX-EXPRESS-Gemeinschaften in Deutschland und im benachbarten Ausland, vor allem in den Niederlanden.

In den Clubräumen befindet sich auch eine beeindruckende Sammlung von Dampflokomotiv-Modellen verschiedener Hersteller in Nenngröße H0, um den Besuchern die Baureihenvielfalt innerhalb dieser Traktionsart bei den früheren Staatsbahnen in Deutschland zu veranschaulichen. Fast jede Baureihe, die jemals im Nummernschema der Deutschen Reichsbahn enthalten war, ist hier mit einem Modell vertreten. Diese Sammlung wird weiter ergänzt und stellt so einen sinnvollen Verknüpfungspunkt zwischen den Teilbereichen "Eisenbahnerbe" und "Modelleisenbahn" dar.

Die Räume der TRIX EXPRESS-Modellbahnanlage befinden sich am Standort des DB Museums Koblenz, Schönbornsluster Straße 14, 56070 Koblenz.



Kleine Schau-/Mitnahmeanlage zu Veranstaltungen
Fotos: A. Hartmann (4x)

Neue Initiative: DB Youngster

Redaktion

Junge Leute, die sich bei der DB AG bewerben, werden jetzt als DB Youngster bezeichnet. Auch wenn viele das Denglisch nicht mögen, die Sache ist ganz opportun. Von der Unterzeichnung des Lehr-/Arbeitsvertrages bis zum Berufsstart betreut sie die Stiftungsfamilie. Den Mitgliedsbeitrag bei der Stiftungsfamilie übernimmt die DB AG bis zum Ende der Ausbildung. Damit kehren quasi die Zustände zurück, die uns früher als normal erschienen: ab Lehr-/Arbeitsbeginn Mitglied im BSW/EWH zu sein.

Natürlich ist der Ablauf heute ein ganz anderer, ein digitaler. Auf der Homepage www.stiftungsfamilie.de/dbyoungster ist zu lesen:

„Bis zum 1. September findest Du alle Informationen auf dieser Homepage – nach Deinem Start bei der Deutschen Bahn AG wirst Du alle Informationen über die DB Lernwelt erhalten. Registriere Dich schnell und unkompliziert auf dieser Seite und erfahre, warum die Deutsche Bahn



einer der sozialsten Arbeitgeber Deutschlands ist.“

Nach der Registrierung gehören die jungen Leute zur DB Youngster Community. In der sogenannten Preboardingphase, also vor dem eigentlichen Ausbildungs- oder Studienstart, können die Nachwuchskräfte an digitalen Workshops der Stiftungsfamilie teilnehmen. Dort erfahren Sie jede Menge über ihr Zeit- und Selbstmanagement und darüber, wie die Balance zwischen Beruf- und Privatleben gelingt, welche Kosten Haushalt, Auto und Wohnung verursachen – und wie das alles mit knappem Budget zu stemmen ist bzw. wie die Stiftungsfamilie unterstützen kann. Von ihr werden auch gemeinsame Aktionen vor Ort, digitale Events und Community-Reisen mit anderen DB Youngsters angeboten.

Inzwischen geistert für DB Youngster auch der Begriff DB Newcomer durch das Internet. Wie die englische Verbrämung heißt, ist sicherlich egal. Das Ergebnis ist entscheidend und das sollte heißen: BSW-Förderer von Anfang an und möglichst noch früher, z.B. in einer BSW-Modellbahn-Jugendgruppe.



Dampflok-Nachwuchs

Quelle: BSW-BUFO 2018

BSW-Modellbahngruppe in Nöten

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Seit Jahren begleitet Bahn&Modell die BSW-Gruppe Modellbahnclub MC93 Berlin. Im nächsten Jahr begeht sie ihr 40. Jubiläum. In dieser langen Zeit ist es den Mitgliedern ähnlich ergangen wie vielen anderen Gruppen unseres Kulturbereichs. Weil die Miete nicht mehr bezahlt werden konnte, folgte ein Umzug dem ande-

ren. Und immer war die Hoffnung groß, auf eine bessere Situation in den neuen Räumlichkeiten zu treffen, für sich und vor allem für die Anlage. Lassen wir die Vergangenheit ruhen. Man kann die Geschichte des MC93 nicht ändern, aber sie ist nachzulesen in den Heften 32 und 46 von Bahn&Modell.



Norbert Suchmüller (vorn), Jürgen Gräßler, Franz Grigar neben der Neubau-Segment-Anlage des MC93

Foto: L. Kuhne

Im letzten April startete die Redaktion gemeinsam mit dem Regionalen Fachberater Berlin/ Brandenburg Lutz Tannigel einen Besuch beim MC93 in Berlin-Johannisthal, der seit 2015 seinen Sitz in einem vernachlässigten Barackenbau der Deutschen Reichsbahn aus den 1950er Jahren hat. Der Frühling hatte begonnen, Tulpen auf den Grünflächen davor sorgten für prächtige Farbtupfer. Aber das Gebäude selbst kann nicht darüber hinwegtäuschen – es ist wie aus der Zeit gefallen, seit Jahrzehnten baulich unverändert. Es hat alle Macken, keine Isolierung und sogar das Dach ist undicht. Es regnet in die Räume hinein. Und das bei einer elektrischen Eisenbahn.

Wir wurden erwartet vom 1. Vorsitzenden Franz Grigar, der seit 2019 die Leitung innehat, von Jürgen Gräßler, dem langjährigen ehemaligen Vorsitzenden (jetzt Kassierer) und von Norbert Suchmüller, dem Mann, der nicht nur alles Digitale unter seinen Fittichen hat.

Holger Prestin von der AG Sammlung historische EISENBAHN-Dokumen-

te begrüßte uns am Eingang vor einem Tisch diverser, doppelter Eisenbahn-Literatur, die zwei Tage zuvor am Tage der offenen Tür dem Publikum angeboten worden war.

Bereits im letzten Heft von Bahn&Modell hatten wir ganzseitig für diese Tage der offenen Tür des MC93 geworben, doch die Resonanz war bescheiden. Knapp hundert Interessierte hatten sich auf den Weg gemacht, um die Ausstellung zu bewundern. Die Veranstalter nutzten die Gelegenheit, die Besucher auf die kritische Mietsituation der BSW-Gruppe hinzuweisen. Eine Schautafel am Eingang klärte sie auf.

Dann ging's ans Berichten. Wir erfuhren, dass der MC93 mit 30 Förderern der größte Club im Raum Berlin/Brandenburg ist und dass jedes Mitglied monatlich 30 Euro lohnt, um sich an der Miete zu beteiligen. Die Betriebskosten liegen heute 300 Prozent höher als noch vor einem Jahr. Aber wir erfuhren auch, dass sie ihr Hobby sehr lieben und einfach „dranbleiben“ wollen.

Jürgen Gräßler
(MC93) und Helga
Kuhne (Redaktion)
vor der Altbau-Anlage
des MC93

Foto: L. Kuhne



Jürgen Gräßler sagte: „Wir suchen händeringend ein neues Domizil und hoffen auf eine mögliche Zusage zu trockenen Räumlichkeiten, möglichst in unserer Nähe. Das Skurrile und nicht zu Begreifende ist, dass der MC93 in Berlin-Schöneweide im dortigen DB-Gebäude bereits bis 2015 ansässig war und dort ausziehen musste, weil die Miete ins Exorbitante stieg. Seitdem stehen die Räume leer! Was wir damit sehen können, ist ein offensichtlicher Sittenverfall. Und keiner hält ihn auf. Es ist ein Unding, den Mieter vor acht Jahren zu vergraulen und dann den Leerstand zu pflegen. Wo bleibt da die Vernunft und wer wird dafür zur Rechenschaft gezogen?

Jürgen Gräßler verweist auf zwei Abgeordnete der Kommunalpolitik, die den MC93 nach ihren Möglichkeiten unterstützen wollen. Aber auch Politiker können nicht zaubern. Der Schlüssel zum Lösen des Dilemmas liegt beim großen Unternehmen Deutsche Bahn AG, das gegenwärtig aus unterschiedlichen Gründen stark in die Schlagzeilen ge-

raten ist. Deren Probleme sind weit gravierender, werden aber wahrscheinlich gelöst. Warten wir ab.

Für uns stellt sich die Frage nach der Verantwortung für die Kollegen, die in einer sozialen Einrichtung wie dem Bahn-Sozialwerk organisiert sind. Letztlich geben die Förderer jeden Monat ihren Obolus, damit es weitergehen kann.

Die Deutsche Bahn AG enttäuscht immer wieder. Warum gibt es keine innerbetrieblichen Mietpreise? Warum erzielt die Leitung des BSW im Dialog mit der Deutschen Bahn AG keine sichtbaren Erfolge? Und der gegenwärtige Vermieter kassiert kräftig weiter. Er denkt nicht im Geringsten an seine Pflichten. Warum auch? Man könnte meinen, sein Credo ist: Sollen die Mieter doch endlich ausziehen. Aber alle! Es gibt ja noch weitere im Haus. Dann lasse sich die „Bruchbude“ endlich abreißen, denn allein das Grundstück mitten im Industriegebiet verspricht Höchstpreise.

Es ist zum Haare ausreißen: Wir haben vor mehr als 30 Jahren ein Paradies verschenkt und es nicht einmal gemerkt.

Die Selketalbahn auf der Messe Auto, Boot und Freizeit 2023 in Hannover

Richard Bohne, Hannover – Regionaler Fachberater Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn für Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie Mitglied im BSW-Modell-Eisenbahn-Club Hannover

Der BSW-Modell-Eisenbahn-Club Hannover und einige Kollegen aus anderen Regionen haben in über zehn Jahren eine Schau- und Modulanlage der Harzer Selketalbahn im Maßstab 1:87 H0m (Schmalspur) gebaut. Das geschah ausschließlich im Rahmen der sogenannten Festenbur-

ger Modellbautage, die im Juni dieses Jahres zum 25. Mal stattfanden.

Bereits im Dezember 2022 erreichte uns eine Anfrage der Deutschen Messe AG, ob wir auf der Messe Auto, Boot und Freizeit (abf) Anfang Februar 2023 in Hannover im Teilbereich „Harz ERLEBEN“ eine



Während der alljährlichen Modellbautage im BSW-Erlebnishotel Festenburg werden die Module der Selketalbahn aufgebaut, weiter komplettiert und schließlich wieder abgebaut und eingelagert.

Foto: Conny Richter Juni 2023

Modelleisenbahnanlage ausstellen könnten. Nach entsprechenden Kontakten mit angenehmen und konstruktiven Vorgesprächen trommelten wir die benötigte Mannschaft zusammen – zum Transport, Aufbau und Betreiben der Anlage. Dieses Unterfangen war nicht ganz einfach, da einige von uns noch berufstätig sind, aber auch die Pensionäre und Rentner bereits ihre Zeit verplant hatten. Die Aussicht und Freude, die tolle Modulanlage einem gro-

ßen Publikum vorführen und damit gleichzeitig auch Werbung für unser schönes Hobby machen zu können, spornte uns an und viele sagten zu. Außerdem hatte die Deutsche Messe AG den Ausgleich der entstehenden Kosten zugesagt, ein nicht unwesentlicher Aspekt.

So erstellten wir einen ausführlichen Ablaufplan für die Tage 30. Januar bis 6. Februar 2023. Dann kauften wir Essen- und Getränkevorräte ein, damit bei einer

Unsere Kollegen Bernhard Waterholter, Rüdiger Sönichsen und Eberhardt Hochfellner beim Aufbau der Modulanlage.

Foto: R. Böhne





Unser Messestand mit dem Poster der 99 6001 im Hintergrund. Leider waren die Harzer Schmalspurbahnen (HSB), zu denen heute die Selkebahn gehört, nicht auf der Messe vertreten.
Foto: R. Bohne

Schicht von 10-18 Uhr keiner Hunger oder Durst leiden musste. Kaffeemaschine, Heißwasserkocher, Teller, Becher, Bestecke usw. gehörten auch dazu.

Am Montagmorgen des 30. Januar trafen sich vier ältere Herren (Durchschnittsalter knapp 80) vor unserem Gruppen-Domizil unter dem hannoverschen Hauptbahnhof, um die hier eingelagerten Module in den gemieteten Transporter zu verladen und zur Messe, Halle 19, zu bringen. Dort konnten wir gegen 12 Uhr sofort in die Messehalle einfahren und die 15 Module (1,60 m x 0,40 m) ausladen und aufbauen.

Das Schöne war, dass direkt hinter uns ein großes Foto der 99 6001 auf der Selketalbahn in einem Waldstück aufgestellt war. Ein zusätzlicher Blickfang, der sich auch auf unsere Anlage und deren Darstellung mit Betrieb positiv auswirkte. Um uns herum waren Stände vieler Harzer Tourismusverbände aufgebaut,

auch das war ein gelungener Bezug für unsere Anlage.

Am Dienstagnachmittag konnten wir schon fahren. Auch Werbemittel und Fahnen der Stiftungsfamilie hatten wir ausgelegt bzw. aufgestellt. Im Laufe des Tages reisten noch zwei „auswertige“ Kollegen an, die bei mir Unterkunft fanden. Damit war die Mannschaft für die Messetage 1.-5. Februar 2023 komplett. Ab Mittwoch, 10 Uhr, strömten die ersten Zuschauer durch die Halle 19, die für uns den Vorteil hatte, dass sie die erste der Messehallen war, die alle passieren mussten. Für „Laufkundschaft“ war damit reichlich gesorgt. Die Anlage funktionierte fast störungsfrei, und wir zeigten die Modell-Lok 99 6001 der HSB/Selketalbahn mit entsprechenden Anhängern sowie die wichtigen „Brockenloks“ mit Wagen. Der Triebwagen T1 (zweiachsig, neu von der Fa. Tillig) und ein weiterer vierachsiger Triebwagen kamen zum Dauereinsatz. Weitere Modellbahn-

Der Modell-Bahnhof Strassberg (Harz).

Foto: R. Böhne



Loks (C-Kuppler der HSB) führten stilgerechte Güterzüge. Die Malletlok 99 5901 konnte wenigstens in der Abstellung gezeigt werden.

Auf den beiden großen Modell-Bahnhöfen Eisfelder Talmühle und Alexisbad wurde den Besuchern auch Rangierbetrieb vorgeführt. Weitere Bahnhöfe heißen Silberhütte, Strassberg (Harz) und Mädesprung. An den Enden hat die Anlage je eine Kehrschleife, sodass ein durchgängiger Betrieb möglich ist.

Schulklassen, die Mittwoch bis Freitag recht zahlreich die Messe besuchten, waren sehr aufmerksame und folgsame „Bitte-nichts-berühren-Beobachter“. Es war erstaunlich, wie viele Kinder die Originalen schon gesehen hatten. Auch die größte HO-Modellbahnanlage im Hamburger Miniaturwunderland wurde immer wieder angesprochen. Selbst das Interesse an der Stiftungsfamilie war groß und es hätte geholfen, wenn ein gesonderter Vertreter vor

Ort gewesen wäre. Die Standbesetzung selbst war dazu nicht immer in der Lage, da der Betrieb der Anlage alle forderte. Vielleicht kann man sich beim nächsten Mal mit diesem Gedanken beschäftigen und ihn auch umsetzen.

Erstaunlich war, wie viele eine Modellbahn zu Hause haben. Allerdings wurden uns auch mehr als 100 Anlagen aller Maßstäbe zum Kauf angeboten. Nach einem Zeitungsbericht der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung kamen mehr als 90 000 Besucher, von denen ca. 4/5 durch den Haupteingang bei uns vorbeiströmten und, wie schon erwähnt, an unserer Anlage verweilten. Einige kamen sogar mehrmals, weil es ihnen so gut gefallen hatte. Auch die Deutsche Messe AG war zufrieden mit dem, was wir fast professionell auf die Beine gestellt hatten.

Noch am Sonntagabend, den 5. Februar, wurde die Anlage wieder abgebaut und zur Verladung am nächsten Tag be-



Die auf einem Tisch neben der Anlage aufgestellten Fahrzeuge der HSB in Gartenbahngröße (Maßstab 1:22,5) wurden bestaunt – bis hin zum Anfassen. Auch zwei unserer Fachblätter *Bahn&Modell* lagen hier aus.

Foto: R. Bohne

reitgestellt. Als sie wieder sicher in den Clubräumen des MEC Hannover verstaute war, merkten wir, dass wir einiges geleistet hatten. Es war für alle eine anstrengende,

aber auch befriedigende Aktion. Und es zeigte sich wieder, wie wichtig es ist, die Arbeit unserer Kulturgruppen in der Öffentlichkeit vorzustellen.

Andrang beim Kinder–Bastelworkshop in Festenburg

Richard Bohne, Hannover – BSW-Gruppe Modell-Eisenbahn-Club Hannover

Seit 2011 veranstaltet das BSW-Erlebnishotel Festenburg um Ostern herum an mehreren Tagen Bastel- und Modellbahnworkshops für Kinder in Alter von fünf bis zwölf Jahren. Diese kostenlose Aktion betreuen ehrenamtlich Mitglieder der BSW-Gruppe Modell-Eisenbahn-Club Hannover. In der Zeit vom 3. bis 15. April 2023 war es wieder soweit. Jeweils zwölf Kinder durften vormittags und nachmittags zwei Stunden ihrer Fantasie freien Lauf las-

sen. An den 13 Tagen nahmen sage und schreibe 258 Kinder teil, wobei zeitweise 20 Kinder und mehr vor uns standen.

Dank zahlreicher Sponsoren aus der Modellbahnbranche sowie Spenden von BSW-Förderern konnten wir den Kindern wieder ein anspruchsvolles und interessantes Programm bieten. Für den Modellbahnbau in den Spurweiten H0 und TT wurden Holzplättchen in der Größe 20x30 cm gestellt. Diese konnten mit oder



Monika und Bernhard Waterholter sowie Rüdiger und Elisabeth Sönnichsen (v.l.n.r.) fungierten auch dieses Jahr als Betreuer beim Kinder-Bastelworkshop im BSW-Erlebnishotel Festenburg.



Die Kinder der Hotelgäste basteln im Tagungsraum in Festenburg

ohne Gleis, mit Bahnanlagen und/oder sonstigen Gebäuden bestückt werden. Zur Gestaltung standen Bäume, Zäune, Figuren, Tiere (vorzugsweise Pferde), Straßen, Autos und Güterwagen zur Verfügung.

