



Bahn&Modell 53

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn im März 2025

Deutsche Bundesbahn



Gründung vor 75 Jahren

Bahn&Modell,

eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

Jubiläen:

**75 Jahre Stiftung Eisenbahn-
Waisenhort (EWH)**

► Seite 22



Serien:

**Die Geschichte des BSW-Hotels
Rote Erde Borkum**

► Seite 77



Bahnhistorie:

**Gestatten, EBS 202 738-1 –
eine Fünfzigjährige erzählt**

► Seite 42



Rezensionen:

**„Russenbretter und Quarkschnitten“
Das Buch zur Bekleidungsordnung der
Deutschen Reichsbahn von 1951 bis
1957 des Autors Olaf Storeck**

► Seite 82

Titelbild:

Gründung der Deutschen Bundesbahn vor 75 Jahren und sieben Monaten – Das Rad in der Mitte symbolisiert die Dampflokzeit, ringsherum die „Hauptdarsteller“ der DB. Links oben: Trans-Europ-Express (1960), rechts oben: E 10 vor InterCity (1980), links unten: V 200 vor Güterzug (1970), rechts unten: ICE 1 (1991)

Fotomontage: L. Kuhne

Inhalt

Editorial

Leitartikel	2
Nachruf Günter Baum	4
Glosse: Wenn ein Ticket reden könnte	5
Nachruf Lothar Wissler	6

Berichte

Generalsanierung, die neue Herausforderung	7
2. Sammlerbörse Zwickau	10
FISAIC-Treffen 2025 in Gera	12
Rätselhafte Betriebsstelle im Wattenmeer	13
SVT Görlitz – Die Wiedergeburt einer Legende (aktueller Stand)	14
Kurzberichte	15

Porträt

Bekenntnisse eines ergrauten Dampflokführers (2)	18
--	----

Jubiläum

Die Geschichte der Stiftung Eisenbahn-Waisenhort	22
75 Jahre Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure	25

Bahnhistorie

Die Gründung der Deutschen Bundesbahn vor 75 Jahren	29
Gestatten, EBS 202 738-1 – eine Fünfzigjährige erzählt	42
Northeim Rhumemühle, Stellwerk „Nr“	48
Die modernen „Hampelmänner“	51
Schienenformen der Eisenbahn	54
Gruppenverwaltung – die bayerische Zwischeninstanz	59
Zugfunk – ein Begriff, zwei Systeme	63
200 Jahre Eisenbahn	67

Serien

Eisenbahn in den Medien: Deutsche Eisenbahnlieder der Neuzeit	70
Eisenbahn in den Medien: 100 Jahre Eisenbahn-Werbung (Teil 2)	74
Die Geschichte unserer BSW-Hotels, „Rote Erde“ Borkum	77

Rezensionen

„Russenbretter und Quarkschnitten“	82
„AUF NEUEN GLEISEN“	83
Brief aus Bad Aibling	86

Service

Post an die Redaktion	87
Verzeichnis unserer BSW-Servicebüros, -Fachberater und -Gruppen	88
Tauschbörse	94
Veranstaltungen 2025	95
Künstliche Intelligenz/Impressum	96



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

das letzte halbe Jahr hat viel Bewegung in unseren Kulturbereich gebracht. Im Vorfeld unserer Herbst-Arbeitstagung am 12. September 2024 in Hannover haben die Regionalen Fachberater und ich gemeinsam an der zukünftigen Ausrichtung unseres Kulturbereichs gearbeitet. Bei der Arbeitstagung haben wir intensiv mit den Führungsverantwortlichen für die Ehrenamtssparte über die zukünftige finanzielle Ausgestaltung unseres Kulturbereichs diskutiert. Thema war dabei auch die anteilige Mietkostenunterstützung für unsere Modellbahngruppen, da der Mietkostenzuschuss zum 31. Dezember 2024 auslief. Leider blieb es dabei, dass die Kosten für Raummiete durch unsere Kulturgruppen selbst aufzubringen sind. Unsere Gruppen können aktiv auf die Höhe der Mietkosten einflussnehmen, zum einen, in

dem sie sich bezahlbare Räumlichkeiten suchen und zum anderen, durch die Selbstbestimmung der benötigten Raumgröße. Es wurde uns nochmals versichert, dass alle Kulturgruppen auch zukünftig unter der Flagge der Stiftung Bahn-Sozialwerk weiter existieren dürfen, egal ob sie nebenbei noch Teil eines Vereins sind oder einzig Kulturgruppe der Stiftung bleiben wollen. Als Ergebnis der Arbeitstagung sind wir so verblieben, dass der Freizeitsparte künftig ein Gesamtbudget zur Verfügung gestellt wird, aus dem alle Kosten zu finanzieren sind. Auch sollen zukünftig gemeinsame Projekte der Kulturgruppen, sowie Modellbautage/-seminare aus diesem Budget bestritten werden.

In einer weiteren online abgehaltenen Arbeitstagung am 9. November 2024 diskutierten die Regionalen Fachberater nochmals über die Höhe des zukünftigen Budgets und die Ein-

flussfaktoren, die es begünstigen bzw. beeinflussen könnten. Ein wichtiger Faktor hier wird die zukünftige Entwicklung der Fördererzahlen in unserem Kulturbereich sein.

Ein Baustein, der die Fördererergewinnung beeinflussen kann, ist unsere internationale Zusammenarbeit im Modellbahnsektor der FISAIC. Jedes Jahr treffen sich Modellbahngruppen aus mehreren europäischen Ländern zu einer gemeinsamen Ausstellung. Unsere Modellbahnfreunde aus Zschopau haben dabei mehrmals bewiesen, dass mit dem Modul Junior, welches mit den Kollegen der FISAIC-Länder gemeinsam entwickelt wurde, auch junge Menschen wieder für das Hobby Modellbahnbau zu begeistern sind.

Nach zehn Jahren wird das diesjährige FISAIC-Treffen unseres Kulturbereiches wieder in Deutschland stattfinden. Für die Ausrichtung vom 3. bis 7. April 2025 ist die Stiftung Bahn-Sozialwerk verantwortlich. Wir rechnen mit Teilnehmern aus mindestens fünf europäischen Ländern. Neben der Modellbahnausstellung findet die jährliche Tagung der Technischen Kommission des FISAIC-Kulturbereichs „Railway Heritage & Model Railways“ statt, in der die zukünftige internationale Zusammenarbeit besprochen und festgelegt wird. (s. Bericht, Seite 12).

In diesem Heft erinnern wir in unserem Umfeld an drei 75-jährige Jubiläen:

1. Seit 2018 sind das Bahn-Sozialwerk (BSW) und der Eisenbahn Waisenhort (EWH) in der Stiftungsfamilie

vereint. Der EWH begeht in diesem Jahr sein 75-jähriges Bestehen, das wir mit einem Beitrag auf Seite 22 würdigen.

2. Am 8. November 2024 hat die Redaktion von Bahn&Modell an der Feier zum 75. Geburtstag des Verbandes der Deutschen Eisenbahn-Ingenieure (VDEI), Bezirk Hannover, teilgenommen. In einem Beitrag ab Seite 25 stellen wir den VDEI vor.
3. Im letzten Heft 52 gedachten wir der Gründung der Deutschen Reichsbahn vor 100 Jahren. Als Pendant dazu erinnern wir in diesem Heft an die Gründung der Deutschen Bundesbahn vor über 75 Jahren. Das Titelbild und der Beitrag ab Seite 29 beziehen sich darauf.

In Zwickau fand am 9. November 2024 das 2. Eisenbahn-Sammlertreffen unter der Leitung der BSW-Gruppe „Eisenbahn-Tradition Zwickau“ statt. Wir freuen uns, dass es so gut angenommen wird (s. Bericht, Seite 10).

Vom 21. bis 23. Februar 2025 hat die Frühjahrs-Arbeitstagung unseres Kulturbereiches im BSW Hotel Festenburg stattgefunden. Wichtige Punkte der Tagesordnung waren die Struktur und das Budget unseres Kulturbereiches. Da der Redaktionsschluss dieses Heftes eher lag, berichten wir im nächsten Heft über die Ergebnisse.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Lars Naumann

Zentraler Fachberater des Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Günter Baum, ein BSW-Urgestein ist von uns gegangen

geb.: 25. April 1930 – gest.: 29. November 2024



Günter Baum gehörte zu den Gründungsvätern des BSW im Osten. Den Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn hatte er mit aus der Taufe gehoben. Von 1997 bis 2007 war er BSW-Bezirksbeauftragter für Eisenbahnerbe in Sachsen-Anhalt. Danach arbeitete er weiter mit im Arbeitsausschuss unseres Kulturbereichs und in der Arbeitsgruppe Kooperation DB Museum. Sein Wort galt, denn er war ein gestandener Eisenbahner, ein „Blauer“ aus der Maschinenwirtschaft der Reichsbahndirektion Halle.

1951 bis 1954 studierte Günter Baum an der neu gegründeten Ingenieurschule für Eisenbahnwesen Dresden und erhielt sein Abschlusszeugnis noch aus den Händen von Verkehrsminister Erwin Kramer. Nach mehreren Zwischenstationen wurde er 1962 zum Vorsteher des Bw Halle G berufen und füllte diese Funktion bis 1995 aus. 2015, zum 100-jährigen Jubiläum des Bw Halle G, stand sein Lebenswerk noch einmal im Mittelpunkt. Dann wurde es still um ihn. Nun ist er mit 94 Jahren verstorben und wir gedenken eines Kollegen, der unsere eigene Geschichte mitgeschrieben hat.

Lieber Günter, Du bleibst immer in unserer Erinnerung.

Wenn ein BSW-Ticket reden könnte ...

Glosse von Lothar Kuhne, Dresden

Wenn ein Ehrenamtlicher eine Bahnfahrt zu einem offiziellen BSW-Termin antreten möchte, kann er beim BSW-Reisenzentrum einen DB-Freifahrschein beantragen. Damit komme ich ins Spiel. Früher hieß ich Fahrkarte, doch jetzt im Zeitalter der Anglizismen nennt man mich „Ticket“ wie beim Flugwesen. Früher wurde ich im Format einer Blanko-Fahrkarte ausgedruckt und dann in einem Briefumschlag gesteckt, den die Post zu meinem Bahnfahrer beförderte. Jahre später konnte ich auch über einen DB-Fahrkartenautomaten zur Welt kommen. Heute erhält mein Bahnfahrer vier Computer-Dateien zugemalt, von denen ich eine bin, die „Online-ticket.pdf“. Mein Bahnfahrer muss mich auf einem DIN A4-Blatt ausdrucken, sorgfältig aufbewahren und im Zug vorzeigen. Ich heiße DB Firmenreise und im Untertitel links oben steht: DB OT-FIRMENREISE FP. Diese Abkürzung steht für eine Firmenreise mit der Deutschen Bahn (DB) als Online-Ticket (OT) im Rahmen des Flexpreis-Tarifs (FP). „FP“ signalisiert, dass mein Bahnfahrer freie Zugwahl hat und die Reise innerhalb des angegebenen Zeitraums antreten kann, also flexibel ist. Rechts daneben trage ich einen QR-Code. Diesen scannt der Schaffner bei der Fahrk..., ach Verzeihung, Ticketkontrolle ein und auf seinem Schaffner-Terminal sieht er dann, ob ich gültig bin. Wenn ja, hat der Schaffner zwei Möglichkeiten:

1. Er kann mir und meinem Bahnfahrer vertrauen und sich recht schön bedanken, dass wir die Deutsche Bahn gewählt

haben. Dabei hätten wir gar keine Alternative, denn alle anderen Eisenbahnunternehmen würden mich sowieso nicht akzeptieren. Daher muss mein Bahnfahrer höllisch aufpassen, dass er immer nur DB-Relationen nutzt, auch wenn bei mir ein anderer Fahrweg angegeben ist. Sonst läuft er ernsthaft Gefahr, als Reisender ohne gültigen Fahrausweis diskriminiert zu werden.

2. Er kann weiter skeptisch bleiben und einen Personen-Identifikationsbeweis verlangen. Er liest DB Firmenreise und den Namen des BSW-Mitarbeiters und denkt, hier ist ein DB-Eisenbahner unterwegs. Also muss dieser auch eine DB-IdentCard besitzen und solche verlangt er zu sehen. Tatsächlich sagt der Schaffner aber: „Ihren Berechtigungsausweis bitte!“ Nun ist mein Bahnfahrer ein Mensch, der die Eisenbahn liebt, aber nicht bei ihr arbeitet und dennoch beim BSW aktiv ist. Somit hat er keinen DB-Ausweis. Mein Bahnfahrer kann sich nur, wie vom BSW-Reisenzentrum empfohlen, mit dem Personalausweis identifizieren. Das aber lehnt der Schaffner vehement ab, denn er ist kein Staatsdiener, sondern ein DB-Mitarbeiter, der ein DB-Dokument verlangt. So wird mein Bahnfahrer als Reisender ohne gültigen Fahrausweis notiert. Der Schaffner sagt merklich genervt „Sie hören von uns!“. Einmal war ich an einen Bahnfahrer geraten, dem eine Schaffnerin sogar androhte: „Auf der nächsten Halt-Station hole ich die Polizei.“

Die Bundespolizei sorgt für Ordnung am Zuge



Die Bundespolizei sorgt für Ordnung am Zuge.
Pressefoto: Bundespolizei. - Referat 66/Jacob Maibaum

Manchmal weiß ich nicht mehr, was ich machen soll. Ich bin richtig deprimiert, dass ich meinem Bahnfahrer so viel Ärger bereite. Er/sie ist sicher zu einer schönen BSW-Veranstaltung unterwegs, die ihm/ihr nun tüchtig auf dem Magen schlägt.

Leider bin ich nur ein digitales, papiergewordenes Etwas und kann mich selbst nicht wehren. Ich glaube, hier muss mal ein kluger Mensch eingreifen.

(nach zwei wahren Begebenheiten)

Abschied!

Nach Redaktionsschluss erreichte uns die traurige Nachricht, dass unser langjähriger BSW-Modellbahn-Kollege, -Gruppenleiter und Regionaler Fachberater Lothar Wissler am 20. Januar 2025 nach schwerer Krankheit verstorben ist. Er war eine Instanz mit viel Organisations- und Gestaltungswillen. Der Modelleisenbahn-Club Kirchheim unter Teck, das jährliche Modellbau-Seminar in Baiersbronn und unsere Jahresarbeitstagungen lebten davon.

Lothar Wissler, geb. am 6. November 1945, repräsentierte die Generation, die an der Entwicklung des Bahn-Sozialwerkes maßgeblich beteiligt war. Sein Wort hatte Gewicht, egal ob laut oder leise ausgesprochen.

Sein kämpferischer Geist wird uns fehlen.



Lothar Wissler
1945 – 2025

Generalsanierung, die neue Herausforderung

Redaktion

Seit Mitte 2024 versucht die DB AG mit der Generalsanierung ganzer Strecken, alle notwendigen Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen in einer mehrmonatlichen Sperrpause zu bewältigen. Ein Team aus verschiedenen Fachbereichen koordiniert die Arbeiten so, dass sie parallel in Rekordtempo passieren können. Bisher hat die DB AG Gleise, Brücken, Bahnsteige, Stellwerke und Oberleitungen erst dann erneuert, wenn sie das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben oder ausgefallen sind. Diese Vorgehensweise änderte sich nun grundlegend. Es wird gleichzeitig gebaut, saniert und repariert. Anstatt Züge fahren nur Baugeräte. Dennoch betont die DB InfraGO „Generalsanierung ist kein Neubau“.

Die Premiere begann am 15. Juli 2024 und dauerte bis zum Fahrplan-

wechsel am 14. Dezember 2024. Als erste Strecke stand die Riedbahn von Mannheim Hbf bis Frankfurt am Main Stadion auf dem Plan. In nur fünf Monaten wurden auf 74,7 Kilometern die gesamte Strecken-Infrastruktur sowie 20 Stationen modernisiert. 800 Bau-schaffende waren daran beteiligt und zum ersten Mal zielten die Erneuerungen gemeinschaftlich auf Netz und Stationen ab. Die DB InfraGO bündelte in dieser Zeit alle Bauvorhaben, darunter 117 Gleiskilometer, 152 Weichen, 383 Oberleitungsmasten, 14 Kilometer Fahr-draht und 619 neue Signale. Es entstanden drei neue Überleitstellen mit zwölf dazugehörigen Weichen für den Gleis-wechselbetrieb. Zusätzliche Überhol-möglichkeiten für Züge gibt es nun im Bereich der Station Bürstadt, zwischen

Der 200 m lange Gleisumbauzug der Firma Spitzeke "Katharina die Große" im Streckenabschnitt zwischen Walldorf und Mörfelden – das meiste Baumaterial gelangte über die Schiene auf die Baustelle, so auch 380 000 Tonnen Schotter und ca. 265 000 Bahnschwellen.
Foto: DB AG/ NÖI CREW





Grafik: DB AG

Riedstadt-Goddellau und Groß-Gerau-Dornberg sowie zwischen Groß-Gerau-Dornberg und Mörfelden. Bei der Gestaltung der Bahnhöfe und Haltepunkte wurden wiederkehrende Farben und Motive eingesetzt, die einen regionalen Bezug haben und Verbindung zwischen den Stationen schaffen. 15 der Bahnhöfe liegen in Hessen, fünf in Baden-Württemberg.

Die sieben alten Stellwerke mussten komplett neuen elektronischen Stellwerken weichen. Insgesamt wurden 1 200 Elemente der Leit- und Sicherungstechnik ausgetauscht. Die neuen ESTW-Zentralen liegen in Walldorf, Gernsheim und Mannheim-Waldhof. Weitere Modulgebäude entstanden in Groß-Gerau-Dornberg, Riedstadt-Goddellau, Biblis und Lampertheim. Das Spurplan-Drucktastenstellwerk

des Bahnhofs Lampertheim von 1966 kommt ins Museum zum Erlebnisbahnhof Amorbach (Westfranken). Die übrigen sechs stillgelegten Stellwerks-Anlagen kommen ins Signalwerk Wuppertal. Dort werden sie aufgearbeitet, um Ersatzteile für noch in Betrieb befindliche Anlagen bereitzustellen.

Vier Bahnübergänge wurden saniert. Sie erhielten moderne Sicherungstechnik sowie einen neuen Fahrbahnbelag. Zwei Bahnübergänge wurden ganz zurückgebaut, sodass auch hier 200 km/h gefahren werden darf. Selbst die Schallschutzwände wurden auf 15 Kilometer modernisiert. Sie bekamen eine einheitliche Höhe von drei Metern über Schienenoberkante.

Die Riedbahn-Baustelle war groß. Entsprechend groß war auch die Menge an Altmaterial und Abfall, die bei der Erneuerung der einzelnen Gewerke anfiel. Von alten Schienen über Schwellen bis hin zu Bauschutt, alten Kabeln und Altschotter war alles dabei und musste abtransportiert werden. Dafür kamen riesige Spezial-Güterwagen (MFS) zum Einsatz, die eigens dafür konzipiert worden waren.

Um während der Streckensperrung einen stabilen Fahrplan anbieten zu können, wurden vorher die Umleitungsstrecken ertüchtigt und eine neue Flotte von 170 DB-Schienenersatzverkehrs-Bussen eingesetzt. Dennoch soll in Zukunft der Schienenersatzverkehr ausgeschrieben werden.

Bereits im Bundesverkehrswegeplan 1973 wurde die Riedbahn bei den Schienenwegen als eine von acht geplanten Ausbaustrecken aufgeführt und war aber dann wieder verworfen wor-

den. Bereits 1980 galt die Strecke als total überlastet, sodass sie in den vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 1985 aufgenommen wurde. Schrittweise fanden Ertüchtigungen statt, die aber nur Teilerfolge brachten.

Die Riedbahn machte als Generalsanierung-Pilotprojekt den Anfang. Das Internet-Portal www.db-watch.de vergab dafür insgesamt eine 3+ (etwas besser als befriedigend), da sich u.a. die ETCS-Inbetriebnahme verzögerte. Die Gesamtkosten beliefen sich statt geplanter 500 Millionen Euro auf ca. 1,3 Milliarden Euro. In den Jahren bis 2030 sollen noch 40 solch hochbelasteter Schienenkorridore mit ca. 4 000 Kilometern komplex saniert und modernisiert werden. Der DB-Aufsichtsratschef Werner Gatzert bezifferte im Januar 2025 den Finanzbedarf für die Schiene in den nächsten zehn Jahren auf 150 Milliarden Euro.

Die Reihenfolge der Korridore ab 2028 ist umstritten. In diesem Jahr

läuft die Generalsanierung zwischen Emmerich–Oberhausen (15. Februar bis 13. Dezember 2025, 73 km) sowie Berlin–Hamburg (1. August 2025 bis 1. Mai 2026, 278 km). 2026 sollen folgen: Hagen–Wuppertal–Köln, Regensburg–Nürnberg, Troisdorf–Koblenz, Wiesbaden–Koblenz und Passau–Obertraubling. Die DB InfraGO sei dadurch komplett „abgelenkt vom Nebenetz“, so einige „Dennoch-Kritiker“.

Durch das vorzeitige Ende der Ampel-Regierung im November 2024 ergaben sich Finanzierungslücken, die dazu führen, dass vorerst bei weiteren Generalsanierung-Projekten auf das Zugbeeinflussungssystem ETCS verzichtet werden muss. Auch auf der Riedbahn konnten die ETCS-Stellwerke erst nach der offiziellen Strecken-Wiederinbetriebnahme ans Netz gehen (zuerst Biblis um den 13. Januar 2025). Statt 200 km/h verkehrten die ICE solange nur mit 160 km/h.

Elke Zimmer, Staatssekretärin im Verkehrsministerium von Baden-Württemberg, Bundesverkehrsminister Volker Wissing, DB-Vorstandschef Richard Lutz und Umut Sönmez, Staatssekretär im Verkehrsministerium von Hessen (v.l.n.r.), gaben in Gernsheim die Riedbahn symbolisch wieder frei. Foto: DB AG/Oliver Lang



2. Eisenbahn-Sammlerbörse in Zwickau

Redaktion

*„Im traurigen Monat November war's,
die Tage wurden trüber,
der Wind riß von den Bäumen das
Laub, da reist ich nach Zwickau hinüber.“*

So oder ähnlich könnte der Bericht beginnen, wenn das Original nicht von Heinrich Heine aus „Deutschland. Ein Wintermärchen“ stammen würde. Denn, zum zweiten Mal trafen sich engagierte Eisenbahner an einem Tag im November im ehemaligen Trabant-Werk in Zwickau.

Sie präsentierten ihre Uniformen, boten Eisenbahn-Devotionalien, -Bücher und -Zeitschriften an. Sie diskutierten und plauderten über alte Zeiten.

Organisatoren am 9. November 2024 waren (wie bereits im letzten Jahr) Uwe und Holger Böttcher, Vater und Sohn, von der BSW-Gruppe „Eisenbahn-Tradition Zwickau“. Seit 1979 gibt es diese Gruppe innerhalb der Stiftungsfamilie BSW & EWH. Die Traditionspflege begann mit der

Dampflok 50 849 und dem Zwickauer Traditions-Eilzug. Nach Umstrukturierung wurde eine umfangreiche Sammlung von Eisenbahn-uniformen, Ausrüstungsgegenständen und Schriften zu den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen aufgebaut.

Als Tagesthema galt diesmal „Die Deutschen Reichseisenbahnen, die Zeit um 1920“. Der Höhepunkt war eine moderierte Uniform-Modenschau unter dem Titel „Die Reichsbahn auf dem Laufsteg“. Sie wurde in einem Video festgehalten.



Veranstaltungsraum mit Blick zur Bühne Foto: H. Böttcher



Uniform-Modenschau

Auskopplung aus Video auf www.youtube.com/watch?v=iD_HNiFiTKU

Olaf Storeck, Eisenbahn-Rentner aus Leipzig, stellte hier sein Erstlingswerk „Russenbretter und Quarkschnitten“ vor und

bot es zum Verkauf an (s. Rezensionen, Seite 82). Erst am Vortag waren die 500 Bücher von der Druckerei angeliefert worden.

Verkaufsstand Olaf Storeck

Foto: H. Böttcher



FISAIC-Treffen 2025 in Gera

Lars Naumann, Gera – Zentraler Fachberater Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn

Einmal im Jahr veranstaltet der FISAIC-Kulturbereich „Railway Heritage & Model Railways“ ein Treffen in einem der Teilnehmerländer und präsentiert in einer Modellbahnausstellung seine gemeinschaftliche Modulanlage. Diese Modellbahnausstellung ist der jährliche Höhepunkt der internationalen Zusammenarbeit, die in vielen kleinen partnerschaftlichen Treffen über das ganze Jahr gelebt wird.

Das letzte Treffen in Deutschland fand im Jahr 2015 im Bw Halle P in Halle (Saale) statt. Dazwischen trafen sich die Eisenbahner in Riga (2016), Debrecen (2017), Wels (2018), Sedan (2019), Vilanova (2022), Opava (2023) und Bratislava (2024). So entstand über die Jahre eine Community, die gemeinsam das Hobby Modellbahnbau pflegt und sich über die Eisenbahnentwicklung in ihren Ländern austauscht.

In diesem Jahr ist wieder Deutschland an der Reihe und die Stiftung Bahn-Sozialwerk wird das Treffen ausrichten. Als Ausrichtungsstätte bot der Verein Geraer Eisen-

bahnwelten, bei dem auch unsere BSW-Gruppe „Dampflokclub Gera“ zu Hause ist, sein Bahnbetriebswerk (Bw) an. Im Zeitraum vom 3. bis 7. April 2025 werden die Teilnehmer ihr Quartier in Gera aufschlagen und gemeinsam an ihren Modulen arbeiten sowie die regionale Eisenbahngeschichte erkunden. Als Rahmenprogramm für die internationalen Gäste sind Ausflüge zur Oberweißbacher Bergbahn und zur historischen Geraer Straßenbahn geplant.

Die gemeinsame FISAIC-Modulanlage wird im Rahmen der 9. Verkehrshistorischen Tage am 5. und 6. April im Lokschuppen des Bw Gera aufgebaut und der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt. Gleichzeitig präsentiert unser BSW-Kulturbereich seine Modulanlage „Selketalbahn“ (Spur H0m), die in jahrelanger Arbeit während der jährlichen Modellbautage im BSW-Hotel Festenburg entstanden ist und von der BSW-Gruppe „Modelleisenbahnclub Hannover“ betreut wird. Außerdem zeigt unsere BSW-Gruppe „Dampflokclub Gera“ in ihrem



Triebwagen 29 der historischen Geraer Straßenbahn, Baujahr 1905
Quelle: Geraer Eisenbahnwelten e.V.

