

Bahn&Modell 54

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahn-Historie/Modelleisenbahn im September 2025



Inhalt

Editorial

Leitartikel	2
Nachruf Josef Stumm	3

Berichte

ICE-L	4
Weichen und Kreuzungen in der Bahnhofsgeometrie	6
100 Jahre Liliputlokomotiven	13
FISAIC 2025	15
SVT Görlitz -  dsput	18
Schienen der Welt – Kuala Lumpur/Malaysia	21
Fernweh nach dem Berge Ararat/Türkei	22
Kurzberichte	25

Gruppenleben

Neues BSW-Museum Adorf (Vogtl)	28
MEC Opladen unter einem guten Stern	29

Porträt

Deutsche Bundesbahn – mein Arbeitsleben (Richard Bohne)	32
Ein Eisenbahner-Leben ganz im Dienst der S-Bahnstromversorgung Berlin (Nachruf)	37

Jubiläum

25 Jahre „Freundeskreis Historische Eisenbahnuniformen Schwerin/Mecklenburg“	38
50 Jahre „Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden“ und 15 Jahre BSW-Kulturgruppe	41

Bahnhistorie

Zugfunk – ein Begriff, zwei Systeme (Teil 2)	45
190 Jahre deutsche Eisenbahn	50
Vor 75 Jahren – Marshallplan-Zug	53
Platzreservierung DB/DR gestern und heute	56
Knorr-Bremse – ein Berliner Eisenbahnerbe	62
Rollende Landstraße	67

Seien

Eisenbahn in den Medien: Eisenbahn und Internet	72
Die Geschichte unserer BSW-Hotels, Seestern in Baabe auf Rügen	75

Rezensionen

„150 Jahre Eisenbahnen im Jülicher Land 1873–2023“	78
„Bahn-Bingo – GESCHICHTEN, DIE ANKOMMEN“	80
„Erlebnisse einer Bahnreise“	83

Service

Post an die Redaktion	85
Gruppenverzeichnis (neu geordnet nach Bereichen)	87
Geplante Veranstaltungen 2025/26	95
Superbild / Impressum	96



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

Das letzte halbe Jahr brachte noch mehr Bewegung in unseren Kulturbereich. Wie sicher viele mitbekommen haben, sind die Regionalen Fachberater (RFB) von den BSW-Servicebüros nicht wieder bestellt worden. Die Strukturen sind komplett in die Hände der Kulturbereiche übergegangen, d. h. jeder Kulturbereich schafft sich seine passende Organisationsform selbst. Unser Kulturbereich nennt sich jetzt „Eisenbahn-Historie/Modelleisenbahn“ (EBH/MEB). Ei-

senbahn-Historie (und nicht Erbe) deshalb, weil Historie national und international ge-läufiger ist, z.B. Historische Sammlung der DB AG.

Auf der Jahresarbeitstagung vom 21. bis 23. Februar 2025 im BSW-Hotel Festenburg haben wir uns eine neue Struktur gegeben. Die Gruppen unseres Kulturbereichs werden nicht mehr nach BSW-Servicebüros, sondern nach Berei-chen gegliedert. Wir bilden einen 13-köp-figen Arbeitsstab, der mehrmals im Jahr tagt und Beschlüsse zur weiteren Arbeit des Kulturbereichs fasst.

ARBEITSSTAB					
Kulturbereich Eisenbahn-Historie / Modelleisenbahn (Leitung)					
Eisenbahn-Historie (4 Mitgl.)		Modelleisenbahn (4 Mitgl.)		Redaktion B&M (4 Mitgl.)	
Bereich Eisenbahn-Geschichte	(EG)	Bereich Nordost	(NO)	Redaktionsleiter/in	
Bereich Eisenbahn-Technik	(ET)	Bereich Nordwest	(NW)	Redakteur/in	
Bereich Eisenbahn Verkehr	(EV)	Bereich Südost	(SO)	Redakteur/in	
Bereich Eisenbahn-Dokumente	(ED)	Bereich Südwest	(SW)	Redakteur/in	

