



Bahn&Modell 52

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im September 2024



Deutsche Reichsbahn

1924



1993



Gründung vor 100 Jahren

Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

Berichte:
FISAIC-Modellbahnausstellung
in Bratislava
► Seite 19



Porträt:
Christoph Kopp,
der Retter von Gunzen

Foto: Uwe Meinhold

► Seite 32

 **Enthistorie: Artikel fehlt ...**
Gestatten, EBS 202 738-1 – eine Fünf-
zigjährige erzählt
► Seite nn



Serien:
Die Geschichte des BSW-Hotels
Isarwinkel in Bad Tölz

Foto: Stiftungsfamilie BSW+EWH

► Seite 74

Titelbild:

Seit ihrer Gründung im Jahr 1924 hatte die Deutsche Reichsbahn verschiedene epochale Fahrzeuge im Einsatz – oben links: SVT 137 (Fliegender Hamburger-1935), oben rechts: Stromlinien-Dampflokomotive 05 001



Inhalt

Editorial

Beitrag	2
Landes-FOTO-KUNST-Ausstellungen	4

Berichte

inseuropäische Eisenbahnkorridore	8
Drehscheibe Berlin – der Bahnhof Berlin Ostkreuz im Wandel	11
Vor 30 Jahren zogen die letzten „Rotarmisten“ ab	16
FISAIC 2024 – Bratislava	19
Aufbau eines Lok-Fahrsimulators der Baureihe 143	21
Kurzberichte	23

Gruppenleben

Die Fahrsimulatoren im DB Museum Koblenz	28
Unser Hobby – Eisenbahn-Fahrkarten	29

Porträt

Christoph Kopp und der Haltepunkt Gunzen	32
Bekenntnisse eines ergrauten Dampflokführers	38

Jubiläum

40 Jahre BSW-Gruppe „E 44 119 Lichtenfels“	41
--	----

Bahnhistorie

Die Gründung der Deutschen Reichsbahn vor 100 Jahren	45
Silberpfeil auf Schienen: Metropolitan Express Train	56
100 Jahre elektrische S-Bahn Berlin	60
Isolierendes Porzellan neben den Gleisen	65

Serien

100 Jahre Eisenbahn-Plakat-Werbung	68
Die Geschichte unserer BSW-Hotels, Isarwinkel in Bad Tölz	74

Rezensionen

„Der Eisenbahnfachmann“, die 100-jährige Bildungsoffensive	77
„Entlang der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn – Von Leipzig nach Hof“	79
Brief aus Bad Aibling	81

Service

Post an die Redaktion	82
Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen	86
Geplante Veranstaltungen 2024/25	95
Vorschau Heft 53/Impressum	96



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

 der letzten Jahresarbeitstagung vom 15.-17. März 2024 im BSW-Hotel Festenburg erinnerten wir uns daran, dass unser BSW-Freizeit-/Kulturbereich 30 Jahre besteht. Eine Torte des Hauses sollte uns die Tage versüßen.

Die BSW-Strukturen wurden weiter verschlankt, es gibt keine Regionen und damit auch keine Regionalleitungen mehr. Für die einzelnen Gruppen sind

als erste Ansprechpartner die hauptamtlichen Ehrenamtsbetreuerinnen in den Servicebüros zuständig. Eine Bindung der Gruppe an die Ortsgruppe ist nicht zwingend erforderlich. Die ehrenamtlichen Regionalen Fachberater unterstützen die Gruppen zusätzlich mit Fachinformationen, sie organisieren den Erfahrungsaustausch zwischen den Gruppen und sie beraten zweimal jährlich untereinander auf den Jahresarbeitstagungen unseres BSW-Kulturbereiches.

Peter Grunenberg (Regionaler Fachberater EBE Sachsen) machte während der letzten Jahresarbeitstagungen wiederholt auf das Zusammenspiel von BSW-Gruppen und Vereinen und deren Förderfähigkeit durch staatliche und kommunale Institutionen aufmerksam. Schon deshalb empfehle ich das Porträt über „Christoph Kopp und  Haltepunkt Gunzen“ auf den Seiten  zu lesen. Es behandelt ein nachahmenswertes Engagement.

Ein Sorgenkind ist die weitere Förderergewinnung, obwohl alle Bahn-Azubis wieder mit Lehrbeginn BSW-Mitglieder (DB Youngster) sind. Deren monatliche

Die Teilnehmer der Jahresarbeitstagung mit Torte am 15. März 2024 im BSW-Hotel Festenburg

Fotos: BSW-Hotel Festenburg



Gruppenleiter-Vollversammlung am 27. April 2024 bei DB InfraGO in Leipzig Foto: L. Kuhne



Beiträge während der Lehrzeit übernimmt die DB AG. Allen Ausgelernten sollte jedoch bewusst sein, dass die BSW-Mitgliedschaft nach dem Ende der Lehrzeit endet, wenn sie nicht selbstständig verlängert wird.

Durch die endenden BSW-Mietzuschüsse ergibt sich für einige Gruppen die Existenzfrage. Der weitere Fortbestand unseres Kulturbereichs geriet damit in die Diskussion. Deshalb wurde eine Gruppenleiter-Vollversammlung für den April 2024 anberaumt. Diese fand am 27. April 2024 in Leipzig statt. 44 Gruppenleiter bzw. deren Vertreter folgten der Einladung und beschlossen u.a. eine Petition an die BSW Zentrale. In deren Antwortschreiben vom 12. Juni 2024 wurde deutlich gemacht, dass es aufgrund der finanziellen Lage der Stiftungsfamilie keine Abweichungen des Mietstaffelkonzeptes geben wird. Am 12. September 2024, zu unserer nächsten eintägigen Arbeitstagung des Kulturbereichs in Hannover, werden wir darüber diskutieren und weitere Maßnahmen ab-

leiten, um eine individuellere Gruppenunterstützung zu ermöglichen. Dennoch werden uns bis zum Jahresende weitere neun Gruppen verlassen haben.

Unser Heft widmet sich diesmal speziell dem Jahr 1924. Damals, vor 100 Jahren, wurden die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gegründet (s. Titelbild und Beitrag auf Seite ). Die Berliner S-Bahn begann mit dem elektrischen Betrieb, der für sie heute als Jahr Null gefeiert wird (s. Seite ). Auch die Plakatwerbung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft begann 1924 (s. Seite ).

Und zu guter Letzt, hinten die 3. Umschlagseite: Jetzt gibt es dreimal „BSW“ in Deutschland. Auch das neue Bündnis Sahra Wagenknecht bedient sich unserer Abkürzung.

Viel Spaß beim Lesen und weiterhin alles Gute wünscht

Ihr Zentraler Fachberater des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Die Eisenbahn in der BSW-Bilderkunst

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

In diesem Jahr fanden zwei bedeutende BSW-Bilderausstellungen mit Eisenbahnbezug statt. In Bad Tölz in Oberbayern veranstaltete der BSW-Kulturbereich Foto und Audiovision die 45. BSW-Bundesfotoschau (BUFO) und in Bad Salzuflen (NRW) organisierte die Stiftungsfamilie die 30. BSW-Bundeskunstaussstellung (BUKU).

Die BUFO fand vom 27. April bis 31. Juli 2024 im Kleinen Kursaal der Stadt Bad Tölz statt, direkt gegenüber des BSW-Hotels Isarwinkel. Es standen mehrere Themen zur Auswahl, davon auch Eisenbahnfotos.

In der Kategorie Eisenbahn-Schwarzweiß bekam die Goldmedaille das Foto „Berlin Hbf“ von Alfred Söhlmann aus Würzburg.

Für mich als Betriebs- und Verkehrseisenbahnerin ist mein Favorit der Eisenbahn-Schwarzweiß-Fotos das „Schienennetz“ von Andreas Lotz. Es zeigt die ganze technische Komplexität eines großen Bahnhofsvorfeldes, hier Frankfurt (Main) Hbf. Die doppelte Kreuzungsweiche in der Bildmitte schafft einen Konzentrationspunkt, der vom Fotografen erst einmal gefunden werden muss.



„Berlin Hbf“, Foto von A. Söhlmann (oben)



„Schienennetz“, Foto von A. Lotz

„Turbulenzen“, Foto
von A. Söhlmann



In der Kategorie Eisenbahn-Farbe schafft es das Foto „Turbulenzen“ zur Goldmedaille. Fotograf ist wieder Alfred Söhlmann aus Würzburg. Diesen kurzen Augenblick auf einer Stahlträgerbrücke zu erwischen, wo ein Regio-Triebwagen (rot) durchfährt und bei einem Fußgänger der Schirm wegfliegt, ist schon beeindruckend. Auch der Titel dazu ist gut gewählt.

Mein Favorit der Eisenbahn-Farbfotos ist der „Abschied“ von Dirk Ludwig aus Hannover. Obwohl sehr klischeehaft, sind die grellen Farben und die Spiegelung des Mannes im Türfenster sehr gut erfasst und hinterlassen einen nachhaltigen Eindruck, auch wenn man weiter durch die Fotoreihe blättert.

Alle Fotos können im Internet auf der Webseite www.bsw-foto.org eingesehen werden.

„Abschied“, Foto
von D. Ludwig





52  Alter Bahnhof.jpg
„Alter Bahnhof“, Aquarell
von Ursula Zimmermann
(BSW-Gruppe Stuttgart)

600 Kilometer weiter nördlich liegt Bad Salzflun. Hier im BSW-Hotel Villa Dürkopp fand vom 6. Juni bis 9. September 2024 die 30. BSW-Bundeskunstaussstellung (BUKU) statt. Die Korridore des Hauses bildeten für drei Monate die Galerie. Die Ausstellung wurde vom BSW-Kulturbereich Bilder und Kunst als Wettbewerb organisiert. Ein  at einer Bewerberin zu

Intuition und Farbe hat mich als Hobby-malerin besonders bewegt: „Der Antrieb kommt von Innen, vom Herzen, von der Seele. Farben und Formen sind Mittel des Ausdrucks. Ein Schaffensprozess ohne Ratio. Eine emotionale Betrachtung der Ergebnisse.“ (Verena Warch)

191 Gemälde von 79 Bewerberinnen und Bewerber wurden eingereicht und von einer

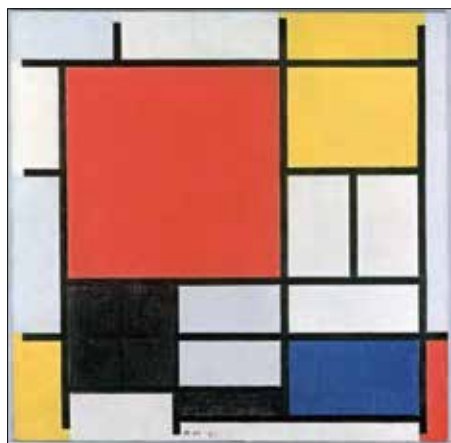


„ICE“, Acryl auf Keil-
rahmen  von Gisela
Däges

Jury auf Ausstellungswürdigkeit bewertet. 128 kamen an die Wände. Ganze sieben davon behandelten das Thema Eisenbahn. Dabei unterscheiden sich zwei Stile deutlich voneinander. Bei sechs Eisenbahn-Gemälden dominiert die naturalistische Mal- oder Gestaltungsweise, 1:1 zur Wirklichkeit. Das schönste, romantischste davon ist der „Alte Bahnhof“, der betriebstechnisch ein Haltepunkt ist. Der grau-braune Farbton erinnert an ein altes Sepiafoto.

Lediglich ein Gemälde weicht von den anderen sechs deutlich ab und ist mein Favorit. Es ist der „ICE“. Dieses Gemälde stellt für mich den Bezug zu dem niederländischen Maler Piet Mondrian der klassischen Moderne dar. Er lebte von 1872 bis 1944. Der Künstler malte mehrere Rechteck-Kompositionen, in denen nur noch Striche und Farben eine Rolle spielen. In rechteckig aufeinandertreffenden Linien vereinigen sich, nach Mondrians eigener Aussagen, Leben und Unsterblichkeit zur kosmischen Einheit. Meer, Wald oder technische Objekte werden im Gedankengang des Malers zu reinen Linien, die Farben der Natur zu reinen Primärfarben. Genauso wie es im „ICE“ praktiziert wurde.

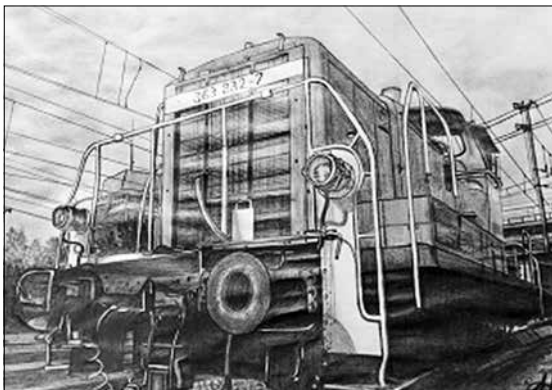
25 der 128 BUKU-Gemälde wurden für die 34. FISAIC-Kunstausstellung in Kroatien ausgewählt. Diese findet vom 19. bis 23. September 2024 an der Universität von Otočac/Slowenien statt. Sie zeigt die besten künstlerischen Arbeiten von Eisenbahnern aus ganz Europa. Auch zwei Eisenbahnbilder sind unter den Auserwählten und zwar unser „Alter Bahnhof“ und eine beeindruckende Bleistiftzeichnung einer Diesellok BR 363.



„Komposition in rot gelb blau und schwarz“, Öl auf Leinwand von Piet Mondrian, Gemeentemuseum, Den Haag

Alle BUKU-Gemälde können auch im Internet eingesehen werden: www.bsw-kunst.de/files/downloads/BUKU_2024/Broschue_BUKU_24.pdf

„363“, Bleistiftzeichnung von Anja Hoffmann (DB-Diesellok 363 832-7, umgebaute V60)



Europäische Eisenbahnkorridore

Redaktion

Zur Entwicklung des Binnenmarktes und zur Verbesserung des wirtschaftlich / sozialen Zusammenhaltes wurden von der Europäischen Union (EU) erstmals 1996 Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Netzes für Verkehr (TEN-V) erlassen. Über die Jahre konkretisierten sich diese Leitlinien immer mehr (s.u.). Das TEN-V umfasst neben Fernstraßen und Binnenwasserstraßen natürlich auch diverse Bahnstrecken. Für die Eisenbahn wurde ein europäisches Kernnetz von ca. 15 000 Kilometern mit neun Korridoren definiert. Für jeden der neun EU-Korridore hat die EU-Kommission einen EU-Koordinator berufen. Sie befassen sich hauptsächlich mit Projekten, die einen kräftigen, oft politischen Anstoß benötigen, um Schwierigkeiten in der Planungs- und Bauphase zu überwinden. Sie ermutigen zur Zusammenarbeit zwischen Nutzern und Betreibern, fördern Projekte bei privaten Investoren und Finanzinstituten und unterrichten die Kommission jährlich über die erzielten Fortschritte. Die Arbeitspläne der EU-Koordinatoren sollen noch 2024 in delegierte Rechtsakte gegossen werden. Verstöße dagegen könnten dann mit Vertragsverletzungsverfahren geahndet werden.

Die EU-Korridore im Kernnetz sollen vorrangig ausgebaut werden, d. h. alle EU-Förderungen konzentrieren sich auf die Infrastruktur der Korridore. 2005 ging man davon aus, dass das Kernnetz bis 2020 fertiggestellt ist. Jetzt sollen das Kernnetz bis 2030 und das Gesamtnetz bis 2050 stehen.

Ende 2013 wurde die Verordnung N° 1315 zu den TEN-V Leitlinien erlassen. Dazu kam noch die Verordnung „Connecting Europe Facility (CEF)“, die Regelungen für die europäische Finanzierung der Transeuropäischen Netze enthält. Beide Verordnungen dienen der Errichtung von binnenmarktgerechten Verkehrsinfrastrukturen in der EU.

Zehn Jahre später, im Dezember 2023, haben sich EU-Parlament und -Mitgliedstaaten auf den Text einer novellierten TEN-V-Verordnung geeinigt. Für die Eisenbahn wurde vereinbart, dass das Kernnetz bis Ende 2030 elektrifiziert wird. Güterzüge müssen dort mindestens 100 km/h fahren können, Personenzüge mindestens 160 km/h. Die Grenzabfertigung an EU-Binnengrenzen soll Güterzüge „im Durchschnitt“ höchstens noch 25 Minuten verzögern. Die Achslast soll von 1 600 000 Tonnen auf 20 000 Tonnen erhöht werden. Somit müssen die Anhängerkupplungen und die Zugleistung der Lokomotiven verändert und die Bremsfähigkeit des Gesamtzuges angepasst werden. Die Beschleunigung auf 100 km/h kann zur Begradigung kurviger Streckenabschnitte führen. Zudem sollen mindestens drei Viertel der Güterzüge mit maximal 30 Minuten Verspätung ans Ziel kommen. Die EU-Mitgliedstaaten müssen auch „alle Anstrengungen unternehmen“, um multimodale Umschlagterminals und deren Zubringerstrecken zu elektrifizieren und mit Gleisen für 740 Meter lange Güterzüge auszustatten. Das Europäische Zugsicherungssystem (European Rail Traffic Management System - ERTMS) sollte

anfänglich im Kernnetz bis zum Jahr 2030 realisiert werden, jetzt gilt 2040 als Zieltermin. Ein Grund dafür ist der Finanzierungsvorbehalt.

Der Termin 2040 wurde auch eingeführt, um die Fertigstellung großer, hauptsächlich grenzüberschreitender, Vorhaben wie die Schließung von Lücken im Schienennetz zu realisieren. So sind zwischen Porto (Portugal) und Vigo (Spanien) sowie zwischen Budapest (Ungarn) und Bukarest (Rumänien) bis 2040 neue Hochgeschwindigkeitsstrecken fertigzustellen. Auch soll der  von Hamburg nach Kopenhagen nur 2,5 anstatt 4,5 Stunden brauchen. Um sicherzustellen, dass die Infrastrukturplanung den tatsächlichen operativen Bedürfnissen ge-

recht wird, werden mit der novellierten Verordnung durch die Integration von Schienenstrecken, Straßen und Wasserstraßen die Korridore des Kernnetzes mit den Korridoren für den Schienengüterverkehr zu den „europäischen Verkehrskorridoren“ zusammengelegt. Diese Korridore sind für die Entwicklung nachhaltiger und multimodaler Güter- und Personenverkehrsströme in Europa von größter strategischer Bedeutung.

Sechs EU-Korridore verlaufen durch Deutschland auf nachstehenden Eisenbahnstrecken. Nach Angaben des deutschen Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sind sie weitgehend identisch mit denen des angedachten Bundesverkehrswegeplans für 2030.

Korridor 1: Nordsee—Ostsee, ca. 3 200 km Schiene

EU-Koordinatorin Catherine Trautmann/Frankreich

(Poznan)—Frankfurt (Oder)—Berlin—Hamburg
 Berlin—Magdeburg—Braunschweig—Hannover
 Hannover—Bremen—Bremerhaven/Wilhelmshaven
 Hannover—Osnabrück—(Hengelo, Utrecht)
 Hannover—Köln—Duisburg—Oberhausen—(Antwerpen)

Korridor 2: Orient/Östliches Mittelmeer, ca. 5 900 km Schiene

EU-Koordinator Mathieu Grosch/Belgien

Hamburg—Berlin
 Rostock—Berlin—Dresden
 Hannover—Magdeburg—Halle (Saale)—Leipzig—Dresden
 Dresden—Schöna—(Ústí nad Labem, Prag)

Korridor 3: Skandinavien—Mittelmeer, ca. 9 300 km Schiene

EU-Koordinator Pat Cox/Irland

(Kopenhagen)—Fehmarn—Lübeck—Hamburg—Hannover
 Bremen—Hannover—Kassel—Nürnberg
 Rostock—Berlin—Leipzig—Nürnberg—München
 München—Kufstein—(Innsbruck, Brenner)

Korridor 4: Rhein–Alpen, ca. 1 000 km Schiene

EU-Koordinator Paweł Wojciechowski/Polen

Köln–Koblenz–Mainz–Mannheim–Karlsruhe–Freiburg–(Basel, Mailand, Genua)

Köln–Düsseldorf–Duisburg–(Nijmegen/Arnhem, Amsterdam)

Köln–Aachen–(Lüttich)

Korridor 5: Atlantik, ca. 6 500 km Schiene

EU-Koordinator Prof. Carlo Secchi/Italien

Mannheim–Saarbrücken–(Metz, Paris)

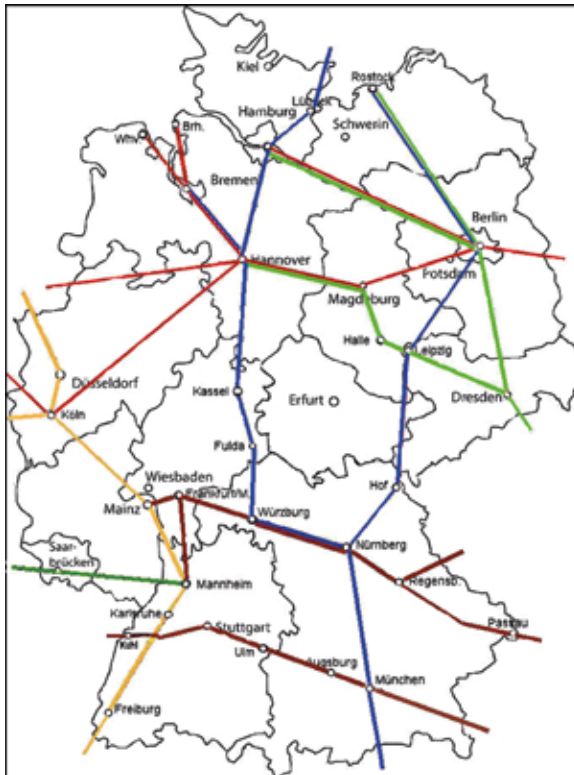
Korridor 6: Rhein–Donau, ca. 5 700 km Schiene

EU-Koordinatorin Inés Ayala Sender/Spanien

(Straßburg)–Kehl–Stuttgart–München–(Wels/Linz)

Kehl–Mannheim–Frankfurt am Main–Würzburg–Nürnberg–Regensburg–Passau–(Wels/Linz)

Nürnberg–Regensburg–Furth im Wald–(Pilsen, Prag)



Als Reaktion auf den Angriffs-krieg Russlands gegen die Ukraine und zur Gewährleistung einer besseren Anbindung an wichtige Nachbarländer sollen vier europäische Verkehrs-korridore auf die Ukraine und Moldau ausgeweitet und gleichzeitig die Priorität der grenzüberschreitenden Verbindungen zu Russland und Belarus herabgestuft werden.

Am besten scheint es jedoch, wenn die EU langfristig eine gemeinsame öffentlich-rechtliche Dachgesellschaft der europäischen Eisenbahnen, die „United Railways of Europe“, anstreben würde.

EU-Korridore im deutschen Eisenbahnnetz
Grafik: L. Kuhne

Drehscheibe Berlin – der Bahnhof Berlin Ostkreuz im Wandel

Klaus Oschmann, Berlin – BSW-Förderer

1877 eröffnete die Berliner Ringbahn, die die Innenstadt umgab. Fünf Jahre später folgte die Berliner Stadtbahn, die in Ost-West-Richtung und umgekehrt fuhr. Am östlichen Kreuzungspunkt wurde 1882 der Bahnhof Stralau-Rummelsburg errichtet. Dafür entfielen die unmittelbar hinter der Stadt- und Steuergränze Berlins gelegenen kleinen Stationen Rummelsburg und Stralau.

Der Bahnhof Stralau-Rummelsburg entstand als zweietagiger Turmbahnhof, oben verliefen die Gleise der Ringbahn, unten die Gleise der Stadtbahn. Die Nachbargemarkungen östlich des neuen Bahnhofs waren noch landwirtschaftlich geprägt. Durch die wachsenden Bahnanlagen erfuhren sie einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung. Das Bahnareal wurde in den folgenden Jahrzehnten ständig erweitert, um- und

ausgebaut. Zwischen der Ring- und Stadtbahn entstanden Verbindungskurven und eine weitere Bahnsteigebene. Das ermöglichte neue Varianten der Stadtbahn-Verbindungen. Auch das Güteraufkommen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs wuchs ständig, so unter anderem durch die Anbindung der Anlage des Osthafens an der Spree und des Stralauer Glaswerkes östlich der Ringbahn.

Ab 1924 wurden die Ring-, Stadt- und Vorortbahnen elektrifiziert. 1929/30 ging die Ära der Dampfloks zu Ende und die Ring-, Stadt- und Vorortbahnen benutzten ab 1. Dezember 1930 einheitlich die Bezeichnung „S-Bahn“. Der Turmbahnhof Stralau-Rummelsburg hieß von 1933 an Bahnhof Berlin Ostkreuz, korrespondierend zum Bahnhof Berlin Westkreuz, der ein Jahr zuvor so benannt wurde *.