Stellwerkswagen ein voll funktionsfähiges mechanisches Stellwerk, das von BSW-Förderern originalgetreu aufgebaut wurde. Der BSW-Kulturbereich Amateurfunk wird in dem Stellwerkswagen auch eine Funkstation einrichten und zeigen, wie mit Funkwellen auch international kommuniziert wird. In einem Speisewagen aus dem Jahr 1928 lädt der Verein Geraer Eisenbahnwelten zu Kaffee und Kuchen ein und der BSW-Kul-

turbereich Schach bietet Kurzpartien des königlichen Strategiespiels an. Rund um die Drehscheibe des Bw Gera werden historische und moderne Eisenbahnfahrzeuge präsentiert, die von fachkundigen Eisenbahnern betreut und erklärt werden.

Merken Sie sich bitte Tage und Ort vor:
5./6. April 2025, Bw Gera
07545 Gera, Robert-Fischer-Straße 15

Rätselhafte Betriebsstelle im Wattenmeer

Klaus-Peter Schmidt, Dresden – Eisenbahn-Historiker

Kürzlich war ich wieder unterwegs, diesmal nicht im Ausland, "nur" an der Nordsee. Dort stand auch eine Fahrt mit einer Halligbahn im Programm. Auf dieser Fahrt entdeckte ich eine eigenartige Betriebsstelle. Was ist das – eine Weiche, ein Stumpfgleis, ein Stellwerk, eine Blockstelle oder gar nur eine Häuschen für drängende Notfälle auf den langen Fahrten vom Festland zur Hallig Oland? Auffällig auch im Streckengleis eine Brücke, besser gesagt ein Abschnitt mit aufgeständerter, offener Fahrbahn, ohne Bettung. Eine Eisenbahn-Anlage, die rätselhaft erschien.

Aufklärung verschafften der Reiseleiter und die vorbereitete Lektüre. Es handelt sich um eine sogenannte Fuchsfalle. Damit sollen die Vogelbrutgebiete der Hallig Oland vor ungebetenen Besuchern geschützt werden. Die aufgeständerte Fahrbahn soll Füchse vom Weitermarsch in Richtung Hallig abhalten. Um von Schwelle zu Schwelle zu schreiten, hat der Fuchs zu kurze Beine

und für einen Balanceakt sind die Schienenköpfe etwas zu schmal. Sollte sich dennoch ein Fuchs auf den Weg in das Vogelschutzgebiet begeben, gibt es eine weitere Schutzmaßnahme. Das Häuschen am Stumpfgleis dient dem Jäger, oder besser gesagt dem „Vergrämer“, als Jagdhochsitz. Da der Jäger natürlich mit seiner eigenen Lore zu dieser Fuchsfalle im Wattenmeer anreist, hat er auch sein eigenes Abstellgleis, das aber auch für Begegnung von Loren im Gegenverkehr genutzt werden kann.



Fuchsfalle der Halligbahn Dagebüll-Oland-Langeneß (900 mm) in Richtung Oland

Foto: K.-P. Schmidt

SVT Görlitz – Die Wiedergeburt einer Legende

Redaktion

Wie wir schon mehrfach berichteten, wird der Vorzeigezug der Deutschen Reichsbahn (SVT Görlitz/BR 175) durch eine ehrenamtliche Initiative als fünfteilige Einheit (zwei Maschinen- und drei Mittelwagen) wieder aufgearbeitet. Die bisherige Unterstellhalle in Dresden musste wegen Baufälligkeit geräumt werden. Auf dem Gelände der Werkbahn der

Arevipharma GmbH in Radebeul Ost (bei Dresden) entstehen jetzt neue Gleise und eine Leichtbauhalle. Die Erdbauarbeiten führen Fremdfirmen aus. Die Gleisbauarbeiten übernehmen Lehrlinge der DB InfraGO sowie der DB Bahnbaubau. Die Leichtbauhalle ist finanziell noch nicht abgesichert. Am Jahresende 2024 ergab sich folgender Spendenstand:



Kurzberichte:

Innotrans 2024 in Berlin

Vom 24. bis 27. Sept. 2024 fand zum 14. Mal die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik auf dem Berliner Messegelände unter dem Funkturm statt. Es war die größte Messe, die Berlin je sah. Sie war in fünf Segmente aufgeteilt: Eisenbahntechnologie, Eisenbahn-Infrastruktur, Öffentlicher Transport, Innendesign und Tunnel-Konstruktion. Auf einem riesigen Freigelände wurden, vom Kesselwagen bis zum Hochgeschwindigkeitszug, 133 neue Fahrzeuge gezeigt. Mit 2 940 Ausstellern aus 59 Ländern qualifizierte sich die Innotrans zur Weltleitmesse der Branche. 170 000 Fachbesucher aus 133 Ländern kamen.

DB Schenker verkauft

Die DB AG hatte Anfang Oktober 2024 mit einem Vorvertrag unterstri-

chen, ihre lukrative Speditionstochter DB Schenker im Jahr 2025 für 14,3 Milliarden Euro an den dänischen Logistikkonzern DSV zu verkaufen, um sich stärker auf ihre Kerngeschäfte Schiene zu konzentrieren. Die Entscheidung fiel äußerst knapp, denn von den 20 Mitgliedern des DB AG-Aufsichtsrats stimmten nur zehn für den Verkauf, neun dagegen. Es gab eine Enthaltung.

Der Verkauf wurde zu einem Zeitpunkt eingeläutet, als die Transport- und Logistikbranche eine gute Phase erlebte. Für militärische Transporte ist zuvor ein Teil von DB Schenker auf DB Cargo übertragen worden. DB Schenker hatte zuletzt weltweit fast 73 000 Mitarbeiter, davon 15 000 in Deutschland. Der Jahresumsatz lag bei 20 Milliarden Euro. Trotz dieser beeindruckenden Zahlen entschied sich die DB AG für eine Veräu-

Freigelände der Innotrans 2024

Pressefoto Innotrans 2024



berung der Logistikgruppe. Hintergrund sind die massiven Schulden der DB AG, die durch den Verkauf deutlich gesenkt werden können. Allerdings verliert die DB AG den Unternehmensteil, der noch nennenswerte Gewinne einbrachte. Die Bilanz der DB AG wird ehrlicher werden.

Chronik: 1872 Gründung von Schenker&Co. in Wien, 1928 Übersiedlung nach Berlin, 1932 Kauf durch die Deutsche Reichsbahn, 1949 Übergang auf die Deutsche Bundesbahn, 1991 Verkauf an die Stinnes AG, 2002 Übernahme der Stinnes AG (einschl. Schenker) durch DB AG, 2009 wird die gesamte Güterverkehrssparte der DB AG zu DB Schenker mit Hauptsitz in Essen, 2016 Ausgliederung DB Cargo aus DB Schenker-Verbund, 2025 Verkauf DB Schenker an DSV.

Meistfrequentierte Bahnhöfe Europas

Aus dem „Europäischen Bahnhofindex 2024“ geht eine Rangliste der

50 bestplatzierten Bahnhöfen Europas hervor: 1. Zürich HB, 2. Bern, 3. Utrecht Centraal, 4. Paris Gare du Nord, 5. Paris Gare de Lyon, 6. Paris Gare Montparnasse, 7. Wien Hbf, 8. Rome Roma Termini, 9. Paris Gare Saint-Lazare.

Als erster deutscher Bahnhof steht Leipzig Hbf auf Platz 10 (gleichauf mit London Bridge). Weitere deutsche Bahnhöfe: 14. Berlin Hbf, 15. Berlin Alexanderplatz, 16. Köln Hbf, 18. Berlin Friedrichstraße, 23. Hamburg Hbf, 26. Frankfurt Main Hbf und München Hbf gleichauf, 28. Hannover Hbf, 29. Essen Hbf, 31. Stuttgart Hbf, 31. Düsseldorf Hbf, 35. München Ost, 37. Berlin Gesundbrunnen, 38. Nürnberg Hbf, 40. Hamburg Altona, 41. Berlin Südkreuz, 43. München-Passing, 48. Berlin Zoo, 49. Bremen Hbf und 50. Berlin Ostkreuz.

Es wurden die verkehrsreichsten Bahnhöfe Europas bewertet, gemessen am Passagieraufkommen, an der Pünktlichkeit und der Zugänglichkeit. Der Gewinner Zürich HB (einziger

Bahnhofsvorfeld von Zürich HB

Auskoppelung aus www.youtube.com/watch?app=desktop&v=YNZcqFHBbZQ



Hauptbahnhof der Schweiz) hat 26 Bahnsteige und liegt gegenwärtig bei ca. 3 000 Zugfahrten und 460 000 Passagieren pro Tag.

Die Untersuchung führte das unabhängige Consumer Choice Center (USA) mit Filialen in Washington, Brüssel, London und Kuala Lumpur durch.

Kulturhauptstadt Chemnitz

Zur Eröffnung des Europäischen Kulturhauptstadtjahres 2025 in Chemnitz zogen am 18. Januar 2025 acht Teams

zu je 12-14 Personen die 25 Tonnen schwere historische Dampflokomotive 98 7056 "Hegel" (Hartmann 1886/1431, VII T) über 350 Meter von der Chemnitzer Zentralhaltestelle auf der Bahnhofstraße bis zur Brückenstraße. Die Aktion erinnerte an die industrielle Vergangenheit der Stadt. Die ehemalige Lokomotivenfabrik von Hartmann ist zum Besuchs- und Informationszentrum ausgebaut worden. Hier hat sich für dieses Jahr auch die Zentrale des Kulturhauptstadt-Komitees eingerichtet.

Probeziehen der 98 7056 im Sächsischen Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf. Als Dauerleihe des Verkehrsmuseums Dresden ist die Dampflokomotive in ihre Heimatstadt zurückgekehrt.

Foto: TAG24 Sven Gleisberg



Bekenntnisse eines ergrauten Dampflokführers (2)

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

von *Peter Falow, Schwerin*

Der Glauben an Übersinnliches und die Beschäftigung mit Dingen, die die Normen des logischen Denkens nicht erfassen können, ist so alt wie die Menschheitsgeschichte selbst. Ebenso auch der Streit um Wert oder Unwert dieses Kultes. Hokuspokus oder Teufelsspuk nennen es verächtlich die einen, übersinnliche geheimnisvolle Kräfte und Glaube nennen es die anderen. Der Autor bekennt sich zum ersteren, findet es aber sinnvoll, dieses Wissen zu diesem Thema als Teil der Sozialgeschichte der Eisenbahn aufzuschreiben.

Einem unerfahrenen Lokführeranwärter offenbarte es sich nicht sogleich, dass es bei der Eisenbahn früher noch vereinzelt Zeichen von Aberglauben (plattdeutsch Höhnerglauben) gab.

Zur Dampflokszeit waren die Bahnbetriebswerke noch nicht so aufgeräumt wie später nach der Traktionsumstellung auf Diesel- oder Elloks. Beim Einsatz auf der Rangier-Dampflokomotive 93 390, auf der ich zunächst eingesetzt war, fiel mir auf, dass überall abgenutzte Reisigbesen herumlagen. Sie dienten auf den Lokomotiven dazu, die nach jedem Schaufeln verschütteten Kohlen auszufegen. Es war verpönt, dass Kohlen, die beim Heizen vorbei gefallen waren, auf dem Fußboden liegen blieben. Einen guten Heizer zeichnete auch aus, dass der Fußboden immer peinlich sauber blieb. Der Verbrauch an Reisigbesen war daher ziemlich hoch. Die Erklärung für die herumliegenden Besen aus Birkenreisiger wurde mir schon bald

geliefert, nachdem ich einen neuen Besen aufgestellt hatte und im Begriff war, den alten in die Feuerkiste zu werfen. Meinem Meister Wilhelm Lemck – die Lokführer wurden meist Meister genannt – gelang es gerade noch, das zu verhindern. Ihm war dabei anzumerken, dass er mit dieser Tat etwas ganz Schlimmes vermieden hatte. Auf meine Frage, warum man so etwas nicht tut, bekam ich nur zur Antwort, dass wir dann hätten gleich absteigen können, denn garantiert wäre uns etwas passiert. Der Aberglauben ging sogar so weit, dass er jeden beim Kohle zusammenfegen abgebrochenen Reiser sorgfältig aufhob und aus dem Fenster warf. Einige der Fanatiker übertrugen diesen Kult sogar auf die Plastikbesen, die die Reisigbesen später abgelöst hatten. Die Ursache dieses Verhaltens sehe ich in dem im Hexenglauben verankerten Ritt der Hexen auf Besen, besonders in der Walpurgisnacht. Das Bemerkenswerte aber war, dass wir Jungen, obwohl wir nicht daran glaubten, und uns gern darüber lustig machten, später die abgenutzten Besen auch auf die gleiche Art aus dem Fenster warfen und diese Tradition an die noch Jüngeren weitergaben.

Im Allgemeinen waren die Alten uns ganz Jungen gegenüber oft nicht gerade mitteilnehmend. Es kam öfter vor, dass einem im Güterzugdienst, nachts, irgendwo auf einem gottverlassenen Kreuzungsbahnhof, vom Stellwerk die Tafel "Warten" gezeigt wurde. Dann hieß es, warten auf unbestimmte Zeit. Der Grund für diese Ungewissheit konnte eine gestörte Weiche

Das „Warten“ dauerte oft stundenlang. Grafik Sammlung Falow

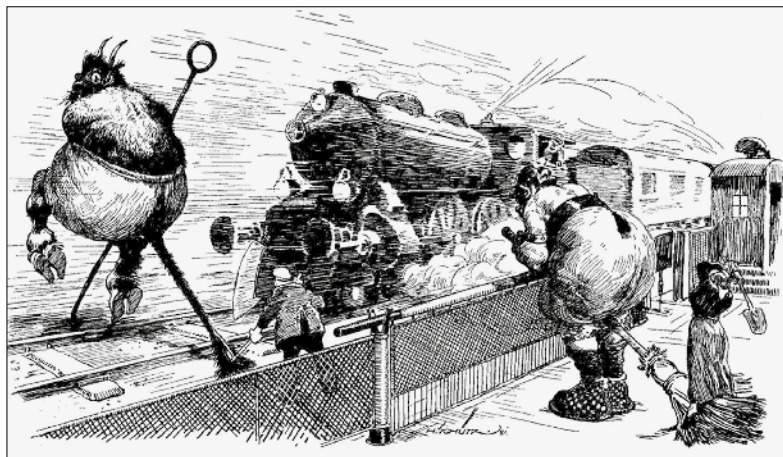


sein, ein Rangierbahnhof, der den Zug nicht aufnehmen konnte oder ein irgendwo passierter Unfall.

Saß man nun nachts auf einem solchen Bahnhof fest, wurde dann auf dem Führerstand der Leinenvorhang zugezogen, der Bläser ganz schwach aufgedreht, gerade mal so weit, dass kein Qualm aus der halbgeöffneten Markotty-Feuertür kam und man wartete und wartete. Der Lichtschein des Feuers aus der Feuerkiste flackerte gespenstisch in die lautlose Nacht, in der nur das leichte Rauschen des Hilfsbläses und das gleichmäßige Tackern der Luftpumpe zu hören war. An Schlafen war kaum zu denken, denn die Sitze, die in ihrer Form eher einer Kanonenkugel glichen, gestatteten bloß ein leichtes "Überdrusen". Unser Gruppenleiter gab uns zwar immer den Rat „Schlaf zusammen zu klauen“, da man nie wissen konnte, was einem noch erwartete.

Es ist schon eine eigenartige Atmosphäre, nachts stundenlang tatenlos auf

dem Führerstand einer Dampflokomotive zu sitzen, hinter einem Dampfkessel, die Beine auf die Strahlpumpe oder auf die Steuerung hoch gelegt. In solchen Situationen kam man sich schon mal mit seinem Mitstreiter menschlich näher und man sprach von Themen, über die sonst geschwiegen wurde. Meist ging es dabei um die Familie, selten um Politik, aber auch manchmal über den Krieg. Einige unserer Lokführer und später, als wir junge Lokführer geworden waren, waren es die alten Heizer, die gruselige Geschichten über ihr Heimatdorf, über Sekten, über Verhexen, Verfluchen, Spuken, Besprechen, Tischrücken, Tischklopfen, Medien, Seelenwanderung, über geheimnisvolle Wandergruppen (Zigeuner) und ihre Haus-Zeichen, über seltsame Erscheinungen, über Magie, über Okkultismus und Spiritismus, Parapsychologie und was es sonst noch an Außergewöhnlichem gab, erzählten. Meist sah man den Kollegen vorher nicht an, was sie wussten oder wozu sie fähig



Hexenspek an einer Bahn-
schanke
Grafik: Sammling Falow

waren. Dies ergab sich erst bei ungewöhnlichen Situationen.

Eine dieser ungewöhnlichen Situationen erzählte mir der Vorsteher des Bahnhofs Ventschow, Franz Werner: „Nach dem Krieg übernahm ich als Leiter den an der Strecke Bad Kleinen–Bützow gelegenen Bahnhof Ventschow. An einem Sonnabend reinigten alle arbeitsfreien Kollegen gemeinsam die Bahnhofsgleise. Es war ein warmer Tag. Nach getaner Arbeit hatten wir uns im „Ex- Weltmeister“, so hieß der Dorfkrug in Ventschow, ein paar Runden Skat mit den dazu gehörigen Getränken verdient. Wie wir so schön beim Erzählen waren, sagte einer der Fahrdienstleiter zu mir: Vorsteher, kannst du dich noch an das große Gewitter vor 14 Tagen erinnern? Hast du den Einschlag im Bahnhof mitbekommen?“ Da ich es verneinte, berichtete er:

„Der Personenzug nach Pasewalk hatte gerade den Straßenübergang passiert. Ich drehte die Schranke hoch, als ein greller Blitz in die Schienen einschlug. Blitz und gewaltiger Donner waren eins. Ich konnte gerade noch sehen, wie der Blitz die Schie-

ne entlang sauste, den letzten Wagen einholte, von dort über die Zugkupplungen von einem Wagen zum anderen sprang, um dann in der Lokomotive zu verschwinden. Ich war so erschrocken, verständigte aber sofort per Telefon meinen Kollegen vom Bahnhof Blankenberg, dass er den Zug auf Auffälligkeiten beobachten solle. Der hatte aber nichts Besonderes feststellen können, wie er mir später mitteilte. “

Am nächsten Tag kam das Lokpers"onal wieder durch unseren Bahnhof. Mir ließ der Blitzschlag vom Vortag keine Ruhe und ich wollte unbedingt vom Lokführer wissen, was der Blitz nun angerichtet hatte. Der Lokführer lachte nur und erzählte: Der Kugelblitz kam – ohne Schaden anzurichten – bis zur Lok. Hier gelangte er, vermutlich vom Feuer angezogen, in die Feuerkiste und konnte dort nicht mehr raus. Sicher hatte er nicht mehr genug Energie dazu. In der Feuerkiste entwickelte er aber noch eine solche Hitze, dass es dem Heizer nur schwer gelang, durch ständiges Wasserpumpen das Abblasen der Sicherheitsventile zu verhindern. Als nach etlichen Kilometern Fahrt das Feuer auf dem Rost auszugehen drohte, ließ

zum Glück auch die Energie des Blitzes langsam nach, so dass mein Heizer mit wenigen Schippen Kohle das Feuer in Gang halten konnte. Wir haben durch diese unvorhergesehene Hilfe etliche Kohle eingespart.“ Der Lokführer versprach, von der nächsten Kohlenprämie einen auszugeben. Lokführer war ich, Peter Falow!

Wenn Lokpersonale ihre Fahrenszeit Revue passieren lassen, dann stellen sie fest, dass sie etwa die Hälfte der Feiertage auf der Lokomotive verbracht haben, getrennt von Familie, Verwandten und Freunden. Schon lange vor den Feiertagen gab es daher unter den Kollegen nur eine Frage: Was bringt mir der Dienstplan zu Weihnachten und Silvester?

Für die vom Dienst Betroffenen war es dann nicht immer einfach, besonders wenn sie noch jung waren. Während Freunde und Bekannte zu den Silvesterpartys gingen, hatten sie mit Brotdose in der Tasche zum Dienst auf die Lokomotive zu steigen. Einmal auf der Lok, blieb keine Zeit mehr, trüben Gedanken nachzuhän-

gen. Rückte auf der Strecke der Zeitpunkt des Jahreswechsels heran, dann wurden nicht nur wie überall zur Vertreibung der bösen Geister Böller und Raketen gezündet, sondern diese Aufgabe übernahm die Dampflokpfeife. Auf Dauerton gedrückt, fuhr man durch die Silvesternacht. Von den Stellwerken und den anderen Dienstposten wurde gewinkt und begrüßt und auf den Verständigungstafeln stand: „Prosit Neujahr“ oder „Gute Fahrt“. Da zu den Feiertagen ein Teil der Züge, besonders Güterzüge, ausfielen, befanden sich in den Bahnbetriebswerken mehr Dampflokomotiven in Reserve als sonst. Es galt als Ehrensache der Reservelokpersonale, alle diese Lokomotiven zu Silvester Punkt 24 Uhr mit den Lokpfeifen das alte Jahr zu verabschieden und das neue zu begrüßen. Dabei musste dann ein Kollege gleich mehrere Pfeifen bedienen.

Für die zu Hause gebliebenen Eisenbahner gehörte im Mitternacht das Pfeifen der Lokomotiven vom Bahnhof ebenso dazu wie die Flasche Sekt.

Silvester bei der Zittauer Schmalspurbahn

Auskoppelung aus einem youtube-Video von Blaulichtreport Zittauer Gebirge



Die Geschichte der Stiftung Eisenbahn-Waisenhort

Michaela Knief, Frankfurt am Main – BSW-Zentrale (michaela.knief@stiftungsfamilie.de)

Die Geschichte der Stiftung Eisenbahn-Waisenhort (EWH) beginnt 1902 mit einer Spendensammlung unter den Eisenbahnbeamten und -arbeitern. Ziel war es, eine Fürsorgeeinrichtung für unverheiratete, erwerbsunfähige und hilfebedürftige Töchter von verstorbenen Eisenbahnern ins Leben zu rufen. Und so wurde – mit Genehmigung durch Kaiser Wilhelm II. – am 29. August 1902 die Stiftung Eisenbahn-Töchterhort mit Sitz in Berlin gegründet. Im Vordergrund stand die Unterstützung von Waisemädchen in Not- und Krankheitsfällen sowie bei der Ausbildung zu einem Beruf. Der Gedanke „Hilfe zur Selbsthilfe“, den die Stiftung von Beginn an verfolgte, findet sich noch heute als Kernidentität.

Der seit 1908 als „milde Stiftung“ anerkannte Eisenbahn-Töchterhort konnte

1910 nach zahlreichen Spenden einen lang gehegten Traum verwirklichen und ein eigenes Haus, das Christianenheim in Erfurt, errichten. Dieses wurde bereits vier Jahre später deutlich erweitert, dann aber 1929 an das Deutsche Rote Kreuz (DRK) abgegeben (heute DRK-Seniorenheim).

1922 gründete sich die Stiftung Eisenbahn-Knabenhort. Nach Höhen und Tiefen schlossen sich beide Stiftungen am 1. Januar 1929 zur milden Stiftung Reichsbahn-Waisenhort zusammen und unterhielten folgende Häuser:

- „Elviraheim“ zur Ausbildung in Berlin-Marienfelde (1921-1944)
- „Mariaheim“ als Kindererholungsbetrieb in Zinnowitz (Usedom) (1927 bis 1996)
- Erziehungsheim in Freiburg im Breisgau (1934-1998)

Gesamtansicht des Christianenheims am südlichen Stadtrand von Erfurt um 1920

Sammlung Stiftungsfamilie BSW&EWH



DRK-Christiansen-
heim Erfurt im
Jahr 2024 (rech-
ter Teil der Ge-
samtansicht)
<https://www.wohnen-im-alter.de/>



- Erholungsheim „Haus auf der Alpe“
in Lindenberg im Allgäu (1936-2003)

Das „Haus auf der Alpe“ in Lindenberg (Allgäu) war ein Neubau aus den 1930er Jahren. Die Bauleitung lag bei der Reichsbahndirektion Augsburg, in den Händen des damaligen Reichsbahnoberrats Wilhelm Bühlmeier. Am 27. September 1934 wurde der Grundstein gelegt und am 7. Juni 1935 konnte Richtfest gefeiert werden. Bis zu 300 Arbeiter arbeiteten täglich auf der Baustelle. 1100 Waggonladungen Baumaterial sind über einen neu errichteten Schräglift von einem extra verlegten Anschlussgleis auf die Baustelle transportiert worden. Nach einem Jahr und neun Monaten Bauzeit konnte das Heim am 22. Mai 1936 feierlich eingeweiht werden. Einen Monat zuvor war sogar eine neue Bedarfshaltestelle auf der Bahnstrecke Röthenbach–Scheidegg, der Haltepunkt „Reichsbahn-Waisenhort“, geschaffen worden. Mit Regelzügen aus Berlin sowie einem Sonderzug von München kamen

500 geladene Gäste zur Eröffnungsfeier. Der Haltepunkt existierte bis 1966.

Im Zweiten Weltkrieg wurden die Heime beschlagnahmt und teilweise als Lazarett genutzt. Das Elviraheim in Berlin wurde durch Bomben zerstört. In den anschließenden Besatzungsjahren übernahmen die Siegermächte vorübergehend die verbliebenen drei Häuser.

1949 gründete sich die Bundesrepublik Deutschland. Kurz danach im Jahr 1950 (heute vor 75 Jahren) wurde die Stiftung Reichsbahn-Waisenhort in Stiftung Eisenbahn-Waisenhort (EWH) umbenannt. Sie stand fortan unter der Verwaltung des (Bundes-)Bahn-Sozialwerks (BSW). 1952 betreute die Stiftung EWH rund 65 000 Waisen in der BRD. In der DDR wurden die Häuser in Erfurt und Zinnowitz durch staatliche Organisationen weitergeführt.

Im Laufe der Jahre nahm die Zahl der Waisenkinder in Deutschland glücklicherweise ab, sodass die Stiftung EWH den Destinatärenkreis erweitern und beispielsweise Mutter-/Vater-Kind-Kuren anbieten

kann. Diese finden inzwischen regelmäßig in dem im Jahr 1997 neu gebauten Haus Möwennest auf dem Gelände des ehemaligen Mariaheims im schönen Ostseebad Zinnowitz statt. Die übrigen zwei Häuser wurden verkauft. Das Erziehungsheim in Freiburg (Breisgau) ging 1980 als Studentenwohnheim ans Studierendenwerk Freiburg. Das „Haus auf der Alpe“ in Lindenberg (Allgäu) nutzt seit 2003 das Humboldt-Institut für Deutsch-Sprachkurse von Jugendlichen.