Die Bereiche der Eisenbahn-Historie erstrecken sich auf die ganze Republik, d. h. jeder dieser Bereiche umfasst Gruppen in ganz Deutschland. Die Bereiche der Modelleisenbahn sind in vier Regionen gegliedert, sodass sich die Gruppen näher sind und besser zusammenarbeiten können. In einem Brief an alle Gruppenleiter, den ich am 1. April 2025 per Mail versandt hatte, startete ich einen Aufruf, um aus den Gruppen Mitstreiter für den Arbeitskreis zu gewinnen. Leider fiel die Reaktion darauf sehr verhalten aus, sodass es eine Übergangslösung geben wird. So werden auch im neuen Arbeitsstab gestandene ehemalige Regionale Fachberater mitarbeiten, die dann schrittweise die Neuen für unser Führungsgremium einarbeiten. Interessenten für diese Funktion können gern mit mir Kontakt aufnehmen. Die namentliche Untersetzung werden wir im nächsten Heft bekanntgeben.

Unser gemeinsames Ziel, den Kulturbereich Eisenbahn-Historie/Modelleisenbahn zu erhalten und zu gestalten, können wir nur mit einer gruppenübergreifenden Zusammenarbeit erreichen. Gegenwärtig sind wir 77 Gruppen, davon 36 Modellbahngruppen (siehe Seiten 87–94).

Das diesjährige FISAIC-Treffen fand wieder einmal in Deutschland statt. Das Bahn-Sozialwerk organisierte es vom 4. bis 6. April 2025 in Gera. Eisenbahner aus Tschechien, Frankreich, Ungarn, Spanien und Deutschland nahmen daran teil. Auch Geras Oberbürgermeister Kurt Dannenberg (CDU) war bei der Eröffnungsfeier anwesend (s. Beitrag Seite 15).

Leider müssen wir auch wieder um zwei unserer Förderer trauern, Josef Stumm aus Wiesbaden und Manfred Lauchardt aus Berlin. Auf dieser Seite bzw. unter Porträts ist ihnen ein Nachruf gewidmet.

Weiterhin alles Gute wünscht
Ihr Lars Naumann

Der Modellbahn-Club Mainz MCM 70 trauert um seinen Ehrenvorsitzenden Josef Stumm

geb.: 20. November 1930 in Filsen, an der rechten Rheinstrecke

gest.: 6. März 2025 in Wiesbaden



„Bahn&Modell“ hatte das Lebenswerk von Josef Stumm, das Mini-Rheintal auf Rädern, bereits im Jahr 2015, im Heft 34, Seite 32 ff gewürdigt. Nunmehr verabschieden wir uns für immer von ihm.

ICE L – Flottenerweiterung im Fernverkehr

Lothar Kuhne – Redaktion

Kommt er oder kommt er nicht, das war lange Zeit die Frage. Dabei sollte er schon 2023 den IC 1 ablösen. Nun ist er für 2025 avisiert als InterCityExpress mit dem stufenlosen Niederflureinstieg (Low Floor). Das Low liefert das „L“, nicht das „L“ von Lokomotive. Denn, eine solche gibt es wieder vorn. Der spanische Hersteller Talgo¹ bietet dafür Mehrsystem-Elloks einer Baureihe 105 an, die speziell für den Betrieb dieser Züge konzipiert, aber nicht vor 2026 zu erwarten sind. Andere Loks tun es auch.