Im kreativen Bereich wurden Geschenkkartons, Filztaschen, Bügelperlenfiguren, Paracord-Armbänder, bunte Windlichter und verschiedene andere Dinge gebastelt. Spardosen, Häuser und Schmuckkästchen aus Holz konnten mit Farbe verziert werden.

Kleine und größere Kinder zeigen stolz ihre Bastelergebnisse an Mini-Modulen.
Fotos (3x) vom 5. April 2023: R. Böhne



Spieletag in Glauchau

Klaus Häußer, Glauchau – BSW-Gruppe Modellbahnclub Glauchau

Am Spieletag der Stadtwerke Glauchau am Sonntag, den 4. Juni 2023 nahmen 44 örtliche Vereine und Organisationen teil, darunter auch die BSW-Gruppe Modellbahnclub Glauchau. Fünf unserer Mitglieder boten ein Mitmach-Angebot für Kinder an. Über zwei Dynamos eines aufgebockten Fahrrads

konnten sie Strom erzeugen, mit dem ein kurzer Gartenbahnzug seine Runden drehte. Die Freude der Kinder und ihrer Begleiter war groß, wenn sich die Lok und ein Personenwagen in Bewegung setzten. Während der fünf Stunden Veranstaltungszeit war unser Stand ständig gut besucht.



Stand der BSW-Gruppe Modellbahnclub Glauchau
v.l.n.r.: Dieter Unger, Klaus Häußer, Uwe Grimm und Phillip Katz



Ein Junge tritt kräftig in die Pedalen und versorgt damit die Gartenbahn mit Strom.

Peter Pietsch überwacht die ganze Sache.
Fotos: Klaus Häußer (2x)



2014 schlüpften Helga und Lothar Kuhne letztmalig in die Eisenbahneruniform, anlässlich 175 Jahre LDE
Foto: M. Schober



Redaktion Bahn & Modell – ein fleißiges kleines Team mit großer Aufgabe

Lars Naumann, Gera – Zentraler Fachberater Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Seit 25 Jahren bereichert und kommuniziert unser Fachblatt Bahn&Modell die Arbeit unseres Kulturbereiches Eisenbahnerbe/Modellbahn. Mit jeder Ausgabe ist die Fangemeinde unserer Broschüre gewachsen, was wir vor allem der sehr guten Recherchearbeit unserer Redaktion zu verdanken haben.

Als unser Fachblatt vor 25 Jahren auf die Welt kam hatte unser Kulturbereich für diese Arbeit extra einen Arbeitsausschuss gegründet, den wir Redaktionsbeirat nannten. Es waren mehrere Mitstreiter, die unter der Regie von Hans-Joachim Kirsche die redaktionelle Arbeit gemeinsam leisteten. Im Laufe der zweieinhalb Jahrzehnte, die seit der Erstausgabe verstrichen sind, verloren wir einige Mitstreiter, sodass unser Redaktionsbeirat sich letztendlich vom großen Team zum kleinen Duo veränderte.

Immer wieder haben wir nach neuen Mitstreitern gesucht und manchem Anwärter eine Chance gegeben, um die umfangreichen Arbeiten auf mehrere Schultern zu verteilen, jedoch es ist uns bis jetzt leider nicht gelungen die entstandenen Lücken wieder dauerhaft zu schließen.

Das heutige Erscheinungsbild und die hohe aktuelle Beliebtheit verdankt Bahn & Modell vor allem dem aktuellen Redaktionsteam Helga und Lothar Kuhne. Das Ehepaar investiert seit zwölf Jahren enorm viel Zeit und große Mühe in die Recherche von historischen und aktuellen Eisenbahnthemen. Sie erarbeiten den Themenplan für jede Ausgabe und sorgen dafür, dass 100 Seiten zweimal im Jahr mit interessanten Beiträgen aus der Welt der Eisenbahn gefüllt werden. Gleichzeitig legen sie mit Hand an, damit aus den Zuarbeiten unserer Kul-

turgruppen journalistisch gute Artikel entstehen. Durch ihre immer wieder kritischen Anmerkungen zum gefühlten Umgang mit dem Ehrenamt in unserer Stiftungsfamilie geben sie unserem Fachblatt die Funktion einer „Stimme des Kulturbereiches“. Sie folgen regelmäßig den Einladungen von Gruppen, zu deren Jubiläen usw., um darüber zu berichten und somit die Arbeit der jeweiligen Gruppe bundesweit besser bekannt zu machen.

Als Zentraler Fachberater möchte ich hier an dieser Stelle dem Ehepaar Helga und Lothar Kuhne ganz herzlich für ihre geleistete Arbeit in der Redaktion von Bahn&Modell danken. Ihr wirklich sehr hohes Engagement und unermüdlicher Einsatz machten Bahn&Modell zu einem überaus geschätzten und beachteten Eisenbahnfachblatt.

Ein großes DANKESCHÖN und viel Freude bei der weiteren Arbeit!

Mirko Caspar, der späte Volleisenbahner

Helga Kuhne, Redaktion

50 Ausgaben von Bahn&Modell gibt es nun. Bereits seit Heft 21/2009 taucht als Autor regelmäßig der Name Mirko Caspar auf. Immer wieder liest man aus seiner Feder über die BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde; speziell über die jungen Modelleisenbahner, die auch an internationalen Treffen der FISAIC teilnehmen. Dabei fragt man sich, wie die Zschopauer das geschafft haben.

An einem sonnigen Sonntag im Juni 2023 hatte ich Gelegenheit, Mirko Caspar persönlich diese und weitere Fragen zu stellen.

Es war im Mai 2008, da luden die Franzosen erstmalig zu einer mehrtägigen FISAIC-Modellbahnausstellung nach Chartres ein. Ihnen schwebte eine internationale Modelleisenbahn-Gruppe vor, mit der sie gemeinsam Module-Junior bauen konnten (s. Heft 49, Seite 3). Der damalige BSW-Hauptbeauftragte Dieter Koschmann fragte herum, aber nur eine BSW-Gruppe „biss“ an, die Zschopauer. Mirko Caspar war der Leiter der Gruppe und vertrat



Mirko Caspar im Sommer 2023 Foto: H. Kuhne

schon damals die Auffassung „Mitmachen ist alles“. Sprachprobleme waren abzusehen, doch wenn die Motivation stimmt, löst sich vieles von selbst, so dachte er. Die Praxis gab ihm recht. Er spricht Englisch, ein jugendlicher Schulfranzösisch, der Rest funktioniert mit Händen und Füßen.

Je größer die Spur, desto größer die Begeisterung: Die Ilm-Anlage (Gartenbahn) der Zschopauer ist vor allem bei den Kindern beliebt
 Foto: BSW-Gruppe Zschopauer Modellbahn- und Eisenbahnfreunde



Mirko Caspar wurde 1980 in Karl-Marx-Stadt geboren. Seine Eltern lebten rund 30 Kilometer entfernt im Erzgebirgsstädtchen Zschopau. Da die dortige Geburtenklinik gerade geschlossen war, steht nun Karl-Marx-Stadt in seiner Geburtsurkunde. Das ist „sein“ persönliches Manko, als waschechter Zschopauer. Und dass er mal ein „Modellbahnfreak“ werden würde, lag an Oma und Opa. Oma war Eisenbahnerin und verkaufte Fahrkarten in Zschopau. Opa war schon Rentner und ging mit dem kleinen Mirko fast täglich zum Bahnhof, der Oma das Mittagessen bringen. In der Fahrkartenausgabe durfte Mirko den Fahrkartendrucker ausprobieren und sich auch mal die Finger einklemmen. Aber auch die Lokomotiven und Wagen, draußen auf den Gleisen, interessierten ihn sehr, sodass Großvaters Weihnachtsgeschenk Mirkos erste Modelleisenbahn war.

1986 gründete sich in Zschopau eine Modellbahngruppe. Mit zehn oder elf Jahren durfte Mirko erstmals die Anlage während einer Ausstellung bedienen. Er war davon so begeistert, dass er dort

kurze Zeit später Mitglied wurde. Dennoch siegten bei der Berufswahl die Computer wie auch bei einem Teil seiner Mitschüler. Es war dem Zeitgeist geschuldet. Nach dem Abitur studierte er Informatik in seiner Geburtsstadt, die sich nun wieder Chemnitz nannte. „Es war im Jahr 2000, als ich anfang, abstrakt zu denken. Dabei halfen mir die Lehrer und Professoren mit solchen Sätzen wie: Informatiker lösen keine Probleme, sondern Klassen von Problemen.“

Von 2006 bis 2015 blieb Mirko als Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der TU Chemnitz. 2013 promovierte er. Zeitgleich entstand der Wunsch nach Veränderung. Er bewarb sich auf eine ausgeschriebene Stelle am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Abteilung Bahnsystemtechnik, in Braunschweig und bekam sie. Dort sollte ein Testlabor für Zugsicherungskomponenten aufgebaut werden. „Die Arbeit war wie gemacht für mich, Bahn und Informatik spielten zusammen. Dennoch bin ich am Wochenende fünf Jahre zwischen Zschopau und Braunschweig gependelt. Denn: Braunschweig ist schön, aber Zschopau ist schöner!“

2020 stand schließlich der Wechsel an, den viele schon eher vermutet hatten. Mirko wurde Volleisenbahner, denn er ging zur großen Eisenbahn, zu DB Netz, Dienstort Frankfurt (Main). Seitdem ist er zuständig für die Entwicklung digitaler Stellwerke. Seine Spezialisierung erlaubte es ihm, Bedingungen zu stellen, so z.B. ein Büro im Erzgebirge, in Annaberg-Buchholz. Hier entstand das Digitale Testfeld Bahn, das sogar einen ICE TD (Diesel-ICE) als „advanced TrainLab“ auf die Strecke zwischen Annaberg-Buchholz Süd und Schwarzenberg brachte.

Mirko erlebt eine Reihe glücklicher Zufälle. So kann er seine Arbeit in Annaberg gut mit seiner Wohnung und seinem Hobby in Zschopau verbinden. Beide Orte liegen nur 25 Kilometer voneinander entfernt. Dadurch widmet er sich freitags abends ganz seiner BSW-Modellbahngruppe. Außerdem ist er Vorsitzender der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung (SMV), die ihn vielfach am Wochenende fordert. Da er ledig ist, kann er sich diesen Luxus erlauben.

Im Erzgebirge ist die Begeisterung für die Eisenbahn allgemein recht groß. Gefühlt alle drei Kilometer gibt es einen Modellbahnverein. Als der oben erwähnte Test-ICE durch das Erzgebirge fuhr, standen die Leute wie Trauben an den Gleisen. „Dieser Idealismus für die Eisenbahn hilft uns natürlich auch, bringt Zulauf“, meint Mirko. In der BSW-Gruppe ist heute Gerhard, Jahrgang 1937, der Älteste. Das jüngste Mitglied ist elf Jahre alt. „Wir haben keine extra Jugendgruppe, die Jungen werden sofort integriert. Mädchen gibt es aktuell nicht. In der Satzung steht, dass ein Mitglied in einer Modellbahngruppe 14 Jahre alt sein muss. Ist der

Interessent jünger, muss er einen Begleiter mitbringen. Das funktioniert gut. Die Gemeinschaft hilft nicht nur im Hobby. Ich erinnere mich an einen Jungen, der schlecht lesen konnte. Innerhalb eines halben Jahres holte er alles auf, weil er unbedingt dabei sein wollte. Sein Berufswunsch war, Busfahrer zu werden. U.a. dank seiner Erfahrungen in der Modellbahngruppe schaffte er es. Ein weiterer 14-Jähriger strampelte am Tag der offenen Tür zufällig auf dem Fahrrad, dessen Dynamo Strom für die Modellbahn lieferte. Er fotografierte gern und fand bei uns viele schöne Motive. Auch er ist Mitglied geworden.“

Mirko Caspar war selbst erst 22 Jahre alt, als man ihn 2002 zum Vorsitzenden wählte. Er empfand es als eine fantastische Aufbruchsstimmung. Dabei kam ihm sein Wissen als Informatiker zu Gute. Die Modellbahnanlage wurde digitalisiert, die Software dazu selbst geschrieben, mit allen Funktionen wie bei der großen Bahn. Das Gruppen-Domizil im „ehem. Schützenhaus“ misst ca. 250 Quadratmeter und wird zu einer vernünftigen Miete von der Stadt bereitgestellt. Die örtliche Presse berichtet regelmäßig, das fördert umgekehrt das Image der Stadt. Man kennt sich und profitiert voneinander. Zu vielen städtischen Feierlichkeiten wird die Modellbahngruppe angefragt. Gegenwärtig zählt sie über 40 Mitglieder mit einem Durchschnittsalter von ca. 40 Jahren. In drei Jahren steht das 40-jährige Gruppen-Jubiläum an, wieder ein Event, das für Zulauf sorgen wird.

Wünschen wir Mirko und seiner Gruppe weiterhin viel Freude und Zuversicht, vor allem bei der tollen Nachwuchsarbeit! Sein Credo lautet: „Einfach mal mitmachen, dann stellt sich die Begeisterung von selbst ein“ (s. auch Beitrag Seite 17).

An der Reibungsgrenze

Werner Wölke, Wetter (Ruhr) – BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Mittleres Ruhrtal Witten

Eisenbahner wissen Geschichten zu erzählen. Manche klingen so sonderbar, dass man sie kaum glauben kann. Unser Mitglied Paul Schulte kann sich an so eine Geschichte erinnern, die sich im Sommer 1958 wirklich zutrug.

Im Düsseldorfer Hbf steht die Dampflok 38 2990 (P8) des Bw Wuppertal-Langerfeld mit dem Personenzug 3627 nach Hagen Hbf abfahrtsbereit am Bahnsteig. Die säuselnden Sicherheitsventile zeigen an, dass der Heizer das Feuer für die nachfolgende Bergfahrt von Erkrath nach Hochdahl bereits gut aufgebaut hat. Das Personal schaut derweil dem Treiben auf dem Bahnsteig zu. Kurz vor Erreichen der planmäßigen Abfahrtszeit bewegt sich der Zugführer schnellen Schrittes in Richtung Zuglok und übergibt dem Lokführer den mitgeführten Befehl. Dies ist keineswegs ein unüblicher Vorgang, doch die-

ser Befehl beinhaltet diesmal keinen der sonstigen Gründe. Weder die Vorbeifahrt an einem haltzeigenden Signal noch das Befahren eines richtungsmäßig falschen Gleises wird angeordnet. „Zug 3627 fährt als erster von Erkrath bis Hochdahl auf neu verlegtem Gleis und nicht schneller als 40 km/h“, steht dort geschrieben und hinterlässt bei den beiden Männern auf der Lok ein eher mulmiges Gefühl.

Mit dem Zeigersprung gibt der Aufsichtsbeamte den Abfahrtsauftrag. Zügig beschleunigt die Lok den Zug und nimmt als erste kurze Steigung die in einer Rechtskurve verlaufende Rampe zur Überführung der Gleise nach Wuppertal über die Strecke nach Duisburg. Polternd durchfährt der Zug die Häuserschluchten von Düsseldorf-Flingern, passiert das Kraftwerk Lausward und nach dem Zwischenhalt in Düsseldorf-Gerresheim wird

Streckenskizze

Quelle: wikipedia.org





Fast wie unsere Dampflok 38 2990 quält sich die im preußischen Retroanstrich gehaltene 55 2738 am 7. November 1971 die Steigung nach Hochdahl hinauf. Diesmal begrenzen die herbstlich nassen Schienen die Reibung.
Foto: W. Wölke

Erkrath erreicht. In der dortigen Einfahrt stehen zwei fünffach gekuppelte Tenderloks der Baureihe 94.5 als Schiebeloks bereit. 38 2990 soll es jedoch alleine schaffen. Mit 116 Tonnen für vier vierachsige Umbauwagen ist die Grenzlast der P8 mit 135 Tonnen noch nicht erreicht, ein Nachschieben also nicht notwendig.

Von 1841 bis 1927 herrschte Seilzugbetrieb auf der Steilstrecke zwischen Erkrath und Hochdahl (33,3 Promille). Der Bahnhof Erkrath liegt unmittelbar am Fuß der geraden, gut zweieinhalb Kilometer langen Steigung, sodass hier anfahrnde Züge kaum eine waagerechte Beschleunigungsstrecke nutzen können.

Ab hier soll unser Zug das mittlere, neu verlegte Gleis der dreigleisigen Rampenstrecke befahren.

Die Abfahrtzeit in Erkrath ist erreicht. Nun beginnt der Anstieg und bis Hochdahl sind dabei 82 Höhenmeter zu überwinden. Mit weit ausgelegter Steuerung und weit geöffnetem Regler versucht der Lokführer auf den wenigen Metern bis zum Beginn der Steigung eine möglichst hohe Geschwindigkeit zu erreichen. Die Bewegungsenergie des Zuges – so sein Plan – soll die zu erwarteten Zugkraftunterbrechungen auf dem rostigen Gleis überbrücken. Doch dieser Plan geht nicht auf, denn bereits in der Waagerechten

beginnt die Maschine zu schleudern. Mit bangen Gefühlen geht die Fahrt in die Steigung. Statt schneller wird der Zug durch das ständig einsetzende Schleudern stetig langsamer. Trotz seiner großen Diensterfahrung bekommt der Lokführer die Maschine nicht in den Griff. Der verminderte Kraftschluss auf den rostigen Schienen erlaubt entgegen der virtuellen Handhabung von Steuerung und Regler keinen ruhigen Fahrbetrieb. Rostige Schienen sind wie Schmierseife.