Grafik: L. Kuhne



In den Folgejahren regierte der nazistische Fußbenwahn. Die Planungen zur „Reichshauptstadt Germania“ sahen den Bahnhof Berlin Ostkreuz schon als großen Fernbahnhof. Letztlich fiel alles dem Zweiten Weltkrieg zum Opfer, auch das alte Ostkreuz. Von englischen und amerikanischen Bomben schwer getroffen und auch von den Kämpfen mit der Sowjetarmee, war der Bahnhof Berlin Ostkreuz 1945 schwer zerstört.

Engagierte Eisenbahner, unter ihnen viele im Krieg zur Eisenbahn gekommenen Frauen, machten die Eisenbahnanlagen trotz persönlicher Entbehrungen wieder betriebsfähig. Allerdings wurde die zweigleisige S-Bahn-Strecke Ostkreuz-Knauer (22 km) als Reparationsleistung an die Sowjetunion im Juni 1945 ab- und bis November 1948 eingleisig wieder aufgebaut. 1953 erschien beirororo ein Roman mit dem Titel „Ring über Ostkreuz“. Autor war der Westberliner Erich Wildberger. Er thematisierte u.a. die Einkaufsfahrten mit der S-Bahn nach Ostberlin.

In den folgenden Jahrzehnten blieb das Ostkreuz für lange Zeit ein Provisorium und verdiente sich den spöttischen Namen „Rostkreuz“.

Über viele Jahre drängten die Planer der Deutschen Reichsbahn auf eine umfassende Erneuerung des hoch belasteten Kreuzungsbahnhofs. Erst nach der deutschen Wiedervereinigung, ab 1992, gab es ernsthafte Projekte. Dennoch sollten noch 14 Jahre vergehen, bis die ersten Vorarbeiten tatsächlich begannen. Ab 2006 wurde der Bahnhof Berlin Ostkreuz bei laufendem Betrieb komplett umgebaut und modernisiert. Das Baufeld umfasste nicht nur den unmittelbaren Bahnhofsbereich, sondern hatte auch Auswirkungen in Ost-West-Richtung auf die Bahnhöfe Berlin-Lichtenberg, Berlin-Rummelsburg, Berlin Warschauer Straße und Berlin Ostbahnhof. In Nord-Süd-Richtung war die Strecke zwischen den Bahnhöfen Berlin Frankfurter Allee und Berlin Treptower Park betroffen. Es entstand eines der größten Verkehrsprojekte der Region.



Bahnhof Berlin Ostkreuz 1967 – Blick vom oberen Bahnsteig der Ringbahn auf den unteren Bahnsteig der Stadtbahn mit alter Fußgängerbrücke und ND-Werbung
Sammlung Bundesarchiv

Bahnhof Berlin Ostkreuz 1991 – Blick vom Standort des Wasserturms auf den unteren Bahnsteig der Stadtbahn und den oberen Bahnsteig der Ringbahn

Foto: Roehrensee



Bis zum Beginn des W ahrplans im Dezember 2018 konnten die Bauarbeiten bahnseitig abgeschlossen werden. Herzstück des Umbaus im Turmbahnhof Berlin Ostkreuz war die neue Ringbahnhal-
 le und die Änderung der Bahnsteig-/Gleisbelegung vom bisherigen Linienbetrieb auf Richtungsbetrieb im Stadtbahnbereich. Das erforderte im östlichen Bereich der Gleisanlagen den Bau eines Überführungsbauwerkes, um die Einfahrt vom Bahnhof Rummelsburg zum Richtungsbahnsteig nach Berlin Ostbahnhof über die Ausfahrt nach Berlin Lichtenberg zu führen. Im weiteren Verlauf Richtung Westen waren vier S-Bahngleise anzulegen, zwei Richtung Westen über den Bahnhof Warschauer Strasse bis zum Ostbahnhof und in der Gegenrichtung ebenfalls zwei Gleise. Eingeschlossen in diesen viergleisigen Ausbau war der Um- und teilweise Neubau des Bahnhofs Berlin Warschauer Straße.

Insgesamt ist am Ostkreuz eine gänzlich neue Substanz geschaffen worden.

D as Gesamtbild des neu entstandenen modernen Umsteigeknotens wird geprägt durch eine weite Glashalle, die den verbreiterten Bahnsteig der Ringbahn überspannt. Der Übergang zwischen den beiden Bahnsteigebenen ist durch geräumigere Aufgänge, die durch 15 Rolltreppen und zwölf Aufzüge ergänzt wurden, bequemer und barrierefrei, wenn alles funktioniert. Parallel neben dem oberen S-Bahnsteig wurde erstmals ein Bahnsteig für Regionalbahnen angelegt, d.h. die Regionalbahnen fahren am Ostkreuz nicht mehr vorbei. Selbst einige Fernverkehrszüge halten jetzt hier (analog zum Bahnhof Berlin Südkreuz). Die Bahnsteige der unteren Ebene sind ebenfalls grunderneuert und um einen Bahnsteig für Regionalbahnen erweitert worden.

Auf die Nordkurve zum Übergang zwischen Ring- und Stadtbahn wurde verzichtet. Völlig neu errichtet wurde die Süd-
 kurve, die nunmehr vom Bahnhof Berlin Warschauer Straße ohne Anbindung an das Ostkreuz nach Treptower Park führt



Bahnhof Berlin Ostkreuz 1998 vor dem Umbau
Foto: DB Netz AG

und die durchgehende Fahrt aus der Innenstadt zum Flughafen BER ermöglicht.

Über die zwölf Baujahre am Ostkreuz zählten die Planer und Macher der bahntechnischen Neugestaltung ca. 50

unterschiedliche Bauzustände. Darin eingeschlossen sind der Gleisbau, die Signal- und Sicherungstechnik, die Gebäude und die Behelfsbahnsteige sowie sichere Wege für die Fahrgäste bis hin zum Schienenersatzverkehr. Grundlage war eine ständige fortgeschriebene Planung schienen- und straßenseitig.

Bei der Um- und Neugestaltung eines mehr als 140 Jahre alten Bahnhofs meldete sich natürlich auch der Denkmalschutz. Sichtbar Rechnung getragen wurde diesem durch die Rekonstruktion der historischen Fußgängerbrücke, die im westlichen Teil des unteren Areals die Gleise von der südlichen Straßenanbindung über alle Bahnsteige bis zum Aus- und Eingang Nord überspannt. Diese Brücke wurde 1923 erbaut und 2008 abgerissen, folgend jedoch nach den alten Plänen wieder komplett aufgebaut, z.T. unter Verwendung einiger noch nutzbarer Konstruktionsteile. Gleichfalls nach historischem Vorbild wurden auf der unteren Ebene die



Bahnhof Berlin Ostkreuz 2018 nach dem Umbau, untere Ebene Bahnsteige der Stadtbahn und neue Fußgängerbrücke, obere Ebene neue Ringbahnhalles und ganz außen neue Bahnsteige für Regional- und Fernzüge
Foto: DB Netz AG

Bahnhof Berlin Ostkreuz 2024, rekonstruiertes Aufsichtshäuschen auf dem Bahnsteig der unteren Ebene

Foto: K. Oschmann



Diensthäuschen der Bahnsteigaufsichten rekonstruiert. Auch einige gusseiserne Säulen für die Bahnsteigdächer konnten wiederverwendet werden.

Eine weitere Besonderheit und Herausforderung des Baugeschehens waren Vorsorgearbeiten für die Bundesautobahn 100. Die Planungen (gegenwärtig bis 2050) sehen vor, die Fahrbahn zur Verlängerung der Stadtautobahn (Treptower Park bis Frankfurter Allee) unter den Gleisen der unteren Ebene des Ostkreuzes anzulegen. Durch den vorsorglichen Einbau eines zweigeschossigen Tunnels wurde dem Rechnung getragen.

2024 ist festzustellen, dass auch sechs Jahre nach Abschluss aller Bauarbeiten ein Mangel am Ostkreuz erhalten geblieben ist. Es ist die fehlende Anbindung an das Straßenbahnnetz. Auch hier wurde unter dem nördlichen Teil der Ringbahnbrücke vorsorglich Platz für die zweigleisige Trasse der Straßenbahn gelassen. Doch der Senat von Berlin und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) bemühen sich schon seit zwei Jahrzehnten erfolglos um eine Lösung, scheitern an immer neuen Vorschriften und nicht zuletzt am Wider-

stand der Anwohner, die nicht zusätzlich Straßenbahngleise auf ihrer zugedachten „Sonntagstraße“ wünschen. Die Südseite der unteren Ebene des Bahnhofs ist direkt an das Busnetz angebunden.

Viele Jahre zu spät sind die Stadtplaner auf die Idee gekommen, dass man die U-Bahn der Linie 1, die seit ihrer Fertigstellung 1902 unweit des S-Bahnhofs Warschauer Straße endet, bis zum Ostkreuz hätte weiterführen können. Ein 2015 dafür vorgelegtes Konzept kam hinsichtlich der Einbindung in das Ostkreuz-Gleisprojekt zu spät.

Das einzig vollständig erhaltene Bauwerk des alten Ostkreuz ist der weithin sichtbare Wasserturm. Er wurde 1911 fertiggestellt und ist ca. 60 Meter hoch. Ein Berliner Geschäftsmann hat ihn vor einigen Jahren gekauft, hält aber seine Pläne für die zukünftige Verwendung bedeckt. Man kann nur hoffen, dass dieses Wahrzeichen des Ostkreuzes wieder sinnvoll genutzt wird.

Der Bahnhof Berlin Ostkreuz liegt heute im Bezirk Friedrichshain und gehört lt. DB AG zu den 20 Stammbahnhöfen im Berliner S-Bahn-Netz. Einst Ausflugsbahnhof zum Rummelsburger See und zur Halbinsel Stralau vor der östlichen Stadtgren-

ze Berlins, ist der neue Kreuzungsbahnhof heute der frequentierteste Bahnhof Deutschlands. Ca. 1 500 Stationshalte mit etwa 250 000 aus- und einsteigenden Menschen werden täglich gezählt.

Kurzum, Ostkreuz ist der klassische Umsteigebahnhof im Osten Berlins.

* Seit mehreren Jahren sind auf der Ringbahn nunmehr alle vier Himmelsrichtungen angezeigt. Neben den hergebrachten West- und Ostkreuz an den Schnittstellen mit der Stadtbahn gibt es seit einigen Jahren an der Schnittstelle der Nord-Süd-S-Bahn mit dem Ring den neuen Bahnhof Berlin Südkreuz (früher Papestr.) und den Bahnhof Berlin Gesundbrunnen (Nordkreuz).



Literatur:

- „Einblick Ostkreuz“, DB AG, Kommunikation (GKI) 2017
- „Mythos Ostkreuz“, Sven Heinemann und Burkhard Wollny, VGB 2017



Auf Seite 100 können Sie weitere Informationen zu 100 Jahren elektrische S-Bahn Berlin lesen.

Vor 30 Jahren zogen die letzten „Rotarmisten“ ab

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Am 31. August 1994 verließ der letzte Zug mit russischen Truppen Ostdeutschland. Bundeskanzler Helmut Kohl und Präsident Boris Jelzin verabschiedeten die Truppen in Berlin, wo General Matweij Burlakow, der Oberkommandierende der russischen Streitkräfte, seine Truppe in Ostdeutschland abmeldete. Es war der Abschluss der größten Truppenverlegung zu Friedenszeiten. Die Gruppe der Sowjetischen Streitkräfte in Deutschland (GSSD) bestand 1990 aus mehr als 330 000 Militärangehörigen, 200 000 Zivilisten, 5 000 Panzern, 1 700 Flugzeugen und unzähligen Kraftfahrzeugen. Für den Abzug wurden hauptsächlich die Eisenbahn und die Ostsee-Fähren genutzt. In 145 000 Eisenbahnwaggons wurden 2,7 Millionen Tonnen Kriegsmaterial Richtung Osten geschickt, darunter 677 000 Tonnen Munition. Auch der private

Besitz der Offiziere wie Möbel, Fernseher usw. musste mit. Alle kehrten heim in ein Land, das sie selbst kaum kannten, denn inzwischen hatte sich die Sowjetunion aufgelöst und zur Russischen Föderation gewandelt.

Bereits am 7. August 1991 hatte die Rückführung der in Ostdeutschland stationierten russischen Truppen begonnen, vielfach per Eisenbahn. Auf den Schienen im Land herrschte Hochbetrieb. Tausende mit Panzern, Artillerie, Ausrüstung und Munition beladene Güterzüge rollten unentwegt gen Osten oder Norden. Ostwärts war gefährlicher, denn in Polen wurden durchfahrenden russischen Militärszüge oftmals sabotiert. Nordwärts führte zum Rostocker Überseehafen oder an die Spitze Rügens nach Mukran. Dort warteten die Fähren, die das Kriegsmaterial gefahrlos über die Ostsee brachten



Bahnhof Neuruppin am 23. August 1991 – verladene Fahrzeuge der (noch) Sowjetarmee

Sammlung P. Falow

Bahnhof Hillersleben (Sachsen-Anhalt) am 6. April 1994 – die 47. Garde-Panzer-Division wird verabschiedet.

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung/Bernd Kühler





Rostow überseeischen Hafen im April 1992 – russische Militärfahrzeuge warten auf die Umladung auf eine Containerschiff-Fähre
BAHNEpoche Herbst 2017 / Sammlung W. Clössner

– über 1 500 Mal. Am 31. Juli 1994 lief in Mukran die "Greifswald" mit den letzten Resten eines gewaltigen Waffenarsenals aus – ein logistischer Kraftakt.

Ab dem 1. September 1994 gab es im NATO-Staat Deutschland keine russischen Einheiten mehr. Die deutschen Behörden erhielten ca. 3 000 Kasernen und Grundstücke zurück, mit enormen Sanierungskosten. Allein im russischen Oberkommando in Wünsdorf bei Berlin blieben eine menschenleere Garnisonsstadt und ein Areal von 260 Hektar verseuchter Fläche zurück. Fast 100 000 Stück Munition, 47 000 Stück sonstige

Kampfmittel, 29 Tonnen Munitionsschrott und jede Menge Haus- und Sperrmüll mussten hier durch deutsche Firmen entsorgt werden.

Am 9. September 1994 verließ noch die Nachhut der West-Gruppe der russischen Truppen (wie die hiesigen russischen Streitkräfte jetzt hießen) unter Leitung des Stabschefs Generaloberst Anton Terentjew Deutschland. 49 Jahre hatte die russische Besatzung Ostdeutschlands und drei Jahre der Abzug der russischen Truppen gedauert. Für einige war der Zweite Weltkrieg erst jetzt wirklich zu Ende.

FISAIC 2024 – Bratislava

Roman Štěřba, Prag – Vorsitzender der Technischen Kommission Eisenbahnerbe und -modelle

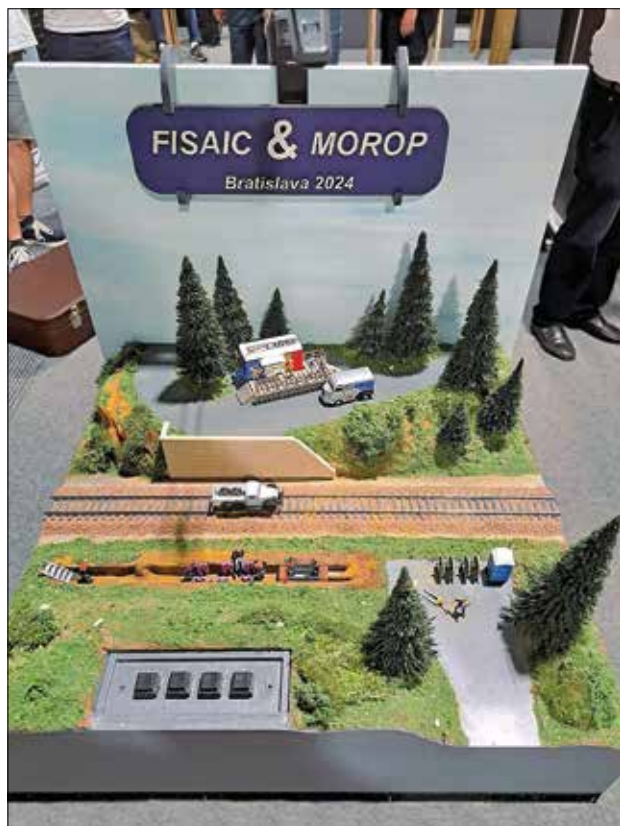
Vom 17. bis 19. Mai 2024 fanden in Bratislava, der Hauptstadt der Slowakei, die jährliche FISAIC-Ausstellung der Eisenbahnmodelle und eine Sitzung der Technischen Kommission für Eisenbahnerbe und Modelleisenbahnen statt. In einer symbolischen Verbindung von Eisenbahnerbe und -modellen brachte die Veranstaltung im Verkehrsmuseum Bratislava Eisenbahnfreunde aus Belgien, der Tschechischen Republik, Frankreich, Deutschland, Ungarn, der Slowakei und Spanien zusammen. Das Verkehrsmuseum befindet sich in erhaltenen Lagerhallen des ersten Bratislavaer Bahnhofs von 1848.

Im Rahmen der Museumsnacht organisierte eine Gruppe von FISAIC-Historikern und -Modellbauern eine internationale Ausstellung über ein interoperables, modulares Junior-Eisenbahnnetz. Die Ausstellung fand mit Unterstützung der International Federation for Railway Culture and Leisure (FISAIC) statt. An der feierlichen Eröffnung nahmen auch Vertreter der Eisenbahnen der Slowakischen Republik (ŽSR) teil.

Die Modellbauer präsentierten (vor Hunderten von Besuchern innerhalb von drei Tagen) das interoperable Netzwerk im Maßstab 1:87 (H0), bestehend aus 58

FISAIC-Teilnehmer im Verkehrsmuseum Bratislava vor ihren Junior-Modulen





Fotos: Roman Štěrba (2x)

eingleisigen Juniormodulen mit einer Gesamtlänge von fast 40 Metern. Da die Module passgenau sind, konnten die Modelleisenbahnen verschiedener europäischer Bahnbetreiber durch eine abwechslungsreiche Modelllandschaft quer durch Europa fahren.

Das Junior-Modul wurde vor 21 Jahren von der Union der künstlerischen und intellektuellen Eisenbahner Frankreichs (UAICF) erfunden und eingeführt, um junge Menschen für die Welt des Eisenbahnmodellbaus zu begeistern. Diese FISAIC-Aktivitäten nahmen zunächst BSW (DE), ČD (CZ) und UAICF (FR) wahr. Sie haben sich im Laufe der Zeit allmählich ausge-

weitert, wobei sich andere Länder wie Ungarn, Lettland und Spanien mit eigenen Modulen angeschlossen haben. Die Junior-Module zeigen die volle Unterstützung und Arbeit der FISAIC für junge Menschen und ihr Engagement in Eisenbahngemeinschaften, die bereits seit 16 Jahren häufig zur Verbesserung der Zusammenarbeit eingesetzt werden.

Anschließend fand die Sitzung des Technischen Komitees statt, bei der die erste offizielle Diskussion über die Zusammenarbeit zwischen FISAIC und MOROP zur Förderung der Juniormodule geführt wurde. MOROP ist die European Association of Model Railroaders and

Railroad Friends Europe und besteht derzeit aus 19 nationalen Organisationen mit mehr als 30 000 Mitgliedern in 16 europäischen Ländern. Das Hauptziel von MOROP ist die Entwicklung und Erneuerung der Normen der Europäischen Modelleisenbahnen (NEM). Sowohl FISAIC als auch MOROP werden ihre Diskussion mit dem Ziel fortsetzen, einen Junior-Module-Standard zu etablieren.

Redaktion: Von deutscher Seite nahmen in gewohnter Weise unser Zentraler Fachberater Lars Naumann und Mitglieder der BSW-Gruppe Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde unter Leitung von Mirko Caspar teil.

Aufbau eines Lok-Fahrsimulators der Baureihe 143

Hellfried Richter, Pirna – RFB MEB Sachsen und aktiver Lokführer

Im Jahr 2021 entstand bei den Modellbahnfreunden, die in der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) und in der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung e.V. (SMV) organisiert sind, der Gedanke, einzelne Teile der Elektrolok 143 244-2 zu erhalten, die nach 40 Jahren verschrottet werden sollte. Wir erhielten die Genehmigung, die Führerstände auszubauen, um sie in einem Fahrsimulator zu verwenden. Alles war als überschaubarer Arbeitseinsatz geplant. Doch die solide und durchdachte Konstruktion der Lokbaureihe zeigte uns bald unsere Grenzen auf. Schon das Gewicht der einzelnen Komponenten war eine echte Herausforderung. Ein Team von Freunden aus Zschopau, Meißen und Radebeul bekam schließlich die „Nuss“ geknackt. In Gitterboxen verpackt, wurde alles bei Eisenbahn-Enthusiasten in Chemnitz zwischengelagert. Erst dann begann die Planung für den Wiederaufbau als Fahrsimulator.

Da die Modell- und Eisenbahnfreunde aus Zschopau schon gute Erfahrungen beim Aufbau eines Fahrsimulators aus einem französischen TGV (Train à Grande Vitesse) gesammelt hatten, machten sie sich zuerst an die Umsetzung des anspruchsvollen Projektes. Vier, manchmal fünf begeisterte Modellbahnfreunde knüpfen sich in das Projekt. Eine Metallbauwerkstatt half bei der Erstellung eines angepassten Rahmens. Da alle Komponenten mit analogen Signalgebern ausgestattet waren, mussten sie so umgebaut werden, dass sie digitale Signale abgeben und über USB in den eingesetzten Micro-Rechner eingespeist werden konnten. Das betraf u.a. die Druckluftwerte aus den pneumatischen Bremsventilen oder elektrische Werte aus analogen Potenziometern. Die Freunde, die schon viel Erfahrung mit solchen Techniken hatten, verwandelten in einer sogenannten Zugsimulation (Zusi) die eingehenden Signale in sichtbare Darstellungen auf der Frontscheibe (Bildschirm).

Die Demontage-Gruppe vor der abgestellten, aber noch intakten Elektrolok





Innenleben des Führerstandes der 143 244-2

Alle Arbeiten waren Prototypversuche und so gab es auch einige Zweitanläufe. Da alle Systeme so originalgetreu wie möglich dargestellt werden sollten, entstanden neue Herausforderungen beim digitalen Wiederaufbau von Sicherheitseinrichtungen wie punktförmige Zugbeeinflussung¹ (PZB) und Sicherheitsfahrerschaltung² (Sifa).

Nach ca. 1 000 Arbeitsstunden konnte der Fahrsimulator der BR 143 beim Club-Treffen und dem Tag der offenen Tür der TILLIG Modellbahnen GmbH Sebnitz im

Juni 2024 seine Premiere erleben. Er wurde von den Besuchern sehr gut angenommen. Um weiteres Gewicht bei der schon recht massiven Anlage zu sparen, werden noch bedruckte Platten (anstatt Blech) zur äußerlichen Begrenzung und Sicherheit angebracht. Zukünftig ist er bei den Modellbahnfreunden in Chemnitz stationiert.

1) PZB überwacht die sichere Aufnahme und Beachtung der Signale.

2) Sifa überwacht die allgemeine Aufmerksamkeit des Lokführers.



Die Hauptakteure bei der Inbetriebnahme des Fahrsimulators am 15. Juni 2024 (v. l. Mirko Caspar, Martin Rösch und Testlokführer Ralf Klengel)
Fotos: Sammlung H. Richter (3x)

Kurzberichte:

Der neue DB Campus in Erfurt

Im Februar 2024 gaben der Ministerpräsident des Freistaates Thüringen Bodo Ramelow, der Erfurter Oberbürgermeister Andreas Bausewein und Dr. Richard Lutz, Chef der DB AG den Startschuss für einen neuen DB Campus in Erfurt. Es soll ein Ort des Lernens und der Begegnung für DB-Mitarbeitende werden. Ziel der Einrichtung ist es, das komplexe System Eisenbahn verständlich erlebbar zu machen. Ein wesentlicher Bestandteil des Campus wird die Sicherung und Weitergabe des immensen Bahnwissens, auch in Zeiten eines demografischen Wandels, sein.

Das neue Schulungszentrum in Erfurt, in der Mitte Deutschlands, hat sich gegenüber 13 anderen Bewerberstädten als DB Campus durchgesetzt. Die Bahn investiert 110 Millionen Euro auf dem

Gelände des alten Erfurter Güterbahnhofs, jetzt ICE-City genannt. Hier soll sich die Ideenschmiede für die Zukunft der deutschen Eisenbahner entwickeln. Ende 2025 wird der Mix aus alten und neuen Gebäuden soweit fertig sein, dass zunächst 15 000 Beschäftigte pro Jahr geschult werden können. pektivisch könnten es bis 2028 ca.

60 000 Lernende pro Jahr werden. Die Landesgesellschaft Thüringen soll unter anderem dafür sorgen, dass Übernachtungsmöglichkeiten entstehen – von bis zu 500 zusätzlichen Betten zu den bestehenden Hotelkapazitäten in Erfurt ist die Rede. Die Fachhochschule Erfurt bildet bereits jetzt Master für Europäische Bahnsysteme und für Verkehr und Transport sowie Bachelor Wirtschaftsingenieur Eisenbahnwesen aus.

