



Bahn&Modell 51

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im März 2024



**20 Jahre BSW-Sammlung historischer
EISENBAHN-Dokumente in Berlin**

Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

Berichte::
Neues Eisenbahnsammlertreffen
in Zwickau (Sachs)
► Seite 11



Bahnhistorie:
70 Jahre „Pantoffeldienst“ (Dispatcher-
wesen der Deutschen Reichsbahn)
► Seite 53



Jubiläen:
Flohmarkt anlässlich
75 Jahre MEC Münster
◀ Seite 44



Serien:
Die Geschichte des BSW-Hotels
Alter Bahnhof Prerow
Foto: Google/alfcharnold
◀ Seite 77

Titelbild: Holger Prestin leitet die BSW-Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente in Berlin,
hier auf einer Präsentation beim MC93 in Berlin-Johannisthal im April 2023 **Foto: H. Kuhne**

Inhalt

Editorial

Leitartikel	2
Wie die Jahre vergehen – Wir sind 30	4
Rückblick auf 25 Jahre Geschichte	6
Welches Titelbild hat gewonnen?	7
Abschied von Dieter Schindelhauer	9
BSW-Kunstwettbewerb 2023	10

Berichte

Das neue Eisenbahnsammlertreffen mit Vater und Sohn in Zwickau	11
Die Bahnreform 2.0	17
Präsentation der BSW-Schauanlage „Selketalbahn“ auf der Modellbahnausstellung vom 27. bis 29. Oktober 2023 in Halle (Saale)	22
S-Bahn Berlin: Abschied von der Baureihe 485	24
Kurzberichte	27

Gruppenleben

Das Modellbau-Seminar Süd geht weiter	32
Der Clubwagen der ehemaligen BSW-Gruppe „Historische Ellok Bw Leipzig West“	35
Der Bahnhof Arnsberg (Westf) in HO	41

Jubiläen

75 Jahre Modelleisenbahnclub Münster	44
70 Jahre Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven	47
Der Modelleisenbahn-Club Bremerhaven wurde 40	49

Bahnhistorie

70 Jahre „Pantoffeldienst“ (Dispatcherwesen der Deutschen Reichsbahn)	53
Die Bahnschulen – Wer erinnert sich noch?	59
Die Geschichte der „Hampelmänner“	61
Die Alternative: Schmalspurbahn	65
Montanverkehr mit Frankreich und Luxemburg	72

Serien

Die Eisenbahn im west- und ostdeutschen Kriminalfilm	75
BSW-Hotel Alter Bahnhof Prerow	77

Rezensionen

81

Service

Post an die Redaktion	85
Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen	87
Veranstaltungen 2024/25	95
Vorschau Heft 51/Impressum	96



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

nun liegt uns Heft 51 von Bahn&Modell mit einem erweiterten Editorial vor. Heft 50 klingt darin nach, denn einigen treuen Lesern sind Kontinuität und Qualität unseres Fachblattes diverse Nachbetrachtungen wert. Auch auf unserer Jahresarbeitstagung vom 27.-29. Oktober 2023 im BSW-Hotel Villa Dürkopp in Bad Salzuflen

haben wir Bahn&Modell gewürdigt, denn es stellt ein Sprachrohr und Bindeglied für unsere BSW-Gruppen dar, auf das niemand verzichten möchte.

Hauptthema der Jahresarbeitstagung war aber der Erhalt der BSW-Gruppen. Wir wollen und werden uns nicht damit abfinden, dass immer mehr Gruppen unseres Kulturbereichs aufgeben, da sie die Motivation verloren haben oder durch die finanzielle Entwicklung dazu gezwungen werden. Deshalb haben wir als Kulturbereich zum 15. April 2024 eine außerordentliche Gruppenleiterberatung nach Leipzig einberufen. Eine gesonderte Einladung dazu wurde bereits versandt.

Von Bad Salzuflen aus unternahmen wir per Regionalbahn einen Ausflug zur BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“. Ihr Domizil befindet sich im Güterwagen-Ausbesserungswerk Paderborn der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH. Diese Gruppe unterhält ein Freigelände mit Gartenbahn und mehrere H0-Modellbahnanlagen. Ihr Leiter Karl

Die Teilnehmer der Jahresarbeitstagung am 28. Oktober 2023 vor den Toren des Güterwagen-Ausbesserungswerkes Paderborn
Foto Gunther Mürhoff



Karl Wecker am improvisierten Bahnsteig 2 seines Modellbahn-Domizils Foto: Lothar Kuhne



Wecker war auch langjähriger Bezirksbeauftragter/Regionaler Fachberater. Per 1. Januar 2024 ist er von dieser Funktion zurückgetreten. Durch die Veränderungen in den Strukturen der Stiftungsfamilie – insbesondere der Änderungen bei den Mittelzuweisungen und dem Wegfall der Mietbeteiligung und damit verbunden Überleitung zum e.V. bei einigen Gruppen – sieht er keine Aufgaben mehr in seiner Tätigkeit als Fachberater. Wir sind traurig über seinen Weggang, aber auch dankbar für seine geleistete Arbeit.

Parallel zu unserer Jahresarbeitstagung in Bad Salzflufen fand eine große, öffentlichkeitswirksame Modellbahnausstellung im DB Museum Halle (Saale) statt, auf der uns zwei BSW-Gruppen vertraten, der Eisenbahn-Modellbahn-Club 78 Halle/Saale und der Modell-Eisenbahn-Club Hannover. Richard Bohne vom MEC Hannover war sogar im MDR-Fernsehen präsent (s. Seite 23).

Auch aus dem Markgräfler Land erreichten uns gute Nachrichten. Dort hat die

BSW-Gruppe Historische Schienenfahrzeuge Haltingen ein Buch zu 175 Jahren lokaler Eisenbahngeschichte vorgelegt, das sie auf einer gut besuchten Vernissage am 8. November 2023 im Rathaus von Efringen-Kirchen (Kreis Lörrach) vorstellte. Die örtliche Presse berichtete exklusiv darüber und auch wir stellen dieses Buch unter „Rezensionen“ auf Seite 81 näher vor.

Aus Zwickau (Sachs) gibt es ebenfalls Positives zu berichten. Die dortige BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau hat 2023 die Ausrichtung des jährlichen Eisenbahnsammlertreffens übernommen. Die Veranstaltung, die bisher von Privat in Delitzsch stattfand, ist damit zum BSW-Highlight geworden und wir berichten exklusiv ab Seite 11 davon.

Unseren Titelbild-Wettbewerb der Hefte 26–50 hat Heft 45 mit Ingrid Förster vom Bahnhof Adorf (Vogtl) auf dem Deckblatt gewonnen. Dazu gibt es Näheres auf Seite 7/8 zu lesen.

2024 besteht unser Kulturbereich 30 Jahre. Jürgen Hirsch und Lutz Tannigel

aus Berlin haben sich im Folgebeitrag daher die Mühe gemacht, die wichtigsten BSW-Ereignisse dieser Jahre zusammenzufassen und die Gegenwart zu charakterisieren. Anlässlich dieses 30-jährigen Jubiläums haben wir beschlossen, unsere mehrtägige Jahresarbeitstagung 2024 vom Herbst in das Frühjahr zu verlegen und dazu unsere ehemaligen Haupt- und Bezirksbeauftragten einzuladen (Termin: 15.-17. März 2024 in Festenburg). Eine Aufstellung der Bezirksbeauftragten von 1999 war bereits in *Bahn&Modell*, Heft 1, Seiten 38+39, nachzulesen.

Ganz zum Schluss noch ein Blick in die große Welt: Neben dem Ukraine-Krieg mussten wir im vergangenen Jahr ein Wiederaufflammen des Nahost-Konfliktes im Gaza-Streifen verzeichnen, der uns sprachlos und betroffen machte. Durch den Ukraine-Krieg sind bisher 569 ukrainische Eisenbahner zu Tode gekommen und 1 467 verwundet worden, eine schreckliche Bilanz. Daher sind unsere Gedanken bei den Eisenbahnern in den betroffenen Regionen und wir hoffen, dass bald wieder Frieden herrscht.

Wie die Jahre vergehen – Wir sind 30

Redaktion

Am 1. Januar 1994 vereinigten sich die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG. Parallel dazu gründete sich unser BSW-Freizeit-/Kulturbereich in ganz Deutschland. Er nannte sich anfangs „Historische Bahn/Modellbahn“ und zählte über 100 Gruppen, die sich mit der großen und kleinen Eisenbahn beschäftigten. Zum Hauptbeauftragten (HB) wurde Dieter Koschmann (56) aus Bernau bei Berlin gewählt. Ihm zugeordnet waren 18 Bezirksbeauftragte (BB) in Berlin, Dresden, Erfurt, Essen, Frankfurt am Main, Halle (Saale), Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Köln, München, Nürnberg, Saarbrücken, Schwerin und Stuttgart. Jeder BB betreute mehrere Gruppen. Sie organisierten den Erfahrungsaustausch und gemeinsame Ausstellungen. Sie nahmen an Messen teil und beteiligten sich an FISAIC-

Veranstaltungen. Die Hauptmotivation für viele Gruppen war die juristische und finanzielle Unterstützung durch die BSW-Zentrale, denn eine BSW-Gruppe ist keine juristische Person und kann somit keine kommerziellen Verträge abschließen. Das betrifft insbesondere die Mietverträge für die Gruppen-Domizile.

1998 erweiterte sich unser Freizeitbereich um die Sparte Eisenbahngeschichte. In ganz Deutschland gehörten jetzt 179 Freizeitgruppen mit insgesamt 4 648 Mitgliedern/Spendern dazu. Im April 1999 erschien erstmalig das Mitteilungsblatt *Bahn&Modell* N° 1. Darin schrieb der HB unter Grußworten: „Wir leben nicht auf der schönen Insel der Glückseligkeit. Jede Freizeitgruppe ist gut beraten, wenn sie rechtzeitig Maßnahmen und Wege für die Zukunft festlegt und sich nach zuverlässigen Partnern im Gefü-

ge der Bahn, aber auch im Territorium, umschaut. Machbare Wege müssen frei von Illusionen beschritten werden. Wir bekommen nichts geschenkt.“

In den Folgejahren kamen in Bahn&Modell immer wieder unsere Experten (Sprecher Fachausschuss) zu Wort. Manfred von Kampen aus Witten stand für die Triebfahrzeuge, Helmut Schmidt aus Korbach für die Eisenbahngeschichte, Wolfgang Bahnert aus Leipzig für die Modelleisenbahn, Dietmar Petzold für die internationale Zusammenarbeit der FISAIC und Immo Hoppe für die Rezensionen von Eisenbahnliteratur. Hans-Joachim Kirsche aus Berlin fungierte als Schriftleiter und brachte seine Erfahrungen als Bild-Journalist ein. Diese Zeit ist leider vorbei.

Mitte 2001 benannte sich unser Freizeitbereich um in „Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn“. Einige Gruppen pflegten historische Eisenbahn-Fahrzeuge, andere sammelten Eisenbahn-Raritäten oder studierten die Eisenbahn-Geschichte. Sie alle wollten die Vergangenheit konservieren, denn unsere gute alte Eisenbahn befand sich im Umbruch.

2005 setzten wir uns das Ziel, die ehemaligen Bundes- und Reichsbahndirektionen zu dokumentieren. Wir begannen mit der BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHN-DIREKTIONEN. Hans-Joachim Kirsche legte 2006 den ersten Titel „Eisenbahndirektion Erfurt“ im Verlag Bernd Neddermeyer Berlin vor. Es folgten zwei exzellente Grundlagen-Bände und elf weitere Direktions-Titel. Der letzte der Reihe galt 2022 der „Eisenbahndirektion Schwerin“. Alle Reichsbahndirektionen und vier Bundesbahndirektionen waren damit



abgehandelt. Für weitere Bundesbahndirektionen fanden sich leider keine ehrenamtlichen Autoren.

Im Jahr 2008 schrieb der HB in Bahn&Modell, Heft 20, einen vierseitigen Leitartikel mit dem Titel „Wie die Jahre enteilen... 2009: Wir werden fünfzehn“. Darin fasst er die realisierten und geplanten Aktivitäten der nunmehr 136 Gruppen zusammen. Es war der letzte Leitartikel von Dieter Koschmann. Nach seinem 70. Geburtstag trat er von seiner ehrenamtlichen Funktion als HB zurück. Dafür übernahm er die Leitung der BSW-Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente in Berlin (s. Titel). 2009 wurde Ronald Xanke aus Schwerin zum HB gewählt. Sein erster Leitartikel lautete „Neue Männer braucht das Land“. So kam es dann auch. Nach vier schleppenden Jahren wurde Ronald Xanke abgewählt, da er permanent nicht zu erreichen war. 2013 wurde Lars Naumann aus Gera (BB für Thüringen) zum HB berufen.

Die Zeiten wurden schwieriger. Einige Gruppen lösten sich aus Altersgründen auf und die Begriffswelt änderte sich. Der Freizeitbereich wurde zum Kulturbereich, aus dem HB wurde der Zent-

rale Fachberater (ZFB) und aus dem BB der Regionale Fachberater (RFB). Zwölf RFB's stehen uns heute noch zur Verfügung, einige kurz vor dem Ausscheiden. Gegenwärtig setzt die Mietsituation viele Gruppen unter Druck. Im laufenden Jahr verzeichnen wir noch 61 Gruppen, davon 40 Modellbahngruppen.

Nach 30 Jahren blicken wir auf viele Erfolge, aber auch auf viele Einschränkungen und Misslichkeiten zurück. Die weitere Arbeit erfordert viel Mut und Enthusiasmus, denn die sich verringern den Mietzuschüsse überdecken die Gesamtsituation. Auf der vorletzten Umschlagseite (s. hinten) haben wir die aktuellen Vorteile zusammengestellt, die es bringt, eine BSW-Gruppe im Netzwerk Gleichgesinnter zu sein und zu bleiben.

Rückblick auf 25 Jahre Geschichte

eine Nachbetrachtung zur 50. Ausgabe von „Bahn&Modell“

Jürgen Hirsch und Lutz Tannigel, Berlin

Im BSW-Freizeitbereich Historische Bahn/Modellbahn/Eisenbahngeschichte wird im Oktober 1998 erstmalig ein Mitteilungsblatt mit dem Titel „Vorbild und Modell“ als Probe und Diskussionsheft erarbeitet – es ist das Heft „Null“. Das Heft N° 1 erscheint dann im April 1999 als „Bahn&Modell“. Hans-Joachim Kirsche wird dafür als Redaktionsverantwortlicher (Schriftleiter) beauftragt.

In einer Redaktionssitzung im Januar 2005 beruft der damalige Hauptbeauftragte (HB) des Kulturbereichs Dieter Koschmann Helga Kuhne als Mitglied des Arbeitsausschusses/Redaktionsbeirats (siehe Heft 13 vom April 2005). Hans-Joachim Kirsche leitet die Redaktion bis zum Heft 25.

Zum 31. Dezember 2008 beendet Dieter Koschmann sein Ehrenamt als HB. Ronald Xanke übernimmt ab 1. Januar 2009 seine Nachfolge. Dieter Koschmann wird Projektleiter der Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente.

kungen und Misslichkeiten zurück. Die weitere Arbeit erfordert viel Mut und Enthusiasmus, denn die sich verringern den Mietzuschüsse überdecken die Gesamtsituation. Auf der vorletzten Umschlagseite (s. hinten) haben wir die aktuellen Vorteile zusammengestellt, die es bringt, eine BSW-Gruppe im Netzwerk Gleichgesinnter zu sein und zu bleiben.



Die Autoren dieses Beitrags (im Juli 2022)

Foto: BSW-Gruppe FFO

Der neue Hauptbeauftragte Ronald Xanke verkündet im Heft 26 im Oktober 2011, dass Helga Kuhne neue ehrenamtliche Schriftleiterin von „Bahn&Modell“ ist und Hans-Joachim Kirsche nun die BSW-Buchreihe „DEUTSCHE EISENBAHNDI-REKTIONEN“ koordiniert.

Helga Kuhne schreibt im Heft 27 (Oktober 2012) den Leitartikel und Grundsätzliches im Heft 28 (April 2013) anstelle des HB. Nun ist auch der Name Lothar Kuhne im Impressum des Heftes zu lesen – er unterstützt inzwischen tatkräftig und engagiert die Tätigkeit seiner Ehefrau.

2013 löst Lars Naumann den HB Ronald Xanke ab, somit beginnt ab Heft 29 (April 2013) sozusagen eine neue Ära des Heftes. Unter Leitung von HB Lars Naumann entwickelt das Ehepaar Kuhne „Bahn&Modell“ weiter und führt somit eine Modernisierung des Heftes ein. Das Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn entwickelt sich so zu einem „Renner“ im BSW und die Leserschaft nimmt stetig zu. Es gewinnt an Beliebtheit und zunehmendem Interesse. Auch Spezialisten des Eisenbahnwesens schätzen die sorgfältig erarbeiteten Beiträge und liefern selbst interessante Artikel, die die Bedeutung von „Bahn&Modell“ weiter heben. Das Heft präsentiert bis heute sowohl historische Rückblicke als auch aktuelle Beiträge aus der Bahnwelt und natürlich auch aus dem bundesweiten Leben der Gruppen in unserem Kulturbereich.

Die Redaktion von „Bahn&Modell“ besucht regelmäßig Kulturgruppen im gesamten Land und berichtet anschaulich in Wort und Bild davon.

Federführend arbeiten Helga und Lothar Kuhne nun schon viele Jahre an der Beliebtheit und dem großen Erfolg von „Bahn&Modell“ – ein überaus geschätztes „Aushängeschild“ unseres Kulturbereichs. Ihrem hohen Engagement und Fleiß verdanken wir den heutigen sehr, sehr guten Ruf von „Bahn&Modell“. Daher ein herzliches und großes DAN-KESCHÖN an die Redaktion in Dresden und weiterhin viel Freude und Spaß an dieser anspruchsvollen Tätigkeit.

Jürgen Hirsch war bis 2018 BSW-Bezirksbeauftragter/Regionaler Fachberater für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Ihn löste Lutz Tannigel ab.

Welches Titelbild hat gewonnen?

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Anlässlich des „Goldenen Jubiläums“ – 50. Ausgabe von Bahn&Modell – suchten wir das schönste Titelbild der Hefte 26-50 und stellten auf der letzten Umschlagseite nochmals diese Titelbilder zusammen.

Die Beteiligung unserer Leser hielt sich in Grenzen. Bis zum 30. November 2023 gingen bei der Redaktion insgesamt 25 Zuschriften ein. Bei den Einsendern kamen lediglich fünf Titelbilder in die enge Wahl. Die meisten Stimmen (16) erhielt das Titelbild Nr. 45 mit Ingrid Förster und der Bildunterschrift „Die Stewardessen der Deutschen Reichsbahn“.



Das Los entschied: Christoph Kopp aus Adorf (Vogtl) ist der Gewinner. Herzlichen Glückwunsch! Noch vor dem Weihnachtsfest ging ihm das Buch „GEBRAUCHSANGEWEISUNG fürs Zugreisen“ von Jaroslav Rudiš zu.

Interessant waren auch einige Bemerkungen der Beteiligten:

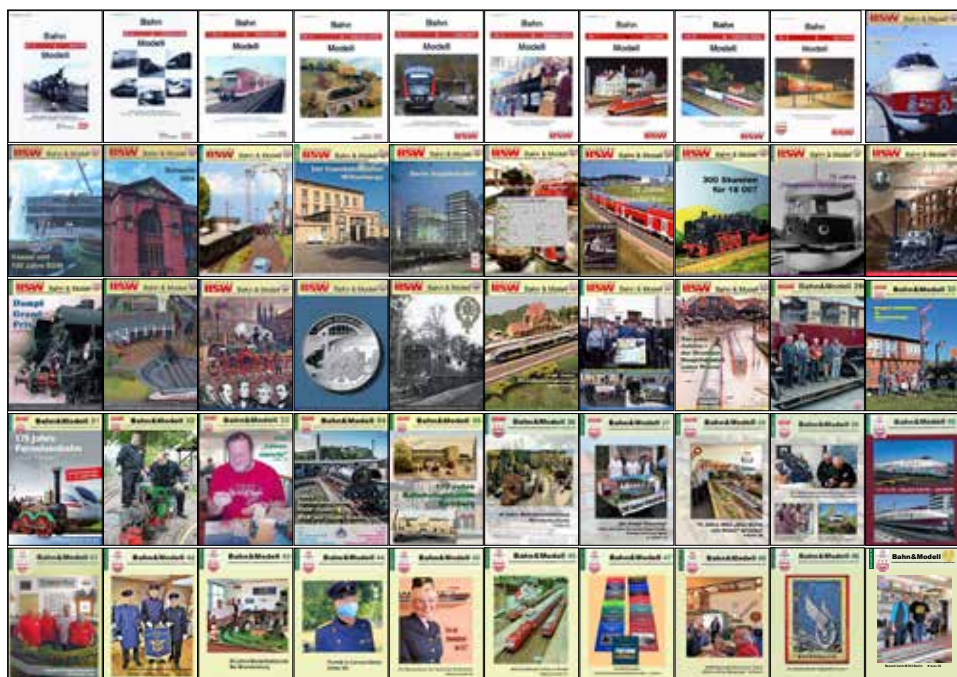
Andreas Jänsch: „Ich hatte meinen Sohn mit zu Rate ziehen müssen. Mir gefallen doch mehrere Titelbilder. Er hat sofort ein Bild auserkoren. Letztendlich fanden wir beide dieses als unser schönstes. Es ist das Titelbild der 31. Ausgabe. Auf diesem werden die Vergangenheit sowie die Gegenwart der Eisenbahn dargestellt. Hoffen wir, dass die Vergangenheit der Bahn nicht ganz in Vergessenheit gerät. Die technische sowie die gesellschaftliche Entwicklung bzw. Weiterentwicklung bildeten ja doch die Grundlage für die heutige Zeit.“

Uwe Köhler: „Mein Favorit ist die N° 35.“

Wilfried Rettig: „Sicher überrascht es euch nicht, dass wir von der HEUM (Historische Eisenbahnfreunde Minden) natürlich den Titel von Heft 42 am schönsten finden.“

Herta und Siegfried Kuntsche: „Das schönste Titelbild N° 49 ist das Wandmosaik der Reichsbahndirektion Schwerin“ und dazu auch Wolfgang Stanicki: „Diese Gestaltung ist einmalig und die Geschichte des Flügelrades sehr lehrreich. Ich hoffe, dass viele andere Leser auch durch Zufall, wie es bei mir ist, dieses Titelbild auswählen werden.“

Alle 50 Titelbilder von Bahn&Modell liegen jetzt im Querformat als PDF-Datei vor. Damit lassen sich Poster bis zur Größe von DIN-A1 drucken. Die PDF-Datei kann kostenlos bei der Redaktion abgefordert werden.



Abschied von Dieter Schindelhauer

geb.: 21. April 1952 gest.: 25. Dezember 2023



Ein guter Freund und langjähriger BSW-Mitarbeiter hat uns im 72. Lebensjahr für immer verlassen. Am 1. Weihnachtsfeiertag 2023 ist Dieter Schindelhauer von uns gegangen. Vielen wird noch seine große Feier zum 60. Geburtstag in einem Dresdner Karnevalsclub in Erinnerung sein. Auch hier hat er viele Kollegen zusammengebracht, denn Kommunikation war ihm immer eine Herzensangelegenheit.

In Berlin-Spandau geboren, lernte er bei der Deutschen Reichsbahn und absolvierte die Fachschule in Gotha. 1983 übersiedelte er nach Dresden und war im Bf Dresden-Altstadt, später im Raw Dresden beschäftigt. Seit Gründung des BSW im Osten Deutschlands am 1. Januar 1992 war Dieter in der BSW-Geschäftsstelle Dresden tätig. Hier betreute er die BSW-Ortsstellen und -Freizeitgruppen. Seniorenfreizeitseminare organisierte er in Bad Elster und Rosenthal, in unseren damaligen Ferienobjekten. Ab 2004 hat er die Förderer aus dem Dresdner Bereich, die Ortsstellen und Freizeitgruppen, vom BSW-Servicebüro Leipzig aus gelenkt und geleitet und den Kontakt zu den Eisenbahnerkollegen gehalten.

Im Mai 2012 beendete er sein aktives Berufsleben und ging in den Ruhestand, doch auf BSW-Messen und -Ausstellungen blieb uns Dieter weiterhin verbunden. Wir verlieren einen engagierten Kollegen, der uns stets hilfreich zur Seite stand. Er war Eisenbahner im Herzen, sein Leben lang.

BSW-Kunstwettbewerb 2023

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

In der Villa Dürkopp in Bad Salzuflen lief vom 6. Oktober bis zum 10. Dezember 2023 eine GEMÄLDE-Ausstellung zum BSW-Kunstwettbewerb "Der Weg". Eines der 131 Gemälde ist mir bei der Jahresarbeitstagung unseres Kulturbereichs besonders aufgefallen.

Das Bild mit dem Titel „Alleine“ hat mich aus vielerlei Gründen berührt. Die Umgebung ist minimalistisch nur in schwarz/weiß Tönen gehalten. Die silbrigen Schienenstränge stellen perfekt den Weg dar, wirken aber bedrohlich, kalt und seelenlos und führen ins Ungewisse. Im Vordergrund läuft unbeirrt ein kleines, braungebranntes Mädchen in einem rosa Sommerkleid von Holzschwelle zu Holzschwelle. Es hat einen ganz modernen Haarschnitt. Der Betrachter sieht sie nur von hinten, man würde gern das kleine Gesichtchen sehen. Die Kleine wirkt selbstbewusst. Vielleicht singt sie sogar ein Liedchen vor sich hin, ohne sich der Gefahren des Eisenbahnverkehrs bewusst zu sein. Man möchte das Kind aus seiner Selbstvergessenheit herausholen, retten, runterziehen von den Gleisen. Aber die Künstlerin hat hier ziem-

lich marode Holzschwellen gemalt. Vielleicht fährt hier schon lange kein Zug mehr. Allerdings zeigen die Schienenköpfe keinen Rost. Also doch Zugverkehr? ...Das Bild ist szenisch großartig angelegt und auch gemalt. Es lässt viel Raum für Interpretationen.

Alle Gemälde des BSW-Kunstwettbewerbs 2023 stehen im Internet unter: www.bsw-kunst.de/files/downloads/Mal-seminar_2023/Der_Weg_Broschuere.pdf

Ab 27. April 2024 läuft die 45. Bundes-FOTO-Ausstellung im BSW-Hotel Isarwinkel in Bad Tölz. Hier präsentieren die besten Fotografinnen und Fotografen aus der Stiftungsfamilie ihre hochklassigen Fotos. Das Thema lautet: „Eisenbahner und Eisenbahnerinnen aus aller Welt“.