Sanden, sanden und abermals sanden lautet die Devise. Mit kaum mehr als Schrittgeschwindigkeit kämpft sich der Zug zu Berge. Nicht schneller als 40 km/h soll er fahren, was für ein aberwitziger Befehl. Hätte man auf den rostigen Schienen nicht erst einmal ein paar Züge zu Tal fahren lassen können? Das permanente San-

den führt dazu, dass die Vorräte auf dem Kesselscheitel langsam zu Neige gehen. Fast aussichtslos ist der verzweifelte Versuch des Heizers, auch noch den letzten Rest Sand vor die Räder zu bekommen. Er klettert aus dem Führerhaus und hangelt sich nach vorn auf den Umlauf, besteigt den Kessel, öffnet den Sandkasten und fegt den noch vorhandenen kümmerlichen Rest zusammen, damit er noch in die Fallrohre kommt. Bei aller Anstrengung der Lokmannschaft ist gerade mal ein Drittel der Steigung überwunden, als der Zug bei der Brücke über die Autobahn A3 endgültig zum Stehen kommt. Stehen? Selbst das ist übertrieben, die Reibung auf den rostigen Schienen reicht noch nicht einmal dazu aus, dass die Lok den Zug mit der Zugsatzbremse (nur die Lok ist in diesem Fall abgebremst) auf der Steigung

Im Gegensatz zu Lok und Personal unserer Geschichte hatte es im Frühjahr 1958 die Mannschaft der Dampflokomotive 38 2347 recht leicht, den Personenzug auf der dreigleisigen Rampe von Hochdahl nach Erkrath zu bringen.

Foto: C. Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnfreunde Witten



halten kann. Langsam beginnt die Fuhre sich zu Tal zu bewegen. Jetzt muss der gesamte Zug gebremst werden, um die erreichte Höhe zu sichern.

Der Kampf von Personal und Maschine ist auch den Fahrdienstleitern nicht unbemerkt geblieben. In Hochdahl ist der Zug schon längst überfällig und der Erkrather Fahrdienstleiter wird noch Zeuge der letzten Momente des hoffnungslosen Kampfes gegen den Berg. Er verständigt eine der beiden Schiebeloks. Kaum ist die Fahrstraße gestellt, macht sich diese auf den Weg. Aber auch die allein fahrende Schiebelok muss mit dem Rost kämpfen. Auch sie beginnt zu schleudern und kündigt sich somit lautstark beim Personal des

Personenzuges und den ungeduldig aus dem Fenster schauenden Fahrgästen an. Schlussendlich können beide Maschinen die Fahrt fortsetzen. Doch auch ihre Zusammenarbeit geht nicht ohne ein Durchrutschen der Treibräder vonstatten. Mit 50 Minuten Verspätung erreicht der Zug schließlich den Bahnhof Hochdahl. Ein mühsamer Kampf gegen die Tücken der Reibung ist beendet. Während die Schiebelok die Kellersche Kupplung löst (s. Folgebeitrag) und wieder zu Tal fährt, kann Zug P 3627 die Fahrt in Richtung Wuppertal und Hagen fortsetzen.

Literatur.: www.bahnen-wuppertal.de/html/rampe-erkrath.html

Die fast vergessene Kellersche Kupplung

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

Schwere Güterzüge mussten auf Steigungsstrecken mit einer Vorspannlokomotive gezogen werden. Mitunter half eine dritte Maschine als Schiebelok am Zugschluss. Damit diese am Ende der Steigung abgehängt werden konnte, ohne den Zug anzuhalten, erfand um 1900 der Geheime Baurat Wilhelm Keller von der Maschineninspektion Aachen die nach ihm benannte Kupplung.

Diese mehrteilige Kupplung wird mit der Einhängeöse in den Zughaken der Schiebelok gehängt. Die entriegelbare Klaue, gesichert durch eine Sperrklinke, kommt auf den Zughaken des Schlusswagens. Von der Sperrklinke verläuft ein Drahtseil über den Langkessel zum

Lokführer im Führerstand. Die Hauptluftleitung zwischen Schiebelok und Schlusswagen wird nicht verbunden. Beide müssen ein Zugschlussignal tragen, am Schlusswagen Zg 3 (Regelschlussignal), an der Schiebelok Zg 4 (Vereinfachtes Schlussignal).

Im Anhang zu den Fahrdienstvorschriften (AzFV) war geregelt, ob die Schiebelok am Signal Sp 1 (Nachschieben einstellen) den Zug verlassen soll. Zum Abhängen drückt die Schiebelok stark auf, um die Kupplung zu entlasten. Nun zieht der Lokführer am Drahtzug und entriegelt damit die Sperrklinke. Die Klaue rutscht vom Zughaken und die Kupplung poltert hörbar an die Pufferbohle. Die Schiebelok gibt das Achtungssig-

Auf dem Güterbahnhof Dresden-Neustadt stand am 23. Juli 1969 die Dampflokomotive 58 1888, ausgerüstet mit der Kellerschen Kupplung.



nal, bremst und kehrt auf falschem Gleis bis zum Abgangsbahnhof zurück. Vor Signal Sp 2 (Halt für Züge auf falschem Gleis) muss sie anhalten und darf bei Signal Sp 3 (Einfahrt für Züge vom falschen Gleis) in den Abgangsbahnhof einfahren. Die Signale Sp 2 und Sp 3 stehen vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom Gleis.

Typische Strecken mit Schiebeleistungen waren die Abschnitte Dresden-Neustadt–Dresden-Klotzsche (Strecke Dresden–Görlitz), Tharandt–Klingenberg-Colmnitz (Strecke Dresden–Werdau) und Sangerhausen–Blankenheim sowie Erkrath–Hochdahl (Strecke Düsseldorf–Wuppertal), Steinbach am Wald–Block Leinenmühle auf der Frankenwaldbahn, die Geislinger Steige zwischen Geislingen und Amstetten (Strecke Stuttgart–Ulm) und die Hartmannshofer Rampe bei Etzelwang (Strecke Nürnberg–Sulzbach-Rosenberg).

Im Zeitalter der Diesel- und Elektro-Loks sind Schiebeleistungen selten geworden, weil die Triebfahrzeuge der modernen

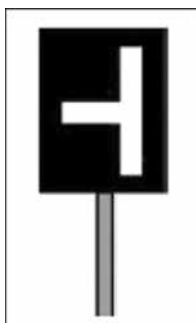
Traktionen nicht nur Universallokomotiven sind, sondern in der Regel auch über eine höhere Leistung als Dampflokomotiven verfügen.

Detail-Ansicht der lose an der Dampflokomotive 58 1888 hängenden Kellerschen Kupplung
Slg. Rettig (2x)

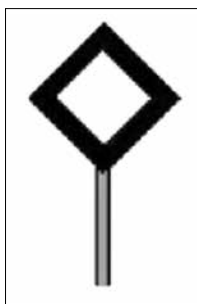


Die Signalbezeichnungen beziehen sich auf das Signalbuch der Deutschen Reichsbahn (DV 301) vom 1. Oktober 1971.

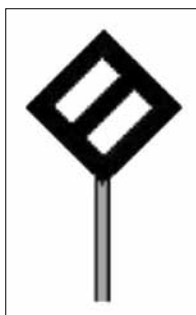
Lit.: Eisenbahn-Journal 11/1996



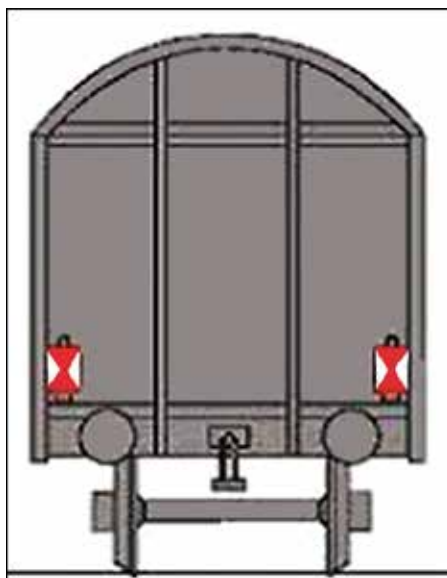
**Signal Sp 1,
Nachschieben einstellen**



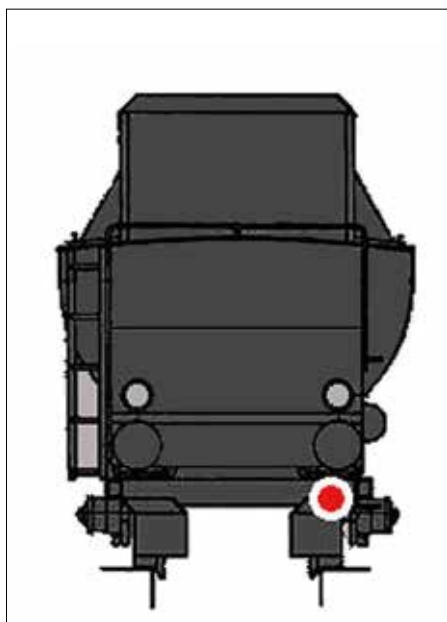
**Signal Sp 2
Halt für Züge auf falschem Gleis**



**Signal Sp 3
Einfahrt für Züge vom falschem Gleis**



**Signal Zg 3
Regelschlussignal**



**Signal Zg 4
Vereinfachtes Schlussignal**

Lückenschlüsse DR/DB vor über 30 Jahren

Redaktion

Der Zweite Weltkrieg hinterließ im geteilten Deutschland auch bei der Eisenbahn seine Spuren. Zwischen der russischen und der britisch/amerikanischen Besatzungszone lief der Bahnverkehr nur noch eingeschränkt oder wurde ganz unterbrochen. Wenige Bahnhöfe an der Demarkationslinie fungierten als Übergabebahnhöfe. Aus ostdeutscher Sicht hießen sie ab 1956 Grenzbahnhöfe (s. Verordnung zur Erleichterung und Regelung von Maßnahmen an der Grenze zwischen der DDR und der BRD vom 3. Mai 1956). Auf DDR-Seite wurden Bahnhofs-Umbauten vorgenommen, um illegale Grenzübertritte zu verhindern. Es entstanden Zäune, Beschaubrücken, Flutlicht-Beleuchtung und Entgleisungsweichen. Jeder Interzonen-/Transitzug wurde genauestens unter die Lupe genommen, vom Amt für Zoll und Kontrolle des Warenverkehrs, von der Transportpolizei, von den Grenztruppen und vom Ministerium für Staatssicherheit. In den ehemaligen Grenzbahnhöfen lässt sich heute nur noch erahnen, mit welcher Präzision Deutsche von Deutschen getrennt wurden.

Übergabe-/Grenzbahnhöfe Ost-West (1989 in Reihenfolge von Nord nach Süd):

- Herrnburg–Lübeck
- Schwanheide–Büchen
- Oebisfelde–Vorsfelde/Wolfsburg
- Marienborn–Helmstedt
- DDR–Westberlin
 - Staaken–Berlin-Spandau
 - Berlin Friedrichstraße–Berlin Zoo
 - Griebnitzsee–Berlin Wannsee
 - Drewitz–Berlin-Steinstücken

- Ellrich–Walkenried/seit 1958 Herzberg
- Wartha–Bebra ab 1945/seit 1963 Gerstungen–Bebra
- Probstzella–Ludwigstadt
- Gütenfürst–Hof

Mit den Botschaftszügen von Prag über Dresden, Reichenbach im Vogtland, Plauen (Vogtl) ob Bf, Gutenfürst nach Hof begann die innerdeutsche Grenze „aufzuweichen“. Am 30. September 1989, gegen 20:50 Uhr, startete der erste „Sonderreisezug“ der Deutschen Reichsbahn (Sr 23360) mit DDR-Flüchtlingsen in Prag. Er traf am nächsten Morgen um 6.14 Uhr in Hof Hbf ein. Fünf weitere Züge folgten auf dieser Relation. Zusammen kamen so über 5 000 DDR-Bürger in die BRD. Am 4./5. Oktober 1989 fuhrn abermals drei Flüchtlingszüge von Prag über Bad Schandau–Dresden nach Hof, fünf weitere verließen die ČSSR über Bad Brambach. Diese acht Züge brachten nochmals um die 7 000 DDR-Bürger in die BRD.

Nach dem Fall der Berliner Mauer am 9. November 1989 erwachte an der innerdeutschen Grenze schlagartig ein verschüttet geglaubtes Gefühl von Gemeinsamkeit und Zusammengehörigkeit. Waren die Gleise über die Grenze hinweg noch vorhanden, so wurden sie spontan für Pendelzüge genutzt. Bei fehlenden Gleisen dachte man bald über einen Lückenschluss nach. Die Grenzöffnung bedeutete für beide deutsche Staatsbahnen eine Herausforderung ganz besonderer Art. Ohne Vorbereitung, quasi von einem Tag auf den anderen, galt es besonders



Das erste Gleisjoch symbolisiert am 26. April 1990 den Lückenschluss zwischen Wartha und Gerstungen

Foto: Bundesarchiv, Bild 183-1990-0426-028/Jürgen Ludwig

für die westwärts strebenden DDR-Bürger Transportkapazitäten zu schaffen. Auch wenn es abenteuerlich anmutende Zugarnituren gab, so konnten die Bahnen ihre Eignung als Massentransportmittel überzeugend unter Beweis stellen. In der Zeit vom 12. November bis zum 31. Dezember 1989 sind mehr als 4 600 zusätzlich eingelegte Personenzüge gefahren. Auslastungen von 200 bis 300 Prozent waren dabei keine Seltenheit.

Am 11. November 1989, zwei Tage nach dem Berliner Mauerfall, organisierten die Einwohner der ostdeutschen Harz-Gemeinde Stapelburg einen Kran und öffneten damit die Grenzbefestigungen zum benachbarten westdeutschen Eckertal. Von Ilsenburg nach Stapelburg (3,8 km) lag noch ein Anschlussgleis der Grenztruppen der DDR. Auf diesem Gleis ließ die Deutsche Reichsbahn ab 18. November 1989 täglich sieben Personenzugpaare pendeln. Der alte, eingemottete Bahnhof von Stapelburg wurde dabei wieder genutzt und fungierte nun als Endbahnhof. Die noch vorhandene Eisenbahnbrücke

über die Ecker diente als Fußweg nach Eckertal. Der Rest der eingleisigen Strecke bis Bad Harzburg war seit dem 13. April 1945 stillgelegt und um 1975 von westdeutscher Seite abgebaut worden.

Am 9. Januar 1990 konstituierte sich in Berlin eine gemeinsame „Verkehrswegekommision DDR-BRD“. Dabei ging es u. a. um den Umbau der acht noch bestehenden und die Wiedereröffnung der unterbrochenen Eisenbahngrenzabschnitte. Spontane Lückenschlüsse gingen meist mit vielen Emotionen einher. Den Anfang machte der Abschnitt Walkenried–Ellrich (4,5 km) an der Bahnstrecke Northeim–Nordhausen, der noch eingleisig vorhanden war und nur für wenige Güterzüge täglich genutzt wurde. Bereits am 12. November 1989 fassten sich fünf Bundesbahner ein Herz und fuhren spontan mit dem Dieseltriebwagen 634 652-2 von Herzberg (Harz) nach Ellrich, mit der notwendigen Zugmeldung natürlich. 13-mal fuhr der Triebwagen an diesem Tag hin und her und jedes Mal wurde das Stahlgittertor am Bahnhof Ellrich geöffnet und geschlos-



Seit dem 26. September 1992 fährt die Werratalbahn zwischen Eisenach und Gerstungen wieder zweigleisig. V.l.n.r.: Hessens Ministerpräsident Hans Eichel, Bundesverkehrsminister Dr. Friedrich Zimmermann, Ministerpräsident des Freistaates Thüringen Bernhard Vogel und der Präsident der Reichsbahndirektion Erfurt Siegfried Knüpfer

sen. Daraus entwickelte sich der erste regelmäßige deutsch-deutsche Eisenbahn-Personenverkehr nach der Grenzöffnung.

Am 22. Januar 1990 wurde der regionale Personenverkehr zwischen Potsdam (Stadt) und Berlin-Wannsee (8,0 km) wieder aufgenommen. DDR-Grenzbahnhof war Potsdam Griebnitzsee. Für den Wendezugbetrieb kamen, ganz außergewöhnlich, eine Diesellok V 180 des DDR-Regierungszuges mit Psiw-Doppelstockwagen zum Einsatz. Der reguläre S-Bahn-Betrieb begann hier erst wieder am 1. April 1992.

Die innerstädtische Verbindung über den Bahnhof Berlin Friedrichstraße hatte es mit vielen Einschränkungen immer gegeben. Ab dem 1. Juli 1990 durfte jeder mann die Transitzüge nach dem Westen bereits ab Berlin Ostbahnhof benutzen. Ab dem 2. Juli 1990 lief der S-Bahn-Betrieb wieder ungestört und ohne Kontrollen.

Ab 14. Februar 1990 trafen sich im Eisenacher Fürstenbahnhof die „Männer der ersten Stunde“, wie eine Zeitung formu-

lierte. Thema war die Wiedereröffnung der Werratalbahn Eisenach–Wartha–Gerstungen, die teilweise durch hessisches Gebiet verlief. Am 16. Februar 1990 schlossen die DR und DB dazu eine Übereinkunft und am 26. April 1990 gab es „grünes Licht“ zum vorerst eingleisigen Wiederaufbau des 1978 abgebauten Streckenabschnittes zwischen den Bahnhöfen Wartha und Gerstungen. Es begann mit der symbolischen Montage eines 15 Meter langen Gleisstückes am Bahnhof Wartha. Die Wiedereröffnung als eingleisige Strecke fand am 25. Mai 1991 statt. Die zweigleisige Inbetriebnahme folgte am 26. September 1992 (s. Bahn&Modell, Heft 19, Seite 61 ff).

Im April 1990 begannen die Schulung von DR-Personal auf DB-Strecken und umgekehrt. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, um in großem Umfang mit DB-/DR-Loks auf den Gleisen der jeweils anderen Bahn zu fahren. Bereits zum Sommerfahrplan 1990 kamen Kasseler 216 bis nach Jena, im Gegenzug rollten 132 bis Kassel und Hamburg, 112 aus Nordhausen bis Northeim und Altenbeken. Am 8. Mai 1990 vereinbarten die deutschen Staatsbahnen den wechselseitigen Einsatz von Triebfahrzeugen und Zugpersonal über die Betriebswechselbahnhöfe Lübeck (DB), Büchen (DB), Oebisfelde (DR), Helmstedt (DB), Ellrich (DR), Gerstungen (DR), Probstzella (DR) und Hof (DB) hinaus.