Hier östlich von Erfurt Hbf, auf dem Gelände des alten Güterbahnhofs, soll der DB Campus entstehen.

Foto: MDR



Staatsbahnrennen

Seit der Bahnreform 1994 sind praktisch alle deutschen Bahnnetze mindestens einmal im Wettbewerb vergeben worden. Der Anteil der sogenannten Wettbewerbsbahnen liegt bei rund 40 Prozent der Betriebsleistung. Nationalstaatsbahnen führen den Markt an, denn hinter den meisten Zugkilometern stecken nach wie vor Staatsunternehmen, die von Nationalstaaten kontrolliert werden. Zum Platzhirsch „Deutsche Bahn AG“ mit einem Marktanteil von 59 Prozent gesellt sich eine Vielzahl anderer staatsnaher Unternehmen verschiedener Ebenen und Regionen. Auf Platz zwei mit mehr als sieben Prozent des Marktes folgt „Transdev“ (früher Connex, dann Veolia). Dazu gehören u.a. die NordWestBahn, Nord-Ostsee-Bahn, Bayerische Regiobahn, Bayerische Oberlandbahn. Der nach eigenen Anga-

ben „größte private Mobilitätsanbieter in Deutschland“ ist zu zwei Dritteln im Besitz der französischen Caisse des Dépôts. Diese Staatsbank untersteht dem französischen Parlament. Platz drei nach Marktanteilen geht an „Netinera“ (ehem. Arriva). Die Netinera Deutschland GmbH ist ein Tochterunternehmen von Trenitalia, der Personenverkehrssparte der italienischen Staatsbahn Ferrovie dello Stato Italiane. Zu Netinera gehören die Regentalbahn mit der Tochter vlexx und die Länderbahn mit verschiedenen Marken wie alex, Trilex, Vogtlandbahn, Oberpfalz- und Waldbahn.

„Wir freuen uns darauf, unser Know-how mit unseren neuen Kolleg:innen zu teilen“, sagte Andreas Matthä, der Chef der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Anfang 2024. Der Staatskonzern hatte da die „Go-Ahead Verkehrsgesell-

Go-Ahead-Triebzüge in Baden-Württemberg, die seit 1. Februar 2024 zur ÖBB-Personenverkehr AG gehören
Foto: Go-Ahead/Martin Respondek



schaft Deutschland GmbH“ übernommen. Damit ist die ÖBB nun auch im Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg und Bayern aktiv.

Andere Staatsbahn-Ableger haben sich in den letzten Jahren zurückgezogen, so z.B. die „Eurobahn“ (früher Keolis, bis 2021 im Besitz der französischen Staatsbahn SNCF, jetzt Anwaltskanzlei Noerr). Auch die niederländische Staatsbahn NS wiederum wollte vor zwei Jahren die Verluste aus dem deutschen Schienennahverkehr von „Abellio“ nicht weiter tragen. Ein Teil des Geschäfts wurde eingestellt, ein anderer an die SWEG Bahn Stuttgart verkauft. Auch „metronom“ gab bekannt, dass er aufgrund von Personalmangel und steigenden Kosten in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten sei. Er will das sogenannte Hansenetz zwischen Bremen, Hamburg und Göttingen vorzeitig abgeben. Hinter dem „metronom“ stecken in einem enorm komplexen Firmengeflecht unter anderem die italienische Staatsbahn, das Land Niedersachsen und diverse deutsche Landkreise.

Mit den aktuellen Wettbewerbsbedingungen ist kaum einer in der Branche zufrieden – wenn auch aus unterschiedlichen Gründen. „Der Wettbewerb mag für geringere Kosten sorgen, aber der Preis dafür sind mindere Qualität und schlechte Arbeitsbedingungen“, so bemängelt es die Gewerkschaft Verdi.

Werksmuseum Alstom Salzgitter

In Salzgitter-Watenstedt hat sich ein Werksmuseum etabliert, das auf die Firma Linke-Hofmann-Busch-Werke AG (LHB) in Breslau zurückgeht. 1949 startete LHB neu in Salzgitter und konzentrierte sich seit 1958 nur noch auf den Waggonbau. Neben der Entwicklung von Reisezug- und Güterwagen entstanden verschiedene Triebwagen. Teile der ICE-Züge, Triebwagen für Europäische S-Bahn Systeme und der verbreitete LINT (Leichter Innovativer Nahverkehrs Triebwagen) folgten. Seit 1996 gehört das Unternehmen zum französischen Alstom-Konzern und firmiert heute unter dem Namen ALSTOM Transport Deutschland

Der Salonwagen 2a wurde 1911 bei LHB gebaut und gehörte zum kaiserlichen Hofzug, welcher 22 Wagen umfasste und in Potsdam stationiert war. Er kam nach dem Zweiten Weltkrieg zur Deutschen Bundesbahn, die ihn unter der Bezeichnung "10 393 Han" als Konferenzwagen nutzte und 1959 dem Unternehmen stiftete. Foto: Joachim Fricke



GmbH. Das Museum zeigt Original-Fahrzeuge wie den Hofsalonwagen 2a der deutschen Kaiserin Auguste-Viktoria von 1911, den Doppelstockwagen DW 5 der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) von 1937 oder den SVT 137 277 Bauart „Köln“ von 1938.

Das Museum ist öffentlich nicht zugänglich und nur nach Voranmeldung, speziell von Gruppen, zu besichtigen.

Adresse: Linke-Hofmann-Busch-Straße 1, 38239 Salzgitter
Tel.: 0151 17197661,  ail: harry.varken-
tin@alstomgroup.com

DB SEV GmbH

Bereits 2019 wurde bei der DB AG ein neuer Dienstleister für Schienenersatzverkehr (SEV) gegründet. Firmensitz ist Berlin. Während der laufenden Generalsanierung der Riedbahn (s. Heft 51, Seite 20) im zweiten Halbjahr 2024 werden 150 Busse mit 400 Fahrern bereitstehen. Rekrutiert wird das Fahrpersonal aus dem Ausland, speziell aus süd- und osteuropä-

ischen Ländern wie Albanien, Bulgarien, Griechenland, Kroatien, Polen, Rumänien und Serbien. Der Riedbahn-SEV wurde direkt an die DB SEV GmbH vergeben. Alle weiteren Generalsanierungs-SEV werden ausgeschrieben. Die Bewerbungsfrist für Berlin-Hamburg 2025 endete bereits im Januar 2024.

SVT Görlitz (VT 18.16/BR 175) Endsput

Zur Unterbringung des rekonstruierten „Vindobona“ wird jetzt eine neue Halle benötigt. Im Bahnhof Radebeul Ost steht ein passendes Grundstück zur Verfügung. Für die DR BR 175 soll eine 175 Meter lange Leichtbauhalle entstehen. Dafür wurde eine neue Spendenaktion ins Leben gerufen.

Uniformschneider 90 Jahre

Am 29. April 2024 beging der Schneidermeister Wilhelm Kottkamp aus Hille-Eickhorst bei Minden (Westf) seinen 90. Geburtstag. Noch immer schneidert er auch BSW-Mitgliedern historische Eisenbahn-Uniformen auf den Leib.



Für den Generalsanierungs-SEV hat die DB AG eine Flotte fabrikneuer Busse bestellt.
Foto:  AG / D. Schleuter

Grafik SVT Görlitz
gGmbH



Wilfried Rettig und Dieter Birnstein von der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM) besuchten Schneidermeister Wilhelm Kottkamp (Mitte) zum 90. Geburtstag. Foto: HEUM



Die Fahrsimulatoren im DB Museum Koblenz

Benjamin Wittmann, Koblenz – BSW-Gruppe zur Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge Koblenz

Nach knapp einem Jahr Arbeit konnte zum Sommerfest 2013 der E10-Simulator mit dem Schweizer Simulationsprogramm LOCSIM (www.locsim.ch) erstmals der Öffentlichkeit präsentiert werden. Die Baureihe E10, später 110, war Teil der Einheitslokomotive der Deutschen Bundesbahn und kam ab 1952 landesweit zum Einsatz. Ehrenamtliche Mitglieder des DB Museums Koblenz haben dem originalgetreuen Führerpult der Baureihe 110, welches ursprünglich im DB-Trainingszentrum Troisdorf zum Einsatz kam, ein zweites Leben eingehaucht. Aufgebaut wurde der Simulator in einem alten "Dms" Gepäckwagen. Der Simulator arbeitet nicht wie herkömmliche Simulationen mit 3D Grafik, sondern mit originalen Videoaufnahmen der Strecke. Die Signale können bei jeder Fahrt individuell eingestellt werden und auch Störungen am Fahrzeug und an der Strecke lassen sich simulieren. Der Simulator besitzt eine komplexe Technik wie z.B. die Druckluftanlage, die die Bremsanlage wie

bei einer originalen Lokomotive mit Druckluft versorgt. Neben dem Führerpult befindet sich ein elektrischer Stellmotor, welcher im Original das Schaltwerk der Lok in die erforderliche Stellung bringt. Der Stellmotor ist auch Teil des Simulators und bewegt sich beim Einstellen der Fahrstufen in die passende Stellung. So können die Besucher den originalgetreuen Simulator mit allen Sinnen erleben.

Der E10-Simulator ist für Besucher meist nur an größeren Veranstaltungen des DB Museums geöffnet, da die Betreuung ausschließlich von den Mitgliedern unserer BSW-Gruppe erfolgt. Das junge Team kümmert sich zudem auch um die Wartung und Instandhaltung des Simulators und des Gepäckwagens.

Zehn Jahre nach der ersten Vorführung des E10-Simulators wurde im Jahr 2023 ein neues Projekt der BSW-Gruppe gestartet. Die im DB Museum Koblenz erhalten gebliebene Versuchslokomotive 120 004 soll auch zum Simulator ausgebaut werden.



Der E10-Führerstand-Simulator – ein Nachbau ohne Lok im DB Museum Koblenz

Ein Führerstand der Museumslok 120 004 wird im DB Museum Koblenz zum zweiten Simulator ausgebaut.
Fotos: B. Wittmann (2x)



Diese Ellok wurde als letzte Vorserien-Lok durch DB Systemtechnik von München aus für Versuchsfahrten eingesetzt. Sie schied im Oktober 2011 aus dem Einsatzbestand von DB Systemtechnik aus und kann seit Anfang Juni 2012 im DB Museum Koblenz-Lützel besichtigt werden.

Im Führerstand 1 der originalen Lok entsteht nun ebenfalls ein Simulator, natürlich in ehrenamtlicher Arbeit. Zukünftig sollen

die Besucher in einer echten Lokomotive in die Sicht eines Lokführers eintauchen können. Die Baureihe 120 gilt als erste in Serie gebaute Drehstrom-Lokomotive im Hochleistungsbereich. Sie ist somit auch ein Meilenstein der Eisenbahngeschichte. Man darf also gespannt bleiben, wann dieser zweite Simulator in Koblenz erstmals der Öffentlichkeit präsentiert werden kann.



Unser Hobby – Eisenbahn-Fahrkarten

Henning Brandenburg, Lüneburg – BSW-Gruppe Fahrkartensammler Stadtoldenburg

Die Mitglieder der BSW-Gruppe Fahrkartensammler Stadtoldenburg beschäftigen sich mit Eisenbahn-Fahrkarten, gleich ob alt oder neu, benutzt oder unbenutzt. Als kleines Beispiel unserer Sammeltätigkeit wollen wir hier an ausgefallene Fahrkarten zu kirchlichen Ereignissen (Pilgerfahrten, Papstbesuch oder Ähnlichen) erinnern. Bei der Deutschen Reichsbahn in der Vorkriegszeit und bei Deutschen Bundesbahn (DB)

waren sie eine Selbstverständlichkeit, denn es gab Pilgerzüge zu Wallfahrtsorten im In- und Ausland, die sogar Edmondsche Fahrkarten teilweise im Zeitkartenformat ausgeben wurden. Manche Pilgerzüge liefen unter den Bezeichnungen Verwaltungs- oder Gesellschaftssonderzug. Klassische Marienwallfahrtsorte in Deutschland sind z.B. Kevelaer am Niederrhein und Altötting in Oberbayern.

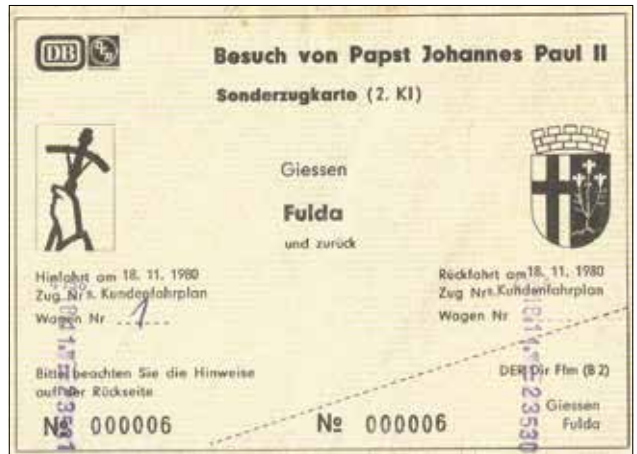
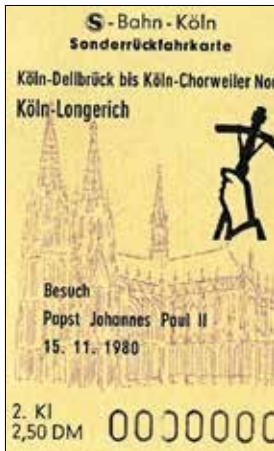


Bei DB-Pilger-Sonderzügen mit mehreren Haltebahnhöfen gab es selbstverständlich für jeden Abgangsbahnhof eigene Fahrkarte. Wie viele Karten man wohl druckte, wenn gerade einmal 50 Stück verkauft wurden?

Auch ins Ausland gab es solche „Pappdeckel“ als Fahr- oder Berechtigungskarten wie die Beispiele nach Lourdes in Südfrankreich (über 1 677 km), nach Italien oder in die Schweiz zeigen.



Selbst S-Bahn- und Sonderzug-Fahrkarten unterschiedlicher Größe zum Papstbesuch 1980 wurden aufgelegt und gekauft.



Einmal im Jahr treffen sich die BSW-Fahrkartensammler zum Tauschtag im DB Casino in Frankfurt (Main) Hbf. Das nächste Treffen ist für den 8. März 2025 geplant. Infos hierzu gibt es bei Bernd Schmidtke (05532-4070, 0160-97953351, b.schmidtke@t-online.de).

Bildnachweis (nach Fahrkartennummern):

1183	Sammlung Norbert Wunsch, Duisburg
0061	Sammlung Norbert Wunsch, Duisburg
00106	Sammlung Otto Bauer, Olten
0156	Sammlung Bruno Thommen, Basel
00050	Sammlung Bernd Schmidtke, Arholzen
00050	Sammlung Bernd Schmidtke, Arholzen
00106	Sammlung Norbert Wunsch, Duisburg
00638	Sammlung Henning Brandenburg, Lüneburg
00000	Sammlung Bruno Thommen, Basel
00050	Sammlung Bernd Schmidtke, Arholzen
00050	Sammlung Bernd Schmidtke, Arholzen
00073	Sammlung Bruno Thommen, Basel
00060	Sammlung Norbert Wunsch, Duisburg (im Zeitkartenformat)
00247	Sammlung Bruno Thommen, Basel (im Zeitkartenformat)
00582	Sammlung Bruno Thommen, Basel (im Zeitkartenformat)
000000	Sammlung Bruno Thommen, Basel (im S-Bahn-Format Köln)
000006	Sammlung Henning Brandenburg, Lüneburg (im Format der MOFA-Fahrkartendrucker)

Christoph Kopp und der Haltepunkt Gunzen

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Gunzen? Ja, wo liegt denn das? Wer die Hefte von Bahn&Modell 45 und 51 aufmerksam gelesen hat, weiß das schon: Gunzen ist ein Ortsteil von Schöneck (Vogtl) mit einem Haltepunkt fast am Ende der Bahnstrecke Chemnitz–Aue (Sachs)–Adorf (Vogtl) im deutsch/tschechischen Grenzgebiet. Diese Region nennt sich auch sächsisch-böhmischer Musikwinkel, weil es in der Umgebung – in Markneukirchen, Klingenthal und Kraslice/CZ (Graslitz) – viele Musikinstrumentenbauer speziell für Akkordeon, Saiten- und Blechblasinstrumente gibt.

Zwischen Zwotental, Gunzen und Adorf (Vogtl) ist der öffentliche Personenzugverkehr schon seit Dezember 2012 eingestellt, allerdings nicht für den Förderverein Obervogtländische Eisenbahn e.V. (OVEB) und die BSW-Gruppe Bw Adorf (Vogtl) um Peter Grunenberg. Den 11,5 Kilometer langen Streckenabschnitt hat die Regio Infra Service Sachsen GmbH (RIS) für Güterverkehr, Überführungsfahrten der DB AG und für touristische Sonderzüge gepachtet. Der OVEB bestellt diese touristischen Sonderzüge, die BSW-Gruppe sorgt für das Zugpersonal und die musikalische Betreuung im Zug. Eine wunderbare Win-Win-Situation. Und das mehrmals im Jahr, sehr zur Freude vieler Eisenbahn-Enthusiasten.

Als ich Christoph Kopps Geschichte um den Haltepunkt Gunzen zum ersten Mal hörte, dachte ich an die Bahnreform und die ersten Jahre der DB AG. Kaum war diese 1994 aus der Taufe gehoben, begann sie sich von vielen Immobilien und Liegenschaften zu verabschieden.



Christoph Kopp mit einer seiner geliebten Schiffermützen
Foto: OVEB

Einige große, repräsentative behielt sie, aber das Gros der Bahnhofsbauten stieß sie ab. Die Bahn brauchte sie nicht mehr, so überdimensioniert sie zum Teil waren. Die DB AG hatte eine neue Unternehmensphilosophie entwickelt. Und so bot sie viele Immobilien und Anlagen zum Kauf an. Nun lauschte ich, 30 Jahre nach Beginn der Bahnreform, der Erzählung des 53-Jährigen, der 2011 im Internet vom Kauf-Angebot des Haltepunktes Gunzen las. Doch warum suchte ein Hesse aus Bad Nauheim nach einer Immobilie im Vogtland? Was wollte er damit? Christoph Kopp träumte von einer Ferienwohnung in dieser lieblichen Mittelgebirgslandschaft, eine touristische Region mit einzigartiger Tradition. Zudem weckte die Nähe zu

Tschechien sein Interesse. Ihn reizte der Kontrast des kleinen Dorfes zum berühmten Karlsbad: Die mondäne Kurstadt ist mit dem Auto in einer dreiviertel Stunde von Gunzen aus zu erreichen. Diese einstmalige Kaiserstadt ist ein touristischer Anziehungspunkt mit all ihren Kuranlagen, zahlreichen Thermalquellen und majestätischen Häusern aus der Belle Époque, der Zeit vor mehr als 100 Jahren. Auch der große Dichterst Johann Wolfgang von Goethe, der von Christoph Kopp sehr verehrt wird, kurte hier. Aber vor allem die Tradition im Musikinstrumentenbau hatte es ihm angetan, denn er spielt selbst eine Trompete, die in der Musikstadt Graslitz gebaut wurde.

Seit 1952 unterhält das im Musikwinkel gelegene Klingenthal eine Städtepartnerschaft mit Graslitz, sodass internationale Beziehungen gepflegt werden.

Von Berufs wegen ist Christoph Kopp Diplom-Volkswirt und arbeitet bei einer großen Bank in Hessen. Er ist geschieden und hat eine erwachsene Tochter. In der angedachten Ferienwohnung (in der Wartehalle des Haltepunktes) wollte er viel Zeit verbringen und sich seinen kulturellen Hobbys widmen. Das bescheidene Häuschen könnte aber auch für kleinere Veranstaltungen u. ä. vermietet werden. Und so hatte er 2011 den Haltepunkt Gunzen gekauft.

Er erinnert sich an seine ersten Kontakte in dem 130-Seelendorf „Ich stand mit dem Immobilienmakler der Bahn vor der alten Wartehalle im Dornröschenschlaf und betrachtete es von allen Seiten. Da kam plötzlich ein Mann in meinem Alter mit einem großen Hund dazu und sah mich prüfend an. Er stellte sich mir als der Ortsvorsteher vor und sagte zu mir: ‚Wir

RekonstruiertesH  des Hp Gunzen

Foto: OVEB



haben in Gunzen keine Kirche. Daher ist unser Haltepunktgebäude das identitätsstiftende Bauwerk unseres Dorfes. Es ist also wichtig für uns zu wissen, mit wem wir es als Käufer zu tun haben und was Sie mit dem Haltepunkt vorhaben. ' Ich konnte ihn vollkommen verstehen und ihm relativ schnell seine Bedenken nehmen. Ein Empfangsgebäude, wie groß oder auch klein es immer sein mag, ist für viele Menschen mit Emotionen und Erinnerungen verbunden und ist und bleibt immer ein öffentliches Gebäude. Als Eigentümer nehme ich dabei eher die Position eines Treuhänders ein."

Dieser Mann mit dem Hund war Ingo Penzel, von dem im Folgenden noch die Rede sein wird. Der Haltepunkt wurde also gekauft. Dann wurde das Geld anderweitig gebraucht. Zudem wohnte Christoph Kopp weit weg und kannte in Gunzen nun zwar immerhin Ingo Penzel, der ihm von Anfang an seine Unterstüt-

zung anbot, hatte aber ansonsten keinen Kontakt zu einer Gemeinschaft Gleichgesinnter, auf die er jedoch zwingend angewiesen wäre. So stand das Haltepunkthäuschen unverändert an seinem Platz, leer, öde, verwast und Christoph Kopp reiste nur selten an.

2015 ging es dann plötzlich los. Die Strecke Adorf–Zwotental wurde von DB Netz „zur Übernahme durch Dritte“ ausgeschrieben und damit das Stilllegungsverfahren eingeleitet. Christoph Kopp wurde aktiv, schließlich war er „Bahnhofsvorsteher“ und nicht der Eigentümer eines Häuschens an einem Radweg, der auch hier – wie üblich – zur Disposition stand. Er lud Vertreter des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, des Eisenbahnbundesamtes, des Verkehrsverbundes Vogtland, der Vogtlandbahn, der RIS, den Landrat, alle Bürgermeister des Musikwinkels, Kommunalpolitiker und Abgeordnete zu einem



**MITROPA-Raum
im Holzhaus des
Hp Gunzen**
Foto: OVEB



Urkunde vom Dezember 2021 zum Wettbewerb „Sachsen geht weiter.“

in Schöneck (Vogtl) ins Leben gerufen. Christoph Kopp avancierte zum Vorsitzenden, Ingo Penzel zum Stellvertreter. Dieser übernimmt seitdem die Arbeit im Vereinsinteresse vor Ort. Es gab 20 Gründungsmitglieder. „Sie zu rekrutieren, war keine große Sache. Der Haltepunkt Gunzen hat wirklich einen speziellen Nimbus bei den Einheimischen. Und die Strecke war niemals tot. Es war immer mal ein Zug unterwegs und dadurch geriet sie nie in Vergessenheit“, erläutert der Vereinsvorsitzende Christoph Kopp.

2020/2021 lernte Christoph

„Sondierungskreis Zukunft Adorf–Zwotental“ ein. Grundgedanke der Veranstaltung war, sich über die Zukunft der Bahnstrecke auszutauschen und Wege zu ihrer Erhaltung zu finden. Schon damals galt der Tenor: Eisenbahn erhalten, Radweg vermeiden. Bald schickte die RIS einen Gutachter über die Strecke, der feststellte: „Sie ist für den Eisenbahnverkehr in einem brauchbaren und guten Zustand.“ Daraufhin pachtete die RIS die Strecke für fünf Jahre. Zu seiner Überraschung wurde Christoph Kopp ans Herz gelegt, einen Verein zu gründen. Denn nur so könnte auch Zugverkehr bestellt werden. Damit hatte er nicht gerechnet.

Zwei Jahre später, am 1. Juli 2017, wurde der Förderverein Obervogtländische Eisenbahn e.V. in der Brauschänke

Kopp kreative Netzwerke und Förderstellen kennen, die ihm letztendlich halfen, endlich den Hp Gunzen auszubauen. Ein trauriger Plan, der Abriss des stolzen Empfangsgebäudes von Werdau (Sachs) an der Bahnstrecke Dresden–Werdau (sächs. DW-Linie), diente immerhin dazu, eine authentische Innenausstattung für die leere Gunzener Warthalle zu erhalten. In der Werdauer MITROPA fielen Holzverkleidungen, Dielen, Türen, Fliesen, Lampen und eine stattliche Uhr an und das, obwohl das Empfangsgebäude in Werdau erst 2003 rekonstruiert worden war. Dieses hatte die Stadt schon vor Jahren der Bahn abgekauft und wollte das Gelände nun anderweitig nutzen. „Insgesamt eine Tragödie, was da passiert ist“, erinnert sich Christoph Kopp. Aber leider



Gruppenfoto am improvisierten Bahnsteig in Gunzen zum Musikwinkelfest am 11. Mai 2024

Foto: MDR

hatte er in Gunzen nur 34 Quadratmeter zu gestalten.