Vom 6. Juni bis 9. September 2024 findet die 30. Bundes-KUNST-Ausstellung wieder in der Villa Dürkopp statt. Bewerbungen mit Gemälden, Sculpturen oder Plastiken können noch bis zum 19. April 2024 bei der Zentrale der Stiftungsfamilie eingereicht werden.

Über beide Ausstellungen werden wir im Heft 52 berichten.



"Alleine", Öl, 70x50 cm von Gomes A.C. Diana aus Voorthuizen/NL

Foto: H. Kuhne

Das neue Eisenbahnsammlertreffen mit Vater und Sohn in Zwickau

Redaktion

Es war im Frühsommer 2023, als in der Redaktion von Bahn&Modell der schwarze Flyer zum Eisenbahnsammlertreffen in Zwickau eintraf (s. Heft 50, Seite 95). Darin lud die BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau „alle Freunde schöner alter Sammlerstücke von der Eisenbahn“ für den 18. November 2023 in die Räume des ehemaligen Trabant-Werkes ein. Diese Veranstaltung hat Tradition und fand bisher jährlich in Delitzsch unter Leitung des privaten Eisenbahn-Uniform-Sammlers Hartmut Schöttge (71) statt (s. Heft 41, Seite 29 ff).

Also machten wir uns an dem besagten Tag auf den Weg nach Zwickau und suchten die Örtlichkeit, die von hinten angefahren werden musste, da der Haupteingang Baustelle war. Nach dem Ziel fragten wir zwei ältere Herren auf der Straße, die auch in unsere Richtung unterwegs waren. „Wir sind hier fremd und



Vater und Sohn Böttcher in historischen sächsischen Eisenbahn-Uniformen. Sie managen das Eisenbahnsammlertreffen in Zwickau

Die Kindertanzgruppe des „Mondstaubtheaters Zwickau“ eröffnet das Eisenbahnsammlertreffen





An jedem Stand gab es diverse Eisenbahn-Pretiosen

wo wir hingehen, wird Sie nicht interessieren“, war die Antwort. „Ja, wo gehen Sie denn hin?“ „Zum Eisenbahnsammlertreffen!“ Wir hatten zufällig zwei Kollegen der Uniformgruppe Schwerin angesprochen. Noch waren sie in Zivil, doch in ein paar

Minuten sahen wir sie in ihren historischen Eisenbahn-Uniformen wieder.

Uwe Böttcher (der Vater, 59), Gruppenleiter der BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau, wartete schon auf uns. Schnell trugen wir unsere Bahn&Modell-



Der Stand von Bahn&Modell mit Lothar Kuhne, Redaktion

Foto: R. Heinrich



Alle Uniformträger versammelten sich auf der Bühne.

Hefte in die große Halle, ordneten sie auf dem bereitgestellten Tisch und Ständer. Dann war es 10 Uhr und die Show begann mit der Eröffnungsrede von Holger Böttcher, dem Sohn (33). Er zeichnete für die ganze Veranstaltung verantwortlich. Eine Kindertanzgruppe des „Mondstaubtheaters Zwickau“ spielte zu Beginn eine turbulente Eisenbahnreise mit vielen Koffern und Gepäck.

Die Halle, oder exakter der Saal des „Mondstaubtheaters Zwickau“, war gut besucht. An 26 Eisenbahn-Sammler-Ständen sprach und fachsimpelte man miteinander. Die Aussteller und Teilnehmer kamen hauptsächlich aus dem Osten, aber auch aus Minden (Westf), Bielefeld und Stuttgart. Auch aus dem Sauerland waren zwei junge Männer angereist, die Eisenbahnlampen anboten, die sie in ihrem privaten „EAW Kredenbach“ (Eisenbahnlampen-Ausbesserungs-Werk) aufarbeiten.

Besonders fielen die vielen organisierten und privaten Uniformträger auf, die der Veranstaltung ein identisches Eisenbahn-Gepräge gaben. Die Zeitspanne reichte von den Länderbahnen bis in die Neuzeit. Uwe Böttcher stellte einige auf



DR-Bahnsteigaufsichterin 1939-1941 im Wintermantel mit „Kelle“ (Zp 9)



Präsident einer Reichsbahndirektion 1943/44 mit militärischem Sakko-Schnitt und viel Lametta

der Bühne vor und vereinte sie dann alle zu einer großen Eisenbahner-Foto-Parade.

Neben der Uniformgruppe Schwerin waren Vertreter der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM) und eine Uniformgruppe vom Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde aus Schwarzenberg (Erzg) angereist. Letztere zeigte eine außergewöhnliche DR-Uniform-Modenschau in 13 Bildern, die von 1935 bis 1990, vom Streckenläufer bis zum Generaldirektor, reichte und ebenfalls von Uwe Böttcher moderiert wurde. Der Auftritt der „Eisenbahn-Models“ war ungewöhn-



DR-Bahnunterhaltungsarbeiter 1945-1951 mit Rucksack, Schraubenschlüssel und Schottergabel

lich und für die Zuschauer ein wahrer Augenschmaus. Sie zeigten auch Berufsbekleidungen, die man nach der Dienstkleidungsordnung nicht als Uniformen bezeichnen würde, wie z. B. DR-Küchenangestellte oder -Fahrkartenverkäuferin in Dederon-Kittelschürzen mit Flügelrad.

Am Nachbarstand beobachteten wir einen älteren Herrn, der einen Bier-Humpen, einen historischen Klammeraffen und eine sehr ramponierte Blechschachtel mit der Aufschrift „Reichsbahndirektion Dresden“ erwarb und dafür einen halben Hunderter löhnte. Auch so etwas gibt es!



DR-Betriebsküchenfrau 1970-1975 mit Suppenkelle und Flügelrad auf der Brust

Insgesamt reichte das Angebot über das ganze Spektrum der Eisenbahn-Relikte von Büchern, über Dienstvorschriften und Schildern bis hin zu Teilen von technischen Geräten und natürlich Uniformelementen. Neben diesen materiellen Dingen spielten aber auch die persönlichen Kontakte eine bedeutende Rolle. Man traf alte Freunde wieder und lernte neue kennen. Letztlich hatte man das gute Gefühl, wieder einmal eingetaucht zu sein in die große Familie der Flügelrad-Enthusiasten.

Als Redaktion präsentierten wir unser Fachblatt *Bahn&Modell* vom Heft 28 bis



DR-Fertigungsmuster 1976 für höhere Dienst-ränge, das nie zum Einsatz kam.

Heft 50. Einige konnten wir verkaufen und spendeten das Geld dem Veranstalter, der BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau. Diese BSW-Gruppe hat eine ganz bewegte Geschichte, die auf den Zwickauer Traditions-Eilzug zurückgeht:

Im Jahr 1975 gab die Deutsche Reichsbahn (DR) die „Ordnung für Eisenbahnmuseumsfahrzeuge“ heraus. Daher ließ sie 1977 eine Garnitur historischer Vorkriegs-Eilzugwagen zusammenstellen und im ehemaligen Bahnbetriebswerk Zwickau stationieren. Als Zuglok für diesen Traditionszug wurde die Dampflokomotive 50 849



DR-Zugführer Städteexpress 1987-1992 mit zivilisiertem Sakko und Flügelrad auf der Brusttasche
Fotos: L. Kuhne (10x)

auserkoren. Sie wurde im August 1978 aus dem Plandienst genommen und ebenfalls in Zwickau beheimatet. Deshalb gründete sich am 4. Mai 1979 in Zwickau die Arbeitsgemeinschaft „Traditionslok 50 849“. Als AG 3/75 wurde sie in den Deutschen Modelleisenbahnverband der DDR aufgenommen. Die Mitglieder dieser AG arbeiteten die Dampflok 50 849 so auf, dass sie im Januar 1980 in den Traditionspark der DR übernommen werden konnte. Zusammen mit den historischen Eilzugwagen bildet sie den Traditions-Eilzug Zwi-

kau. Jetzt betreuten die Mitglieder der AG 3/75 diesen Zug auf vielen Sonderfahrten und sorgten im mitgeführten Speisewagen für Speisen und Getränke. Ein Mitbegründer der AG 3/75 war der letzte Zwickauer Amtsvorstand Max Herberger, der 2021 im Alter von 83 Jahren verstorben ist (s. Heft 46, Seite 5).

Heizer der Traditionslok 50849 war Großvater Helmut Böttcher (Jahrgang 1936). Er fuhr im wahren Leben auf allen Erzgebirgsstrecken als Lokführer auf Diesellokomotiven. Nun hatte er die Chance, auf einer Dampflok mitzuarbeiten. Sein Sohn Uwe erinnert sich noch, dass der Vater für seine schwarzen Rauchfahnen bei Lokausfahrten bekannt war. Die Fotografen freuten sich, die Grünen gab es so noch nicht. Uwe war ab 15 Jahren immer mit dabei. Als Vorsitzender der AG, als Cheforganisator und zugleich auch als Lokführer fungierte Harald Glück. Großvater und Harald Glück leben beide nicht mehr. Mit ihrem außergewöhnlichen Engagement waren beide ein Vorbild für alle.

Als die politische Wende kam, wurde ein Verein gegründet, der den Traditions-Eilzug Zwickau weiterhin betreute. „Die beiden deutschen Bahnen hatten 1990-1994 Nostalgiefahrten im Programm, das war die beste Zeit, die leider nur kurz währte“, stellte Uwe Böttcher fest. 1994 wurde die Dampflok 50 849 im Bw Glauchau stationiert und bis September 1994 zu Sonderfahrten eingesetzt. 1996 übernahm das DB Museum Nürnberg den Traditions-Eilzug und stationierte die Wagen in Berlin-Schöneweide. Die Lok 50 849 (nicht mehr betriebsfähig) blieb in Glauchau zurück, da die Frist abgelaufen war. Das war das Ende des Traditions-Eilzuges Zwickau. Die Lok 50 849 steht noch heute im ehemali-

gen Bw Glauchau und wird von der BSW-Gruppe Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047 betreut. 2006 brachte der EK Verlag noch eine DVD heraus mit dem Titel: „Die Traditionslok 50 849 – die letzte in der Ursprungsform“.

Der Zwickauer Verein orientierte sich um und gründete die BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau. „Wir arbeiten jetzt die Geschichte der Eisenbahn rund um Zwickau auf und führen das weiter, was andere schon begonnen hatten. Der Schwerpunkt liegt heute bei der sächsisch königlichen Eisenbahngeschichte. Aber die BSW-Gruppe beteiligt sich auch an Bahntagen der DB AG, bereitet Ausstellungen zu diversen Höhepunkten im Raum Zwickau vor und hält vor allem guten Kontakt zu gleichgesinnten Gruppen. Dazu treffen wir uns wöchentlich jeweils dienstags in unseren Räumen im ehemaligen Trabant-Werk“, berichtet Uwe Böttcher, der auch Leiter der BSW-

Ortsstelle Zwickau ist. Die Räume werden somit auch von der Ortsstelle und von BSW-Gruppen anderer Kulturbereiche genutzt.

Und worauf ist er besonders stolz, fragten wir Uwe Böttcher: „Ich freue mich, dass mein Sohn Holger genauso in meine Fußstapfen getreten ist, wie ich einst in die meines Vaters. Bei vielen Eisenbahn-Terminen sind wir in den letzten Jahren gemeinsam aufgetreten. Natürlich werde ich ihn bei seiner ehrenamtlichen Aufgabe als Leiter des jährlichen Eisenbahnsammlertreffens unterstützen. Vor allem freue ich mich und bin auch stolz, dass er den Mut hat, so eine traditionelle Veranstaltung weiterzuführen.“

Vater und Sohn sind „nur“ Hobby-Eisenbahner. Umso erstaunlicher ist ihr Engagement für und ihr Wissen um die gute alte Eisenbahn. Selbst an ihren Autokennzeichen leben die letzten drei Ziffern der Traditionslok 50 849 weiter.

Die Bahnreform 2.0

Redaktion

Bis zum Heft 50 berichteten wir in der Rubrik Serien über die Bahnreform 1994-2023. Seit 1. Januar 2024 läuft bei der DB AG eine Umstrukturierungswelle, die sich nach heutiger Begriffswelt als „Bahnreform 2.0“ zusammenfassen lässt. Wir bemühen uns, die Ausgangslage und die Ziele kurz zu umschreiben.

Seit der Bahnreform von 1994 ist die Verkehrsleistung der Eisenbahnen in Deutschland stark gestiegen – im Güterverkehr um 98 Prozent und im Personenverkehr um 44 Prozent. Modernisierung,

Ausbau und Digitalisierung der Schieneninfrastruktur haben mit dem Nachfragewachstum auf der Schiene allerdings nicht Schritt gehalten. Heute ist das Schienennetz in Deutschland überlastet, überaltert und unterfinanziert.¹ Eigentlich ist die DB AG wieder dort angelangt, wo sie vor der Bahnreform 1.0 war. Im vergangenen Jahr stellte sie einen Verspätungsrekord auf. Nur zwei Drittel aller Züge erreichten pünktlich ihren Zielort. Die Bundesregierung sei auf der Suche nach politischen Lösungen, um die Misere bei der Bahn zu

beheben – so eine Presseverlautbarung der DB AG. Bereits im Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung steht dazu auf Seite 51 zu lesen:

„Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern inklusive des konzern-internen Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten. Die internen Strukturen werden wir effizienter und transparenter gestalten. Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station&Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.“

Die DB Netz AG und die DB Station&Service AG wurden daher per 1. Januar 2024 innerhalb des DB Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Sparte zusammengelegt. Gemeinwohlorientiert bedeutet, dass die Interessen der Nutzer im Vordergrund stehen und nicht die Profitmaximierung des Unternehmens. Bereits Ende September 2023 hatte der DB-Aufsichtsrat diesem Vorhaben zugestimmt.

Die Fusion der DB-Infrastrukturgesellschaften klingt erst einmal wie ein formaler Schritt, der vor allem Fachleute interessieren dürfte. Doch dass die Infrastruktur der Schienen und Bahnhöfe in Zukunft aus einer Hand bewirtschaftet werden soll, wird auch Folgen in der Praxis haben. Diese Reform sei die Grundlage für die Verbesserung des Schienenverkehrs im ganzen Land, so die DB AG.

Die neue Gesellschaft ist am 27. Dezember 2023 gegründet worden und trägt den Namen DB InfraGo AG. Das „Go“ steht für die erwähnte Gemeinwohlorientierung. Gemäß DB-Chef Dr. Lutz sei deren Zweck, die Eisenbahninfrastruktur als Wirtschaftsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung gemeinwohlorientierter Ziele sowie der jeweils gegebenen Finanzierungsgrundlagen zu betreiben. Die Basis der DB InfraGo AG soll eine bedarfsgerechte, leistungsfähige und effiziente Eisenbahninfrastruktur mit hoher Kapazität, Qualität und Resilienz (Anpassungsfähigkeit) sein. Das betreffe sowohl den Betrieb als auch den Erhalt und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Mit mehr als 60 000 Beschäftigten ist die InfraGo AG für das rund 33 400 Kilometer lange Streckennetz inklusive aller betriebsnotwendigen Anlagen und 5 400 Bahnhöfe verantwortlich. Pro Tag fahren auf der Infrastruktur mehr als 50 000 Züge. Mit ca. 21 Millionen Personen sind täglich über 30-mal so viele Menschen an den Bahnhöfen unterwegs wie an allen deutschen Flughäfen.

Die DB InfraGo AG steht nicht nur für sich allein, an folgenden Tochterunternehmen ist sie zu mindestens 50 Prozent beteiligt:

- DB Fahrwegdienste GmbH (Gleisbaustellen-Sicherung)
- DUSS GmbH (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße)-
- SIGNON Deutschland GmbH (Planung komplexer Schienenprojekte)
- DB Broadband GmbH (DB-Glasfaser-Infrastruktur)
- DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Planung und Bereitstellung der Infrastruktur sowie Betriebsdurchführung)

in den Regio-Netzen)

- DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH (Planung von Bahn-Zukunfts-technologien)
- MEKB GmbH (Marketinggesellschaft der bundesweiten Einkaufsbahnhöfe)
- DB BahnPark GmbH (Parkraum-Management an Bahnhöfen)

Das Management der Eisenbahninfrastruktur soll effizient, gesamtnetzbezogen und nutzerorientiert werden. Die DB InfraGo AG erfülle die gesetzlichen Anforderungen an Transparenz und Beteiligung sowie Gleichbehandlung bei Zugang und Entgelten. Auch die Förderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs sowie von Innovationen und Klimaschutz, insbesondere durch Verkehrsverlagerung im Personen- und Güterverkehr, seien Ziele des Unternehmens, so Dr. Lutz.

Privatbahnen sehen aber nach wie vor eine Benachteiligung bei den Trassenpreisen. Diese muss das jeweilige DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zwar auch bezahlen, doch landen die Gewinne aus diesem Geschäft letztlich wieder in der DB-Konzernkasse.

Der Bund hatte 2023 wichtige Beschlüsse zur Finanzierung getroffen und zusätzliche Mittel in Höhe von rund 40 Milliarden Euro bis 2027 (aus Resten des Corona-Sondervermögens) in Aussicht gestellt. Gleichzeitig brachte der Deutsche Bundestag im September 2023 den Entwurf eines vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) auf den Weg. Es sah mehr Spielraum für den Einsatz finanzieller Mittel und neue Fördermöglichkeiten für den Bund vor. Eine Leistungs- und Finan-

Hochbelastete Korridore und Bahnhöfe, hier Frankfurt (Main) Hbf Foto: DB AG/Volker Emersleben



zierungsvereinbarung (LVInfraGo) war für den 1. Januar 2025 geplant.

Verantwortlich für die "Bahnreform 2.0" im Bundesministerium für Digitales und Verkehr ist Staatssekretärin Susanne Henckel (59, Studium Stadtplanung). In diese Funktion wurde sie am 19. April 2022 berufen. Sie soll bei der DB AG aufräumen und die zweite Bahnreform zu einem Erfolg führen. Sie soll auch das „Wir-Gefühl“ wiederbeleben, das vor der ersten Bahnreform noch vorhanden war. In diesen Kontext passt eine Anzeige der DB AG vom 16. Dezember 2023 in großen, deutschen Regionalzeitungen unter dem Slogan „Eine bessere Infrastruktur für mehr Zuverlässigkeit“. Der DB-Anzeigentext beginnt mit dem Satz „Ihr nutzt die Bahn wie noch nie.“ In diesem ungewöhnlich jovialen „Duz-Ton“ werden die eigenen Strukturmängel öffentlich gemacht: Denn, nach 1994 wurde viel zu viel an Infrastruktur gespart. Im Haushalt war zu wenig Geld für die Instandhaltung vorgesehen. Die Infrastruktur wurde auf

Verschleiß gefahren, kam in die Jahre und ist nun immer mehr überfordert. Die Gründung der neuen InfraGo AG soll diese Fehler korrigieren und die Wende bringen. Dafür haben Experten das Konzept der Generalsanierung vor allem für Hochleistungskorridore entwickelt, eine Aufwertung aller Komponenten wie Gleise, Fahrleitungen und der Stationen selbst. Bis 2030 sollen 40 Strecken nach und nach vollständig gesperrt und grundlegend saniert werden. Als Pilotprojekt dient die vielbefahrene 70 Kilometer lange Riedbahn (Frankfurt am Main–Mannheim). Die Vorbereitungen dazu haben bereits im Januar 2024 begonnen. Ab Juli wird die Strecke in Rekordtempo quasi neu gebaut, wobei alle Gewerke gleichzeitig fünf Monate im Einsatz sein sollen. Nach der Riedbahn folgen im Jahr 2025 die Korridorabschnitte Hamburg–Berlin sowie Emmerich–Oberhausen. Der DB-Anzeigentext endet mit der Unterschrift „Mehr Bahn für alle.“ Ein Schelm, wer da an das Bündnis „Bahn für alle“ denkt.



Grafik:
riedbahn.de

Dass die InfraGo AG innerhalb des DB Konzerns bleibt, gefällt nicht allen. Die CDU, die Grünen und FDP wollten eine Loslösung. Die SPD bestand auf einen Verbleib und sie konnte sich durchsetzen. Auch die Monopolkommission, der Bundesrechnungshof und der Fahrgastverband PRO BAHN hatten eine konsequente Abspaltung gefordert. Das Bündnis „Bahn für alle“ hingegen fordert „Keine halben Sachen machen. Die ganze Bahn muss gemeinnützig werden: Infra-NoGo.“ (<https://bahn-fuer-alle.de>). Innerhalb der DB AG gibt es allerdings die Tendenz, die Reform nicht zu groß werden zu lassen. Die „Bahnreform 2.0“ muss aber zum Erfolg führen, sonst wird in der nächsten Legislaturperiode sicher ein viel schärferer Schnitt notwendig werden.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) war von Anfang an gegen die Trennung von Netz und Betrieb, denn bei einer Trennung müssen nach EU-Recht die Leistungen aller EVUs ausgeschrieben werden. Sollte dann eine ausländische Gesellschaft gewinnen, könnten die DB-Eisenbahner durch andere europäische Eisenbahner ersetzt werden. Das hätte erfahrungsgemäß eine Tarifreduzierung zur Folge.

Das Hauptproblem der jetzigen DB AG ist die fehlende Finanzierung. Um sich selbst einen Überblick zum verschaffen, hat die DB AG Inventur gemacht und alle Infrastrukturobjekte wie Bahnhöfe, Brücken, Tunnel usw. mit Schulnoten bewertet. Herausgekommen ist im Durchschnitt eine Drei und die Erkenntnis, dass viel Arbeit notwendig ist, die anstehenden Probleme zu lösen. Um gegen die hohe Verschuldung anzukämpfen, wurde bereits Ende Oktober 2023 die Auslandstochter

DB Arriva mit Sitz in London an einen US-Investor verkauft. Der Erlös von 1,6 Milliarden Euro soll beim Schienenausbau in Deutschland helfen. Auch DB Schenker steht zum Verkauf. Nach dem Karlsruher Urteil vom 15. November 2023 ist eine Umwidmung der Reste des Corona-Sondervermögens zugunsten der Bahn ausgeschlossen. Dafür sollen jetzt Aktien der Deutschen Telekom und der Deutschen Post, die sich im Besitz der Bundesrepublik Deutschland befinden, verkauft und die Erlöse der DB AG zu geschrieben werden. Auch ein Schieneninfrastrukturfond ist im Gespräch. Ob das mittel- und langfristig funktioniert, steht in den Sternen.

Eine der ersten Verlautbarungen der DB InfraGo AG Mitte Januar 2024 war, die Trassenpreise ab Fahrplan 2025 signifikant erhöhen zu wollen und den Bahnhof Görlitz von polnischer Seite ab Mitte 2025 mit 3-kV Wechselstrom elektrifizieren zu lassen.

Im Geschäftsbericht 1994 schrieb der damalige Vorstandsvorsitzender Heinz Dürr: „Die DB AG ist ein Unternehmen im Aufbruch und unterzieht sich gleichzeitig einem grundlegenden Wandel.“ Nach 30 Jahren sind wieder Aufbruch und Wandel angesagt!

Quellen:

1. Allianz pro Schiene: Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 9. Oktober 2023
2. Deutschlandfunk am 9. Oktober 2023, „Hintergrund“ von Martin Reischke, freier Journalist
3. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-Aufsichtsratsbringt-gemeinwohlorientierte-Infrastrukturgesellschaft-DB-InfraGo-AG-auf-den-Weg-11872708
4. Deutscher Bundestag, Drucksache 20/8945: Reform der Konzernstruktur der DB AG
5. <https://www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/Konzernunternehmen/DB-InfraGO-AG-12598696#>

Präsentation der BSW-Schauanlage „Selketalbahn“ auf der Modellbahnausstellung vom 27. bis 29. Oktober 2023 in Halle (Saale)

Richard Bohne, Hannover – RFB Nord (Niedersachsen, Schleswig-Holstein)

„Klein trifft Groß“ und wir durften dabei sein, bei der Modellbahnausstellung im DB Museum Halle. So standen wir mit der „kleinen“ BSW-Modellbahnanlage der Selketalbahn als Gast aus Hannover direkt neben einer „großen“ Dampflok der BR 52 in Halle (Saale).

Alle 1:1 Lokomotiven im ehemaligen Bw Halle P blieben aber kalt, wegen abgelaufener Fristen und fehlender Finanzmittel.

Für uns Nordlichter war schon die Einladung eine schöne Überraschung und auch die tägliche Betreuung durch den Veranstalter ausgezeichnet. Wir fühlten uns sofort gut aufgenommen und betreut – Mittagessen, immer frischen Kaffee und kompetente Ansprechpartner, so darf es sein. Das DB Museum Halle kannten einige von uns schon von der FISAIC-Modellbahnschau im Oktober 2015, an der wir mit einem wesentlich kleineren Modell der Selketalbahn teilgenommen hatten. Jetzt waren der Bahnhof Alexisbad und zwei große Kehrschleifen dazugekommen.

Der weitere Ausbau der Selketalbahn im Maßstab 1:87 (H0) geht bei uns inzwischen flott voran. Die jährlichen Übungen zu den Modellbautagen im BSW-Hotel Festenburg sowie auf anderen Ausstellungen (z.B. „Auto Boot Freizeit“ in Hannover) haben Routine aufgebaut. Dennoch sind einzelne kleine Schäden bei einer transportablen Modulanlage nicht zu vermeiden.

Anreise und Aufbaubeginn am Mittwoch, den 25. Oktober 2023 verliefen pro-



blemlos. Am Donnerstagabend standen alle Module und am Freitagmorgen konnten wir den Fahrbetrieb aufnehmen. Um 12 Uhr erreichte uns die Mitteilung, dass der MDR einen Fernseh-Live-Beitrag über die Ausstellung und auch zu unserer Modulanlage bringen wolle. Pünktlich um 14 Uhr begannen die Dreharbeiten. Vorher hatten uns Moderator und Kameramann eingewiesen, was mir meinen Redebeitrag wesentlich erleichterte. Die erste Ausstrahlung lief über ca. drei Minuten live im MDR-Fernsehen, eine zweite dann in der Sendung „MDR um 4“ als Aufzeichnung und Einspieler.

Screenshot aus der Fernsehsendung "MDR um 4"



Für mich, für uns alle, war das eine ganz neue Erfahrung. Soviel Interesse an einer Modellbahnausstellung mit TV und Presse erlebt man äußerst selten. Das drückte sich an den zwei Folgetagen auch in den Besucherzahlen aus. Über 3 000 kamen, um die Eisenbahn klein und groß anzuschauen. Das hat uns positiv berührt, genauso wie die schon erwähnte gute Betreuung durch die Kollegen Enrico Görzen und Lutz Völkel sowie Matthias Koch als Standortleiter des DB Museums Halle.