Im Januar 1990 begannen die Rodelarbeiten für den Wiederaufbau des Gleisabschnitts Arenshausen–Eichenberg (3,9 km). Die zweigleisige Hauptbahn Halle (Saale)–Hann. Münden war 1945 hier von den Amerikanern unterbrochen und dann 1952 im DDR-Grenzabschnitt gänzlich abgebaut worden. Für den Lückenschluss wurde zwischen DR und DB



Im April 1990 ist die Lücke zwischen Arenshausen und Eichenberg noch nicht geschlossen.

nur ein Gleis vereinbart. Beide Bahnen bauten so, von sich aus gesehen, das rechte Gleis wieder auf. Der Irrtum fiel erst kurz vor dem Zusammentreffen des Schienenstranges an der Grenze auf. Das Problem wurde kurzfristig gelöst, indem die DR auch das zweite Gleis verlegte. Am 3. Mai 1990 war die Lücke technisch geschlossen. Am 26. Mai 1990 rollte wieder der erste Personenzug, gezogen von der Dampflok 01 1531-1. Ab 27. Mai 1990, mit

Verkehrsminister der DDR Horst Gibtnier (rechts) und Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Dr. Knittel (links) präsentierten am 26. Mai 1990 das Zuglaufschild für den ersten Sonderzug zwischen Arenshausen und Eichenberg.



Beginn des Sommerfahrplans, verkehrten sogar wieder Schnellzüge.

Ganz offiziell wurde das „Lückenschlussprogramm“ zwischen der DB und der DR erst am 6. Juli 1990 beschlossen. Vor Ort war man also wesentlich schneller.

Am 2. Juni 1990 gaben die Verkehrsminister beider deutscher Staaten „Grünes Licht“ für gleich zwei Lückenschlüsse, zwischen Neustadt b. Coburg–Sonneberg (4,3 km) an der Strecke Coburg–Sonneberg (Thür) Hbf und zwischen Mellrichstadt–Rentwertshausen (11,1 km) an der Strecke Schweinfurt–Meiningen. Die Präsidenten der BD Nürnberg Dr. Horst Weigelt und der Rbd Erfurt Siegfried Knüpfer sorgten dafür, dass trotz verschiedener technischer Besonderheiten die Bauarbeiten zügig voranschritten. Die Lückenschlussmaßnahmen, die Investitionen in Höhe von 86 Millionen DM erforderten, begannen im Juli 1990 in Sonneberg und im Frühjahr 1991 in Rentwertshausen.

Am 30. September 1951 hatte die letzte Übergabefahrt zwischen Neustadt b. Coburg und Sonneberg stattgefunden. Im Frühjahr 1952 wurden die Gleise auf thüringischer Seite abgebaut. Im Westen blieben die Gleise liegen und wurden – für Rangierfahrten – aus dem Neustädter Bahnhof genutzt. Der restliche Abschnitt bis zur Grenze verwilderte, ohne dass lange Jahre ein Rückbau stattfand. Nach dem Fall der innerdeutschen Grenze wurde sofort der Lückenschluss zwischen Neustadt und Sonneberg in Angriff genommen. Dazu musste allerdings erst ein Trassenabschnitt von der bayerischen Forstverwaltung zurück erworben werden. Im September 1991 schließlich ging der Abschnitt Sonneberg–Neustadt b. Coburg, nun elektrifiziert, wieder in Betrieb.



Am 27. Mai 1990 verkehrte der erste IC zwischen Frankfurt (Main) Hbf und Leipzig Hbf. Hier die Ankunft des IC 155 in Leipzig Hbf um 11.59 Uhr, Gleis 8
Historische Sammlung DB AG (4x)

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es auch zwischen Rentwertshausen und Mühlfeld keinen Bahnverkehr mehr, dazwischen lag die Demarkationslinie. Die DR hatte 1946 ein Gleis und 1949 das zweite Gleis zurückgebaut. Auch auf DB-Seite war das zweite Gleis zwischen 1947 und 1950 abgebaut worden. 1947-1971 fuhr die DB aber noch eingleisig bis Mühlfeld. Danach war Mellrichstadt der letzte Bahnhof auf westdeutscher Seite. Die DB versuchte den unbenutzten Gleiskörper zu erhalten, auf DR-Seite verfiel er. Bereits am 9. August 1991 war die Lücke zwischen Rentwertshausen und Mellrichstadt geschlossen. Besonders die Brücken auf der Ostseite verschlangen viel Geld.

Die beiden Wiedereröffnungsfeiern fanden am 28. September 1991 mit Volksfesten in Sonneberg und Meiningen statt. Den Eröffnungszug in Meiningen zog wieder die Dampflokomotive 01 1531-1, nachgeschoben von der 62 015.



Sammlung Kuhne

Seit dem Juli 1992 verkehrt auch die Brockenbahn wieder planmäßig von Drei Annen Hohne bis zum höchsten Gipfel Norddeutschlands (19 km). Nach dem Mauerbau war am 14. August 1961 der letzte Personenzug auf den Berg gefahren. 1987 wurde auch der Versorgungsgüterverkehr komplett eingestellt. Ab Schierke waren seitdem 13,3 Gleiskilometer stillgelegt. Sie mussten 1990/91 mit viel Aufwand komplett saniert werden. Das Tor zum Brocken hatten Aktivisten bereits am 3. Dezember 1989 gestürmt. Am 15. September 1991 starteten in Schierke zwei



Der erste öffentliche Personenzug nach der Wiedervereinigung trifft am 15. September 1991 auf dem Brocken-Bahnhof ein.
Historische Sammlung DB AG

Sonderzüge zur offiziellen Wiedereröffnung der Brockenbahn.

Der vorerst letzte Lückenschluss fand am 22. Mai 1993 zwischen Plauen (Vogtl) und Hof, zwischen der Rbd Dresden und der BD Nürnberg statt. Dabei handelte es sich „nur“ um die Wiederherstellung des zweiten Gleises.

Noch im Rahmen des Lückenschlussprogramms wurde die Strecke Camburg–Jena–Saalfeld–Probstzella bis Mai 1995 zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Der zweigleisige Ausbau von Probstzella bis Ludwigstadt (über die Grenze Thüringen/Bayern hinweg) zog sich noch bis 1997 hin.

Die ebenfalls unterbrochene Strecke Uelzen–Stendal wurde 1990 zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit N° 3 erklärt. Vollständig neu errichtet ging sie erst 1999 als eingleisige, elektrifizierte Hauptbahn wieder in Betrieb.

Literatur:

- 1) „Niedersachsen – Vom Grenzland zum Land in der Mitte“, Schriftenreihe der Niedersächsischen Landeszentrale für politische Bildung, Hannover 1991 auf www.politische-bildung.de/niedersachsen/deutschland.mitte.pdf
- 2) „Lückenschluß Plauen (Vogtl)–Hof (Saale)“, RBD Dresden/BD Nürnberg 1993
- 3) „Deutsch-deutsche Grenzbahnhöfe“, Bernd Kuhlmann, GeraMond-Verlag 2006



Zuglaufschild Lückenschluss Plauen-Hof
Sammlung Kuhne

Die Eilzüge der Deutschen Reichsbahn

vor 50 Jahren

Horst Naumann, Berlin – BSW-Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente

Eilzüge verkehrten in Deutschland regelmäßig seit 1928, seit die 4. Wagenklasse wegfiel. Sie bildeten die unterste Gattung der schnellfahrenden Züge im Personenverkehr. Sie verbanden die Großstädte mit der Fläche, d.h. sie hielten in Klein- und Mittelstädten – aber nicht auf jedem Dorf, das blieb den Personenzügen vorbehalten. Eilzüge führten 1., 2. und 3. Klasse und auf bestimmten Relationen auch Speisewagen bzw. eine Bewirtschaftung durch die MITROPA. In der Anfangszeit führte man bei der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG)

einen eigenen Eilzug-Wagentyp ein, für den die Doppeltüren am Wagenende charakteristisch waren.

1956 wurde die 3. Wagenklasse auch bei der Deutschen Reichsbahn (DR) abgeschafft und die Eilzug garnituren wurden beliebiger und waren kaum noch von Schnellzügen zu unterscheiden. Umlaufmäßig waren sie oft mit Schnellzügen (D-Zügen) gekoppelt.

Eilzüge waren, wie Schnell- oder Expreszüge, zusätzlich zum Preis einer Fahrkarte zuschlagpflichtig:

Entfernungszonen- (km)	Eilzüge		Schnellzüge		Expreszüge *	
	1. Kl.	2. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	1. Kl.	2. Kl.
	(Mark)		(Mark)		(Mark)	
Zone 1 1-300	3,00	1,50	6,00	3,00	4,00	2,00
Zone 2 über 300	5,00	2,50	10,00	5,00	6,00	3,00

* zusätzlich zum Schnellzug-Zuschlag

Eilzugwagen der Gattung "C4ü" (33 086 Dresden | 50 80 28-11 100-5 D-DLFB) der Dampflokreunde Berlin in einem Sonderzug am 1. Sept. 2018 in Halle (Saale)

Foto: Clemens T. Kral



Das Jahr 1973 brachte zwei wichtige Ereignisse bei der Deutschen Reichsbahn:

- Mit dem Sommerfahrplan wurde ein einheitliches Zugnummernsystem für alle Reisezüge eingeführt (jede Zugnummer gab es nur noch einmal am Tag).
- Als ein Ergebnis des Grundlagenvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik wurde zusätzlich ein kleiner Bahn-Grenzverkehr eingeführt. Speziell für Tagesreisen fuhr ab 5. Juli Eilzüge über drei Grenzübergänge. Diese verkehrten auf den Relationen Helmstedt–Marienborn–Eilsleben (b Magdeburg), Hof–Gutenfürst–Plauen (Vogtl) und Lichtenfels–Probstzella–Saalfeld. Der kleine Grenzverkehr endete mit der Grenzöffnung 1989 und wurde durch neue, längere Verbindungen ersetzt.

Die Zugverbindungen der DR waren im Gegensatz zu heute nachfrage- und nicht angebotsorientiert. Daher gab es bestimmte Stammrelationen, aber auch

Einzelverbindungen. Mit wenigen Ausnahmen waren die Eilzüge im DR-Zugnummernsystem ab 500 aufwärts eingereiht. Zu den Ausnahmen zählten einige Eilzüge in Mecklenburg. Sie waren in der 400er Reihe zu finden. Eigentlich war die 400er Reihe den Zügen im Auslandsverkehr der DR vorbehalten. Auch Kurswagen gab es, die von Schnellzügen kamen oder in Personenzügen weiterliefen.

Ab 3. Juni 1973 bot die DR erstmalig eine durchgehende Eilzugverbindung Leipzig–Karl-Marx-Stadt–Cranzahl und zurück (E 771/774) an. Damit entstand eine Verbindung ins Erzgebirge. Cranzahl war und ist bekanntlich Ausgangspunkt der Schmalspurbahn zum Fichtelberg nach Oberwiesenthal. Insbesondere der Wagenpark wechselte beim E 771/E 774 häufig. Erst kam ein fünfteiliger Doppelstock-Gliederzug zum Einsatz, dann ab 1975 acht Schnellzugwagen (Bghw) und ab 1984 „Lange Halberstädter“.

Neu ab dem Winterfahrplan 1973/74 war eine Eilzug-Verbindung nach/von Polen. Der E 314 verband Berlin mit den polnischen Hafenstädten Szczecin und Gdynia (Rückfahrt als E 315). Diese Züge führten auch einen Schlaf- und Liegewagen. Ende der 1970er Jahre wurde daraus eine D-Zug-Verbindung. Bei der knappen Hälfte aller Eilzüge (52) gab es die Möglichkeit einer Platzkartenreservierung.

Im Winterfahrplan 1973/74 betrieb die DR 119 Eilzüge pro Tag. Zu den Stammrelationen zählten folgende Verbindungen:

- Schwerin/Wismar–Rostock–Stralsund (–Greifswald)
- Berlin–Stendal
- Aschersleben–Berlin
- Erfurt–Magdeburg
- Gera–Erfurt



E-Zuschlag
Sammlung Blo-
belt

E 802 (Son-
neberg—Saal-
feld—Gera-
Leipzig) mit
Dampflokom 01
0521-3 kurz
nach der Aus-
fahrt in Saal-
feld am 14.
Mai 1979
Foto: Law-
rence



- Zittau–Berlin
- Erfurt–Leinefelde
- Leipzig–Karl-Marx-Stadt (–Cranzahl)
- Leipzig–Gera–Saalfeld (–Sonneberg)
- (Leipzig–) Halle (Saale)–Halberstadt
- (Leipzig–) Halle–Nordhausen–Heiligenstadt
- Cottbus–Leipzig
- Görlitz–Dessau–Magdeburg
- Zittau–Dresden
- Dresden–Frankfurt (Oder) (–Angermünde)

Im Laufe der Jahre kam es auch bei den Eilzügen zu Änderungen der Zugnummern und damit zu Zuordnungen in eine andere Zugnummernreihe, z. B. Aschersleben–Berlin:

E 305/306 neu ab 1957, E 341/342 ab 1969, E 341-344 ab 1971, E 550-557 ab 1973 und schließlich E 741-746. Als Zugloks wechselten sich bis 1976 verschieden Dampfloktypen ab, dann folgten die Dieselloks 118 und 132.

Mit dem Sommerfahrplan 1992 wurden die meisten Eilzug-Relationen bei der DR eingestellt. Nach 30 Jahren, am 21. Mai 2022, haben Eisenbahnenthusiasten aus

Berlin - Angermünde - Ranzow-Golyn																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
planmäßige Abfertigung																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
Therapie	Anzahl	1.00	1er	2.00	Anzahl	1.00	Anzahl	Therapie																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
<table> <tr> <th>Therapie</th><th>Anzahl</th><th>1.00</th><th>1er</th><th>2.00</th><th>Anzahl</th><th>1.00</th><th>Anzahl</th><th>Therapie</th><th></th></tr> <tr> <td>1.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>2.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>3.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>4.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>5.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>6.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>7.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>8.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>9.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>10.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>11.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>12.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>13.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>14.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>15.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>16.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>17.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>18.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>19.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>20.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>21.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>22.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>23.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>24.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>25.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>26.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>27.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>28.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>29.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>30.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>31.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>32.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>33.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>34.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>35.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>36.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>37.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>38.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>39.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>40.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>41.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>42.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>43.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>44.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>45.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>46.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>47.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>48.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>49.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>50.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>51.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>52.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> <tr> <td>53.00</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr> </table>	Therapie	Anzahl	1.00	1er	2.00	Anzahl	1.00	Anzahl	Therapie		1.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	16.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	21.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	22.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	23.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	24.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	25.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	26.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	27.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	28.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	29.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	31.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	32.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	33.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	34.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	35.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	36.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	37.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	38.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	39.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	40.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	41.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	42.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	43.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	44.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	45.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	46.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	47.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	48.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	49.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	50.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	51.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	52.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1	53.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1									
Therapie	Anzahl	1.00	1er	2.00	Anzahl	1.00	Anzahl	Therapie																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
1.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
2.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
3.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
4.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
5.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
6.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
7.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
8.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
9.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
10.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
11.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
12.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
13.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
14.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
15.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
16.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
17.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
18.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
19.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
20.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
21.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
22.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
23.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
24.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
25.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
26.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
27.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
28.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
29.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
30.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
31.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
32.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
33.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
34.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
35.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
36.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
37.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
38.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
39.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
40.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
41.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
42.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
43.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
44.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
45.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
46.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
47.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
48.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
49.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
50.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
51.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
52.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
53.00	1	1	1	1	1	1	1	1	1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												

Quelle: DR-Fahrpläne des internationalen Verkehrs, Winter 1973/74

Köthen nochmals den E 741/746 auflieben lassen. Er verkehrte von Aschersleben über Güsten, Bernburg, Köthen, Dessau, Roßlau, Belzig, Michendorf, Berlin-Schöne-weide nach Berlin Lichtenberg und zurück (ab Aschersleben 7.55 Uhr, an Berlin Lichtenberg 11,15 Uhr, ab Berlin Lichtenberg 18.40 Uhr, an Aschersleben 21.40 Uhr). Eine Diesellok „Ludmilla“ führte sieben Reisezugwagen der 1980er Jahre. Während des siebenstündigen Aufenthaltes in Berlin konnte auch das Museum-Bw Berlin-Schöne-weide besichtigt werden. Hier sind u.a. Wagen des ehemaligen „Zwickauer Traditions-Eilzuges“ als Leihgabe des DB Museums zu sehen.



Sonderzug E 741 Aschersleben–Berlin am 21. Mai 2022 mit Diesellok 132 293-2 ("Ludmilla")
Foto: A. Richter

Fahrkarte Sonderzug E 741

Sammlung Naumann

Schwerin, die Unstrutbahn und drei alte Fotos

Redaktion

Seit es die Eisenbahn gibt, hält sie ihre Zeitgenossen in Bann. Und sie benötigt stets neue Infrastruktur. Für Bahnhofsbauten werden Architekten und Bauleiter gebraucht. Diese Berufsgruppe pflanzt sich in manchen Familien fort und ernährt noch heute die Kindeskinder. So geschehen bei Christine Ernst aus Stuttgart. Ihr Urgroßvater war Architekt, ebenso der Großvater, der Vater und sie selber ist es auch. Da ist es natürlich interessant, mehr über die vergangene Epoche zu erfahren. Drei historische Eisenbahn-Fotos aus dem Nachlass ihres Vaters ließ sie der Redaktion zukommen und erhoffte sich dazu nähere Informationen.

Lassen wir zuerst Christine Ernst selbst zu Wort kommen:

„Von meinem Vater habe ich eine Menge Familienfotos und -dokumente geerbt. Dabei habe ich festgestellt, dass nicht nur mein Urgroßvater, der Architekt Ernst Moeller, viele Gebäude für die Bahn gebaut hat, sondern auch andere Vorfahren für die Eisenbahn tätig waren. So fand ich u.a. tolle historische Fotos vom Bau der Eisenbahn im Unstruttal, an dem mein anderer Urgroßvater August Riemann beteiligt war.

Auf den Spuren Ernst Moellers bin ich Anfang des Jahres mit Freunden nach Schwerin gefahren, um den Schweriner Hauptbahnhof zu besichtigen, dessen Bau

Im Sommer 1888 befindet sich die Unstrutbahn noch im Bau. Der Fluss hat Niedrigwasser und das Gleis ist noch nicht nivelliert.