Dann lobte der Freistaat Sachsen einen touristischen Innovationswettbewerb unter dem Motto „Sachsen geht weiter“. Ein Preisgeld winkte und es konnte der 3. Platz gewonnen werden. Jetzt waren endlich Mittel da, um mit dem Einbau der Werddauer Materialien und Einrichtungsgegenstände die Warthalle des Hp Gunzen beginnen zu können. Christoph Kopp und viele Eisenbahnfreunde aus Werdau und dem Oberen Vogtland nahmen sich über eine Woche Urlaub und packten mit an. Christoph Kopp erinnert sich: „In der Gunzener Warthalle wurde ein MITROPA-Raum im Stile der 1960er Jahre eingerichtet mit originalem Mobiliar und Geschirr. Wir verbauten Holzdielen aus dem Jahre 1915, kleideten die Wände mit der Holzvertäfelung aus der Mitropa und dem Königsgang ein. Alles original Werdau.“

Zwei weitere Wettbewerbe des Freistaats folgten und immer konnten erste Plätze belegt werden. Christoph Kopp stellt fest: „Ich habe dem Freistaat Sachsen viel zu verdanken. Ohne die innova-

tiven Programme hätte der Haltepunkt Gunzen niemals eine solche Entwicklung erfahren. Und dennoch war natürlich alles mit viel Arbeit verbunden.“

Von Februar bis Mai 2024 wurde schließlich am Hp Gunzen der Musikwinkelplatz angelegt. Ein ausgemusterter Rungenwagen auf einem Gleisjoch diente als Bühne.

Nun der Höhepunkt der Story: Am Wochenende 11./12. Mai 2024 veranstalteten Christoph Kopp mit Unterstützung des OVEB und des Vereins Gunzen 1409 e.V. das 1. Internationale Musikwinkelfest auf dem soeben fertiggestellten Musikwinkelplatz. Sonderzüge verkehrten im Stundentakt, die höchste Taktdichte, die jemals auf diesem Streckenabschnitt gefahren wurde. Die 116 Jahre alte Warthalle strahlte in hellstem Glanz und Musikkapellen aus dem Vogtland und Tschechien traten auf. Sie sorgten für gute Stimmung bei den rund 2 000 Besuchern. Viele von ihnen kamen aus dem BSW-Hotel Bad Elster.

Politiker und Gäste hielten Reden voller lobpreisender Worte. Die Presse war da und der MDR drehte vor Ort einen kleinen

Film. Sogar eine Blasmusikkapelle und ein Männerchor aus Christoph Kopps Heimat waren angereist.

Anlässlich des Festwochenendes erhielt Christoph Kopps Verein wieder einen Preis, dieses Mal von der Falkensteiner Stiftung. In der Laudatio hieß: „Der OVEB ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung im Musikwinkel und dessen Tradition bewusst und pflegt sie weiter. So wächst die grenzübergreifende Region weiter zusammen.“

Christoph Kopp, der vor zwei Jahren auch in die BSW-Gruppe Bw Adorf eingetreten ist, resümiert: „Vielleicht können wir mit unserem Engagement etwas anstoßen, das einen erneuten Wandel bringt.

Man bedenke z.B., dass es im Jahr 2000 in Graslitz noch 17 Musikkapellen gab und heute nur eine übrig geblieben ist.“

Peter Grunenberg, dem Regionalen Fachberater Eisenbahnerbe für Sachsen und Musiker mit Herz und Seele, ist das Zusammenspiel aller Beteiligten wichtig: „Mit dem Projekt Musikwinkel-Express hat die BSW-Gruppe Bw Adorf und der Förderverein ein sehr vorzeigbares Beispiel der Zusammenarbeit gegeben, das auch in den Medien gewürdigt wurde.“

Im Übrigen scheint Christoph Kopp auch ein Glückspilz zu sein. In unserem Wettbewerb um das schönste Titelbild der Hefte 26-50 von Bahn&Modell hatte das Los ihn als Sieger ausgewählt.

Auf dem Musikwinkelplatz des Hp Gunzen lässt es sich gut feiern, links unten der ausgemusterte Rungenwagen.

Foto: OVEB



Bekenntnisse eines ergrauten Dampflokführers (1)

(Auszug aus: „Über Hexen, Spökerie und Aberglauben bei der Eisenbahn“
von Peter Falow, Schwerin)

Seit der Nutzung des Dampfes für die Schienentraction gehörten zur Mannschaft einer Dampflokomotive in der Regel ein Lokomotivführer und eine Lokomotivheizer. Auf einem engen Führerstand hinter einem Kessel voller explosiver Energie zu stehen und durch die stockdunkle Nacht zu rasen, war nicht jedermanns Sache und hatte mit Eisenbahnantik wenig zu tun. Auf einer Dampflokomotive herrschte immer eine besondere Atmosphäre. Für Marotten war da kein Platz und das eigene Verhalten musste der erforderlichen Disziplin untergeordnet werden. Das war für die Sicherheit des Zuges und seiner Fahrgäste von enormer Bedeutung. Dazu bedurfte es einer vertrauensvollen Zusammenarbeit untereinander. Es kursierte der Spruch: „Auf dem Führerstand einer Schnellzuglok stehst du mit einem Bein im Grab, mit dem anderen im Knast.“ Natürlich war das überzogen, sollte aber die Verantwortung des Berufes unterstreichen.

In den 1950er-Jahren machten wir unsere Ausbildung zum Dampflokomotivführer meist bei älteren Kollegen, weil viele der jüngeren den Krieg nicht überlebt hatten. Wir mussten nicht wie früher oft üblich viele Jahre die Schaufel schwingen. Nach den Prüfungen wurden wir gleich auf der rechten Seite in die Verantwortung gestoßen und mussten den Regler bedienen. Wir fuhren dann mit Heizern, die unsere Väter hätten sein können. Diese älteren Kollegen waren meist noch auf dem Lande geboren und aufgewachsen. Sie kannten aus ihrer Dorf-



Auf der 64 037 fuhr der Autor 1956 als Lokführeranwärter

heit noch die „Weise Frau“ (Mutter Griebisch), waren Menschen begegnet, die ein zweites Gesicht hatten, glaubten an das Besprechen von Mensch und Tier und wussten von bestimmten Nächten, in denen die Geister (die Unnerirdschen) ihr Unwesen trieben. Sie wussten, zu welchen Zeiten man einiges nicht tat und waren überzeugt, dass es, frei nach Shakespeare, mehr Dinge zwischen Himmel und Erde gibt, von denen sich die Schulweisheit nichts träumen lässt.

Wer waren diese Lokführer und Heizer bei der Deutschen Reichsbahn, die den Krieg überlebt hatten und gleich nach dem Zusammenbruch mit hungrigem Magen auf den Dampflokomotiven unter schwierigsten Bedingungen ihren Dienst taten? Einige waren kriegsbehindert, andere waren wegen ihres Alters nicht mehr eingezogen worden oder krank und ausgelaugt aus der Kriegsgefangenschaft gekommen. Nur wenige trauten sich noch, einen Schnellzug zu befördern. Aus Sicht der Jugend waren etliche dieser



Der Autor im August 1962 als Lokführer (auf der Heizerseite) auf der Schnellzuglok 23 1059, nachdem die Brigade 350 000 km störungsfreie Laufleistung erreicht hatte

Oldies eigenartige Sonderlinge, geprägt von ihrem Beruf. Einige dieser bärtigen Ex-Beamten trugen noch ihren weißen Gummikragen oder ein Chemisette als Statussymbol. Sie ließen sich mit „Sie“ oder „Meister“ ansprechen und sprachen ihrerseits den Heizer mit „Geselle“ an. Sie wünschten nicht, dass man auf ihrer Seite die Lok bestieg und mochten es auch nicht, dass man ihnen auf dem Führerstand zu sehr auf die Pelle rückte. Manche grenzten ihren Arbeitsbereich ein, indem sie mitten durch den Führerstand einen Kreidestrich zogen. Nach Ansicht dieser Alten waren in der Dampflokomotive die vier Grundelemente der Naturphilosophen vertreten: Feuer, Erde, Wasser und Luft. Feuer war das Medium, das aus erdiger Kohle und Wasser den

Dampf freisetzte, der in den Zylindern die Kraft erzeugte. Die Luft in komprimierter Form diente in den Bremszylindern zum Abbremsen, also der Sicherheit.

Viele dieser älteren Kollegen, die bereits zwei Weltkriege oder die Flucht aus der Heimat mitgemacht hatten, hatten so viel Leid gesehen und ihre Erlebnisse waren oft so grausam, dass sie meist nicht daran erinnert werden wollten und auch nur sehr selten davon sprachen, schon gar nicht mit uns jungen „Dachsen“. Im Grunde war es eine „angeschlossene Generation“, die viele Entbehrungen hatte erleiden müssen und froh sein konnte, mit dem Leben davon gekommen zu sein. In der Altersstruktur der Belegschaft war besonders deutlich die Lücke zu spüren, die der Zweite Weltkrieg gerissen hatte.



Die heutige Traditionslok 91 134 mit dem Autor als Lokführer im Jahr 1995

Sammlung P. Falow (3x)

Die Lokpersonale hatten zu ihrer Plan-Lok ein ganz persönliches Verhältnis und behandelten sie wie ein natürliches Wesen. Die Dampflokomotive war immer weiblich und der Stammlokführer fühlte sich mit ihr verheiratet. Er gab ihr einen Namen und sprach in brenzligen Situationen mit ihr. Je nachdem wie die Lokomotive sich verhielt, wurde sie gelobt oder getadelt. Wenn sie rollierte oder schleuderte (wenn die Kraft der Lok größer war, als die Reibung zwischen Rad und Schiene) sagte der Lokführer: „Hör auf zu strampeln!“ Und wenn er sie gut behandelte, reagierte sie mit guten Leistungen, anderenfalls mit Störungen. Saßen die Lokführer dann mal privat in

der Gastwirtschaft beim Bier zusammen, dann kreisten stets auch die Lokomotiven zwischen den Biergläsern.

Den Glauben an Übernatürliches hat es zu allen Zeiten und in allen Gesellschaftsschichten gegeben. Die Eisenbahner bildeten da keine Ausnahme. Es ist schon erstaunlich, dass Lokpersonale, als Techniker absolute Realisten, die aufgrund ihrer hohen Ausbildung die komplizierte Mechanik der Dampflokomotive bis ins kleinste Detail beherrschten und ihre Entscheidungen nach technischen Kriterien zu Gunsten der Sicherheit fällten, sich doch manchmal auch vom Aberglauben beeinflussen ließen. Davon berichten wir im nächsten Heft.

40 Jahre BSW-Gruppe „E 44 119 Lichtenfels“

Christian Gloël, Reckendorf (Kreis Bamberg) – ehemalige BSW-Gruppe E 44 119 Lichtenfels

Seit dem Frühjahr 1984 bestand in Lichtenfels eine BSW-Freizeit-/Kulturguppe, die sich zum Ziel gesetzt hatte, die Lokomotive E 44 119 zu erhalten. Etwa 50 Eisenbahner und Eisenbahnfreunde hatten sich dieser Aufgabe verschrieben. In diesem Jahr wurde nach dem Zusammenschluss mit der BSW-Gruppe „Historisches Bw Lichtenfels/Depot DB Museum“ das 40. Gruppenjubiläum gefeiert.

Die Kleinstadt Lichtenfels liegt im nördlichen Bayern im Obermaintal. 1844 erreichte die Bautätigkeit an der ersten bayerischen Staatseisenbahn die Korbmacherstadt. König Ludwig I. hatte nach einigem Zögern entschieden, Bayern vom Bodensee im Südwesten bis zur Reichs-

grenze im Nordosten bei Hof mit einer Eisenbahn zu verbinden. 566 Kilometer mit anspruchsvollen Trassierungen und Bauwerken waren von den Ingenieuren zu planen und zu bauen. Genannt sei die König-Ludwig-Brücke über die Iller in Kempten, die Günzacher Steige, der Burgbergtunnel bei Erlangen und die Schiefe Ebene bei Neuenmarkt-Wirsberg. An der Ludwig-Süd-Nord-Bahn entwickelte sich Lichtenfels zu einer mittleren Station der Magistrale München–Berlin. Erst der Bau der Strecke über Coburg, Meiningen nach Eisenach brachte Lichtenfels 1859 den Status als Bahnknoten im Fernverkehrsnetz der Deutschen Eisenbahnen ein. 1891 wurde in Lichtenfels eine königlich-bayerische

E 44 119 mit Pendelzug zum Altbau-Abschied am 22. Juli 1983 in Würzburg Hbf





E 44 119 zur Hauptuntersuchung 1989 im AW München-Freimann

Betriebswerkstätte eröffnet. Mehrere hundert Menschen fanden in dem Betriebswerk Arbeit. Drehscheibenwärter, Heizer, Schlosser und weitere Handwerker aus allen Fachrichtungen, Verwaltungspersonal und natürlich Lokomotivführer bevölkerten die Dienststelle. Von hier aus wurden die Züge nach Bamberg–Nürnberg, Würzburg–Aschaffenburg, Coburg–Meiningen–Eisenach, Saalfeld–Leipzig sowie nach Hof mit Lok- und Zugpersonal besetzt. Aber auch die verträumten Nebenbahnen, links und rechts von den Hauptstrecken abzweigend, gehörten zu den Lichtenfelser Diensten. Nordhalbes Thurnau, Rossach, Bad Rodach zählten zu dieser Kategorie. Immer schon stand das Betriebswerk Lichtenfels dabei in Konkurrenz zum größeren und bedeutenderen Standort im nahen Bamberg. Oft war das Hindernis politisch motiviert. Das streng katholische, schwarze Bamberg wurde meist dem roten Lichtenfels vorgezogen.

Im Zuge der Kriegsvorbereitungen wurde die Strecke Nürnberg–Leipzig elektrifi-

ziert. Bamberg bekam 1938 mit E 44 084 die erste elektrische Lokomotive zugewiesen. Im Mai 1939 erreichte der Fahrdrabt beide Städte. Auch nördlich von Lichtenfels wurden im Betriebswerk Pressig-Rothentkirchen, u. a. für den Schiebebetrieb über die Frankenalb, die ersten elektrischen Lokomotiven stationiert. Lichtenfels ging dabei leer aus. Elektrische Lokomotiven waren hier nie beheimatet. Allerdings wurden die Lokomotiven der Nachbarbetriebswerke hier gewartet und von Lichtenfels aus eingesetzt.

1983 zeichnete sich das Ende der Altbau-Elloks bei der Deutschen Bundesbahn ab. Drei Schüler aus der Gegend hatten sich für die Technik begeistert und schlugen dem Vorstand im Lichtenfelser Betriebswerk vor, eine Lokomotive der Baureihe E 44 als Denkmal in Lichtenfels aufzustellen. Die Antwort war ernüchternd: „Ich kann mir nicht vorstellen, dass sich die Deutsche Bundesbahn in ihrer derzeitigen Lage so etwas leisten kann.“ Doch es sollte anders kommen. Schon wenige Wochen nach dem ernüchternden Gespräch



**Lokführer (Lokomotivbetriebsinspektor)
Horst Ambos im Oktober 1988 in Frei-
lassing**

klingelte bei einem der Schüler das Telefon. Am anderen Ende der Leitung meldete sich der Lichtenfelser Vorstand und eröffnete dem jungen Eisenbahnfreund, dass es entgegen seiner Einschätzung doch einen Weg gibt, eine Lokomotive der Baureihe 144 hier zu stationieren oder sogar betriebsfähig zu erhalten und für Sonderzüge einzusetzen. Er habe mit Horst Ambos auch schon einen Lokführer, der mit den drei Eisenbahnfreunden das Vorhaben angehen würde. Alles Weitere könnte in einem Gespräch geklärt werden. Begeistert und erwartungsvoll kamen die drei Schüler ins Lichtenfelser Betriebswerk. Die Gesprächsrunde war durchaus hochkarätig besetzt: Neben zwei Loko-

motivführern und den drei Jungs war auch der Dezernent 21a der Bundesbahndirektion Nürnberg Dr. Dr. Klaus Huber sowie vom Verkehrsmuseum Nürnberg Herr Wolfrum erschienen. Beide waren bundesweit auf der Suche nach Eisenbahnern, die bereit wären, unter dem Dach des BSW eine Freizeitgruppe zu gründen, um historische Lokomotiven zu betreuen und diese Lokomotiven 1985, im 150. Jubiläumsjahr der deutschen Eisenbahn, für Sonderzüge und Ausstellungen verfügbar zu machen. Das Vorhaben war in trockenen Tüchern und nahm einen rasanten Verlauf.

Bereits im März 1984 traf die Lokomotive 144 059-3 in Lichtenfels ein, die ursprünglich als Museumslokomotive erhalten werden sollte. Schließlich wurde entschieden, die Lokomotive 144 119-5 mit günstigeren Untersuchungsfristen in den Museumsbestand zu übernehmen. Am 14. Mai 1984 wurde 144 119-5 nach Lichtenfels überstellt, um mit ersten Aufarbeitungen zu beginnen. Am 24. Mai 1984 fand die Gründungsversammlung der BSW-Freizeitgruppe „E 44 119“ statt. Bereits am 21./22. Juli 1984 bespannte diese Maschine erste Sonderzüge im Raum Würzburg. Im Jubiläumsjahr der Deutschen Eisenbahn wurde E 44 119 bei zahlreichen Ausstellungen und Sonderfahrten eingesetzt und von Lichtenfelser Personalen betreut. 1989 bekam die Lokomotive im Ausbesserungswerk München Freimann sogar noch eine Hauptuntersuchung und war bis Februar 2001 betriebsfähig.



Lokführer (Lokomotivbetriebsinspektor) Karl Daum bei einem Tag der offenen Tür im Oktober 2004 in Lichtenfels
Fotos: C. Gloël (4x)

Immer wieder mit Sonderzügen unterwegs, wurde E 44 119 auch zu Planleistungen auf ihren Stammstrecken nach Ludwigsstadt und Coburg eingesetzt. Am 21. Februar 2001 liefen die Untersuchungsfristen der E 44 119 aus. Die letzte Zugleistung war eine Übergabefahrt nach Coburg und zurück. Danach wurde die Museumslokomotive im Lichtenfelser Lokschuppen abgestellt. Derzeit werden die E 44 119 und weitere Museumsexponate von einer jüngeren Eisenbahnergeneration, von der BSW-Gruppe „Historisches Bahnbetriebswerk Lichtenfels“, betreut. Daher fusionierte die BSW-Gruppe „E 44 119“ Anfang 2022 mit der BSW-Gruppe „Histo-

risches Bahnbetriebswerk Lichtenfels“. Die Gründungsmitglieder der BSW-Gruppe „E 44 119“ treffen sich noch monatlich zur Archivarbeit und zum geselligen Beisammensein.

E 44 119 – ein „Mädchen“ für alles

Baujahr 1941, Wiener Lokomotivfabrik AG, Wien-Floridsdorf (WLF), Fabrik-Nº 3229
Erster Plan-Einsatz: Bw Bamberg 1941-1943
Letzter Plan-Einsatz: Bw Würzburg 1981-1984, z-Stellung: 23. Juli 1984, Ausmusterung in den Museumsbestand 31. Juli 1984

Eigentümer DB Museum Nürnberg, Außenstelle Lichtenfels (buchmäßig als 188 442-8)

Die Gründung der Deutschen Reichsbahn vor 100 Jahren

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Am Ende des Ersten Weltkrieges, im November 1918, waren die deutschen Länderbahnen in einem bedauernswerten Zustand. Alle fuhr auf Verschleiß und konnten sich selbst nicht mehr regenerieren. Auch der Gedanke einer Länderbahn-Betriebsgemeinschaft wurde durch die revolutionären Umwälzungen, vom Kaiserreich zur Republik, nicht weiter verfolgt. Dennoch oder vielleicht gerade deshalb, schaffte es die Eisenbahn, in die Verfassung der neu gegründeten Weimarer Republik aufgenommen zu werden. Im Artikel 89 heißt es:

„Aufgabe des Reiches ist es, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten.“ Im Artikel 92 stand weiter: „Die Reichseisenbahnen sind als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten...“, das nach Artikel 171 spätestens am 1. April 1921 zu bilden sei. Solange konnte und wollte in der Praxis niemand mehr warten. Deshalb liest oder hört man vielfach, dass die Deutsche Reichsbahn am 1. April 1920 gegründet worden sei. Doch an diesem Tag fand „lediglich“ die Verreichlichung der deutschen Länderbahnen statt. Und das auch noch rückwirkend, denn erst am 30. April 1920 unterzeichneten Reichspräsident Friedrich Ebert und Reichsverkehrsminister Dr. Johannes Bell das „Gesetz betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich“ (RGBl. 1920, S. 773, N° 95). Darin steht im Schlussprotokoll zu § 24, 6. II:

„Mit dem 1. April 1920 übernimmt das Reichsverkehrsministerium die oberste Leitung der Reichseisenbahnen und die Vertretung der Verwaltung gegenüber der Reichsregierung, dem Reichsrat und der Nationalversammlung. Ihm steht hierzu ein durchgreifendes Anordnungsrecht zu.“

Damit gingen die acht deutschen Länderbahnen mit insgesamt 53 560 Kilometern Streckenlänge in Reichseigentum über und wurden als Reichseisenbahnen zusammengefasst. Sie unterstanden dem neuen Reichsverkehrsminister Gustav Bauer. Eine Unternehmensgründung fand jedoch nicht statt. Auch eine neue Uniform blieb vorerst aus. Man trug die alten Länderbahnuniformen ab.

Am 25. Juni 1920 übernahm ex-Generalleutnant Wilhelm Groener das Reichsverkehrsministerium. Er legte mit Erlass vom 21. Juni 1921 formell den Namen Deutsche Reichsbahn fest. Ein Jahr später war es dann an der Zeit, auch die Eisenbahn-Direktionen neu zu benennen. Am 6. Juli 1922 gab Wilhelm Groener eine Anordnung zur „Bezeichnung der Behörden und sonstigen Stellen der Reichsbahn“ heraus. Darin wurde u. a. angewiesen:

„1. Eisenbahn-Generaldirektionen und Eisenbahndirektionen haben in Zukunft die Bezeichnung 'Reichsbahndirektion' (abgekürzt RBD) zu führen. Der Ortsname ist der Bezeichnung anzufügen, z. B. 'Reichsbahndirektion Berlin'. Dienststellen, aus deren Namen die Bestimmung nicht hervorgeht, haben vor ihrer bisherigen Bezeichnung die Worte 'Deutsche Reichsbahn' zu führen, [...].“



Logo DR 1924

Damit tauchte wieder der Begriff Deutsche Reichsbahn auf. Ein diesbezügliches Unternehmen gab es aber immer noch nicht. Erst knapp zwei Jahre später, am 12. Februar 1924, erließ die Reichsregierung eine Notverordnung über die Schaffung eines Staatsunternehmens „Deutsche Reichsbahn“ (RGL Teil I, Jahrgang 1924, N° 10, Seite 57). Dabei handelte es sich um ein selbstständiges, eine juristische Person darstellendes wirtschaftliches Unternehmen, das die im Eigentum des Reiches stehende Eisenbahn verwaltete und betrieb. Der jetzige Reichsverkehrsminister Dr. Rudolf Oeser unterzeichnete die Bekanntmachung an die Mitarbeiter der Bahn mit „Der Leiter des Unternehmens ‚Deutsche Reichsbahn‘ – Oeser – Reichsverkehrsminister“. Der neue Rechtszustand dieses Staatsbetriebes trat am 15. Februar 1924 in Kraft.

Im Ergebnis des Ersten Weltkrieges hatte Deutschland enorme Reparationsleistungen zu erbringen. Auf Verlangen der Siegermächte wandelte sich daher der Staatsbetrieb „Deutsche Reichsbahn“



DRG-Zugführer in Uniform von 1924
Foto: Bundesarchiv, Bild 102-01342/CC BY-SA 3.0

sechs Monate später in eine privatwirtschaftliche Gesellschaft um, die Gewinne zu erwirtschaften und allein durch ihre Größe den Hauptanteil der Kriegsschul-

den des Ersten Weltkrieges aufzubringen hatte (Dawes-Plan). Außerdem konnte nur dadurch die französisch-belgische Besatzung im Ruhrgebiet beendet werden. Das diesbezügliche „Reichsgesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ (Reichsbahngesetz)“ datierte vom 30. August 1924 (RGBl Teil II, Jahrgang 1924, N° 32, S. 272-289) und trat am 11. Oktober 1924 in Kraft. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) bekam nur das Betriebsrecht, das Eigentum an Anlagen und Fahrzeugen blieb beim Reich. Damit hatte die Reichsregierung nun, entgegen 1920-1923, kaum mehr Einfluss auf die DRG. Diese konnte die Einnahmen und Ausgaben (bes. die Personalkosten) selbstständig wirtschaftlich gestalten. Die DRG bekam einen Generaldirektor, der nach kapitalistischen Grundsätzen handelte (1924 bis 1926 Rudolf Oeser, 1926 bis 1945 Julius Dopfmüller).