Für die Kinder hatten wir eine besondere Attraktion eingebaut. Sie sollten Pinguine, Eisbären und einen Halloween Vampir suchen. Kleine süße Belohnungen lockten. Und natürlich haben wir auch wieder Werbung für

die Stiftungsfamilie BSW & EWH gemacht, mit Gesprächen, Flyern und BSW-Fahnen.

Als wir dann am Sonntagnachmittag die Anlage abbauten und sie wieder in den Leih-Transporter luden, überkam uns schon ein bisschen Wehmut und Stolz. Wir waren uns alle einig, in zwei Jahren kommen wir gern wieder. Dann wird unsere Selketalbahn sicher wieder gewachsen sein, vermutlich um zwei Meter. Um das zu erreichen, würden wir gern neue Mitstreiter für unser Modellbauseminar in Festenburg gewinnen. Das nächste findet vom 4. bis 10. Juni 2024 statt. Bei Interesse bitte Richard Böhne, RFB Nord unter der Mailadresse richard.bohne@htp-tel.de kontaktieren.

Die große 52er neben der kleinen Selketalbahn (1:87) des MEC Hannover

Foto: R. Böhne



S-Bahn Berlin: Abschied von der Baureihe 485

Klaus Oschmann, Berlin – BSW-Förderer

Am 12. November 2023, kurz nach 14 Uhr, fuhren zwei S-Bahn-Züge der Baureihe 485 vom Bahnhof Berlin-Schöneweide zur „endgültigen Abschiedsfahrt“ in Richtung Ringbahn ab. Sie befuhren den Ring gegenläufig – eine im Uhrzeigersinn, die andere dagegen (Linien S41 und 42). Sie trafen sich wieder am Nullpunkt der Ringbahn, dem S-Bahnhof Berlin-Beusselstraße. Nach kurzem Aufenthalt ging die Fahrt zurück nach Berlin-Schöneweide zur heutigen Hauptwerkstatt. Zuvor, von 10 bis 14 Uhr, waren auf dem Bahnhof Berlin-Schöneweide jeweils stündlich vier Züge angekommen und hatten sich an den Bahnsteigen A und B nebeneinander gezeigt, um Abschied zu nehmen. Die Bahnsteige waren voll von Menschen und viele weitere säumten die Strecken.

„Eine nachdenkliche Situation“, meinte auch der Triebfahrzeugführer Henry Crasser. In seinen Jahren bei der „Pio-

niereisenbahn“ in der Berliner Wuhlheide (heute Parkbahn) erwachte sein Interesse am Eisenbahner-Beruf. 1972 begann er eine Lehre im S-Bahn-Betriebswerk Berlin-Schöneweide. Über Jahrzehnte war dann sein Arbeitsplatz auch im Führerstand der Baureihe 485. So wie er, schätzen viele seiner Kollegen die klassische Technik, die noch viel Mechanik und robuste Elektrotechnik umfasste. Millionen Fahrgäste sind damit zuverlässig befördert worden. Nicht nur das Personal, sondern auch die Fahrgäste äußerten zum Abschied der Baureihe 485: „Schade, dass sie gehen muss und der Charme der DDR für immer vergeht.“ Bei allem Lob ist natürlich auch Kritik angebracht. So z. B. fehlten der 485er Baureihe die Sandstreueinrichtungen, die bei ungünstigen Wetterbedingungen den Haftwert zwischen Rad und Schiene hätten erhöhen können. So war viel Feingefühl des Lokführers beim Anfah-



Bis 2002 fuhren die 485er-S-Bahn-Züge mit rotem Anstrich und anthrazitfarbenem Fensterband durch Berlin. Daher wurden sie im Volksmund „Cola-Dosen“ genannt.



Ab 2002 wurden die 485er-S-Bahn-Züge peu à peu in die traditionellen S-Bahnfarben bordeauxrot-ocker umlackiert. Fotos (2x): Historische Sammlung DB AG/Zickelbein

ren und Bremsen gefordert. Pünktlichkeit und korrektes Halten am Bahnsteig waren trotzdem Ehrensache.

Die Fahrzeuge wurden in der DDR ab 1979 für die Berliner S-Bahn als BR 270 entwickelt. Erst kurz nach der Wende bekamen sie die Bezeichnung BR 485. Für das Design zeichnete die Hochschule für industrielle Formgestaltung in Halle (Saale) verantwortlich. Die Aluminium-Leichtbauweise entstand im VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke Henningsdorf (heute Alstom), nordwestlich von Berlin. Die Nullserie begann 1987 und 1988 erlebten die ersten Wagen ihren Fahrgasteinsatz. Die Serienproduktion umfasste 166 Viertelzüge. Ein Viertelzug bestand aus einem Triebwagen (BR 485) und einem antriebslosen Beiwagen (BR 885). 22 Viertelzüge befanden sich bis zum 12. November 2023 noch im Plan-Einsatz, danach noch einen Monat in Reserve.

Der mit dem beabsichtigten Börsengang der DB AG postulierte Sparzwang machte auch vor der S-Bahn Berlin nicht Halt. Bereits ab 2003 wurden erste Fahrzeuge der Baureihe 485 außer Betrieb genommen. Erhebliche Probleme bei der Beschaffung von Ersatzteilen beschleunigten diesen Prozess. Hinzu kam, dass das S-Bahnnetz mit dem neuen Zugbeeinflussungssystem (ZSB) ausgestattet wurde und die 485er dafür nicht geeignet waren. Möglicherweise hätte auch das Eisenbahn-Bundesamt die weitere Zulassung nicht oder nur zeitweise erteilt.

Die DB Regio AG, zu der die S-Bahn Berlin gehört, stellt sich der Verantwortung für die traditionsbeladene Berliner Verkehrsgeschichte und eröffnet im Rahmen eines Werkverkaufs – ausschließlich für das Personal – die Möglichkeit, Bauteile der Baureihe 485 käuflich zu erwerben. Als die S-Bahn Berlin 1997 beim Abschied von der



Die Ringbahnen mit BR 485/885 an ihrem letzten Fahrtag am 12. November 2023. Sie trafen sich jeweils am S-Bahnhof Berlin-Beusselstraße. Die grünen Frontschildern trugen die Aufschrift: „Abschied von der BR 485 – 1988-2023 im Fahrgasteinsatz“
Foto: K. Oschmann

„Bauart Stadtbahn“ auch Bauteile öffentlich zum Verkauf anbot, wurde sie von Interessenten förmlich überrannt. Besonders die glänzend lackierten Holzbänke erlebten einen starken Ansturm. Manche Kunden erwarben ganze Wagen der Baureihe 475.

Das 485er-Angebot wird diesmal vom Griff für die Notbremse bis zum vollständigen Sitzgestell (ca. 100 Euro) reichen. Es besteht die Absicht, den Erlös des Werkverkaufs an eine gemeinnützige Organisation zu spenden.

Der Chef der S-Bahn Berlin Peter Buchner erklärte zum Verbleib der 485er-Fahrzeuge u.a.: „Einen Vollzug mit acht Wagen wird das Werk Schöneeweide zunächst für die Ausbildung unserer Lokführer erhalten. Wenn wir ihn dafür nicht mehr brauchen, werden wir ihn dem Verein Historische

S-Bahn anbieten.“ Dieser Verein verfügt bereits über ein Teil des Baumusterzuges von 1979. Und weiter, ein Triebwagen sei bereits dem „Deutschen Technikmuseum“ Berlin (vgl. „Bahn und Modell“ № 30) übergeben worden und auch die Bundespolizei habe einen Viertelzug für Ausbildungszwecke erhalten. Die Feuerwehr am Flughafen BER wird ebenfalls einen Viertelzug bekommen (vgl. Berliner Zeitung, 13. November 2023, Peter Neumann, „Letzte Runde“). Für die restlichen Fahrzeuge begann nach dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 die Verschrottung. Dabei ist positiv zu verzeichnen, dass beim Rückbau der 485/885er-Fahrzeuge wertvolle Materialien wieder gewonnen werden. Insbesondere der hohe Preis für Aluminium wird sich für die DB AG lohnen.

Kurzberichte:

Das neue ICE-Werk in Cottbus

Bereits im Heft 48, Seite 23 ff, berichteten wir vom Strukturwandel in der Lausitz. Nun hat das neue ICE-Werk in Cottbus Konturen angenommen und ein Teil ist schon in Betrieb gegangen. In der zweigleisigen Halle 2 werden seit 11. Januar 2024 alle ICE 4, die vor ca. fünf Jahren neu angeschafft wurden, erstmals einer großen Hauptinstandsetzung unterzogen. Hunderte ICE-Fachleute werden benötigt. Ein Teil kommt aus der DB-eigenen Ausbildung, ein Teil vom ehemaligen Waggonbau Niesky und weitere Umschüler vom Braunkohlentagebau-Unternehmen Leag. Auch viele Kfz-Mechaniker der Cottbuser Autohäuser bewerben sich, denn die Bahn zahlt keinen Ost-, sondern einen höheren Einheitstarif.

Zur Zuführung der ICE 4 fährt der komplette Train erst 2,5 Kilometer Richtung

Forst (Lausitz), bis in den elektrifizierten Anschluss des Heizkraftwerkes. Dann drückt er in das ICE-Werk zurück.

Der Gebäudekomplex des Raws Cottbus (zwischen Halle 1 und 2) ist erhalten geblieben und wird mit neuen Maschinen bestückt. Die dort vorhandene Kantine kann jetzt auch von den Mitarbeitern der Halle 2 benutzt werden. Die Halle 2 steht übrigens auf dem Gelände des ehemaligen Cottbuser Spreewaldbahnhofs. Parallel zur Inbetriebnahme der Halle 2 hat der Bau der fünfgleisigen Halle 1 begonnen, die 2026 in Betrieb gehen soll. Dann wäre das ICE-Werk Cottbus das größte und modernste Bahnwerk in Europa. Kurios ist nur, dass bisher kein ICE im Fernverkehr bis nach Cottbus fährt. Lediglich ein IC pro Tag beginnt und endet in Cottbus.

Die Betonelemente zum Bau der Hallen kommen aus Bautzen und werden mit

Visualisierung des neuen ICE-Werks in Cottbus

Quelle: DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH



LKWs über die Autobahn angeliefert, obwohl Gleisanschluss besteht. Einige Straßen in Cottbus bekamen dazu extra einen neuen, belastbaren Asphaltbelag – auf DB-Kosten.

Die Halle 1 wird auf dem Gelände einer ehemaligen Kleingartensparte errichtet. Die ca. 100 Kleingarten-Pächter bekamen auf freiem Feld neues Land und je eine Neubau-Laube (auch auf DB-Kosten). Für Halle 1 wird auch eine zweite Kantine errichtet, denn gemäß DB-Gebot sollte kein Weg zur Kantine länger als 500 Meter sein.

Die Anfahrt der ICEs nach Cottbus wird z. Z. ausschließlich von Berlin aus als Leerfahrten realisiert (115 km). Der Abschnitt bis Lübbenau ist zweigleisig ausgebaut, aber erst 2027 soll das 2. Gleis zwischen Lübbenau und Cottbus (27 km) dazu kommen, dann mit Totalsperrung des jetzigen Gleises. Das bedeutet, dass dann alle Züge nach Cottbus über Calau umgeleitet werden und in Calau Kopfmachen müssen. (LoKu)

Bahnreisen in Japan im Oktober 2023

Insgesamt vier Fahrten mit dem Shinkansen, viele Fahrten mit Regionalzügen und Metro absolvierte ich zwischen Tokio und Hiroshima, auch eine Dampflok mit Sonderzug bekam ich vor die Linse. Beeindruckend war das dichte Zugangebot, die Perfektion und Sauberkeit. An einer Anzeigetafel wurde sogar eine dreiminütige Zugverspätung angekündigt, welche eine Schande! Auch den Ausfall eines Vorortzuges mussten wir zur Kenntnis nehmen.

Bedauert habe ich, dass im Hochgeschwindigkeitszug Shinkansen die Geschwindigkeit nicht angezeigt wird. Im ganzen Zug gibt es nur eine Wagenklasse. Wie einst im SVT 18.16 (VINDOBONA) sind die Sitze drehbar, egal wann und wo wir einstiegen, alle Sitze waren in Fahrtrichtung. Das kann man aber selbst ändern und so 4-er bzw. 6-er Gruppen bilden. Da die Breite im Innenraum (gemessen 3,15 m) etwa 50 cm größer als im ICE ist, ist bei der Bestuhlung 2+3 auch der Sitzabstand etwas größer (gemessen 1,05 m).



Der Shinkansen über dem Häusermeer von Kyoto



Jeder Bahnsteig ist durch eine halbhohe Barriere geschützt (rechtes Gleis).

Fotos Schmidt (2x)

Für Fotofans ist es von Nachteil, dass der Bahnsteigbereich überall erst nach Entwertung einer Fahrkarte betreten werden kann. Dafür gibt es im Zug keine Kontrolle und auf dem Zielbahnhof kassiert eine Schranke die Fahrkarte wieder ein. Auf fast allen Bahnhöfen, auch bei Metro und Regionalbahnen, steht an der Bahnsteigkante eine halbhohe Barriere mit Durchlässen passend zu den Türen am Zug. Das dient vor allem der Sicherheit bei durchfahrenden Zügen.

Generell hat der ÖPNV und Fußverkehr Vorrang vor den Autos. An großen Kreuzungen erhalten die Autos aller Richtungen gleichzeitig ROT und die Fußgänger können die Kreuzung auch diagonal überqueren. (Klaus-Peter Schmidt)

Isergebirgsbahn wiedereröffnet

Vor 27 Jahren verkehrte in Polen der letzte Zug von Gryfów Śl. (Greiffenberg) nach Świeradów Zdrój (Bad Flinsberg). Seit 1. Januar 1997 war die Strecke stillgelegt und überwucherte, während die Unterwegsbahnhöfe als private Wohngebäude genutzt wurden. Nach einem Umdenken in der Verkehrs- und Umweltpolitik ging die Trasse 2020 vom polnischen Staatsbahnnetz PKP in den Besitz der Woiwodschaft Niederschlesien über. 2022 begann die Reaktivierung und zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 startete der offizielle Betrieb durch die Koleje Dolnośląskie (KD). Einen kostenlosen Eröffnungszug ab Gryfów gab es bereits am 7. Dezember 2023. Seit 10. Dezember besteht zweistündiger Verkehr ab Gryfów Śl. mit Anschluss nach und von Görlitz



Am ersten offiziellen Betriebstag der Isergebirgsbahn (10.12.2023) steht auf dem Bf Świeradów Zdrój (Bad Flinsberg) der Triebzug SA135-001 der Niederschlesischen Eisenbahnen (KD) nach Görlitz bereit.
Foto: Wolfgang Domeyer

sowie Jelenia Góra (Hirschberg). Besonders hervorzuheben ist die tägliche Direktverbindung 9:39 Uhr ab Görlitz, Ankunft Świeradów Zdrój 10:55 Uhr. Zurück gibt es zwei durchgehende Züge: 12:05 Uhr und 18:05 Uhr, vorläufig bis 9. März 2024. Bergfreunde können jetzt auf dem Isergebirgskamm von Świeradów Zdrój nach Sklarska Poręba (Oberschreiberhau) wandern oder Ski fahren und die Ausgangspunkte per Bahn erreichen.

Auch die Riesengebirgsbahn von Jelenia Góra nach Karpacz (Krummhübel) ist im Wiederaufbau. (Wilfried Rettig)

Haltepunkt Gunzen aufgewertet

Wie bereits im Heft 45, Seite 13 ff, beschrieben, befindet sich auf der Strecke Chemnitz–Adorf (Vogtl) bei km 104,7

der Haltepunkt (Hp) Gunzen. Hier auf den letzten 13 Kilometern, zwischen Zwoiental und Adorf (Vogtl), fährt seit 2012 kein planmäßiger Zug mehr. Der Hp Gunzen wird jedoch vom Förderverein Obervogtländische Eisenbahn (OVEB) betreut und von Sonderzügen dieses Vereins angefahren. Das Zugbegleitpersonal und die musikalische Unterhaltung dafür stellt die BSW-Gruppe Bw Adorf (Vogtl).

Nun wurde der Hp Gunzen mit einer MITROPA aufgewertet und von einer „Donnerbüchse“ flankiert. Für 2024 sind wieder viele Fahrtage geplant, so auch im Mai, wo erstmals ein Stundentakt für Sonderzugfahrten auf der Strecke geplant ist. Das gab es nicht mal zu DR-Zeiten! (Peter Grunenberg)



Hinter dem „Empfangsgebäude“ des Hp Gunzen wurde im Oktober 2022 ein ausgemusterter Personenwagen („Donnerbüchse“) platziert.
Foto: P. Grunenberg

SVT Görlitz (VT 18.16/SVT 175) bald wieder auf Tour

Im Sommer 2024 soll der historische Triebwagenzug wieder auf Reisen gehen. Die Visionen vieler engagierter Eisenbahnfreunde werden Wirklichkeit. Dank ehrenamtlichen Helfern, edlen Spendern und staatlicher Förderung konnte dieser Vorzeigezug der Deut-

schen Reichsbahn wieder rekonstruiert werden. Bereits seit November 2023 kann man beim Dresdner Reisebüros Maertens organisierte Mehrtagesfahrten für Mitte/Ende 2024 buchen. Die BSW-Gruppe Bw Adorf bietet ehrenamtlich den Zugbegleitdienst an, da der Bf Adorf (Vogtl) schon früher ZUB-Bahnhof für „Karlex“ und „Karola“ war. (LoKu)

Der SVT Görlitz kommt vorerst vierteilig zum Einsatz

Foto: Maertens Reisewelt



Das Modellbau-Seminar Süd geht weiter

Henning Rohrmoser, Hannover – BSW-Förderer

In Bahn&Modell, Heft 48, Seite 28 ff, berichteten wir über das (vorläufige) Ende des BSW-Modellbau-Seminars Süd in Baiersbronn (Nordschwarzwald). Nun haben sich die Fronten geklärt und das Modellbau-Seminar wird an einem anderen Standort weitergeführt.

Zum nunmehr 15. Mal trafen sich die Modellbahnenthusiasten Gruppe Südwest für eine Woche im November 2023 im Nordschwarzwald, um die H0-Segmentanlage weiter zu entwickeln und zu komplettieren. Mittlerweile hat diese auch einen Namen bekommen und heißt nun: VIERJAHRESZEITEN. Diese Bezeichnung rührt aus der Konzeption der Modellbahn als Rundumanlage her. Der Beobachter hat die Möglichkeit, einen Zug zu Fuß zu

begleiten und dabei alle vier Jahreszeiten im Maßstab 1:87 zu erleben.

Der neue Standort ist das Café/Garni-Hotel „Rundblick“ in Baiersbronn-Oberdorf. Unsere bisherige Unterkunft im BSW-Schwarzwaldhotel Baiersbronn mussten wir wegen „atmosphärischer Störungen“ aufgeben. Nach erfolgreichem Standortwechsel ging es vom 11. bis 19. November 2023 an die Umsetzung der offenen Projekte. Die acht aktiven Bastler kamen aus dem gesamten Bundesgebiet. Einige andere konnten wegen Krankheit nicht teilnehmen.

Das umfangreichste Bauvorhaben bei diesem Seminar war die weitgehende Fertigstellung des Speicherbahnhofs (Fiddle-Yard) auf der Seite des „Kalten Berges“.



Café/Garni-Hotel "Rundblick"



Rundblick über Baiersbronn

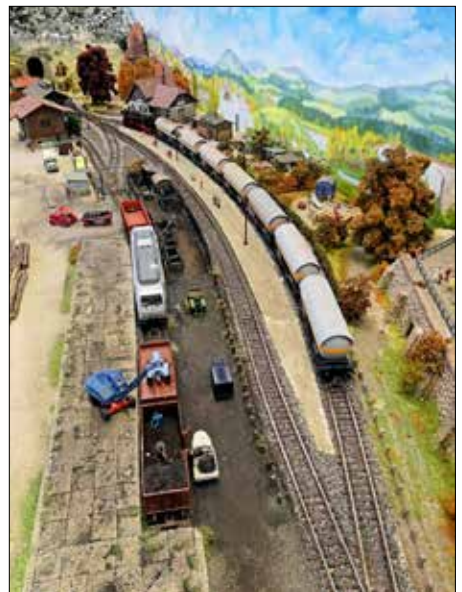
Fotos (2x): www.cafe-rundblick.de

Hier befassten sich einige Modellbauer über mehrere Tage mit der Gleisverlegung und der Installation der elektrischen und zum Teil elektronischen Infrastruktur. An anderen Stellen wurde die Landschaft vervollkommen. Auch neue, kleine Szenarien wurden eingebaut, wie beispielsweise ein neuer Bahnübergang. Leider verzögert sich die ordnungsgemäße Inbetriebnahme hierbei noch etwas, da von der „Signalwerkstatt“ ein Schrankenbaum ausgetauscht werden musste. Kleine Stellen der Anlage wurden repariert, da es Lager- und Transportschäden gegeben hatte. Zu unserer Freude waren diese Schäden sehr gering.

Das Hauptziel bestand darin, die Funktionalität und die Betriebssicherheit der Anlage über einen längeren Zeitraum herzustellen und zu gewährleisten. Unter realen Bedingungen sollte ein Belastungstest durchgeführt werden, damit die Modellbahnanlage auf Ausstellungen und Messen betriebssicher einem größeren Publikum vorgeführt werden kann.

Um die Rahmenbedingungen herzustellen und zu testen, wurde die Anlage ab der Wochenmitte täglich von 10-17 Uhr öffentlich vorgeführt. Parallel dazu wurde ein Secondhandmarkt für Modellbahnmaterial angeboten. Es ging um gebrauchtes und überschüssiges Material der Seminarteilnehmer, zum Teil aus

Privatbesitz bzw. aus Spenden anderer Modellbahner. Dieses Angebot und ein weiterer besonderer Service fanden bei den Modellbahnbesuchern große Resonanz. In der Einladung zum „Tag der offenen Tür“, die sowohl in der lokalen Presse als auch im Radio platziert wurde, boten wir die Möglichkeit an, Lokomotiven und Wagen zu warten und zu reparieren. Viele Besucher nahmen diesen besonderen Service gern an. So waren drei bis vier Seminarteilnehmer während der Öffnungszeiten damit beschäftigt, die mitgebrach-



Unsere Anlage



**Details unsere
Modellbahn-
anlage in Bai-
ersbrunn**
Fotos: H. Rohr-
moser (2x)

ten „Schätzchen“ zu inspizieren und zu reparieren. Wenn die Reparatur nicht vor Ort möglich war, vertrauten die Besucher ihre „Schätzchen“ den Seminarteilnehmern an. Zu Hause repariert, gingen sie dann per Post an die Besucher zurück.

Besondere Erwähnung sollten die sehr intensiven und positiven Gespräche mit einigen besonders interessierten Besuchern finden. Manchen kamen während der Öffnungstagen mehrmals, um von ihren Bahn- und Modellbahnerlebnissen zu erzählen. Ca. 400 Besucher besichtigten unsere Modellbahnanlage, schwelgten in Erinnerungen und teilten ihr eigenes Wissen und ihre Ideen mit den Seminarteilnehmern. Weitere Highlights waren eine Videoaufzeichnung der Modellbahn und ein Interview für ein soziales Projekt in Brasilien. Dabei wurde thematisiert, warum die Modellbahn während der Weihnachtszeit so viel Zuspruch in Deutschland und anderen Teilen Europas erfährt.

Die lokale Presse besuchte die Modelleisenbahnanlage ebenfalls und berichtete zeitnah darüber. Viele Besucher fragten, ob wir im Jahr 2024 wieder da seien und wieder einen „Tag der offenen Tür“ anböten. Unsere einhellige Antwort: „Ja, auf jeden Fall!“

Auch die unterhaltsamen Aspekte kamen bei dem Modellbau-Seminar nicht zu kurz. So wurden beispielsweise nach dem gemeinsamen Abendessen, zusammen mit den mitgereisten Partnerinnen, Karten gespielt, Videos geschaut oder einfach nur der Tag reflektiert. Viele Gespräche drehten sich natürlich um weitere Ideen für unsere besondere Modellbahnanlage.

Alle Seminaristen bekundeten, im November 2024 wieder in den Schwarzwald zu reisen, das Projekt weiter zu entwickeln und die mittlerweile entstandenen guten Beziehungen untereinander auszubauen. Auch der Autor freut sich bereits jetzt auf den Modellbahn-Herbst 2024.

Der Clubwagen der ehemaligen BSW-Gruppe „Historische Ellok Bw Leipzig West“

Matthias Maus/Wolfgang Müller, Leipzig – BSW-Förderer

Mitte 2016 löste sich die o. g. BSW-Gruppe offiziell auf. Dennoch blieb ihr Engagement für einen Clubwagen erhalten, der im Jahr 2023 noch einmal aufgearbeitet wurde. Mit dem Clubwagen verbindet die Gruppe viele gemeinsame Erlebnisse und sie hofft, ihn weiterhin für Treffen aller Art nutzen zu können. Letztlich hat der Clubwagen eine historische Bedeutung, denn er ist der erste, vom Schienenfahrzeugbau der DDR gebaute 26,4 Meter lange Reisezugwagen mit Klimaanlage und er ist als einziger seiner Art in Deutschland erhalten geblieben.

Der Schienenfahrzeugbau der DDR konnte im Jahre 1977 seinen bisher größten Auftrag aus dem Nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet (NSW) verbuchen. Zwischen dem Außenhandel der DDR und dem Kaiserreich Iran wurde im Oktober 1977 ein Vertrag über die Lieferung

von 165 Reisezugwagen geschlossen, die in der Ausführung als 1. Klasse-Liegewagen, 2. Klasse-Sitzwagen und als Speisewagen bestellt wurden. Geliefert wurden dann alle Reisezugwagen in den Jahren 1980/1981 an die Islamische Republik Iran (Bezeichnung nach der Revolution im Februar 1979). Unser Clubwagen war das Baumuster für diesen Auftrag.

Die Konstruktion und Realisierung lag in den Händen des VEB Waggonbau Bautzen (WBB) unter Mitwirkung des Instituts für Schienenfahrzeuge Berlin (IfS). Die technische Spezifikation der Reisezugwagen umfasste die Ausführung als UIC-Typ X mit einer Wagenkastenlänge von 26,4 Metern und einer Klimaanlage. Da diese spezielle Ausführung für den WBB eine Neuheit darstellte, wurde der Bau eines Rohbauwagenkastens und eines Baumusterwagens vorgesehen. Der

Serien-2.Klasse-Sitzwagen für die Iranische Staatsbahn auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1980, links Eigentumsschild und Wagennummer 2614, rechts Grundriss des Abteilwagens
Sammlung: W. Müller



Rohbauwagenkasten wurde im Mai 1978 in der Zug-Druck-Bank des IfS einem entsprechenden Belastungstest unterzogen.