Foto 1: Sammlung Ernst



1889/90 in den Händen von Ernst Moeller und Carl Jakobi lag. Ich habe mich sehr gefreut, dass ein Schild am Eingang zum ehemaligen Fürstenzimmer darauf hinweist. Da witzigerweise Carl Jakobi ebenfalls ein Vorfahre von mir ist, fand ich das natürlich sehr spannend. In Peter Falows Buch „Schwerin und sein Bahnhof“ wird mein Urgroßvater Ernst Moeller auch als Architekt der Eisenbahndirektion – direkt hinter dem Bahnhof – erwähnt. Dieses Gebäude war mir bei unserem Besuch schon besonders aufgefallen. Deshalb wollte ich mir nach weiteren Recherchen das Buch über die Eisenbahndirektion Schwerin aus der BSW-Reihe „Deutsche Eisenbahndirektionen“ von Lothar Kuhne und Wolfhard Noack bestellen. Leider war das Buch schon vergriffen, doch in einem Telefongespräch mit dem Autor Lothar Kuhne kamen wir auch auf die drei alten Eisenbahn-Fotos meines anderen Urgroßvaters, August Riemann, zu sprechen. Die beiden Urgroßväter kannten sich zur Aufnahmezeit der Fotos mit hoher Wahrscheinlichkeit noch nicht. Vermutlich hat aber ihre beiderseitige Tätigkeit für die Eisenbahn später dazu beigetragen, dass sich ihre Kinder kennen

und lieben gelernt haben – und meine Großeltern geworden sind.“

Das erste Foto zeigt einen unfertigen Schienenstrang entlang der Unstrut. Die Unstrut entspringt im Eichsfeld in Nordthüringen und mündet in Naumburg im Südwesten Sachsen-Anhalts in die Saale. Um das Eisenbahn-Planum anzulegen, mussten die Buntsandsteinhänge an den Steilufeln trassiert werden, rechts an den hellen Stellen gut zu erkennen. Schon ist ein Bauwagen auf dem Gleis, aber die Schwellen sind noch nicht eingeschottert. Da die Bauarbeiter leichte Kleidung tragen, wird es sich um die warme Jahreszeit handeln. Der Bahnbau begann im September 1887 und endete im September 1889. Nach dem Baufortschritt und der Kleidung lässt sich das Bild somit auf den Sommer 1888 datieren.

Die Gegend gehörte seit 1815 zum Königreich Preußen (Provinz Sachsen, Regierungsbezirk Merseburg). Schon damals begeisterten sich viele Liebhaber an der malerischen Weinlandschaft, die Besucher und Frachtgut anzog. Besonders Freyburg wurde durch seine Sektkellerei bekannt (ab 1948 Rotkäppchensekt).



Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Donndorf (km 44,3) ist im Sommer 1888 fast fertig. Um Wohnraum zu gewinnen, wurde es in den 1920er Jahren um eine zweite Etage aufgestockt. Heute wird das Gebäude (zweckentfremdet) von einer Obstsaft-Kelterei genutzt.
Foto 2: Sammlung Ernst

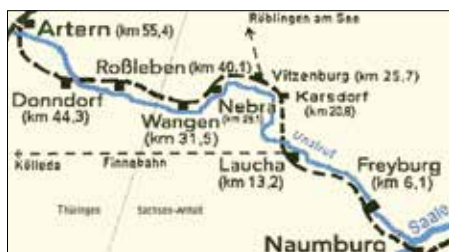
Für den Bau der Unstrutbahn war seinerzeit die Königlich Preußische Eisenbahndirektion Erfurt zuständig. Sie richtete in Roßleben eine Neubauabteilung ein. Die Strecken-Konzession für die eingleisige Secundärbahn datiert vom 4. April 1884. Die Linienführung von Naumburg bis Roßleben folgt der Unstrut. Zwischen Roßleben und Donndorf lag die sumpfige Riedaue, sodass Dammschüttungen und mehrere Brücken notwendig wurden. Dadurch und durch anhaltende Streitfragen über die Geländennutzung verzögerte sich der Baubeginn über drei Jahre, bis endlich im September 1887 an verschiedenen Stellen gleichzeitig begonnen wurde. Die Gründung des Donndorfer Bahnhofsgebäudes war wegen des sumpfigen Untergrundes besonders schwierig. Zuerst musste ein umgekehrtes Tonnengewölbe mit Stützen errichtet werden, auf denen die Aufbauten ruhen. Das zweite Foto zeigt dessen Baufortschritt wieder im Sommer 1888.

Am Ausgangspunkt in Naumburg berührt die Unstrutbahn die Hauptbahn Halle/Leipzig–Erfurt–Bebra. In Artern, am Endpunkt, trifft sie nach 55,4 Kilometern

auf die Hauptbahn Sangerhausen–Erfurt. Der Streckenabschnitt Naumburg–Nebra liegt heute in Sachsen-Anhalt, die Reststrecke bis Artern im Bundesland Thüringen. Zwischen Wangen und Roßleben liegt Memleben, allerdings ohne Bahnhof. Hier wurde im Mittelalter deutsche Geschichte geschrieben, hier stand eine Kaiserpfalz und hier starben im 10. Jahrhundert König Heinrich I. und sein Sohn Kaiser Otto I. der Große.

Auf der Unstrutbahn verkehrten anfangs täglich vier, später fünf Personenzugpaare. Die Fahrzeit des Dampfzuges von Naumburg nach Artern betrug ca. 2,5 Stunden. In Karsdorf entstand ein Zementwerk und bei Roßleben ein Kaliwerk,

Strecken-Kilometrierung Zeichnung L. Kuhne



Im Bahnhof Karsdorf (km 20,8) überspannt heute eine riesige, 2 668 Meter lange Talbrücke der Schnellfahrstrecke Halle/Leipzig–Erfurt (VDE 8) die Gleise der Unstrutbahn.
Foto: Tnemtsoni



die beide den Großteil des Güterverkehrs begründeten. Es kamen ausschließlich Dampflokomotiven der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung zum Einsatz.

Hundert Jahre später, nach der Wende 1990, wanderte der Güterverkehr immer mehr auf die Straße ab. Am 31. Dezember 2001 wurde er zwischen Nebra und Reinsdorf (b Artern) ganz eingestellt. Seit Dezember 2006 bestellte das Land Thüringen wegen Unwirtschaftlichkeit auch keinen Personennahverkehr mehr auf dieser Strecke. Daher wurde die Unstrutbahn im Dezember 2007 zwischen Nebra und Artern stillgelegt. Den stillgelegten Abschnitt verkaufte die DB Netz AG im Mai 2008 an die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE). Damit ist die Unstrutbahn (Strecke 6726) heute zweigeteilt. Das Bundesland Sachsen-Anhalt bestellte den Personennahverkehr weiter zwischen Naumburg und Nebra (km 29,1).

Auf dem Mittelberg bei Wangen wurde 1999 die weltberühmte Himmelsscheibe von Nebra gefunden. In der Nähe entstand das Besucherzentrum Arche

Nebra. Um dieses per Bahn erreichen zu können, eröffnete die DRE im April 2009 bei km 31,5 einen neuen Haltepunkt Wangen (Unstrut), eine Station nach Nebra. Seit 9. Dezember 2018 bedient das Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio stündlich den Abschnitt Naumburg (Saale)–Wangen (Unstrut) und zurück (RB 77). Die Fahrzeit des Dieseltriebwagens beträgt rund eine Stunde.

Im Jahr 2005 gründete sich der Verein „Interessengemeinschaft Unstrutbahn e. V.“ Sein langfristiges Ziel war und ist es, den Güter- und Personenverkehr auf der gesamten Unstrutbahn zu reaktivieren. In Laucha (km 13,2) unterhält dieser Verein ein Eisenbahnmuseum und in Nebra (km 29,1) die Ausstellung „Signalpark“. Dabei handelt es sich um die an der Strecke nicht mehr benötigten, aus der Sowjetunion importierte, EZMG-Signale. Zusammen mit Abellio organisierte der Verein jährlich ca. 80 Sonderfahrten bis Donndorf. Doch auf Grund des schlechten Zustandes der Gleise und Brücken zwischen Roßleben und Donndorf können auf diesem Streckenabschnitt aktuell gar keine Züge verkehren.



Gruppenfoto im August 1902 vor der preußischen Dampflokomotive 1045 (dreifach gekuppelte Güterzuglok, Bauart Egestorff) im Bahnhof Rotenkamp. Foto 3: Sammlung Ernst

Das dritte Foto zeigt eine Ausflüglergruppe im August 1902 – nicht an der Unstrutbahn, sondern auf dem damals neu angelegten Bahnhof Rotenkamp. Der Urgroßvater August Riemann steht in der hinteren Reihe als zweiter von rechts. Der Bahnhof Rotenkamp lag bei km 7,2 an der

preußischen Nebenbahnstrecke Schandellah-Oebisfelde, die im Oktober 1902 offiziell eröffnet und Ende Mai 1992 stillgelegt wurde. Rotenkamp ist heute ein Ortsteil der Stadt Königslutter am Elm im niedersächsischen Landkreis Helmstedt. Der Bahnhof hieß zuletzt Boimstorf-Rotenkamp.

Vor 100 Jahren schon Fahrdraht in Görlitz

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

In Bahn&Modell, Heft 46, Seite 14 ff berichteten wir über die seit 2011 geplante Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden–Görlitz. 2021 musste der sächsische Ministerpräsident verkünden, dass die Strecke vorläufig nicht elektrifiziert werden kann, da der „Lausitz-Fördertopf“ umverteilt wurde. Dabei reichte der Fahrdraht vor 100 Jahren schon einmal bis nach Görlitz.

Um die Wende zum 20. Jahrhundert rückte in Deutschland die elektrische Traktion für Vollbahnen immer mehr ins öffentliche Interesse. Nach erfolgreich ver-

laufenen Versuchen entschied sich die königlich Preußische Eisenbahnverwaltung (KPEV) zur eingehenden Erprobung im Betriebseinsatz. Neben einer Flachlandlinie (Dessau–Bitterfeld) wurde eine Gebirgsstrecke mit schwerstem Zugverkehr und schwierigen klimatischen Bedingungen ausgesucht. Die Wahl fiel auf die Schlesische Gebirgsbahn (SGB) Königszelt–Lauban einschließlich einiger abzweigender Nebenstrecken. Zusätzlicher Standortvorteil war die preiswerte Waldenburger Steinkohle, die sich gut zur Verstromung

Karte Elektrifizierung Schlesi- sches Netz 1928

Quelle: Elektrische Bahnen
1928, S. 40



eignete. Nachdem auch das preußische Kriegsministerium unter der Bedingung einer ausreichenden Vorhaltung einsatzfähiger Dampfloks zustimmte, beschloss der preußische Landtag am 30. Juni 1911 das Kreditbewilligungsgesetz zur „Elektrisierung“ der SGB. Bereits im Folgejahr begannen die Elektrifizierungsarbeiten und der Bau des Bahnkraftwerkes Mittelsteine. Am 2. April 1914 lieferte der Generator den ersten Strom für den Probebetrieb mit elektrischen Triebwagen auf der Strecke Nieder-Salzbrunn–Halbstadt.

Die weitere Elektrifizierung wurde durch den Ersten Weltkrieg beeinträchtigt, da ein Großteil des Kupfers für militärische Zwecke abgegeben werden musste. So erreichte der Fahrdraht erst 1921 Lauban, wobei der elektrische Betrieb offiziell am 3. April 1922 begann. Hier wurde ein Unterwerk für die Umspannung des Bahnstromes errichtet und die ehemalige königliche Eisenbahnwerkstätte für die E-Lok-Ausbesserung erweitert. Nun konnte die Reststrecke der SGB bis Görlitz in Angriff genommen werden. Ab 15. August

Bahnhof Görlitz Mitte der
1920er Jahre mit den elek-
trifizierten Einfahrgleisen
aus Richtung Moys, links
das Reiterstellwerk Got.
Sammlung Rettig





Der Schnellzug aus Hirschberg (Jelenia Góra) kurz vor Görlitz (bei km-Stein 251,8 der Strecke Kohlfurt–Görlitz). Er überquert gerade den Neißeviadukt und wird von der E17 114 gezogen.

Sammlung Rettig



1923 stand die Oberleitung unter Spannung. Zwei Wochen lang fanden Mess- und Probefahrten mit der Zweisektions-Lokomotive EP 209/210 statt. Ein neues Zeitalter begann!

Der elektrische Betrieb zwischen Lauban und Görlitz wurde am 1. September 1923 eröffnet. Zahlreiche Schaulustige der Neiße Stadt drängten sich am Blockhaus und auf der Straßenbrücke, um 11:23 Uhr den D 192 (Breslau–Hirschberg–Görlitz–Berlin) als ersten planmäßig mit einer E-Lok bespannten Schnellzug zu erleben. Aber auf dem Bahnsteig erwarteten nur wenige Interessenten die neue Lokomotive, denn

Einer der letzten Fahrleitungsmaste mit dem Schild „Halt für elektrische Fahrzeuge“ stand noch 1989 auf dem Verschiebebahnhof Schlauroth, im Hintergrund das Stellwerk W 2.

Foto: W. Rettig



Im Bw Görlitz waren nur die Gleise 36 und 37 mit Fahrdrabt überspannt. Auf Gleis 37 steht 1936 die E 18 15 mit Olympia-Schmuck und einem Messwagen des Reichsbahn-Zentralamtes.

Sammlung Rettig

eine Bahnsteigkarte für inflationäre 100 000 M konnten sich die Wenigsten leisten. Die E-Lok war kränzege schmückt und im Eröffnungszug fuhren zahlreiche Betriebs- und Baubeamte mit. Ein Zeitungsreporter schwärmte am Folgetag im „Neuen Görlitzer Anzeiger“: „...Noch 20 Jahre, dann wird man überall elektrisch fahren, dann ist das Dampfross nur noch ein Überbleibsel aus Großmutter's Zeit...“.

Zur selben Zeit wurde auf der 3,2 Kilometer langen Güterzugstrecke nach Schlauroth die Elektrifizierung vorbereitet. Ab 20. März 1924 stand auch hier die Oberleitung unter Spannung und es konnten Güterzüge ohne Halt in Görlitz bis zum Verschiebebahnhof Schlauroth elektrisch fahren. Der Abspannmast auf

Gleis 3E gegenüber dem Hp Schlauroth bildete für 21 Jahre den westlichsten Endpunkt des elektrifizierten schlesischen Eisenbahnnetzes von fast 300 Kilometern Länge.

Dank der Elektrifizierung konnte auf der SGB die mittlere Geschwindigkeit für Güterzüge von 30 km/h auf 45 km/h gesteigert werden. Obwohl Klimaschutz damals noch ein Fremdwort war, machte sich die schadstofffreie Traktion durch verbesserte Luftqualität in den Bahnhofsbereichen bemerkbar. Die elektrischen Lokomotiven und Triebwagen des schlesischen Eisenbahnnetzes wurden in der Hauptwerkstätte Lauban unterhalten (ab 1925 Eisenbahn-Ausbesserungswerk EAW, später RAW). Görlitz erhielt eine Fahrleitungsmeisterei (Flm), musste sie aber 1932



Der elektrische Triebzug 31WE-004 der KD aus Węgliniec (Kohlfurt) endet hier im Bahnhof Zgorzel-ec. Rechts oben steht der Anschluss nach Dresden, ein Trilex-Dieseltriebwagen.

Foto: W. Rettig am 17. Juli 2020

nach Lauban verlagern. Zwar waren die Züge ab Görlitz in Richtung Hirschberg elektrisch bespannt, doch beheimatete das Bw Görlitz keine eigenen E-Loks. Auf den beiden einzigen, mit Oberleitung überspannten, Bw-Gleisen 36 und 37 warteten nur Hirschberger Wende- und Reserveloks. Alle heimischen E-Loks waren im Güterzug-Bw Schlauroth stationiert.

Voller Optimismus berichtete am 13. Juni 1923 die „Sächsische Volkszeitung“ Dresden über die Verhandlungen vom Vortag zwischen dem Reichsverkehrsministerium und der sächsischen Regierung bezüglich einer „Elektrisierung“ der Bahnstrecke Dresden–Görlitz. Heute, 100 Jahre später, wird noch immer diskutiert.

Bei den schweren Kämpfen um Lauban im Februar 1945 wurde das dorti-

ge Unterwerk beschädigt und auch die Oberleitung in Mitleidenschaft gezogen. Zur Reparatur fehlte das Kupfer, zudem standen genügend so genannte Rückführloks aus den östlichen Gebieten zur Verfügung. Da auch die Steinkohleverversorgung aus den Waldenburger Gruben noch gesichert war, kamen nur noch Dampfloks zum Einsatz. Ein Großteil der Schlaurother E-Loks rollte im April 1945 mit zwei Lokzügen nach Augsburg. Die im RAW Lauban verbliebenen Fahrzeuge zählten zu den Kriegsverlusten. Nach 22 Jahren endete die schlesische Wechselstrom-Elektrifizierung.

Das unwiderrufliche „Aus“ für die elektrische Zugförderung in Görlitz brachte die Sprengung des Neiße-viaduktes am 7. Mai 1945. Mit den Brückenpfeilern sanken die Oberlei-

tungsmaste in die Tiefe, der Fahrdrat zerriss. Die stromlosen Leitungen auf den Bahnhöfen Görlitz und Schlauroth wurden im Herbst 1945 demontiert. Die meisten Oberleitungsmaste fielen den Verschrottungsaktionen zwischen 1968 und 1970 zum Opfer. Andere erhielten neue Funktionen als Beleuchtungsmaste oder als Lademaß.

Der in den 1930er Jahren geplante Ring über Breslau–Liegnitz–Kohlfurt–Görlitz schloss sich nie mit dem deutschen Wechselstrom von 15 kV, denn die PKP elektrifizierte ihre wichtigsten Strecken mit 3 000 V Gleichspannung. Bis 1986 wurde die Oberleitung auf der seit 1945 eingeleisigen SGB mit neuen Masten nach Lubań (Lauban) und Węgliniec

(Kohlfurt) vorgestreckt. Der Streckenast von Lubań nach Zgorzelec (Görlitz Oststadt) zählte für die PKP zu den Nebestrecken. Dort stehen noch immer die deutschen Oberleitungsmasten als traurige Relikte. 2019 erreichte die Elektrifizierung den Bahnhof Zgorzelec und den Neißebrück aus Richtung Węgliniec (Kohlfurt). Am 15. Dezember 2019 übernahmen elektrische Triebwagen der KD (Koleje Dolnośląskie/Niederschlesische Eisenbahnen) den Zugverkehr. Die mitten auf dem Neißebrück endende PKP-Oberleitung wird irgendwann auch bis zum Bf Görlitz führen. Für die Deutsche Bahn AG steht die Elektrifizierung nach Dresden auf der Prioritätenliste wieder ziemlich weit hinten.