Im Ergebnis eines Wettbewerbs wurde 1924 für alle Reichsbahnbeamten eine einheitliche Dienstkleidung (Uniform) eingeführt, bei der auf die meisten der bis dahin üblichen Abzeichen und Verzierungen verzichtet wurde. Der Dienstrang und die jeweilige Sparte waren an den Kragenspiegeln erkennbar.

Die DRG hatte pro Jahr eine Wiedergutmachungssumme von 600 Millionen Reichsmark an die Bank für den Internationalen Zahlungsausgleich zu entrichten (Reparationsleistungen). Dennoch schaffte es die DRG in den Jahren 1925-1932, die Kriegs- und Inflationssschäden einigermaßen zu beseitigen und Reserven anzusammeln, die es ihr ermöglichte, zwar knapp, aber doch ohne Zusammenbruch über die Krisenjahre 1930-1932 hinwegzukommen. Dabei senkte die DRG die Beschäftigten-



Logo DRG

zahl von 713 000 im Jahr 1929 auf 583 000 im Jahr 1933. Endlich, am 9. Juli 1932, wurde Deutschland durch das Abkommen von Lausanne von allen Reparationsleistungen befreit. Damit entfielen auch die finanziellen Verpflichtungen der DRG. Sie konnte aufatmen und investieren.

Ab 1925 ließ die DRG Einheitsdampflokomotiven bauen und ab 1926 einen genormten Reichsbahnoberbau mit Holzschwellen. Im selben Jahr begann auch eine Eisenbahn-Plakatwerbung, da die DRG den zunehmenden Kraftverkehr fürchtete (s. Seite 47). Mit Beginn des Winterfahrplanes 1928/29 wurde die 4. Wagenklasse abgeschafft. Gleichzeitig wurden die Tarife in der 2. und 3. Klasse gesenkt: ein Kilometer kostete fortan in der 1. Klasse 11,2 Pfennige (Pf.), in der 2. Klasse 5,6 Pf. und in der 3. Klasse 3,7 Pf. 1931 führte die DRG bei den Personentarifen die Netzkarte ein, die sich bis heute als verkehrswerbend erwies.

Nach der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933 unter Hitler wurde

Deutschland diktatorisch regiert und wieder aufgerüstet. Die DRG spielte dabei eine entscheidende Rolle, sodass eine erneute Verreichlichung in der Luft lag. Bei einem Streckennetz von 53 433 Kilometern versuchte die DRG den Aufbruch in die Moderne mit einem Schnelltriebwagen-Netz (Fliegende Züge VT 04) und Stromlinien-Dampflok (Borsig 05 001/2, Henschel 61 001/2). Im Juni 1933 wurden die Reichsautobahnen als Zweigunternehmen der DRG angegliedert. Am 1. September 1933 traten vollständig neu bearbeitete Fahrdienstvorschriften (FV) einheitlich für das ganze Deutsche Reich in Kraft. Ab Juli 1935 bekam das Reichsbahnpersonal eine neue Uniform im militärischen Stil mit Fach- und Spartenabzeichen und Achselstücken. Am 1. Mai 1935 wurde die Saar-Eisenbahn in die DRG eingegliedert. Das Gesamtstreckennetz der DRG umfasste jetzt 68 728 Kilometer (davon 30 330 km Haupt-, 27 209 km Neben- und 10 496 km Kleinbahnen). Von Juli bis Oktober 1935 fand eine Jahrhundert-Ausstellung der Deutschen Eisenbahnen in Nürnberg statt. Den Abschluss der pompösen Feierlichkeiten bildete am 8. Dezember 1935 eine große Fahrzeugparade unter Teilnahme von Reichskanzler Adolf Hitler und DRG-Generaldirektor Dr. Julius Doprmüller. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn veröffentlichte dazu die umfangreiche, in Leinen gebundene Jubiläumsschrift "Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen". Auf 569 Seiten wurden alle Aspekte der Entwicklung und des Standes der Eisenbahnen in populärer Darstellung behandelt und publikumswirksam bebildert. Eine zweite Auflage folgte 1938. Als Herausgeber fungierte jetzt das Reichsverkehrsministerium, denn mit dem „Gesetz zur

Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn“ vom 10. Februar 1937 (RGBl, Teil II, Jahrgang 1937, N° 8, S. 47) wurde die DRG wieder unter Reichshoheit gestellt und erhielt als Staatsbahn den Namen Deutsche Reichsbahn (DR) zurück. Das gesamte Vermögen der DRG wurde in ein „Sondervermögen“ des Deutschen Reiches verwandelt, die bis dahin selbständige DRG-Hauptverwaltung in Berlin ging als „Eisenbahnabteilung“ ins Reichsverkehrsministerium ein und der Reichsverkehrsminister und Generaldirektor fusionierten nach dem „Führerprinzip“ in einer Person (bis 1945 Julius Doprmüller).

Die bisherigen kleingeschriebenen Abkürzungen der Reichsbahndienststellen

Sonderausgabe des Amtlichen Nachrichtenblattes „Die Reichsbahn“ 1935, Format 21 x 30 cm; Broschur, 352 Seiten

Herausgeber: DRG-Hauptverwaltung Berlin, <https://bahnbuch.de>



(z.B. „Rbd“) passte auch nicht mehr zum NS-Größenwahn. Am 15. April 1937 ordnete daher das Reichsverkehrsministerium die Großschreibung („RBD“) an. Ab Januar 1938 prangte ein neues Hoheitszeichen (Reichsadler mit Hakenkreuz und den Buchstaben "D" und "R") an allen größeren Reichsbahn-Dienststellen und vielen Fahrzeugen – wobei das „DR“ doppeldeutig war, entweder „Deutsches Reich“ oder „Deutsche Reichsbahn“.

Im März 1938 übernahm die DR die Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) und die Bahnen im Sudeten- und Memelland sowie einige deutsche Privatbahnen mit insgesamt 6 200 Kilometern. Am 4. Juli 1939 wurde ein neues Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) erlassen. Im § 1 ist zu lesen: „Das Reich verwaltet unter dem Namen Deutsche Reichsbahn das Reichseisenbahnvermögen als ein Sondervermögen des Reichs mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung.“

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges endete die zivile „Schienen-Euphorie“ im Dritten Reich, da die Kriegsproduktion wichtiger wurde. Es fanden nur noch Um- und Ausbauten an den Eisenbahnanlagen statt, an denen strategisches Interesse bestand. 1941-1943 wurden nochmals sieben deutsche Privatbahnen aus militärischen Gründen verstaatlicht, u. a. die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahngesellschaft (ehemalige Staatsbahn von Mecklenburg-Strelitz). Die DR fuhr auf Verschleiß und gab den Slogan aus „Räder müssen rollen für den Sieg!“ Am 7. Dezember 1943 wurde erstmals der „Tag des Deutschen Eisenbahners“ begangen, vornehmlich Durchhalte-Orden zu verteilen. Im jetzigen Deutschen Reich umfasste

die DR 8 894 Kilometer Strecken (ohne besetzte Gebiete).

Nach Kriegsende gingen viele Ostgebiete und deren Eisenbahnen für die DR verloren. Sie hatte außerdem Reparationsleistungen an die Siegermächte zu erbringen. Besonders die Sowjetisch Besetzte Zone (SBZ) musste enorme Mengen Wirtschaftsgüter an die Sowjetunion liefern. Ganze Eisenbahn-Strecken und -Werke wurden abgebaut und mit Lok- und Wagen-Kolonnen nach Osten verbracht. Von rund 6 000 Kilometern zweigleisiger Strecken blieben in der SBZ nur noch ca. 1 000 Kilometer übrig. Manche Neben- oder Kleinbahn verschwand ganz. Das ostdeutsche Eisenbahn-Anlagevermögen reduzierte sich um 30 Prozent. Dazu kamen Flüchtlingsströme, die den Personenverkehr enorm belasteten.

In den vier Besatzungszonen entstanden mit Befehlsgewalt unterschiedliche Eisenbahn-Verwaltungen, allerdings noch unter dem Einheitsnamen „Deutsche Reichsbahn“. In den Westzonen erholte sich der Eisenbahnverkehr relativ rasch, da „Entnahmen“ kaum vorkamen und die Währungsreform 1948 die Wirtschaft belebte. In der amerikanischen und englischen Zone entstand die „Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ (Bizone). In der der französischen Zone wurde der Begriff „Deutsche Reichsbahn“ im Juli 1946 verboten. Die Eisenbahnen dort wurden als „Französische Eisenbahnen der französisch besetzten Zone“ bezeichnet. Am 8. April 1949 schloss sich Frankreich der Bizone an, die sich damit zur Trizone erweiterte. Als sich am 23. Mai 1949 die Bundesrepublik Deutschland (BRD) gründete, war für die Trizone der Name „Deutsche Reichsbahn“ überholt.

Am 7. September 1949 wurde sie umbenannt in „Deutsche Bundesbahn“ (DB). Damit schied der Westteil der deutschen Eisenbahn mit knapp 40 000 Streckenkilometern und ca. 530 000 Beschäftigten aus dem Namensverbund „Deutsche Reichsbahn“ aus.

In der SBZ und der späteren DDR blieb man der „Deutschen Reichsbahn“ (DR-Ost) treu, nicht wegen der Tradition, sondern weil sie in Westberlin alle Bahnimmobilien besaß und den Betrieb weiterführte. Diesen Stachel im Vorposten des Kapitalismus wollte man nicht aufgeben. Ein weiterer Punkt waren die Auslandsvermögen der DR. Speziell davon betroffen war die Schlafwagen- und Speisewagen-gesellschaft MITROPA. Vielleicht scheute man parallel dazu auch die enormen Kosten einer Namensänderung.

Am 1. April 1946 führte die DR-Ost die Einheitsämter ein, die sich nun Reichsbahnämter (RBA) nannten. Sie vereinten die Dienstzweige Betrieb- und Verkehr, Anlagen, Wagen- und Maschinenwirtschaft sowie Signal- und Fernmeldewesen. Neu entstanden die Reichsbahndirektionen Cottbus und Pasewalk/Greifswald. Die RBD Magdeburg wurde wiederbelebt. 1945 existierte auch kurzzeitig eine RBD Wittenberge und eine RBD Zwickau.

Am 1. April 1949 übernahm die DR-Ost 112 Eisenbahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs aus privater und kommunaler Hand. Diese Bahnen mit insgesamt 3 970 Kilometern Streckenlänge gingen in die Betriebsführung und Nutznießung der DR-Ost über (nicht aber in deren Eigentum). Die DR-Ost bewirtschaftete jetzt ein Streckennetz von ca. 15 000 Kilometern mit rund 250 000 Beschäftigten.

Mit Gründung der DDR am 7. Oktober 1949 avancierte die DR-Ost zur Staatsbahn der DDR, obwohl der sozialistische ostdeutsche Staat die Rechtsnachfolge des Deutschen Reiches ablehnt. Von nun an ist mit „Deutsche Reichsbahn“ (DR) ein ziemlich veränderter, volkseigener Betrieb gemeint, der seine finanzwirtschaftliche Autonomie verliert und in den Staatshaushalt integriert wird. Damit unterbleiben dringende Investitionen zu Gunsten anderer volkswirtschaftlicher Notwendigkeiten.

1951 startet in der DDR der erste Fünfjahrplan, der auch für die DR zentrale Planvorgaben vorsieht, z.B. Senkung der Güterwagen-Umlaufzeiten von 3,86 Tage (1951) auf 3,00 Tage (1955). Die Planerfüllung wird zum obersten Gebot. Die Aktivistenbewegung soll außergewöhnliche Leistungen zur täglichen Norm erheben. Dazu gehört u.a. mit einer Dampflok 500 Kilometer pro Tag zu schaffen bzw. die Laufleistung zwischen den Hauptuntersuchungen von 100 000 auf 150 000 Kilometer zu erhöhen.

Im Mai 1951 ordnet der DR-Generaldirektor an, die bisherige (nazistische) Großschreibung von RBD, RBA, RAW usw. wieder in Kleinschreibung Rbd, Rba, Raw usw. zu ändern. Die DR-Eisenbahner bekommen eine Berufsbekleidung mit breiten Schulterstücken (Quarkseln) nach sowjetischem Vorbild sowie farbigen Biesen je nach Hauptdienstzweig an Mütze, Kragenspiegel, Schulterstücken und Hose. Auf den Schulterstücken prangen besondere Spartenabzeichen, z.B. „Rad mit R“ für Rangierpersonal. Ab Juni 1951 wird der DR-Reisezugverkehr in die BRD einem strengen Grenzregime unterworfen. Es verkehren nur noch wenige Interzonenzüge über festgelegte Grenzübergangsstellen.

Im Juli 1952 startet eine Verwaltungsreform mit „Polit-Abteilungen“ auf allen DR-Leitungsebenen. Damit beginnt die direkte Einflussnahme der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) auf die operative Arbeit. Die DR beginnt auch mit einer eigenen Berufsausbildung für Schulabgänger sowie der Fach- und Hochschulausbildung in eisenbahntypischen Fachrichtungen. Die DR wird zum größten volkseigenen Betrieb der DDR.

Im März 1952 bekommt die DR die requirierten Elektroloks und die technischen Anlagen des Bahn-Kraftwerkes Muldenstein von der Sowjetunion zurück, muss dafür aber 355 fabrikneue Weistreckenpersonenwagen in russischer Breitspur liefern. So beginnt Mitte 1955 eine bescheidene Wiederelektrifizierung der DR, zuerst im Raum Halle (Saale)–Magdeburg–Bitterfeld–Leipzig.

Nach sowjetischem Vorbild führt man 1954/55 den Dispatcherdienst auf allen DR-Leitungsebenen ein. Damit soll die Infrastruktur besser verwaltet und kontrollierbar werden (s. Bahn&Modell Heft 51, Seite 53 ff).

1955 werden die DR-Einheitsämter umstrukturiert. Die Reichsbahnämter neuen Typus sind nun nur noch für die Dienststellen des Betriebs- und Verkehrsdienstes zuständig. Alle anderen technischen Dienststellen unterstehen jetzt der jeweiligen Verwaltung in den acht Reichsbahndirektionen. Die 19 Reichsbahnausbesserungswerke (Raw) werden zu einer eigenen Hauptverwaltung im Ministerium für Verkehrswesen zusammengefasst (ab 1971 Rbd-Aw). Seit 1965 gibt es außerdem eine Reichsbahnbaudirektion (Rbbd).

Mit der DR-Uniformordnung von Oktober 1957 werden die „russischen“ Schul-



R-Eisenbahnerin Baret mit eigenartiger Kordel, hier eine Lehrausbilderin mit „BA“ (Berufsausbildung) auf den breiten Schulterstücken.

terstücke wieder abgeschafft und die Revers-Jacken eingeführt, die mit Hemd und Schlips zu tragen sind. Auf den malernen (deutschen) Schulterstücken entfallen die Spartenabzeichen und mit maximal vier Sternen wird der Dienstgrad angezeigt. Die Farbe der Biesen an Mütze, Kragenspiegel, Schulterstücken und Hose ändern sich nochmals und stehen nun für den jeweiligen Hauptdienstzweig:

Rot	Betriebs- und Verkehrsdienst (BV)
Blau	Maschinendienst (M)
Grün	Bahnanlagen (A)
Gelb	Sicherungs- und Fernmeldewesen (SF)
Grau	Wagendienst (W)

Mit kleinen Veränderungen bleiben die Uniformen nun so bis zum Jahr 1991.



DR-Uniform 1957-1991



1961 werden im Bw Halle P erste Lokführerinnen zugelassen und mit Blumen begrüßt.

Foto Sammlung DB AG

1966 bricht die DR-Streckenelektrifizierung ab, weil die Sowjetunion Großdieselloks und preiswertes Erdöl liefern kann. Mitte der 1970er Jahre geht die Elektrifizierung weiter, da die Ölkrise die Preise massiv ansteigen lässt und die Sowjetunion nun für das Erdöl Devisen fordert (Stand elektr. Strecken 1966: 733 km, 1993: 4 325 km).

1968 nimmt die DR den Containerverkehr auf und baut Containerumschlagplätze auf bedeutenden Güterbahnhöfen.

1974 beginnt die DR das Vorhaben „Zentrale Oberbauerneuerung“, das der Netzstabilisierung und der Standfestigkeit des Gleisnetzes dient. Parallel dazu läuft das „Programm zweites Gleis“ besonders in den Haupttransportrichtungen Nord-Süd und

Der erste DR-Contan
erzug fährt am 26. Juni
1968 von Dresden-Neu-
stadt zum neuen Rosto-
cker Überseehafen und
wird dort mit einer klei-
nen Feier begrüßt.
Foto: Hist. Sammlung
DB AG



umgekehrt (Stand zweigleisig 1970: 2 457
km, 1980: 3 840 km). Die letzten Bahnsteig-
sperren werden 1974 abgeschafft.

1975 avanciert erstmals eine Frau zum
Vize-Präsidenten einer Reichsbahndirekti-
on (Renate Fölsch in Schwerin). 1982 wird
sie Präsident und bleibt es bis 1990.

Ende Oktober 1976 beginnt der Städ-
teexpress-Verkehr zwischen den Bezirks-
städten und Berlin. Ein Glücksfall für die
DR, denn die Tschechoslowakische Staats-
bahn (ČSD) kann in der DDR gebaute
Reisezugwagen wegen Zahlungsschwie-
rigkeiten nicht abnehmen. So kommen

Die Städteexpresszü-
ge der DR werden zum
Jugendobjekt erklärt.
Das Zugbegleitpersonal
darf nicht älter als 28
Jahre und muss in der
Staats-Jugendorganisa-
tion „Freie Deutsche Ju-
gend“ (FDJ) organisiert
sein.
Foto: Hist. Sammlung
DB AG





Die größte Fahrzeugparade der DR findet am 7./8. April 1989 bei Riesa statt. Foto: Kir-sche

diese Wagen zur DR, die damit eine neue, bevorzugte Zuggattung einführen kann, mit hoher Reisegeschwindigkeit, wenigen Unterwegshalten und Blockzugbildung (zwischen den Wagen der 1. und 2. Klasse läuft stets ein Speisewagen).

Im Jahr 1980 beginnt die konsequente, staatlich sanktionierte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Zeitweise befördert die DR mehr Güter als die DB mit ihrem mehr als doppelt so großen Netz, da in der DDR gesetzlich vorgeschrieben ist, alle Massen-Transporte über 50 Kilometer auf die Schiene zu bringen. 1986 erreicht die DR einen Güterbeförderungsgrad von 86 Prozent. Daher fährt die DR stets am Limit und hat immer Arbeitskräftemangel, denn die Bezahlung, auch der mittleren Leitungskader, lässt sehr zu wünschen übrig.

Im Januar 1984 geht die von der DR betriebene S-Bahn in Westberlin in die Hände der Westberliner Berliner Verkehrsbetriebe über.

Ab 1987/88 gibt die DR nur noch einen Jahresfahrplan heraus, der im Mai beginnt und endet.

Am 8. April 1989 organisiert die DR in Riesa eine herausragende Fahrzeugparade zum 150-jährigen Jubiläum der Strecke Leipzig–Dresden. Es soll das Pendant zur Feier „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ der DB 1985 in Nürnberg sein.

In der DDR spürt man immer mehr den Widerspruch zwischen offiziellen Meldungen und den tatsächlichen Gegebenheiten. Nicht nur das private, sondern auch das Arbeitsleben erfordert ein übergroßes Organisationstalent. In der DDR setzt eine Ausreisewelle ein. So gerät auch die DR in einen großen Umbruch. Mit ca. 25.000 Angestellten beschäftigt sie etwa so viel wie die DB, die fast doppelt so groß ist. Doch die DR-Infrastruktur ist arg sanierungsunfähig. Nur 30 Prozent des Schienennetzes sind elektrifiziert. Die Bahnchefs von DR und DB vereinbaren daher bereits am 1. April 1990 eine gemeinsame Pla-

nungsgesellschaft, die aber vom Bundesminister für Verkehr zurückgepfiffen wird.

Am 1. Juli 1990 tritt die Währungsunion in Kraft. Auch in der DDR wird die DM offizielles Zahlungsmittel. Gleichzeitig entfallen alle innerdeutschen Grenzkorrollen und die DR übernimmt wieder den S-Bahn-Verkehr in Westberlin.

Mit der Organisationsanweisung zur Neuordnung der Reichsbahndirektionen vom 1. August 1990 beginnen die ersten großen Veränderung bei der DR. Die Rbd-Strukturen mit Vize-Präsidenten und Verwaltungsleitern werden, wie bei den Bundesbahndirektionen üblich, durch Hauptabteilungen, Fachbereiche und Abteilungen ersetzt.

Am 3. Oktober 1990, am 1. Tag der Deutschen Einheit, übernimmt die DR westdeutsche Rechtsnormen im Eisenbahnverkehr mit dem Ziel, DR und DB zusammenzuführen. Die DR strukturiert sich analog der DB. Die DR-Leitungskader werden sukzessive durch DB-Führungspersonal ersetzt. Ab dem 15. Oktober 1990 gibt es nur noch fünf Reichsbahndirektionen: Berlin, Halle, Dresden, Erfurt und Schwerin. Die Organe der DR-Dispatchers werden in Betriebsleitstellen umbenannt.

Am 1. September 1991 übernimmt DB-Chef Heinz Dürr in Personalunion auch den Vorstandsvorsitz der DR. Zum 30. September ist die Bildung von DR-Hauptdienststellen (mit jeweils mindestens 250 Beschäftigten) abgeschlossen. Die Leiter der Hauptdienststellen sind dem Präsidenten der Reichsbahndirektion direkt unterstellt. Damit können im Betriebs- und Verkehrsdienst 1992 die Reichsbahnämter entfallen.

Ab 1. Januar 1992 tragen die DR-Eisenbahner die Dienstkleidung der DB mit

kleinen Abweichungen im Detail. An den Mützen und dem linken Ärmel steht DR anstatt DB. Ende 1992 wird die allgemeine Uniformpflicht bei beiden Staatsbahnen ganz aufgehoben. Nur noch die kundenorientierten Berufsgruppen wie Zugführer, Zugschaffner und Lokführer symbolisieren durch eine schlichte Dienstkleidung die Zugehörigkeit zur großen Familie der Eisenbahner.

1992/93 werden die gesetzlichen Grundlagen für eine Fusion beider deutscher Staatsbahnen geschaffen. Am 1. Januar 1993 wird die Struktur der DR-Zentrale in Berlin die der DB in Frankfurt am Main angepasst, ebenso die Strukturen der Reichsbahndirektionen denen der Bundesbahndirektionen. Am 1. Januar 1994 vereinigen sich DR und DB zur Deutschen Bahn AG. Die DR-Schulden und die viel höheren DB-Schulden gehen auf das neu gegründete Bundeseisenbahnvermögen (BEV) über.

70 Jahre hat die Deutsche Reichsbahn bestanden, 25 Jahre mit kapitalistischer, 45 Jahre mit sozialistischer Prägung. Uniform und Dienstränge führten zu einer halb-militärischen Organisationsform, die Disziplin und Gemeinschaftsgeist förderte und ein einzigartiges, familiäres Berufsethos hervorbrachte.

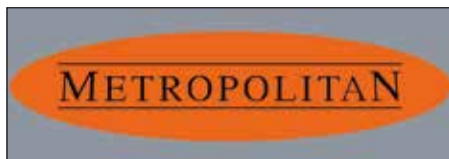
Lit.:

1. BSW-Reihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN; Grundlagen I Entwicklung der Direktionen 1835-1945, Helmut Schmidt, 2008 und Grundlagen II Entwicklung der Direktionen 1945-1993, Hans-Joachim Kirsche/Helmut Schmidt, 2010. beide Verlag Bernd Neddermeyer Berlin
2. Chronik Deutsche Eisenbahnen 1835-1995, Karlheinz Hartung/Erich Preuss, transpress Verlag Stuttgart, 1996
3. www.technikmuseum-online.de

Silberpfeil auf Schienen: Metropolitan Express Train

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von Wernern Wölke, Wetter

Als Ende 1996 die DB-Tochter Metropolitan Express Train GmbH mit Sitz in Bad Homburg gegründet wurde, nahm das die Öffentlichkeit kaum wahr. Auf der Internationalen Tourismus-Börse im März 1999 wurde dann ihr Produkt, der neue, exotische Fernreisezug „Metropolitan Express Train“ (MET) vorgestellt. Die erste MET-Garnitur mit sieben silbergrauen Reisezugwagen verließ am 16. April 1999 die Werkhallen der Fahrzeugtechnik Dessau AG in Sachsen-Anhalt. Hier in der Bauhausstadt waren die MET-Wagen entwickelt, konstruiert und gefertigt worden. Untereinander hatten sie Mittelpufferkuppelungen, da ein Trennen der Garnitur im Regelbetrieb nicht vorgesehen war. Lediglich das lokseitige Ende des Wagens 1 besaß konventionelle Zug- und Stoßvorrichtungen. Als Triebzugloks im Wendebetrieb standen vier fabrikneue Maschinen der



MET-Logo

Baureihe 101 mit speziellem Zugbus und Bordcomputer bereit. Die zwei Stammloks 101 130 und 131 waren ebenfalls silbergrau, die zwei Reservemaschinen 101 124 und 126 verkehrsrot lackiert.