Seit 2018 ist die Stiftung EWH mit der Stiftung BSW unter der gemeinsamen Dachmarke Stiftungsfamilie BSW & EWH vereint. Die Stiftung EWH verfolgt nach wie vor ausschließlich und unmittelbar mildtätige Zwecke und legt den Fokus weiterhin auf Hilfebedürftige aus dem Bahnbereich und unterstützt bei Katastrophenfällen.

Das Haus Möwennest in Zinnowitz (Usedom) unterstützt die Eltern, die durch die besonderen Anforderungen im Bahndienst – etwa Wechselschichten, starke körperliche oder seelische Belastung, hohe Verantwortung – erschöpft sind und deren gesundheitliche Konstitution angegriffen

ist. Das Haus Möwennest liegt in ruhiger Waldhang-Lage in unmittelbarer Nähe zum Strand und zum Zentrum von Zinnowitz. Es wurde 2019 renoviert und fungiert nach wie vor als Selbsthilfeeinrichtung der Eisenbahner. Die Belegung erfolgt durch die BAHN-BKK, die Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten (KVB) sowie andere gesetzliche Krankenkassen.

Unsere Spendenaktionen und Projekte haben bereits das Leben vieler Bahnbeschäftigter positiv verändert, aber wir können noch mehr erreichen – und dafür brauchen wir Ihre Hilfe!

Sie können uns mit einer Spende, egal ob klein oder groß, unserem Ziel ein Stück näherbringen und gemeinsam mit uns Großes bewirken. Jeder Euro kommt direkt dort an, wo der Bedarf am größten ist. Konto:

Sparda-Bank West eG, Konto: Stiftung EWH
IBAN: DE98 3606 0591 0207 0807 08,
BIC: GENODED1SPE

Spenden an die Stiftung EWH sind steuerlich absetzbar. Für alle Spenden bis 300 Euro reicht zur Vorlage beim Finanzamt ein Kontoauszug aus.



**EWH-Haus
Möwennest
im Ostsee-
bad Zinno-
witz (graue
Dächer)
Sammlung
Stiftungs-
familie
BSW&EWH**

75 Jahre Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.

Daniel Reinecke, Hannover – VDEI, stellv. Bezirksvorsitzender Hannover

Redaktion: Der Bezirk Hannover des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. (VDEI) feierte am 8. November 2024 im Central-Hotel Kaiserhof in Hannover sein 75-jähriges Bestehen. Der Autor des BSW-Titels „Eisenbahndirektion Hannover 1843-1993“ Lothar Kuhne mit seiner Ehefrau Helga war dazu eingeladen und hielt vor ca. 70 Personen einen Vortrag zum Thema „Hannover und die Eisenbahn“. Daher möchten wir den VDEI hier kurz vorstellen.

Der VDEI (gesprochen VauDei) ist der Berufsverband der Eisenbahn-Ingenieure und Spezialisten im System des spurgeführten Verkehrs. Er wurde am 10. Dezember 1949 im Bahnhof Hamm (Westf) gegründet. Vorgängerorganisationen waren die bis 1933 bestehenden Vereinigungen der Bahnmeister und Eisenbahningenieure. Mit Ende des Zweiten Weltkrieges nahmen die Anforderungen an die damaligen Eisenbahn-Ingenieure aufgrund der zerstörten Infrastruktur und fehlenden Logistik unermesslich zu. Die Notwendigkeit, sich fachübergreifend auszutauschen, führte zur Gründung des Verbandes. In den vergangenen 75 Jahren entwickelte sich der VDEI immer weiter. Die ca. 4 000 Verbandsmitglieder sind in den Bereichen Bautechnik, Hochbau/Architektur, Maschinentechnik, Elektrotechnik, Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation, Vermessungstechnik, Verkehrsplanung, Betriebstechnik und in der Instandhaltung tätig. Des Weiteren arbeiten unsere Mitglieder im Umwelt- und Arbeitsschutz bei Bahnen, bei Bahnbehörden und in der Wirtschaft, der Industrie, in Forschung und Lehre sowie als Gutachter



bei Bahnen, bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA), der Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) und bei Unternehmen, die Bahnen planen, bauen, beliefern und instand halten.

Das Ziel des VDEI ist die Stärkung und der Ausbau des Schienenverkehrs für nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität. In der Bahnbranche gut vernetzt, unterhält er kontinuierlich Kontakte zu zahlreichen Institutionen in Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Bildung. Ebenfalls fördert der VDEI den Austausch und die Zusammenarbeit mit anderen bahnpolitischen Verbänden. Die Motivation des Berufsverbandes ist, die beruflichen, wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Interessen von Ingenieuren in der Öffentlichkeit zu vertreten.

Prof. Dr. Birgit Milius, Leiterin des Fachgebiets Bahnbetrieb und Infrastruktur an der TU Berlin, wurde im November 2022 zur Präsidentin des VDEI gewählt. Erstmals seit Gründung des Verbandes steht damit eine Frau an der Spitze des ehrenamtlich tätigen Präsidiums.

Die VDEI-Geschäftstelle (Zentrale) hat ihren Sitz in Frankfurt am Main (E-Mail: gs@vdei.de). Deutschlandweit bestehen 15 Bezirksverbände:

Bezirksverband	Sitz	E-Mail
Baden-Südpfalz	Karlsruhe	baden-suedpfalz@vdei.de
Berlin/Brandenburg	Berlin	berlin@vdei.de
Essen	Essen	essen@vdei.de
Hamburg	Hamburg	hamburg@vdei.de
Hannover	Hannover	hannover@vdei.de
Hessen/Rheinland-Pfalz	Frankfurt am Main	hrp@vdei.de
Köln	Köln	koeln@vdei.de
Mecklenburg-Vorpommern/Nordbrandenburg	Schwerin	mecklenburg@vdei.de
Nordbayern	Nürnberg	nordbayern@vdei.de
Saarland/Rheinland-Pfalz	Saarbrücken	saarbruecken@vdei.de
Sachsen	Leipzig/Dresden	sachsen@vdei.de
Sachsen-Anhalt	Magdeburg	sachsen-anhalt@vdei.de
Stuttgart	Stuttgart	stuttgart@vdei.de
Südbayern	München	suedbayern@vdei.de
Thüringen	Erfurt	thueringen@vdei.de

Zahlreiche Mitglieder engagieren sich in den vier Fachbereichen Bahnsystem, Fahrzeuge, Infrastruktur und Technische Ausrüstung mit insgesamt 13 Fachausschüssen. Außerdem organisieren sie sich in mehreren Netzwerken, z.B. dem Frauennetzwerk oder dem Junges Netzwerk Bahn, das sich u.a. an noch Studierende wendet.

Die VDEI-AKADEMIE organisiert Fachtagungen, Seminare und Vorträge zu aktuellen Eisenbahn-Themen auf verschiedenen Kompetenz Levels. Sie ist die deutsche Weiterbildungsplattform für Ingenieure* im gesamten Spektrum des spurgeführten Verkehrs.

Die VDEI-JOBBÖRSE bietet Schienen-Jobs in ganz Deutschland an (z.Z. 853 im Angebot)

Die Tagung am 8. November 2024 hatte noch nicht begonnen, da begrüßte uns Richard Bohne (BSW RFB EBE/MEB Niedersachsen), der auch Mitglied im VDEI ist.

Foto: Helga Kuhne



28. Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik (iaf) 2022 in Münster (Westf) – die nächste wird am 20.-22. Mai 2025 wieder in Münster stattfinden. Erwartet werden ca. 200 Aussteller und 15 000 Fachbesucher.

Außerdem veranstaltet der VDEI alle vier Jahre in Münster (Westf) die Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik (iaf).

Der VDEI ist Herausgeber der monatlichen Fachzeitschrift „EI – Der Eisenbahningenieur“ und des Jahrbuches „EIK – Eisenbahn Ingenieur Kompendium“. Der Bezug dieser Publikationen ist für alle Mitglieder inklusive.

Infos: www.vdei.de

Kontaktanfrage bitte über den jeweiligen Bezirksverband

*) Werden Bezeichnungen wie "Ingenieur", "Funktionsträger", "Leiter", "Sprecher" usw. verwendet, beziehen diese sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise.



Die Fachzeitschrift „EI Der Eisenbahningenieur“ vermittelt Infos zum VDEI sowie bahntechnisches Fachwissen und erscheint monatlich im DIN A4-Format beim Verlag DVV Media Group GmbH / Eurailpress Hamburg



Das „EIK Eisenbahn-Ingenieur-Kompodium“ ist ein Jahrbuch als Wissenskompodium für aktuelle Grundsathtemen zu Technik und Management moderner Bahnen. Es erscheint jeweils im Dezember des Vorjahres mit über 400 Seiten im DIN A5-Format ebenfalls beim Verlag DVV Media Group GmbH/Eurailpress Hamburg

Mit einem Bankett und Live-Musik klang am Abend des 8. Novembers 2024 auch für das Ehepaar Kuhne die Jubiläumsveranstaltung 75 Jahre VDEI Hannover aus.

Fotos: VDEI (4x)



Die Gründung der Deutschen Bundesbahn vor 75 Jahren

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Nach dem Zweiten Weltkrieg unterhielten die Siegermächte in Deutschland vier Besatzungszonen. Mit Befehlsgewalt verwalteten sie auch die Eisenbahn. In den Westzonen erholte sich der Eisenbahnverkehr relativ rasch, da nur wenige Reparationsleitungen vorkamen und die Währungsreform 1948 die Wirtschaft belebte. In der amerikanischen und britischen Zone entstand die „Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ (Bizone), geleitet von der „Hauptverwaltung für Eisenbahnen“ (HVE) mit Sitz in Bielefeld. An vielen Güterwagen stand die Anschrift „DR Brit-US-Zone“. Am 8. April 1949 schloss sich Frankreich

mit der „Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen“ der Bizone an, die sich damit zur Trizone erweiterte. Am 1. Oktober 1948 wurde die HVE als „Hauptabteilung für Eisenbahnen“ in die Verwaltung für Verkehr (VfV) der Trizone eingegliedert. Als sich am 23. Mai 1949 die Bundesrepublik Deutschland (BRD) etablierte, war auf ihrem Staatsgebiet der Name „Deutsche Reichsbahn“ überholt. Am 7. September 1949 wurde daher folgerichtig die „Deutsche Bundesbahn“ gegründet. Sie umfasste rund 30 500 Streckenkilometer (davon 11 700 Kilometer Nebenbahn) und beschäftigte ca. 600 000 Eisenbahner.

Bahndienstfahrschreiben zur Umbenennung Deutsche Reichsbahn in Deutsche Bundesbahn. Der Unterzeichner Dr.-Ing. Eduard Frohne war am 6. September 1949 noch Direktor der Verwaltung für Verkehr der Trizone. Tage später wurde er Staatssekretär im neuen Bundesverkehrsministerium und am 13. Mai 1952 Erster Präsident der DB. Archiv: Deutsche Bundesbahn

Bahndienstfahrschreiben

AN HAUPTVERWALTUNG DER DEUTSCHEN REICHSBAHN IM VEREINIGTEN WIRTSCHAFTSGEBIET, OFFENBACH / MAIN

MIT WIRKUNG VOM 7. SEPTEMBER 1949 WIRD DIE BEZEICHNUNG DEUTSCHE REICHSBAHN IM VEREINIGTEN WIRTSCHAFTSGEBIET IN DEUTSCHE BUNDESBAHN GEAENDERT./DER NAME DEUTSCHE REICHSBAHN IST AUCH IN ALLEN BEHOERDENBEZEICHNUNGEN DURCH DEUTSCHE BUNDESBAHN IN DER MIT DEN SUEDEWESTDEUTSCHEN EISENBAHNEN VERABREDETEN FORM ZU ERSETZEN./DIE BEZEICHNUNG DER EISENBAHNBEHOERDEN IN DER FRANZOESISCHEN ZONE WIRD DURCH DIE DAFUER ZUSTAENDIGEN STELLEN GERGELT DIE HIERAUS SICH ERGEBENDE AENDERUNG DER AMTSBEZEICHNUNGEN DER REICHSBAHNBEAMTEN IM VEREINIGTEN WIRTSCHAFTSGEBIET WIRD BESONDERS VERFUEGT. ---

DER DIREKTOR DER VERWALTUNG FUER VERKEHR

GEZ. DR. ING. FROHNE



DB-Generaldirektor Helberg 1950 mit dem Blick voraus. Dank seiner Bahnausbildung fuhr er so manchen Schnellzug selbst!

Quelle: Die Bundesbahn 1950, Seite 690

Die westdeutschen Reichsbahndirektionen wurden ab 7. September 1949 namentlich neutralisiert und nannten sich nun etwas profan „Eisenbahndirektionen“. Auch alle anderen Dienststellen begannen im Namen mit „Eisenbahn“ (Eisenbahn-Betriebsamt, Eisenbahn-Ausbesserungswerk usw.). Eigenartigerweise wurde noch kein Namensbezug auf die Deutsche Bundesbahn (DB) genommen.

Im Grundgesetz Artikel 87 (1) war die DB als einheitliche Bundeseisenbahn angelegt, doch im September 1949 lenkten noch zwei Leitungsorgane die westdeutschen Eisenbahnen: die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (HVDB)

in Offenbach am Main mit Präsidenten Fritz Busch an der Spitze und die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) in Speyer mit einem Verkehrsrat unter Präsidenten Alfred Broß. Die SWDE fasste am 8. Oktober 1949 den Beschluss, sich ab sofort „Deutsche Bundesbahn – Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen“ (DB-SWDE) zu nennen.

Die HVDB leitete ab 1. November 1949 Walther Helberg. Er nannte sich anfangs noch Generaldirektor, später „Erster Präsident der Deutschen Bundesbahn“. HVDB und DB-SWDE gingen am 1. Januar 1951 eine Finanz- und Wirtschaftsgemeinschaft ein, wie sie im Grundgesetz gefordert wurde.

1950 wurden als erste Nachkriegsaktionen 164,5 Kilometer Strecken elektrifiziert, darunter Nürnberg–Regensburg (100,6 km). Insgesamt fuhr die DB auf 1 741 Kilometern elektrisch. 1951 konnte sogar ein Gewinn von 71,7 Millionen DM erwirtschaftet werden. Vielleicht legte Bundesverkehrsminister Seehofer deshalb ein Verkehrskonzept vor, das sich in erster Linie mit dem Straßenbau beschäftigt.

Mit dem Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 (BGBl. I, Seite 955) wurden alle rechtlichen Grundlagen, die Verwaltungsstruktur und die Wirtschaftsführung für die DB festgelegt. Sie war keine Körperschaft des öffentlichen Rechtes wie früher die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, sondern eine selbstständige, nicht rechtsfähige Verkehrsanstalt des Bundes, eben die Staatsbahn der neuen BRD. Sie konnte in ihrem Namen Verträge schließen, klagen und verklagt werden. Das Bundesbahngesetz hob das Reichsbahngesetz vom 4. Juli 1939 in der BRD auf. Am

DB-Werbung um 1950

Grafik: WER/Hans Schmandt

1. Juni 1952 gingen die letzten Kompetenzen der DB-SWDE auf die nun voll funktionsfähige DB über. Auch die Bahnpolizei gehörte jetzt zur DB.

Das DB-Vermögen war als Sondervermögen von dem des Bundes getrennt zu halten und zu verwalten. Eine volle Autonomie wurde der DB-Geschäftsführung jedoch nicht zugestanden. Sie stand in der öffentlichen Gewalt des Bundes und hatte damit stets einen Wettbewerbsnachteil im gesamten Verkehrswesen. Die DB blieb ein Kostgänger des Bundes.

Die DB-Uniform in Farbe, Form und Ausstattung bestimmte der Bundespräsident, erst ab 1957 der Bundesminister für Verkehr. Die neue Dienstkleidungsvorschrift (DKV) von 1951 ähnelte noch stark der bis dato gültigen Dienstkleidungsordnung (DKO) von 1939. Allerdings trugen nur die Eisenbahner eine Uniform, die mit den „Eisenbahn-Kunden“ in Berührung kamen.

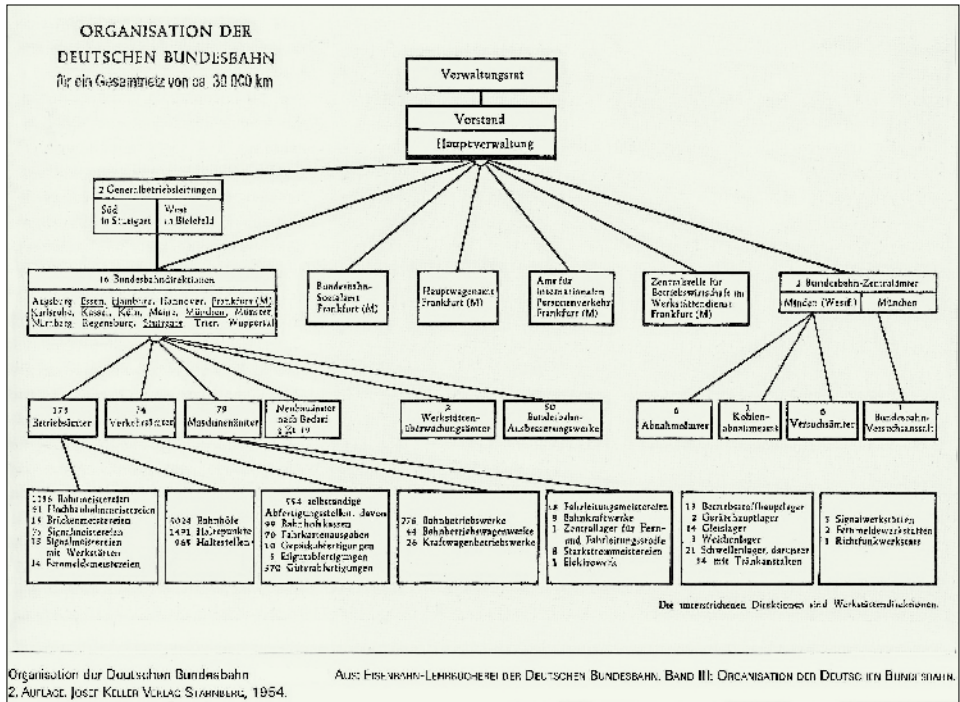
Die Teilung Deutschlands erzwang eine Umorientierung der Verkehrsströme. Aus einer vornehmlichen West-Ost-Richtung wurde eine dominante Nord-Süd-Richtung und umgekehrt. Der aufkommende Kraftverkehr versuchte vermehrt, Güter der oberen Tarifklassen an sich zu ziehen. Im Personenverkehr machte sich bereits jetzt die zunehmende private Motorisie-



rung bemerkbar. Die DB musste sich dem Wettbewerb stellen und versuchte es mit verstärkter Werbung (s. Bild).

Mit der DB-Verwaltungsordnung vom 9./19. März 1953 wurden erst jetzt die Namen aller Dienststellen von „Eisenbahn-...“ auf „Bundesbahn-...“ geändert. Damit hieß jede Eisenbahndirektion ab sofort Bundesbahndirektion (BD). Alle DB-Dienststellen waren Bundesbehörden und deren Beschäftigte Mitarbeiter im öffentlichen Dienst.

Die DB umfasste jetzt Dienststellen in vier Instanzen:



1. Zentralinstanz (Verwaltungsrat, Vorstand, Hauptverwaltung)
2. Mittelinstanz (Bundesbahndirektionen, Generalbetriebsleitungen, zentrale Stellen)
3. Ämterinstanz (Ämter, Ausbesserungswerke)
4. Vollzugsinstanz (Bahnhöfe, Betriebswerke, Meistereien und andere Dienststellen des Außendienstes)

Bis zum September 1953 hatte die DB ihren Sitz in Offenbach am Main. Am 25. September zog sie um und ab 1. Oktober 1953 residierte sie in Frankfurt am Main in einem 13-geschossigem Neubau-Hochhaus am Platz der Republik, später Friedrich-Ebert-Anlage.

Die Leitung der DB übernahm ein mehrköpfiger Vorstand mit einem Vor-

standsvorsitzenden an der Spitze. Er galt und gilt noch heute als Bahn-Chef. Außerdem berief die Bundesregierung einen DB-Verwaltungsrat von 20 Personen, der Beschlüsse von grundsätzlicher Bedeutung fasste, an die der Vorstand gebunden war. Die staatliche Aufsicht über die DB übte der Bundesminister für Verkehr aus. Allerdings konnte die DB mit der Erfolgsgeschichte der BRD nicht mithalten. Deren Bruttosozialprodukt wuchs 1950 um 7,95 Prozent. Der staatliche Dirigismus, die Alt- und Sonderlasten sowie die enormen Versorgungsbezüge für Kriegsversehrte und DDR-Übersiedler verhinderten eine positive Finanzentwicklung bei der DB. Sie fuhr zunehmend Verluste ein und erlangte ein „Monopol der schlechten Risiken“.

DB-Hochhaus von 1953 mit Verbindungstrakt zur Bundesbahndirektion Frankfurt (links), im April 1994 abgerissen und überbaut
 Quelle: <https://web.archive.org/>

1954 setzte eine Rationalisierungswelle ein, die die Anzahl der Ämter und Dienststellen drastisch reduzierte, denn bereits bei der Gründung 1949 verzeichnete die DB einen Personalüberhang von ca. 30 Prozent. Es war eine überwiegende Männerwelt mit gemeinschaftlichem Ethos für Pünktlichkeit, Sicherheit und hohen Sozialstatus, von vielen als große „Eisenbahnerfamilie“ empfunden. Ca. 45 Prozent waren Beamte, 55 Prozent Lohnempfänger (Arbeiter). Gut 70 Prozent aller Bundesbahner gehörten der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) an.

Neben dem Schienenverkehr betrieb die DB in den 1950er Jahren auch eine große Lkw-Flotte, zahlreiche Bahnbusse, 50 Passagierschiffe auf dem Bodensee, zwei Eisenbahnfähren auf der Ostsee und den Fährverkehr zur Nordseeinsel Wangerooge.

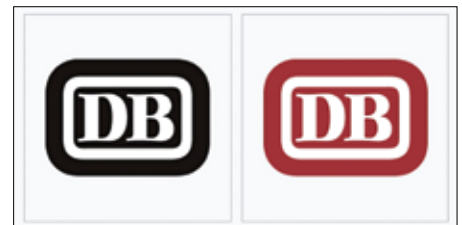
1955 wurde anstelle des variierenden Flügelrades ein einheitliches DB-Logo eingeführt, das der Münchner Grafiker Eduard Ege entwickelt hatte. Es erhielt den Spitznamen „DB-Keks“ und galt bis 1993. Die schlichte Form des Logos traf den Zeitgeschmack und wurde zum wertvollen Markenzeichen, das nach und nach alle DB-Gebäude, -Fahrzeuge und -Drucksergebnisse kennzeichnete. 1973 lag sein



Bekanntheitsgrad bei 94 Prozent und damit an der Spitze einer vergleichenden Markenumfrage.

Am 1. Januar 1957 kehrten die Eisenbahnen des Saarlandes in die westdeutschen Verwaltungsstrukturen zurück und

Die schwarze Farbe des DB-Logos wechselte später in Orientrot.



die BD Saarbrücken entstand. 1958 wurde die Deutsche Mark (DM) konvertibel, was die DB Einkäufe im Ausland erleichterte.

1960 kam eine Prüfungskommission zu dem Ergebnis, dass die DB besser kaufmännisch geführt werden sollte. Die Anzahl der Bundesbahndirektionen müsse verringert, Einheitsämter gebildet sowie weitere unrentable Nebenstrecken stillgelegt werden. Dieser Prozess zog sich über viele Jahre hin. Sechs der 16 Bundesbahndirektionen wurden aufgelöst und von Nachbardirektionen übernommen:

- BD Trier aufgelöst Januar 1960, Übernahme durch BD Saarbrücken
- BD Augsburg aufgelöst am 1. Juni 1971, Übernahme durch BD München
- BD Mainz aufgelöst am 30. April 1972, Übernahme durch BDen Saarbrücken, Karlsruhe, Frankfurt und Köln
- BD Kassel aufgelöst am 31. Dez. 1974, Übernahme durch BD Frankfurt
- BD Münster aufgelöst am 31. Dez. 1974, Übernahme durch BDen Hannover, Essen und Köln
- BD Regensburg aufgelöst am 1. Juni 1976, Übernahme durch BDen München und Nürnberg
- BD Wuppertal aufgelöst am 31. Dez. 1974, Übernahme durch BDen Köln, Essen und Hannover

Trotz erlaubter Tariffreiheit zeichneten sich bei der DB immer mehr die Widersprüche zwischen kaufmännischem Handeln, staatlichen Eingriffen und Gemeinwohlorientierung ab. So blieb auch die Wegekostenfrage offen, d.h. die DB zahlte ihren Fahrweg selbst, die Straße wurde vom Staat finanziert. Dennoch schritt die Elektrifizierung von Süd nach Nord weiter voran: 1958 = 3 000 km, 1961 = 4 000 km, 1963 = 5 000 km, 1968 = 8 000 km, 1975

= 10 000 km, 1990 = 11 700 km (ca. 45% des Gesamtnetzes). Fast 46 Prozent waren mehrgleisig.

Um die DB-Verluste einzugrenzen, wurden Nebenbahnen stillgelegt oder auf Bahnbus umgestellt. Am 1. Oktober 1968 traf es den Eilstückgutverkehr und Jahre später auch den Expressgut- und Stückgutverkehr. Die DB verlagerte die Kundenbetreuung von den zehn Bundesbahndirektionen auf 63 kundennahe Generalvertretungen. In jeder Bundesbahndirektion entstand ein neues Dezernat 54 zur Verkaufsförderung im Personen- und Güterverkehr. Außerdem wurde am 1. Februar 1970 eine „Zentrale Verkaufsleitung“ (ZVL) in Frankfurt am Main eingerichtet (1978 nach Mainz verlegt). Hier konzentrierten sich überbezirkliche Aufgabe (u.a. Preis-/Tarifgestaltung, Marktforschung, Absatzplanung, Verkaufsförderung).

Am 1. Januar 1971 entstand die Zentrale Transportleitung (ZTL) in Mainz (im ehem. BD-Gebäude). Sie ging aus der Zusammenlegung der Oberbetriebsleitungen Süd (Stuttgart) und West (Essen), des Hauptwagenamtes und der Zentrale für Bahnstromversorgung (beide Frankfurt am Main) hervor. Die ZTL wurde von einem Präsidenten geleitet und hatte die sieben Fachabteilungen Betriebsmaschinendienst, Betrieb, Verkehr, Personenzugfahrplan, Güterzugfahrplan, Oberbauerhaltung sowie Entwurf/Planung für überregionale Bau- und Signaltechnik.