Der „Spiegel“ berichtete schon im März 2019 von dem neuen ECx nach Amsterdam, den die Deutsche Bahn AG (DB AG) bei Talgo und nicht bei Siemens bestellt hat. Diesmal sei an alles gedacht: Kleinkind-, Familien- und Fahrradbereich, Rollstuhlanteil und Universaltoilette mit ausklappbarem Wickeltisch, große Gepäckablage, Tablet- und Handyhalter an jedem Sitzplatz sowie ein Bordbistro, so groß wie ein Speisewagen. Mobilfunkdurchlässige Scheiben sorgen für stabilen Handy-Empfang. Alles integriert in einer geschlossenen Einheit von 17 Wagen, d.h. 16 Mittel- und ein Steuerwagen. Eine Besonderheit sind die Drehgestelle, die nur im ersten und letzten Wagen vorhanden sind. Ansonsten gibt es zwischen jeden Wagen einen Los-Radsatz, dessen Räder nicht durch eine starre Achse verbunden, sondern einzeln aufgehängt sind. Dadurch können sie leichter auf eine andere Spurweite umgespurt werden, da ja bekanntlich

in Spanien die iberische Spurweite von 1 668 mm vorherrscht. Und, da sich die antriebslosen Wagen somit nur auf einen einzigen Radsatz stützen, sind sie kürzer gebaut, d. h. ca. 14 Meter im Gegensatz zu 28 Metern bei den Siemens ICEs mit Mehrad-Einzelwagelantrieb.

Aus dem ECx ist inzwischen der ICE L geworden, denn er soll nun nicht nur den internationalen, sondern auch den deutschen Fernverkehr bereichern und modernisieren. 230 km/h schnell soll er sein, der Spanier, der sich deshalb auch Talgo 230 nennt und, nach eigenem Bekunden, ein Neues Goldenes Zeitalter der konventionellen Wendezüge einleitet.

2019 schloss die DB AG einen Rahmenvertrag bis zu 100 Zugeinheiten und 23 Einheiten wurden sofort fest bestellt. Im September 2022 stand der erste Wagen auf der Leitmesse InnoTrans in Berlin. Wegen der Pandemie verzögerte sich die Produktion. Im Juli 2023 wurde der erste Zug nach Braunschweig überführt und es folgte die Bestellung von weiteren 56 Einheiten. Erste Testfahrten fanden 2023/24 durch RailAdventure statt. Jeder Zug soll knapp 24 Millionen Euro kosten. Talgo bietet stets an, die gelieferten Züge auch instandzuhalten. Dafür sorgt die Talgo (Deutschland) GmbH im ehemaligen Raw-Gelände am Berliner Ostkreuz.

Für die Zulassung des ICE L sind im Mai 2025 alle Versuchsfahrten abgeschlossen und die notwendigen Unterlagen bei der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) eingereicht worden.



Der ICE L (spanisch Talgo 230) am 10. November 2023 auf Probefahrt auf der Geislinger Steige (Schwäbische Alp). Der letzte Wagen führt das Zugschlussignal, d. h. es ist der Steuerwagen am Zugende.
Foto: Raphael Krammer

Laut dem Eisenbahnbundesamt wurden die Anträge für die Verwendungsgebiete Deutschland und Dänemark gestellt. Die DB AG hat angekündigt, ab Sommer 2025 die ersten ICE L national einzusetzen zu wollen. Wegen der Lieferrückstände laufen Verhandlungen, das Auftragsvolumen auf 60 Züge zu reduzieren.

1) Der spanische Hersteller Talgo wurde 1942 in Madrid gegründet. Das Unternehmen baut seither Züge und hält sie auch instand. Heute hat Talgo mehr als 2 000 Mitarbeitende. Seit 1994 ist Talgo mit rund 100 Mitarbeitenden auch in Deutschland vertreten. Das Werk in Berlin bietet umfangreichen Instandhaltungsservice an, den unter anderem auch die DB nutzt..