Im Januar 1978 gab es zusätzliche technische Forderungen und kommerzielle Änderungen durch die Iranische Staatsbahn „ISR“ (nach der Revolution „RAI“) zu dem bestehenden Vertrag, was die Konstruktionsarbeiten verzögerte. Nach Abschluss der konstruktiven Ausführung als 2. Klasse-Sitzwagen (Bme) konnte der Baumusterwagen im September 1978 gefertigt werden. Dieser war nicht für den Export in den Iran gedacht, sondern diente als Versuchsträger zur Erprobung, für Belastungstests und der Erfahrungsgewinnung. Der Baumusterwagen absolvierte im IfS eine Rollstandsprüfung von 100 000 Kilometern. Weiterhin war eine Prüfung der elektrischen Anlagenteile vor Serienbeginn vorgesehen, um Risiken während der Fertigung überschaubar zu halten. Seinen endgültigen Ausbau erlebte er jedoch erst im Jahre 1979.

Die Wagenkästen des Baumusters und der Serie ruhten auf zwei Drehgestellen des Typs Minden-Deutz. Letztere mussten von LHB Salzgitter aus der BRD zugekauft werden, da die Iranische Staatsbahn bereits diese Drehgestelle nutzte. Der Wagen besaß eine Bremsausrüstung KE-GPR mit Scheibenbremsen und war für eine Geschwindigkeit bis 160 km/h zugelassen. Jeder Reisezugwagen der 2. Klasse hatte elf Abteile mit je sechs Sitzplätzen und ein Dienstabteil mit Kühlschrank, Kochendwasserbereiter und Spülbecken. Am Handbremsende gab es eine Nische mit Waschgelegenheit und im Vorraum eine in unseren Breiten unbekannte Trinkwasser-Zapfstelle

mit -Sterilisator und -Kühler. Die Gestaltung der Toiletten an beiden Wagenenden des Baumusterwagens erfolgte mit einem Leibstuhl in der europäischen Ausführung. In der Serie wurde ausschließlich die orientalische Ausführung als Stehabort verbaut. Durch eine hohe Eingangsstufe war hier sogar eine Nassreinigung möglich.

Die Klimaanlage wurde aus der Zugsammeleinschienen über ein Mehrspannungssystem mit Energie versorgt. Sie bestand überwiegend aus Komponenten des VEB Maschinen- und Anlagenbau Schkeuditz (wie Verdichter, Kondensatoraggregat, Gerätekasten) und wurde mit Ausrüstungsteilen der Fa. LUWA aus Frankfurt am Main ergänzt. Für die Serie wurde jedoch nur die Klimaanlage der Bauart Jettair der Fa. LUWA verwendet. Das war eine weitere Kaufbedingung, da die Iranische Staatsbahn bereits mit diesem Typ vertraut war. Deshalb gab es auf der Gang- und Abteilseite auch nur Festfenster. Für die Toilette und den Vorraum sah man Festfenster mit klappbarem Oberteil vor, die bei Ausfall der Klimaanlage eine Notbelüftung sichern sollten. In der Serie wurden dann alle Abteillfenster und drei Fenster im Gang mit einem klappbaren Oberteil versehen. Alle Fenster, die der Seiteneingangstüren jedoch ausgenommen, wurden als Thermoscheiben der Fa. SIGLA aus der BRD mit einer wärmereflektierenden Schicht ausgeführt. Die Seiteneingangstüren in Kunststoffausführung waren als Drehfalttüren mit einer automatischen Türschließeinrichtung versehen. Der abgeschlossene Schließvorgang wurde an jeder Wagenseite mit einer blauen Leuchte neben der Tür signalisiert. Zu Testzwe-

Mit Aufgleistechnik wurde der LEW-Clubwagen im Frühjahr 1992 an seinen Standort im Bw Leipzig Hbf West auf vorbereitete Gleisstücke gesetzt

Foto: W. Müller



cken wurde am Handbremsende des Baumusterwagens eine zusätzliche unterste Trittstufe, klappbar an den beiden Seiteneingangstüren, angebracht. Diese wurde beim Öffnen der Tür ausgeklappt und ging beim Schließen wieder in die Grundstellung zurück, um das Fahrzeugumgrenzungsprofil einzuhalten. Die auch nur beim Baumusterwagen über den Toiletten angebrachten Dachlüfter entfielen in der Serienlieferung genauso wie die klappbaren Trittstufen.

Da es Probleme mit dem Zulieferer der Fenster und deren Einbau gab, stand der Baumusterwagen im Sommer 1980 wieder oder noch auf dem Betriebsgelände des WBB.

Er wurde Anfang der 1980er Jahre im Eigentum des WBB mit der Wagennummer 61 50 02-80 008-9 versehen und der Deutschen Reichsbahn (DR) zur Nutzung überlassen, um Erfahrungen im Praxiseinsatz zu sammeln. Nach unbestätigten Berichten soll er u. a. in den Eilzügen

Aschersleben-Dessau-Berlin eingesetzt gewesen sein. Voraussetzung für seine Nutzung war die Bespannung der Züge mit Dieselloks der Baureihe 132 oder mit Eelloks, da er keine Dampfheizeinrichtung besaß. Leider gibt es hierzu keine Praxisfotos, doch die Firmen Tillig und Modist haben ihn jeweils als DR- bzw. LEW-Modellfahrzeug aufgelegt*.

Der Praxiseinsatz des Baumusterwagens bei der DR endete im Jahr 1985. Anschließend wurde er einer Revision in Bautzen unterzogen. Dabei erneuerte man den grünen Anstrich. Der ursprünglich schwarze Rahmen wurde nun auch grün lackiert. Da es beim WBB keine weitere Verwendung für den Baumusterwagen gab, wurde er an den VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf (LEW) in Hennigsdorf bei Berlin verkauft. Für sein zweites Leben ließ in LEW für einen stationären Einsatz auf der Leipziger Messe umrüsten. Drei Abteile wurden zu einem



Der im LEW-Clubwagen um das Doppelte vergrößerte Freiraum dient für Versammlungen und Feiernlichkeiten

Foto.: W. Müller

Besprechungsraum zusammengefasst, durch Ausbau der Trennwände wurden jeweils zwei Abteile als Verhandlungs-/Bürräume hergerichtet. Das Dienstabteil diente als Kaffeeküche. Durch eine innere Holzverkleidung entstand eine ansprechende Atmosphäre. Die Toilette am Handbremsende wurde belassen,

ob sie jedoch genutzt werden konnte, ist fraglich. Die andere Toilette wurde zur Garderobe umgebaut. Die Luftheizung bekam einen stationären Anschluss mit 380 V/50 Hz. Mit diesem Umbau entfiel die Verwendung als Reisezugwagen. Obwohl er alle notwendigen Anstrichen trug, fehlte jetzt die Wagennummer und



Arbeitseinsatz zur Vorbereitung der Anstricherneuerung im Sommer 2023 Foto: W. Müller



Der LEW-Clubwagen nach erneutem Anstrich im Sommer 2023. Obwohl der Wagen nie im Iran war, tragen beide Drehgestelle persische Anschriften.
Foto: W. Müller

Revisionen wurden nicht ausgeführt. Von 1987 bis 1990 stand er als LEW-Wagen auf dem Gelände der Technischen Messe in Leipzig in der Nähe des Südeinganges an der Zwickauer Straße. Auch hier ist kein Foto bekannt. Nach der Frühjahrsmesse 1990 änderten sich die Strukturen der DDR-Fahrzeugindustrie erheblich. Für die im Jahr 1991 letztmalig in dieser Art stattfindenden Leipziger Messe wurde der LEW-Wagen nicht mehr benötigt. Nun sollte er vom Gleisbaubetrieb Bitterfeld der DR genutzt werden. Der Gerätewagen des Bw Leipzig Hbf West machte ihn im Sommer 1990 wieder lauffähig und überführte ihn vom Messegelände zum Leipzig Berliner Bahnhof. Dort übernahm ihn der Gleisbaubetrieb und wollte ihn in einen seiner Bauzüge einstellen. Das scheiterte aus verschiedenen Gründen. Man denke an die fehlenden Fristuntersuchungen oder an die Strom-

versorgung. Nach dem Abzug aller Bauzüge von Leipzig Berliner Bahnhof blieb der LEW-Wagen stehen. Vom Gleisbaubetrieb Bitterfeld wurde daher angefragt, ob das Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf West den Wagen kostenlos übernehmen könne, ansonsten müsste er verschrottet werden. Zu dieser Zeit gründeten wir aus dem Betreuungskollektiv der beiden historischen Triebfahrzeuge E 04 01 und E 44 046 die BSW-Freizeitgruppe „Historische Ellok Bw Leipzig West“. Die Leitung des Bw bot uns Ende 1991 den LEW-Wagen zur Nutzung als Clubraum an. Nach dessen Besichtigung waren wir sofort bereit, ihn zu übernehmen. Damit der Wagen keinen Gleisraum blockiert, schlug der damalige Hauptingenieur des Bw vor, ihn auf zwei kurzen Gleisstücken auf einem ehemaligen Lagerplatz im Bw aufzustellen. Da in unmittelbarer Nähe ein Gleis war, konnte der Wagen

mittels Aufgleistechnik vom Gerätewagen umgesetzt werden. Den zuvor notwendigen Behelfsgleisbau übernahm die BSW-Freizeitgruppe selbst. Das Material dazu besorgte uns der zuständige Streckenmeister der Bm Leipzig: Splitt für den Untergrund, vier Schienenstücke, sechzehn Betonschwellen und das nötige Kleisen. Der elektrische Anschluss war möglich, da sich in der Nähe ein 380-V-Steckdose für den Bekohlungskran befand.

So begann der LEW-Wagen sein drittes Leben als Clubwagen der BSW-Freizeitgruppe. Die Innenräume wurden für unsere Zwecke verändert. Der bisherige dreifensterige Besprechungsraum wurde durch Entfernung weiterer Trennwände zu einem nunmehr sechsfensterigen Clubraum erweitert. Die Holzverkleidung wurde auch auf den neuen Teil ausgedehnt und von uns selbst eingebaut. Dazu kam der Umbau eines Doppelabteils zu einer Bibliothek und zum Lagerraum. Das Dienstabteil wurde als Kaffeeküche weitergenutzt und mit Geschirr, Besteck und Gläsern ausgestattet.

Sehr entgegen kamen uns die Verhältnisse, die die Bahnreform ab 1994 hervorbrachte. Das bisherige Bw Leipzig Hbf West wurde in zwei Betriebe, den Betriebshof Leipzig West des Geschäftsbereichs Traktion und das Werk Leipzig West des Geschäftsbereichs Werke, aufgeteilt. Die neuen Strukturen gingen mit Neueinrichtungen einher, genügend Mittel standen zur Verfügung. Damit wurden Möbel überzählig, die wir für die Einrichtung des LEW-Wagens verwenden konnten (u. a. Tische, Stühle und Schränke). Mit dieser Ausstattung waren wir für alle Treffen und Feiern der BSW-Freizeitgrup-

pe gut gerüstet und konnten den LEW-Wagen reichlich nutzen.

Ein Problem bereitete der Anstrich des Wagens, besonders der des Daches. Die Sonneneinstrahlung trocknete den Dachlack aus, der wurde spröde. Durch Temperaturänderungen unterlag die Dachwölbung einer Ausdehnung, die den Dachanstrich zusätzlich belastete und zum Abplatzen führte. Rostbildung war die Folge. In Eigenleistung erneuerten wir zweimal den Dachanstrich. Als die nächste Erneuerung notwendig wurde, kam uns die rettende Idee, auf das Dach einen Glasfaserdachbelag aufzubringen. Es gelang, einen uns bekannten Dachdeckermeister für das Vorhaben zu gewinnen und es mit finanzieller Unterstützung des BSW und mit Eigenmitteln zu realisieren. Seitdem ist das Dach dicht. Auch den Wagenanstrich haben wir dreimal erneuert, zuletzt im Sommer 2023. Dabei ist das historische LEW-Signet wiederhergestellt worden. Allerdings haben sich die Bedingungen in den letzten Jahren sehr verändert. Bahn-Dienststellen gibt es im ehemaligen Bw-Gelände nicht mehr, die meisten Gebäude sind an Eigentümer außerhalb der DB AG verkauft. Auf der Seite des Clubwagens sind die Gleise entfernt. Alle Gebäude sind aber noch vollständig und gut erhalten und erinnert die in Leipzig Hbf einfahrenden Reisenden (heute „Kunden“ genannt) an die große Geschichte des Bahnbetriebswerkes Leipzig Hbf West.

*) Baumusterwagen in DR- und LEW-Ausführung im Internet unter:

www.tt-board.de/forum/wiki/?title=Beheimatung-und-weitere-Daten-von-Reisezugwagen-Modellen-Epoche-4-DR (dort unter 9. Schnellzugwagen UIC-Typ X)

Der Bahnhof Arnsberg (Westf) in H0

Reinhold König, Arnsberg (Westf) – Leiter der BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn

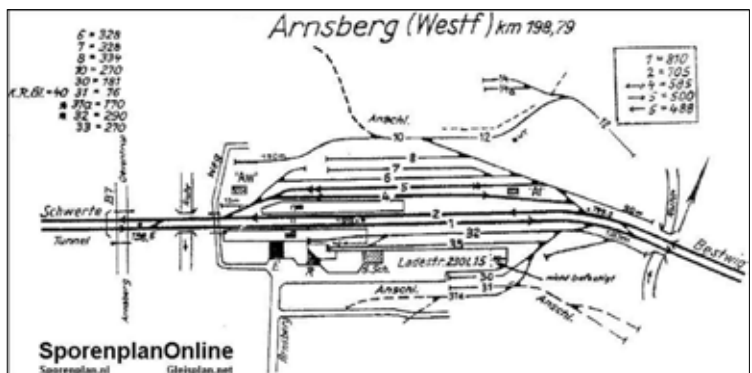
Die Obere Ruhrtalbahn führt über ca. 150 Kilometer von Hagen nach Warburg (Westf). Der Streckenabschnitt um Arnsberg (Westf) ist besonders interessant; von Neheim-Hüsten kommend, geht es 114 Meter über den Arnsberger Viadukt und anschließend gleich 277 Meter durch den Schlossbergtunnel. Direkt am Ostportal wird die Ruhrstraße überquert, es folgen Einfahrweichen für das Bahnsteiggleis 3 und noch ein Bahnübergang. Stellwerk „Aw“, Empfangs-, Werkstatt- und Nebengebäude sowie der Güterschuppen reihen sich aneinander. Das Stellwerk „Af“ bildet vor der östlichen Ausfahrt den Abschluss.

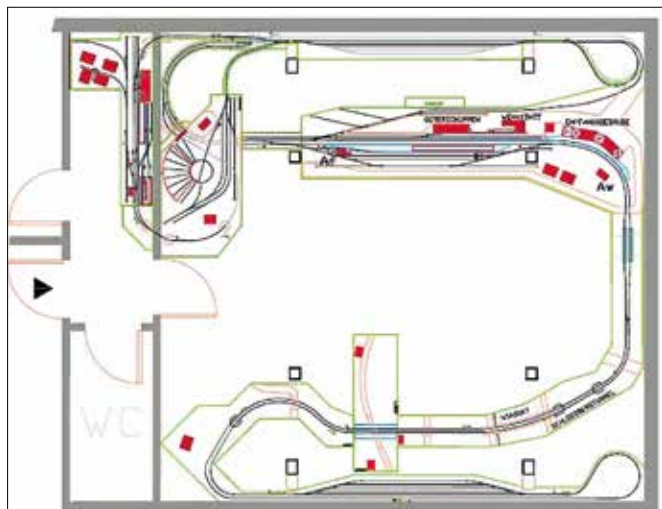
Die BSW-Gruppe Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn wurde 1982 gegründet. Seit der Jahrtausendwende betreiben wir den Bau einer Modellbahn. Vor der Corona-Krise war die Anlage im Wesentlichen fertiggestellt. Durch den zunehmenden Verschleiß an unzugänglichen Stellen wurde der Betrieb aber immer störanfälliger. Als dann unser „Chefelektriker“ krankheitsbedingt ausfiel, waren wir nach einem kleinen Umbau

nicht mehr in der Lage, die Anlage wieder in Betrieb zu nehmen. Die seit langem geplante Digitalisierung war zudem in der bestehenden Form kaum umsetzbar. Nun war guter Rat teuer. Was sollten wir tun?

Nach vielen Überlegungen entstand die Idee, den Hauptbahnhof mitsamt dem darunter liegenden Schattenbahnhof abzureißen, die vorhandenen Anlagenteile umzusetzen und darauf den stilisierten Arnsberger Bahnhof nachzubauen, in dessen Empfangsgebäude wir unsere Gruppenräume haben. Die genaue Planung der neuen Modellbahnanlage nahmen wir 2021 in Angriff. Aufgrund des vorhandenen Fahrzeugparks entschieden wir uns für die Darstellung der Zeit des Wechsels von Dampf- auf Dieseltraktion. In dieser Zeit waren neben den drei Bahnsteiggleisen noch etliche Güter- und Abstellgleise vorhanden, sodass für genügend Abwechslung im Fahrbetrieb gesorgt ist. Ebenso gab es noch eine Schienenverbindung vom Bahnhof quer durch die Stadt zu einer Papierfabrik, die mit einer fabrikeigenen Dampfspeicherlokomotive befahren

Lageplan
des
Bahnhof Arnsberg
in Natura





Übersichtsplan der Modellbahn mit stilisiertem Bahnhof Arnsberg. Das Bahnbetriebswerk (Bw) links oben ist reine Phantasie.

wurde. Auch dieses Gleis sollte ansatzweise dargestellt werden. Um es sinnvoll einzubinden, ist es mit dem Betriebswerk verbunden. Die im Vorbild gerade durch den Bahnhof verlaufende Strecke ist selbstverständlich zu lang für unseren Raum. Daher macht sie auf unserer Anlage im Bereich des Empfangsgebäudes einen großen Bogen. Nur so lässt sich die gesamte Strecke zwischen Viadukt im Westen und der östlichen Bahnhofsabfahrt wiedergeben.

Vor etwa 50 Jahren waren mehr bzw. andere Gebäude als heute im Bahnhofsumfeld

vorhanden. Die Pläne für die zur Eisenbahn gehörenden Gebäude konnten wir unserem Archiv entnehmen. Sie wurden auf den Maßstab 1:87 gebracht. Nun konnten wir die beiden nicht mehr existierenden Stellwerke „Af“ und „Aw“ sowie den Güterschuppen direkt vom Plan nachbauen. Mit dem 87 Meter langen Empfangsgebäude, das damals noch in einem Ockerton gestrichen war, verfahren wir entsprechend. Das Hauptgebäude nähert sich seiner Fertigstellung. Die Anbauten rechts und links müssen noch ergänzt werden. Das heutige Feuerwehrmuseum ne-



Modell-Empfangsgebäude des Bahnhofs Arnsberg

ben dem Empfangsgebäude war früher ein Werkstattgebäude der Bahn. Hier kam ein 3D-Druck mit anschließender Endgestaltung zum Einsatz. Weitere teils noch vorhandene Nebengebäude konnten nach alten Fotos erstellt werden. Vom ehemaligen Bahnhofshotel Menge wurden vor seinem Abriss noch Fotos gemacht, die der Heimatverein Arnsberg im Internet zur Verfügung stellt. Mithilfe dieser Fotos war es möglich, auch dieses bereits durch einen Neubau ersetzte Haus zu rekonstruieren. Weitere Wohnhäuser sind, wenn auch in anderer Farbgebung, noch vorhanden und können so aufgemessen und fotografiert werden. Am Bahnübergang Ruhrstraße gab es früher ein Schrankenwärterhäuschen, das ebenfalls nach Fotos rekonstruiert werden konnte.

Den Neubau des Modellbahnhofs Arnsberg (Westf) nahmen wir zum Anlass, die komplette Anlage auf digitalen Fahrbetrieb umzustellen. Wir nutzen dazu die Software „Win-Digipet“ und haben uns zum Ziel gesetzt, den Fahrbetrieb auf der Hauptstrecke computergesteuert ablaufen zu lassen, während im Bw, auf der Nebenbahn und in den Nebengleisen von Hand gefahren werden soll. Alle Gleise werden inzwischen mit Digitalstrom versorgt.

Angemerkt sei außerdem, dass wir das System „carmotion“ von Viessmann einsetzen wollen, um auch Abläufe auf den Straßen nachstellen zu können. Hier ist ein Bahnbus vorstellbar, der am Bahnhof seine Haltestelle hatte. Holzverladung findet bis heute noch statt; Lkws können das nötige Material heranbringen. Sogar eine Kopframpe war vorhanden, über die Panzer der belgischen Streitkräfte verladen wurden. Ob dies darstellbar ist, muss sich zeigen.

Mit viel Elan sind wir dabei, die Anlagengestaltung und -technik voranzutreiben.



Modell- Stellwerk „Af“



Modell-Stellwerk „Aw“

Wir sind eine Handvoll Aktive, die aber in diesem Jahr durch zwei jüngere Mitstreiter ergänzt wurden. Das lässt uns hoffen, dass unsere Anlage auch langfristig betrieben werden kann.

Modell-Bw aus der alten Modellbahnanlage mit 78er-Lok auf der Drehscheibe

Fotos: R. König (5x)



75 Jahre Modelleisenbahnclub Münster

Joachim Spitz, Meinhard Hockmann, Michael Stach – BSW-Gruppe MEC Münster

In den Nachkriegswirren des Jahres 1948 trafen sich am 1. Dezember der Reichsbahn-Inspektor Enno J. und der Reichsbahn-Sekretär Ernst T. in der Absicht, einen Modelleisenbahnverein Münster/Westf (MEV) zu gründen. Ausschlaggebend dafür war ein Bericht über den Modelleisenbahnverein Hamburg in der Zeitschrift „Heute“. Während dieses Treffens wurde eine zehn Punkte umfassende Richtlinie aufgestellt, nach der man vorgehen wollte. Die Suche nach Gleichgesinnten und einen geeigneten Raum, in dem man eine Modelleisenbahnanlage aufbauen konnte, begann. Am 30. Mai 1949 war es dann soweit. Es fanden sich zwölf Interessierte zusammen und unterschrieben als Gründungsmitglieder die „vorläufige Satzung“ des nunmehrigen

Modelleisenbahn-Clubs Münster (Westf), welche von den beiden oben genannten Herren ausgearbeitet worden war. Man einigte sich über die Kurzbezeichnung „MEC Münster“ und die Kontaktaufnahme zum Reichsbahn-Sozialwerk (ab 1952 Bundesbahn-Sozialwerk, ab 1994 Bahn-Sozialwerk – BSW).

Räumlichkeiten wurden zunächst nur für einen Aufenthaltsraum im Bundesbahn-Direktionsgebäude gefunden, wo auch ein kleiner abschließbarer Schrank genutzt werden durfte. Später fand man dann Platz im Keller des ehemaligen Luftgaukommandos. Hier konnte nun die erste Modelleisenbahnanlage des MEC Münster aufgebaut werden.

Ende der 1950er Jahre konnten wir dann in das neue Bahnhofsgebäude um-



Mitglieder beim Aufbau unserer ersten festen Modellbahnanlage Anfang der 1960er Jahre. Hier hatten wir bereits einen Kellerraum im wieder aufgebauten Bahnhofsgebäude von Münster. Bis dahin hatten wir uns immer nur auf kleine Vorführanlagen beschränken müssen, welche nach den Clubabenden wieder abgebaut werden mussten.



Mittlerweile haben sich bei uns viele Module angesammelt, mit denen wir auch auf Ausstellungen befreundeter Vereine gehen. Hier sind wir im Herbst 2023 auf einer Ausstellung in Bremen.

Fotos: MEC Münster (2x)

ziehen, in dem man uns einen Kellerraum zur Verfügung stellte. Später gesellten sich dann noch zwei weitere, direkt daneben liegende Räume dazu und wir konnten eine umfangreiche Modelleisenbahnanlage konzipieren und aufbauen. Hierbei muss erwähnt werden, dass es seit der Gründung des MEC Münster nie an der Unterstützung durch das BSW mangelte. Vor allem bei der Suche nach geeigneten Räumlichkeiten war das BSW eine große Hilfe. Bei uns im Archiv sind dazu Unterlagen vorhanden, die bis ins Jahr 1952 zurückreichen.

Ein weiteres wichtiges Ereignis war in 1993 die Gründung einer Jugendgruppe. Diese baute ihre eigene Modelleisenbahnanlage aus sogenannten Modulen auf. Das Standardmodul ist 100 cm x 50 cm in den Ausmaßen, zweigleisig und nach der Nord-Modul-Norm ausgelegt. So wurden im Laufe der Jahre kleine, aber sehr feine

Anlagenteile erstellt, die heute bei Ausstellungen in die Gesamtanlage integriert sind.

Als wir dann 1999 unser 50-jähriges Jubiläum begehen wollten, hat man uns im Vorfeld die Kündigung der Räume zugestellt. Da wir eine fest installierte Modelleisenbahnanlage in die Räume eingebaut hatten, war uns allen sofort klar, dass diese nicht ausgebaut und an anderer Stelle wieder aufgebaut werden konnte. Es blieb uns nichts anderes übrig, als im Jahr unseres 50. Jubiläums Container zu bestellen, die Ketten-, Stich- und Kreissägen anzusetzen und die Anlage zu zerlegen. Manch einer, der am Aufbau der Anlage beteiligt war, konnte die Tränen nicht zurückhalten. Aber auch hier half das BSW und besorgte uns neue Räumlichkeiten. So konnten wir zwei halbe Etagen in der ehemaligen Fahrleitungsmeisterei Münster beziehen.

Ob die neuen Räumlichkeiten eine dauerhafte Bleibe sein würden, war nicht

klar, weshalb wir von einem neuen Aufbau einer festen stationären Anlage Abstand nahmen. Unmittelbar nach dieser Entscheidung begannen wir mit dem Bau von weiteren Modulen, mit denen wir eine variable Anlage aufstellen konnten. Das Modul-System bescherte uns auch die Möglichkeit, außerhalb der Clubräume uns und unsere Anlage, wo auch immer, zu präsentieren.

Wir hatten seitdem in der unteren Etage einen großzügigen Aufenthaltsraum mit einer Küche, ein Magazin, gefüllt mit Modulen sowie eine Werkstatt. Und für unser Archiv, welches bereits im Keller des Bahnhofsgebäudes sehr umfangreich war, stand ein separater Raum zur Verfügung. In der oberen Etage war unsere großzügig aufgebaute Modulanlage zu sehen. Hier entstand dann auch der Bahnhof Münster-Hiltrup auf einer Länge von über acht Metern.