Am 26. September 1971 verkehrte der erste InterCity (IC) von Hannover nach Frankfurt am Main, allerdings nur mit 1. Klasse und im Zweistunden-Takt. Er löste den F-Zug ab. Wagen der 2. Klasse kamen erst 1979 dazu, dann aber im Einstundentakt. Auf einer Streckenlänge von



Der IC auf Premierefahrt am 30. September 1971 in Wiesbaden

Foto: DB Museum

3 100 Kilometern verbanden bald vier IC-Linien die westdeutschen Wirtschaftszentren. Jeder IC fuhr in Blockzugbildung (Speisewagen zwischen 1. und 2. Klasse) und bekam neben der Zug-Nummer auch einen Namen berühmter Persönlichkeiten zugeordnet.

1973 wurde der erste Bundesverkehrswegeplan für Schiene und Straße verabschiedet. Dazu gehörten Neu- und Ausbaustrecken. Für die Straße erlangte er sogar Gesetzeskraft, für die Bahn nicht. Im August 1973 begann in Hannover das Zeitalter der DB-Hochgeschwindigkeits-/Neubaustrecken (HGS/NBS). Baubeginn der NBS Hannover–Kassel–Fulda–Würzburg (327 km) war in Hannover-Laatzten. Der Bau der zweiten NBS Mannheim–Stuttgart (99 km) begann im April 1976. Und es folgten weitere, die die Ausweitung des IC-Verkehrs ermöglichten. 1990 waren 670 Kilometer mit bis 250 km/h in Betrieb. Damit waren auch die Tage der Dampflok gezählt. Das Sterben der großen Bahnbetriebswerke

begann. Am 26. Oktober 1977 wurde im Bw Emden die letzte Dampflok kaltgestellt. Die DB kreierte den Slogan: „Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab“. Es wurde ein striktes Dampflok-Verbot auf DB-Gleisen ausgesprochen, das man aber in



Quelle: WER

den 1980er Jahren für historische Dampfzüge wieder lockerte.

1974 führte die DB ein neues Farbschema ein. Vorbei war der Alltag mit roten, grünen oder blauen Lokomotiven, die westdeutsche Bahnwelt war jetzt einheitlich ozeanblau/beige. Es dauerte bis zum Jahre 1979, bis sich die neuen Farben durchsetzten (und sich 1986 schon wieder änderte s. u.).

Bereits 1979 diskutierte man über die Trennung von Fahrweg und Bahnbetrieb. Der DB-Geschäftsbericht 1980 enthielt erstmals eine solche „Trennungsrechnung“. Weiterführende Beschlüsse gab es aber nicht.

1980 hatten Neueinstellungen dazu geführt, dass der Personalbestand nur geringfügig unter dem des Vorjahres lag, insgesamt bei 344 000 Mitarbeitern. Seit Bestehen der DB waren rund 2 800 Kilometer Strecken stillgelegt und auf über 5 000 Kilometern war der Personenverkehr eingestellt worden. Bei der DB gab es jetzt rund 9 500 Triebfahrzeuge, 16 000 Reisezug- und 28 300 Güterwagen. Seit 1970 wurden sechs Bundesbahn-Ausbesserungswerke stillgelegt, 29 blieben in Betrieb. In der BRD gab es 23 Millionen Pkws (2024: 43 Millionen).

1982 konnte die DB die Personalkosten nicht mehr durch eigene Einnahmen decken. Der Schuldenstand belief sich bereits auf 36 Milliarden DM. Die Bundesregierung erließ daher „Leitlinien zur Konsolidierung der DB“, die diverse Strukturveränderungen in den BDs und eine Hinwendung zum Verkehrsmarkt auslösten. Ab 1. Oktober 1986 galten „Regionalstruktur“ und „Sachgebietsverfassung“, d.h. die Betriebs- und Maschinenämter wurden aufgelöst und neue

Regionalabteilungen (Ra) geschaffen: Diese überwachten die Außendienststellen und brachten regionale Aspekte in den Meinungsbildungsprozess ein. Auch die Generalvertretungen wurden von allen Verwaltungsaufgaben entlastet und ausschließlich auf ihre Aufgaben am Markt ausgerichtet. Bei den BDs wurden Hauptabteilungen und Abteilungen nach Sachgebieten gebildet. Damit endete die 140-jährige Büroorganisation mit Dezenten und Bürovorständen. Ein Sachgebiet wurde durch eine Führungskraft geleitet. Nicht mehr allein der Personenverkehr stand im Mittelpunkt, sondern auch der DB-Güterverkehr musste sich den Transportbedürfnissen der Wirtschaft anpassen. Über 10 000 Firmen verfügten über einen Gleisanschluss, weitere 3 800 nutzten einen solchen mit. Mit „InterCargo“ wurde 1984 ein Gütertransportsystem für Wagenladungen geschaffen, das elf Wirtschaftszentren über Nacht verband.

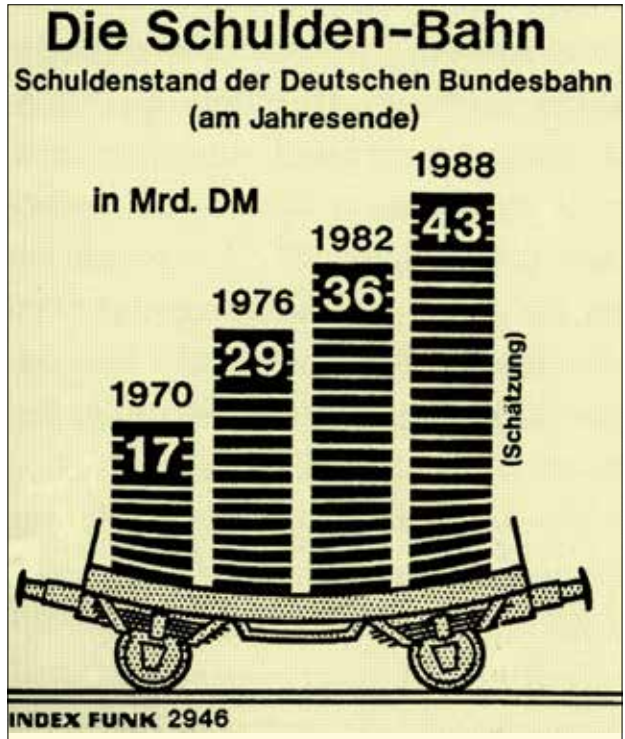
Zur Steigerung der Eigenmotivation der DB-Mitarbeiter rief der DB-Vorstand den „Aufbruch zur Neuen Bahn“ aus. Der Bahnhof sollte sich zum Dienstleistungszentrum und die Fahrkartenausgabe zum Reisezentrum entwickeln. Gemeint war auch eine neue Zuggattung und ein einheitliches Farbkonzept für jede Zuggattung, heute Produkt genannt. Am 25. Mai 1985 präsentierte Prof. Karl-Dieter Bodack und sein Team vom DB-eigenen Design-Center einen neuentwickelten Fernverkehrs-Reisezugwagen. Einige nannten ihn das „Findelkind“ andere „Gromabcha“ (Großraumwagen mit Abteilcharakter). Dieser Wagentyp führte zu einer neuen, erfolgreichen Zuggattung, dem InterRegio (IR). Mit mehr Unterwegshalten im Zwei-Stundentakt löste er die

noch bestehenden Schnellzug-Verbindungen ab. Am 25. September 1988 verkehrte der erste IR von Hamburg nach Kassel, der sogar Fahrräder mitnehmen konnte. Am 23. September 1985 stellte Prof. Bodack den Entwurf eines neuen Farbkonzeptes für jede Zuggattung vor. Der DB-Vorstand nahm dieses schließlich nach kleinen Veränderungen an und führte ab 1986 neue „Produktfarben“ ein.

Die 1986 angestoßenen Strukturveränderungen brachten nicht viel, denn der DB-Schuldenstand erhöhte sich bis 1988 auf 43 Milliarden DM. Es wurde dennoch an der Staatsbahn als Universalverkehrsmittel für alles und jeden, mit gemeinwirtschaftlich geprägten Tarifen und Pflichten festgehalten. Lastkraftwagen- und Buss-Unternehmen unterhöhlten dieses Tarifsysteem. Daher beschloss das Bundeskabinett am 1. Februar 1989 die Einsetzung einer „Regierungskommission Bundesbahn“ (RKB). Für diese hieß die Alternative nur noch Schrumpfbahn oder tiefgreifende Strukturreform.

Am 1. Mai 1988 gelang der DB ein deutscher Geschwindigkeitsrekord zwischen Burgsinn und Rohrbach, auf der Neubaustrecke Hannover–Würzburg. Der InterCity-Experimental (ICE) erreichte hier 406,9 km/h.

Im Herbst 1989 kam die politische Wende. Nach der Maueröffnung am 9. November 1989 in Berlin setzte eine Rei-



sewelle vor allem von Ost nach West ein, die alle bisherigen Planungen umstieß. Alle verfügbaren Personal- und Fahrzeugkapazitäten der DB mussten eingesetzt werden, um 10 000 DDR-Tagestouristen zusätzlich zum regulären Reiseverkehr zu befördern. In der Zeit vom 12. November bis zum 31. Dezember 1989 fuhren 4 600 zusätzliche Personenzüge. Auslastungen von 200 bis 300 Prozent waren dabei keine Seltenheit. Bereits am 13. November 1989 fand in Berlin eine Ad hoc-Fahrplankonferenz zwischen DB und DR zur Aufstockung des mittelfristigen Zugangebotes statt. In den Folgewochen wurden alle unterbrochenen West-Ost-Strecken untersucht und ein Lückenschluss-Programm erarbeitet.

Übergang	Zugzahl			
	bis 9.11.1989	ab 17.11.1989	ab 6.1.1990	ab 27.5.1990
Lübeck—Herrnburg	6	10	12	20
Büchen—Schwanheide	10	14	16	22
Wolfsburg—Oebisfelde	10	12	12	16
Helmstedt—Marienborn	24	28	32	42
Walkenried—Ellrich	—	4*	6	10
Eichenberg—Arenshausen	—	—	—	10
Bebra—Gerstungen	20	26	28	36
Ludwigsstadt—Probstzella	12	16	20	24
Hof—Gutenfürst	12	16	22	22

*) bereits seit 13. November 1989

Steigerung des DB-/DR-Verkehrs 1989/90, geordnet nach Eisenbahn-Übergängen

Quelle: DB-Pressedienst

Die DB-Hauptverwaltung nahm Ende Januar 1990 Kontakt mit der DR-Generaldirektion auf. Der DB-Bereichsleiter Organisation und Datenverarbeitung berief Wolfgang Scherz zu einem der Projektleiter für die Zusammenarbeit-/führung mit der DR. Partner in Ost-Berlin war ein stellvertretende Generaldirektor und sein Assistent Jens Brückner (s. Rezension „Auf Neuen Gleisen“, Seite 83).

Die DB verlängerte jetzt ihre InterCity- und InterRegio-Linien bis Berlin, Leipzig und Dresden. Der erste InterCity mit viel Prominenz fuhr am 27. Mai 1990 in den Osten. Es war der IC „Johann Sebastian Bach“ von Frankfurt (Main) Hbf nach Leipzig Hbf. Seit dem 1. September 1990 waren auch Hamburg und Berlin dauerhaft durch ein InterCity-Paar verbunden.

Am 18. Oktober 1990 berief der DB-Verwaltungsrat den Unternehmer Heinz Dürr (1933-2023) zum Vorsitzenden des DB-Vorstandes. Er hatte zuvor zehn Jahre die AEG geleitet. Heinz Dürr übernahm am 1. September 1991 auch das Amt des

DR-Generaldirektors. Damit wurde er in Personalunion Chef beider deutscher Staatsbahnen.

Der Sommerfahrplan 1991 brachte der DB die größten Umstellungen seit Jahrzehnten.

Am 2. Juni 1991 verkehrte der erste planmäßige InterCity-Express (ICE) von Hamburg über Hannover und Würzburg nach München mit einer Fahrzeit von etwas mehr als sechs Stunden (bisher neun). Jede neue ICE-Einheit wurde auf den Namen einer deutschen Stadt getauft.

Am 19. Dezember 1991 legte die „Regierungskommission Bundesbahn“ (RKB) ihren Abschlussbericht vor, der nun auch der deutschen Einheit Rechnung tragen musste. Eine Konsolidierung der DB allein stand nicht mehr zur Debatte, auch die DR musste eingebunden werden. Der gemeinsame Schuldenberg lag schließlich bei rund 70 Milliarden DM. Daher schlug die RKB die Umwandlung der beiden Sondervermögen DB und DR in eine „Deutsche Eisenbahn-Aktiengesell-



Quelle: Harzerode

DB/DR-Führungskräfte am 20. Dezember 1993 erklärte Heinz Dürr, dass die Bahnreform jeden einzelnen der noch 220 000 DB-Beschäftigten fordern wird und dass bei aller Umorganisation die Hauptaufgabe nicht vergessen werden darf: „Geld verdienen.“ Das Jahr 1993 bezeichnete Heinz Dürr als das Schicksalsjahr auf dem Weg zur Bahnreform. Es brachte der DB einen Jahresverlust von 9,4 Milliarden DM (DR 6,1 Mrd. DM). Dennoch bezog die DB-Hauptverwaltung noch am 25. Oktober 1993 einen 17-geschossigen Neubaukomplex in Frankfurt-Gallus (auf dem Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerkes). Der Baustil des neuen Gebäudes nennt sich Brutalismus, eine Mischung aus Beton, Stahl und Glas.

Die Verwaltungsräte von DB und DR beschlossen am 9. April 1992, einen gemeinsamen Vorstand beider Bahnen zu bilden. Dieser wurde zum 1. Juni 1992 berufen und dessen Vorsitzender wurde wieder der Nichteisenbahner Heinz Dürr. Der Bahnchef und sein Umfeld verlegten 1993 ihren Hauptsitz nach Berlin in die Ruschestraße. Auf der letzten gemeinsamen Sitzung der



DB-Komplex in Frankfurt-Gallus, erbaut 1991-1993

Sammlung: Stadtkind Frankfurt

Am 17. Dezember 1993 verabschiedeten Bundestag und Bundesrat ein sogenanntes Artikel-Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz - ENeuOG):

- Art 1: Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen
- Art 2: Gesetz über die Gründung einer Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (Deutsche Bahn Gründungsgesetz-DBGGrG)
- Art 3: Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
- Art 4: Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
- Art 5: Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Art 6, Art 7: Übergangsbestimmungen
- Art 8: Außerkrafttreten bisherigen Rechts

Am 23. Dez. 1993 trat die Grundgesetzänderung Artikel 87 (1) in Kraft, nach der die Bundeseisenbahnen (ebenso

wie die Bundespost) aus der bundeseigenen Verwaltung ausschieden. Noch am 27. Dezember 1993 übernahm die neu entstandene, öffentlich-rechtliche Anstalt „Bundeseisenbahnvermögen“ die Schulden und die ca. 140 000 Beamten der DB. Letztere ließ sie fortan an die DB aus. Das war der Beginn der Bahnreform.

Am 31. Dezember 1993 endete die 44-jährige Existenz der Deutschen Bundesbahn. Sie vereinte sich mit der Deutschen Reichsbahn zum privatrechtlichen Konzern Deutsche Bahn AG (DB AG). Ab dem 1. Januar 1994 setzte man nun große Hoffnungen auf deren verordneten unternehmerischen Führungsstil. Einziger Aktionär blieb die Bundesrepublik Deutschland. Die Hauptverwaltung der DB AG saß weiterhin in Frankfurt-Gallus und zog 2000 nach Berlin in den Bahn-Tower am Potsdamer Platz.

DB-Chefs:

Zeitraum	Titel, Name (Abschluss, Vortätigkeit)
7. Sept. 1949 bis 31. Okt. 1949	Generaldirektor, Fritz Busch (Rechtsanwalt, Eisenbahn seit 1918)
1. Nov. 1949 bis 12. Mai 1952	Generaldirektor, Walther Helberg (Dipl.-Ing, DR seit 1924)
13. Mai 1952 bis 12. Mai 1957	Erster Präsident, Edmund Frohne (Dr.-Ing, Eisenbahn-Ing. seit 1920)
13. Mai 1957 bis 12. Mai 1972	Erster Präsident, Heinz Maria Oeftering (Rechtsanwalt, Präsident Bundesrechnungshof)
13. Mai 1972 bis 12. Mai 1982	Erster Präsident, Wolfgang Vaerst (Rechtsanwalt, Bundesverkehrsministerium)
13. Mai 1982 bis 17. Juli 1990	Vorstands-Vorsitzender, Reiner Gohlke (Dipl.-Ing. für Hüttenwesen, IBM-Geschäftsführer)
18. Okt. 1990 bis 31. Dez. 1993	Vorstands-Vorsitzender, Heinz Dürr (-, AEG-Chef)

Literatur::

1. BSW-Reihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN:
„Grundlagen II Entwicklung der Direktionen 1945-1993“, Hans-Joachim Kirsche/
Helmut Schmidt, Verlag Bernd Neddermeyer Berlin 2010
2. „Die Bahn“, Lothar Schöte, Verlag Decker&Müller Heidelberg 1990
3. „44 Jahre Zeitgeschichte Chronik Deutsche Bundesbahn“, Horst Weigelt, Ulrich Langner, Bundesministerium für Verkehr, Bonn 1994
4. „Chronik Deutsche Eisenbahnen 1835-1995“, Karlheinz Hartung/Erich Preuss, transpress Verlag Stuttgart 1996
5. „Die Eisenbahn in Deutschland“, Lothar Gall, Manfred Pohl, C-H-Beck-Verlag München 1999
6. „Der Reichsbahn-Report 1945-1993“ Erich Preuß, transpress-Verlag Stuttgart 2001
7. „BUNTE BUNDESBahn – Die farbigen Jahre der DB 1980 bis 1993“, André Papazian, transpress-Verlag 2010
8. „Ein Leben mit Spuren“, Karl-Dieter Bodack, INFO3 Verlag Frankfurt am Main 2019
9. www.technikmuseum-online.de
10. Wikipedia.org

Gestatten, EBS 202 738-1 – eine Fünfzigjährige erzählt

Johann Walter, Gotha – Lokführer und BSW-Förderer

Bereits seit 1966 wurden im VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf (LEW) Diesellokomotiven der Bauart V 100 in mehreren Varianten für Kunden in der DDR und in China gefertigt. Nach der Ablieferung von V 100 in Variante 2 für chinesische Industriebahnen wurde 1974 die achte Lieferserie für die Deutsche Reichsbahn mit 110 656 bis 110 759 aufgelegt. Lassen wir die 110 738 aus dieser Serie, die noch im Einsatz ist, selbst zu Wort kommen.

Wenn man das 50. Lebensjahr erreicht hat, ist es opportun, auf sein Leben zurück zu blicken. Doch bevor ich ins Plaudern komme, möchte ich mich kurz vorstellen. Ich bin eine Diesellokomotive des Typs V 100.1, Bauart B´B´-dh und stehe noch heute als EBS 202 738-1

im Dienst. Gebaut wurde ich im Herbst 1974 als 724. Exemplar meiner Gattung bei LEW Hennigsdorf mit der Fabriknummer 14 439. Ich bin 14,24 Meter lang und auf acht Rädern unterwegs. Mein hauptsächliches Einsatzgebiet sollte der mittelschwere Dienst vor Personen- und Güterzügen sowie auch der Rangierdienst sein. Ein Dieselmotor mit zwölf Zylindern verlieh mir damals eine Leistung von 1 000 Pferdestärken. Sein Drehmoment wurde über ein hydraulisches Getriebe auf alle vier meiner Achsen übertragen. Ich durfte bis zu 100 km/h schnell fahren. Um Personenzüge beheizen zu können, war ich auch mit einem Dampfheizkessel ausgestattet.

Beim Verlassen des Hennigsdorfer Werkes war ich unten herum schwarz ge-



Als 110 738-2 in DR-Originallackierung im Jahr 1984 vor Gex 2602 im Bahnhof Gotha

strichen, d. h. Rahmen, Drehgestelle und Kraftstofftank. Darüber folgte ein breiter beiger Streifen, umlaufend in Höhe der unteren Signallampen. Meine Aufbauten waren bordeauxrot lackiert.

Im November 1974 verließ ich als 110 738-2 meinen Geburtsort in Hennigsdorf. Zuvor war ich am 7. November bei Probefahrten gemeinsam mit einer Schwester auf Herz und Nieren geprüft worden. Wir fuhrten bei trockenem Wetter und frischen 6 Grad Celsius zuerst als Leerprobefahrt von Hennigsdorf nach Wustermark. Dort bespannten wir zwei einen Güterzug nach Berlin-Pankow mit einer Last von 984 Tonnen. Den Prüfern der Hennigsdorfer Lokomotivfabrik konnten wir bei diesen Probefahrten über zwei mal 74 Kilometer unsere volle Funktionsfähigkeit beweisen.

Am 11. November 1974 unterzeichneten Direktor Hoffmann vom LEW Hennigsdorf und Reichsbahn-Oberrat Cyron meine Abnahme-Bescheinigung. Reichsbahn-Haupttrat Scheller von der Reichsbahndirektion Erfurt, Verwaltung Maschinenwirtschaft, genehmigte schließlich am 13. November mit seiner Unterschrift meine Indienststellung bei der Deutschen Reichsbahn.

Damit stand fest, meine Heimat wird Thüringen. Nun ging es das erste Mal auf große Fahrt, vom LEW Hennigsdorf zum Bahnbetriebswerk (Bw) in Saalfeld. Hier bekam ich meinen ersten Eintrag ins Betriebsbuch. Das Bw Saalfeld beherbergte schon eine stattliche Anzahl meiner Schwestern. Vor Personen- und Güterzügen fuhrten wir die Saale flussabwärts bis nach Großheringen oder flussaufwärts zu den schwarzen Bergen des Schiefergebirges bis nach Blankenstein am Renn-

steig. Weitere Touren führten mich nach Arnstadt, Gera und auch in das herrliche Schwarzatal nach Katzhütte. Dann, nach zwei Jahren, Ende 1976, meldete mich das Bw Saalfeld erstmals zur Kur im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Stendal an. Anfang Januar 1977 rückte ich dort zur Revision „V 6“ ein. Nach vier Wochen kehrte ich gut erholt nach Saalfeld zurück. Die gleiche Kur wurde mir noch einmal im April 1979 und im Herbst 1981 verordnet. Alles wurde in meinem Betriebsbuch vermerkt.

Im April 1982 erteilte mich ein größeres Missgeschick. Mit meiner Schwester 110 145 wartete ich am Ende eines Güterzuges auf die Abfahrt Richtung Schiefergebirge. Plötzlich kam uns die Dampflokomotive 01 1514 bedrohlich nahe und fuhr auf uns auf. Ich wurde ordentlich durchgeschüttelt und als der Staub verzogen war, standen meine Puffer schief. Aber auch die schöne 01 trug erhebliche Blessuren davon. Die Schlosser im Bw Saalfeld konnten mich wieder reparieren, sodass eine erneute Reise nach Stendal nicht nötig wurde. Doch das war des Pechs nicht genug. Im November desselben Jahres stand mir und meiner Schwester 110 020 bei Leutenberg (Thür) eine Rinderherde im Weg. Etliche Rindviecher wurden überfahren und wir beide standen neben den Schienen. Um es vorweg zu nehmen, gleiches Ungemach passierte mir auch noch einmal während meiner Gothaer Zeit Anfang der 1990er Jahre.

Im Sommer 1983 zog ich um. Meine Schwester 110 252 aus dem Bw Eisenach, Einsatzstelle Vacha, erhielt bei ihrer Kur in Stendal einen stärkeren Motor und sollte künftig in Saalfeld dienen. Um sie in Vacha zu ersetzen, wurde ich dorthin ver-

setzt. Auch Vacha lag an einem Fluss, der Werra. Ein doppelter Drahtzaun, wie ich ihn schon in Blankenstein am Rennsteig gesehen hatte, begrenzte das Städtchen Richtung Westen und einige Berge in der neuen Heimat waren weiß, ich hörte, es sei Kali-Abraum. Jetzt beförderte ich Personenzüge nach Bad Salzungen und Meiningen sowie nach Kaltennordheim. Eine etwas längere Reise trat ich manchmal vormittags mit einem Gepäck- und Expresszug von Bad Salzungen aus über Wernshausen, Schmalkalden, Zella-Mehlis und Oberhof an. Durch den Brandleitentunnel ging es dann noch über Gräfenroda, Ohrdruf bis nach Gotha. Dort hatte ich Pause und fuhr anschließend weiter über Eisenach zurück nach Bad Salzungen. Auch vor Nahgüterzügen konnte ich mich in der Einsatzstelle Vacha bewähren.

Im März 1985 hieß es wieder umziehen, das Bw Gera wurde meine Heimat auf Zeit. Gera kannte ich schon aus meiner Zeit in Saalfeld. Neue Ziele wa-

ren jetzt Göschwitz, Jena und Weimar. Richtung Süden lernte ich das schöne Elstertal kennen und fuhr auch nordwärts nach Eisenberg, Werdau und Wünschendorf. Im Sommer 1985 war wieder eine Zwischenuntersuchung „V6“ in Stendal angesagt. Nach der Kur fuhr ich weiter meine bekannten Dienste. Im Winter 1985/86 setzte mich ein größeres Zipperlein für fünf Wochen außer Gefecht. Mein jetziges Heimat-Bw Gera spendierte mir vom 2. Februar bis 18. März 1986 eine Bedarfsausbesserung „V0“.