**Innenraum
des ICE L**
**Foto: DB
AG/Oliver
Lang**

Weichen und Kreuzungen in der Bahnhofsgometrie

Klaus-Peter Schmidt, Dresden – Eisenbahn-Historiker

Schienen bilden den Fahrweg für die Eisenbahn. Aber eine Eisenbahn ohne Richtungsänderung und Kreuzung ist schwer vorstellbar. Mittels Drehscheibe, Drehwinkel oder Schiebebühne können die Fahrzeuge zwar von einem Gleis auf ein anderes umgesetzt werden, das funktioniert aber nicht während der Fahrt und auch nicht mit ganzen Zügen. Die Bedeutung der Weiche wird daher auch in der Definition eines Bahnhofs deutlich:

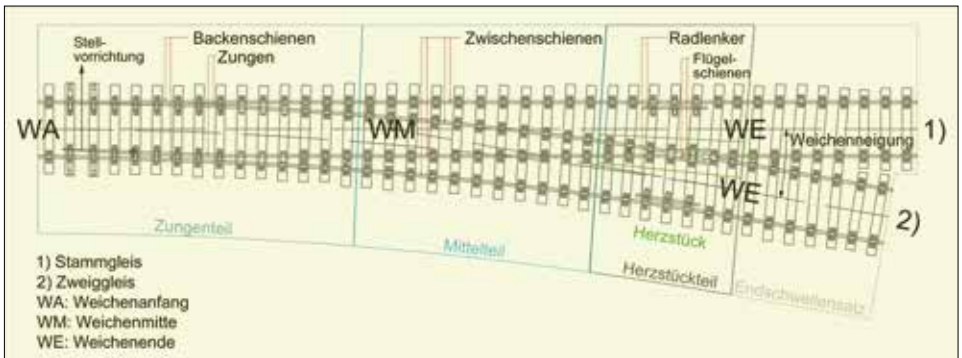
„Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen.“
Einen Bahnhof ohne Weichen gibt es folglich nicht.

Bereits der Dresdner Bahnhof in Leipzig verfügte im Jahr 1840 über 20 Weichen. Im Netz der DB AG sind heute etwa 64 000 Weichen zu finden. Dazu kommen noch die Weichen der Privatbahnen, Weichen in Anschlussgleisen und Indus-

trieanlagen. Wie die Schienenformen (s. Heft 53, S.54 ff) durchliefen auch die Weichen eine dauerhafte, fortlaufende Entwicklung. Die ersten Weichen wurden als sogenannte Schleppweichen gebaut. Diese Weichen verfügten noch nicht über Weichenzungen. Die Fahrschienen des Gleises wurden in die jeweils gewünschte Richtung verschwenkt oder eben verschleppt. Der stumpfe Schienenstoß beim Übergang von den verschwenkten zu den festen Schienen spielte bei den damaligen geringen Geschwindigkeiten gewiss noch keine große Rolle. Wegen der Entgleisungsgefahr wurde diese Bauart der Weichen aber schon um 1853 von den heute üblichen Zungenweichen abgelöst. Natürlich machten auch diese eine lange Entwicklung durch. Anfangs verwendete man für die Weichenzungen das übliche Schienenprofil. Da jedoch Weichenzungen im vorderen Bereich sehr schlank



Ein unbearbeitetes Zungen-Vollprofil (links) neben einer Backenschiene. Der Gleitstuhl für die Weichenzunge wird hier durch Holzleisten angedeutet.
Sammlung Schmidt



Schematische Darstellung einer Zungenweiche (EW 330 verzerrt)

Zeichnung: S. Conrad

sein müssen, konnte man keine Zungen mit ausreichender Stabilität aus Schienenprofil herstellen. Das gelang erst, indem spezielle unsymmetrische Profile gewalzt wurden.