2005 hat uns das BSW leider die obere Etage (aus finanziellen Gründen) gekündigt. Es hieß jetzt zusammenrücken und das Beste aus der nun beengten Situation zu machen. Aber auch das hat geklappt und wir konnten unseren Besuchern immer eine kleine, feine Modelleisenbahnanlage vorführen. Auf zahlreichen Ausstellungen – nicht nur in unseren Clubräumen – konnte eine große Anzahl von transportablen MEC-Modulen mit Fahrbetrieb präsentiert werden. Dabei wurde durch Einnahmen von Flohmärkten und mit Hilfe unserer Mitgliedsbeiträge genügend Geld gesammelt, um unseren Anteil an der Miete beitragen zu können.

Jetzt jedoch, nach 75 Jahren des Bestehens, werden wir wie auch andere Modelleisenbahngruppen vor die vernichtende Aussage gestellt, die Mieten zu 100 Prozent übernehmen zu müssen. Jeder

weiß, dass ein Modelleisenbahnclub eine gewisse räumliche Größe benötigt und eine gewisse Anzahl an Mitgliedern, damit er finanziell über die Runden kommt. Leider ist das in der heutigen Zeit ohne Hilfe nicht immer möglich. Wir haben Verständnis dafür, dass das BSW viel in die Förderung von Erholung und Genesung investiert. Aber bei Millionen Euro Umsatz im Hotel- und Ferienhaussektor ist es traurig, dass für die Modelleisenbahner keine Mittel mehr zur Verfügung stehen – obwohl eine Kulturgruppe sehr wohl zur Erholung und Genesung beitragen kann. Zudem ist in der Verfassung der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) von 2017 unter §2, Abs. (3) b) festgelegt: „Zur Verwirklichung in Abs. 2 genannter Aufgaben fördert das BSW die Betätigung der BSW-Gruppen [...]“. Wenn es das Ziel des BSW ist, sich selbst zu helfen – warum dann nicht uns? Familiäre Zusammenarbeit sieht anders aus.

Es war stets unser Anliegen, auf das BSW bzw. die Stiftungsfamilie aufmerksam zu machen: ob in unserer Clubzeitung, im Internet oder auf unseren Ausstellungen. Dort hätten wir uns allerdings mehr Präsenz durch das BSW selbst gewünscht. Mit dem für uns zuständigen Servicebüro in Duisburg bestand/besteht seit vielen Jahren ein gutes Einvernehmen. Jedoch war und ist das Thema Räumlichkeiten und Miete zwischen BSW und MEC immer angespannt. Es endet jetzt mit Beschluss der BSW-Zentrale zur 100-prozentigen Übernahme der Mietkosten durch die Gruppe ab 2025. Wir haben uns daher entschlossen, einen Verein zu gründen – auch ohne Unterstützung oder Hilfe des BSW. Bisher haben wir dazu alle Hürden gemeistert und das im 75. Jubiläumsjahr des MEC Münster.

70 Jahre Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven

Lars Meinhardt, Cuxhaven – Leiter der BSW-Gruppe Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven (EMC)

In den Heften 12/2004 (Seite 27 ff) und 32/2014 (Seite 47n ff) hatten wir bereits unser 50- und 60-jähriges Bestehen gewürdigt. Daher hier nur eine kurze Zusammenfassung.

Der EMC wurde am 1. Dezember 1954 ins Leben gerufen. Die erste Clubanlage entstand im Cuxhavener „Haus der Jugend“ auf einer Fläche von ca. 14 Quadratmetern. Diese musste aber schon nach sechs Jahren einer Tischtennisanlage weichen. Die Deutsche Bundesbahn stellte uns dafür einen ausrangierten Packwagen (Baujahr 1909) zur Verfügung. Er hatte seinen Platz an der Ladestraße des Bahnhofs Cuxhaven. Dieses neue „Clubheim“ wurde im April 1960 eingeweiht und wir begannen mit dem Bau der zweiten Clubanlage auf einer Fläche von 22 Quadratmetern.

Ein weiterer Umzug stand an, als die Gleisanlagen des Bahnhofs Cuxhaven ab 1970 umgebaut wurden. Im Mai 1973

bezogen wir Räume im Dachgeschoss des Empfangsgebäudes und begannen mit der dritten Clubanlage über 32 Quadratmetern in L-Form. Diese feste analoge Zweileiter-H0-Bahn hatte eine zweigleisige Hauptstrecke (doppelter Hundeknochen) und eine eingleisige Nebenbahn auf vier Ebenen mit einer Höhendifferenz von 80 Zentimetern.

Mitte Juli 2006 kündigte uns DB Immobilien die Räume zum 31. August 2006. Das Schicksal zwang uns wieder umzuziehen. Wir hatten somit nur sechs Wochen Zeit zum Einpacken und neu suchen. Glück gehabt könnte man sagen, als uns der Chef der DB Netz AG Bremen zwei Räume von 32 bzw. 36 Quadratmetern im Stellwerks-Anbau an der Ladestraße des Bahnhofs Cuxhaven überließ. Es war fast an der Stelle, wo unser früherer Packwagen stand. Schon im August 2006 konnten wir mit dem Bau der vierten



Unsere Clubanlage
im Haus der Jugend
1955



Die zweite Clubanlage im Packwagen 1960

Clubanlage beginnen. Es wurde wieder eine analoge H0-Anlage mit einer Größe von ca. 4x10 Metern. Im Dezember 2013 konnte sie an zwei Schautagen erstmals der Öffentlichkeit präsentiert werden. Bis Juli 2016 managte alles unser damaliger Gruppenleiter Klaus-Jürgen Antowski. Es

folgten weitere wöchentliche Treffen mit Weiterbau an der Anlage. Jeweils um Weihnachten herum organisierten wir öffentliche Fahrtage. Im August 2024 werden wir schließlich unser 70-jähriges Club-Jubiläum feiern. Der genaue Tag steht noch nicht fest.



Die dritte Clubanlage im Dachgeschoss des Empfangsgebäudes Cuxhaven 1990



Unsere vierte und aktuelle Clubanlage 2023 im Stellwerksanbau an der Ladestraße

Fotos: MEC EMC (4x)

Der Modelleisenbahn-Club Bremerhaven wurde 40

Henk und Ulla Veldkamp, Bremerhaven – Gruppenleitung der BSW-Gruppe MEC Bremerhaven

40 Jahre ist es nun schon her, dass der Modelleisenbahn-Club Bremerhaven gegründet wurde. Ein kurzer Bericht über die ersten 20 Jahre erschien bereits im Heft 9, Seite 20. 17 Jahre später, im Heft 43, Seite 15 ff, gab es eine ausführlichere Zusammenfassung. Jetzt erinnern wir uns erneut und gedenken der Anfänge.

Angefangen hatte alles im Oktober 1982, als Henk Veldkamp Gleichgesinnte für sein Hobby suchte. Er hatte Glück und schon wenige Wochen später trafen

sich etwa 50 Interessierte. Man war sich schnell einig, dass man einen Verein gründen und eine gemeinsame Modellbahnanlage aufbauen wollte.

Am 25. August 1983 wurde der Modelleisenbahn-Club Bremerhaven e.V. gegründet – mit 35 Mitgliedern und Henk Veldkamp als 1. Vorsitzenden. Mit Unterstützung des BSW wurden Räume angemietet, und zwar im Dachgeschoss der Güterabfertigung im Fischereihafen von Bremerhaven. Dort entstand eine 70 Qua-



Blick auf die Parade-
strecke des MECB Bremerhaven
Fotos: MECB (3x)

dratmeter große H0-Anlage auf einem mehrstufigen Stahlrahmen.

Doch nach acht Jahren kam 1991 der Rückschlag. Dem Club wurden die Räume gekündigt, weil sich die Deutsche Bundesbahn (DB) von dem Gebäudekomplex getrennt hatte. Das mühsam Aufgebaute musste demontiert und eingelagert werden. Erst ein Jahr später fand der Club neue Räumlichkeiten. Mit erheblichem Aufwand ging es erneut ans Werk und es entstand eine etwa 40 Quadratmeter große, umfangreiche Anlage. 26 Jahre lang war dieses Domizil das Zuhause unseres Modelleisenbahn-Clubs – mit allen Höhen und Tiefen. Es wurde positiv gebaut und das Aufgebaute bei zahlreichen öffentlichen Fahrbetriebstagen gezeigt. Doch es gab auch viele Probleme, teilweise beim Aufbau selbst, aber auch durch

den schlechten Zustand der Räume, z. B. feuchte Wände und Temperaturschwankungen, die sich auch auf die Anlage auswirkten. Hinzu kamen immer wieder größere Kommunikationsprobleme bei den Mitgliedern und viele Querelen, vor allem mit dem Vermieter.

Im März 2014 wurde der eingetragene Verein „MECB e.V.“ aufgelöst. Dem BSW war der MECB von Anfang an verbunden, ab 2014 aber nicht mehr als eingetragener Verein sondern als reine Kultur- und Freizeitgruppe. Die Stänkereien innerhalb der Mitgliedschaft und der Ärger mit dem Vermieter setzten sich fort, und nachdem die Mitgliederzahl immer mal auf und mal ab ging, sank sie schließlich auf nur noch 15 Teilnehmer. Das wirkte sich auch auf die finanzielle Lage des Clubs aus.



Ein Teil der heutigen aktiven Mannschaft des MEC Bremerhaven

2018 starb der damalige Gruppenleiter. Es musste geklärt werden, wie es mit dem MECB – insbesondere im finanziellen Bereich – weitergehen wird. Geld durch Fahrbetriebstage konnte mit den wenigen Mitgliedern nicht hereingeholt werden. Als Lichtblick kam das Angebot, noch einmal umzuziehen – zu einem günstigen Mietpreis in das Haus eines damaligen Mitglieds.

Der Vereinsgründer Henk Veldkamp hatte nun als neuer Gruppenleiter das Ruder übernommen – unterstützt durch seine Frau Ulla. Beide begannen, für den MECB zu kämpfen. Die Chancen standen schlecht, aber der Umzug mit allem, was sich in 26 Jahren angesammelt hatte, wurde gut geschafft.

Dann begann im Mai 2019 ein neuer Abschnitt beim MECB: Platz für eine Anlage in L-Form in einer gesamten Größe von rund 100 Quadratmetern – mit Besucherzugang außen herum. Zwei Gruppenräume, Werkstatt- und Lagerräume, Küche und Toilette gehören dazu.

Zwei ausführliche und begeisternde Artikel in der örtlichen Zeitung machten den Neustart bekannt. Mit viel Schwung – und etlichen neuen Mitgliedern – ging es an den Aufbau der nunmehr dritten Anlage, und schon bald bescherten ein „Tag der offenen Tür“ und ein erster kleiner Fahrbetriebstag dem Club viele interessierte Besucher.

So hätte es weitergehen können, doch dann kam Corona! Zwei Jahre lang hat



Verleihung einer Urkunde zu 40 Jahre MEC Bremerhaven an den Gruppenleiter Henk Veldkamp durch Astrid Stremlau vom BSW-Servicebüro Hannover

ben mehrfache Einschränkungen dazu geführt, dass über viele Monate nicht im Gruppenbetrieb gearbeitet werden konnte. Auch noch andere Hindernisse machten der Gruppe zu schaffen, und so ging es nur langsam voran.

Mittlerweile ist die Anlage gewachsen – sowohl in der Fläche als auch über mehrere Ebenen. Das umfangreiche Stahlgestell ist im Untergrund weitestgehend bestückt und zahlreiche Trassen sind verlegt worden. Obenauf wurden die fertig verkabelten Segmente aufgesetzt. Ein öffentliches Aufbautagebuch beschreibt auf „www.mecbremerhaven.de“ Monat für Monat den Fortschritt der Arbeiten.

Derzeit hat die BSW-Gruppe 22 Mitglieder, die teils sehr regelmäßig aktiv sind,

teilweise aber auch nur hin und wieder oder gar nicht geschäftig sind. Auffällig ist die Harmonie in der Gruppe – die Quereilen und Streite gehören nun der Vergangenheit an. Viel Arbeit liegt noch vor den Mitgliedern, doch Schritt für Schritt geht es voran.

Ende August 2023 wurde der 40. Geburtstag unseres Modelleisenbahn-Clubs begangen. Etliche geladene Gäste erfreuten sich beim Klönen, Staunen, Fachsimpeln und Erinnern. Ein öffentlicher Fahrbetrieb bescherte viele begeisterte Zuschauer und ein sehr positives Feedback.

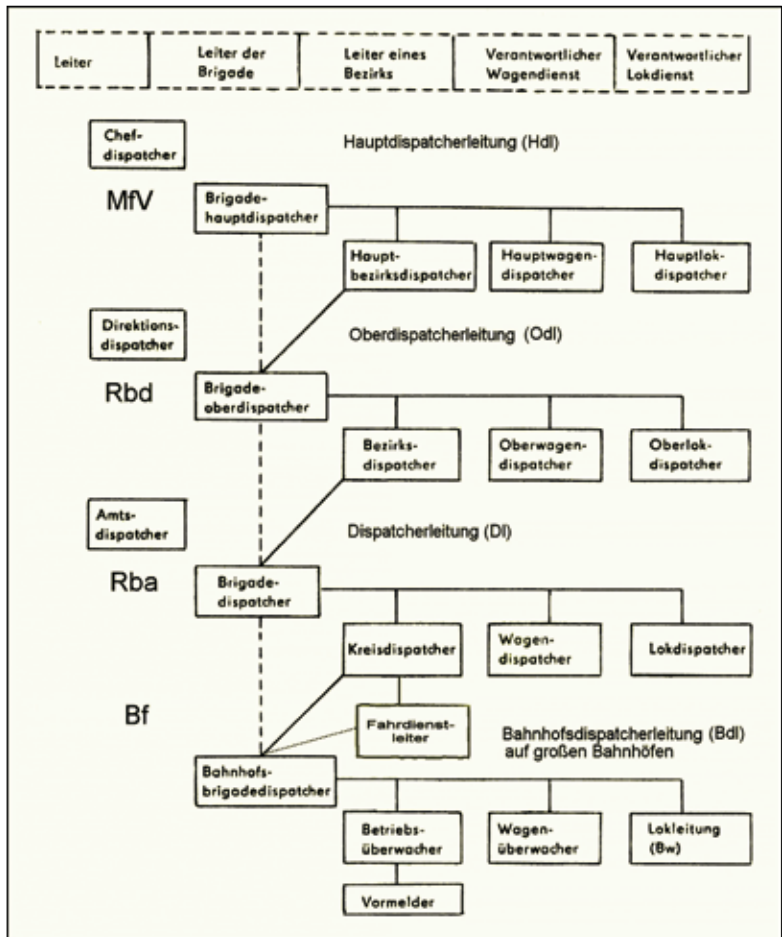
Mit Freude schauen wir auf den nächsten öffentlichen Fahrbetrieb, am Karfreitag, den 29. März 2024.

70 Jahre „Pantoffeldienst“ (Dispatcherwesen der Deutschen Reichsbahn)

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Nach dem Zweiten Weltkrieg fuhr die Deutsche Reichsbahn am Limit. Im Westen erholte sie sich schnell wieder, aber im Osten blieb sie ein ewiges Sorgenkind, nicht zuletzt wegen der hohen Reparationsleistungen an die Sowjetunion. Zu Beginn der 1950er Jahre hatte die Deutsche Reichsbahn (DR) in der DDR fast den gesamten Berufs- und Reiseverkehr sowie ca. 70 Prozent des Güterverkehrs zu bewältigen. Die Bahninfrastruktur war noch stark geschwächt und man suchte nach Lösungen, den Mangel kontrollier- und beherrschbar zu machen. Als man bei der DR erstmals

bahn (DR) in der DDR fast den gesamten Berufs- und Reiseverkehr sowie ca. 70 Prozent des Güterverkehrs zu bewältigen. Die Bahninfrastruktur war noch stark geschwächt und man suchte nach Lösungen, den Mangel kontrollier- und beherrschbar zu machen. Als man bei der DR erstmals



Organisationsstruktur des DR-Dispatcherdienstes⁶

über den Dispatcherdienst zu sprechen begann und seine Einführung erwog, waren die meisten Eisenbahner noch sehr zurückhaltend. Die Organisationsstrukturen, die planwirtschaftlichen Zielstellungen und der Begriff „Dispatcher“ wurden von den sowjetischen Eisenbahnen übernommen, denn überall in der DDR galt der Slogan „Von der Sowjetunion lernen, heißt siegen lernen“. Mit der Einführung des Dispatcherdienstes beschritt die DR neue Wege, die teils ideologisch, teils pragmatisch motiviert waren. Zweck des Dispatcherdienstes war es, die operative Arbeit im Betriebs- und Verkehrs-, Wagen- und Maschinendienst sinnvoll zu koordinieren und besonders den arbeitenden Güterwagenpark zwischen Quellen und Senken zu vermitteln (Wagenausgleich für volkswirtschaftliche Schwerpunkte). Die Auslastung der Güterzüge sollte erhöht und der Wagenumlauf beschleunigt werden. Der Dispatcherdienst erfüllte somit fahrdienstliche, wagendienstliche und triebfahrzeugbetriebliche Aufgaben.

Während des Zweiten Weltkrieges hatte sich das Zugleitsystem bewährt. Jetzt kam im DR-Betriebs- und -Verkehrsdienst eine operative Kommandogewalt mit einheitlicher Arbeitsweise hinzu, die über vier Leitungsebenen vom Ministerium für Verkehrswesen (MfV), über die Reichsbahndirektionen (Rbd), die Reichsbahnämter (Rba) bis zu den größeren Bahnhöfen reichte. Das Neue im DR-Dispatcherdienst war, dass die Züge auf nahezu allen Strecken (auch auf Nebenbahnen) überwacht wurden und die Dispatcher einer Leitungsebene alle unter einem Dach saßen und sich persönlich abstimmen konnten. In der Dispatcherleitung, auf Rba-Ebene, waren das pro Schicht der Brigadedispatcher,

die Kreisdispatcher*, der Wagendispatcher und der Lokdispatcher. Pro Rba gab es mehrere Dispatcherkreise mit je einem Kreisdispatcher.

Im Reichsbahnamtsbezirk Erfurt begann im Mai/Juni 1954 eine erste Erprobungs- und Testphase der Dispatcherleitung in sieben Kreisen. Parallel dazu wurde bei der DR der Vierbrigadeplan eingeführt, sodass im Schichtdienst immer dieselben Eisenbahner im Dienst waren. Ab 10. August 1955 gab es den Dispatcherdienst bei der gesamten DR, in 30 Dispatcherleitungen (einschl. S-Bahn Berlin) mit insgesamt 99 Dispatcherkreisen. Deren technische Ausstattung war eine reine DDR-Neuentwicklung. Über Gesellschaftsleitungen waren die Dispatcher parallel mit den Strecken verbunden. Sie verfügten über Wechselsprechgeräte mit Zielwahltasten und auch auf den Bahnhöfen stand beim Fahrdienstleiter (und auf größeren Dienststellen auch beim Bahnhofsdispatcher) der schwarze „Pantoffel“ auf dem Tisch. Über ihn konnte der Dispatcher einen Bahnhof direkt ansprechen, ohne dass dort jemand einen Hörer abnehmen musste. Der jeweilige Fahrdienstleiter/Bahnhofsdispatcher hatte auf dem „Pantoffel“ nur die weiße Sprech-Taste zu drücken, um zu antworten.

Den Zugverkehr auf einer Strecke regelten somit nicht mehr allein der Fahrplan und die Fahrdienstleiter, sondern hauptsächlich der jeweilige Kreisdispatcher im Reichsbahnamt. Jede Zugfahrt war von ihm zu genehmigen. Da aber noch keine automatischen Zugortungsanlagen existierten, war der Kreisdispatcher auf die mündlichen Ansagen der Fahrdienstleiter angewiesen. Die Abfahrt-, Durchfahrt- und Ankunftszeiten der Züge

Der „Pantoffel“ war die Wechselsprechanlage der 1950/60er Jahre. Er diente zur Verständigung zwischen Dispatcher und Fahrdienstleiter bzw. Bahnhofsdiskatcher.

Quelle: Hist. Sammlung DB AG

trug er in das Belegblatt für die Zugarbeit (eine Art Bildfahrplan) ein. Das machte ca. 70 Prozent seiner Tätigkeiten aus. Für das eigentliche Disponieren einer effektiven Zugfolge blieb ihm somit wenig Zeit. Dennoch wurden vorrangig fahrdienstliche Probleme gelöst.

Außerdem „funkten“ die übergeordneten Bezirksdispatcher (Rbd) und Hauptbezirksdispatcher (MfV) in das operative Geschäft hinein, indem sie Prioritäten für wichtige Züge oder Militärtransporte setzten. Kritische Zungen nannten das Ganze „Befehle aus dem Pantoffel“.

Die Wagendiskatcher ermittelten den Bedarf und das Aufkommen an offenen, gedeckten und Flachwagen und verteilten diese auf die einzelnen Bahnhöfe. Die



Oberdispatcherleitungen und zum Teil die Hauptdispatcherleitung disponierten die Spezialwagen (Kessel-, Kühl-, Tiefladewagen). In ähnlicher Weise fungierten die Lokdispatcher im Zusammenwirken mit

Der Amtdiskatcher vom Rba Berlin 3 in den 1950er Jahren am „Pantoffel“
Foto: ZBDR





Der Kreisdispatcher der Strecke Bitterfeld–Jüterbog im Rba Lutherstadt Wittenberg verfügte 1962 bereits über ein Streckenleuchtbild, das anzeigte, wo sich die Züge befanden.

Foto: ZBDR

den Bahnbetriebswerken (Bw). Hier galt besondere Aufmerksamkeit den Reserve- und Bereitschaftslokomotiven, um Engpässen vorzubeugen und diese ausgleichen zu können. Den dabei entstehenden Lokleerfahrten wurde dennoch der Kampf angesagt.

Zusätzlich zur operativen Kommandogewalt hatte der DR-Dispatcherdienst Tages- und Wochenberichte sowie Monats- und Jahresanalysen zu fertigen. Die Rapportordnung regelte die Zeiten der regelmäßigen Rapport-Konferenzen und den Teilnehmerkreis.

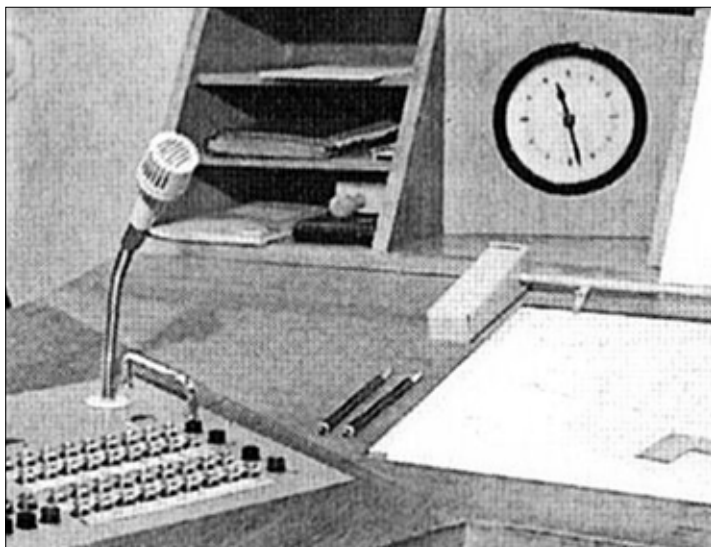
Am 1. Februar 1961 kam noch die Transitleitstelle Seddin (bei der Hdl) hinzu, die den Transit-, Export-, Fremdwagen und Privatgüterwagenverkehr überwachen

und so die Valutaeinnahmen der DR erhöhen sollte. 1962 waren insgesamt 2 649 Männer und Frauen im Dispatcherdienst der DR beschäftigt (ohne Bahnhofsdispatcherleitung).

Vom Kreisdispatcher aufwärts wurde ein Fach-/Hochschulabschluss gefordert, der meist erst im Arbeitsprozess durch ein Fernstudium erworben wurde. Die Vergütung eines Kreisdispatchers mit Ingenieurqualifikation betrug ca. 600.- Mark Brutto (Gehaltsgruppe G 9). Das war, trotz der damals niedrigen Preise, kein Anreiz für diese stressige Tätigkeit.

Die „Pantoffeln“ wurden ab 1974 durch neue Streckendispatcher-Fernsprecheinrichtungen mit Hauptstellen beim Dispatcher und Nebenstellen beim Fahrdienst-

FKWA-Hauptstelle
beim Kreisdispatcher
um 1975, mittels Fuß-
wippe ein- und auszu-
schalten. Foto: ZBDR



leiter bzw. Bahnhofsdurchschalter ersetzt. An eine Hauptstelle konnten bis zu 35 Nebenstellen angeschlossen werden. Der Sprechverkehr erfolgte nach dem Prinzip des Wechselsprechens. Von der Hauptstelle aus konnten mittels Zieltaste eine Nebenstelle und mittels Sammeltaste alle Nebenstellen gleichzeitig gerufen und besprochen werden. Die Nebenstellen sprachen die Hauptstelle unmittelbar an, konnten aber auch in eine Verbindung eintreten und mithören. Außerdem verband eine FernKonferenzWechselsprech-Anlage (FKWA) die einzelnen Ebenen des Durchschalters von der DI über die Odl bis zur Hdl. Auf jeder Ebene bestand eine automatische Vermittlungsanlage, an die 28 Orts- und 27 Fernsprechteilnehmer anschließbar waren. Die FKWA war somit das interne, geschützte Fernsprechsystem des Durchschalters ohne Anbindung an Basa- und Post-Netz.

1983 wurde unter großer Geheimhaltung eine „Rechnergestützte Durchschalter-

zentrale“ (RDZ) im Rba Erfurt installiert. Die RDZ wurde als reines Informationssystem konzipiert, ohne sicherheitsrelevante Eingriffe in den Bahnverkehr zu ermöglichen.