Im Frühjahr 1988 meinten die Eisenbahner in Gera, es wäre Zeit für eine Hauptuntersuchung, die sie „V7“ nannten. Daher reiste ich abermals nach Stendal. Dort wurde ich vollkommen auseinandergenommen. Bei der Montage wurden mir ein neuer, stärkerer Dieselmotor und ein neues Getriebe eingesetzt. Dieser Antrieb verlieh mir 1 200 PS. Das Getriebe war mit einem zweiten Gang ausgestattet und ermöglichte mir noch mehr Zugkraft. Da

Als 112 738-0 in DR-Originallackierung im Jahr 1990 mit Doppelstockwagen im Bahnhof Silberhausen (km 57,8 der Bahnstrecke Gotha–Leinefelde)





Als 202 738-1 mit neuer Lackierung im Jahr 1994 im Bahnhof Niedertrebra b. Apolda (km 66,1 der Bahnstrecke Halle–Erfurt–Bebra)

auch meine elektrischen Nervenstränge erneuert wurden, war ich somit für Einbau einer mobilen Zugfunkstation vorbereitet. Früher wurde mein Farbleid bei Besuchen in Stendal immer nur ausgebessert, diesmal erhielt ich zum Abschluss meiner Kur sogar einen neuen Komplettanstrich. Als 112 738-0 reiste ich ab und an meinem Führerhaus stand jetzt: Rbd Erfurt, Bw Eisenach. Eisenach kannte ich schon, aber die Einsatzstelle Gotha noch nicht. Hier wartete viel Neues auf mich. Jetzt sollte ich im Wendezugdienst fahren, vorrangig vor Personenzügen aus Doppelstockwagen zwischen Gotha und Leinefelde, an Schultagen sogar bis nach Worbis. Außerdem fuhr ich nachmittags wieder über Ohrdruf nach Gräfenroda, um Arbeiter in den Feierabend zu bringen. Mit einem Gepäck- und Expressgutzug erreichte ich zu nächst-

licher Stunde Erfurt. Güterzüge beförderte ich nach Friedrichswerth, Waltershausen und Eisenach. Im Sommer des Jahres 1990 stand erneut eine „V 6“ im Raw Stendal an. Dann geschah das Unfassbare: Mein Geburtsland DDR vereinigte sich mit dem Nachbarland BRD, das hinter den Zäunen in Blankenstein und Vacha lag. Meine Arbeit blieb zwar vorerst gleich, doch die Güterzüge wurden immer leichter und dann auch immer weniger.

Am Ende des Jahres 1991 schraubten die Schlosser in der Gothaer Werkstatt meine Nummernschilder ab und klebten mir neue Ziffern an. Ab 1. Januar 1992 hieß ich offiziell 202 738-1. Ich wurde nun immer mehr für Sonderdienste eingesetzt. Ein solcher dreitägiger blieb mir in besonderer Erinnerung: An einem Abend im September 1992 brachen mein Lok-



Als ADAM 12 mit Lackierung der Uwe-Adam GmbH im Jahr 2002

führer und ich mit einem sehr gemischten Zug von Gotha nach Wittenberge auf (ca. 240 km). Wir hatten einen Oberleitungsrevisionstriebwagen (ORT) der Baureihe 708.3, eine kleine Rangierdiesellok der BR 312 und einem 772'er Triebwagen (Ferkeltaxe) im Schlepp. Am nächsten Morgen lieferten wir die 312 und den 772 zur Kur im Raw Halle ab. Dann ging es weiter über Bitterfeld, Dessau, Roßlau, Magdeburg und Stendal bis nach Wittenberge. Dort stellten wir den ORT in einer großen Werkhalle ab. Als Leerfahrt fuhren wir dann nach Stendal zurück, diesmal nur zur Übernachtung. Den dritten Reisetag brauchten wir für die Rückfahrt nach Gotha.

Zum Jahresanfang 1994 tauschte man dann noch mal einen Schriftzug an meinem Führerhaus aus, „Deutsche Reichsbahn“ gegen „Deutsche Bahn AG“. Die „Rbd“ verschwand ganz. Bald darauf musste ich abermals zur Kur nach Sten-

dal. Jetzt war dort ein Produktionsstandort des DB-Geschäftsbereiches Traktion und Werke. Diesmal wurde ich sogar mit einer punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) zur automatischen Bremsung an Halt zeigenden Signalen ausgestattet.

Am 3. Juni 1994, nach einer „B 3“, verließ ich Stendal fast wie neu. Aber schade, so richtig gebraucht wurde ich nicht mehr. Immer mehr Triebwagen übernahmen meine Aufgaben im Reisezugdienst und die wenigen Güterzüge fuhren meist meine größeren Schwestern. Für mich blieb oft nur der Arbeitszugdienst übrig. 1997 musste ich wieder nach Saalfeld umziehen. Als zu Beginn des Jahres 1998 alle Lokomotiven den drei Transportbereichen zugeordnet wurden, kam meine Familie 202 zum Geschäftsbereich DB Nahverkehr, später DB Regio. Mein Heimatstandort wurde nun Gera. Auch hier war ich nur noch als Aushilfe beschäftigt. Am 30. Mai 2000 wurde ich schließlich von der Aus-

besserung zurückgestellt und einen Tag später aus dem Bestand der DB AG gestrichen. Man nennt das „z-Stellung“.

Im Juni 2000 beorderte man mich erneut ins Werk Stendal, das nun DB Regio Schienenfahrzeugzentrum (SFZ) hieß. Dort harnten schon viele meiner Schwestern auf eine ungewisse Zukunft. Vielen sah man eine lange Abstellzeit schon tüchtig an. Nach knapp zwei Jahren Stillstand wurde ich in eine große Halle rangiert und, welch Wunder, wieder auf Vordermann gebracht. Ich bekam sogar einen noch stärkeren Motor eingebaut. Bald tauschte man wieder meine Schilder am Führerhaus aus, denn ich war nun an das Eisenacher Unternehmen „Uwe Adam Eisenbahnverkehrsunternehmen GmbH“ verkauft worden (Lok 12). Dort traf ich einige meiner Schwestern wieder, die 520, 597 und 743. Von nun an war ich hauptsächlich mit Bauzugdiensten und Fahrzeugüberführungen in ganz Deutschland beschäftigt und wurde auch manchmal vermietet.

Im November 2011 wechselte ich schließlich zu meinem jetzigen Eigentümer, der Erfurter Bahnservice Gesellschaft mbH (EBS). Diese spendierte mir 2016 einen ed-

len schwarzen Farbanstrich mit grauem Unterteil. Nun fuhr ich als 92 80 1202 738-1 D-EBS durchs Land und wurde zum „Mädchen für alles“ im Güterverkehr. Wie lange das noch gut geht, weiß ich selbst nicht, denn noch kann ich Geld verdienen.

Am Ende meiner Erzählung danke ich meinen Lokführern für den fürsorglichen Umgang mit mir und den Schlossern und Elektrikern in den Werkstätten Saalfeld, Vacha, Gera, Gotha und Karsdorf (EBS) für die gute Betreuung bei meiner laufenden Unterhaltung. Die Werkstatteisenbahner im Raw Stendal verhalfen mir bei Revisionen „V6“ aller 12 000 Betriebsstunden und der Grundinstandsetzung „V7“ zu Jungbrunnen. Nachdem mein Geburtsland DDR in der Bundesrepublik aufgegangen war, änderten sich viele Bezeichnungen im Sprachgebrauch der Eisenbahner, so auch die Namen der Kuren im Ausbesserungswerk Stendal. Meine Revision „B3“ in 1994 wäre früher eine „V6a“ (Revision mit neuem Anstrich) gewesen.

Hoffentlich habe ich sie mit meiner Plauderei nicht gelangweilt. Vielleicht sehen wir uns ja mal an den Gleisen, solange ich noch fahren darf.

**92 80 1202 738-1 D-EBS mit schwarzer Lackierung der Erfurter Bahnservice Gesellschaft mbH im Jahr 2018. Seitdem fahre ich als schwarzer Rappe durchs Land.
Fotos: J. Walter (5x)**



Northeim Rhumemühle, Stellwerk „Nr“

Eckhardt Meier, Herford – BSW Ortsstelle Bielefeld

Als Kind und Jugendlicher fuhr ich in den Sommerferien der 1960er Jahre immer drei Wochen mit meiner Oma nach Northeim (Han). Wir besuchten dort Omas Schwägerin, für mich Tante Bertha. Ihre Wohnung lag direkt an der Bahnstrecke Northeim–Herzberg–Walkenried–(Nordhausen). Nach dem täglichen Einkauf mit Oma war mein Ziel das Stellwerk „Nr“ des Bahnhofs Northeim, welches in unmittelbarer Nähe der Wohnung stand. Es hatte die Bauform Jüdel und diente hauptsächlich dem Rangierverkehr. Hier hatte ich mich schnell mit dem Stellwerkswärter Wilhelm Hacke angefreundet. Gerne hörte ich ihm zu, wenn er aus seinem Eisenbahnerleben erzählte. Stolz war ich, als er mich mit der Signal- und Blockbedienung vertraut machte.

Die Eisenbahn „kam“ bereits am 31. Juli 1854 nach Northeim (Han), als Bahnhof der Hannoverschen Südbahn Hannover–Göttingen. Am 1. Dezember 1868 wurde in östliche Richtung die Südharzstrecke von Northeim (Han) bis Herzberg (Harz) eröffnet, die ab 1. August 1869 durchgehend bis Nordhausen in Betrieb ging. Als dann 1878 aus westlicher Richtung auch noch die Sollingbahn von Ottbergen bis Northeim (Han) eröffnete, wurde Northeim zum Kreuzungsbahnhof zweier Hauptstrecken. Northeim ist heute eine mittlere Kreisstadt im südlichen Niedersachsen mit ca. 30 000 Einwohnern.

Morgens, um 10:45 Uhr, warteten wir auf den Triebwagen VT 98 Northeim–Duderstadt, dann auf die Güterzüge Herzberg–Göttingen mit Baureihe 50 und



Streckenkarte der KED Hannover um 1881



Das Gelände der Rhumemühle im Jahr 1953, links in der Mitte das Stellwerk „Nr“ und der Straßenübergang mit den Schranken. Hier zweigte der Anschluss ab, dessen Tor am Haus geschlossen war und der über eine einfache Drehscheibe zu den Getreidespeichern führte. Das Gelände an der Bahnstrecke ist heute von Kaufland überbaut. Dahinter sind noch zwei Getreidespeicher der ehemaligen Rhumemühle erhalten.
Luftbild: Archiv Heinz Stöckemann

Herzberg–Hamm (Westf) mit Baureihe 44. Gegen 12:00 Uhr zog eine Maschine der Baureihe 78 den Eilzug Oberhausen–Walkenried und eine Stunde später verkehrte mein Heimatzug Walkenried–Bielefeld mit einer V 100. Jeweils am frühen Nachmittag wurde das Anschlussgleis der Rhumemühle bedient. Ein besonderer Ruf auf der Zugmeldeleitung und Onkel Wilhelm, wie ich ihn nannte, meldete sich mit Stellwerk „Nr“. Dann meldeten sich die Schrankenposten 68 und 69, die sich zwischen dem Personenbahnhof und dem Stellwerk „Nr“ befanden. "Der Mühlenzug kommt", so die Ansage des Zugmelders. Das Gespräch musste mit Uhrzeitangabe im Fernsprecbuch eingetragen werden. Sofort schloss der Onkel die sechs elektrisch betriebenen Schranken und stellte den Fahrweg ein.

Dazu gehörten die abzweigende Weiche, die abgelegte Gleissperre und das Gleisperrsignal auf Stellung Sh 1. Nun drückte die Rangierlok der Baureihe V 60 ca. 15 Waggons in das Anschlussgleis. Der Rangierleiter meldete telefonisch: "Rangierabteilung vollständig eingefahren!" Das Gespräch gab der Onkel an den Zugmelder weiter. Nachdem Weiche und Gleissperre wieder in Grundstellung gebracht waren, war auch die indirekte Fahrwegprüfung erfüllt.

Mit einem Achtungspiff meldete sich die Rangierabteilung später aus dem Anschlussgleis zurück und die gesamte Prozedur lief rückwärts ab. Alle Gespräche vermerkte der Onkel wieder im Fernsprecbuch. Hatte er dienstfrei, schaute ich mich im Bahnbetriebswerk (Bw) um. Hier wurden überwiegend Lokomotiven



**Stellwerk „Nr“ im Bahnhof
Northeim um 1966, nach
links zweigt der Anschluss
Rhumemühle ab**

Foto: E. Meier

der Baureihe 50 gewartet. Das Bw schloss im Jahr 1978.

Die Rhumemühle hatte den Gleisanschluss bereits 1883 bekommen. 1966 wurde der Getreidemühlen-Betrieb stillgelegt, wobei sich die vollständige Abwicklung des Unternehmens bis 1969 hinzog. Im Jahr 1970 besuchte ich Tante Bertha noch einmal, da war Onkel Wilhelm schon Pensionär. Bald danach gab es auch das Anschlussgleis nicht mehr und das Stellwerk

„Nr“ wurde 1975 außer Betrieb genommen und später durch einen Neubau auf der anderen Straßenseite (ausschließlich für die Schrankenanlagen) ersetzt. Heute denke ich gerne an diese Zeit zurück.

Quellen:

<https://www.hna.de/lokales/northeim/northeim-ort47320/rhumemuehle-ist-700-jahre-alt-91699207.html>

-Northeim (Han) Nr | Stellwerksdatenbank (stellwerke.info)

-<https://bf-n.zielbahnhof.de/northeim.htm>



**Schrankenpostens „Nr“ im
Jahr 2022 Foto: Peter Lüders**

Die modernen „Hampelmänner“

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von Peter Grunenberg (RFB EBE Sachsen und aktiver ICE-Zugchef)

Unser Beitrag zur Geschichte der „Hampelmänner“ in Bahn&Modell, Heft 51, Seite 61 ff hat Peter Grunenberg veranlasst, einen Nachtrag zu diesem Thema zu liefern.

Die elektronischen Zugzielanzeiger auf allen großen Bahnhöfen sind die Nachkommen der mechanischen „Hampelmänner“. Und sie werden nicht, wie man vermuten könnte, von örtlichem Personal gesteuert. Die Displayanzeigen veranlasst das Reisenden-Informations-System (RIS) der Deutschen Bahn AG im Zusammenspiel mit dem jeweiligen Zugchef (Zugführer). Dieser steuert über sein Dienst-Handy die Anzeigen am Zugzielanzeiger.



Der Zugzielanzeiger (mit Wagenreihung und Folgezügen) in Nürnberg Hbf Gleis 9 für ICE 23, 10:31 Uhr, nach Wien Hbf



Das Handy des Zugchefs ist bereit zum „Bearbeiten“ der Wagenreihung. Mit „Korrekt“ geht diese elektronisch an den Zugzielanzeiger am Bahnsteig und an die DB Navigator App.



Das Handy des Zugchefs ist bereit zu „Bahnansage auslösen“ zur Abfahrt des Zuges am Bahnsteig.



Das Handy des Zugchefs ist bereit zu „Abfahrtauftrag erteilen“ an den Lokführer



Der Zugzielanzeiger wechselt nach Erteilen des Abfahrtauftrages automatisch zu „Zug fährt ab“.



Wenn der Zug ausgefahren ist, rückt am Bahnsteig auf dem Zugzielanzeiger automatisch der Folgezug nach und die ganze Prozedur kann von vorn beginnen.

Die Digitalisierung im ICE-Reiseverkehr bietet inzwischen auch noch andere Vorteile. Man kann jetzt als Fahrgast während der Fahrt die aktuelle Speisekarte des Zuges digital aufrufen (www.ICEPortal.de) und sogar direkt am Platz bestellen. Auch die Fahrscheine werden nur noch mit dem Handy gescannt und entwertet. Bei Nutzung des „Komfort Check-in“ fällt sogar die persönliche Ticket Kontrolle für den Fahrgast weg, da er sich in das Bordsystem eingechekkt hat. Auch die Bonierung der Verkaufsartikel beim Gastronom im Speisewagen und beim „Am Platz Service“ erfolgt jetzt mit dem Handy. Man kann auch die genaue Reservierungsdatei, Zustieg von „Mobilität eingeschränkte Personen“, „Störungen am/im Zug“ u.v.m. digital einsehen. Leider gehen auch viele Meldungen, vor allem Verspätungsankündigungen, sofort an die Fahrgäste, was sehr oft zu unnötigen Aufregungen bei ZuB und Fahrgast führt.

Auch auf dem Handy des Zugchefs erscheint die Meldung „Zug fährt ab“

Schienen verbinden die Welt

Klaus-Peter Schmidt, Dresden – Eisenbahn-Historiker

2025 begeht die Eisenbahn ihren 200. Geburtstag – 1825 fuhr der erste Zug in England zwischen Stockton und Darlington (s. Beitrag S.67). Beim Blick auf die Entwicklung der Schienen muss man jedoch einige Jahrtausende früher beginnen. Auch wenn die ältesten bekannten Wagenspuren im Mittelmeerraum – Ägypten, Griechenland, Römisches Reich – noch nicht den Begriff Schiene verdienen, hatte die Menschheit doch den Vorteil der Spurführung erkannt. Mit der Verlegung von hölzernen Balken als Fahrfläche kam man der Definition der Schiene ein Stück näher, eine dauerhafte Lösung war das aber auch nicht. In Bergbau- und Hüttenbetrieben ging man dann den nächsten Schritt. Zur Verlängerung der Haltbarkeit und zur Verringerung des Rollwiderstandes wurden die Balken mit gusseisernen Platten belegt. Solche hölzernen Langschwelen mit Flachschiene wurden anfangs auch bei der ersten deutschen

Ferneisenbahn Leipzig–Dresden (LDE) benutzt. Sie bewährten sich jedoch nicht.

Neben diesen Flachschiene wurden zahlreiche weitere Schienenformen erprobt. Im englischen Steinkohlebergbau kam bereits Ende des 18. Jahrhunderts die Winkelschiene zum Einsatz. Der liegende Schenkel dieses Winkeleisens bildete die Fahrfläche, der stehende Schenkel diente der Spurführung. Da die Walztechnik in den Anfangsjahren die Herstellung größerer Schienenlängen noch nicht ermöglichte, wurden auch kurze, ein Meter lange Schienen mit Fischbauchprofil entwickelt. Deren größter Querschnitt befand sich an der Stelle des größten Biegemomentes.

Ab 1835 wurde ebenfalls die Brückschiene auf Langschwelen verwendet. Sie ähnelt im Querschnitt einem Hut; die Krempe bot Platz für die Befestigung auf der hölzernen Schwelle. Auch diese Schiene kam anfangs bei der LDE zum Einsatz.



Winkelschiene oben und Fischbauchschiene unten

Oben, in der ersten Reihe der Schautafel, werden von links nach rechts je ein Profil der Flachschiene, Stuhlschiene und Brückschiene gezeigt. Sammlung: Dr. Jenchen



Analog zur Entwicklung bei der Eisenbahn wurde auch bei den aufkommenen Straßenbahnen experimentiert. Bei der Döbelner Pferdestraßenbahn (1892–1926) wurde auf der Langschwelle eine Rillenschiene ohne Steg und Fuß wie ein Sattel aufgesetzt. Halt und Stabilität erhielt diese Schiene, indem sie die Langschwelle seitlich umklammerte.

Eine andere Schienenform, die allerdings auch nur wenig Verbreitung fand, war die in England entwickelte Pilzschiene. Diese bestand aus einem keilförmigen Kopf mit Lauffläche und einem Schienensteg – ohne Fuß. Verlegt wurde



Sattel-/Rillenschiene der Döbelner Pferdeisenbahn



**Stuhlschienen-
oberbau der
Sauschwänzle-
bahn (Schwarz-
wald)**

diese Schiene zwischen den Lehnen der u-förmigen, gusseisernen Schienenstühle, in denen sie mit Keilen zwischen den Lehnen gehalten wurde. Auch diese keilförmige Pilzschiene, hier allerdings mit Schienenfuß, kam bei der LDE zum Einsatz, jedoch ebenfalls ohne dauerhaften Erfolg. Die Nachteile der Pilzschiene führten schließlich zur Entwicklung der Stuhl- bzw. Doppelkopfschiene. Damit wurde die Stabilität erhöht. Mit der Doppelkopfschiene sollte auch die Nutzungsdauer verlängert werden, sie erhielt zwei symmetrische Schienenköpfe; die Schiene hatte somit vier Fahrkanten. Bei Verschleiß einer Fahrkante sollte die Schiene bis zu dreimal gedreht werden, um einen gleichmäßigen Verschleiß aller Kanten zu erreichen. Diese Rechnung ging jedoch nicht auf, da der unten liegende Schienenkopf durch die Belastung im Schienenstuhl deformiert wurde.

Der Gedanke, die Schiene bei Verschleiß einer Fahrkante zu drehen, ist dennoch positiv zu bewerten, denn er wird auch heute noch praktiziert. Bei Ab-

nutzung bzw. Verschleiß einer Fahrkante kann die Schiene aufgearbeitet, gewendet und meist in untergeordneten Gleisen weiterhin genutzt werden.

Ähnlich dieser Doppelkopfschiene ist die Stuhlschiene. Wie der Name schon sagt, wurde auch diese Schiene von Keilen zwischen den Lehnen der gusseisernen Schienenstühle gehalten. Statt eines zweiten Kopfes an der Unterseite hatte sie jedoch einen schmalen Fuß. Noch heute ist Stuhlschienenoberbau in England, z. B. in York Railway Station, und in Frankreich zu finden. Auch im Brandleitunnel bei Oberhof soll bis etwa 1970 ein derartiger Oberbau gelegen haben.

Auf die Entwicklung der Schiene hatte natürlich auch die Metallurgie einen wesentlichen Einfluss. Die ersten Schienen mussten noch aus bruchanfälligem Gusseisen hergestellt werden, das begrenzte die Länge auf etwa einen Meter. Ab 1829 konnten dann Schienen aus Schmiedeeisen mit einer Länge von reichlich vier Metern gewalzt werden. Die ersten Schienen aus Stahl wurden

Profil LDE1 (63,5 mm)
und R 65 (180 mm)
mit abgenutzter
rechter Fahrkante



1857 in England eingebaut. Mit diesen Schienen verlängerte sich deren Liegedauer von drei Jahren auf ca. 15 Jahre.

Nach all diesen Entwicklungsphasen setzte sich schließlich die Breitfußschiene, auch bekannt als Vignoleschiene (Charles Vignoles, England) durch. Obwohl die Schienenform damit zu einem brauchbaren Ergebnis gekommen war, ging die Entwicklung weiter. Das Gewicht der Lokomotiven, die Achslast und die Geschwindigkeit nahmen in den folgenden Jahrzehnten um ein Vielfaches zu. Damit musste die Schiene als tragendes Element Schritt halten. Von einst nur wenige Meter langen Schienen ging die Entwicklung bis zur zehnfachen Länge. Das Gewicht der Schienen und damit die Belastbarkeit wuchs von einst 23 kg/m

bei dem Profil LDE I über 49 kg/m (S 49) auf 65 kg/m (R 65, sowj. Profil der DR). Weltweit sind jedoch noch schwere Schienen in Gebrauch, in den USA gibt es Schienen mit einem Gewicht von 77 kg/m. Für Hitlers Breitspurbahn quer durch Europa waren Schienen mit einem Gewicht von 90 kg/m vorgesehen.

Mit der Gründung der Länderbahnen in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts trat auch eine gewisse Standardisierung ein. Es gab aber immer noch zahlreiche Profile mit unterschiedlichen Bezeichnungen. Bei den K. Sächs. Sts. E. B. wurden insgesamt neun Profile verwendet, die ebenso wie in Bayern mit römischen Zahlen bezeichnet wurden. In Preußen wurden sieben unterschiedliche Schienenformen mit arabischen

Ziffern bezeichnet, und in Württemberg verwendete man große Buchstaben. Um 1900 wurden dann zwei Regelprofile festgelegt; das Preußische und das Süddeutsche. Daraus abgeleitet, entstand das Regelprofil S 49 (Schiene mit 49 kg/m Gewicht) der Deutschen Reichsbahn.

Daneben gab es auch standardisierte Profile; z. B. S 10 für Feldbahnen und S 33 für Schmalspurbahnen. Schienen der Formen S 41 und S 45 wurden entwickelt und bei Nebenbahnen eingebaut. Im Zweiten Weltkrieg dienten diese leichteren Formen auch der Materialersparnis gegenüber der S 49.

In der Zeit zwischen 1949 und 1990 gingen die Bahnen in beiden deutschen Staaten getrennte Wege. Zwar blieb das Profil S 49 erhalten, doch bei der DB kam ab 1963 das schwerere Profil S 54 zum Einsatz. 1970 folgte dann das Profil UIC 60, das heute auf allen deutschen Hauptstrecken Verwendung findet.

Auch bei der DR in der DDR wurden neue Profile eingesetzt. Bereits in den 1950er Jahren wurde aus der Sowjetunion das Profil R 50 eingeführt. Das „R“ steht für „Rel`s“, russisch Schiene. Der angedachte Ersatz der S 49 durch diese Schienenform scheiterte jedoch. Außer der Walzqualität war auch die größere Fußbreite (132 mm gegenüber 125 mm) ein Problem. Dadurch war ein unkomplizierter Schienentausch nicht möglich.

Im Jahr 1968 folgte dann das schwere Profil R 65 für hochbelastete DR-Hauptstrecken. Dieses Profil wurde bis zur Wende importiert. Mit einer Höhe von 180 mm hat es die Höhe der LDE I (63,5 mm) fast verdreifacht.

Heute liegen auf den Strecken der DB AG fast ausschließlich Schienen der Formen S 54 und UIC 60. Die gute alte S 49 hat aber noch längst nicht ausgedient. Zwar unterscheiden sich die Schienenformen von Land zu Land. Rund um den Globus hat sich jedoch die Breitfußschiene durchgesetzt.



Schienenglobus, einst vor dem Bundesbahn-Zentralamt Minden, heute im DB Museum Nürnberg.
Fotos: K.-P. Schmidt

Gruppenverwaltung – die bayerische Zwischeninstanz

Redaktion

Per 1. April 1920 fand die „Vereichlichung“ aller deutschen Länderbahnen statt. Am Sitz der großen Staatseisenbahnverwaltungen (Preußen-Hessen, Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden) entstanden Zweigstellen des Reichsverkehrsministeriums (RVM) – gemäß Vorläufige Verwaltungsordnung der Reichseisenbahnen vom 26. April 1920, RGBl. 1920, S. 797. Ende 1920 wurden die meisten dieser Zweigstellen wieder aufgehoben, da ihre Leitungsaufgaben den örtlichen Eisenbahndirektionen übertragen bzw. vom Reichsverkehrsminister übernommen worden waren. Wie so oft spielte Bayern eine Sonderrolle und leistete sich weiterhin eine eisenbahnseitige Zwischeninstanz. Die RVM-Zweigstelle Bayern in München blieb erhalten. Ihr unterstanden die sechs bayerischen Eisenbahndirektionen in Augsburg, Ludwigshafen am Rhein, München, Nürnberg, Regensburg und Würzburg sowie ein eigenes Zentralamt. Damit hatte in Bayern auch bei der Eisenbahn weiterhin eine bayerische Behörde das Sagen und keine preußische.