Der Görlitzer Neißebrück ist heute zur Hälfte mit einer Oberleitung versehen. Sie kommt von polnischer Seite und endet an der Staatsgrenze über der Flussmitte, vorn die Abspannmasten.

Foto: W. Rettig am 17. Juli 2020 aus dem Führerstand des Trilex



Die Ergebnisse der Bahnreform — 2017–2023

Redaktion

2023/24 jährt sich die Bahnreform zum 30. Mal. Das war uns Anlass, schon im Heft 46 mit einer neuen Serie zu diesem Thema zu beginnen. Wir beleuchteten die einzelnen Stufen der Bahnreform und zeigten die Gesetzeslage, die Ziele und nun in der Gegenwart angekommen, die Ergebnisse auf. Wer schon wichtige Fakten vergessen hat, kann sie hier auffrischen.

Ende Januar 2017 trat Dr. Rüdiger Grube mit 65 Jahren vom DB-Chefposten zurück und Dr. Richard Lutz, der bisherige Finanzvorstand, übernahm kommissarisch das Amt. Ende Mai 2017 wurde Dr. Lutz offiziell zum CEO (Chief Executive Officer) berufen. Er entstammt einer Eisenbahnerfamilie, fand aber erst mit 30 Jahren zur DB AG.

2017 hielten viele die Bahnreform für abgeschlossen, nicht aber der neue Bahnvorstand Ronald Profalla, der zeitweise als Nachfolger von Dr. Grube gehandelt wur-

de. Zuständig für Infrastruktur, initiierte er sein Lieblingsprojekt, den Ableger DB International Operations. Diese DB-Tochter bemühte sich um diverse Eisenbahnprojekte außerhalb Europas, gewann aber nur zwei sehr bescheidene Ausschreibungen: eine Güterbahn zum Transport von Schwefelgranulat in den Vereinigten Arabischen Emiraten sowie den Zellstofftransport in Uruguay für ein finnisches Unternehmen. Mit diesen „Welt-Vorhaben“ lag die DB AG weit neben ihrem eigentlichen Kerngeschäft, dem Eisenbahntransport in Deutschland, und machte damit auch noch Verlust (bis 2022 14,1 Millionen Euro).

Dr. Lutz konstatierte im Lagebericht 2017: „Zukunft Bahn hat 2017 für unsere Kunden zwar vieles, aber noch nicht genug erreicht. 2018 kämpfen wir mehr denn je für höhere Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.“ Die Bestandsaufnahme im Integrierten Bericht 2018 zeigte dann, dass in wesentlichen Bereichen nicht die

Quelle: DB AG



Deutschland braucht eine starke Schiene

Bahnfahren ist aktiver Klimaschutz



Bereits in 2038
fährt die DB mit
100 % Ökostrom

... für mehr Verkehr auf der Schiene



Verdoppelung der
Fahrtgastzahl im Fern-
verkehr auf 260 Mio.

Mehr Trassen, mehr Züge, mehr Mitarbeiter ...

+100.000



Einstellung von
100.000 Mitarbeitenden

+100 %



Ausbau der Flotte im
Fernverkehr auf 600 Züge
(+100 % an Kapazität)

+30 %



Ausbau und Digitalisierung
der Infrastruktur
(+30 % Kapazität im Netz)

40 Mio.



Bahnhofskapazität wird
verdoppelt für bis zu
40 Mio. Gäste am Tag

DEUTSCHLAND BRAUCHT
EINE STARKE SCHIENE

+1 Mrd.



Plus von 1 Mrd.
Fahrtgäste
im Nahverkehr

+70 %



Steigerung der
Verkehrsleistung im
Güterverkehr um 70 %

Mehr Verbindungen: über 30 Großstädte
werden im 30-Minuten-Takt verbunden

Quelle: DB AG

angestrebten Fortschritte erzielt werden konnten. Die erreichten Erfolge wurden durch Kapazitätsprobleme bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal überlagert. Das Ganze mündete 2019 in einer neuen Dachstrategie „Starke Schiene“, für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und für Europa.

Im globalen, europäischen Vergleich (ohne Russland) stand die DB AG im Jahr 2020 noch recht gut da:

- N° 1 im Schienenpersonennahverkehr (DB Regio nach Umsatz)
- N° 1 im Schienengüterverkehr (DB Cargo nach tkm)
- N° 1 im Landverkehr (DB Schenker nach Umsatz)
- N° 2 im Schienenpersonenfernverkehr (DB Fernverkehr nach Umsatz)

(Quelle: Integrierter DB-Bericht 2021)

Seit 2021 sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen des DB-Konzerns rechtlich selbstständige Gesellschaften mit separaten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen. Sie erfüllen damit alle Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts. Zudem besteht eine sog. funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB Netz AG zum Infrastrukturzugang und zu den Entgelten gewährleistet.

Der DB-Konzern definiert sich 2022 im Wesentlichen als Systemverbund Bahn sowie den zwei internationalen Beteiligungen DB Arriva und DB Schenker. Der Systemverbund Bahn umfasst die Eisenbahninfrastruktur, alle Personenverkehrs- und Schienengüterverkehrsaktivitäten sowie die operativen Serviceeinheiten in Deutschland. Dazu gehören 33 400 Ki-



Grafik: DB AG Integrierter Bericht 2020, Namen: Redaktion

lometer Schienennetz (davon 7 900 km elektrifiziert), 5 600 Bahnhöfe, 341 ICE, 4 000 Triebzüge und 80 000 Güterwagen.

DB Arriva, die Holding für Bus- und Bahnverkehr in Europa, wurde jedoch zum Sorgenkind. Sie ist inzwischen weniger Wert als beim Kauf 2010. Der Bundesrechnungshof konstatierte 2022 ein "enormes Verlustgeschäft" und empfahl, DB Arriva zu verkaufen. Auch DB Schenker, der größte Umsatzbringer im Ausland,

sollte verkauft werden, denn im DB-Konzern habe DB Schenker nur eingeschränkte unternehmerische Freiheiten und kaum Wachstumsmöglichkeiten.

Ronald Profalla (62), der umstrittene Bahn-Vorstand Infrastruktur, verließ Ende April 2022 vorzeitig die DB AG mit der Begründung, er wolle zu einem nächsten Lebensabschnitt aufbrechen. Sein Nachfolger wurde Berthold Huber (58), der ehemalige Bahn-Vorstand Personenverkehr. Er will

Grafik: DB AG Integrierter Bericht 2022, Namen: Redaktion



Die mögliche Entwicklung der Betriebszentralen von DB Netz
Grafik: DB Netz AG (redaktionell bearbeitet)



den Verkauf der letzten 700 überflüssigen Empfangsgebäude stoppen. Auch DB-Chef Dr. Lutz gelobte Einsicht und ein Umdenken. Er bewarb intensiv die konzernweite Umsetzung der DB-Dachstrategie „Starke Schiene“. Deren Ziel war und ist es, die DB AG robuster, schlagkräftiger und moderner aufzustellen und eine massive Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene zu ermöglichen. Inwieweit das mit hoher Verschuldung, überalterter Infrastruktur, 65 Prozent Pünktlichkeit im Fernverkehr und mit Zugausfällen wegen fehlender Lokführer gelingen kann, muss die Zukunft zeigen. Und so ist es nicht verwunderlich, dass die Diskussion zur Trennung von Infrastruktur- und Verkehrs-Unternehmen wieder aufgeflammt ist. In einer DB-Pressinformation „Weichenstellung für das Schienennetz der Zukunft“ vom März 2023 steht zu lesen:

„Die Infrastruktur wird ab 1. Januar 2024 aus einer Hand gesteuert: Die DB Netz AG und die DB Station&Service AG werden in einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft zusammengeführt. Diese Gesellschaft richtet sich konsequent auf die verkehrs- und klimapolitischen Ziele aus.“

Neben vielen Konkurrenten operieren dann getrennt DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo. Die Gewerkschaft der Lokführer (GDL) möchte gar die Lokführer bei sich anstellen und gewinnbringend an die DB-Unternehmen verleihen. Die bevorstehende Digitalisierung im Betriebsablauf könnte auch Anlass für eine Zentralisierung der IT-Infrastrukturdaten und eine Regionalisierung der Betriebszentralen sein.

Nach 30 Jahren ist die Bahnreform Geschichte und eine neue Bahnzeit beginnt. Nach Bundesverkehrsminister Volker Wissing soll es schrittweise Veränderungen, aber keine grundlegenden Reformen geben.

Literatur zusätzlich zu den Heften 46, 47, 48 und 49:

- 1) manager magazin April 2022,
- 2) <https://ibir.deutschebahn.com/ib2018/de/konzernlagebericht/ziele-und-strategie/db-konzern-zukunftsfaehig-gestalten/agenda-fuer-eine-bessere-bahn/>
- 3) <https://bahn-fuer-alle.de/der-irrglaube-an-den-wettbewerb-im-bahn-fernverkehr/>
- 4) <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/10467904/6f78fbcd53c15ef0263e382e2c6e447/Download-Faktenblatt-Infrago-data.pdf>
- 5) „Viel Zuspruch für Zerschlagung der Bahn“, Sächsische Zeitung vom 18. April 2023

Die Geschichte unserer BSW-Hotels:

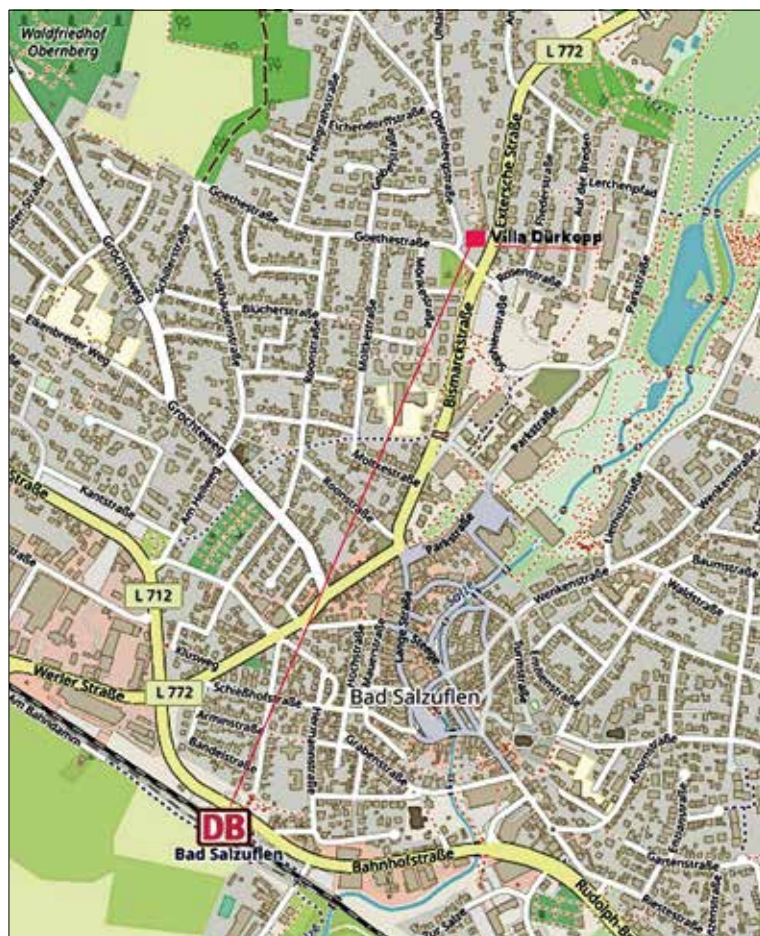
BSW-Hotel Villa Dürkopp in Bad Salzuflen

Redaktion

Inmitten eines großen gepflegten Parks, nur wenige Minuten vom Kurpark, dem Stadtzentrum und dem Wald entfernt, liegt das BSW-Hotel Villa Dürkopp mit drei Nebengebäuden. Das Haus steht als N° 2 auf der Denkmalliste der Stadt Salzuflen. Die Villa mit ihren 1 600 Quadratmetern

Wohn- und Nutzfläche ist von 1914 bis 1917 nach den Plänen des Herforder Architekten Wilhelm Köster im Neobarock und teilweise im Jugendstil erbaut worden. Die Unternehmerresidenz empfängt immer noch stilvoll ihre Gäste. Der Bielefelder Nähmaschinen-Fahrrad-Auto-Fabrikant

Nikolaus Dürkopp (1842-1918) ließ sie sich als Alterswohnsitz in Bad Salzuflen am Obernberg bauen. Er konnte sie nur wenige Monate genießen, denn er starb mit 76 Jahren im Juni 1918. Seine Witwe machte ein Café mit Tanzmusik und Zimmervermietung daraus und verkaufte sie später als „Pension Roseneck“.





Empfangsgebäude des Bahnhofs Bad Salzuffen von der Straßenseite

Quelle: Wikipedia

1929 war „das vornehme, behagliche Hotel in schönster und ruhigster Lage“ im Besitz von Otto Feitsch, der es 1941 an den Bezirksverband Essen des Reichsbahn-Kameradschaftswerks verkaufte. Während der Kriegswirren diente es als Kinderkurreheim.

Bad Salzuffen liegt in NRW im Landkreis Lippe, angrenzend an die kreisfreie Stadt Bielefeld. Der Teutoburger Wald und das Eggegebirge sind nicht weit. Der Ortsname geht auf die unterirdischen Salzvorkommen zurück. Im 12. Jahrhundert sollen dort Ziegen immerzu nur am Gras geleckert haben, da die Sole bis an die Erdoberfläche drang. So entstand die Bezeichnung der Gegend, wo man kann „Salz uf lecken“. Stolz und Wahrzeichen der Stadt ist heute das Gradierwerk am Rosengarten, das viele Gäste anzieht.

Die Eisenbahn kam relativ spät nach Bad Salzuffen, denn erst 1878 begann die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft (CME) eine 27,7 Kilometer lange Stichbahn von Herford nach Detmold zu bau-

en. Der Bahnhof Bad Salzuffen war die erste Station bei km 7,7 und wurde im Dezember 1880 als "Ostwestfalenbahn" eröffnet. Bereits Ende 1879 ging die CME in Staatsbesitz über und gehörte fortan zu den Preußischen Staatseisenbahnen. 1892-1895 wurde die Bahnstrecke bis Himmighausen (b. Altenbeken) verlängert. Damit war eine Nebenbahn-Verbindung zwischen den Hauptbahnen Minden (Westf)–Hamm (Westf) und Hannover–Altenbeken entstanden. Im Ergebnis des Zweiten Weltkriegs beschlagnahmte die Britische Rhein-Armee im Mai 1946 die Gesamtstrecke (48 km), um Ausbildungsmöglichkeiten für ihre Eisenbahnsoldaten zu schaffen. Die Briten übernahmen die gesamte Betriebsführung einschließlich der Stellwerke sowie den zivilen Personen- und Güterverkehr. 1948 endete dieses Intermezzo und die deutschen Eisenbahner zogen wieder ein. Seit 2008 ist das Empfangsgebäude ein Kulturbahnhof, eine feste Adresse für Musik, Kultur, Feiern und Veranstaltungen.



Kinderkurheim Bad Salzuflen des Bundesbahn-Sozialwerks nach 1955

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Verschickungskind (<https://verschickungskind.de>)

gen. Vom Bahnhof zur Villa Dürkopp sind es ca. 800 Meter.

Außerdem gab es noch eine Meter-spurbahn zwischen Herford und Vlotho mit den Stationen Bad Salzuflen-Kleinbahnhof und -Kurpark. Die Herforder Kleinbahn GmbH war 1902 eröffnet und zwischen 1930 und 1933 elektrifiziert worden. Ab den 1950er Jahren wuchs die Konkurrenz durch Busse und den Individualverkehr. Außerdem lief die 60-jährige Betriebsgenehmigung ab, die vom Regierungspräsidium in Detmold nicht verlängert wurde. Nach und nach wurden daher einzelne Streckenabschnitte abgebaut, so bis zum 5. November 1962 die Strecke zwischen Herford-Bergertor–Bad Salzuflen–Exter. Auf dem Gelände

des Kleinbahnhofs Bad Salzuflen baute man den Großparkplatz Herforder Straße und anstelle des Bahnhofs „Bad Salzuflen Kurpark“ steht heute das Parkhaus „Kurpark“. Die Trasse Richtung Innenstadt heißt nun Rat-Hasse-Promenade und Nussallee. Wer diesem Weg folgt, findet auch im Landschaftsgarten noch die Spuren der früheren Kleinbahn: Ein Fuß-Rad-Weg führt auf dem alten Bahnkörper bis nach Exter.

Die Pension Roseneck wählten die Briten nach dem Zweiten Weltkrieg als repräsentatives Wohnquartier, das sie erst 1955 wieder freigaben. Jetzt übernahm der Bezirksvorstand Essen des Bundesbahn-Sozialwerks das Haus und nutzte es wieder als Kinderkurheim. Hier herrschte



Villa Dürkopp auf Werbefoto der Stiftungsfamilie BSW+EWH

ein unnötiger preußischer Drill, der noch heute im Internet nachlesbar ist.

Auf dem großen Grundstück entstanden in den 1960er Jahren noch drei weitere Gebäude, die erst zu Kuranwendungen und ab 1986 im Hotelbetrieb genutzt wurden. Zu Ehren des Bauherrn bekam das Haus 2001 seinen ursprünglichen Namen „Villa Dürkopp“ zurück. Zum 100. Geburtstag 2018 wurde das Anwesen umfassend saniert. In vier Gebäuden befinden sich jetzt 65 Zimmer und drei Tagungsräume mit moderner Technik. Wo früher die Wannenbäder der Solestation standen, lädt jetzt eine moderne Saunalandschaft zur Erholung ein.