FKWA-Nebenstelle beim Fahrdienstleiter bzw. Bahnhofsdurchschalter um 1975 Foto: Buchweitz

DISPATCHERLEITUNGEN				
Reichsbahndirektionen	Reichsbahnämter			
Oberdispatcherleitungen	Dispatcherleitungen			
Berlin	Berlin 1	Berlin 2	Frankfurt (Oder)	Berlin 4
Cottbus	Bautzen	Cottbus	Senftenberg	
Dresden	Dresden	Karl-Marx-Stadt	Zwickau	
Erfurt	Erfurt	Meiningen	Nordhausen	Saalfeld
Greifswald	Neustrelitz	Pasewalk	Stralsund	
Halle	Halle	Leipzig	Lutherstadt Wittenberg	
Magdeburg	Aschersleben	Magdeburg	Stendal	
Schwerin	Güstrow	Rostock	Wittenberge	
S-Bahn Berlin	Ost	West	Nord-Süd	Ring

Alle Dispatcherleitungen der DR im Überblick⁶

Dennoch sollten damit Triebfahrzeug- und Zugbegleiter-Einsatzstunden vermindert, die Pünktlichkeit sowie die Durchlassfähigkeit der Strecken erhöht, eine Einsparung von Antriebsenergie und von Arbeitsplätzen im Dispatcherdienst erreicht werden. Mit der RDZ Erfurt wurden die Strecke von Gerstungen bis Leuna Nord und die angrenzenden Abschnitte auf den Zulaufstrecken überwacht (insgesamt 220 km). 1986 wurde die zweite RDZ auf derselben technischen Basis an die Rbd Halle übergeben, die aber erst im März 1988 in den Dauerbetrieb ging. Damit wurden die Strecke von Leuna Nord bis Lutherstadt Wittenberg und die Strecken nach Leipzig und Köthen überwacht.

An die RDZ Halle waren ca. 70 Stellwerke angeschlossen. 1989 folgten noch drei RDZ in der Rbd Berlin. Für die konzipierte, aber nicht lieferbare Robotron-Technik wurde jeweils westliche Rechentechnik (DEC PDP11-34/44) auf konspirativen Umwegen beschafft. Die RDZ war vermutlich das erste System seiner Art in Europa. Mitte der 1980er Jahre installierte die Firma ITT in Wien ein ähnliches Leitsystem für die Österreichischen Bundesbahnen.

Die RDZ der Deutschen Reichsbahn und die RZü (Rechnergestützte Zugüberwachung) der Deutschen Bundesbahn bildeten die Grundlagen für die heutigen Betriebszentralen der DB AG.

* Die Bezeichnung wechselte mit der Zeit: Kreisdispatcher, Streckendispacher, Zugdispatcher. Er bestimmte, wann und in welcher Reihenfolge die Züge fuhren. Er dokumentierte den Zugverkehr und minimierte Störungen, indem er über die vorhandene Eisenbahninfrastruktur z. B. im Zusammenhang mit Zugkreuzungen nach dem passenden Kreuzungsbahnhof abweichend vom Buchfahrplan suchte.

Literatur:

1. Dispatcherordnung (Ordnung zur Gewährleistung von Disziplin, Ordnung, Sicherheit und Gehmschutz im Dispatcherdienst der DR)
2. Dienstvorschrift 420/424: Dispatcherdienstvorschrift (DiV), Teil I, II und III
3. Der Reichsbahn-Report, Erich Preuß, transpress-Verlag Stuttgart 2001, Seite 104 ff
4. eisenbahn magazin 7/2004
5. Loseblattsammlung Dispatcherdienst, GeraMond Verlag München
6. BV-Facharbeiter 3 – Betriebsdienst, Seite 39, transpress-bahn Verlag Berlin 1978
7. <https://www.robotrontechnik.de/index.htm?/html/arbeitsplaetze/verkehr.htm>
8. <https://www.bpb.de/themen/deutschlandarchiv/174195/einfluss-der-staatssicherheit-auf-vorhaben-bei-der-infrastruktur-der-ddr-eisenbahn-in-den-1980er-jahren/>
9. https://de.wikipedia.org/wiki/Betriebszentrale_DB_Netz

Die Bahnschulen – Wer erinnert sich noch?

Ralph Müller, Konstanz – BSW-Förderer

Wenn Bahnhöfe die Kathedralen der Neuzeit sind, dann dürfen Bahnschulen als die weltoffenen Klöster der Bahn gelten. Dort wurde und wird gelehrt und gelernt, gestritten, genetzwerkt, gelitten und gefeiert, Gemeinschaft gelebt, Erfahrung gesammelt und getauscht – manchmal wohl auch gebangt oder gar gebetet, wenn schwierige Prüfungen anstehen. Gemeinsames Lernen, Motivieren, Diskutieren, solidarisches Helfen und auch entspannte Geselligkeit – das alles prägte die Klausuren auf Zeit, die jeder Eisenbahnerin und jedem Eisenbahner vertraut sind. Die gemeinsamen Herausforderun-

gen ließen Gemeinschaften wachsen (mitunter auf Lebenszeit), die sich als Teil der Eisenbahnfamilie empfinden und verstehen.

Wie alles bei der Eisenbahn waren auch die Bahnschulen dem Wandel der Zeit unterworfen. Einst in großer Dichte im ganzen Land präsent, von kassernenhafter Strenge und Behördenpflicht geprägt, haben sie sich zu modernen Bildungszentren entwickelt und sind leider auch erheblich weniger geworden.

Erneut stehen Veränderungen bei der Bahn an: Wo noch vor wenigen Jahren Gewinnziele und Wettbewerb in allen Fa-

Das „Rollende Klassenzimmer“ der Länderbahn steht seit Februar 2023 im Bahnhof Neumark (Sachs)
 Quelle: www.laenderbahn.com



cetten die dominierenden Leitsterne waren, kündigt sich eine neue Ausrichtung an: Gemeinwohl, Bürgernutzen, Funktionsprimat und Verkehrsverlagerung zur Klimarettung. Das sind die Ziele für eine ausgezehrte Bahn, die mit weniger Anlagen und Personal heute viel mehr Verkehr stemmen muss als sie kann. Für Generationen von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern, die jahrzehntelanges Sparen, Schrumpfen, Stilllegen und Schließen auf breiter Fläche erlebt haben, kündigt die „Bahnreform 2.0“ (s. Seite 17) neue Ziele von einer Renaissance der Eisenbahn, von Wachstum und Modernisierung an. Schon wünscht man sich manche längst vergangene Bahnschulen sehnlich zurück, um die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner von morgen heranzubilden.

Aktuell hat sich ein Kreis von Kolleginnen und Kollegen gefunden, die Erinnerungen an einstmalige Bahnschulen wecken und Informationen dazu sammeln wollen – ganz nach dem Rat des Schweizer Dichters Gottfried Keller:

„Lasst uns am Alten,
so es gut ist, halten.

Doch auf altem Grund
Neues schaffen zu jeder Stund.“

Für die Dokumentation sind folgende Themenkomplexe geplant:

- Chronik der Bahnschulen ab 1920
- Zentrale Bahnschulen
- Bahnschulen der Direktionsbezirke
- Bahnschulen der Ämter
- Ausbildungsstätten der Dienststellen
- Zentrales Bildungswesen (BSA, ...) und Fortbildungsorgane (Eisenbahn-Lehrfilme, Diaserien, Folien für Tageslichtprojektor, Eisenbahn-Lehrmittelverlag, Lehrbriefe, Monatszeitschriften: Die

Deutsche Bundesbahn, das entsprechende DR-Pendant, Deine Bahn, BahnPraxis B, E, ...)

- Eisenbahn-Betriebsfelder, Testfelder, Simulatoren,
- Innovative Konzepte der Aus- und Fortbildung (z. B. Junior-Bahnhöfe, Junior-Firmen)
- Der Verband der Bahnlehrer/Vereinigung für Bildung bei den Bahnen



Jedes Reichsbahnamt (Rba) der Deutschen Reichsbahn hatte ab 1952 eine eigene Betriebsschule für Lehrlingsausbildung und Erwachsenenqualifizierung – das Rba Zwickau in Plauen-Chrieschwitz Foto: P. Grunenberg

Unser Kreis bittet alle Kolleginnen und Kollegen, die mit Bildern, Dokumenten, Chroniken, Zahlen und Anekdoten zu Bahnschulen beitragen können, diese (möglichst gescannt) an folgende E-Mail-Adresse zu senden: suche@bahnschulen.de oder ihr Material unter folgendem Link hochzuladen: <https://nextcloud.bahnschulen.de/index.php/s/ZpLfC3TgiE2Ai4o>

Die Einsender/-innen werden wir regelmäßig über den Fortgang des Projektes informieren.

Die Geschichte der „Hampelmänner“

Redaktion

Hampelmänner kennt jeder als Kinderspielzeug. Doch auch bei der Eisenbahn gab es solche mechanischen Objekte. Mannshoch standen sie am Bahnsteig und ließen sich wie die Arme eines Hampelmannes auf- und niederklappen. Aufgeklappt zeigten sie den Endbahnhof des abfahrenden Zuges an. Auf größeren Bahnhöfen konnten mehrere Tafeln gleichzeitig „gezogen“ werden. So ließ sich auch die Abfahrzeit, die Zuggattung, ausgewählte Zwischenstationen oder „nicht einsteigen“ anzeigen. Je nach Be-

darf variierte die Ausführung. Es gab gewaltige, kunstvoll gefertigte Apparate und ganz schlichte Geräte, die aber alle nach demselben Prinzip arbeiteten: Über eine Zugstange wurde ein senkrecht hängendes Schild waagrecht sichtbar aufgeklappt. Auf weißem Grund stand schwarz die Schrift (positive Darstellung).

„Hampelmänner“ verschiedener Art waren seit den Anfangsjahren des Eisenbahnverkehrs üblich. Eine Einheitsbauart gab es wohl nie! Vielmehr wurden die mechanischen Geräte in verschiedenen

Noch 1998 stand auf dem Bf Herzberg (Mark) dieser „Hampelmann“, eine einfache mechanische Konstruktionsanweisung.

Sammlung Gottwald auf <https://eisenbahnfreunde-ffo.de/Hampelmann.htm>





Anspruchsvoller mechanischer „Hampelmann“ bei der Eröffnung von Leipzig Hbf im Dezember 1915
Sammlung: M. Berger

bahneigenen Werkstätten oder beim örtlichen Klempnermeister als Unikate angefertigt. Als nostalgische Relikte sind einige wenige auch heute noch zu finden. Man muss nur lange genug suchen.

Der „Hampelmann“ war der Anfang einer Entwicklung zum heutigen „Zugzielanzeiger“. Auf die rein mechanischen Geräte folgten elektrische Leuchtfeldanzeiger, deren bedruckte Glasstreifen von hinten beleuchtet wurden oder nicht.

Die Rollbandanzeiger standen bis in die 2000er Jahre auf den Bahnhöfen vieler großer Bahnhöfe. Mehr als 100 Ziele passten auf ein Rollband, das elektrisch vor oder zurück gespult wurde. Der Umstellvorgang dauerte relativ lange und war auf die vorgedruckten Bahnhofsnamen beschränkt.

Auch die Fallblattanzeiger benötigten vorgefertigte Schriftelemente. Diese wurden auf rotierende Karten im Siebdruckverfahren aufgebracht. Beim elektrischen Umstellen erzeugten sie ein markantes Klapper-Geräusch.



Im Jahr 1928 stand an jedem Bahnsteig in Dresden Hbf solch ein „Hampelmann“
Sammlung: W. Gozsch

Rein elektrische „Leuchtfeldanzeiger“ hingen noch im Jahr 2010 am Bahnsteig in Magdeburg-Buckau. Die Glas-Paneele mit den aufgemalten Bahnhofsnamen wurden streifenweise von hinten beleuchtet und nur bei gravierenden Änderungen ausgewechselt. Foto: Wikipedia/Fabian318



Schließlich folgten die elektronischen Displayanzeiger. Dabei wurden diverse Zwischenstufen durchlaufen bis zur elektronischen Anzeige mit weißer Schrift auf dunklem Hintergrund (negative Darstellung). Heute sind sie ferngesteuert und verraten meist auch noch die Wagenreihung und die Folgezüge.

Literatur:

1. <https://eisenbahnfreunde-ffo.de/Hampelmann.htm>
2. https://de.wikipedia.org/wiki/Zugzielanzeiger#Mechanische_Zugzielanzeiger
3. https://de-academic.com/dic.nsf/dewiki/1553047#Leuchtstoffr.C3.B6hren_28DDR.29
4. 125 Jahre Dresden Hauptbahnhof, Sebastian Werner, EK-Verlag Freiburg 2023-09-21



Die Rollbandanzeiger in Leipzig Hbf wurden 1964 aufgestellt. Die Aufnahme stammt von 1995 am Gleis 26.

Foto: Wikipedia/Falk2



Elektro-mechanische „Fallblattanzeiger“ im Jahr 2005 am Bahnsteig 9 von Frankfurt (Main) Hbf. Sie verfügten über mehrfarbige Darstellungen, die ferngesteuert werden konnten.

Foto: Wikipedia/Ratopi

Elektronische „Displayanzeiger“ im 16:9 bzw. 32:9 Format gibt es seit 2016. Sie stehen oder hängen hauptsächlich an den Bahnsteigen der Fernbahnhöfe, hier 2023 auf dem Bahnhof Dresden Hbf. Sie zeigen ausschließlich stahlblauen Hintergrund mit weißer Schrift und können per Computer gesteuert werden.

Foto: Lothar Kuhne



Die Alternative: Schmalspurbahn

Redaktioneller Beitrag unter Zuarbeit von André Marks, Dresden

In den 1870er Jahren hatte die Eisenbahn ihren Siegeszug tatkräftig unter Beweis gestellt. Die englische Spurweite von 1 435 mm hatte sich in ganz Mitteleuropa durchgesetzt, und alle verkehrsstarken Strecken zwischen größeren Städten waren in dieser Regel-/Normalspur entstanden bzw. in Baden an diese angeglichen worden. Jetzt meldete auch das ländliche Umland seine Wünsche an, sodass man Mittel und Wege suchte, Eisenbahnen preiswerter bauen und betreiben zu können.

1878 trat die vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ausgearbeitete „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ reichsweit in Kraft. Für diese vielerorts als Sekundäreisenbahnen klassifizierten Strecken galt eine geringere Höchstgeschwindigkeit, und es gab vereinfachte Betriebsvorschriften, wodurch weniger Personal notwendig war. Ab Inkrafttreten dieser Bahnordnung wurde in „Vollbahnen“ und „Bahnen untergeordneter Bedeutung“ unterschieden, seit 1892 werden diese als Hauptbahnen und als Nebenbahnen bezeichnet. Wenn sich der Betrieb auf einer als Hauptbahn errichteten Strecke nicht rechnete, stufte sie die Bahnverwaltung zur Nebenbahn herab.

Mit dem Bau von „Bahnen untergeordneter Bedeutung“ konnten Regionen mit geringem Verkehrsaufkommen bzw. schwierigen Geländebedingungen kostengünstiger erschlossen werden. Diese Strecken entstanden mit reduziertem Aufwand, mit schwächeren Unter- und leicht-

terem Oberbau sowie mit engeren Bögen und größeren Neigungen. Wo der Bau und Betrieb einer solchen regelspurigen Nebenbahn noch technisch zu aufwendig und zu teuer erschien, wichen man von der Regelspur ab und konzipierte Schmalspurbahnen. Ganz allgemein spricht man von einer Schmalspurbahn, wenn ihre Spurweite unter der der landesüblichen Hauptstrecken liegt.

Die ersten deutschen Schmalspurbahnen

Die erste Schmalspurbahn auf dem Gebiet des späteren deutschen Kaiserreiches war in den 1850er Jahren in Oberschlesien entstanden. Mit 785-mm-Spurweite diente sie dem Kohletransport. Später wurde sie teilweise auch für den öffentlichen Verkehr genutzt. Von Anbeginn an für den öffentlichen Verkehr genehmigt, war die 1862 in Hennef im Rheinland eröffnete Bröltalbahn. Sie hatte ebenfalls eine Spurweite von 785 mm und sollte nicht mit der meterspurigen Brohltalbahn auf der anderen Rheinseite verwechselt werden. Das Schmalspurbahn-Netz in Oberschlesien wies zum Zeitpunkt seiner maximalen Ausdehnung eine Gesamtlänge von etwa 150 Kilometern auf. Die Bröltalbahn wurde zum Netz der Rhein-Sieg-Eisenbahn ausgebaut, das eine Länge von 88 Kilometern erreichte. Beide Netze waren für den Gütertransport errichtet worden.

Ebenfalls noch vor dem Inkrafttreten der Bahnordnung für Nebenbahnen nahm 1876 im Großherzogtum Oldenburg die öffentliche 750-mm-Bahn zwischen Ochold und Westerstedde per Sondergenehmigung den Betrieb auf. Auf dieser 7,2



Eingefahrener Schmalspur-Personenzug (750 mm) im Bahnhof Wilsdruff am 1. Mai 1950
Sammlung: Wenzke

Kilometer langen Strecke fand sowohl Güterverkehr als auch Personenverkehr statt.

Die Bahnordnung von 1878 sah für Schmalspurbahnen eine Spurweite von 750 oder 1 000 mm vor. Auf dieser Basis wurde 1879/80 die private Feldabahn (Bad) Salzen–Stadt lengsfeld–Kaltenordheim als 38,9 Kilometer lange Meterstrecke in Etappen eröffnet.

Im Oktober 1881 nahmen die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ihre erste Schmalspurstrecke – die 6,7 Kilometer lange Linie von Wilkau(-Haßlau) nach Kirchberg – in Betrieb. Hier im Königreich Sachsen plante und baute der Staat besonders viele Schmalspurbahnen. Diese entstanden mehrheitlich mit einer Spurweite von 750 mm, in Ausnahmefällen auch mit 1 000 mm. Aus einzelnen Strecken entwickelten sich ebenfalls Schmalspurnetze, die durchgehende Verbindungen zwischen flankierenden

Regelspurstrecken ermöglichten. Andere erschlossen als Stichbahnen kleinere Orte und Städte, die dadurch aufblühten und nach 1900 auch an Bedeutung für den Tourismus gewannen. Grund und Boden entlang der Schmalspurbahnen erfuhren eine Wertsteigerung und das trug zur Hebung des allgemeinen Volkswohlstandes bei.

Die Superlative der Schmalspurbahnen

Die meisten Schmalspurbahnen entstanden auf dem Gebiet des heutigen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen, gefolgt von den heutigen Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Baden-Württemberg. Das viel gerühmte sächsische Schmalspurnetz rangiert nur auf Platz 4. Die wenigstens Schmalspurbahnen gab es in Hessen (s. Tabelle unten).

In einigen Gebieten entstanden weitere schmalspurige Netze mit knapp 100

oder mehr Kilometern Gesamtlänge. So betrieb die Ruhr-Lippe-Kleinbahn im Jahr 1910 ein 97 Kilometer langes Meterspurnetz zwischen Arnsberg und Hamm. Große Schmalspurnetze mit jeweils mehr als 100 Kilometern Länge kristallisierten sich in Mittelsachen zwischen Oschatz und Döbeln, rund um Wilsdruff im Dresdner Raum sowie um Thum im Erzgebirge heraus (alle 750 mm) oder im Norden die Netze der Prignitzer Kreiskleinbahnen (750 mm), der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (600 mm) bzw. der Rügenschon Kleinbahnen (750 mm). Allerdings reichten Personen- und Güterverkehr nicht immer über das gesamte Netz. Nur für den Austausch der Betriebsmittel hatte ein Netz unmittelbare Vorteile.

Der zeitweise größte Schmalspurbahnhof Deutschlands entstand ab 1884 in Mügeln (b Oschatz). Er hatte zum Zeitpunkt

seiner größten Ausdehnung 35 Gleise, 70 Weichen, acht feste Dienstgebäude und einen vierständigen Lokschuppen mit 22 fest beheimateten Lokomotiven. Aber auch in Württemberg baute der Staat selbst vermehrt Schmalspurbahnen, während er in Bayern auf private und kommunale Bahnen setzte und nur Zuschüsse gewährte. Das große Preußen zögerte noch bis Anfang der 1890er Jahre. Erst 1892 legte es das legendäre Kleinbahngesetz als Basis für den Bau und Betrieb von regel- und von schmalspurigen Kleinbahnen vor. Dieses legitimierte zusätzlich zu den beiden 1878 vorgeschriebenen Schmalspurweiten von 750/1 000 mm den Bau sowie Betrieb von Bahnen des öffentlichen Verkehrs mit einer Spurweite von 600 mm. Damit entstanden in landwirtschaftlicher Umgebung auch zahlreiche sogenannte Rübenbahnen.

Vollbesetzte 750-mm-Draisine vor dem Empfangsgebäude des Schmalspurbahnhofs Wilsdruff am 1. Mai 1950 Sammlung: Wenzke



Schmalspurige Dampflokomotiven waren meist Tenderloks, dadurch konnte auch auf Drehscheiben verzichtet werden. Die Höchstgeschwindigkeit auf 750-mm-Gleisen lag in Preußen bei 25 km/h.

Die Vorzüge der Schmalspur

Bei Geschwindigkeiten bis 15 km/h wurde auf die Bewachung von Bahnübergängen verzichtet. Bis 30 km/h waren Schranken u. ä. nur an stark befahrenen Wegübergängen vorgeschrieben. Auch das senkte die Betriebskosten von Schmalspurbahnen erheblich. Auch am Signalwesen konnte gespart werden, denn Hauptsignale an Schmalspurstrecken gab es nur an wichtigen Abfahrt-, Kreuzungs- und Endbahnhöfen. Trapeztafeln zeigten an, wo vor der Einfahrt in andere Bahnhöfe angehalten werden musste.

Die Weichen wurden bei schmalspurigen Bahnen mit der Hand gestellt. Das

größte Problem für einen effektiven Betrieb waren die hohen Güter-Umladekosten beim Übergang von/auf Regelspurstrecken. Deshalb begann man in den 1890er Jahren Rollböcke einzusetzen, die normalspurige Güterwagen aufsattelten und im Idealfall bis in die schmalspurige Anschlussbahn brachten. Allerdings widersprach das dem Schmalspurgedanken, denn damit wurden stärkere Schienenformen, tragfähigere Brücken und ein vergrößerter lichter Raum notwendig.

Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs 1914 war der Bau von Schmalspurbahnen in Deutschland fast abgeschlossen. Nur fünf längere Strecken folgten noch bis 1930. Das waren:

- 1916 Württemberg (Schussenried–Rietlingen, 750 mm, 29,5 km)
- 1921 Preußen (Mindener Kreisbahn Minden–Kleinenbremen, 1 000 mm, 14,0 km)

Ein Zug der 750-mm-Schmalspurbahn „Rasender Roland“ zwischen Putbus und Göhren auf der Insel Rügen Mitte der 1950er Jahre. 1949 hatte die Deutsche Reichsbahn die Rügensche Kleinbahnen AG (Rü.K.B.) übernommen und zur Verstärkung sächsische Schmalspurwagen eingesetzt, die am Zugschluss liefen. Die Lok ließ die Rü.K.B. 1925 bei Vulkan bauen. Quelle: NDR



- 1923 Sachsen (Klingenberg-Colmnitz–Oberdittmarsdorf, 750 mm, 18,5 km)
- 1926 Bayern (Wallersdorf–Münchshöfen, 1 000 mm, 7,7 km)
- 1930 Bayern (Zugspitzbahn Garmisch–Schneefernerhaus, 1 000 mm, 18,7 km)

Insgesamt wurden 5 199,6 Kilometer Schmalspurbahnen auf dem Gebiet des heutigen Deutschlands gebaut und mehrheitlich mit Dampfloks betrieben. In den 1930er Jahren kamen auch Verbrennungstriebwagen auf die Schmalspurgleise, die besonders dem Kraftverkehr Paroli bieten sollten. Ob Dampf, Benzin oder Diesel, die schmalspurigen Bahnen fuhren noch viele Jahre ganz ohne Eile und dienten weiterhin der Erschließung des Landes und dem Zubringer- und Verteilerverkehr zu den Neben- und Hauptbahnen. Und die Be-

völkerung liebte ihre Bimmelbahnen. Sie gab ihnen ordentliche Spitznamen wie Jan Klein, Lößnitzdackel, Molli, Pollo, Rasender Roland, Schnurre, Vulkan-Express oder Wilder Robert (s. Tabelle unten).

Bereits im oder nach dem Ersten Weltkrieg mussten einige Schmalspurbahnen aufgegeben werden, da Kohle, Löhne und notwendige Sanierungen nicht mehr bezahlbar waren. Nach dem Zweiten Weltkrieg fielen in der Sowjetischen Besatzungszone mehrere Schmalspurbahnen den Reparationsleistungen an die Sowjetunion zum Opfer. Viele weitere in ganz Deutschland unterlagen im Wettbewerb mit dem aufkommenden Kraftverkehr.

1972 gab die DDR eine 20-Mark-Gedenkmünze zur Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg und 1980 einen Briefmarkensatz zu den langfristig zu erhaltenen Schmalspurbahnen heraus.

Bundesland	jemals gebaute Schmalspur- strecken	dominierende Spurweiten (mm)	Gesamtlänge (km)
Nordrhein-Westfalen	52	1 000	990,7
Mecklenburg-Vorpommern	38	750	754,1
Baden-Württemberg	31	1 000/750	581,9
Sachsen	31	750	551,9
Sachsen-Anhalt	21	1 000/750	481,4
Niedersachsen	24	1 000	477,4
Brandenburg	16	750/1 000	420,7
Rheinland-Pfalz	14	1 000	304,6
Schleswig-Holstein	10	1 000	281,5
Thüringen	10	1 000/750/600	201,5
Bayern	8	1 000	102,7
Hessen	9	1 000	51,2
Summe:	264		5 199,6
Quelle ²			



Briefmarkensatz DDR 1980.
Sammlung: Wenzke



Gedenkmünze DDR 1972

Bis heute sind zehn Schmalspurstrecken mit öffentlichem Planbetrieb in Ostdeutschland erhalten geblieben. Die 266,6 Kilometer teilen sich wie folgt auf: 95,0 Kilometer in Sachsen, 131,8 Kilometer

bei den Harzer Schmalspurbahnen (HSB) in Sachsen-Anhalt und 39,8 Kilometer in Mecklenburg-Vorpommern. Sie werden alle hauptsächlich als Touristenbahnen betrieben (s. Tabelle).

Sachsen:	Freital Hainsberg–Kurort Kipsdorf (750 mm)	26,7 km
	Radebeul Ost–Radeburg (750 mm)	16,5 km
	Oschatz–Mügeln–Glossen (750 mm)	20,0 km
	Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal (750 mm)	17,4 km
	Zittau–Kurort Oybin, Bertsdorf–Kurort Jonsdorf (750 mm)	14,4 km
Sachsen-Anhalt:	Wernigerode–Nordhausen (1 000 mm)	60,5 km
	Drei Annen Hohne–Brocken (1 000 mm)	19,0 km
	Quedlinburg–Eisfelder Talmühle (1 000 mm)	52,3 km
	(mit Alexisbad–Harzgerode und Stiege–Hasselfelde)	
Meck.-Vorpomm.:	Putbus–Göhren (750 mm)	24,4 km
	(ohne Dreischienengleis Putbus–Lauterbach Mole)	
	Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West (900 mm)	15,4 km

Als Museums- und Touristikbahnen fahren noch einige mehr an ausgewählten Werktagen bzw. zahlreichen Wochenenden. Die älteste erhaltene Schmalspurbahn Deutschlands ist die Mansfelder Bergwerksbahn von 1880 mit einer Spurweite von 750 mm in Sachsen-Anhalt. Diese befährt den 11,5 Kilometer langen Abschnitt von Benndorf nach Hettstedt Kupferkammerhütte. Abschnittsweise saniert wird derzeit die linksrheinische Brohltalbahn in NRW von Brohl am Rhein in Richtung Eifel (1 000 mm, 23,8 km), auf der sogar noch Güterbetrieb stattfindet.