Die RVM-Zweigstelle in München setzte quasi die Arbeit der früheren Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen fort. Sie agierte relativ selbstständig und verfügte über ein eigenes Budget. Ihr erster Leiter ab 5. Mai 1920 war der Jurist Heinrich Ritter von Frauendorfer (1855-1921) im Rang eines Staatssekretärs (zuvor Bevollmächtigter Bayerns beim Reichsrat). Er wählte den Freitod, und am 29. August 1921 folgte ihm der Jurist Alois Ritter von Frank (1859-1940)



Alois Ritter von Frank war die längste Zeit (1921-1931) Leiter der bayerischen Zwischeninstanz in München. Quelle: bavarikon

nach, ebenfalls im Rang eines Staatssekretärs (zuvor Präsident der Eisenbahndirektion München).

Das Zentralamt München konnte eigenständig Fahrzeuge entwickeln und beschaffen. 1921 begann die Neukonstruktion von Elektrolokomotiven für den Personenzugdienst (EP 2/EP 5), da für die Beförderung schwerer Reisezüge auf den „elektrisierten“ bayerischen Strecken nicht genügend Elloks zur Verfügung standen. Nach der Inbetriebnahme des Walchensee-Kraftwerkes am 24. Januar 1924 gab es auch ausreichend bayerischen Bahn-



Karwendel-Express Wagen von 1930, eine Entwicklung des Reichsbahn-Zentralamtes in München
Quelle: Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen



Dienstvorschrift DV Bay 335

Quelle: ebay

strom. Parallel dazu löste das Zentralamt München eine Modernisierung der bayerischen Dampfloks aus. Die Münchner Firma Maffei baute 80 Stück der Bauart P 3/5 H (Heißdampf), die auf der bayerischen P3/5 N (Nassdampf) basierten. 1925 wurden die P3/5 H in die Baureihe 38.4 eingeordnet (38 401–480). Die 38 432, die letzte dieser Maschinen, fuhr bis 1955. Und es gab auch Sonderbauarten von bayerischen Reisezugwagen, wie z.B. die Karwendel- oder andere Lokalbahnwagen (Gattungszeichen „L“). Das bayerische Schienennetz umfasste ca. 6 500 Kilometer mit mehr als 1 000 Bahnhöfen und Haltepunkten.

Nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) wurde die bisherige RVM-Zweigstelle Bayern zum 1. Oktober 1924 in Gruppenverwaltung Bayern umbenannt. Ihr Leiter Alois Ritter

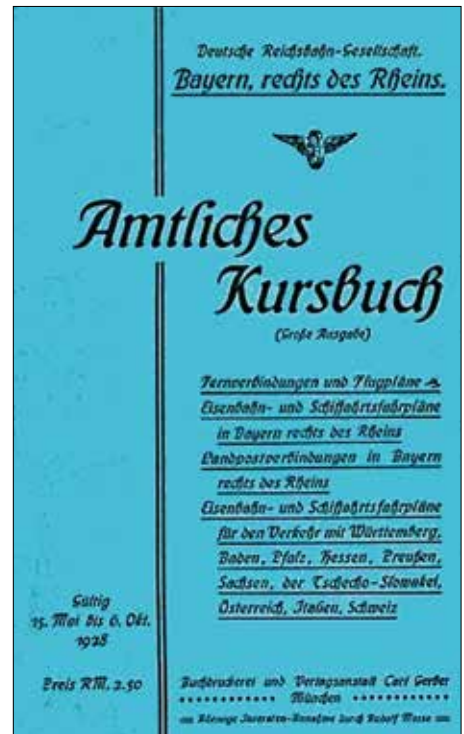
Kursbuch Bayern 1928, Quelle: ebay

von Frank avancierte als Reichsbahn-Direktor zum Mitglied des Vorstands der DRG. Zu Abteilungsleitern der Gruppenverwaltung Bayern wurden berufen: Anton Löhr (Verwaltungs-, Organisations- und Personalangelegenheiten), Konrad Dasch (Technische- und Betriebsabteilung), Julius Barth (Elektrisierung), Johann Friedrich (Neubaureferat), Hermann Riegel (Bauabteilung) sowie Adolf Müller und Josef Ritter von Graßmann (ohne Ressort).

Die Gruppenverwaltung Bayern gab eigene Dienstvorschriften, ein Amtliches Kursbuch Bayern, rechts des Rheins und ein eigenes Eisenbahn-Nachrichtenblatt heraus.

Die Eigenständigkeit der Gruppenverwaltung Bayern innerhalb der DRG gipfelte nicht nur in der Weiterentwicklung und Neubeschaffung von Lokomotiven, sondern führte auch zur Fortsetzung der bayerischen Farbphilosophie, z.B. braun für Elloks. Bevor man auf die Reichsbahn-Lackierungen umstieg, soll sich die Gruppenverwaltung Bayern ausbedungen haben, die Restbestände an Farben aus der Länderbahnzeit aufbrauchen zu können. Auf wundersame Weise hielten diese Restbestände lange an, sicherlich um die preußisch-deutsche Farbgebung aufzuschieben.

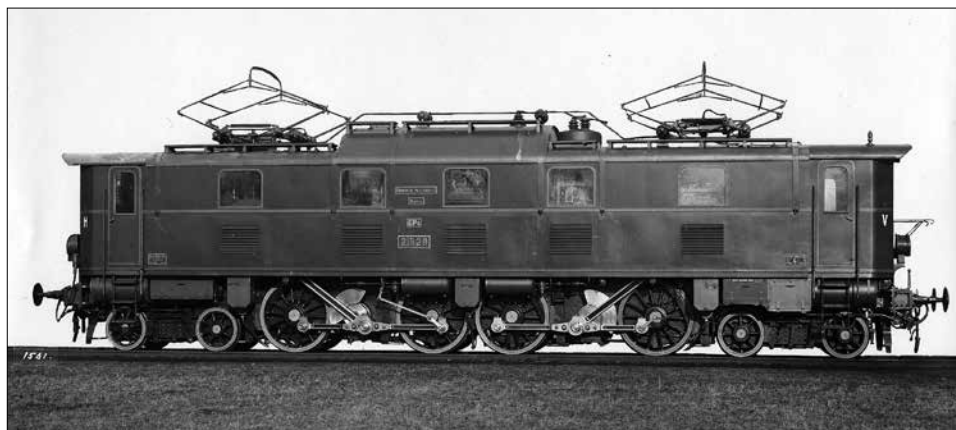
Am 30. Juni 1931 ging Alois Ritter von Frank in den Ruhestand und ihm folgte am 1. Juli 1931 der bisherige Abteilungsleiter, der Jurist Anton Löhr (1871-1954) nach. Auch er ging am 26. Juni 1933 in den Ruhestand und Dr. jur. Eduard Friedel (1871-1949) übernahm kommissarisch. 1933, mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten, setzte eine Zentralisierung der Reichs-



behörden ein. Das hatte auch Folgen für die Gruppenverwaltung Bayern. Am 1. Oktober 1933 wurde sie aufgelöst und bis zum 31. Dezember 1933 abgewickelt. Die bayerischen Reichsbahndirektionen unterstanden nunmehr direkt der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Berlin.

Das Zentralamt München blieb bestehen und nannte sich nun Reichsbahn-Zentralamt (RZA).

Dieses wurde enorm aufgewertet, speziell im Konstruktions- und Beschaffungswesen und war nun zuständig für die Elektrifizierung des Zugbetriebes in ganz Deutschland. In das Gebäude der Gruppenverwaltung Bayern in München an der Arnulfstraße 32 zog die Rbd München ein.



Werkfoto der bayerischen EP 5, Betriebsnummer 215 20, Hersteller J.A. Maffei und Siemens. Interessant sind die weiteren Lokschilder: Unter dem Schild "Deutsche Reichsbahn" in der Mitte oben gibt das Schild darunter "Bayern" die Zugehörigkeit zur dortigen Gruppenverwaltung an.

Werkfoto Siemens/Sammlung Bernd Neddermeyer

Das alte Gebäude der Rbd in der Arnulfstraße 19 wurde durch das RZA übernommen. Dieses agierte (neben Minden/Westf) von 1949 bis 1993 als Bundesbahn-Zentralamt (BZA). Die Akten zur DRG Gruppenverwaltung Bayern lagern heute im Bayerischen Hauptstaatsarchiv in München.

- 1) Am 1. Januar 1931 wurde die RBD Würzburg aufgelöst. Sie ging auf die RBD Nürnberg über.
- 2) Am 1. April 1937 wurde die RBD Ludwigshafen am Rhein aufgelöst. Sie ging auf die RBDen Saarbrücken, Karlsruhe

und Mainz über. 1945 wurde die Pfalz gänzlich von Bayern abgetrennt (Französische Besatzungszone) und 1946 Bestandteil des neuen Landes Rheinland-Pfalz.

- 3) Am 31. Mai 1971 wurde die BD Augsburg aufgelöst. Sie ging auf die BD München über.
- 4) Am 31. Mai 1976 wurde die BD Regensburg aufgelöst. Sie ging auf die BD Nürnberg über.

Quellen:

<https://verwaltungshandbuch.bavarikon.de/VWH/> (Leiter der Gruppenverwaltung)

Modell eines Personenzuges der "Gruppenverwaltung Bayern" 1925 mit brauner Lok der Baureihe EP 5 (ab 1927 E 52 der DRG) – auch die filigranen dreiachsigen Personenwagen sind bayerischer Bauart, allerdings schon von 1899 bis 1907.

Quelle: Fleischmann Modelleisenbahn



Zugfunk – ein Begriff, zwei Systeme

Redaktion

Der Begriff „Zugfunk“ scheint heute eindeutig, war aber in der Vergangenheit unterschiedlich belegt. Die Deutsche Reichsbahn Ost verstand darunter Information, Unterhaltung und Agitation für die Passagiere in hochwertigen Reisezügen. Anfang 1949 begannen Jungeisenbahner unter professioneller Anleitung eine Zugfunkkabine zu entwickeln und in das Abteil eines D-Zug-Wagens einzubauen. Zum Gerätespektrum gehörten ein Radio, Tonbandgerät, Plattenspieler, Mikrofon und Verstärker für die Lautsprecheranlagen in den Reisezugwagen. Auf der Fahrt zu den II. Weltfestspielen der Jugend im August 1949 kam dieses erstmals von Berlin nach Budapest zum Einsatz.

Dazu waren 14 schwerbeschädigte D-Zug-Wagen wieder instandgesetzt und daraus ein Jugendzug gebildet worden. Ab 1950 verkehrten acht Wagen dieses Zuges als Schnellzug Berlin–Dresden und sechs Wagen als Schnellzug Berlin–Halberstadt, natürlich mit Zugfunk. 1953 gab es bereits 15 Schnellzüge mit Zugfunk-Einrichtung. Auch der DR-Ferienzug „Touristenexpress“ Dresden–Varna (Bulgarien) und zurück verfügte ab 1963 darüber. Hier wurde die gesamte dreitägige Zugorganisation von der Zugfunkkabine aus gesteuert. Es gab Informationen über die durchfahrenen Länder, Sprachkurse, Rätselsendungen und Wunschkonzerte. Zum Essen wurden die einzelnen Durchgänge in den Speise-

Zugfunckerin Elisabeth Mücke am 26. Februar 1957 an ihrem Arbeitsplatz

Foto: ZBDR





Ausbildung der Zugfunker:innen am „Kölledaer-Turm“ 1956

Foto: ZBDR

wagen gerufen. Eine Kommandoschaltung (3-Leitersystem) sorgte dafür, dass diese Ansagen die Reisenden auch bei ausgeschaltetem Lautsprecher erreichten.

Die Deutsche Reichsbahn (DR) bildete das Zugfunk-Personal innerhalb von drei Monaten selbst aus. Die Spracherziehung lag in den Händen eines Schauspiel-Profis. Die Prüfung nahm der Chef des DR-Zugfunks Heinrich Eggebrecht während einer Bahnfahrt persönlich ab. Die Zugfunksprecher (im Rang eines Reichsbahn-Hauptsekretärs) sagten nicht nur Bahnhöfe an, sondern moderierten die Fahrt. Sie konnten eigene Programme planen, die aber genehmigt werden mussten. Auf maroden, geräuschvollen Streckenabschnitten schwieg meistens der Zugfunk.

Der Job des Zugfunkers erforderte Kreativität und Einfühlungsvermögen – und er ebnete den Weg in den staatlichen Rundfunk, in ein Betriebsfunkstudio oder zu einer Zeitung. Die DR-Zugfunk-Dienststelle befand sich in Berlin und gehörte zur Politischen Abteilung des Ministeriums für Verkehrswesen. Vorerst waren 38 Personen fest angestellt. 1955 gab es Außenstellen in Berlin, Dresden, Erfurt, Halle, Leipzig, Magdeburg und Hoyerswerda. Der Personalstand erhöhte sich auf 60 Personen, vornehmlich junge Frauen.

Der Zugfunk sollte die Reisekultur erhöhen, enthielt aber auch Agitprop-Elemente, z. B. einen kurzen, aussagekräftigen politischen Kommentar, der mindestens einmal pro Woche von der Zugfunkleitung

Im DR-Kursbuch war der Schnellzug mit Zugfunk mit einem Blitz-Symbol gekennzeichnet.

Quelle: DR-Kursbuch
Somer 1956

2 Berlin–Leipzig–Plauen (Vogtl)									
km		Zug Nr	Klasse					X: D 134	D 186
								1.2	1.2
0	Berlin Ostbf 180, 182	ab	...	...	...	...	...	6.22	6.22
	Bln-Lichtenberg .. 180, 182	ab	...	...	...	...	...	7.1	7.1
63	Jüterbog	180	ab	4.22	...	...	...	7.1	7.1
95	Lutherst Wittenberg	180	ab	4.31	...	...	...	9.28	9.28
	Dessau Hbf 183	ab	4.31	...	...	...	...	9.28	9.28
132	Bitfeld	180, 183	an	5.34	...	...	...	9.57	9.57
164	Leipzig Hbf	180, 183	an	6.32	...	...	...	10.37	10.37
	Magdeburg Hbf 183	ab	...	...	...	...	...	7.17	7.17
	Halle (S) Hbf	184	ab	5.41	6.25	6.44	...	9.07	9.07
	Leipzig Hbf 183	an	6.42	7.04	7.34	...	...	9.47	9.47
		Zug Nr	E 276	D 120	D 146	1378	1378	1378	1378
		Klasse	1.2	1.2	1.2	2	2	2	2
164	Leipzig Hbf 173	ab	7.18	8.15	9.11	10.47	11.1	11.1	11.1
	Zeltz	187	an	...	...	...	...	10.44	10.44
	Gera Hbf	187	an	...	...	...	...	11.30	11.30
	Wünschendorf (Elster)	172	an	...	...	...	...	13.03	13.03
	Greiz	172	an	...	...	...	...	13.47	13.47
209	Altenburg	173	an	8.09	...	...	...	11.41	11.41
224	Göbnitz	173	an	8.33	...	...	...	11.30	11.30
233	Crimmitschau	173	an	8.48	...	...	...	12.32	12.32
244	Werdau	173	an	9.06	...	...	...	12.32	12.32
	Werdau	171 a	an	9.08	9.15	...	...	13.10	13.10
	Zwickau (Sachs) Hbf	171 a	an	9.25	9.15	...	...	13.30	13.30
	Aue (Sachs)	171	an	10.19	...	...	...	14.44	14.44
	Schwarzenberg (Erzgeb)	171	an	11.01	...	...	...	15.30	15.30
	Johanngeorgenstadt	171	an	11.57	...	...	...	...	...
	Annab-Buchholz Süd	171	an	15.50	...	...	...	...	...
244	Werdau	173	an	...	...	...	...	12.38	12.38
261	Reichenbach (Vogtl) ob Bf	173	an	...	9.52	10.10	...	13.03	13.03
286	Plauen (Vogtl) ob Bf	173	an	...	9.52	10.24	...	13.08	13.08
	Plauen (Vogtl) ob Bf	173	an	...	10.21	10.56	...	13.40	13.40
	Plauen (Vogtl) ob Bf	173	an	...	10.46	...	...	14.04	14.04
	Plauen (Vogtl) ob Bf	173	an	...	11.20	...	...	14.28	14.28

herausgegeben wurde. Erzieherische Momente zur bewussten Mitarbeit beim Aufbau des Sozialismus spielten insgesamt eine große Rolle. 1964 feierte man noch 15 Jahre DR-Zugfunk, doch Motivation und Akzeptanz schwanden. Nach dem Bau der Mauer 1961 war es offensichtlich nicht mehr so wichtig, die DDR-Bürger bei Laune zu halten. Auch wollten viele Reisende ihre eigenen Zeitungen und Bücher lesen und nicht durch organisierte Beschallung gestört werden. 1970 fuhr der D 234 Dresden–Wernigerode als letzter Regelzug mit Zugfunk-Betreuung.

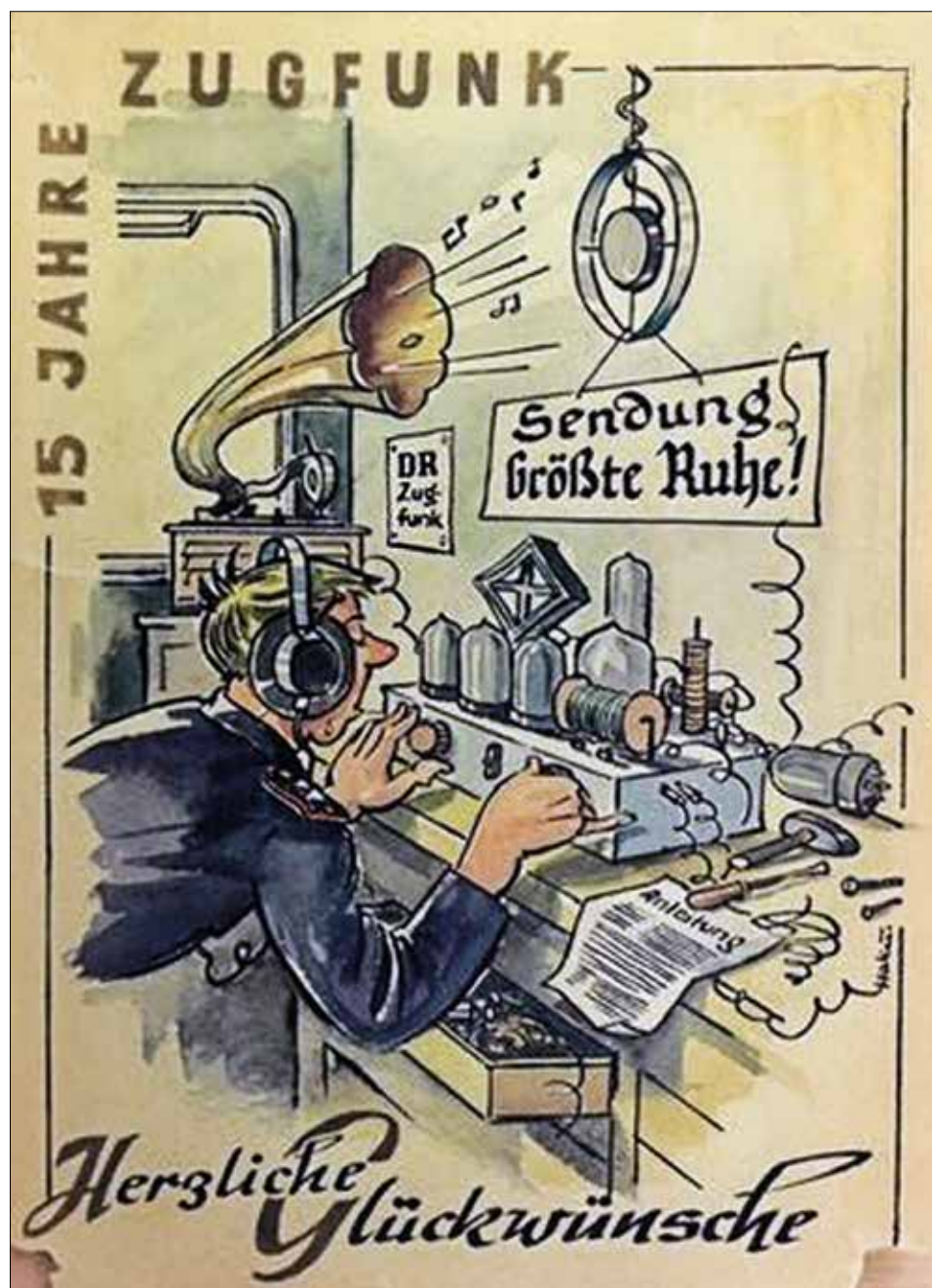
Die Bezeichnung „Zugfunk“ war eigentlich irreführend, denn echte Funkwellen kamen nicht zum Einsatz. Man wollte

den Rundfunk nachahmen, der damals das modernste Unterhaltungs- und Nachrichten-Medium darstellte.

Im nächsten Heft stellen wir den Zug(bahn)funk vor, der heute als Funk-sprechsystem speziell zwischen Lokführer und Fahrdienstleiter nicht mehr wegzudenken ist.

Lit.

- „Uns gehören die Schienenwege“, Autorenkollektiv, Transpress Verlag Berlin 1960
- https://www.radiomuseum.org/forum/zugfunk_in_der_ddr.html
- <https://www.spiegel.de/geschichte/deutsche-reichsbahn-a-949360.html>



15 Jahre Zugfunk

Sammlung: DB Museum Nürnberg

200 Jahre Eisenbahn

Redaktion

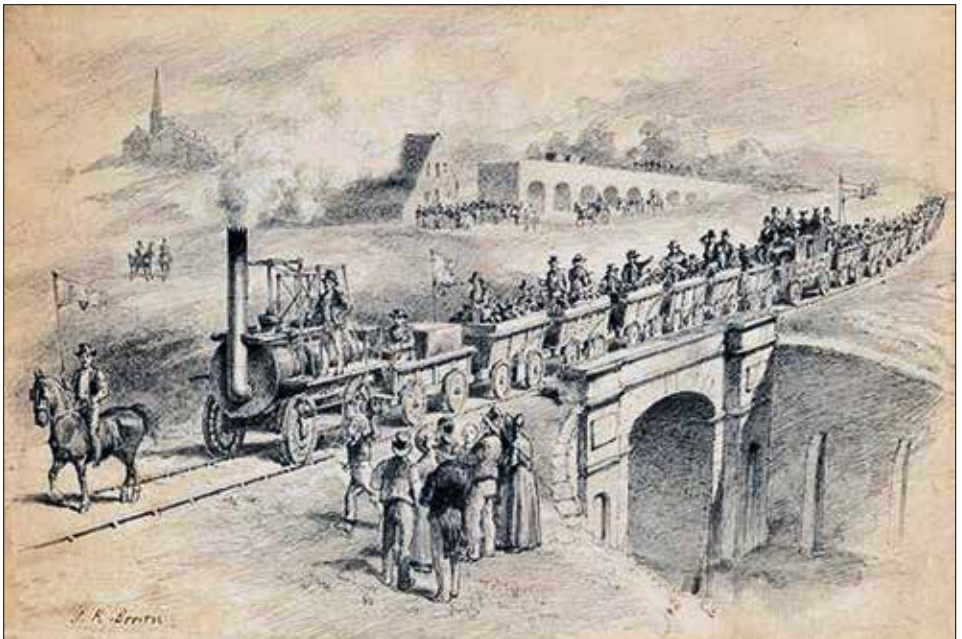
Am 27. September 1825 fuhr in England die erste öffentliche Eisenbahn. 200 Jahre Schienenverkehr hat die Welt verändert. Reisen wurde für jedermann möglich und aus kleinen Bahnhöfen entwickelten sich Kathedralen des Verkehrs. Die Eisenbahn kurbelte die Wirtschaft an, schuf Arbeitsplätze und führte lokale Gemeinschaften zusammen. Eisenbahn und industrielle Revolution bedingten sich gegenseitig.

Die Kohlebahn von der Grubenstadt Darlington zur Hafenstadt Stockton im Nordosten Englands machte den Anfang. Die Dampflokomotive N° 1 „LOCOMO-



TION“ (Bewegung) von Georg und Robert Stephenson zog erstmals einen öffentlichen, gemischten Güter-/Personenzug von 80 Tonnen über 12 Meilen (19,32 km). Mit maximal 24 km/h war sie schneller als im Pferdebetrieb. Ihre endgültige Spurweite von 1 435 mm wurde zum europäischen Standard. 60 Prozent aller Eisenbahnen weltweit verkehren heute auf dieser „Normalspur“.

Bleistiftzeichnung von J. R. Brown von der Öffnungsfahrt am 27. Sept. 1825 von Stockton nach Darlington
 Quelle: Science Museum Group Collection Online





SVT 877 „Fliegender Hamburger“ 1933 in Hamburg Hbf, mit 160 km/h war er Weltspitze.

Sammlung Rolls-Royce Power Systems AG

England war viele Jahre Vorreiter im Eisenbahnbau und -betrieb. Es folgten die USA, Belgien, Bayern, Preußen und Sachsen. 1840 umfasste das Eisenbahnnetz in Amerika bereits 4 534 Kilometer, in ganz Europa 2 925 Kilometer. Nach der bayerischen Lokalbahn Nürnberg–Fürth von 1835, folgte in Deutschland 1838 die preußische Lokalbahn Berlin–Potsdam und schließlich 1839 die sächsische Fernbahn Leipzig–Dresden. Damit leitete die Eisenbahn auch in Deutschland eine Zeitenwende ein. Was Jahrhunderte ein Privileg des Adels war (das Reisen) konnte sich bald jeder Schusterjunge leisten. Die Wirtschaft und das Militär erweiterten schnell ihren Aktionsradius. Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71 entwickelte sich zum ersten „Eisenbahnkrieg“ Europas und unterstrich die Notwendigkeit einer leistungsfähigen,

einheitlichen Infrastruktur. Reichskanzler Bismarck versuchte schon damals die deutschen Länderbahnen zu vereinen und ein gesamtdeutsches Eisenbahnunternehmen ins Leben zu rufen. Er scheiterte, denn die hohe Rendite wollte noch jeder Fürst für sich und sein Land in Anspruch nehmen. Erst am Ende des Ersten Weltkrieges, als der Verkehr erschöpft am Boden lag, war die Situation reif für eine Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen. 1920 gingen acht Länderbahnen in Staatsbesitz über und bildeten die Reichseisenbahnen unter Leitung des Reichsverkehrsministeriums. Ein Streckennetz von ca. 60 000 Kilometern bewirtschaftete ab 1924 das Unternehmen Deutsche Reichsbahn. Dieses entwickelte sich zu einem technisch wie wirtschaftlich fortschrittlichen Verkehrsbetrieb. Die Einheitsdampflokomotiven,



Die nächste große Herausforderung speziell für den Eisenbahn-Güterverkehr ist die flächendeckende Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK). Bis 2028 sollen in der EU 100 Testzüge verkehren.
Quelle: <https://motionarray-portfolio.imgix.net>

die Einführung schneller Diesellokomotiven (Fliegender Hamburger) und der Bau von Stadtbahnen fanden auch international große Anerkennung.