Bei den ersten Zungenweichen baute man auch im abzweigenden Strang (Bogen) gerade Zungen ein. Der Nachteil wurde jedoch schnell erkannt und für das abzweigende Gleis kamen künftig gebogene Zungen zum Einsatz. Der Übergang von der beweglichen Weichenzunge zur feststehenden Zwischenschiene wurde lange Zeit als Gelenk (Gz) ausgebildet. Damit entstand in der Weiche ein zusätzlicher Schienenstoß, der fahrdynamisch störend war. Um diesen Nachteil zu vermeiden, wurden Federzungen entwickelt. Die in der Zunge liegende Federstelle wurde mit einer Platte unterstützt, verhinderte jedoch das Biegen der Weiche zur Bogenweiche. Das führte zur Entwicklung der Federschienenzunge. Der Federbereich liegt hier im Profil der Regelschiene mit abgefrästen Schienenfuß. Heute sind sowohl Federschienenzungen (FsCh) als auch Federzungen (Fz), allerdings ohne unterstützende Platte, üblich.

In den 1970er Jahren wurde von Dr. Ing. Köhler an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in Dresden eine weitere Bauart der Weichenzunge, die Parabelzunge, entwickelt. Im Gegensatz zur Normalausführung (Kreisbogen) ist bei diesen Zungen der vordere Teil schwächer - parabelförmig - gekrümmt als der anschließende Kreisbogen. Durch diese Konstruktion wird ein sanfter und verschleißarmer Lauf der Fahrzeuge erreicht. Bei Weichen dieser Bauart wurde in die Weichenbezeichnung zwischen der Schienenform (49) und dem Weichenradius (190) ein Pa für Parabel eingefügt: z. B. EW 49-Pa-190-1:9.

An die Zungen schließen sich im Mittelteil der Weiche die Zwischenschienen an. Sie stellen die Verbindung zum Endteil, dem Herzstück und den Radlenkern, her. Die Radlenker sichern die Spurführung im Bereich der Fahrkantenunterbrechung des Herzstückes.

Wie die Zungen so durchliefen auch die Herzstücke eine lange Entwicklung. Die ersten Herzstücke wurden aus Eisenschienen gebildet, die miteinander verschweißt wurden. Ab etwa 1870 kamen dann auch Gussstahlherzstücke zum Einsatz. Bei ho-



**Bewegliches
Herzstück**
Quelle: Plasser
und Theurer

hen Geschwindigkeiten sind bewegliche Herzstücke notwendig.

Vor der Gründung der Deutschen Reichsbahn (DR) hatten die Länderbahnen ihre eigenen Weichenformen mit Radien von etwa 250 Metern und möglichen Geschwindigkeiten von 30 bis 45 km/h. Die DR entwickelte eigene Weichenformen, die sich in der Hauptsache durch die geforderte Geschwindigkeit im Zweiggleis unterschieden. Es entstanden zunächst Weichen mit 190, 300, 500 und 1200 Metern Radius. Die zulässige Geschwindigkeit im Zweiggleis betrug damit 40, 50, 60 oder 100 km/h. Unabhängig vom Radius gibt es bei diesen Weichen auch unterschiedliche Neigungen und Winkel zwischen Stamm- und Zweiggleis am Weichenende. Diese unterschiedlichen Neigungswinkel ergeben sich bei gleichem Radius aus unterschiedlichen Bogen-/Tangentenlängen. Bei den Weichen mit 500 Metern Radius gibt es die Neigungen 1:14 (gerades Herzstück) sowie 1:12 und 1:9 (Bogenherzstück).

Die Bezeichnung der Weichen gibt Auskunft über die Art und Form einer Weiche; hier z. B.: EW 54-190-1:9r Fsch (B) = Einfache Weiche mit Schienen S 54, Radius 190 Meter, Neigung (Winkel zwischen Stamm- und Zweiggleis) 1:9, r für Rechtsweiche, Fsch für Federschienen und (B) für Betonschwelle.

1949 entstanden zwei unabhängige deutsche Staaten mit jeweils eigener Staatsbahn. Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR kam zu den bestehenden Weichenformen eine symmetrische Außenbogenweiche (ABW) mit einem Radius von 215 Metern hinzu. Haupteinsatzgebiet dieser Weiche waren Rangierbahnhöfe; hier sollten die Gleise einer Gleisgruppe auf möglichst kurzer Länge gebündelt werden. Bei der Deutschen Bundesbahn in der BRD lag der Fokus eher auf der Anhebung der Geschwindigkeit. Hier wurde zunächst eine Weiche mit 760 Metern Radius für eine Geschwindigkeit von 80 km/h entwickelt und bereits in den 1960er Jahren kam eine Weiche mit einem Radius von 2500 Metern für 130 km/h hinzu.