Bekannt sind aber auch die Öchsle-Museumsbahn (750 mm, 18,8 km) und die Härtsfeldbahn (1 000 mm, 5,5 km) in Baden-Württemberg oder die Bad Orber Kleinbahn (600 mm, 4,3 km) in Hessen, die Selfkantbahn (1 000 mm, 5,5 km) in NRW und die Kleinbahn zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf (1000 mm, 7,8 km) in Niedersachsen. In diesem Bundesland befindet sich mit der Wangeroooger Inselbahn (1 000 mm, 3 km) zugleich die einzige noch von der DB AG betriebene Schmalspurbahn Deutschlands. In

Brandenburg fahren im Museumsbetrieb der Pollo zwischen Mesendorf und Lindenberg (750 mm, 9,0 km) und in Mecklenburg-Vorpommern die MPSB zwischen Schwichtenberg und Uhlenhorst (600 mm, 2,6 km) sowie „De Lütt“-Kaffeebrenner zwischen Klütz und Reppenhagen (600 mm, 6,0 km). Im Freistaat Sachsen warten u. a. die Museumsbahnen von Schönheide nach Stützengrün-Neulehn (750 mm, 3,9 km) und die Preßnitztalbahn zwischen Steinbach und Jöhstadt (750 mm, 8,0 km) auf Fahrgäste.

Die Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen hat im Dezember 2022 ein Buch gleichen Titels herausgegeben, das wir bereits im Heft 50 auf Seite 79 vorstellten.

Literatur:

- 1) Schmalspurbahn-Archiv; Klaus Pieper, Reiner Preuß, Elfriede Rehbein; transpress-Verlag Berlin 1980
- 2) Schmalspur Bahn-Atlas, BAHN-EXTRA vom 12. Mai 1995, GeraNova-Verlag München
- 3) Schmalspurbahnen in Sachsen, Erich Preuß/Reiner Preuß, transpress-Verlag 1998
- 4) Die DR-Schmalspurbahnen 1965-1990; Wilfried Rettig; EK-Verlag Freiburg, 2018

Im Mai 2021 rollte der „Vulkan-Express“ der Brohltalbahn mit der Diesellok D5 auf der Steilstrecke zwischen Engeln und Oberzissen talwärts. Im Hintergrund überragt die mächtige Burgruine Olbrück das Brohltal.

Foto: Martin Hörger



Montanverkehr mit Frankreich und Luxemburg

Christian Brocke, Koblenz - BSW-Förderer

Die Eisenbahn ist von ihrer Grundkonzeption her international ausgerichtet. Sie verbindet Völker, Staaten, Wirtschaftsräume. Von allen Eisenbahnfahrzeugen kommen wohl die Güterwagen „am weitesten herum“ und überschreiten regelmäßig Staatsgrenzen. Besonders interessante Laufwege ergeben sich dann, wenn die im eigenen Land nicht oder nicht ausreichend vorhandenen, aber von verschiedenen Industriezweigen dringend benötigten Grundstoffe importiert werden müssen. Dies galt und gilt beispielsweise für Rohöl, Eisenerz, Steinkohle und Steinkohlenkoks.

Der Nordteil des ostfranzösischen Lothringens und der Südteil Luxemburgs, hier besonders die Gegenden um Thionville (Diedenhofen) und Longwy, waren bis zum Niedergang in den 1980er Jahren Schwerpunkte der westeuropäischen Stahlindustrie. Die Minette-Eisenerze aus dem Becken von Longwy waren, als Lothringen noch zum deutschen Kaiserreich gehörte, sehr begehrt und wurden für die Stahlproduktion im Ruhrgebiet in West-Ost-Richtung abgefahren. Umgekehrt, in Ost-West-Richtung, liefen aber ebenfalls Montantransporte. Steinkohlenkoks aus dem Ruhrgebiet wurde Tag und Nacht in Ganzzügen zu den lothringischen und luxemburgischen Stahlhütten transportiert.

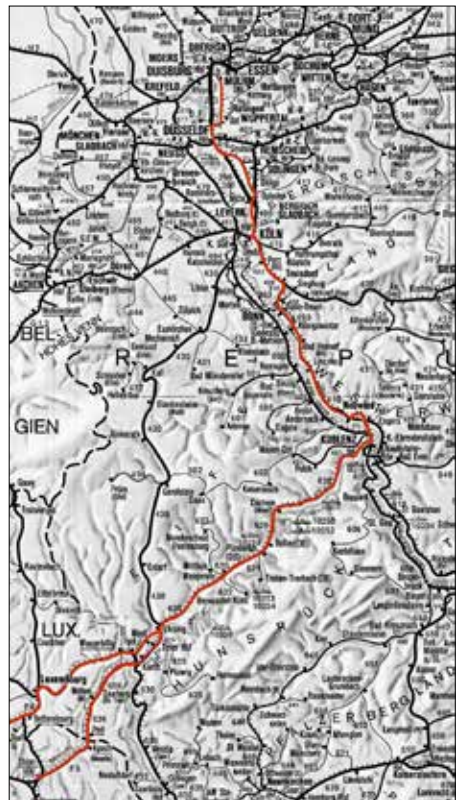
Abfuhr und Zufuhr erfolgten – vom Ruhrgebiet aus gesehen – über folgende Strecken bzw. deren Teilstrecken:

- Mülheim (Ruhr)-Speldorf–Duisburg-Wedau–Köln-Kalk Nord – Troisdorf (eröffnet 1874 als „Güterbahn Speldorf–Troisdorf“)

- Köln-Kalk Nord–Gremberg–Troisdorf (eröffnet 1859 als Anfangsstück der „Deutz-Gießener Bahn“)
- Troisdorf–Koblenz (eröffnet 1869-1871 als Nordteil der „Rechten Rheinstrecke“)
- Koblenz–Ehrang–Thionville (eröffnet 1878/79 als Endstück der „Kanonenbahn“ Berlin–Metz)
- Ehrang–Igel–Wasserbillig–Luxemburg–Longwy

Den Rhein überquerten die Züge ab 1879 zunächst südlich von Koblenz auf der zur „Kanonenbahn“ gehörenden

DB-Kursbuchkarte 1980/81 mit Montanstrecke (rot)





Grafik: A. Mauruszat

Horchheimer Eisenbahnbrücke, ab 1918 dann auf der aus strategischen Gründen gebauten Kronprinz-Wilhelm-Brücke (heute „Urmitzer Eisenbahnbrücke“) nördlich von Koblenz.

Nach dem Zweiten Weltkrieg spielten Minette-Erze für die Ruhr kaum mehr eine Rolle, da sie durch hochwertigere Importerze, vor allem aus Kiruna in Schweden, ersetzt werden konnten. Der Umfang der Kokstransporte von der Ruhr her nahm hingegen immer weiter zu. Die französischen Empfänger setzten zunächst Ganzzüge aus vierachsigen offenen Drehgestell-Güterwagen (OO-Wagen) ein, die die US-Amerikaner nach dem Ersten Weltkrieg in Frankreich zurückgelassen hatten. Diese Wagen waren hochbordig und ähnelten konstruktiv jenen, welche die Bahnen in der Sowjetunion in der Zwischenkriegszeit beschafften – quasi die Urväter der heutigen Gattung "Eaos". Da diese Fahrzeuge für den Kokstransport nur ein Behelf und zudem nicht stirnkipperbar waren, entschloss man sich Anfang/Mitte

der 1950er Jahre, sie durch neu konstruierte offene Selbstentladewagen mit Seitenklappen zu ersetzen.

Die französische Montanindustrie und große nationale Waggonvermieter in Frankreich entwickelten dafür mehrere Grundtypen zwei- und dreiachsiger Selbstentladewagen. Diese entsprangen einer ganz anderen Waggonbauphilosophie als die bei DB, DR, CSD oder PKP verwendeten, vierachsigen braunen „OOt-Wagen“: Einzelachsen mit kurzem Radstand, statt der Drehgestelle, die Wagenkästen grau lackiert, oft mit Verrippungen und Aussteifungen verstärkt. Hinzu kamen die in großen Lettern an den Längsseiten der Oberkästen prangenden Namen der Waggonvermieter bzw. Einsteller. Diese Schriftzüge, oft Akronyme, prägten sich dem Verfasser ein, als er bei sonntäglichen Spaziergängen Ende der 1970er Jahre an der Moselstrecke erstmals solche Züge sah. Alle diese Fahrzeuge waren Privatgüterwagen, eingestellt bei der französischen Staatsbahn SNCF.



Offener Selbstentladewagen der Gattung Fd (bis 1967 Gattung SVw) der SNCF, ein Zweiachser des Typs STEMI 56 (Lastgrenze bei Streckenklasse C: 28,8 t). Die Dreiachser MH 45 liegen bei einer Lastgrenze von 45,6 t. STEMI = Société de transportes & mainten-tions industrielles



Offener Selbstentladewagen der Gattung Fd (bis 1967: Gattung SVw) der SNCF, ein Zwei-achser des Typs ARBEL 1955 (Lastgrenze bei Streckenklasse C: 28,1 t). ARBEL = franz. Waggonbau- und Montantransport-Konzern
Foto (3x):N.N.; Überlieferung: Bildarchiv REE modèles, www.ree-modeles.com

Im Sommerfahrplanabschnitt 1970 teilten sich noch zwei Traktionsarten die Beförderung dieser Züge im deutschen Streckenabschnitt. Von den Versandbahnhöfen im Ruhrgebiet führten Elloks der Baureihe 140 (ex E 40) des Bw Oberhausen-Osterfeld Süd bis zum Güterbahnhof Koblenz-Mosel. Dort wurde auf Dampfloks der Baureihe 044 (ex 44) der Bw Ehrang bzw. Koblenz-Mosel umgespannt, welche bis zum Grenzbahnhof Perl bzw. Apach fuhrten, wo SNCF-Loks übernahmen (vgl. dazu

auch: „Schienenverkehr über EU-Grenzen“ in "Bahn & Modell", Heft 50, Seite 23).

Es fuhren 1970 werktäglich elf Ganzgüterzüge mit Koks/Kohle nach Frankreich (via Perl/Apach) und acht Ganzgüterzüge mit Koks/Kohle nach Luxemburg (via Igel/Wasserbillig). Jeder Zug hatte 90 Achsen mit einer Bruttolast von max. 1 800 Tonnen. Bis zur deutsch-franz. Grenze war er ca. zwölf Stunden unterwegs.

Inzwischen sind diese für den deutschen Eisenbahnfreund „exotischen“ grauen französischen Güterwagen längst Geschichte, bedingt durch das Ende der lothringischen Stahlindustrie. Aber vielleicht stellen sie, gerade aufgrund ihrer Fremdheit, eine Anregung für den Modelleisenbahner dar, der sich mit den Epochen III und IV beschäftigt. Das Angebot an HO-Modellen ist hier allerdings überschaubar; französische bzw. auf den französischen Markt ausgerichtete Hersteller bieten Modelle an, nach denen man aber im Einzelhandel gezielt fragen muss, da sie nicht „Standardware“ sind.

Literatur:

<https://www.eisenbahn-kurier.de/images/html5/7029-special-montan/index.html#issue/12>
<https://www.eisenbahnjahre.de/koksganzzuge-an-der-mosel>



044 316-8 (Bw Gelsenkirchen-Bismarck) passierte am 28. Juli 1970 im Güterbahnhof Duisburg-Wedau einen aus zweiachsigen französischen Fd-Wagen gebildeten Koks-Ganzzug (links) mit Laufweg Ruhr-Lothringen (via Ehrang-Apach) oder Ruhr-Luxemburg (via Ehrang-Wasserbillig).

Foto: Karl-Hans Fischer

Die Eisenbahn in den Medien:

Die Eisenbahn im west- und ostdeutschen Kriminalfilm

Christian Brocke, Koblenz – BSW-Förderer

Die Eisenbahn bietet glücklicherweise wenig Stoff für Kriminalfälle. Eine gewisse Ausnahme stellte der gezielte Einbruchdiebstahl in G-Wagen, die wertvolle Stückfracht wie Uhren, Kofferradios, Fernsehgeräte transportierten, dar. Sowohl in der westdeutschen Kriminalserie "Der Kommissar" als auch in der ostdeutschen Reihe "Polizeiruf 110" wurde jeweils solch ein Fall thematisiert. Interessant ist der Vergleich beider Filme, was die künstlerische Bearbeitung des Problems und die verschiedenen Akzentsetzungen angehen.

In der westdeutschen Kriminalserie "Der Kommissar" ging es meistens um unnatürliche Todesfälle, die dann Ermittlungen durch eine Mordkommission auslösten. In Folge 12 "Die Waggonsspringer" von 1969 handelte es sich allerdings nicht um ein

Tötungsdelikt, sondern vielmehr um einen Unfalltod. Der Vorspann zeigt, in eindrucksvoller Schwarz-Weiß-Fotografie im Streiflicht, untermalt von Klängen eines expressionistisch anmutenden Stummfilmes, was wirklich passiert: Einer der kriminellen "Waggonsspringer" zieht sich in Ausübung seiner Tätigkeit auf einem gedeckten Güterwagen tödliche Kopfverletzungen zu. Um durch den Fund des Leichnams nicht "aufzufliegen", beschließt der Anführer der diktatorisch geführten Diebesbande, den Toten verschwinden zu lassen, indem man ihn auf eine Mülldeponie wirft. Dem Verstorbenen wird somit das Begräbnis verweigert – ein Stoff, der an das antike griechische Drama "Antigone" von Sophokles erinnert. Diese moralische Verrohung innerhalb der Diebesbande ist

Szenenbild aus "Die Waggonsspringer" an einem aufgebrochenen G-Wagen (Bauart: Gk1m 191, ex Bauart G 10, ex G-Wagen der Verbandsbauart "Kassel" bzw. "München") der Deutschen Bundesbahn, mit Kriminalpolizei in Zivil sowie DB-Betriebsarbeitern und Bahnpolizei in Uniform
Quelle/Bildurheber: ZDF Studios GmbH





Szenenbild aus „Zwischen den Gleisen“ an einem aufgebrochenen G-Wagen der Deutschen Reichsbahn, mit Kriminalpolizei in Zivil, Volkspolizei in Uniform und DR-Rangierer. Quelle/Bildurheber: MDR (als Rechtsnachfolger des "Fernsehens der DDR")

es, was der Film thematisiert und verurteilt; der Diebstahl und seine Aufklärung spielen interessanterweise kaum eine Rolle. "Die Waggonsspringer" wurde im Juli/August 1969 produziert. Drehorte waren der damalige Rangierbahnhof München-Laim, das Büro der Bahnpolizeiwache in München Hbf (im Südflügel des Empfangsgebäudes mit Blick auf Bayerstraße und das seinerzeitige Bundesbahn-Hotel), das Gleisvorfeld von München Hbf (Hackerbrücke hinter Landsberger Straße/Grasserstraße) sowie die seinerzeitige Mülldeponie "Großlappen" in München-Freimann, der sogenannte "Fröttmaninger Berg". Es ermittelten Kommissar Keller (Erik Ode) und seine Mitarbeiter Inspektor Heines (Reinhard Glemnitz), Inspektor Klein (Fritz Wepper) und Assistentin Lauer (Emely Reuer). Die Erstausstrahlung dieser Folge war am 7. November 1969 im ZDF.

In der ostdeutschen Reihe "Polizeiruf 110" spielten der Diebstahl sozialistischen Eigentums*, Betrug oder andere Wirtschaftsdelikte eine herausragende Rolle.

Hingegen wurden Kapitalverbrechen, insbesondere Tötungsdelikte, welche fast immer Gegenstand westdeutscher Kriminalserien waren, äußerst selten von den ostdeutschen Drehbuchautoren aufgegriffen. In Folge 35 "Zwischen den Gleisen" von 1975 wurden, ebenfalls auf einer Mülldeponie, vierzig neuwertige Armbanduhr aus der Produktion des VEB Uhrenkombinat Ruhla in Originalverpackung gefunden. Oberleutnant Jürgen Hübner und Wachtmeister Lutz Subras erfuhren, dass die Uhren während des Bahntransports verschwanden. Ein Hehler "durchforstete" die Frachtbriefe und gab die Wagen-Nummern mit wertvollem Gut an den Rangierer (Dieb) weiter. Leutnant Subras ermittelte inkognito auf dem Güterbahnhof vor Ort: Er gab vor, an einer Arbeit als Eisenbahner interessiert zu sein. Nach einigen persönlichen Verwicklungen konnte die gesamte Diebesbande auf frischer Tat gestellt werden. "Zwischen den Gleisen" wurde von 7. April bis 16. Mai 1975 auf dem Rangierbahnhof Halle

(Saale) sowie am Riveufer in Halle und in Berlin und Umgebung gedreht. In der im Film gezeigten Form existiert der Rangierbahnhof Halle (Saale) nach seinem Umbau heute nicht mehr. Oberleutnant Hübner (Jürgen Frohriep) ermittelte in seinem 16. Fall und Leutnant Subras (Alfred Rücker) in seinem 18. Fall. Erstausstrahlung dieser Folge war am 2. November 1975 im Fernsehen der DDR, Kanal 1. Die Einschaltquote der Erstausstrahlung lag bei 57,6 Prozent.

*) Der Begriff des Sozialistischen Eigentums wurde definiert in Art. 10 der Verfassung der DDR vom 8. April 1968 und im Zivilgesetzbuch der DDR von 1975, Zweiter Teil, Erstes Kapitel, §§ 17-21, hier bes. § 18: „Sozialistisches Eigentum ist das Volkseigentum, das Eigentum sozialistischer Genossenschaften und das Eigentum gesellschaftlicher Organisationen der Bürger.“

Literatur:

1. Grote, Gerald: „Der Kommissar, Eine Serie und ihre Folgen“, Verlag Schwarzkopf & Schwarzkopf, Berlin 1999/2003/2010, ISBN 978-3-89602-445-9
2. Hoff, Peter: „Polizeiruf 110. Filme, Fakten, Fälle“, Verlag Das Neue Berlin, Berlin 2001, ISBN 3-360-00958-4

Die Geschichte unserer BSW-Hotels:

BSW-Hotel Alter Bahnhof Prerow

Redaktion

Der Bahnhof Prerow war ab 1910 Endstation einer regelspurigen Nebenbahn zur Ostseehalbinsel Darß. Die Strecke zweigte in Velgast von der Hauptbahn Stralsund–Rostock ab und führte über

Barth (km 11,4) und Zingst (km 23,3) bis nach Prerow (km 29,7). Der erste Streckenabschnitt Velgast–Barth wurde von den Preußischen Staatseisenbahnen bereits im Jahr 1888 eröffnet. Die Verlängerung bis

Die Darßbahn zwischen Barth und Prerow





Der Bahnhof Prerow
1911, Gemälde der russischen Malerin Marianne von Werefkin (1860-1938) – Schülerin von Ilja Repin
Sammlung: Sothebys

Prerow, die eigentliche Darßbahn, ließ auf sich warten und wurde erst 22 Jahre später vollendet. Der Grund dafür war sicher der notwendige Bau zweier langer Stahlbrücken entlang des Bodstedter Boddens und über den Meiningenstrom.

Der Bahnhof Prerow am Ende der Darßbahn war ein Kopfbahnhof direkt am Prerowstrom. 1944 ereignete sich hier ein schwerer Unfall mit sieben Toten. Daraufhin wurde der Bahnbetrieb zwischen Zingst und Prerow eingestellt. Nach dem Zweiten Weltkrieg forderte die Sowjetunion Reparationsleistungen. So demonitierte man noch 1945 die Schienen zwischen Bresewitz (Meiningenbrücke) und Prerow. Zwischen Barth und Bresewitz verkehrten die Züge noch bis September 1947, dann wurde auch dieser Streckenabschnitt abgebaut. Den letzten Eisenbahnern der Darßbahn kündigte man zum 30. September 1947. Die Zulaufstrecke Velgast–Barth blieb allerdings in Betrieb. 20 Jahre später, im Jahr

1967, wurde die Darßbahn zwischen Barth und Bresewitz von Eisenbahnpionieren der Nationalen Volksarmee wiederaufgebaut – allerdings nur für Material- und Truppentransporte zu einem Schießplatz östlich von Zingst. Dann, nach der Wende, fielen diese Gleise wieder in einen Dornröschenschlaf. Am 24. Mai 1996 verkehrte noch einmal ein Zug nach Bresewitz, um Waggons für eine Dauerausstellung „Kunst auf Schienen“ abzustellen. Seitdem gilt die Darßbahn als stillgelegt. Das Gleis zwischen Barth und Bresewitz blieb erhalten, wird aber von einem Prellbock im Stadtgebiet Barth blockiert.

Das Empfangsgebäude im Bahnhof Prerow entstand 1910 als ein typisch norddeutscher Klinkerbau. Nach dem Unfall 1944 blieb es ungenutzt. 1952 entdeckte es die Deutsche Reichsbahn wieder und funktionierte es zu einem Heim um. In den Sommerferien erholten sich hier viele Eisenbahner und in

Der Alte
Bahnhof Pre-
row 2020 auf
der Gleisseite
Foto: Peter
Belina auf
[www.binmal-
ebenweg.de](http://www.binmal-
ebenweg.de)



der übrigen Zeit war es eine Weiterbildungsschule des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR. Das funktionierte so bis 1989. Danach stand das ehemalige Empfangsgebäude Prerow wieder für zehn Jahre leer. Erst im Januar 2000 entdeckte es das Bahn-Sozialwerk für

sich und der Umbau zu einem BSW-Hotel begann. Das Aussehen des alten Bahnhofs wurde erhalten, ja zum Teil sogar in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt. In der Denkmalliste des Landkreises Vorpommern-Rügen trägt er die Listen-Nº 10700.

Vor dem BSW-Hotel Prerow steht seit März 2000 die Diesellok Kö II 100 573-5 der Rbd Greifswald (Krupp 1348/1934). Sie ist zwar hier nie gefahren, doch sie soll die Erinnerung an die Eisenbahn wachhalten. www.deutsche-kleinbahnloks.de/
Klaus Görs





Auf dem ehemaligen Bahndamm zwischen Zingst und Prerow landete 2007 auch mal ein Hubschrauber.
Foto: L. Kuhne

Bereits im Jahr 2004 wurde im Rahmen einer Diplomarbeit die mögliche Reaktivierung der Darßbahn bis nach Prerow untersucht. Dabei wurde bestätigt, dass diese Eisenbahnstrecke nach wie vor planrechtlich gewidmet ist. Viel mehr pasierte allerdings nicht. Erst im August 2020 hieß es: „Die Darßbahn kommt wieder!“ Obwohl es insgesamt nur um rund 20 Kilometer Länge geht, ist die Wiederherstellung durch die Querung des Bodstedter- und Barther Boddens sehr aufwendig. Dort führen die Gleise über zwei Stahlbrücken, die 730 Meter lange Kloeerbrücke und die 430 Meter lange Meinungen-Drehbrücke. Diese müssten für die Wiederaufnahme des Zugverkehrs aufwendig saniert werden. Zwischen Zingst und Prerow liegt noch der alte Bahndamm, der heute hochfrequentiert ist, von hunderten Fahrrädern täglich.

Über die Jahre nutzten sich die Hotel-einrichtungen im Alten Bahnhof Prerow ab. Wegen Renovierungsarbeiten war das Haus von November 2022 bis Mai 2023 geschlossen. Die Wiedereröffnung als 3-Sterne-Garni-Hotel mit 20 Zimmern auf zwei Etagen fand am 26. Mai 2023 statt. Nun erwartet es wieder seine Gäste in einem Umfeld voller historischem Charme und modernem Komfort. Hotelleiter Sebastian Schenk schwärmt besonders von den Tagen im Frühling und im Herbst, wenn die Kraniche ziehen und in Prerow Zwischenstation machen.

KONTAKT:

Kirchenort 6, 18375 Ostseebad Prerow
 Tel.: 038233-7070
alter-bahnhof@stiftungsfamilie.de
www.hotel-alterbahnhof.de

Rezensionen

„175 Jahre Eisenbahn rund um den Isteiner Klotz 1848-2023“

von Wolfgang Hugenschmidt, Claus Henrik Linke und Joachim Weißer, 201 Seiten, 171 s/w- und 125 Farb-Fotos; Festeinband, Querformat A4 (21 x 29,7 cm) mit Lesebündel; Eigenverlag der BSW-Gruppe Historisches Eisenbahnerbe Haltingen, 1. Auflage 2023, 24,95 €

Lothar Kuhne, Redaktion

„Fundierter und anregender als die vorliegende Chronik kann ein lokalhistorisches Werk kaum sein. Es verbindet Technikgeschichte mit Heimat- und Wirtschaftsgeschichte“, meint die örtliche Presse, die Badische Zeitung vom 11. November 2023. Und sie hat recht, denn in dem vorliegenden Band ist alles enthalten, was die Badische Staatseisenbahnen im Markgräfler Land ausmachte. Dabei wirkt der Titel „... rund um den Isteiner Klotz“ sehr, sehr lokal und er wird auch nur auf Seite 7 in einer Fußnote erklärt: „Der Isteiner Klotz ist ein markanter Bergrücken im Landkreis Lörrach im äußersten Südwesten Deutschlands.“ Dieser Isteiner Klotz stand einer durchgehenden Rheintalbahn Mannheim–Basel (270 km) bis 1845 im Wege. Insgesamt mussten drei Tunnel aufgefahren werden, bis am 8. November 1848 die Teilstrecke Schliengen–Efringen (15 km) eröffnet werden konnte. Dieses Datum ist der Stichtag für den vorliegenden Buchtitel. Die heutige Gemeinde Efringen-Kirchen unterstützte das Buchprojekt und verewigte sich auf den Seiten 5/6 mit „Vorwort“ und „Zum Geleit“.