Die Eisenbahn löste weltweit große Impulse aus. Neben den Stahl- und Oberbauwerken entwickelten sich Lokomotiv-, Wagen- und Signalwerke. Ja, sogar die Textilindustrie mit vielen tausenden Uniformen profitierte von der Eisenbahn. Sie drang in abgelegene Gebiete vor und förderte deren Besiedelung. Kleine Orte wurden zu großen Städten, die sich um den Bahnhof herum ausbreiteten. Die Eisenbahnen eroberten das Land, als Luft- und Kraftverkehr noch in den Kinderschuhen steckten. Das änderte sich nach dem Zweiten Weltkrieg, als die Motorisierung auf den Straßen zunahm und der Privatmann den Pkw für sich entdeckte. Die Eisenbahn reagierte mit elektrifizierten Schnellfahrstrecken und Hochgeschwin-

digkeitszügen. Die Dampflok gewöhnten sich das Rauchen ab und die Nebenbahnen wurden verdieselt. Die Eisenbahn hatte ihren Zenit erreicht und musste zunehmend wirtschaftlich agieren. Unrentable Strecken wurden geschlossen und vielfach zu Fahrradwegen umgebaut. Die Gemeinwohlorientierung der Eisenbahn geriet sprichwörtlich unter die Räder. Nach Jahren der Besinnung liegt eine Renaissance in der Luft, denn die Autobahnen sind voll und ein Lokführer kann 40 Lkw-Fahrer ersetzen. Die Eisenbahn ist auch nach 200 Jahren das ökonomischste und ökologischste Transportmittel, besonders im Massenverkehr. Allerdings sind wir gerade dabei, die große, einheitliche Eisenbahn zu verlieren. Über 300 Privatbahnen tummeln sich allein in Deutschland. Der Güterverkehr ist zersplittert wie nie zuvor und DB-Eisenbahner mit Fahrvergünstigungen können auch ein Klagelied dazu singen.

Die Eisenbahn in den Medien:

Deutsche Eisenbahnlieder der Neuzeit

Redaktion

**Eisenbahnerlied
Der Deutschen
Reichsbahn (DR)
(1948)**

Es handelt sich um ein frühes Agitpropaganda-Lied der DR-Ost mit ausschließlicm Jugendbezug. Den Text schrieb Eva Fritzsche (1908-1986) aus Ost-Berlin im Jahr 1948. Sie war zu dieser Zeit die erste weibliche Regisseurin der Deutschen Film-Aktiengesellschaft (DEFA). Ihr Ehemann Eberhard Schmidt (1907-1996) vertonte den Text zu einem sehr rhythmischen, kämpferischen Lied.

Text:

*Es rollen die Räder im ratternden Takt und dröhnend erklingen die Schienen.
Bei Sturm und Schnee, bei Tag und Nacht, der Lokführer auf der Maschine
hält wach, dem Lande beim Aufbau zu dienen.*

Refrain:

*Vorwärts geht's mit Volldampf in den Morgen, Signal ist hoch, die Strecke frei.
Bleibt auch die Sonne noch verborgen, die finstre Nacht ist nun vorbei.
Und die Lok, die singt, und der Heizer winkt. Und sein Mädcl trägt ein him-
melblaues Kleid.*

Wir Jungen von der Eisenbahn machen Dampf und die Welt wird wieder weit.

*Was Felder und Täler, Fabriken und Schacht an Blüten und Wert produzieren,
durch uns wird sie zu Euch gebracht. Die Eisenbahner müssen die Fracht
und Euch mit zum Ziele führen.*

Refrain

*Wir grüßen die Heimat, und die sich für sie im Kampf um den Frieden be-
währten.*

*Bei Sonne, Staub und Dreck und Ruß, den Jungen vor allem gilt unser Gruß,
die uns wieder hoffen lehrten!*

Refrain

Video: <https://www.youtube.com/watch?v=96hIOaJJ3fc>
(gedreht auf der Harzquerbahn, gesungen vom Rundfunk-Jugend-
chor Wernigerode)



Auszug aus einem
Video von Thomas
Plaisant

Eisenbahnballade (1988)

Reinhard Mey (geb. 1942 in Berlin), wohl einer der größten Musik-Poeten im deutsch-sprachigen Raum, hat 1988 die „Eisenbahnballade“ geschrieben, komponiert und gesungen. Als Reisender um Mitternacht schildert er seine Bahnerlebnisse, die genial vorgetragen, ein bewegendes Stimmungsbild einer nächtlichen Zugfahrt ergeben. Reinhard Mey kommt ins Sinnieren und rekapituliert wortgewaltig und fesselnd den Werdegang der Schienen entlang der jüngsten deutschen Geschichte.

Die Ballade ist mehr als nur Melodie und Text - sie ist ein Gefühl, eine Geschichte, eine Erfahrung.

Text: 3. von 26 Strophen

*Ich trat auf den offenen Bahnsteig hinaus, die naßkalte Luft hielt mich wach.
Ich fröstelte, schlug meinen Kragen hoch und sah meinem Atem nach.
Aus der Dunkelheit schwebten überm Gleis drei Lichter, mein Zug fuhr ein.
Eine Wagentür schlug. Es war warm in dem Zug und ich war im Abteil ganz allein.*

Video: www.youtube.com/watch?v=W33vMqBqZdo, (Länge: 10 min)

Noten und Volltext: [https://www.reinhard-mey.de/download/RM_Balladen/ Die_Eisenbahnballade_1988.pdf](https://www.reinhard-mey.de/download/RM_Balladen/Die_Eisenbahnballade_1988.pdf)

**Bahnsteighalle
Bahnhof Görlitz bei
Nacht 1993**
www.dolny-slask.org.pl



DEUTSCHE BAHN:
(2012)

In diesem Lied kritisiert die Kölner A-Capella-Gruppe „Wise Guys“ humoristisch das, was vielen DB AG-Fahrgästen regelmäßig widerfährt. Der Text ist inspiriert von den damaligen Personalengpässen und Streiks in Mainz Hbf im Jahr 2012.

Text: Letzte von sieben Strophen

Meine Damen und Herren, die neuste Neuigkeit von heute:

Im Augenblick haben wir leider viel zu wenig Leute.

Es fehlt uns also grad in bisher unbekannter Zahl

an kompetentem Bahnhofs- und Stellwerkspersonal.

Alles halb so wild, denn erklär'n Sie uns mal eins:

Müssen Sie denn wirklich grade unbedingt nach Mainz?

Ist es überhaupt nötig, jedes kleine Kaff anzufahr'n?

Sänk ju for trävelling wis Deutsche Bahn.

Video: www.youtube.com/watch?v=wXjhszy2f9w

Volltext: www.google.de/search?sca_esv=905151fc136a1efd&scaupv=1&cs=0&q=Deutsche+Bahn+Lied+Text&sa=X&ved=2ahUKEwjPpZ77-IKHAxVLg_OHHYnv

2018 hat der Psycho-Chor der Uni Jena dieses Lied in leicht verjazzter Form neu aufgenommen (www.youtube.com/watch?v=nhx8kLnimD8).



Cover der DVD „Frei das Lied“ von Wolfgang Hobi

**Lied der
Eisenbahner**
(2014)

Der Text stammt vom Schweizer Lokführer und Buchautor Alfred Moser (1879-1953). Die Musik komponierte Emil Sonderegger (1939-2021), ein Schweizer Blasmusiker und Dirigent. Die Gesangssektion des Lokomotivpersonals Zürich hat dieses Lied 2014 als schönes Bekenntnis zum Eisenbahnerberuf aufgenommen:

Text: 1.+ 2. von drei Strophen:

Wir halten instand das schimmernde Band, darauf tausende Räder erklingen.

Wir sind drauf bedacht die rollende Fracht, gut und schnell an den Zielort zu bringen.

Wir wachen an Strecken, wir stell'n das Signal auf schrunzigen Bergen im grünenden Tal.

Ein Jeder in endloser Kette ein Glied.

Frei die Bahn, frei das Lied. Frei die Bahn, frei das Lied.

Wir sind die namenlosen Scharen der Eisenbahn.

Immer parat, von früh bis spat dreht sich geflügeltes Rad.

Lasst drum ein Lied uns heute besingen, das uns zusammen hält.

Glitzernde Züge ungetrennt tönen vom großen Fluss der Welt.

Wir setzen uns ein, tagaus und tagein, damit Anstand und Wohlstand ersprieset.

Wir sorgen dafür, dass der Passagier eine sichere Reise genieaset.

Wir schaffen auf Brücken und auf Stationen im sonnigen Süden, in Eisregionen, all dort wo auf Schwellen das Stahlnetz sich zieht.

Frei die Bahn, Frei das Lied. Frei die Bahn, Frei das Lied. ...

Video: www.youtube.com/watch?v=Q56MQ-wjq7k

Cover der DVD
„Frei das Lied“ von
Wolfgang Hobi



Eisenbahn in den Medien:

100 Jahre Eisenbahn-Werbung (Teil 2)

Redaktion

Seit der Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1924 begann die Eisenbahn für sich zu werben. Die Konkurrenz des Kraftverkehrs machte sich schon damals zunehmend bemerkbar. Bis in die 1980er Jahre hinein dominierte die Plakat-Werbung (s. Heft 52, Seite 68 ff). Ein letzter großer Coup gelang den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) 1982 mit ihrem Plakat zum Taktfahrplan.

Mit diesem Plakat schlossen die SBB an den Erfolg der DB-Plakate „Alle reden vom Wetter – Wir nicht“ bzw. „Unsere Loks gewöhnen sich das Rauchen ab“ (s. Heft 52, S. 72) an.

Quelle: <https://de-academic.com>



Zu verdanken war der Schweizer Taktfahrplan den drei ambitionierten und visionären SBB-Mitarbeitern Samuel Stähli, Hans Meiner und Jean-Pierre Berthouzoz. Sie kamen zur Erkenntnis, dass der Fahrplan ein wichtiges Element für die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn ist. Die SBB wagte daher bereits 1982 das Experiment des Taktfahrplanes und gewann. Fortan hieß es: Jede Stunde ein Zug in jede Richtung". Dies führte zu einer Leistungssteigerung der SBB von 14 Prozent im Nahverkehr und 31 Prozent im Fernverkehr.

Bei der Deutschen Bundesbahn (DB), dem Unternehmen Zukunft, wandelte sich das Werbemedium mit dem ersten ICE vom Plakat zum Werbespot (Fernsehen/Film). Die DB bediente sich dabei u.a. der Fa. CFT-Video Berlin und ab 2001 der neu gegründeten DB-Tochter „BahnTV“. Die Produktwerbung ging zur Imagewerbung über.

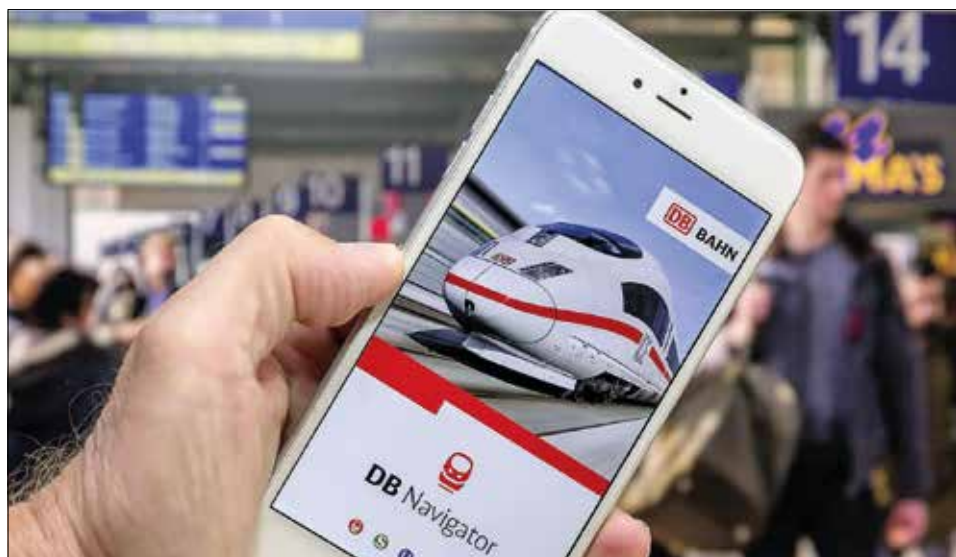
Mit der Entwicklung des Internets verlagerte sich die Eisenbahn-Werbung als Video auf die Webseite des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens. Für die Smartphones wurden spezielle Apps entwickelt, die das Bahnfahren erleichtern, aber auch dafür werben sollen, z.B. DB NAVIGATOR.

Auf dem Weg zum „Deutschlandtakt“ entstanden und entstehen heute noch Werbe-Videos der DB AG. Der Werbeslogan lautete 2023 wieder „Wir machen

Auszug aus
Werbevideo
der BahnTV



Quelle: Arnulf Hettrich/imago-images-bilder





Aus Werbeplakaten werden Info-Aushänge, die Fremdfirmen designen. Funktionalität und Werbung vermischen sich.
www.agentur-weinberg.de/die-bahn

Deutschland zügiger". Bereits 1973 gab das Werbeamt der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt am Main ein Faltblatt mit diesem Slogan heraus.



Faltblatt zur Werbung für InterCity (IC) und City-D-Zug (DC) aus dem Jahr 1973

Der DC als Zubringer zum IC verkehrte von 1973 bis 1978 und erreichte 73 Städte zusätzlich

Quelle: ebay

Die Geschichte unserer BSW-Hotels:

BSW-Inselhotel „Rote Erde“ Borkum

Redaktion

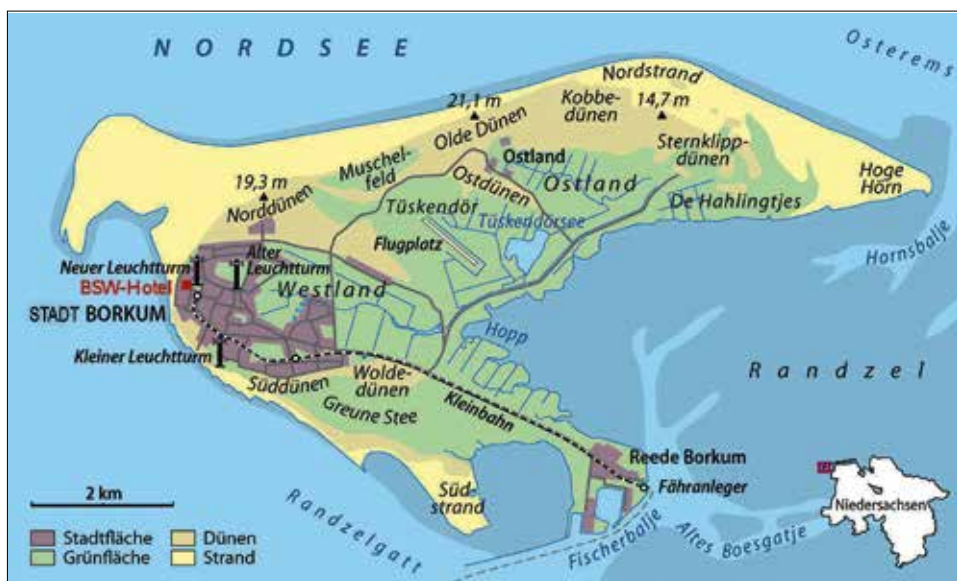
Borkum ist die größte und die westlichste der sieben ostfriesischen Inseln, ca. 30 Kilometer vom Festland entfernt. Durch die Lage in der Nordsee herrscht ganzjährig ein einzigartiges Hochseeklima. „In Borkum atmet man das Meer“, sagt der Kenner.

Eisenbahn-Enthusiasten bringt die „Hannoversche Westbahn“ erst einmal nach Emden. Von dort aus geht die Fähre. Sie braucht ca. zwei Stunden bis zum Fähranleger an der Reede Borkum. Hier beginnt die Kleinbahn, die über 7,4 Kilometer fast bis zum Inselhotel führt. Sie wurde 1888 in 900-mm-Spur eröffnet.



Zu dieser Zeit gehörte Borkum zum Königreich Preußen. Von der Stammstrecke zweigten mehrere militärische Stichbahnen ab, sodass die Kleinbahn 1908 zwei-

Grafik: NordNordWest





Eröffnung des Eisenbahnerheims nach dem ersten Umbau 1906

Sammlung BSW

gleisig ausgebaut wurde. 1938 lagen auf Borkum 45 Kilometer Gleis, und auf der Stammstrecke zwischen Reede und Stadtbahnhof gab es bis zu 50 Personen- und Güterzugfahrten pro Tag. Dieser Umstand ermöglichte es Borkum überhaupt erst, zu einem bedeutenden Seebad aufzusteigen. Sechs Dampflokomotiven und 70 Wagen standen zur Verfügung. 1940 kam zur Verstärkung noch ein neuer Wismarer Triebwagen T1 Bauart „Hannover“, genannt das „Schweineschnäuzchen“, auf die Insel. Bis 1976 war er planmäßig im Einsatz.

Das BSW-Inselhotel geht auf das Jahr 1904 zurück. Der Eisenbahnverein Münster (Westf) wollte seinen Mitgliedern einen erschwinglichen Nordseurlaub bieten und kaufte im Kurviertel für 58 000 Reichsmark das Haus des damaligen Leuchtturmwärters Rainer Hedden. Mit Unterstützung des „Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine“ wurde es zu einem Erholungsheim mit 45 Betten ausgebaut. Am 1. Mai 1905 begann die erste Belegung. Doch das Haus war viel zu klein und so wurde bereits 1906 das

Nachbargrundstück erworben. Der erste Erweiterungsbau fand noch im Jahr 1906 statt, der zweite im Jahr 1914. Nun standen 122 Betten zur Verfügung. Die Bezeichnung „Rote Erde“ geht wahrscheinlich auf die Heimat des Eisenbahnvereins Münster (Westf) zurück. Westfalen wurde früher auch als historische Landschaft „Rote oder gerodete Erde“ bezeichnet. Im Westfälischen Platt wird das „ge“ oft weggelassen.

Im Winter 1925/26 wurden nochmals einige Umbauten vorgenommen, u.a. der Ausbau des Dachgeschosses als Personaletage. Damit erhielt das Haus seine heutige Gesamtansicht. Es war aber nur in der warmen Jahreszeit, von Mai bis Oktober, geöffnet. Während des Zweiten Weltkrieges diente es als Truppenunterkunft. Ab August 1946 stand es wieder den Eisenbahnern des Bezirks Münster (Westf) zur Verfügung. Jetzt gehörte Borkum zum Land Niedersachsen, Landkreis Leer. In den Folgejahren ging das Eisenbahnerheim auf das Bundesbahn-Sozialwerk über, das 1969 noch ein zweites Haus als Dependence anmietete.



Eisenbahnerheim „Rote Erde“ Borkum im Zustand von 1914, rechts der Anbau – das Ganze ca. 200 Meter vom Strand entfernt
Quelle: BURKANA N° 74

Am 2. April 1975 brach im Haupthaus ein Brand aus, der das Dachgeschoss (4. Etage) gänzlich und die 3. Etage teilweise vernichtete. Der Wiederaufbau war bereits im Juni 1976 abgeschlossen. Auch das Dachgeschoss konnte jetzt Gäste aufnehmen. Im Haupthaus standen insgesamt 115 Zimmer mit 207 Betten und 47 Liegen zur Verfügung. Hinzu kamen noch 62 Betten und 32 Liegen in der angemieteten Dependence. Ab der Wintersaison 1980/81 war das Haus dann ganzjährig geöffnet und es wurde schrittweise moder-

nisiert. Das BSW bezeichnete es nun als Inselhotel Rote Erde.

1989/90 entstand noch ein neuer Anbau (links) in der Strandstraße. Für die Mitarbeiter wurden hier u.a. 21 Einzelzimmer, eine Gemeinschaftsküche und Umkleieräume geschaffen. Damit erübrigte sich auch die Dependence.

Zwischen 2008 und 2011 wurden alle Badezimmer grundsaniert, 2013 auch die Rezeption. 2016 erhielten alle Zimmer neue Möbel und Teppichböden. Und es gibt wieder eine Schließzeit des Hauses



Inselhotel „Rote Erde“
nach dem Dachstuhl-
brand 1975



Das Haus „Rote Erde“ im Jahr 2023 – Der orange Anbau, mit weißen Balkonen links in der Strandstraße, entstand 1989/90. Am Ende der Strandstraße beginnt die Nordsee.

Auszug aus Video der Stiftungsfamilie BSW+EWH

zwischen Januar und Mitte April. Heute verfügt das Haus über 130 Zimmer und wird von Tobias Rück geleitet.

Vom BSW-Inselhotel „Rote Erde“ ist es nicht weit zum Badestrand, aber noch näher steht der Neue Borkumer Leuchtturm. Vis á vis vom Hotel ragt er 60 Meter in die Höhe und kann über 315 Treppenstufen

von April bis Oktober täglich bestiegen werden. Neuer Leuchtturm bedeutet 1879, im Gegensatz zum Alten Leuchtturm von 1576, der Anfang 1879 ausbrannte.

Ein neuer High-Tech Katamaran bringt die Gäste heute bereits in einer Stunde zur Insel und die Kleinbahn fährt immer noch. Sie wird von der Borkumer Kleinbahn und



Drohnsicht auf den Neuen Leuchtturm, das BSW-Inselhotel (Pfeil) und dahinter auf den nahen Strand. Auszug aus Video der Stiftungsfamilie BSW+EWH

der Dampfschiffahrts GmbH betrieben. Seit 2007 herrscht Wendezugbetrieb, d.h. die Regelpersonenzüge verkehren in Sandwich-Bespannung: Lok-Wagen-Lok. Die an der Spitze fahrende Diesellok zieht den Zug, während die Diesellok am Zugende nur mitläuft und umgekehrt. Die Fahrzeit beträgt 17 Minuten und es gibt drei Stationen: den Fährhafen, den Jacob-von-Dyken-Weg und den Inselbahnhof. Die zweiachsigen Klein-Dieselloks lieferte 1993/94 die Firma Schöma, die neuen, kunterbunten Reisezugwagen im gleichen Zeitraum der Waggonbau Bautzen.

An ausgewählten Tagen fahren auch der historische Wagenzug mit Dampflokomotive und das „Schweineschnäuzchen“ über die Insel. Auch sechs Güterwagen gehören noch zum Bestand der Kleinbahn, die diese hauptsächlich bei Bauarbeiten

einsetzt. Es besteht eine Kooperation mit der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli, da diese auch die seltene Spurweite von 900 mm aufweist. Man tauscht ab und zu Fahrzeuge aus.

Seit über 120 Jahren ist das Inselhotel „Rote Erde“ ein Eisenbahnerheim. Mehrfach umgebaut und erweitert, hat es sich zum Flaggschiff der BSW-Hotels entwickelt.

KONTAKT:

Strandstraße 30
26757 Nordseeheilbad Borkum
N53°33'7'' E006°45'0''
Tel.: 04922/9170
E-Mail: roteerde@stiftungsfamilie.de

Quellen:
www.stiftungsfamilie.de
www.burkana.de

„Zug Kunterbunt“ in Sandwich-Bespannung am Endpunkt, dem Inselbahnhof Borkum
Foto: Thomas Limberg auf www.breitengrad66.de



Rezensionen

„Russenbretter und Quarkschnitten“

von Olaf Storeck, 540 Seiten, viele Farb- und s/w-Abbildungen, Festeinband, Hochformat 21 x 29 cm, Verlag Olaf Storeck (dr-db Media), Leipzig, 1. Auflage 2024, ISBN 978-3-9826451-0-0, € 45.-

Helga Kuhne, Redaktion

Der vorliegende Band ist das Erstlingswerk des Autors Olaf Storeck und seines neu gegründeten Verlages „dr-db Media“. Man staunt ob der Fülle über die Maßen. 540 Seiten ist das Buch stark und auch entsprechend schwer. Sobald der Leser die ersten Seiten aufschlägt, wird er vom Text und den Bildern gefangen genommen. Und schnell stellt er fest: Es ist kein Buch nur über Uniformen und schon gar nicht, wie im Untertitel angekündigt, nur „Die Berufskleidungsordnung der Deutschen Reichsbahn von 1951 bis 1957“. Der Untertitel des Buches variiert allerdings, auf dem Cover steht: „Die Berufskleidungsordnung der ...“, auf dem Innentitel, Seite 3: „Die Berufskleidung der“.

Wer sich schnell in dem umfangreichen Werk zur damaligen Berufskleidung orientieren will, der folge den Seiten 98 bis 265 mit den Umrandungen in den Berufsgruppenfarben. Dann sieht er sich einem Nachschlagewerk vom Feinsten gegenüber. Anhand von ungezählten Uniformträgern werden die verschiedenen Berufsgruppen, -grade und -abzeichen mit ihren Kordeln, Kragenspiegeln, Hosen-Biesen und Schulterstücken beschrieben und abgebildet. Die Berufsgruppenfarben selbst werden hier aber nicht zugeordnet, dazu



muss man im Kapitel „Biesen“ auf Seite 45 sowie in der Anlage 1 nachlesen:

Berufsgruppenfarbe: rot = Betrieb und Verkehr
 blau = Betriebsmaschinen- und Werkstättendienst
 grün = Baudienst, Sicherungs- und Fernmeldewesen
 orange = Verwaltung
 weiß = Leitung (GdR, Rbd, Rbz)

Was jedoch den an der Geschichte interessierten Leser richtig packt, ist die 185 Seiten starke Abhandlung zu Eisenbahner-Biografien in den 1950er-Jahren, beginnend ab Seite 304. Alle diese Berichte sind natürlich auch mit den dazugehörigen Uniformeffekten verknüpft. Hier sind Erlebnisberichte aufgeschrieben, die zu Herzen gehen, die auch zeigen, mit welchen schwierigen Bedingungen viele Eisenbahner und Eisenbahnerinnen konfrontiert waren und mit welchem Entusi-

asmus diese nach dem Zweiten Weltkrieg trotzdem den Aufbau des Bahnverkehrs vorangetrieben haben. Der Autor hat sich Zeitgenossen ausgesucht, die er persönlich kannte oder die von allgemeinem Interesse waren wie die erste Präsidentin der Deutschen Reichsbahn Renate Fölsch (Seiten 312-315). Auch das Berufsleben seines Vaters Heinz Klemme als ehemaliger Gruppenleiter im Stab für operative Betriebsleitung der Rbd Halle ist hier eingebettet. Es stellt einen interessanten Bezug zum damaligen Präsidenten Karl Hetz her (Seiten 374-379). Das ganze Buch ist Olaf Storecks Vater gewidmet und zeugt damit von der großen Wertschätzung dieses Eisenbahners. Selbst das Auszeichnungswesen der Deutschen Reichsbahn in den 1950er-Jahren wird auf 21 Seiten umfangreich abgehandelt (Seiten 282-303).