Der neue Geschäftsreisezug, beheimatet in Hamburg-Eidelstedt, sollte dem Flugzeug Konkurrenz machen – vorerst auf der vielbefahrenen Strecke Hamburg–Köln. Am 12. Juli 1999 folgte eine zweite Garnitur und am 2. August 1999 begann der Planeinsatz als MET 930-939 Hamburg–Köln–Hamburg. Die Lok und alle Wagen trugen das ovale Metropolitan-



Am 7. August 2000 verließ der MET 937 mit Zuglok 101 131-1 den Essener Hbf. Wagen und Stammlok hatten den einheitlich silbergrauen Streifen anstrich.

Foto: W. Wölke

Logo. Später kam das rot-weiße DB-Logo an die Lok-Stirnseiten.

Der MET verkehrte nur fünf Jahre, bis zum 11. Dezember 2004. Doch er war der höchst-klassischste Reisezug, der je bei der DB AG gelaufen ist. „Er war so gut, dass man ihn bald wieder abgeschafft hat. Wahrscheinlich, um sich lästige Vergleiche zu sparen.“ (Zitat Herbert Feuerstein, Kabarettist). Mit kostenlosem Unterhaltungsangebot, Tageszeitungen sowie Speisen und Getränken handelte es sich um einen regelrechten Luxuszug, der eigentlich zur Innovationsschmiede der DB AG werden sollte. Es wurde nicht mehr nach 1./2. Klasse unterschieden, sondern nach drei Nutzungskategorien:

„Silence“: Entspannen in Ruhe ohne Handys, dafür Decke, Kopfkissen und Ohrstöpsel für Audioprogramme sowie kulinarischer Service am Platz

„Office“: Arbeiten am Laptop mit störungsfreiem, verstärktem Handy-Empfang sowie Cocktail- und Espresso-Bar und Viertischen für Arbeitsgespräche

„Club“: Relaxen mit verstärkter Handy-Empfang, DVD-Player-Ausleihe, Cocktail- und Espresso-Bar, barrierefreier Zugang, Stellplätze für Kinderwagen und Wickeltisch

Die klimatisierten Wagen waren geräumig, die Gepäckablagen auch für große Koffer geeignet. Optisch bestimmten helles Holz, Edelstahl und Ledersitze das Gesamtbild. Für die Innenausstattung zeichnete die Deutsche Werkstätten Hellerau GmbH in Dresden verantwortlich. Zudem gab es, für damalige Verhältnisse ungewöhnlich, schon an jedem Platz eine eigene Steckdose, aber noch kein WLAN. Eine weitere Besonderheit war die besonders hohe „Laufruhe“ bei hohen Geschwindig-

keiten – der Gang durch den fahrenden Zug war also deutlich weniger anstrengend. Außerdem verfügte der MET über selbstreinigende Toiletten, die nach jeder Benutzung gesäubert und desinfiziert wurden. Allerdings mussten die Reisende im Vergleich zu anderen Zügen insgesamt etwas mehr zahlen: Eine Fahrt (439 km) kostete anfangs 180 D-Mark, ab 2002 70 Euro – inklusive Reservierung, Zeitung, Imbiss und Getränke. Bereits von Anfang an konnten Fahrkarten online gebucht werden.

Die Fahrzeit betrug 3,5 Stunden bei einer Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h (heute braucht der ICE rund vier Stunden). Montag bis Freitag verkehrten vier Zugpaare, samstags ein Zugpaar und sonntags zwei Zugpaare. Der MET hatte Vorrang vor allen anderen Zügen und wartete auf keinerlei Anschlusszüge. Zwischenhalte von jeweils zwei Minuten gab es nur in Essen und Düsseldorf. Kurzstreckenfahrten zwischen Köln und Düsseldorf, Köln und Essen sowie zwischen Düsseldorf und Essen waren tariflich nicht möglich.

Alle Plätze im MET waren reservierungspflichtig. Da aber die Auslastung im Durchschnitt bei kaum mehr als 35 Prozent

MET-Wagen 1 als Traveller

Foto: Bahntech



Lok-/Wagen	Wagengattung	Sitzplätze	Nutzungskategorie
Ellok BR 101		1. Klasse	
Wagen 1	Apmz	57	Silence (Nichtraucher), ab Sept. 2001 Traveller
Wagen 2	Apmz	57	Silence (Nichtraucher)
Wagen 3	Apmkz	39	Office, mit Bar
Wagen 4	Apmz	57	Office
Wagen 5	Apmz	57	Office, ab Sept. 2001 Traveller
Wagen 6	Apmkz	39	Club, mit Bar
Wagen 7	Apmbfz	45	Club (Steuerwagen)
		351	
Zuglänge	185 m		

lag (53 % wären kostendeckend), führte man im Spätsommer 2001 die vierte Nutzungskategorie „Traveller“ ein. Bei zwei Wagen wurden der Komfort reduziert (ohne Verpflegung) und der Fahrpreis auf 74 Euro gesenkt, sodass sich quasi eine 2. Klasse ergab. Statt drei gab es im Tra-

veller-Bereich vier Sitze pro Reihe (siehe Tabelle [oben](#)).

Mit dem Ende des MET im Dezember 2004 begann für die Wagengarnituren ein zweites Leben. Sie wurden nach Berlin-Rummelsburg umbeheimatet und für den DB-Fernverkehr flottentypisch umla-

Am 25. April 2014 fährt Zuglok 101 131-1 (nun wieder in Fernverkehrs-Rot) mit sieben MET-Wagen in Richtung Treuchtlingen
Foto: W. Wölke





Am letzten Einsatztag, den 10. Dezember 2021, durchfährt die MET-Garnitur mit Steuerwagen voran als ICE 1052 den Bahnhof Bochum-Ehrenfeld

Foto: W. Wölke

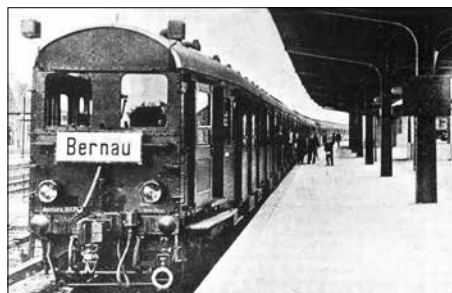
ckiert, aber nicht umgebaut. Sie erhielten eine 1. und 2. Klasse und wurden fortan als IC- oder ICE-Züge eingesetzt. Eine der ersten Fahrten führte sie zurück nach Sachsen-Anhalt, als ohnehin seltener ICE auf der Strecke Berlin–Magdeburg–Köln. Ab Sommer 2005 waren die ex-MET-Züge dann als IC-Wochendverstärker zwischen Berlin–Köln und Frankfurt am Main im Einsatz. 2009 bildete man aus beiden MET-Zügen einen Elf-Wagen-Zug, der als Ersatz für die wartungsintensiven ICE1-Einheiten zwischen Berlin und Hamburg pendelte. 2011 trennte man sie wieder in zwei Sieben-Wagen-Züge auf und bediente damit auch Berlin–München. Beide Garnituren dienten schließlich noch als Versuchsobjekte für Soundprojekte und WLAN-Systeme.

Am 10. Dezember 2021 verkehrten die ex-MET-Züge zum letzten Mal als ICE 1051/1052. Mit 220 km/h Höchstgeschwindigkeit waren die Dessauer Konstruktionen Zeit ihres Bestehens entweder die langsamsten ICE-Züge oder die schnellsten IC-Züge, die die DB AG je betrieben hat. Diese scheute die Kosten für eine weitere Hauptuntersuchung sowie den Betrieb der Zug-Exoten. Kurz vor Weihnachten 2023 wurden die beiden siebenteiligen Fernzuggarnituren aus dem Stillstandmanagement Mukran geholt und bei der Firma Steil in Eberswalde verschrottet. Die DB AG hatte über zwei Jahre vergeblich einen Käufer gesucht, fand ihn aber nicht, weil beide Züge zu teuer angeboten wurden.

100 Jahre elektrische S-Bahn Berlin

Hardy Schulz, Berlin – BSW-Gruppe und Verein Historische S-Bahn Berlin

Bereits im Jahre 1914 wurde die Umstellung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen auf elektrischen Betrieb beschlossen. Durch den Ersten Weltkrieg und die schwierige Finanzlage der Reichseisenbahnen in der Nachkriegszeit verzögerte sich die Ausführung weiter. Am 8. August 1924 war es dann endlich soweit. Der erste elektrische Triebzug für den öffentlichen Verkehr fuhr vom Stettiner Vorortbahnhof (heute Nordbahnhof) nach Bernau (9,32 km) – nicht mit Oberleitung, sondern mit seitlicher Stromschiene mit 800 V Gleichstrom. Dieses Ereignis wird allgemein als Beginn der Berliner S-Bahn empfunden, obwohl bis 1929 teilweise noch Dampflok verkehrten. Die S-Bahn gehörte zu dieser Zeit zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), Rbd Berlin. 1928 wurde abweichend von der DRG ein eigenes Signalsystem mit Sv-Signalen eingeführt, um Zugfolgen von zwei Minuten zu erreichen. Die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen benutzten ab März 1930 die einheitli-



Der Schluss des Versuchszuges A, einer von sechs AEG-Versuchszügen bei seiner Ankunft in Bernau am 8. August 1924, 1. Tag des öffentlichen, elektrischen Vorortverkehrs



Viele Firmen waren bis 1934 am Aufbau der Berliner S-Bahn mit modernen Innovationen beteiligt

che Bezeichnung S-Bahn, erst für Schnellbahn, später für Stadt-Bahn Berlin. Das Signet, weißes „S“ auf grünem Grund, wurde im November 1930 eingeführt.

Nach anfänglicher Skepsis entwickelte sich die Berliner S-Bahn schnell zu einem modernen Verkehrsträger. Sie wurde zu einem der besten Nahverkehrsmittel der Welt. Leider hat der Zweite Weltkrieg und die Teilung Deutschlands diesem Ver-



1949 fiel die 25-Jahrfeier der Berliner S-Bahn sicher sehr bescheiden aus



Die S-Bahn fährt 1949 durch alle vier Sektoren von Groß-Berlin

kehrsmittel stark zugesetzt. Die S-Bahn fuhr als Teil der Deutschen Reichsbahn in Ost- und West-Berlin und gehörte weiterhin zur Rbd Berlin. Nur in Ost-Berlin gab es eine gewisse Weiterentwicklung. 1984 gingen die Betriebsrechte der Westberliner S-Bahn-Strecken auf die Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) über. Erst nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten entwickelte sich die S-Bahn wieder einheitlich in ganz Berlin. 1995 wurde die S-Bahn Berlin GmbH gegründet, die heute zur DB Regio AG gehört. Die Infrastruktur wird allerdings von DB InfraGO betreut und verantwortet.

50 Jahre Berliner S-Bahn 1974





Plakette 50 Jahre Berliner S-Bahn



Armbanduhren 70 Jahre Berliner S-Bahn



Die S-Bahn-Bau-
reihen 165 und
167 zum 80. Ju-
biläum am 8. Au-
gust 2004. Die
weißen Schilder
rechts im Fenster
der Triebwagen
bezeichneten
den Zuggruppen-
Umlauf, heute
S-Bahn-Linien S
bis S 10

Immer wieder gab es zu den Jubiläen diverse Fahrzeugausstellungen, Sonderfahrten, Medaillen, Plaketten und sogar Armbanduhren. Ich selbst bin seit 40 Jahren ein Teil dieser Geschichte.

Jeder kennt sie, jeder nutzt sie, viele lieben sie: Die gelb-rote S-Bahn Berlin beging in diesem Jahr ihren 100. Geburtstag mit einem vielfältigen mehrtägigen Festival. Vom 8. bis zum 11. August 2024 konnten sich Groß und Klein an vielfältige, oft kostenlose Veranstaltungen an mehreren Berliner Stationen erfreuen. Dabei wurde an jedem Tag ein anderer Programmschwerpunkt rund um die S-Bahn gefeiert.

- 8. August 2024: Geschichte und Politik – Sonderfahrten im historischen Triebzug zwischen Nordbahnhof und Bernau, Eröffnung einer Sonderausstellung im Bernauer Kantor Haus, Kulturprogramm auf dem Bernauer Bahnhofsvorplatz und auf dem Elisabeth-Schwarzhaupt-Platz am Nordbahnhof

- 9. August 2024: Kultur und Gesellschaft – Sonderfahrten im historischen

Beim 100. bin ich auch dabei!

Vor genau acht Jahren hat Hardy Schulz schon einmal in punkt 3 über seinen verantwortungsvollen Beruf als Triebfahrzeugführer erzählt. Damals fuhr er eine S-Bahn der Baureihe 475, die bereits rund 70 Jahre auf dem Buckel hatte und inzwischen ausgemustert wurde. Routinisiert und konzentriert sitzt er heute vor dem Fahrpult der knallroten 485er und überlegt: „Jetzt sind also diese nicht mal 15 Jahre alten Züge im Regelverkehr schon unsere Oldies. So schnelllebig ist der Schienenverkehr.“ Doch ihn grämt es keineswegs, dass er oft Dienst auf den älteren Zügen hat. Das hat ein bisschen mit dem „etwas anderen Fahrgefühl“ zu tun, ganz viel aber auch mit seiner Leidenschaft für S-Bahn-Geschichte. Seit Jahren engagiert er sich im Verein „Historische S-Bahn“ und mit ihm rund 300 Eisenbahner, Köche, Rechtsanwälte, Journalisten... Das jüngste aktive Vereinsmitglied ist 14, das älteste 76.

Hardy Schulz,
Triebfahrzeugführer



Alle werden schon mal sentimental beim unvergleichlichen Summen der alten Fahrmotoren oder beim Anblick der „eleganten Rundköpfe“. Zurecht, stecken sie doch Tausende Freizeitstunden in ihr anspruchsvolles und verdienstvolles Hobby, den Erhalt von S-Bahn-Legenden wie dem Museum-

zug oder dem 167er. Gemeinsam mit der S-Bahn Berlin betreibt der Verein inzwischen acht fahrtüchtige alte Züge. Insgesamt 26 historisch interessante Wagen stehen im Schuppen des Vereins. Seit 1985 ist Hardy Schulz S-Bahner, seit 1988 Triebfahrzeugführer. Was hat sich verändert für diesen Berufsstand in den letzten Jahren? „Das Netz und die Technik. Früher endete mein Aktionsradius am Bahnhof Friedrichstraße. Heute ist allein meine Stammstrecke, die S 1, mehr als 60 km lang. Und was an hochmoderner Technik eingeführt wurde, erleben die Fahrgäste der Baureihe 481 ja jeden Tag. Doch auch in die älteren Baureihen wurde viel investiert.“ Als Mitglied des Vereins „Historische S-Bahn“ hat der 35-Jährige das 75. S-Bahn-Jubiläum maßgeblich mit vorbereitet, jetzt das 80. „Wetten, beim 100. bin ich auch noch dabei?“

Auszug aus „Punkt 3“ (Kundenzeitung der S-Bahn Berlin) vom 29. Juli 2004

Museumszug, S-Bahn-Baureihe 165, zum 90. Jubiläum am 8. August 2014





Die aktuelle S-Bahn-Baureihe 484 in Vorbereitung zum 100. Jubiläum der S-Bahn Berlin in Schönlief. Um die zehn S-Bahn-Baureihen gab es bisher insgesamt.

Sammlung H. Schulz (12x)

Auftaktveranstaltung zu 100 Jahre S-Bahn Berlin am 25./26. Mai 2024 im S-Bahn Werk Erkner

Foto: H. Schulz



Triebzug, entlang der Streckenabschnitte Ausstellungen und Kulturprogramme

- 10. August 2024: Technik und Industriekultur – Sonderführungen zum Thema “Elektrifizierung – Die Rolle der S-Bahn in Elektropolis” mit Historiker und Publizist Hans-Michael Schulze und dem Berliner Zentrum für Industriekultur (BZI)

- 11. August 2024: Freizeit und Familie – Sonderfahrten im historischen Triebzug, Kultur- und Familienprogramm [Quelle: berlin.de](https://www.s-bahn-berlin.de)

Isolierendes Porzellan neben den Gleisen

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

Die Information eines Eisenbahnkollegen vom September 2022 hatte mich aufgeschreckt. Im Bereich Charlottenhof–Horka der ehemaligen Berlin–Görlitzer Eisenbahn (KBS 220, DB-Strecke 6142) werden demnächst die Freileitungsmasten abgebaut! Dabei war ich erst vor wenigen Wochen mit der ODEG dort lang gefahren und hatte mir vorgenommen, diese Relikte der Eisenbahn bei meinem nächsten Besuch fotografisch zu dokumentieren. Dann die Hiobsbotschaft im Oktober 2022: Zu spät! Alle Masten sind gefällt.

Nun bin ich kein Spezialist für Masten und Isolatoren, aber ein paar Isolatoren befinden sich auch in meiner Sammlung. Zwei weitere Exemplare von dort liegen

für mich bei meinem Kollegen. Wie bei Uniformen, Fahrkarten, Fahrplänen, Kilometersteinen und anderen Relikten gibt es Experten, so auch bei den Isolatoren. Im Internet findet man eine gute Recherche unter <http://www.trafoturm.eu/uebertrafos/isolatoren>.

Grundsätzlich dienen die Isolatoren zur nichtleitenden Halterung von Strom- oder Telegrafienleitungen. Als Freileitung neben Bahnstrecken sind sie an Einfach- oder Doppelgleisen, den sogenannten H-Masten, befestigt. Diese waren meist Gemeinschafts-
eigenen Anlagen und Eigentum der Reichspost, wobei die Reichsbahn vertraglich das Recht der Mitbenutzung hatte. Isolatoren fanden sich auch an

Früher waren H-Maste an jeder Hauptstrecke zu finden. 1928 hat der SVT 137 aus Zittau auf der Strecke Görlitz–Dresden Einfahrt in den Bahnhof Arnsdorf (b Dresden) Sammlung: Wilfried Rettig



Gebäuden oder Läutewerken für die Leitungseinführung ins Innere.

Die Isolatoren bestanden aus glasiertem Hartporzellan und wurden von verschiedenen Herstellern geliefert. Mit einem grünen Ring versehene Isolatoren gehörten der Bahn und waren im Schadensfall vorrangig zu entstören.

Eisenbahnfotografen haben häufig derartige Telegrafmasten als Blickfang für die Züge verwendet. Schaut man ins Internet unter dem Suchbegriff „H-Masten“, findet man zahlreiche wunderschöne Bilder mit diesen markanten Doppelmasten; wahrscheinlich die letzten an den Strecken der Deutschen Bahn AG. Vielen werden noch die Zugfahrten in Erinnerung sein, bei denen man unterwegs die auf- und abschwingenden Telegrafendrähte beobachten konnte. Das war Romantik, als die (Eisenbahn-) Welt noch in Ord-

nung war. Abgesehen von Witterungseinflüssen funktionierte diese Kommunikation einwandfrei. Da ist die heutige Kabelverlegung weitaus störanfälliger, denkt man nur an Kupferdiebe oder an die Sabotageakte am 10. Oktober 2022 an norddeutschen Strecken. Auch auf der Strecke Hagenwerder–Zittau haben Kabeldiebe 2022 und 2023 enormen Schaden verursacht und zu mehrmonatigen Streckenstilllegungen geführt.

Meine wenigen Isolatoren haben auch ihre eigene Geschichte. Ich fand sie verschiedentlich an stillgelegten Strecken. Ich erinnere mich an eine Bahndammwanderung 1992 auf der ehemaligen Strecke Eger (Cheb)–Wiesau, als die ČSD die Gleise und Freileitungen demontiert hatte. Jeder einzelne Isolator war – sicher mutwillig – zerschlagen. Aber man konnte gut den Hersteller „Rosenthal, Selb, Bavaria“

Dieses unwiederbringliche Foto von 1990 zeigt die herrlichen H-Masten an der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, als die 118 133 die Übergabe 70296 von Neuhausen nach Cottbus befördert.

Foto: Hans-Georg Löwe



Isolatorenansammlung des Autors v.l.n.r.: Weitschirmstützisolator von Siemens&Halske 1923, Isolator von Rosenthal-Porzellan liegend, Reichspostmodell mit Kopfrille, Kugellisolator RKM 130 der Reichsbahn

Foto: Wilfried Rettig

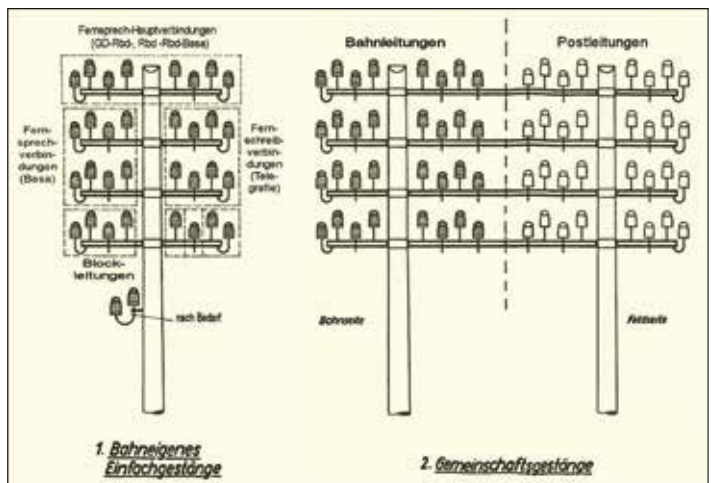


erkennen. Über ebay konnte ich später einen solchen Isolator käuflich erwerben. Oben genannter Kollege informierte mich, dass auch im Bereich Mückenhain Isolatoren der bekannten Porzellanfabrik aufgetaucht sind. Auf dem Abschnitt Kodersdorf–Charlottenhof wurden jedoch fast ausschließlich Isolatoren vom Typ RMK 130 verwendet.

Noch ein weiterer Isolator zielt meine Souvenirsammlung. Ende der 1980er-Jahre auf einem Familienausflug ins polni-

sche Riesengebirge entdeckte ich an der (damals) stillgelegten Strecke Oberschreiberhau (Sklarska Poręba)–Harrachov einen einsamen Oberleitungsstützen der ehemaligen deutschen Elektrifizierung mit traurig herabhängendem Querausleger. Da derartige breite Weitschirmstützisolatoren nicht mehr üblich sind, erkletterte unser Sohn den Mast und demonitierte den Isolator als „Rückführung deutschen Kulturgutes“.

Gestängebelegung im Bahn-Freileitungsbau
Quelle:
SIGNAL+DRAHT (98)
1+2/2006 (bearbeitet)



Eisenbahn in den Medien:

100 Jahre Eisenbahn-Plakat-Werbung

Redaktion

Angesichts der immer stärker werdenden Konkurrenz durch Lastkraftwagen und Automobile sah sich die Reichseisenbahn schon Anfang der 1920er Jahre gezwungen, verstärkt Werbung für ihre Dienstleistungen zu machen. So schien es notwendig, bereits im April 1920 eine Reichszentrale für den Deutschen Reiseverkehr e.V. (RDV) in Berlin zu gründen, die sogar Auslandsvertretungen eröffnete. Die Werbebilder, die unter der Regie der RDV

entstanden, gehörten zu den eindrucksvollsten Gebrauchsgrafiken in Deutschland. 1925 unternahm die Direktion Essen als erste Reichsbahndirektion schüchterne Versuche, durch Plakate für ihre Verkehrseinrichtungen zu werben. Die restlichen Direktionen folgten bald dem Essener Vorbild und brachten eigene Entwürfe heraus. Wie improvisiert die ersten Werbemaßnahmen waren, zeigt der Artikel „Zwei Jahre Plakatwerbung“, der in der Zeitschrift „Die Reichsbahn“ vom 6. Juli 1927 erschien und grundlegende Anleitungen zur Gestaltung vermittelte. Dort war zu lesen: „Die Sprache des Plakats soll eindeutig, eindringlich und von gewisser Wucht sein. Sie muß für jedermann, auch den einfachen Mann des Volkes, leicht verständlich sein.“

Die RDV wandelte sich am 30. April 1928 zur Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr GmbH um. Parallel dazu entstand das Reichsbahn-Werbeamt für den Personen- und Güterverkehr in Berlin (WER). Beworben wurden nun auch einzelne Reichsbahn-Dienstleistungen wie Express-Gut, Frachtstückgut oder Reichsbahnbehälter. Auch die 100-Jahrfeier der deutschen Eisenbahn 1935 mündete in einer Werbekampagne der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), die das WER organisierte.

Während des Zweiten Weltkrieges konzentrierte sich die Eisenbahn-Werbung vielfach auf Durchhalteparolen wie „Erst siegen – dann reisen“ oder „Räder müssen rollen für den Sieg!“.