2020 kam Corona und die 25 Mitarbeiter/innen mussten in Kurzarbeit gehen.

Erst Mitte 2022 setzte wieder so etwas wie Normalbetrieb ein. Bis 2021 leitete Antje Simon das Haus. Im Januar 2022 übernahm Horst Linnemeyer. Bis dahin war er im BSW-Hotel Lindenbach in Bad Ems tätig (s. Heft 49, Seite 72 ff).

In der Villa Dürkopp finden regelmäßig BSW-Foto- und Kunstausstellungen statt, zuletzt im September 2022 die 33. Internationale Kunstausstellung der FISAIC.

ADRESSE

Obernbergstr. 2
32105 Bad Salzuflen
Tel.: 05222-3950

Rezensionen

Drei Titel aus einer Hand

Redaktion

„Die Reise- und Arbeitswelt der 70er Jahre

Liegewagenbetreuer bei der Deutschen Schlaf- und Speisewagenengesellschaft (DSG)“

von **Armin Gärtner**, 82 Seiten, ca. 146 Schwarz-Weiß- und Farb-Abbildungen, Festeinband, Format 21 x 29,7 cm; Eigenverlag des Eisenbahn- und Heimatmuseums Erkrath e.V., 1. Auflage 2018, 23,00 €, ISBN 978-3-00-060833-9

Das Buch schildert die Tätigkeit und die Erlebnisse des Autors, der in den 1970er Jahren als studentische Aushilfskraft bei der Deutschen Schlaf- und Speisewagenengesellschaft mbH (DSG) als Liegewagenbetreuer gearbeitet hat. Es zeigt die Vorbereitung der Liegewagen in den

Regel-Nachtzügen und die Betreuung der Reisenden. Es gibt somit einen Überblick über den flächendeckenden Nachtzugverkehr der Deutschen Bundesbahn in jenen Jahren.

(Voraussichtlich im Jahr 2024 wird beim Eisenbahn- und Heimatmuseums Erkrath e.V der erste Band eines mehrbändigen Werkes über die Geschichte der DSG erscheinen.)

„Reisebürosonderzüge – Urlaub von Anfang an

Die Geschichte des Turnusverkehrs von 1948 bis 1993“

von **Armin Gärtner**, 120 Seiten, ca. 155 Schwarz-Weiß- und Farb-Abbildungen, Festeinband, Format 21 x 29,7 cm; Eigenverlag des Eisenbahn- und Heimatmuseums Erkrath e.V., 1. Auflage 2020, 35,00 €, ISBN 978-3-00-065702-3



Das Buch beschreibt die Entstehung und Entwicklung des umfangreichen Reisebürosonderzugverkehrs sowie der noch bekannten Unternehmen wie Touropa, Hummel, Scharnow und TUI in der Bundesrepublik Deutschland. Es gibt einen schönen Überblick über die Turnuszüge in einer Zeit, als viele Menschen (noch) mit der Bahn in den Urlaub fuhren. Dazu wurden überwiegend Liegewagenzüge, aber auch der ehemalige TEE-Dieseltriebzug VT 11.5 (BR 601), eingesetzt.

„Die Verkehrsgeschichte der DB-Liegewagen

Entwicklung, Typenvielfalt und Einsatz“

von **Armin Gärtner**, 182 Seiten, ca. 188 Schwarz-Weiß- und Farb-Abbildungen, Festeinband, Format 21 x 29,7 cm; Eigenverlag des Eisenbahn- und Heimatmuseums Erkrath e.V., 1. Auflage 2022, 40,00 €, ISBN 9783-00-065702-3

Der Liegewagen ist ein heute weitgehend vergessener Reisezugwagen, der viele Jahre in Regel-Nachtzügen und Reisebürosonderzügen eingesetzt wurde. Das Buch beschreibt seine Entwicklung, die Typenvielfalt sowie die zahlreichen Modernisierungen bei der Deutschen Bundesbahn. Es setzt damit dem Liegewagen ein umfassendes schriftliches Denkmal.

Die Bücher können zu obigen Preisen plus Verpackungs-/Versandkosten bestellt werden bei: Eisenbahn- und Heimatmuseums Erkrath e.V., Ziegeleiweg 1-3, 40699 Erkrath

oder archiv@lokschuppen-hochdahl.de -

Web-Seite: <https://www.lokschuppen-hochdahl.de>



PS der Redaktion:

In den Heften 37 und 38 stellten wir im Rahmen unserer Serie „Berühmte Züge“ bereits den ostdeutschen Touristenexpress TOUREX und den westdeutsche TUI-Ferienexpress vor. Beide Züge führten Liegewagen.



„DB-Dieselloks zwischen Hamm und Hohenbudberg (197–2003)“

von **Dr. Eberhard Kuckert**, Leverkusen;
160 Seiten, 248 Farbfotos, zwei Karten
Ruhrgebiet West und Ost; Festeinband mit
Fadenbindung, Querformat 21 x 29,7 cm;
Verlag Eberhard Kuckert, 1. Auflage 2023,
38,50 €, ISBN 978-3-9819136-0-6

Johann Walter, Gotha – BSW-Förderer
und Lokführer

Das Buch spricht den Liebhaber der klassischen Bundesbahn-Dieselloks an, aber auch den von der Deutschen Reichsbahn gekommenen. Dabei wird gleichzeitig die typische Industrielandschaft des Ruhrgebietes mit ihren Fördergerüsten, Hochöfen, Schornsteinen und Kühltürmen im Bild festgehalten. Nach Vorwort und vier Seiten Einführung zum Güter- und Personenverkehr im Ruhrgebiet folgen die „Hauptdarsteller“, d. h. die Dieselloks in allen denkbaren Situationen.

Der Autor Dr. Eberhard Kuckert begab sich nach dem Ende der Dampftraktion in den Bahnbetriebswerken Oberhausen-Osterfeld und Gelsenkirchen-Bismark mit der Kamera an die Eisenbahnstrecken zwischen Moers im Westen und Dortmund im Osten sowie Oberhausen im Norden und Witten im Süden. Dort dokumentierte er und weitere befreundete Fotografen den vielfältigen Bahnbetrieb mit den "großen" DB-Dieselloks der V 200.1 und der universell einsetzbaren V 160, welche hier ihr "Gnadenbrot" verdienten. Vor Kohle-, Kalk-, Erz- und Stahlzügen sieht man sie vor heute verschwundenen Kulissen.

Eingangs gibt der Autor einen informativen Überblick zu den Diesellok-Einsätzen



im "Pott" und reißt dabei den Niedergang von Bergbau und Stahlindustrie im Ruhrgebiet an. Auch die Folgen der Bahnreform werden berücksichtigt. Einer kurzen bildlichen Vorstellung der Diesellok der BR 216, 221, 290 sowie 232 folgen Aufnahmen aus Bahnbetriebswerken. Daran schließen sich Betriebsaufnahmen von den einzelnen Einsatzstrecken an. Hier erwartet den Leser eine schöne Mischung aus technischer Dokumentation und Eisenbahn in der Landschaft. Auch die allgegenwärtigen V 60 finden dabei Beachtung. Auf die ebenfalls im Ruhrgebiet beheimateten 211 und 212 geht der Autor im vorletzten Kapitel „Reisezugdienst“ ein. Am Schluss des Buches stellen sich die einzelnen Bildautoren selbst kurz vor.

Druck und Bildwiedergabe im Buch gefallen dem Rezensenten, dem die Eisenbahnen im Ruhrgebiet immer etwas geheimnisvoll vorkamen. Gilt hier doch die Aussage: "Streckenkenntnis ist Aberglaube". Die Karten im Vor- und Nachsatz des Buches bringen Licht in die Örtlichkeiten.

Fazit: Interessante Bilddokumente und Texte aus einer verflossenen Zeit in ordentlicher Qualität.

Die Buch-Bestellung ist direkt beim Verlag unter www.verlag-kuckert.de/shop oder per E-Mail info@verlag-kuckert.de möglich.



„Tradition pflegen. Werte bewahren.“ Die Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen“

von **Holger Drosdeck** und **Dr. Andreas Winkler**; 232 Seiten, 471 meist farbige Fotos und Illustrationen; Festeinband, Querformat A4 (21 x 29,7 cm); Eigenverlag Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen Radebeul, 1. Auflage 2022, 50,00 €, ISBN: keine

André Marks, Dresden – BSW-Förderer

Das Aushängeschild der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen ist die von 2006 bis 2009 aus dem Nichts neu gebaute Dampflokomotive I K N° 54. Dabei wechselte der kleine C-Kuppler erst mit der endgültigen Liquidierung des Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. (VSSB) ins Eigentum der im Jahr 2009 gegründeten Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen. Wieso der VSSB in der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen aufging, welche Ziele diese verfolgt und woran sie in Sachsen mitwirkt, darüber informiert der Anfang Dezember 2022 erschienene Prachtband im A4-Querformat. Gleichzeitig präsentiert das hochwertig produzierte Buch eine Fülle

beeindruckender Aufnahmen aus der Geschichte der sächsischen Schmalspurbahnen, von den Festivals zu deren 125. Jahrestag (2006), vom Bau und bisherigen Einsatz der I K N° 54, aber auch vom I K-Zug sowie von verschiedenen anderen sächsischen Schmalspurlokomotiven und -wagen.

Beim Betrachten dieser Aufnahmen wird vermutlich jeder Leser ins Träumen kommen und zwangsläufig feststellen, wie attraktiv und abwechslungsreich die sächsischen Schmalspurbahnen waren und sind. Zur Zielgruppe dieses Buches gehören jedoch nicht nur „eingefleischte“ Eisenbahnfreunde, sondern auch Politiker, Touristiker und Geschichtsinteressierte. Dazu bietet das Werk bemerkenswerte Ausführungen zum technik- und kulturhistorischen Wert der kleinen Bahnen, zur Geschichte der Eisenbahnen in Sachsen allgemein wie auch speziell zum Bau der Sekundärbahnen.

Durch den beruflichen Hintergrund der in der Stiftung maßgeblich aktiven Protagonisten flossen sogar Angaben zum Ur-

laubsanspruch der Arbeitnehmer zu verschiedenen Zeitpunkten ab 1900 ein, die der steigenden Bedeutung von Bahnen im Ausflugsverkehr gegenübergestellt sind – ein dickes Lob auch dafür!

Selbst wenn Puristen in den Angaben zur Geschichte der sächsischen Regelspurbahnen und der Sächsischen Maschinenfabrik über kleinere Patzer stolpern, sind diese Darstellungen in sich dennoch rund und vermitteln wichtige geschichtliche Hintergründe.

Den Schwerpunkt des Buches macht der Wertegang des VSSB (Gründung 2003) und der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen (Gründung 2009) sowie die Vereinigung beider im Jahr 2014 und die weitere Entwicklung bis heute aus. Als dieses Buch im Herbst 2022 im Druck war, kollidierte der I K-Zug bei Mügeln mit einem Traktor. Dieser tragische Unfall ist somit nicht erwähnt – doch in jedem Buch liegt eine A5-Broschüre bei, die darüber informiert und um Unterstützung für die betriebsfähige Wiederherstellung der Fahrzeuge wirbt. Allein schon deshalb ist der Erwerb des vorgestellten Buches eine gute Sache. Aber auch aufgrund seiner fulminanten Illustrationen und seiner informativen Texte kann der Rezensent dieses Buch jedem Eisenbahnfreund nur sehr ans Herz legen.

Bezugs- und Bestell-Hinweise:

Da die Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen keinen Vertrieb unterhält, wird das Buch über den Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e.V. (FHWE) vertrieben. Der FHWE nimmt Bestellungen an per E-Mail unter: bestellung@fhwe.de oder postalisch: FHWE e.V., Wilzschhaus Nr 3, 08304 Schönheide



„125 Jahre Dresden Hauptbahnhof“

von **Sebastian Werner**; 144 Seiten, 212 Schwarz/Weiß- und 20 Farb-Fotos; Festeinband, Querformat A4 (21 x 29,7 cm); EK-Verlag Freiburg, 1. Auflage 2023, 29,90 €, ISBN: 978-3-8446-6437-9

Lothar Kuhne, Redaktion

Es ist schon einige Jahre her, dass wir mit Sebastian Werner ehrenamtlich an der BSW-Buchreihe „Deutsche Eisenbahndirektionen“ gearbeitet haben. Der studierte Historiker suchte damals noch eine Festanstellung. Umso mehr freut es uns, heute dieses Buch vom EK-Verlag vorstellen zu dürfen. Das Thema ist bei Weitem nicht unterbelichtet, denn mannigfaltige Veröffentlichungen liegen dazu vor. Dennoch ist es dem Autor mit der Unterstützung vieler Personen (s. Seite 5) gelungen, ein außergewöhnlich dichtes und gut lesbares Material vorzulegen, das auch in den Bildunterschriften viel Wissenswertes vermittelt. Ja, man kann sagen, es ist fast schon ein Foto-Buch geworden. Es beginnt mit einer kurzen Stadtgeschichte und widmet sich dann ganz der Eisenbahn. Schon in den ersten Textzeilen spürt man

eine moderne, inhaltsreiche Sprache, die zwar bekannte Fakten beschreibt, aber dennoch zum Weiterlesen anregt. Man bekommt förmlich sein Wissen bestätigt und verbündet sich so mit dem Autor. Die Komplexität und die bildliche Fülle sind beeindruckend. Das Buch wirkt sichtlich aufgeräumt.

Neben hinlänglich bekannten Fotos tauchen völlig neue Bilder auf, deren Beschaffung den investierten Aufwand errahnen lässt. Die 125 Jahre werden gut abgedeckt. Das erste Farbfoto taucht auf Seite 113 aus dem Jahr 1976 auf. Im Jahr 2018 endet zwar die bildliche Kontinuität, doch die Kapitel „Der Hauptbahnhof von oben“ und „Besonderes im und am Dresdner Hauptbahnhof“ bringen auf den letzten 18 Seiten nochmals beeindruckende fotografische Höhepunkte. Mit einer Nahaufnahme der SAXONIA hoch oben über dem Eingangsportal von Dresden Hbf endet das Buch mit dem Wunsch: „Möge die Patronin Sachsens ihre schützende Hand auch in den kommenden 125 Jahren über den Bahnhof und die Stadt legen.“ Mehr kann man eigentlich nicht verlangen!

Und doch gibt es Defizite in dem Buch, so z.B. wird die Bildung der Komplexdienststelle Dresden Hbf schon Anfang der 1950er Jahre erwähnt. Das geschah

aber erst Anfang der 1970er Jahre, um dem gravierenden Arbeitskräftemangel zu begegnen und Verwaltungsaufwand zu sparen. Dresden Hbf fungierte dabei sogar als Pilotprojekt. Außerdem bevorzugt das Buch im Bildmaterial eindeutig den Betriebsmaschinendienst. Auf 110 der 232 Fotos sind Lokomotiven, Lokomotiven und nochmals Lokomotiven zu sehen. Hier hätte sich der Rezensent die Vielfalt gewünscht, die der Hauptbahnhof natürlich aufweist, denn sonst hätten viele Dienstposten nicht funktioniert. Die 33 Jahre von 1990 bis 2023 sind äußerst sparsam dokumentiert, gerade mal auf zehn Seiten mit 16 Fotos und davon wieder hauptsächlich Triebfahrzeuge. Hier wäre Gelegenheit gewesen, besonders die letzten Jahre zu verewigen, denn das vergleichbare Buch (Pos. 6 im Literaturverzeichnis S. 144) liegt immerhin 25 Jahre zurück. Das Reisezentrum, der Service Point oder die rekonstruierten Bahnhofshalle „unterm Strick“ hätten noch selbst fotografiert werden können. Und auch die offizielle Feier zu 120 Jahren Dresden Hbf hat 2018 viele interessante Fotos hervorgebracht. Sie gehören ebenfalls noch zu „125 Jahre Dresden Hbf“. Wahrscheinlich hat sich hier beim Autor zu sehr der Historiker durchgesetzt.



Post an die Redaktion

Lutz Habrecht, Berlin per E-Mail zu Heft 45:

„Kleiner Nachtrag zu ´125 Jahre Greifenberger Kleinbahn´: Wir danken Helga Kuhne für den lesenswerten Beitrag in der Ausgabe März 2021 unseres Fachblatts. In ihm ist alles gesagt, was jeder Interessierte zu diesem Schmalspurnetz wissen sollte. In seiner heutigen Verfassung als ´Nadmorska Kolej Wąskotorowa´ begeht es 2023 sein zehnjähriges Jubiläum. [...] Erinnerung sei aber auch daran, dass – als die PKP noch das Sagen hatte – die DOKP Szczecin mehrfach mit Kunden der heutigen DB Regio Nordost aufwändige touristische Fahrten unternahm, bei denen ein Eindruck von der Landschaft, aber auch von Fahrzeugen und Bahnanlagen vermittelt wurde. Hierher gehört auch der Ciuchcia-Retro-Ekspres Rewal–Trzebiatów–Rewal. Möchte jemand das nachempfinden, kann er das auch noch heute in der Saison, indem er die Aus- und Einrückfahrt ab bzw. zum Bw Gryfice nutzt. Mehr pommersche Schmalspur plus das Museum in Gryfice geht nicht!“

Dr. Paul Recknagel per E-Mail zu dem Beitrag “Die Reichsbahndirektionen – Start vor 100 Jahren” im Heft 48:

„Ich habe mittlerweile im Amtlichen Bahnhofsverzeichnis 1933 der Deutschen Reichsbahn, der Saarbahnen, der deutschen Privatbahnen und der Kleinbahnen mit Güterverkehr (Bfv) die Lochkartennummern der Direktionen gefunden. Auch die Rbd Dresden mit der Nummer 06 und 07. Dazu die Fußnote: „06 umfaßt die Normalspurbahnhöfe mit Güterverkehr, 07 die Schmalspurbahnhöfe mit und ohne Güterverkehr und die Normalspurbahnhöfe ohne Güterverkehr“. Diese Dopplung ist erstaunlich, das ist die einzige Direktion mit zwei Nummern. Ich kann mir in Sachsen durchaus vorstellen, dass die nach der Direktionsnummer folgende dreistellige Dienststellennummer nicht mehr ausgereicht hat, alle Dienststellen zu erfassen, und man deshalb auf diesen Weg ausgewichen ist.“



Im Oktober 1998 war das Rollmaterial der Touristenzüge auf der Greifenberger Kleinbahn gemischt, doch die Schleppenderlok der BR Px 48 war zweifellos der Star.
Foto: L. Habrecht

Peter Falow, Schwerin per E-Mail zu Heft 49:

„Vorgestern war ein guter Tag: Gleich nach Öffnung des Briefumschlages begeisterte mich das Titelbild – für mich das Beste, was bisher gestaltet wurde. Es erinnert mich an meine halbsbrecherische Kletterei auf einem Baugerüst der Rbd in luftiger Höhe, nur um diese parallaxefreie Aufnahme zu bekommen. Auch was danach im Innern des Heftes kam, ist auch bestens. Die Information über die Seidenstraße war sehr informativ – findet man so nicht in den Medien. Den Artikel über das Eisenbahnsymbol fand ich hoch interessant. Ich habe mich mein Berufsleben lang unter den breiten Flügeln des rollenden Rades und auch danach sicher und gut gefühlt. [...] Das Mosaik (vom Titelbild) bereitet mir aber im Aufbau und in der Deutung Probleme:

- Das Rad zeigt den Spurkranz nach außen, was bei der Bahn sehr außergewöhnlich ist.
- Das Hauptsignal zeigt "freie Fahrt ohne Geschwindigkeitsbeschränkung" für einen Zug, der von rechts kommen wird auf einer eingleisigen Strecke.
- Das Flügelrad befindet sich in Fahrt nach rechts, auf Kollisionskurs auf den von rechts zu erwartenden Zug.
- Das Weichenbild zeigt "gerade aus" während die Weichenzungenlage auf eine abzweigende Lage deutet, die aber im Widerspruch zum Weichenhebel steht. [...]