Viele Fotografen, Sammler und Bildagenturen haben Material zu diesem Buch beige-steuert.

Olaf Storeck hat eine Menge an Büchern, Zeitungen, Zeitschriften, Heften und andere Quellen gesichtet und verwertet; die er alle im Inhalts- und Literaturverzeichnis aufzählt. Er zitiert Interessantes und trägt Selbsterlebtes bei. Es ist ein Mix, der gefällt. Aus dem Rahmen eines reinen Sachbuches fällt es allerdings manchmal

heraus, da sich der Autor oft selbst autobiografisch einbringt und in der Ich-Form schreibt.

Auch wenn man über den Titel „Russenbretter und Quarkschnitten“ streiten kann, wird man dazu im Inhaltsverzeichnis nicht fündig. Auf Seite 68 wird dazu aber erklärt: „Die Optik der Schulterstücke ähnelte sehr stark den russischen Schulterstücken. Deshalb wurden diese im Volksmund ‘Russenbretter’ genannt und waren eher unbeliebt.“ Als „Quarkschnitten“ bezeichnete man die Schulterstücke der Leitungskader in Weiß.

Der Autor erwähnt so viele Personen und Publikationen aus dem Umfeld des Bahn-Sozialwerkes (BSW), dass es gut in die BSW-Buchreihe gepasst hätte. Leider sind inzwischen einige Jahre ins Land gegangen. Auch etwas Selbstbeschränkung hätte dem Buch sicher gut getan, denn weniger ist oft mehr. Insgesamt liegt ein Fleißwerk vor, das die Anfangszeit der DDR aus Eisenbahnersicht umfassend beschreibt und vieles Vergangenes und Vergessenes – nicht nur zu Uniformen – wiederbelebt. Alles in allem: ein empfehlenswertes Nachschlagewerk.

Buch-Bestellungen bitte über www.dr-db.media bzw. Telefon 0341-33 74 31 26.

„AUF NEUEN GLEISEN“

Die Abwicklung der Deutschen Reichsbahn

Helga Kuhne, Redaktion

Der Autor Wolfgang Scherz, geboren 1949 in Passau, war zur Wendezeit ein Beamter im Gehobenen Dienst bei der Hauptverwaltung der Deutschen Bundes-

bahn (DB) in Frankfurt am Main. Als gelernter Maurer und studierter Bauingenieur für Verkehrstechnik wirkte er seit 1972 bei der DB. 30 Jahre nach Gründung der Deutschen Bahn AG beschreibt er die Jahre 1990–1994 aus persönlichem Erleben. „Auf neuen Gleisen“ ist damals wenig gefahren und auch dem Untertitel muss



ich vehement widersprechen, denn die Deutsche Reichsbahn wurde nicht abgewickelt. Beide deutsche Staatsbahnen erarbeiteten Eröffnungsbilanzen und vereinigten sich. Und, ich weiß wovon ich rede. Ich bin damals dabei gewesen in der Pressestelle der Reichsbahndirektion Dresden, dem Präsidenten direkt unterstellt.

Wer den Untertitel verbockt hat, weiß ich nicht, sicher aber nicht der Autor, denn im Buch liest sich das ganz anders. Auf den Seiten 154/155 lässt er den Vorsitzenden des DR-Hauptpersonalrats sagen, dass die DR und ihre Tochterunternehmen nicht zerschlagen und nicht abgewickelt worden waren. Wegen der besonderen Bedeutung des Großunternehmens geriet

die Deutsche Reichsbahn (DR) nicht in die Fänge der Treuhand, sondern durchlief einen konfliktbeladenen Annäherungsprozess. Aus eigener Bundesbahn-Sicht schildert der Autor diese komplizierte Entwicklung: Aus Zwei mach Eins – Zug um Zug zur Deutschen Einheit – Wie sich eine Behördenbahn und die volkseigene Reichsbahn finden mussten.

Das Buch ist in der Eulenspiegel Verlagsgruppe erschienen. Es ist ein zeitgeschichtliches Dokument, das die Abenteuer der Wendezeit mit vielen Fakten untermalt. Ich habe selten so einen spannenden Fachkurs gelesen und danach die halbe Nacht wachgelegen. Die Erinnerungen waren übermächtig.

Der Autor bewertet nicht vordergründig, sondern bedauert eher, dass viele der sinnvollen Ideen der Reichsbahner so wenig Beachtung fanden. Akribisch beschreibt er am Anfang des Buches, wie er sich als Verantwortlicher für die Zusammenführung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn empfahl: Beeindruckt vom Mauerfall, ging er zu seinem DB-Bereichsleiter und bot sich an zu helfen. Er pokerte hoch und wurde schließlich als einer von vier Bundesbahn-Vertretern nach Ost-Berlin geschickt. Die Verhandlungen waren streng vertraulich und entsprechend hoch angebunden. Das was war, wurde kaum diskutiert, das was kommen sollte, dafür umso intensiver. Auf mehreren Seiten schildert der Autor seinen ersten Telefonkontakt zum Stellvertreter des Generaldirektors der DR, der kurz und knapp alle seine Fragen beantwortete, vergleichbar auf einem Kasernenhof.

Geradezu begeistert beschreibt der Autor „die fantastische Ausbildung“ der Reichsbahner; die Infrastruktur sei zwar

marode gewesen, nicht aber das Personal. Eine Ursache sieht er im Schul- und Bildungssystem der DDR. Das hätte man „mit seinem polytechnischen Charakter übernehmen müssen“, findet er.

Interessant ist auch, wie der Autor das erste Gespräch zur Bahnen-Vereinigung im März 1990 im Bundesverkehrsministerium beschreibt. Hier ging man davon aus, dass das Ministerium Eigentümer der Bundesbahn (und bald vielleicht auch der Reichsbahn) sei und Einigungsvorschläge nicht Sache von Bundesbahnvertretern seien. DR-Vertreter waren gar nicht erst geladen. Heute wissen wir: Die DB war ein Sondervermögen der Bundesrepublik Deutschland, das Ministerium also nicht Eigentümer, sondern Dienstherr.

Der Gesamteindruck des Autors aus eigenem Erleben, aus seinem späteren Interimsbüro in Berlin-Lichtenberg heraus, lautet etwas glorifiziert: „Die Reichsbahner waren perfekte Eisenbahner, von oben bis unten, alle. Und... die Reichsbahn hat entscheidende Dinge eingebracht, die die Bundesbahn nicht kannte: Doppelstockzüge und blinkenden Signalbilder, die heute bei der DB AG Standard sind.“

Als enger Mitarbeiter von Heinz Dürr, Vorstandsvorsitzender von DB und DR, beschreibt der Autor sehr emotional dessen Umgang mit den DR-Führungskräften, die natürlich system-relevant und teilweise stasibelastet waren. „Sind wir dabei gewesen? Verstehen wir die Umstände? Haben wir das Recht, den Stab über diese Menschen zu brechen? Nein, das haben wir nicht! Wenn aber jemand, darauf angesprochen, bestreitet, jemals etwas mit der Staatssicherheit zu tun gehabt haben, obgleich Beweise vorliegen, dann muss das Konsequenzen haben. In solchen Fällen

sollten wir uns von ihm trennen oder ihm eine neue Tätigkeit zuweisen.“ Diese Regelung wurde danach umgesetzt.

Auf Seite 166 bedauert der Autor überhaupt den Reformprozess und fragt „Warum ist die DDR nicht in der Lage gewesen, zumindest bei der DR einen Reformprozess einzuleiten?“ Diese Frage hatte er sich immer wieder gestellt. Hier meine Antwort: „An den Menschen lag es nicht. Die Eisenbahn im Osten hat funktioniert. Der DR fehlte keine Strukturreform, sondern eine leistungsfähige Infrastruktur.“

Dass sich Heinz Dürr gern vor Ort selbst ein Bild von den Menschen und den Anlagen der DR gemacht hat, beweisen die Fotos von Dresden auf den Seiten 150 und 171. Als Insiderin erkenne ich die Personen. Leider sind sie nicht alle benannt und auch die Namen der Fotografen fehlen. Mehrfach wechselt das Buch die Stilform, vom Situationsbericht zum Interview und zurück. Das irritierte mich etwas. Auch Wiederholungen fallen auf, denn an mehreren Stellen werden dieselben Situationen beschrieben, z.B. Zabeltitz oder Non-Paper.

Insgesamt ist es ein informatives Buch, das das Innenleben von DB und DR ungewohnt offen, vielfach mit Klarnamen, beschreibt. Es liest sich leicht und flüssig und offenbart interessante Hintergründe und Einsichten. Wie gesagt, ich bin indirekt dabei gewesen und erinnere mich an einige Events.

Interview mit dem Autor:

<https://www.youtube.com/watch?v=H7i2w-wqJjk>

Leseprobe des Verlages:

<https://www.eulenspiegel.com/images/verlag/medien/2531-leseprobe-scherz.pdf>

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 wahrschein-

lich mit
d e m
nächsten
Zug hin-
ter uns
n a c h -
kommt,
in wel-
c h e m
wir auch
gefahren
w ä r e n ,
wenn wir
den Zug
a u c h
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

Anonym per Telefon zum Titelbild Heft 52, Beschreibung auf 2. Umschlagseite unten:

„Bei dem abgebildeten SVT 137 handelt es sich nicht um den „Fliegenden Hamburger“, sondern um die Bauart Hamburg.“

Jürgen Henning, Hoppegarten OT Hönöw per E-Mail zu Heft 52, Seite 11 ff

„Der Beitrag ‚Drehscheibe Berlin – der Bahnhof Berlin Ostkreuz im Wandel‘ in der Ausgabe Heft 52 ist gut. Man könnte und müsste sicher noch viel mehr dazu sagen. Bei den Bildern auf den Seiten 12, 13 und 15 fällt auf, dass nur von dem unteren Bahnsteig der Stadtbahn gesprochen wird. Hier handelt es sich um den ehemaligen Bahnsteig E für die Fahrtrichtung Stadtbahn–Erkner–Stadtbahn (heute Gleise 3 und 4). Daneben lag und liegt aber noch der ehemalige Bahnsteig D für die Fahrtrichtung Stadtbahn–Strausberg–Stadtbahn (heute Gleise 5 und 6). Die Auflösung in Ost-West-Richtung vom Linienbetrieb in Richtungsbetrieb erfolgte erst mit dem Umbau und der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Ostkreuz. Ursprünglich hatte der Bahnhof Ostkreuz sechs Bahnsteige für den S-Bahnbetrieb. Am Westkopf des Bahnhofs oben: Bahnsteig A (2009 außer Betrieb, Abriss der Südkurve), Bahnsteig B (Nordring-Stadtbahn: 1970 stillgelegt), Bahnsteig C (Stadtbahn-Südring: 1966 stillgelegt). Die Bahnsteige D, E und F sind bekannt und als solche ja auch erhalten in den Gleisen 3-6 und 11-12.“

Dieter Birnstein, Porta Westfalica per Brief zum Heft 52, Seite 84 ff

Die Serie „Eisenbahn in den Medien“ hat unseren Leser so inspiriert, dass er sich angesprochen fühlt, denn er hat selbst Videos und DVDs zu folgenden Themen aufgenommen:

- Rund um die Eisenbahn (ORB, heute RBB),
- Gleisepisoden (3-sat),
- Bahnorama (ORF),
- Kohle und Dampf (ORF),
- Bahnhöfe Europas (verschiedene Sender),
- Straßenbahnen der Welt (verschiedene Sender),
- Ein Mann am Zug (ZDF, ab 1993 16 Folgen mit Eberhard Feik in der Hauptrolle),
- Bahnzeit (MDR),
- In einem Zug durch ... (RBB),
- Im Zug der Zeit (versch. Sender),
- Vom Königstuhl zum Fichtelberg (versch. Sender) und
- etliche Einzelsendungen zum Thema Eisenbahn.

Peter Falow, Schwerin per E-Mail zu Heft 52, Seite 38

„Nach unseren vielen Aktivitäten haben wir es nun geschafft, dass unser Bahnhof Schwerin samt Fürstentrakt zum Weltkulturerbeensemble gehört. Unverständlicher Weise wurde die Rbd nicht dazu gezählt. Meines Wissens ist der Hbf Schwerin der einzige Bahnhof in der Welterbe-Liste. Ich denke, das ist schon eine Anerkennung unserer Arbeit!!!“

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, 20357 Hamburg – Tel.  048225-2, E-Mail: hamburg@stiftungsfamilie.de

Regionaler Fachberater EBE/MEB für Schleswig-Holstein

Richard Bohne
0511-833336, 0173-9624032, richard.bohne@http-tel.de

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

Rendsburg Museumsgruppe Rendsburg, Leiter: Thorsten Eichhorn
0176-41699259, thorsten.eichhorn@t-online.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@http-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.d

Region Ost

Servicebüro Berlin

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

Regionaler Fachberater EBE/MEB: Lutz Tannigel, Berlin
für Berlin, Brandenburg und MVP 030-297 36638, 0160-97416843,
lutz.tannigel@deutschebahn.com

- Berlin** Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin, Leiter: Manfred Lauchardt,
lauchardt.m@gmail.com
- 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 Bahls
0172-3124138, bsw.ebfw600@gmx.de, www.parkeisenbahn.de
- Bad Belzig** Eisenbahnfreunde Hoher Fläming, Leiter: Frank Wieland
033841-35247, 0160-97459602, frankw9@nexgo.de
- Cottbus** Lausitzer Modellbahnclub, Leiter: Jens Balacz
0355-471132, jens.balacz@gmx.de
- Frankfurt (Oder)** Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder),
Leiter: Detlef Malzahn
0151-21184282, detlef.malzahn@gmail.com, www.eisenbahnfreunde-ffo.de

Servicebüro Leipzig

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

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

Adorf (Vogtl) Bw Adorf, Leiter: Dorothea Kobel / Peter Grunenberg,
0160-95192469, service@eisenbahnnostalgie-vogtland.de

Döbeln Eisenbahngeschichte Döbeln, Leiter: Andreas Riethig, 03431-701401,
andreasriethig51@gmail.com

Dresden	IG Bw Dresden-Altstadt, Leiter: Jürgen Seidel, 0176-56808635, www.igbwddresden-altstadt.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	unbesetzt
Arnsdorf (b Dresden)	Modelleisenbahnclub Arnsdorf, Leiter: Michael Bachmann 035200-23685, michael.bachmann@mec-arnsdorf.de , www.mec-arnsdorf.de
Coswig (b Dresden)	Modellbahngruppe Lössnitzgrund, Leiter Dietmar Merbitz, 03523-61524, 0162-1680915, mec@frank-heuschkel.de , https://mec-loessnitzgrund.hpage.de
Dresden	Modelleisenbahnclub „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
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 für Sachsen-Anhalt	Norbert Jakobasch, Blankenburg (Harz) 0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de
Bernburg	Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg, Leiter: Ronald Hoppe 03471-314001, petsitho@t-online.de, www.mefbernburg.de
Halle (Saale)	Eisenbahnmodellbahn-Club 78 Halle/Saale, Leiter: Ulrich Bühling, 0174-3228870, buehling@t-online.de, www.emc78.de
Wernigerode	Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode, Leiter: Norbert Jakobasch 0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de, www.harzquerbahn-bsw.de
Zeitz	Modellbahn „Eduard Tretrop“, Leiter: Michael Ganzenberg 034424-835394, 0172-8718293, pitt1975@aol.com
Regionaler Fachberater EBE/MEB für Thüringen	Lars Naumann, Gera 0172-3653902, lars.naumann@deutschebahn.com
Gera	Dampflokclub Gera (DLC), Leiter: Bernd Seidel, 0160 97465063
Meiningen	Meininger Modelleisenbahn-Club, Leiter: Maik Artelt 03693-470819, meiningermodeleisenbahn@web.de

Region Süd

Servicebüro Nürnberg

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

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

Bamberg	Eisenbahngeschichte Bamberg, Leiter: Norbert Heidrich, 09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de
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 Krahel, 0176-62412800, king-krahel@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@gmx.de, <http://www.glaesernerzug.de>

E 18 08, Leiter: Andreas Eigl, 089-72609992, 0170-9141508

- Kempten** Modell-Eisenbahn-Club Oberallgäu-Kempten, Leiter: Dieter Meisel
0171-2296960, vorstand@mecoake.de, www.mecoake.de/

- München** Modellbaugruppe München West, Leiter: Alexander-Michael Klose,
0178-2180313, alexandermichael24@yahoo.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

- 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
(keinem RFB zugeordnet)

- Stuttgart** Fernmeldemuseum Stuttgart, Leiter: Rainer Beer, 0711-94568088,
0152-03788802, rainerbeer@arcor.de, www.fernmeldemuseum-stuttgart.de
(RFB = Norbert Heidrich, siehe oben)

VT 12 „Stuttgarter-Rössle“, Leiter: Marcus Herold 07154-7340,
0160-97486427, marcus.herold@deutschebahn.com
(keinem RFB zugeordnet)

- Weil am Rhein** Modellbahnbau Weil am Rhein, Leiter: Rainer Lang, 07621-791409, 0170-7365563,
rainer.lang@gmx.com, www.bsw-modellbahnbau.de
(Keinem RFB zugeordnet)

Regionaler Fachberater MEB: **unbesetzt**
für Baden-Württemberg/Bayern

Kirchheim unter Teck Modelleisenbahn-Club Kirchheim/Teck, unbesetzt

Stuttgart Modellbahn 65 Stuttgart, Leiter: Gerhard Hamrich, 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: dusborg@stiftungsfamilie.de

Regionaler Fachberater EBE **Werner Wölke, Wetter (Ruhr)**
für NRW u. Rheinland-Pfalz **02335-680058, werner.woelke@arcor.de**

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

Büren OT Ringelstein Arbeitsgemeinschaft Almetalbahn, Leiter: Meinolf Wördehoff
0175-2457330, almetalbahn@dg-email.de

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

Regionaler Fachberater MEB **unbesetzt**
für NRW

Dortmund Modelleisenbahnclub Dortmund, Leiter: Guido Felser
0231-512115, 0176-81006024, info@mec-dortmund.de, www.mec-dortmund.de

Düsseldorf Modellbahngruppe Bw Düsseldorf, Leiter: Gerald Schulze
0211-26110095, geraschu@gmx.de

Lahnstein Eisenbahnfreunde Lahnstein/Koblenz, Leiter: Gerhard Lehmkuhler
02603-6166, g.lehmkuehler@t-online.de, www.mec-lahnstein-koblenz.de

Leverkusen Modelleisenbahnclub Opladen, Leiter: Kurt Görres, 02171-30141,
0172-8932031, kurt.goerres@arcor.de

Münster (Westf) Modelleisenbahnclub Münster, Leiter: Joachim Spitz
0251-43729, info@mec-muenster.de, www.mec-muenster.eu

Paderborn

Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“, Leiter: Karl Wecker
0177-7428603, karl.wecker@fluegelrad79.de, www.emf-fluegelrad79.de

Servicebüro Frankfurt am Main

Münchener Straße 49, 60329 Frankfurt am Main – Tel.: 069-809076-191,
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: Alexander Krell
0171-7608306, alexander.krell@deutschebahn.com,
www.modellbahngruppe-darmstadt.de

Korbach

Eisenbahnfreunde Korbach–Arolsen, Leiter: Ralf Rossel
056239-733514, ralf.rossel@eisenbahnfreunde-kb-aro.de

Mainz

Modellbahn-Club Mainz 70 (MCM 70), Leiter: Dominic Doos
0176-53590428, clubleitung@mcm70.com, www.mcm70.com

Saarbrücken

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

Tauschbörse

Wie im Heft 52, Seite 94, angekündigt, führen wir die Rubrik Tauschbörse ein. Alle Gruppen und Einzelleser können sich daran beteiligen, indem sie der Redaktion ihr Angebot übermitteln. Die ersten Angebote kommen von der Redaktion selbst:

Biete: Restexemplare der BSW-Buchreihe DEUTSCHE EISENBAHNDIREKTIONEN

- Eisenbahndirektion Halle (1x)
- Eisenbahndirektion Oldenburg (1x)
- Eisenbahndirektion Osten (1x)
- Eisenbahndirektion Münster (2x)

Suche: Kursbücher DR / DB

Anbieter: Redaktion Bahn&Modell, bahn.modell@t-online.de

Biete: Restexemplare des BSW-Fachblatts Bahn&Modell:
Hefte 26, 28, 30, 32, 33, 34, 35, 37, 39, 41, 44, 47, 48, 49

Suche: Eisenbahn-Literatur zur Deutschen Bundesbahn

Anbieter: Redaktion Bahn&Modell, bahn.modell@t-online.de

Veranstaltungen 2025

- | | |
|----------------|---|
| Minden (Westf) | BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden
23. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf
(Antiquitäten und Raritäten von der Eisenbahn – mit Modellbahn)
im LWL-Preußenmuseum Minden, 32427 Minden (Westf), Simeonsplatz 12
16. März 2025, 10-16 Uhr
Kontakt: Dieter Birnstein: 05731-153 10 51 oder 0175-713 06 08 |
| Gera | FISAIC-Modellbahnausstellung und -tagung der Technischen Kommission (s. Seite 12)
3.-7. April 2025
Kontakt: Lars Naumann, 0172-3653902, lars.naumann@deutschebahn.com |
| Bremerhaven | Modelleisenbahn-Club Bremerhaven – öffentlicher Fahrbetrieb
5. und 6. April 2025, jeweils 11-17.00 Uhr
Bremerhaven, Langener Landstraße 226, Eingang vom Heideweg
Kontakt: Henk Veldkamp, 0471 82459, info@mecbremerhaven.de, www.mecbremerhaven.de. |
| Stuttgart | BSW-Gruppe Modellbahn ´65 Stuttgart – Modellbahn-Fahrtage
6. April und 5. Juli 2025, jeweils 11-17 Uhr
S-Bahn Haltestelle Stuttgart Hbf, Ausgang Kronenstraße/Kaufhof
Kontakt: Gerhard Hammrich, 0163-8290331, mail@modellbahn65.de |
| Dresden | BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt
17. Dampfloktreffen im Eisenbahnmuseum an der Nossener Brücke, Zwickauer Str. 86, 01187 Dresden
12. und 13. April 2025, jeweils 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
13.-20. April 2025
Kontakt: Rüdiger Sönnichsen, 0175 7519915, rue.soennichsen@gmx.de |
| Festenburg | BSW-Gruppe Modell-Eisenbahn-Club Hannover
Festenburg Modellbautage 2025
(Nachbau der Harzer Selketalbahn im BSW-Hotel Festenburg)
18.-22. Juni 2025
Neue Teilnehmer gesucht (auch mit Ehefrau) s. unten |

Aufruf zur Teilnahme an den Festenburger Modellbautagen (18.-22. Juni 2025)

Seit über 20 Jahren treffen sich BSW-Modellbahnfreunde zu den Festenburger Modellbautagen. Seit 15 Jahren bauen sie an einer Modulanlage nach dem Vorbild der Harzer Selketalbahn. Diese Schauanlage wird von der BSW-Gruppe „Modell-Eisenbahn-Club Hannover“ betreut und auf Messen und Ausstellungen vorgeführt. Jetzt suchen wir BSW-Förderer aller Altersgruppen, die interessiert sind, während der jährlichen Festenburger Modellbautagen an dieser Anlage mitzubauen und den Transport von Hannover nach Festenburg (Oberharz) und zurück zu begleiten. Eigene Aufwendungen: Kosten für Übernachtung und Halbpension im EZ/DZ
 Kontakt: Richard Bohne, Regionaler Fachberater Nord, 0511 833336, 0173 9624032, richard.bohne@htp-tel.de

Künstliche Intelligenz

Mit KI-Programmen, sogenannten Chatbots, lassen sich am Computer auch künstliche Eisenbahnbilder erstellen. Der einfachste Weg zur KI führt unter Windows 10/11 über den Microsoft Edge-Browser zum Copilot (rechts oben). Hier tippt man seine Wünsche ein. Mit der Eingabe "Zeichne einen Zug aus den Anfängen der deutschen Eisenbahn" entsteht ein beeindruckendes Phantasie-Bild. Nur die confuse Lok-Nummer an der Rauchkammertür verrät die geschickte Täuschung.



Quelle: Microsoft Edge-Browser, Copilot

Impressum

Bahn&Modell	Fachblatt des BSW-Kulturbereichs Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn
Herausgeber: (Main)	Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), Zentrale, Münchner Str. 49, 60329 Frankfurt Geschäftsführender Vorstand: Siegfried Moog, Steuer-Nº: 01422711495
Redaktion: Arbeitsgruppen:	Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne, Werner Wölke AG Fachblatt Bahn&Modell, AG FISAIC, AG Sammlung hist. EISENBAHN-Dokumente
Kontakt: Redaktion	Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden Tel.: 0351 2527896, E-Mail: bahn.modell@t-online.de
Layout/Versand	Bernd Neddermeyer, Falkenhagener Straße 56, 13585 Berlin E-Mail: post@bnberlin.de
Erscheinungsweise:	2 x jährlich, Auflage ca. 2 500
Redaktionsschluss:	15. Januar 2025
Druck:	WirmachenDruck, Backnang

Zuarbeiten mit Text und Fotos sind stets willkommen. Sie werden als E-Mail-Anhang oder auf USB-Stick erbeten. Für eingesandte Manuskripte und Bilder 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 des Autors müssen nicht 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 + 1,80 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 54:
Redaktionsschluss 15. Juli 2025
Auslieferung Anfang September 2025



WIR BEGLEITEN SIE AUF IHREM WEG



STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

SOZIALE UND KULTURELLE INTEGRATION

**MUTTER-KIND-KUREN UND
VATER-KIND-KUREN**

NETZWERK GEGEN DEPRESSION

FAMILIENANGEBOTE

**VEREINBARKEIT VON
PFLEGE UND BERUF**

KINDERBETREUUNG

EHRENAMT

**PSYCHOSOZIALE
BERATUNG**

FINANZIELLE HILFEN

**SPENDENAKTIONEN FÜR
MENSCHEN IN NOT**

FREIZEITGRUPPEN

**ERHOLUNG IN STIFTUNGSEIGENEN
HOTELS UND FERIENWOHNUNGEN**



www.stiftungsfamilie.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