Quelle: RDV



DRG Frachtstückgut 1930 Quelle: WER/Busche

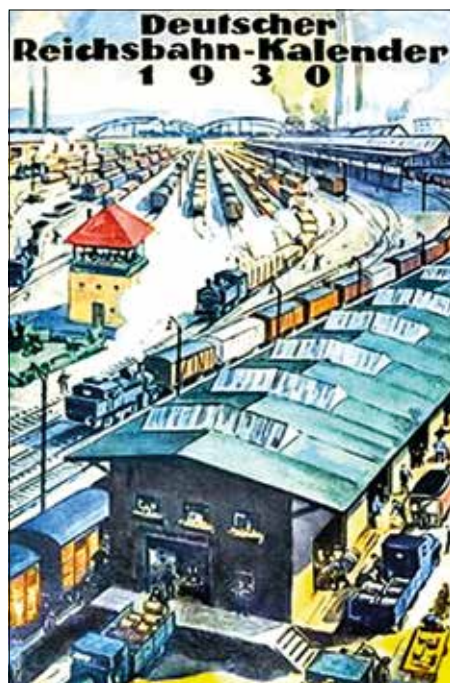


Art Déco Poster zu 100 Jahre Deutsche Eisenbahn 1835-1935

Quelle: WER und RDV/W. Riemer

Auch die Titelbilder der Deutschen Reichsbahn-Kalender in den 1920-1940er Jahren stellten eine Art Eisenbahn-Plakatkunst dar. Jedes Titelbild gab ein Thema vor, das in den Monatsbildern wiederkehrte. Thema für 1930: Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande

Quelle: Konkordia-Verlag/J. Wiertz





Sorglos reisen DB 1954

Quelle: WER

Reise mit uns DB 1956

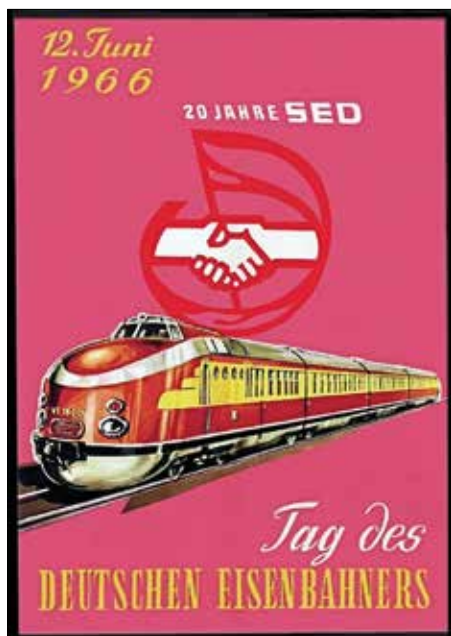
Quelle: WER



DR, 1. Mai 1956

Quelle: DR

Die Deutsche Reichsbahn in der DDR (DR) stellte die Plakat-Werbung ganz in den Dienst der Staatsräson. Zum 1. Mai 1956 erschien ein martialisches Plakat, das nach innen wirken sollte, auf die Eisenbahner, noch ganz in stalinistischer Manier. Die kämpferische Pose sollte mitreißen und das rote Banner rechts unten propagierte sogar die politische Losung: „Kämpfe für die WIEDERVEREINIGUNG DEUTSCHLANDS“. So ähnlich wirkte auch das DR-Plakat zum Tag des Deutschen Eisenbahners 1966. Es war wieder politisch



DR, Tag des Eisenbahners 1966 Quelle: DR

Garantiert grüne Welle DB 1962 Quelle: WER



aufgeladen und wurde mit 20 Jahren SED und dem Aushängeschild der DR, dem VT 18, in Verbindung gebracht.

Bei der DB blieb es auch in den 1960er Jahren bei einem unverbindlichen „Plauderstil“ wie „garantiert grüne Welle“. Langsam musste die DB-Werbung aber auch nach innen wirken, um den Arbeitsschutz anzumahnen oder Arbeitskräfte zu werben.



Sicher gehen DB 1964

Quelle: DB

1966 landete die DB einen unvergessenen Werbe-Clou: „Alle reden vom Wetter. Wir nicht.“ Dieser Slogan, der zu den erfolgreichsten in der Geschichte der ehemaligen Bundesbahn zählt, hob die gegenüber anderen Verkehrsträgern vergleichsweise große Unabhängigkeit der Eisenbahn vom Wetter hervor. Die kluge Idee und die simple, getaktete Wortwahl



Alle reden vom Wetter DB 1966 Quelle: WER

Quelle: WER



wurden mehrfach kopiert, so z.B. 1968 „Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab“ (anlässlich der beginnenden Außerdienststellung der Dampflok) sowie „Das Auto des Jahres“ (in Form einer Lokomotive). Noch 1990 konstatierten die Grünen im Bundeswahlkampf: „Alle reden von Deutschland. Wir reden vom Wetter.“

In den 1970er Jahren stellten beide deutsche Staatsbahnen die Plakatkunst ganz in den Dienst der Arbeitskräftewerbung. Die West-Bahn lockt und die Ost-Bahn verspricht einen interessanten, vielseitigen und zukunftsorientierten Beruf.

Das DB Museum Nürnberg verfügt heute über eine Grafiksammlung von ca. 70 000 Einzelstücken, wozu auch viele Plakate gehören. Dazu wird ausgeführt: „Die getrennte Geschichte der Bahn in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg spiegelt sich auch in den Werbeplakaten wider. Während die Reichsbahn in der DDR ihre Angebote für den Binnenmarkt kaum bewarb, versuchte die Bundesbahn relativ früh die Aufmerksamkeit der Autofahrer auf den Zug zu lenken. Dass im Auftrag der Bundesbahn auch Werbegeschichte geschrieben wurde, ist vor allem den eingängigen Werbesprüchen zu verdanken.“

Viele Eisenbahn-Plakate lassen sich im Erlebnisbahnhof Westerburg an der Westerwald-Sieg-Bahn im nördlichen Rheinland-Pfalz bestaunen. Hier hat 2015 ein privater Sammler im ehemaligen Empfangsgebäude ein Eisenbahn-Plakat-Museum gegründet. Waren es anfangs um die 90 Plakate, so sind es inzwischen 200 – darunter die drei ältesten Originale aus den Jahren zwischen 1937 und 1939. Über drei Etagen sind alle Räume mit Plakaten bestückt. Geografische Schwerpunkte der



DB-Berufswerbung 1970
Quelle: WER



DR-Berufswerbung 1972
Quelle: DEWAG Werbung
Magdeburg



Nächste Reise DR 1974
Quelle: ddr-postkarten-museum.de

Sammlung sind Deutschland, Frankreich und Großbritannien. Geöffnet ist regelmäßig an Samstagen von 10-16 Uhr.

(wird fortgesetzt für die Jahre 1980-2024)

Eisenbahn-Grafiken

<https://pixabay.com/de/illustrations/search/eisenbahn/>

<https://www.flaticon.com/de/kostenlose-icons/eisenbahn>

<http://www.eisenbahnbildarchiv.de/main.html>



Der Sammler und Museumschef Wilfried Rink führt persönlich durch das Eisenbahn-Plakat-Museum
Foto: stadt-westerburg.de

Die Geschichte unserer BSW-Hotels:

BSW-Hotel Isarwinkel in Bad Tölz

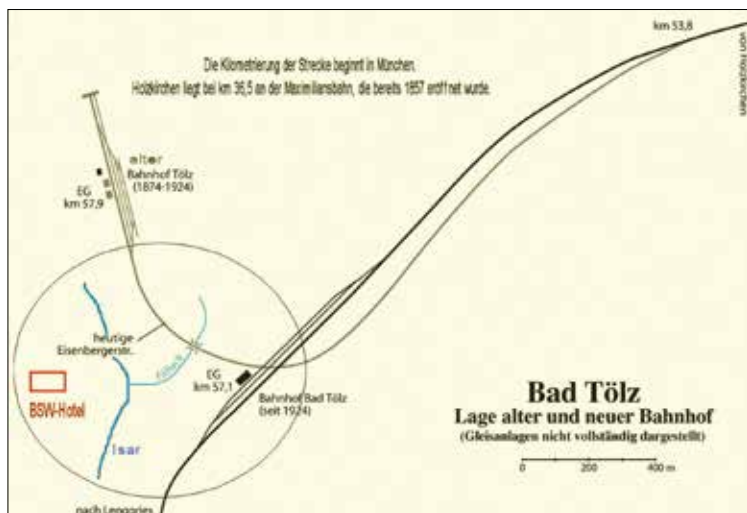
Redaktion

Das Oberland, in Bayern ganz unten, lässt grüßen. Rund 50 Kilometer südlich von München liegt an der Isar die Kurstadt Bad Tölz. Sie blickt auf eine 169-jährige Geschichte als Marktflecken zurück: 1874 Anschluss ans Eisenbahnnetz, 1899 Titel „Bad“; 1906 Stadtrecht; 1908/09 Thomas Mann ließ sich das „Herrensitzchen“ (eine Jugendstilvilla) bauen, 1969 Prädikat „Heilklimatischer Kurort“; seit 1973 Kreisstadt des oberbayerischen Landkreises Bad Tölz-Wolfrathshausen; ca. 18 000 Einwohner.

Natürlich hat Bad Tölz Bahnanschluss. Es liegt an der eingleisigen, nicht elektrifizierten Oberlandbahn Holzkirchen–Lenggries. Gebaut und eröffnet wurde diese von den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Am 1. Juni 1874 ging der erste Abschnitt Holzkirchen–Tölz (20,6 km) als

Hauptbahn in Betrieb. München–Holzkirchen mit 36,5 Kilometern war bereits 1857 eröffnet worden. An diese Kilometrierung schloss die Strecke nach Tölz an, sodass sie bei km 57,9 mit einem Kopfbahnhof endete. Das Bahnhofsgebäude war aus rotem Backstein.

44 Jahre später, im Jahre 1918, beschloss der Bayerische Landtag den Bau des zweiten Abschnitts Bad Tölz–Lenggries, allerdings als Vizinalbahn (Nebenbahn). Dazu wurde der erste Abschnitt ab km 53,8 neu trassiert, der alte Tölzer Kopfbahnhof abgerissen und bei km 57,1 ein neuer Durchgangsbahnhof gebaut. Die Verlängerung bis Lenggries (9,5 km) ging in Folge des Ersten Weltkrieges und der Inflation erst am 3. September 1924 in Betrieb. Noch heute zeugen in Bad Tölz der „Alte Bahnhofsplatz“ und der Verlauf der



Grafik: 2018 | do-
ku-des-alltags.de
(bearbeitet)



Empfangsgebäude des neuen Bahnhofs in Bad Tölz um 1930, Architekt: Georg Buchner (München)
www.merkur.de

Eisenbergerstraße vom einstigen Streckenverlauf. Auf dem alten Bahnhofsgelände steht heute ein Schulkomplex.

Bis 1989 regelten noch Formsignale den Betrieb auf der Oberlandbahn. Dann wurde die Strecke ab Schaftlach auf signalisierten Zugleitbetrieb umgebaut. Bad Tölz erhielt Rückfallweichen und vereinfachte Lichtsignale. 1998 übernahm die Bayerische Oberlandbahn (BOB, Transdev-Tochter) den Betrieb auf der Strecke.

Mit der Übernahme einer ging eine grundlegende Sanierung der Bahnhöfe. Seit 2020 fährt die BOB unter der Vertriebsmarke BRB (Bayerische RegioBahn).

Das BSW-Hotel Isarwinkel liegt ca. zwei Kilometer vom „neuen“ Bahnhof entfernt. Erst passiert man die Innenstadt, dann die Isarbrücke, von dort sind es noch 450 Meter. Ein Stadtbuss verkehrt regelmäßig. Das 3-Sterne-Hotel liegt in zentraler Lage im Badeteil von Bad Tölz, in unmittelbarer

Streckennetz der Bayerischen Oberlandbahn (BOB)

www.bob.de





Empfangsgebäude des Bahnhofs Bad Tölz im Jahr 2023

Bereits 2001 ist es an die Tölzer Firma Tektoground verkauft worden und seitdem vernachlässigt.

www.gemeinsam-toelz-gestalten.de



Neues Haupthaus mit Speisesaal rechts

www.stiftungsfamilie.de





Gesamtkomplex aus der Drohnenperspektive

Auszug aus einem Video der Stiftungsfamilie

rer Nähe des Kurparks. Es geht auf das ehemalige Kurhotel Madlener zurück, das um 1910 erbaut worden war. Im Zweiten Weltkrieg fungierte es als Lazarett mit 100 Betten. Am 1. Juni 1955 wurde es an das Bundesbahn-Sozialwerk übergeben. Es diente ganzjährig für Kur- und Erholungsaufenthalte des Personals der Deutschen Bundesbahn und deren Angehörige. Für das DB-Personal übernahm in der Mehrzahl der Fälle das Bundesbahn-Sozialwerk die Kosten. Die Angehörigen mussten selbst bezahlen.

Das Haupthaus wurde Ende 2011 abgerissen und in 18 Monaten durch einen Neubau ersetzt. Trotz der Bautätigkeit ging der Hotelbetrieb weiter. Dank des großen Engagements der Hotelchefin Barbara Kurz, die mit besonderen Reiseangeboten viele Urlauber lockte, war der Isarwinkel fast immer voll belegt. „Frau Kurz ist die einzige Hoteldirektorin, die eine Baustelle als

Erlebnisaufenthalt verkauft“ lobte später die Tourismus-Chefin von Bad Tölz. In Anlehnung an die Fassade des einstigen Kurhotels passte sich der Neubau architektonisch gut in die Bebauung des Kurviertels ein. Es konnten zusätzliche Zimmer, barrierefreie Zugänge sowie ein effizienter Wärme-, Brand- und Schallschutz realisiert werden. Die feierliche Wiedereröffnung mit 92 Zimmern fand am 10. Juli 2013 statt. Nach bayrischer Tradition wurde das neue Haus durch kirchliche Würdenträger gesegnet, durch die evangelische Pfarrerin Pia Werner (aus einer Eisenbahnerfamilie stammend) und den katholischen Stadtpfarrer Rupert Frania. Im April 2019 hielt auch unser Kulturbereich seine mehrtägige Jahresarbeitstagung hier in diesem Hause ab. Seit Dezember 2023 wird eine junge Vietnamesin ausgebildet, um dem Arbeitskräftemangel im Hotelgewerbe zu begegnen. Mit Themenaufenthalten ver-

sucht das BSW-Hotel gegenwärtig seine Auslastung zu verbessern (Christkindlmärkte bzw. Advent in Oberbayern). Und die Hotelchefin meint: „Im Umkreis von 100 Kilometern gibt’s hier die schönsten Ausflugsziele.“

Die heutige Zugfahrt München Hbf–Bad Tölz dauert 54 Minuten. In Holzkirchen wird der Zug ein erstes Mal geflügelt, in Schaftlach ein zweites Mal. Auf der Rückfahrt nach München werden die Triebwagen in Schaftlach und Holzkirchen wieder verbunden. Diese Praxis und die derzeitige Infrastruktur reichen jedoch für die steigende Nachfrage von und nach München nicht mehr aus. Deshalb plant die DB InfGO AG den Ausbau der Strecke und deren Elektrifizierung. Die Vergabe der erweiterten Planungsleistungen soll noch 2024 erfolgen.

Ab Dezember 2026 soll der Verkehrsvertrag „Oberland 2027+“ den SPNV mit Dieselfahrplänen bis zur Elektrifizierung regeln. Der genaue Inbetriebnahmezeitpunkt der Oberleitung hängt vom weiteren Verlauf der Planungen und des Genehmigungsverfahrens ab, erklärt das Vergabeorgan, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG).

KONTAKT

Ludwigstr. 6-8, 83646 Bad Tölz

Tel.: 08041-8070,

E-Mail: isarwinkel@stiftungsfamilie.de

Quellen: – Stadtarchiv der Stadt Bad Tölz

– www.stadt.bad-toelz.de

– www.bob.de

– www.gemeinsam-toelz-gestalten.de

– www.stiftungsfamilie.de

Triebwagen der Bayerischen Oberlandbahn unter der Marke BRB (DB BR 622), Alstom Coradia LINT 54

Foto: Manfred Neuberger



Rezensionen

„Der Eisenbahnfachmann“, die 100-jährige Bildungsoffensive

Redaktion

Der komplette Jahrgang 1928 von „Der Eisenbahnfachmann“ war bisher im Besitz unserer BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ in Paderborn. Ihr Leiter Karl Wecker hatte ihn auf der Jahresarbeitsstagung am 29. Oktober 2022 an Holger Penzin, Leiter unserer Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente, über-

geben. Die Sammlung umfasst schon mehrere Jahrgänge ab 1938 und ab 1957 vollständig bis zum letzten Heft 12/1973. Das war uns Anlass für diesen Beitrag.

Mit der Verreichlichung der deutschen Länderbahnen im April 1920 entstanden neue Dienstvorschriften und damit die Notwendigkeit einer einheitlichen Ausbildung aller Eisenbahner. Im Februar 1924 wurde die Deutschen Reichsbahn (DR) gegründet und im Oktober 1924 in die privatwirtschaftlich organisierte Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) umgewandelt. Diese führte begonnene Vorhaben konsequent weiter und vollzog eine umfassende Modernisierung und Rationalisierung des Eisenbahnwesens. Dazu gehörte eine verbesserte Fachausbildung der Eisenbahner. Daher erschien im November 1924 zum ersten Mal „Der Eisenbahnfachmann“ als Zeitschrift für das Eisenbahnbildungs- und Unterrichtswesen, insbesondere zur Ergänzung des Dienstunterrichts, zur Vorbereitung auf Prüfungen und zur Förderung des Selbststudiums. Weitere inhaltliche Themen reichten von der Eisenbahngeschichte, über Grundlagenwissen wie Mathematik und Deutsch bis hin zu eisenbahnseitigem Fachwissen wie das Ausfüllen eines Frachtbriefes, die Bedeutung der gängigen Signalbilder oder die Vorbereitung auf Assistenten-, Sekretärs- oder Inspektor-Prüfungen. Das 14-tägige Periodikum gab anfangs die Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt Berlin heraus.

Erstausgabe von „Der Eisenbahnfachmann“ am 15. November 1924
Quelle: www.oldthink.de/Seminargruppe271f1





Ab Heft 1/1929 bis zum Heft 20/1944 erschien „Der Eisenbahnfachmann“ im Verlag von H. G. Hermann & G.m.b.H. Berlin. Dann trat eine Pause ein. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging es erst mit dem Heft 1/1947 unter dem neuen Titel „Eisenbahn und Verkehr“ weiter, natürlich nur für die Westzonen. Ab Heft 5/1950 kehrte „Der Eisenbahnfachmann“ zurück, aber es verschwand das gewohnte Flügelrad von der Titelseite. In den 1960er Jahren kam der DB-Keks auf das Titelblatt. Die Zeitschrift erschien jetzt im Eisenbahn-Fachverlag in Mainz. Seit 1953 firmierte „Der Eisenbahnfachmann“ mit dem Untertitel „Älteste Eisenbahnfachzeitschrift für Schulung und Fortbildung – Organ des Verbandes Deutscher Eisenbahnfachschulen“.

„Der Eisenbahnfachmann“ wurde ab Juli 1973 bei der Deutschen Bundesbahn von der monatlichen Fachzeitschrift „Deine Bahn.“ abgelöst, Untertitel: „Organ des Verbandes Deutscher Eisenbahnfachschulen/Zeitschrift für das Bildungswesen der Deutschen Bundesbahn“. Diese Neugründung fiel in eine Zeit, in der das betriebliche Bildungswesen der Deutschen Bundesbahn reformiert wurde. Die Zeitschrift erscheint seitdem im Bahn-Fachverlag GmbH Berlin. Der aktuelle Titel lautet „Deine Bahn. Fachzeitschrift von DB Training, Learning & Consulting und des Verbandes Deutsche Eisenbahnfachschulen“. Die Themenbereiche umfassen Bahntechnik, Betrieb, Sicherheit und Personal.

Das Heft 12/1973 vom Juni 1973 war der letzte „Eisenbahnfachmann“, inzwischen in Farbe.



Nach 40 Jahren sah das Heft 21/1964 immer noch sehr antiquiert aus.





Quelle: Bahn Fachverlag (von Red. bearbeitet)

Auf www.system-bahn.net wird das gesamte Fachwissen aus der Fachzeitschrift „Deine Bahn.“ in sechs kompakten und übersichtlichen Themenwelten gebündelt: Betrieb, Bildung, Fahrzeuge, Infrastruktur, Sicherheit und Verkehr. Mit dem Archiv

aus über 20 Jahren „Deine Bahn.“ dient SYSTEM|BAHN außerdem als Wissensspeicher für Bahntechnologie.

Neu ab 2024: „Deine Bahn.“ im praktischen E-Paper-Format und für Business-Lizenz-Kunden als PDF zum Download.

„Entlang der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn - Von Leipzig nach Hof“

von Steffen Kluttig, 280 Seiten, 411 Farb- und 198 s/w-Abbildungen, Festeinband, Hochformat 22,8 x 29,0 cm, Bildverlag Böttger GbR Witzschdorf, 1. Auflage 2023, ISBN 978-3-96564-027-6, 39,80 €

Lothar Kuhne, Redaktion

Der vorliegende Band betritt literarisches Neuland, denn eine komplette Publikation zur Strecke Leipzig–Hof lag

bisher nicht vor. Einleitung und Vorgeschichte beginnen wie in vielen anderen Eisenbahnbüchern mit den Eisenbahn-Pionieren Friedrich List & Co., obwohl die Strecke in Friedrichs Lists Entwurf „Das deutsche Eisenbahn-System“ von 1833 gar nicht enthalten war. Dem eigentlichen Thema wird viel Rundum-Wissen vorausgeschickt, bevor man auf den Seiten 20-26 zum Ausgangspunkt der Strecke, zum Bayerischen Bahnhof in Leipzig, kommt. Auch dann braucht man noch Geduld, denn weitere sieben Seiten sind Leipzig Hbf gewidmet. Dann

erst beginnt die umfassende Chronologie der 164,7 Kilometer langen Strecke, den alten und neuen Stationen, Bahnhöfen und Haltepunkten. Selbst die abgehenden Strecken werden minutiös beschrieben, auch wenn es sie schon nicht mehr gibt (z.B. Gaschwitz–Meuschwitz oder Neukieritzsch–Pegau). Sogar die Straßenbahnen in größeren Orten kommen zu ihrem Recht, denn: Sie sind ja auch schienengebunden. Der Bahnhof Gutenfürst (km 149,7) war schon immer Grenzbahnhof, früher zwischen Sachsen und Bayern und nach 1949 zwischen der DDR und der BRD. Auf den Seiten 182-185 wird das überkommene, innerdeutsche Grenzregime ausführlich abgehandelt. Auf Seite 199 endet schließlich in Hof das Kapitel Bahnhöfe und Strecken.

Auf den restlichen 80 Seiten werden 13 Einzelthemen abgehandelt, die sehr viel Wissenswertes bieten:

- Bahnbetriebswerke
- Kunstabauten (u.a. Göltzschtal- und Elstertalbrücke)
- Elektrifizierung
- Stadtschnellbahn (S-Bahn) Leipzig
- Paradezüge „KARLEX“ und „KAROLA“
- SVT 175 „Quart Görlitz“
- Kohle ohne Ende
- Bedeutende Züge im Reiseverkehr
- Güterverkehr
- Besonderheiten und Anekdoten
- Bahnbetriebsunfälle (u.a. Schweinsburg-Culten)
- Vogtlandtunnel
- Umsetzung der Emmauskirche
- City-Tunnel Leipzig

Entlang der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn



Von Leipzig nach Hof



Steffen Kluttig

Mit einem etwas zwiespältigen Ausblick in die Zukunft endet der Buchtext. Es folgen noch Quellen und Danksagungen, aus deren Umfang die Komplexität des Werkes hervorgeht. Das ganze Buch stellt eine immense Fleißarbeit dar. Vielmehr geht nicht! Das ist der positive Gesamteindruck, der sich dem Rezensenten erschließt. Er hat selbst Erfahrungen mit diesem Metier (s. BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHN-DIREKTIONEN) und hatte bereits im Titel „Eisenbahndirektion Halle“ einen vierseitigen, autobiografischen Bericht zum Ablaufbetrieb auf dem Rangierbahnhof Gaschwitz (km 9,4 der Strecke Leipzig–Hof) geliefert.

Buch-Bestellungen bitte per E-Mail an chemnitztal@gmx.de oder info@boettger-bildverlag.de bzw. Telefon 03725-20140.

Brief aus Bad Aibling

Karl Valentin, München – Komiker (1882-1948)

aus „KARL VALENTIN Das große Lesebuch“, Michael Lentz, Fischer-Verlag 1920

Hochwohlgeborne Anni, liebe Ehefrau und Zuckerschneckerl!