Vermutlich hat der Künstler die Platzierung der Exponate nach gestalterischen Gründen vorgenommen.“

Hans Piehler, BSW-Amateurfunker per E-Mail zu Heft 49:

„Das Titelbild des Heftes 49, Mosaik Flügelrad, kann ich mir gut als Diplom für die Eisenbahnfunkamateure der FISAIC vorstellen.“

Redaktion: Wir fühlen uns geehrt und Peter Falow (s. o.) wird's freuen!

Klaus-Peter Schmidt, Dresden per E-Mail zu Heft 49:

„Während meiner Dienstzeit an der Hochschule für Verkehrswesen Friedrich List fand ich bei einem Mitarbeiter der Abteilung Ökonomie ein Flügelrad – 28 cm "Spannweite" – achtlos auf dem Schrank liegend. Das durfte ich mitnehmen. Der damalige Leiter meiner Heimat-Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft war gelernter Tischler, verdiente sein Geld aber als Dampflokführer. Er bastelte mir den Eichen-Sockel unter das Flügelrad, das bis heute mein „Dienstzimmer“ in der Bodenkammer ziert. Hier steht auch noch ein ausrangierter Stuhl der Rbd Dresden, Verwaltung Bahnanlagen, mit einem Flügelrad auf der Lehne.“



Das große Flügelrad aus Messing wurde vermutlich vor dem Zweiten Weltkrieg angefertigt. Die kleinen rechts und links zierten einst Eisenbahner-Mützen.



Das Flügelrad auf der Stuhllehne

Fotos: Schmidt (2x)

Helmut Hünensen, Radeberg per Postkarte zu Heft 49:

„Das Flügelrad auf Seite 63 unten hat nicht keinen Spurkranz, sondern sogar zwei flache. Es ist also ein Kranbahnrad.“

Peter Brand, Neustadt in Holstein per E-Mail zu Heft 49:

Er vermisste im Artikel über die Ostsee-Eisenbahn-Fährdienste (Seite 51 ff) einen Hinweis darauf, dass vor dem Start der Vogelfluglinie bereits seit 1951 die Trajektroute Großenbrode–Gedser bestand, die dann 1963 mit der Eröffnung der Fährlinie Puttgarden–Rödby eingestellt wurde.

Redaktion: Das ist richtig und war dem Autor auch bekannt. Im Beitrag ging es jedoch nur um die Vorstellung der Bestandsrouten, die im Prozess der Ausgründung 1993 aus den Bahnen DB und DR als Tochter-GmbH verselbstständigt wurden. Die alte Trajektroute fehlt daher auch im Bild der DB/DR-Fährlinien 1992 auf Seite 53.

Jürgen Gräßler, Berlin vorab per E-Mail

zu Heft 50:

„Der Berliner Modellbahnclub 93 möchte zum 50. Heft gratulieren:

Mensch, wär hätte dette jedacht, dat dette mal fufzich Hefte werden. Wie die Zeit doch vajeht. Die aller besten Glückwünsche zum Jubiljeum vom Balliner Modellbahnclub.

Wir möchten allen danken, auch postum denen, die die Gestaltung und Artikelauswahl über die letzten 25 Jahre getroffen haben. Auch wir haben den einen oder anderen Beitrag eingesendet, der dann auch erschienen ist. Als uns die Ausgabe 1 vom BB Jürgen Hirsch, damals hieß er noch Bezirksbeauftragter, übergeben wurde, haben wir es zur Kenntnis genommen und später gelesen. Ab dann konnte man es aber kaum erwarten, das neue Heft zu lesen. In den Jahren passierten auch Korrekturen, die dann nicht mehr den Beitrag so wiedergaben wie der Autor es gemeint hatte. Aber die doch recht große Breite der Beiträge machte das Lesen immer wieder äußerst interessant. Mit der Jubiläumsausgabe ist hoffentlich noch lange nicht Schluss.“

Martin Reindl, Nürnberg per E-Mail:

„Immer wieder kann ich ihr interessantes Bahn & Modellheft lesen und finde viele Beiträge sehr gelungen. Es sind immer wieder Themen, die in den großen Fachzeitschriften nicht berücksichtigt werden.“

Redaktion. Herr Reindl sucht für die Modellbahn das Foto eines Türschilds einer ehemaligen BSW-Verkaufsstelle für das Bad Brückenauer Mineralwasser, z.B. an der Umladehalle Nürnberg Süd. Vielleicht kann jemand helfen? (martin-25reindl@web.de)

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
0173-9624032, 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
0173-9624032, richard.bohne@htp-tel.d

Braunschweig VT 08 Braunschweig (Weltmeisterzug 1954), Leiter: René Hendschke
0151-19710320, rene.hendschke@vt08.de, www.vt08.de

Bremerhaven ModellEisenbahn-Club Bremerhaven (MECB), Leiter: Henk Veldkamp
0471-82459, henk.veldkamp@mecbremerhaven.de, www.mecbremerhaven.de

Emmerthal Eisenbahnfreunde Emmerthal, Leiter: Wolfgang Kappauf
0157-75831571, eisenbahnfreunde.emmerthal2022@aol.com,
www.eisenbahnfreunde-emmerthal.com

Hannover Modell-Eisenbahn-Club Hannover, Leiter: Michael Kahler
05136-83814, 0160-3315648, kahler_michael@web.de, www.mec-hannover.de

Minden (Westf) Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM), Leiter: Dieter Birnstein
05731-1531051, 0175-7130608, wilfried.rettig@gmx.de

Oldenburg (Oldb) Modelleisenbahnclub Oldenburg (MECO), Leiter: Rolf Hullmann,
0441-4851010, info@mec-oldenburg.de, www.mec-oldenburg.de

Stadtoldendorf Fahrkartensammler – 70 Mitglieder in ganz Deutschland sammeln alles rund
um die Fahrkarten,
Leiter: Bernd Schmidtke, 05532-4070, b.schmidtke@t-online.de

Region Ost

Servicebüro Berlin

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

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

Lutz Tannigel, Berlin
030-297 36638, 0160-97416843,
lutz.tannigel@deutschebahn.com

Berlin

Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin, Leiter: Manfred Lauchardt
030-47484838, lauchardt.m@gmail.com, www.s-bahnstromgeschichten.de

- Arbeitsgruppe: Historischer S-Bahn-Fahrsimulator Berlin
Leiter: Lutz Tannigel, 030-297 36638, 0160-97416843,
info@historischerfahrsimulatorberlin.de,
www.historischerfahrsimulatorberlin.de
- Arbeitsgruppe: Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente
Leiter: Holger Prestin, 030 6311244, 0162 9294505,
prestinausberlin@web.de

Historische S-Bahn Berlin, Leiter: Hardy Schulz
0177-4744664, hardyh.schulz@t-online.de

Modellbahnclub 93 Berlin, , Leiter: Franz Grigar, 0171-6402635
mc93-imbsw@alice.de, www.mc93-imbsw.eu

SVT 175 Berlin-Lichtenberg, Leiter: Peter Schulz,
0151-53118311, peschl@aol.com

Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600, Leiter: Michael 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: Andrè Pawlik, 0177-5244703,
info@warener-eisenbahnfreunde.de, www.warener-eisenbahnfreunde.de

Servicebüro Leipzig

Ritterstr. 38/40, 04109 Leipzig – Tel. 0341-261699-13, E-Mail: claudia.romanus@stiftungsfamilie.de

**Regionaler Fachberater EBE:
für Sachsen**

Peter Grunenberg, Adorf (Vogtl)
0179-2384048, bsw-os-adorf@gmx.de

Adorf (Vogtl)	Bw Adorf, Leiter: Matthias Schaller, 0160-97475234, service@eisenbahnnostalgie-vogtland.de
Aue	Museumsdampflok 86 001, Leiter: Dietrich Flath, 037349-7150, dflath@t-online.de
Döbeln	Eisenbahngeschichte Döbeln, Leiter: Andreas Riethig, 03431-701401, andreasriethig51@gmail.com
Dresden	IG Bw Dresden-Altstadt, Leiter: Jürgen Seidel, 0176-56808635, www.igbwddresden-altstadt.de
Freital (b Dresden)	IG Weißeritztalbahn, Leiter: Ralf Kempe, 0351-6412701, 0172-7017291, ralf.kempe@weisseritztalbahn.de , www.weisseritztalbahn.de
Glauchau (Sachs)	Eisenbahntradition Bw Glauchau – Leiter: Klaus Häußler, 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
Zwickau (Sachs)	Eisenbahntradition Zwickau, Leiter: Uwe Böttcher, 0375-797483, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de
Regionaler Fachberater MEB für Sachsen	Hellfried Richter, Pirna 03501-441372, 0174-344 5060, 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: Ulrich Schröder, 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, rudolfwkerl@web.de
St. Egidien	Modellbahnclub St. Egidien, Leiter: Knut Hoffmann, 0152-28867382 eisbaer69@googlemail.com oder mecegidien@gmx.de , www.mecegidien.bplaced.net
Zschopau (Erzg)	Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde, Leiter: Mirko Caspar, 03725-344434, www.modellbahnverein-zschopau.de , zschopau@gleisdreieck-erzgebirge.de oder info@modellbahnverein-zschopau.de
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 , Ansprechpartner: Peter Reimann
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, meiningermodeleisenbahn@web.de

Region Süd**Servicebüro Karlsruhe**

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

Freiburg

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

Haltingen

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

- Offenburg** Modelleisenbahnclub Offenburg, Leiter: Dirk Flacke
0781-32825, 0151-52705251, dirkflackemecoog@web.de
(RFB = Lothar Wissler, siehe unten)
- Weil am Rhein** Modellbahnbau Weil am Rhein, Leiter: Rainer Lang, 07621-791409,
0170-7365563, rainer.lang@gmx.com, www.bsw-modellbahnbau.de
(RFB = Lothar Wissler, siehe unten)

Servicebüro Nürnberg

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

Regionaler Fachberater EBE/MEB für Bayern **Norbert Heidrich, Bamberg/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: kommissarischer Leiter: Horst Ambos,
09562-8622, horst-ambos@freenet.de
- Nürnberg** V 200 002 Nürnberg, Robert Krahl, 0176-62412800, king-krahl@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:
für Baden-Württemberg/Bayern**

Lothar Wissler, Notzingen
07021-49653, wissler.lothar@t-online.de

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

Neu-Ulm Modellbahnfreunde Neu-Ulm, Leiter: Peter Domke
0731-712588, peterdomke@gmx.de, 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
für NRW u. Rheinland-Pfalz**

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

Arnsberg Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn, Leiter Reinhold König
02937-3079, 0151-17238641, reinhold.koenig@web.de,
www.ef-obere-ruhrtalbahn.de

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	Modellbahngruppe Saarbrücken, Leiter: Siggie Gottschall, 0681-9103641, moba-sb@gmx.net

Veranstaltungen 2023/2024

Lutherstadt Wittenberg **Bahnaktionstage im ehem. Bw Lutherstadt Wittenberg**
Hüfnerstraße, 06886 Lutherstadt Wittenberg
16./17. September 2023, jeweils 10-18 Uhr
BSW-Gruppe Historische Fahrzeuge der DR
Kontakt: Michael Jungfer, 0172-9746750, mjungfer@t-online.de

Halle (Saale) **Modellbahnschau im DB Museum Halle (Saale)**
Berliner Straße 241, 06112 Halle (Saale)
27.-29. Oktober 2023, Freitag 14-17 Uhr, Samstag 10-16 Uhr,
Sonntag 10-14 Uhr, u.a. mit den BSW-Gruppen MEC Hannover, Harz-
quer- und Brockenbahn Wernigerode und EMC 78 Halle (Saale)
Kontakt: Matthias Koch, 0345-215 2932

Modellbahnausstellungen

18.-26. November 2023 in der Pustebume Halle, Markt-platz 2,
06108 Halle (Saale)

15.-17. Dezember 2023 Advent im Stadthaus Halle, Marktplatz 2,
06108 Halle (Saale)

Freitag 13-19 Uhr, Samstag 10-19 Uhr, Sonntag 10-18 Uhr
05.-07. Januar 2024, Dreikönigs-Treffen, Unstrutstr. 28, 06122 Halle
BSW-Gruppe Eisenbahnmodellbahn-Club 78 Halle (Saale)
Kontakt: Ulrich Bühling, 0174-3228870, www.emc78.de,
buehling@t-online.de

Zwickau **26. Eisenbahnsammlertreffen** (vormals in Delitzsch),
Horchstraße 2-4, 08058 Zwickau, im ehemaligen Trabant-Werk
18. November 2023, 10-16 Uhr
BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau
Kontakt: Holger Böttcher, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de

Minden (Westf)**23. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse/Verkauf**

(mit Modellbahn) im LWL-Preußenmuseum Minden,
Simeonsplatz 12 32427 Minden (Westf),

17. März 2024, 10-16 Uhr

BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-

Uniformgruppe Minden,

Kontakt: Dieter Birnstein,

05731-153 10 51 oder 0175-713 06 08

**Dresden****16. Dampfloktreffen** im Eisenbahn-

museum an der Nossener Brücke,

Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden

13./14. April 2024, 10-18 Uhr

BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt,

Kontakt: Jürgen Seidel, 0176-56808635,

www.igbwddresden-altstadt.de

Modellbahnausstellung "Spur der Mitte"

... damit sind Modelleisenbahnen im Maßstab 1:120 (TT) gemeint. Gleich fünf Anlagen in diesem Maßstab gibt es an den Wochenenden **18./19. und 25./26.11.2023 sowie dem dazwischenliegenden Buß- und Betttag (22.11.2023)** beim MEC Elbflorenz zu sehen. In den Clubräumen am **Emerich-Ambros-Ufer 52 in 01157 Dresden** werden 10-17 Uhr neben Anlagen mit Motiven der schmalspurigen Franzburger Kreisbahnen und sieben Modulen aus der Altmark auch eine sechs Quadratmeter große neue TT-Anlage gezeigt, die ausschließlich von unserer Jugendgruppe aufgebaut und bedient wird. Die insgesamt zehn Kinder werden auch an der großen H0-Anlage sowie den drei Spielanlagen in N, TT und H0 präsent sein. Wie im letzten Jahr können Kinder auch wieder einen „**LKW-Führerschein**“ erwerben, wenn Sie eine Fahrt mit einem ferngesteuertem LKW oder Bus auf einem fast zehn Meter langem Rundkurs absolviert haben. Für die ganz Kleinen steht eine Holzisenbahn mit verschiedensten Funktionen zum Spielen bereit.

Wer nach dem Besuch bei uns Lust auf eine eigene Modellbahn bekommen hat, kann auf einem Flohmarkt mit Modellbahnartikeln und Eisenbahnbüchern gleich ein „**Starterpaket**“ erwerben.

Erwachsene zahlen 4 € Eintritt, Kinder 2 €. Eintrittskarten erhalten Sie vor Ort.

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

Eisenbahnsammlertreffen

Alle Freunde schöner alter Sammlerstücke von der Eisenbahn sind herzlich eingeladen
zum 26. Eisenbahnsammlertreffen (ehemals EUST) mit

großer Eisenbahn-Sammler-Börse

für Lok- und Waggon schilder, Eisenbahnfotos,
Dienstvorschriften, Eisenbahneruniformen, Schaffnerlaternen,
Lochzangen, Signalteile und für schöne alte Dinge von der „großen“ Eisenbahn am

Samstag den 18. November 2023

von 10 bis 16 Uhr in

Zwickau | Horchstraße 2-4

Eintritt frei !

Zur Deckung der anfallende Kosten werden die Besucher
jedoch gebeten, einen freiwilligen finanziellen Beitrag,
in die dafür bereitstehende Spendenlaterne einzuwerfen.

Zur gleichen Zeit findet eine Sonderausstellung statt.

Thema: Die Eisenbahn im Königreich Sachsen

13 Uhr findet eine große Eisenbahneruniform-Modenschau mit Moderation statt.

Ein allgemeines Rahmenprogramm rundet die Veranstaltung ab.

Kontakt-E-Mail: eisenbahntradition_zwickau@t-online.de



Vorschau Heft 51

Editorial:	Titelbilder-Wettbewerb Auswertung
Gruppenleben:	Fahrsimulator im DB Museum Koblenz
Porträt:	BSW-Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente Berlin
Bahnhistorie:	70 Jahre Dispatcherdienst der DR
Serien:	Die Geschichte unserer BSW-Hotels (Alter Bahnhof Prerow)

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. Juli 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 51:
Redaktionsschluss 15. Januar 2024
Auslieferung Anfang März 2024



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



Das schönste Titelbild der Hefte 26-50 bitte mailen an bahn.modell@t-online.de