Das Buch ist chronologisch in drei Hauptkapitel gegliedert:

1. Die Badische Hauptbahn von der Entstehung bis heute (104 Seiten)
2. Weitere Bahnanlagen (um Efringen-Kirchen, der Autor) und übergreifende Themen (57 Seiten)

Das erste Hauptkapitel liefert einen kompletten Überblick über die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen (BadStB), die Zeit der Reichseisenbahn, der Deutschen Reichsbahn, der Deutschen Bundesbahn und der DB AG. Auf Seite zwölf wird auf die anfängliche Verfehlung der BadStB mit einer 1 600-mm-Spurweite und dem Linksverkehr eingegangen. Bereits 1854/55 wurde auf 1 435 mm umgerüstet. Der Umbau der Signalanlagen auf Rechtsverkehr folgte bald danach. So geht es mit viel Detailwissen und interessanten Bildern weiter durch die Zeit. Sogar die aktuelle Trennung

von Netz und Betrieb im Jahr 2024 wird auf den Seiten 110/111 kommentiert. Damit schießt das Buch wohl doch etwas über das eigentliche Ziel hinaus.

Das zweite Hauptkapitel beginnt 1887 sehr regional mit dem Bau der Feuerbach- oder Kandertalbahn. In Verbindung mit dem Festungsbau Istein 1902–1910 fuhr eine Feldbahn Efringen-Kirchen–Huttingen und 1942–1945 die Hohlgangsbahn im Isteiner Klotz. Anschließend werden auf 15 Seiten alle Gleisanschlüsse ab 1876 beschrieben. Es folgen auf 13 Seiten die Betriebsstellen auf der Gemarkung Efringen-Kirchen und anschließend die der Bahnpost. Auch Eisenbahnunfälle im Bereich Efringen-Kirchen werden ab 1870 auf elf Seiten dokumentiert. Auf den Seiten 168–170 erfolgt ein Rückblick auf die Ausstellung „Zug um Zug“ zu 150 Jahre Eisenbahn im Museum in der „Alten Schule“ in Efringen-Kirchen.

Im dritten Hauptkapitel gibt es zuerst eine Übersicht und dann eine 13-seitige Fotoparade aller Triebfahrzeuge im Einzugsgebiet. Zahlen, Daten und Fakten zu verschiedenen Eisenbahnbauten und eine Zeittafel zum Bau des Katzenberg-Tunnels schließen das Kapitel ab.

Die Seiten 200/201 sind den Danksagungen an 39 Wissenspender und zehn Sponsoren gewidmet.

Das ganze Buch stellt eine immense Fleißarbeit dar und man könnte fast glauben, alle Erfahrungen aus der BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN hier versammelt zu sehen. Auch hätte daraus ein Titel „Eisenbahndirektion Karlsruhe“ werden können, so viel Material liegt vor. Allerdings lässt der schwarz-weiß-Titel mit einer Lithografie von 1848 viel, viel mehr Historie erwarten. Dabei wird auf Seite 85 sogar die Eröffnung eines elektronischen

Stellwerks (ESTW) in Efringen-Kirchen im Jahr 2013 behandelt. Alles in allem kann man sich über dieses Buch nur freuen, denn es schließt eine Lücke in der Eisenbahnliteratur im Südwesten Deutschlands.

Gesamteindruck: sehr empfehlenswert!

Bestellungen bitte per E-Mail an eisenbahnchronik@et25.de. Gegen Vorkasse (+ Porto 4,95 €) wird das Buch per Post geliefert.

„Geschichte der Eisenbahnreise – Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert“

Am 26. März 2023 verstarb der Privatgelehrte und Publizist Wolfgang Schivelbusch im Alter von 81 Jahren in seinem Landhaus bei Berlin. Mit seiner berühmt gewordenen „Geschichte der Eisenbahnreise“ begab er sich auf die Spuren einschneidender Veränderungen des 19. Jahrhunderts.

Wolfgang Schivelbusch, Erstausgabe: Carl Hanser Verlag München/Berlin 1977, Taschenbuch, 21,0 x 14,0 x 2,3 cm; 222 Seiten, ISBN 978-3446124257 – Weitere Ausgaben folgten bis 2022 in verschiedenen Verlagen.

Redaktion

Die Eisenbahn hat die Wahrnehmung von Raum und Zeit radikal verändert. Mit dem „industrialisierten“ Reisen verschwand die naturgebundene Vormoderne. Schivelbusch zeigte die Eisenbahn auch als Ort



gesellschaftlicher Selbstbetrachtung. In seiner "Geschichte der Eisenbahnreise" verband er Technikgeschichte, Soziologie und Psychoanalyse. Er schrieb ein Manifest gegen die intellektuelle Geringschätzung der Technik. Obwohl ein Bestseller, ist das Buch keine beruhigende Lektüre, denn sie erzählt die Geschichte einer kollektiven Verstörung, eines historischen Bruchs, der die Menschen aus der Natur ins Reich der Maschinen katapultierte.

Das Buch von 1977 wurde bereits ein Jahr später mit dem Deutschen Sachbuchpreis ausgezeichnet. In zwölf Kapiteln geht es um nichts weniger als um die Transformation des Menschen in der Industrialisierung. Bei der frühen Eisenbahn werden die revolutionären Umwälzungen der Moderne erfahrbar. Es war diese Wendung zu den Dingen, die Schivelbusch

zeitlebens beschäftigte und die das Buch auch nach 47 Jahren noch unbedingt empfehlenswert macht.

Die Süddeutsche Zeitung schrieb dazu: „Nur wenige deutschsprachige Geschichtsbücher stellen den sozialen und technischen Wandel im 19. Jahrhundert derart anschaulich dar.“ Und die WELT meinte in einem Nachruf: „Es ist eine der lesbarsten historischen Arbeiten, die in der alten Bundesrepublik je erschienen sind.“

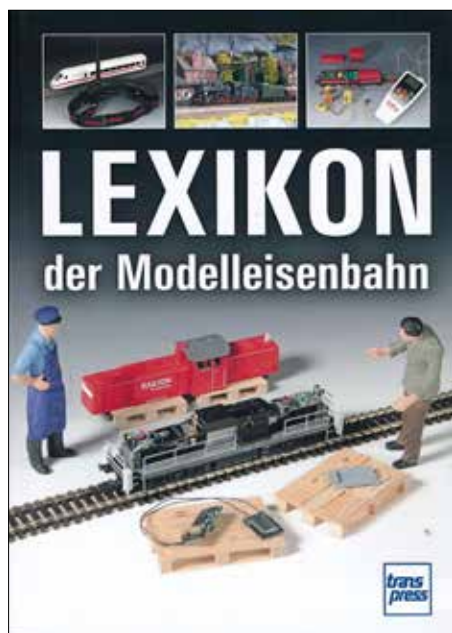
Fazit: Eine literarische Eisenbahnreise mit Spaß am Denken und vielen Einsichten.

„LEXIKON der Modelleisenbahn“

Claus Dahl, Manfred Hoße, Hans-Dieter Schaller; Paul Pietsch Verlage/transpress Stuttgart 2023; Taschenbuch; 24x 17 x 1,5 cm; 255 Seiten; 250 schwarz/weiß- und Farbfotos; 3. Auflage, 19,35 Euro, ISBN 978-3- 613-71697-1

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

Das „LEXIKON der Modelleisenbahn“ ist ein Klassiker aus dem transpress-Verlag, der erstmals 1983 erschienen ist. Danach wurde das LEXIKON mehrfach überarbeitet. Dabei ging es nicht um die Aktualisierung von Daten, Fakten oder Namen, sondern um den Nachbau des Vorbildes bzw. den vorbildgerechten Einsatz diverser Zuggattungen auf der jeweiligen Anlage. Für den Modelleisenbahnneuling wie auch für den schon erfahrenen Modelleisenbahner ist es ein umfassendes, empfehlenswertes Nachschlagewerk mit 1 300 Stichwörtern. Neue Werkstoffe



und Baumethoden wurden ebenso berücksichtigt wie die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung. Dafür entfiel bei der aktuellen 3. Auflage der umfangreiche zweite Teil mit den „Normen Europäischer Modellbahnen“ (NEM), die inzwischen komplett im Internet unter <https://www.morop.eu/index.php/de/nem-normen.html> zu finden sind.

Im Vergleich zur Erstausgabe von 1983 ist das Grundkonzept von damals beibehalten worden. Es wurden entsprechend der technischen Entwicklung die Neuerungen auf dem Gebiet der Modelleisenbahn mit in das Lexikon aufgenommen. Die vorliegende 3. Auflage von 2023 geht auf die 2. Auflage von 2021 und deren Vorauflage von 2004 zurück. Alle sind noch im Internet verfügbar. Also, aufpassen bei der Bestellung.



ISBN 978-3-613-71686-5

160 Seiten, 100 Bilder

Format: 140mm x 205mm

Preis: 19.95 €

Motorbuchverlag, 1. Auflage 9/2023

Seit über 60 Jahren schickt das Sandmännchen Kinder ins Bett und jeden Abend wählt der bärtige Schlafsandüberbringer ein anderes Fahrzeug für seine Reisen. So war er bereits mit der Pioniereisenbahn, einer historischen Straßenbahn und der Berliner U-Bahn unterwegs. Dieses und allerlei anderes nützliches und überflüssiges Wissen rund um das Thema Eisenbahn ist in diesem Band enthalten. Dazu zählen auch Fun-Facts sowie Listen und Statistiken zu bekannten und überraschenden Infos aus der Eisenbahnwelt.

Post an die Redaktion

Christian Brocke, Koblenz per E-Mail zu Heft 50

„Aus Anlass des Erscheinens des 50. Heftes unseres Fachblattes *Bahn & Modell* möchte ich Ihnen meinen Dank und meine Anerkennung für die redaktionelle Betreuung aussprechen. *Bahn&Modell* habe ich in den vergangenen Jahren immer mehr schätzen gelernt. Es füllt thematisch ein wenig eine Lücke, die die Fachzeitschriften zu unserem Hobby immer noch lassen; vielleicht liegt es an der gelungenen Verzahnung der Themen aus den Bereichen Eisenbahnerbe und Modelleisenbahn in jedem Heft? Ich freue mich immer auf Beiträge zu Strecken und Bahnen aus mir weniger vertrauten Gegenden, auf Beiträge zu selten betrachteten Aspekten des Betriebs- und Verkehrsdienstes und vieles andere mehr. Besonders die Texte des Kollegen Rettig lese ich mit besonderem Interesse – ich sage dies, ohne die Beiträge anderer Autoren hiermit schmälern zu wollen! Das Fachblatt *Bahn&Modell* ist es wert, in Fachbibliotheken im Bestand geführt oder in Verkehrsarchiven in die Handbibliothek aufgenommen zu werden, damit das hier zusammengetragene Wissen nicht verloren geht und auch künftige Generationen noch darauf zurückgreifen können.“

Fritz Asmus, Dresden per E-Mail zu Heft 50, Rezension "125 Jahre Dresden Hauptbahnhof"

„Als Dresdener Eisenbahnfreund und Kenner des Hauptbahnhofes enttäuscht mich dieses Buch des Historikers Sebastian Werner, insbesondere die Bildauswahl zu den Kapiteln 'Betriebsalltag in den

Jahren 1950 bis 1989 und Die Jahre 1990 bis 2023'. Ein recht großer Mangel: Keine einzige Abbildung des legendären Triebwagens VT 18.16/ SVT 175, der als VINDO-BONA zwischen 1966 und 1969 sowie von 1972 bis zum Ende der Einsätze von Triebzügen im Mai 1979 auf der Fahrt von Berlin nach Prag und Wien im Hauptbahnhof Station machte! (Ein Vertreter dieses Görlitzer Triebwagens wird bekanntlich in Dresden wieder fahrtauglich hergerichtet!) Des Weiteren fehlen Bildzeugen der recht umfangreichen Baumaßnahmen nach dem Hochwasser von 2002 zu den Gleis-tragwerken der Nord- und Südhalle, den Unterkellerungen, zur Halleneindeckung, zur Erneuerung der Empfangshalle mit Kuppel, zum Rückbau eines Gütergleisbereiches von 1934 auf der Südseite, zum Umbau des Königspavillons – um einiges, mir besonders Fehlendes zu nennen. Leider wurden auch die auf dem Bahnhof wirkenden Eisenbahner/-innen nicht mit Abbildungen gewürdigt! Auffallend stark bildlich betont wurde der Betriebsmaschinendienst! Zweifelsohne ein Buch für die Dampflokf Freunde! [...] Aus dem Buch hätte der Autor mehr machen können, ja mehr machen müssen!“

Siegfried Graßmann, Oberau per E-Mail zu Heft 50 „Bahnhistorie – Lückenschlüsse...“

„Die Schienen-Lücke Blankenstein–Marxgrün (zwischen Thüringen und Bayern) ist bis heute nicht geschlossen. Nur fünf Kilometer Strecke sind zu errichten und zwei 36 Meter und 160 Meter kurze kleine Tunnels zu sanieren. Zwei große Holzverarbeitende Betriebe in Blankenstein



und Ebersdorf-Friesau würden noch mehr Güter, vor allem im Rohholzeingang, auf die Schiene bringen. Wahrscheinlich ist dieses Vorhaben für die Bau- und Bahnindustrie nicht lukrativ, da zu klein? Selbst der Grünen Kreisverband Hof behindert den Wiederaufbau.“

Norbert Jakubasch, Blankenburg (Harz) mündl. zu Heft 50 „Bahnhistorie – Lückenschlüsse...“

Noch im Rahmen des Lückenschluss-Programmes ist der Nordharz zu erwähnen. Erst im Juni 1996 wurde eine neue, zwölf Kilometer lange Trasse zwischen Vienenburg und Stapelburg eingleisig eröffnet. Dafür wurden die beiden vor 1945 existierenden Strecken Vienenburg–Wasserleben (14 km zweigleisig) und Bad Harzburg–Stapelburg (10 km eingleisig) nicht wieder reaktiviert.

Bernhard Wrede, Duisburg per E-Mail zur Abgabe einer Modellbahnanlage

„Vor ein paar Wochen habe ich meinen 70. Geburtstag erleben dürfen. Für mich ist das der Zeitpunkt, Bilanz zu ziehen. Seit meinem dritten Lebensjahr bin ich mit dem Virus ‚Eisenbahn‘ infiziert. In den achtziger Jahren habe ich begonnen mit weiteren Familienmitgliedern,

eine größere Modellbahn in Spur N aufzubauen. Die Anlage ist auf mehreren Bierzeltgarnituren halbfertig montiert und verfügt u. a. über ca. 20 Loks, weit mehr als 100 Waggonen, ca. 100 Meter Schienen und umfangreiches Zubehör wie etwa 50 Gebäude. Leider sind meine Mitstreiter mittlerweile alle verstorben. Da ich nicht über die notwendigen technischen Kenntnisse verfüge, möchte ich aus Altersgründen das Material in gute Hände geben. Mein Vorhaben ist, die Bahn nicht in kommerzieller Nutzung zu wissen, sondern gemeinnützigen Zwecken zwecks Erhaltung für die Nachwelt und Weiterbau kostenlos zu überlassen. Haben Sie grundsätzlich Interesse an meinem Vorhaben und/oder sehen Sie die Möglichkeit, mir Kontakte zu nennen? Über eine Antwort würde ich mich freuen unter Telefon: 0172 2123482 oder E-Mail: bwrede53@gmail.com“

Ulrich Bühling, Wettin-Löbejün per E-Mail

„Wie geht es weiter mit dem BSW? Auch dies ist inzwischen zur offenen Diskussion innerhalb der Gemeinschaft geworden. In der Wahrnehmung der Mitglieder scheinen wir mehr mit einem Reiseveranstalter als mit einer sozialen Stiftung verbunden zu sein. Das wollen und müssen wir noch intensiver abklären, denn die uns jetzt bekannten Förderungen zur Jugendarbeit, kulturellen Erbpflege insbesondere der Unterstützung bei Mieten etc. gehen gegen Null. Hier ist aber in nächster Zukunft eine Grundsatzentscheidung nach Abwägung der Antworten der verantwortlichen Entscheidungsträger des BSW zu erwarten.“

Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen

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

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

Region Nord

Servicebüro Hamburg

Schanzenstr. 80, 040-20357 Hamburg – Tel.: 040-18048225-2, E-Mail: hamburg@stiftungsfamilie.de

Regionaler Fachberater EBE/MEB für Schleswig-Holstein

Richard Bohne

0511-833336, 0173-9624032, richard.bohne@htp-tel.de

Cuxhaven

Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven, Leiter: Lars Meinhardt
0151-65196605, larsmeinhardt@gmx.de, www.emc-cuxhaven.de

Rendsburg

Museumsgruppe Rendsburg, Leiter: Siegfried Weichert
04331-89820, sigiwei@gmx.de, www.museumsstellwerkrendsburg.de

Servicebüro Hannover

Herschelstraße 3, 30159 Hannover – Tel.: 0511-123819-12, E-Mail: hannover@stiftungsfamilie.de

Regionaler Fachberater EBE/MEB für Niedersachsen

Richard Bohne

0511-833336, 0173-9624032, richard.bohne@htp-tel.

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: Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente
Leiter: Holger Prestin, 030 6311244, 0162 9294505, prestinausberlin@web.de

Historischer S-Bahn-Fahrsimulator Berlin
Leiter: Lutz Tannigel, 030-297 36638, 0160-97416843,
kontakt@historischer-s-bahn-fahrsimulator.berlin,
https://historischer-s-bahn-fahrsimulator.berlin

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

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

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

Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600, Leiter: Michael 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@gmx.de

**Frankfurt
(Oder)**

Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder), Leiter: Hubert Bethke,
0152-34593415, hbethge.eff.ffe@gmail.com oder
lorenzmanfred627@googlemail.com, www.eisenbahnfreunde-ffe.de

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

Waren (Müritz)

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

Servicebüro Leipzig

Ritterstr. 38/40, 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: Peter Grunenberg, 0179-2384048, bsw-os-adorf@gmx.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 Häußner, 0171-7341480 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
Riesa	Modellbahnclub Riesa, Leiter: Rudolf Kerl, 03525-891864, 0160-97495200, rudolfwkerl@web.de
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
Leipzig	Historische Fahrzeuge Bw Leipzig Süd, Leiter: D. Wallussek 0341-2516016, 0163- 7375153, d.wallussek@arcor.de IG Betriebsschule Reichsbahnamt Leipzig, Leiter: Steffen Uhlmann 0171-3387434, info@deutsche-reichsbahn.de, www.deutsche-reichsbahn.de
Lutherstadt- Wittenberg	Historische Fahrzeuge der DR, Leiter: Michael Jungfer 034921-21110 oder 0172-9746750 oder 0163-90836380, mjungfer@t-online.de, www.eisenbahnverein-wittenberg.de Sammlung Regierungszüge der DDR, Leiter: Axel Zwingenberger 04526-3816168, info@kultur-auf-schienen.de, www.kultur-auf-schienen.de

**Regionaler Fachberater MEB
für Sachsen-Anhalt**
Norbert Jakobasch, Blankenburg (Harz)
0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de

Bernburg	Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg, Leiter: Ronald Hoppe 03471-314001, petsitho@t-online.de, www.mefbernburg.de
Brandenburg (Havel)	Modellbahnclub Bw Brandenburg, Leiter: Herbert Böhm, Kassierer Eberhard Sohn: 0170-2318660, eberhard_sohn@t-online.de
Halle (Saale)	Eisenbahnmodellbahn-Club 78 Halle/Saale, Leiter: Ulrich Bühling, 0174-3228870, buehling@t-online.de, www.emc78.de
Wernigerode	Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode, Leiter: Norbert Jakobasch 0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de, www.harzquerbahn-bsw.de
Zeitz	Modellbahn „Eduard Tretrop“, Leiter: Michael Ganzenberg 034424-835394, 0172-8718293, pitt1975@aol.com

**Regionaler Fachberater EBE/MEB
für Thüringen**
Lars Naumann, Gera
0172-3653902, lars.naumann@deutschebahn.com

Eisenach	Pflege historischer Fahrzeuge Eisenach, Leiter: Stefan Lohr, 0162-2089187
Gera	Dampflokclub Gera (DLC), Leiter: Bernd Seidel, 0160 97465063
Meiningen	Meininger Modelleisenbahn-Club, Leiter: Maik Artelt 03693-470819, meiningermodelleisenbahn@web.de

Region Süd
Servicebüro Karlsruhe

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

Freiburg	Freiburger Minidampfbahn, Leiter: Marcus Hisam 01577-3404326, marcus.hisam@icloud.com, www.freiburger-minidampfbahn.com (kein RFB zugeordnet)
 Haltingen Offenburg	Historische Schienenfahrzeuge Haltingen, Leiter: Wolfgang Hugenschmidt 0160-97489946, uw.hugenschmidt@t-online.de (kein RFB zugeordnet) 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

Frauentorgaben 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
Kronach	Historisches Stellwerk Kronach, Leiter: Bernd Geiger, 09265-5956, bernd.geiger@arcor.de
Lichtenfels	Historisches Bw Lichtenfels/Depot DB Museum, Leiter: Oliver Agel 0157-58906036, bw-lichtenfels@db-museum.de, www.bw-lichtenfels.de E 44 119 Lichtenfels, Leiter: kommisarischer 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

Koblenz Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz,
Leiter: Wolfgang Ihrlich, 0261-3961339,
wolfgang.ihrlich@deutschebahn.com, www.dbmuseum-koblenz.de

Regionaler Fachberater MEB für NRW **unbesetzt**

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.modellbahnguppe-darmstadt.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

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

Veranstaltungen 2024

- Minden (Westf)** **BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden**
23. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf
 (Antiquitäten und Raritäten von der Eisenbahn – mit Modellbahn)
 im LWL-Preußenmuseum Minden, Simeonsplatz 12, 32427 Minden (Westf)
17. März 2024, 10-16 Uhr
 Kontakt: Dieter Birnstein: 05731-153 10 51 oder 0175-713 06 08
- Festenburg** **BSW-Gruppe Modell-Eisenbahn-Club Hannover**
Kinder-Modellbahn-Bastelkurs im BSW-Hotel Festenburg
25. März bis 1. April 2024
 Kontakt: Rüdiger Sönnichsen, 0175 7519915, rue.soennichsen@gmx.de
- Bremerhaven** **BSW-Gruppe Modelleisenbahn-Club Bremerhaven**
Fahrbetrieb am Karfreitag, 29. März 2024, 11-17 Uhr in Bremerhaven,
 Langener Landstraße 226, Eingang vom Heideweg
 Kontakt: Henk Veldkamp, Telefon 0471-82459
www.mecbremerhaven.de, henk.veldkamp@mecbremerhaven.de
- Dresden** **BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt**
16. Dampfloktreffen im Eisenbahnmuseum an der Nossener
 Brücke, Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden
13./14. April 2024, 10-18 Uhr
 Kontakt: Jürgen Seidel, 0176-56808635, www.igbwddresden-altstadt.de
- Festenburg** **BSW-Gruppe Modell-Eisenbahn-Club Hannover**
Workshop Modellbahn im BSW-Hotel Festenburg
 (Nachbau der Harzer Selketalbahn)
4.-10. Juni 2024
 Kontakt: Richard Bohne, 0173-9624032, richard.bohne@htp-tel.de
 Neue Teilnehmer (auch mit Ehefrau) gesucht! Bitte vorher anmelden.
- Zwickau** **BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau**
27. Eisenbahnsammlertreffen im ehem. Trabant-Werk Zwickau,
 Horschstraße 2, 08058 Zwickau (vormals in Delitzsch)
November 2023 (genaues Datum in Abstimmung)
 Kontakt: Holger Böttcher, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de
 (s. in diesem Heft, Seite 11)

Vorschau Heft 52

Editorial:	BSW-Bundes-FOTO- und KUNST-Ausstellung
Gruppenleben:	Fahrsimulatoren im DB Museum Koblenz
Berichte:	Berlin Ostkreuz gestern und heute
Bahnhistorie:	Gestatten, EBS 202 738 – eine Fünfzigjährige erzählt
Serien:	Die Geschichte unserer BSW-Hotels (Isar-Winkel Bad Tölz)

Impressum

Fachblatt des BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Herausgeber:	Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), 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.: 0351 2527896, E-Mail: bahn.modell@t-online.de
Layout/Versand	Bernd Neddermeyer, Falkenhagener Straße 56, 13585 Berlin E-Mail: vbn@eisenbahn-verlag.de
Erscheinungsweise:	2 x jährlich, Auflage ca. 3 000 Exemplare
Redaktionsschluss:	15. Januar 2024
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.

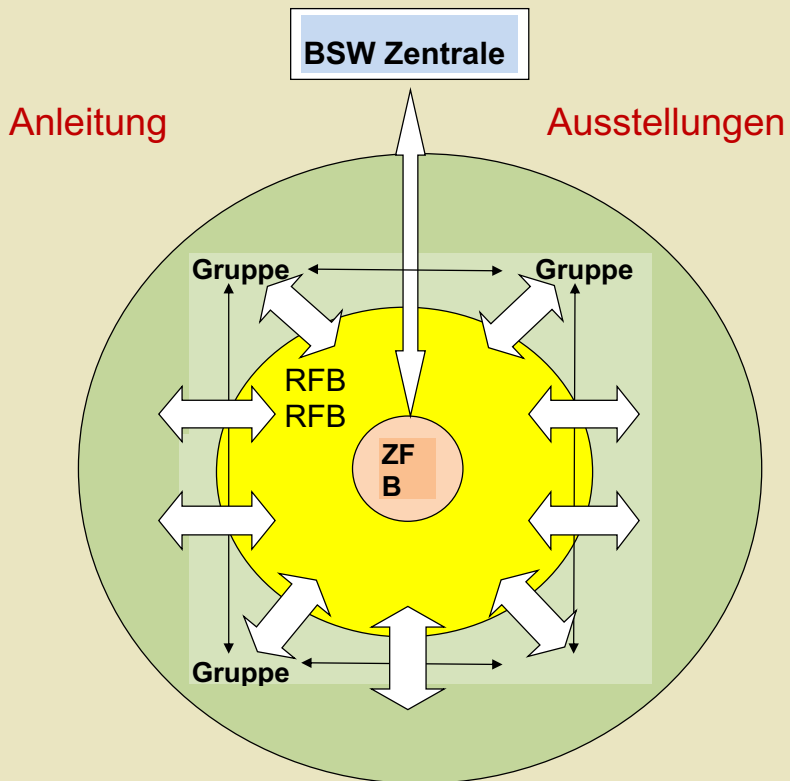


nächstes Heft 52:
Redaktionsschluss 15. Juli 2024
Auslieferung Anfang September 2024



Vorteile, eine BSW-Gruppe zu sein:

Juristische Vertretung
Projektunterstützung Versicherungsschutz



Erfahrungsaustausch Tausch-Börse
Fachblatt „Bahn&Modell“

RFB=Regionaler Fachberater

ZFB KB=Zentraler Fachberater des Kulturbereichs

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