Liebe Frau, teile Dir mit, daß ich in Bad Aibling gut angekommen bin. Bei Ankunft stiegte ich aus demselben Zug aus, in dem ich am Bahnhof zu München einstieg. Ich wollte absichtlich nicht weiterfahren, da mein Billet nur bis Bad Aibling gültig war und eine Weiterfahrt hätte keinen Wert gehabt, da ich sonst über Bad Aibling hinausgefahren wäre. Die Eisenbahnfahrt ging sehr schnell, da es ein Schnellzug war; wäre es ein Güterzug gewesen, wäre die Fahrt natürlich nur güter gewesen. Während der Fahrt aßte ich mein Butterbrot und trankte meinen roten Wein. Vis á vis von meinem Schnellzug sauste auf einmal ein anderer Schnellzug vorbei, und zwar so schnell, daß man die Leute, die in dem anderen Schnellzug saßen, kaum grüßen konnte, obwohl vielleicht ein guter Bekannter hätte drin' sitzen können, der dann am andern Tag zu mir gesagt hätte: „Gestern waren Sie aber protzig, weil Sie mich nicht einmal begrüßt haben.“

Die Fahrt ging dann weiter; auf einmal wurde es mir not, die Notkabine war aber besetzt; deshalb zogte ich die Notbremse und der Zug stund. Der Eisenbahnbesitzer stiegte zu mir in das Kouplet und schrub mich auf wegen Notzug. Die Gesellschaft im Eisenbahnwagen war sehr gemischt; es waren fast lauter Reisende, nur der eine Herr, der in München den Zug versäumte, fuhr nicht mit, da er wahrscheinlich mit dem nächsten Zug



hinter uns nachkommt, in welchem wir auch gefahren wären, wenn wir den Zug auch versäumt hätten. –

In Bad Aibling selbst ist es sehr schön, obwohl es, glaube ich, sehr wenig Weinkneipen dort gibt. Gestern hat mich der Kurarzt untersucht, er meint, ich müßte nicht im Bett liegen bleiben, nur bei Nacht müsse ich im Bett bleiben, was ich ja so wie so getan hätte. Sonst geht es mir gut, ich habe mein eigenes Zimmer, in welchem sechs Betten stehen, wovon aber nur vier besetzt sind von vier Patientinnen.

Ich schließe nun meinen Brief und hoffe, daß Du mir in München treu bleibst, wenigstens halbe treu, zum mindesten viertel über zwei. Meine Uhr habe ich vergessen, wir haben auch in unserem Schlafsaal keine Uhr. Wenn Du mir wieder schreibst, schreibe bitte in den Brief hinein, wieviel Uhr es ist. Ich weiß gar nicht, wie ich an der Zeit bin.

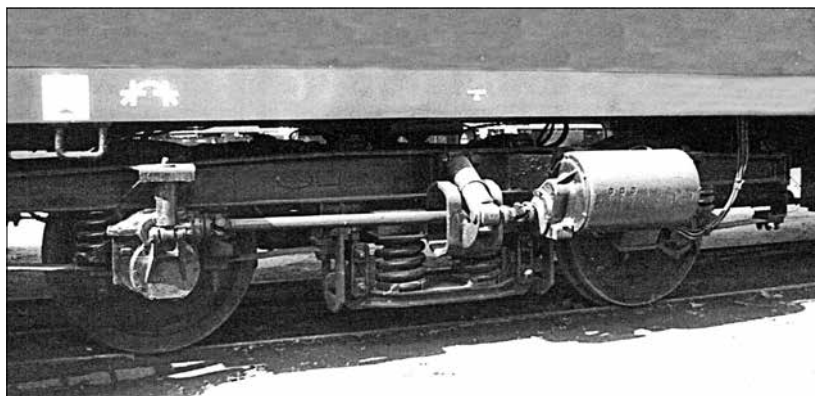
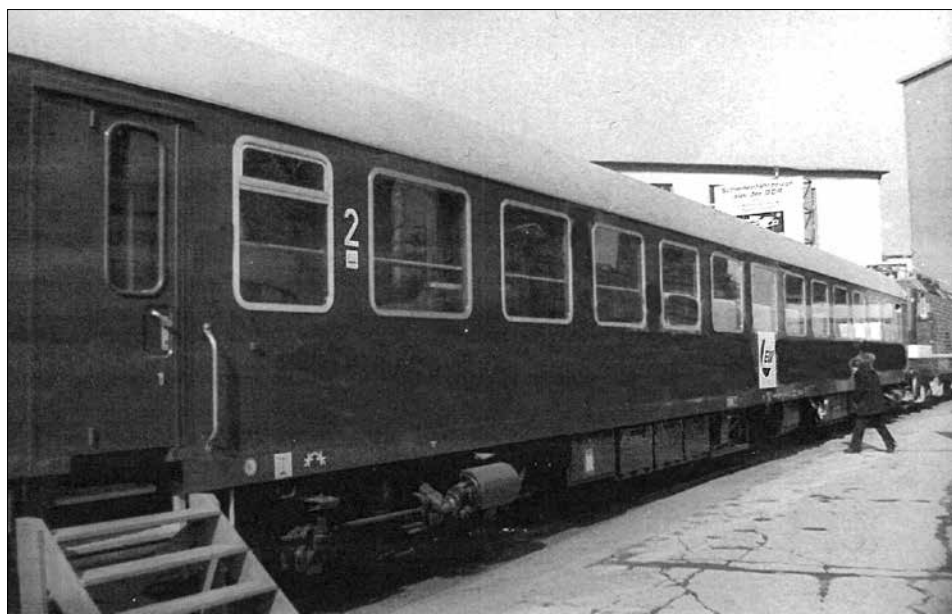
Es grüßt und küßt Dich
hochachtungsvollst ergebenst
Nepermuk S e m m e l m e i e r, Patient
z. Zt. Bad Aibling

Post an die Redaktion

Norbert Jakobasch, Blankenburg/Harz
per E-Mail zu „Der Clubwagen ...“ im Heft
51, Seite 35 ff:

„Ich fotografierte den LEW-Reisezug-
wagen auf der Leipziger Frühjahresmesse
(LFM) 1986, da er als Baumuster für einen
IRAN-Export von den bekannten Ausrüs-

tungen abwich, u.a. 26,4 Meter Wagen-
kastenlänge, Drehgestell Minden-Deutz
mit angeflanschter Lichtmaschine. Aller-
dings diente der Reisezugwagen auf der
LFM 1986 nicht mehr als Messe-Exponat,
sondern als LEW-Messe-Verhandlungs-
raum.“



Henk Veldkamp,
Bremerhaven per
E-Mail zu „Der Mo-
delleisenbahn-Club
Bremerhaven...“ im
Heft 51, Seite 51:

„Das  Mann-
schaftsbild ist auf der
linken Seite abge-
schnitten und so feh-
len zwei Kollegen.“

Redaktion: Der
Fehler ist drucktech-
nisch passiert  und
so wiederholen wir
hier das Foto des
MEC Bremerhaven in
seiner vollen Pracht.

Wilfried Rettig, Minden (Westf)
per E-Mail:

„An der Einfahrt zum Bahnhof Gör-
litz aus Richtung Berlin stand auf etwa
0,5 Meter Höhe über dem Erdboden ein
Schild wie abgebildet. Kennt jemand des-
sen Bedeutung?“



Klaus-Peter Schmidt, Dresden
per E-Mail:

„Schon viele Jahre befindet sich in mei-
ner Sammlung ein eisernes Schild, ca.12,3
x 15,3 cm, unbekannter Bedeutung und
Herkunft. Ich kann weder eine Angabe
zum Alter noch zur Herkunft machen,
sicher ist nur, dass es sich um ein Schild
mit engen Bezug zur Eisenbahn handelt.
Wahrscheinlich stammt es vom Rahmen
eines Fahrzeugs, Farbspuren eines frühe-
ren Anstrichs sind nicht feststellbar. Das
,W` kommt mir sehr bekannt vor, das an-



dere Zeichen kann ich jedoch ebenso wenig deuten wie das Firmen- oder Gesellschaftszeichen insgesamt. Ich habe schon Interessengruppen deutschlandweit angefragt, jedoch keine schlüssige Antwort erhalten. Vielleicht kann ein Eisenbahnfan und Leser das Rätsel lösen, ich wäre sehr dankbar!"

Jürgen Hollmann, Weidenberg (Kreis Bayreuth) per E-Mail gekürzt) zu „Die Eisenbahn in west- und ostdeutschen Kriminalfilm“ im Heft 51, Seite 75 ff:

„Beim Besuch des kleinen Eisenbahnmuseums am Bf Falkenberg bin ich auf Ihr Magazin gestoßen. Neben denen in ihrem Artikel "Die Eisenbahn... im Kriminalfilm" wären noch ein paar andere empfehlenswerte Fernsehserien und Filme zu erwähnen:

Westdeutsche Fernseh-Serie „Intercontinental Express“ (1966)

Bei dieser 13-teiligen Serie sind die Folgen in sich abgeschlossen und stets mit verschiedenen Schauspielern besetzt. Viele bekannte Gesichter! Hier spielt sich fast alles im Zugabteil, Bahnhof oder Gleisbereich ab. Die Serie ist für einen Eisenbahnfan ein absoluter Leckerbissen. Sie gibt es auf zwei DVDs bei Amazon, Thalia und anderen für knapp 20 €.

Westdeutsche Fernseh-Serie „Tatort : Kressin stoppt den Nordexpress“ (1971)

Eine der ganz frühen Tatortfolgen. Zollfahnder Kressin (Sieghardt Rupp) sitzt im Nordexpress, in dem zwei Schwerverbrecher von Schweden nach Deutschland überführt werden sollen. Die beiden sollen in einem spektakulären Husarenstück befreit werden. Viele Szenen mit Zug und V 200 / BR 220,

die aus Eisenbahnersicht natürlich nicht stimmig sind, jedoch für Spannung und Dramatik sorgen. Meines Wissens auf DVD nicht erhältlich, aber bei youtube ansehbar. Ich konnte sie vor vielen Jahren auf Video aufnehmen.

Westdeutsche Fernseh-Serie „Kleinstadtbf / Neues vom Kleinstadtbf“ (1972-73)

In zwei Staffeln zu je 13 Folgen wird die Geschichte des Bahnhofswirts (Gustav Knuth) und seiner Frau (Heidi Kabel, sen.) erzählt. Hintergrund ist der fiktive Bf Lüttin (Bf Plön in Schleswig-Holstein). Der Sohn Wolfgang (Gunter Beth) möchte Eisenbahner werden. Mit Wehmut kann man den Niedergang der Bahnhofswirtschaften, aber auch die Sauberkeit auf dem Bahnhof sehen. Die Serie ist auf DVD erschienen und gebraucht leicht zu finden.

Westdeutsche Fernseh-Serie „Inspektion Lauenstadt“ (1975-76)

Diese 13-teilige Serie spielt in der fiktiven Stadt Lauenstadt, bei der es sich um Hof/Saale handelt. Kriminalrat Zapf (Joachim Wichmann) mit seinem Inspektor Holzmüller (Maxl Graf) ermitteln. In mehreren Folgen sind Szenen auf den Bfen Schwarzenbach/Saale und Martinlamitz zu sehen. Diese Fernsehserie ist leider nicht auf DVD erhältlich, aber auf youtube ansehbar.

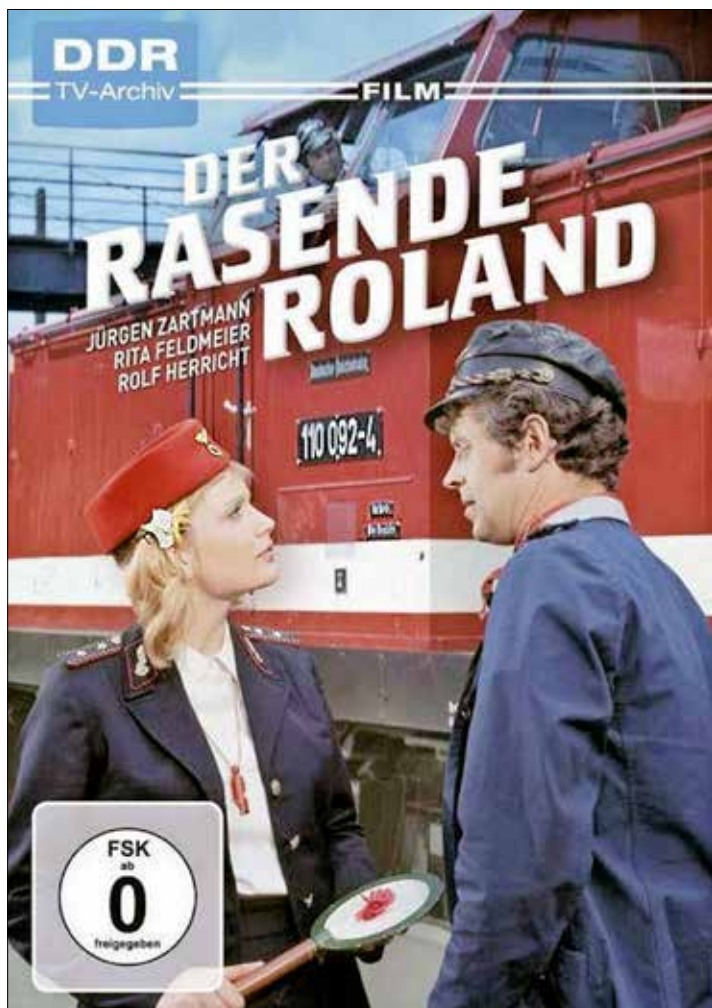
Ostdeutsche Fernsehkomödie „Der rasende Roland“ (1977)

Der Lokführer Roland (Jürgen Zartmann) hat im ganzen Einsatzbereich Freundinnen und Liebeleien. Als er sich am Bf Kummerstadt (Bf Belzig) für die Aufsicht Ulla (Rita Feldmeier), die Tochter des Dienstvorstehers, interessiert, will dieser (Rolf Herricht) die Beziehung

verhindern. Die Handlung des Films ist zwar etwas dünn, allerdings sind die Eisenbahn- und Bahnhofsszenen ein Leckerbissen, der für alles andere entschädigt. Am Schluss singt Manfred Krug „Niemand liebt Dich so wie ich“ aus dem zweiten Akt von Lehárs Operette „Paganini“. Der Film ist auf DVD u.a. bei BuschFunk für 14,95 € erhältlich.“

Westdeutsche Serie „Die Protokolle des Herrn M“ (1979)

Diese 13-teilige Serie mit Herbert Fleischmann als Bahnpolizist und Horst Janson als Kriminalrat spielt am Hbf München. Gute Unterhaltung und um Klassen besser als heutige Kriminalfilme. Diese Serie gibt es auf DVD bei P-dax für 16,90 €.



DVD-Cover: Ulla und Roland vor der Diesellok 110 092-4 vom Bw Seddin
Quelle: BuschFunk

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:: Hans-Peter Gerunde
0151-59455489, sgerunde@aol.com, www.eisenbahnfreunde-emmerthal.com

Hannover

Modell-Eisenbahn-Club Hannover, Leiter: Michael Kahler
0151-59403742, 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

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

Eisenbahnfreunde Wuhlheide 600, Leiter: Michael Bahl
0172-3124138, bsw.ebfw600@gmx.de, www.parkeisenbahn.de

Bad Belzig

Eisenbahnfreunde Hoher Fläming, Leiter: Frank Wieland
033841-35247, 0160-97459602, frankw9@nexusgo.de

Cottbus

Lausitzer Modellbahnclub, Leiter: Jens Balacz
0355-471132, jens.balacz@gmx.de

Frankfurt (Oder)

Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder), Leiter: Manfred Lorenz,
0151-21184282, lorenzmanfred627@googlemail.com oder
detlef.malzahn@gmail.com, www.eisenbahnfreunde-ffo.de

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

Waren (Müritz)

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

Servicebüro Leipzig

Ritterstr. 38/40, 04109 Leipzig – Tel. 0341-261699-10, 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: Dorothea Kobel / Peter Grunenberg,
0160-95192469, service@eisenbahnnostalgie-vogtland.de



Adorf, 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, fv-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)
Coswig
(b Dresden)**

Modelleisenbahnclub Arnsdorf, Leiter: Michael Bachmann
035200-23685, michael.bachmann@mec-arnsdorf.de, www.mec-arnsdorf.de
Modellbahngruppe Lössnitzgrund, Leiter Dietmar Merbitz, 03523-61524,
0162-1680915, mec@frank-heuschkel.de,
https://mec-loessnitzgrund.hpape.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: Roman Horn
0162-6250801, romanhornt12@gmx.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,
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 Norbert Jakobasch, Blankenburg (Harz)
für Sachsen-Anhalt 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, pittil975@aol.com

Regionaler Fachberater EBE/MEB Lars Naumann, Gera
für Thüringen 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

Haltingen	Historische Schienenfahrzeuge Haltingen, Leiter: Wolfgang Hugenschmidt 0160-97489946, uw.hugenschmidt@t-online.de (keinem RFB zugeordnet)
Offenburg	Modelleisenbahnclub Offenburg, Leiter: Dirk Flacke 0781-32825, 0151-52705251, dirkflackemecoog@web.de (RFB = Lothar Wissler, siehe unten)
Weil am Rhein	Modellbahnbau Weil am Rhein, Leiter: Rainer Lang, 07621-791409, 0170-7365563, rainer.lang@gmx.com, www.bsw-modellbahnbau.de (RFB = Lothar Wissler, siehe unten)

Servicebüro Nürnberg

Kaiserstr. 14, 90403 Nürnberg – Tel. 0911-23 4218-12, E-Mail: nuernberg@stiftungsfamilie.de

 **Regionaler Fachberater EBE/MEB für Bayern Nürnberg** **Norbert Heidrich, Bamberg/Hirschaid**
09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de
 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 / E44 119 (Depot DB Museum), Leiter: Oliver Agel
 0157-58906036, oliver.agel@deutschebahn.com, <https://bw-lichtenfels.de>

Nürnberg V 200 002 Nürnberg, Robert Krah, 0176-62412800, king-krah@web.de,

Servicebüro München

Arnulfstraße 9 +11, 80335 München – Tel.: 089-2488309-14, 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/ (kein 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: Thomas Ludwig
0151-54658442, info@modellbahnfreunde-nu.de, [https://modellbahn-](https://modellbahnfreunde-nu.de/)

freunde-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 440777-13, 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	Modellbahnguppe Bw Düsseldorf, Leiter: Gerald Schulze 0211-26110095, geraschu@gmx.de
Lahnstein	Eisenbahnfreunde Lahnstein/Koblenz, Leiter: Berthold Hagner 02603-6166, berthall1@web.de, www.mec-lahnstein-koblenz.de
Leverkusen	Modelleisenbahnclub Opladen, Leiter: Kurt Görres, 02171-30141, 0172-8932031, kurt.gorres@arcor.de
Münster (Westf)	Modelleisenbahnclub Münster, Leiter: Joachim Spitz 0251-43729, info@mec-muenster.de, www.mec-muenster.eu
Paderborn	Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“, Leiter: Karl Wecker 0177-7428603, karl.wecker@fluegelrad79.de, www.emf-fluegelrad79.de

Servicebüro Frankfurt am Main

Münchener Straße 49, 60329 Frankfurt am Main – Tel.:  9-809076-191,
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	Modellbahnguppe Saarbrücken, Leiter: Siggie Gottschall, 0681-9103641, moba-sb@gmx.net



Neuer Service: Tauschbörse

Auf der außerordentlichen Gruppenleitertagung unseres Kulturbereiches am 27. April 2024 in Leipzig kam die Anregung, in unserem Fachblatt *Bahn&Modell* in der Rubrik „Service“ zusätzlich eine „Tauschbörse“ einzuführen. Hier können alle unsere BSW-Gruppen Gegenstände zum Tausch oder kostenlosen Verbleib anbieten, sodass diese nicht im Container oder im Müll landen. Wenn sich eine BSW-Gruppe auflöst, sollte so das BSW-Eigentum genutzt und in anderen BSW-Gruppen weitergenutzt werden. Auch nichtkommerzielle Suchangebote können hier platziert werden. Größtenteils wird es sich um Modellbahnzubehör handeln, doch auch Bücher, Fachzeitschriften oder Einrichtungsgegenstände können so den Nutzer wechseln.

Die alljährliche Tauschbörse der BSW-Gruppe Fahrkartensammler Stadtoldendorf findet am 8. März 2025, 9-14 Uhr, im Casino von Frankfurt (Main) Hbf, statt.

Text und Bild zu dem Tauschobjekt bitte an die Redaktion schicken (s. Impressum Seite 96).

Biete...



Suche...



Veranstaltungen 2024/2025

Deutschland



Tag der Schiene 2024

20.-22. Sept. 2024 mit vielen eisenbahntypischen Veranstaltungen in ganz Deutschland

Neu-Ulm

BSW-Gruppe Modellbahnfreunde Neu-Ulm

21./22. Sept. 2024, Tag der Schiene, Modellbahn-Ausstellung im Instandhaltungsstützpunkt der DB InfraGo, Schillerstr. 30a, 89077 Ulm
20. Okt. 2024, Modellbahn-Fahrtag und **1. Dez. 2024 (1. Advent in den Nelson-Barracks)**, jeweils in den Clubräumen Hirthstraße 3, 89231 Neu-Ulm, Kontakt: Thomas Ludwig, 0151-54658442, info@modellbahnfreunde-nu.de

Berlin

InnoTrans 2024 – Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik
24.-27. September 2024 in Berlin, Messegelände am Funkturm

Halle (Saale)

DB Museum Halle, 2. Modellbahnausstellung „Klein trifft Groß“ mit BSW-Beteiligung, **18.-20. Oktober 2024**, Kontakt: 0160-97468487

Zwickau



BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau

2. Zwickauer Eisenbahn-Sammlertreffen mit Uniform-Modenschau im ehem. Trabant-Werk, Horchstraße 2, 08058 Zwickau
9. November 2024, 10-16 Uhr, Kontakt: Holger Böttcher, 01590-6030590, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de

Frankfurt (Main)

BSW-Gruppe Fahrkartensammler Stadtoldendorf

Fahrkarten-Tauschtag in Frankfurt (Main) Hbf, Casino
8. März 2025, 9-14 Uhr, Kontakt: Bernd Schmidtke, 05532-4070, 0160-97953351, b.schmidtke@t-online.de

Minden (Westf)

BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden

24. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf (Antiquitäten und Raritäten von der Eisenbahn – mit Modellbahn) im LWL-Preußenmuseum Minden, 32427 Minden (Westf), Simeonsplatz 12
16. März 2025, 10-16 Uhr, Kontakt: Dieter Birnstein, 05731-153 10 51, 0175-713 06 08

Dresden

BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt

17. Dampfloktreffen im Eisenbahnmuseum an der Nossener Brücke, Zwickauer Str. 86, 01059 Dresden,
11.-13. April 2025, 10-18 Uhr
 Kontakt: Jürgen Seidel, 0176-56808635, www.igbwddresden-altstadt.de

Festenburg

BSW-Gruppe Modell-Eisenbahn-Club Hannover

Kinder-Modellbahn-Bastelkurs im BSW-Hotel Festenburg
14.-21. April 2025, Kontakt: Rüdiger Sönnichsen, 0175 7519915, rue.soennichsen@gmx.de

Vorschau Heft 53

Jubiläum:	40 Jahre MEC Hannover
Gruppenleben:	BSW-Gruppen im Kreuzverhör
Bahnhistorie:	Gruppenverwaltung Bayern
Serien:	Die Geschichte unserer BSW-Hotels („Rote Erde“ Borkum)
Rezensionen:	Bekenntnisse eines Dampflokführers (2)

Impressum

Bahn&Modell – 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, Zeppelinstraße 68, 13583 Berlin E-Mail: vbn@eisenbahn-verlag.de
Erscheinungsweise:	2 x jährlich, Auflage ca. 3 000 Exemplare
Redaktionsschluss:	15. Juli 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 eisenbahnerbemodelleisenbahn@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 53:
Redaktionsschluss 15. Juli 2025
Auslieferung Anfang März 2025



DREIMAL **BSW** DAS

TRIPEL

bundesweit in Deutschland



Bahn-SozialWerk

Sozialeinrichtung für aktive und ehemalige Eisenbahner
Rechtsform: Stiftung, gegründet 1904 (Vorgänger)
Sitz: Frankfurt am Main
Seit 2018 gemeinsame Dachmarke „Stiftungsfamilie“
für die Stiftungen Bahn-Sozialwerk und Eisenbahn-
Werk (BSW und EWH)

www.stiftungsfamilie.de



Beamten-SelbsthilfeWerk

Einkaufsvorteile für Beamte und Tarifangestellte
im öffentlichen Dienst
Rechtsform: GmbH, gegründet 1960
Sitz: Bayreuth

www.bsw.de



Bündnis Sahra Wagenknecht

Partei für Vernunft und Gerechtigkeit mit linker
und konservativer Programmatik
Rechtsform: pol. Partei, gegründet Januar 2024
Sitz: Berlin

www.bsw-vg.de



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

Telefonisch sind wir unter 0800 4-757-757* rund um die Uhr für Sie da!

* gebührenfrei aus dem deutschen Telefonnetz



Unsere Produkte helfen Ihnen in allen Lebenslagen.
Denn wir haben die richtige Versicherung für Sie.

GESAGT. GETAN. GEHOLFEN.

DEVK