Mit dem Bau von Neubaustrecken entwickelte sich der Bedarf an Weichen für hohe Geschwindigkeit im Abzweig immer weiter. Für Abzweigstellen entstanden Weichen mit Radien von 6000/3700 und 7000/6000 Metern Radius. Diese Weichen gestatten Geschwindigkeiten von 160 bzw. 200 km/h im abzweigenden Strang. Bemerkenswert bei diesen Weichen ist, dass innerhalb der Weiche der Radius kleiner wird, z.B. von 6000 Meter auf 3700 Meter. Der Einlauf in den großen Radius am Weichenanfang erfolgt also relativ sanft, ohne großen Ruck. Danach folgt der Übergang in den kleineren Radius, der sich hinter dem Ende der Weiche im anschließenden Gleis fortsetzt bzw. in einen Übergangsbogen übergeht.

Aus diesen Korbbogenweichen entstand als Weiterentwicklung, die Klothidenweiche. Von dieser Bauform wurden acht verschiedene Weichen, je vier für Abzweigstellen und vier für Gleisverbindungen, entwickelt. Die „kleinste“ dieser Weiche mit

Radien von 3000/1500 Metern erlaubt im Abzweig Geschwindigkeiten von 100 km/h und im Stammgleis von 300 km/h. Die längste Weiche mit Radien von 16 000/6100 Metern kann mit 220 bzw. 330 km/h befahren werden. An der Gabelung der Strecke aus Richtung Berlin nach Halle bzw. Leipzig wurde im Bahnhof Bitterfeld solch eine Weiche eingebaut. Mit 179 Metern ist sie die längste Weiche Deutschlands, sie ist sechsmal länger als die „kleine“ Standardweiche mit 190 Metern Radius.

Alle Weichen mit Radien der Grundform von 190 bis 1200 Meter – außer der ABW mit 215 Meter Radius – können zu Innen- oder Außenbogenweichen gebogen werden. Grundsätzlich ist dabei der für die jeweilige Weiche geltende Mindestradius zu beachten. Bei einer Innenbogenweiche (IBW) wird die Weiche in Richtung des Zweigggleises gebogen; sie hat also zwei gleichgerichtete Bögen mit unterschiedlichen Radien. Den Gegensatz dazu bildet die Außenbogenweiche (ABW).

Außenbogenweiche der Grundform EW 54-760-1:14- Fsch (B) in Leipzig Hbf Sammlung Schmidt





Asymmetrische Doppelweiche rechts/links in Leipzig Hbf
Sammlung Schmidt

Hier erfolgt die Biegung in Richtung des Stammgleises. Der Radius des Zweiggleises vergrößert sich und das Stammgleis wird zum entgegengerichteten Bogen. Die Biegung kann soweit erfolgen, dass beide Gleise als Links- bzw. Rechtsbogen den gleichen Radius haben; in dem Falle handelt es sich um eine symmetrische ABW.

Eine heute nur noch selten anzutreffende Bauform der Weichen sind die Doppelweichen. Davon gibt es sowohl symmetrische als auch asymmetrische Formen. Bei den asymmetrischen Formen sind die abzweigenden Gleise nach links und rechts gegeneinander versetzt. Bei den symmetrischen Weichen beginnen die Zungen des rechten und linken Zweiggleises an gleicher Stelle. Doppelweichen benötigen außer den zwei Zungenvorrichtungen auch drei Herzstücke!



Neben Weichen sind auch Kreuzungen ein unentbehrliches Element der Gleisplangestaltung. Die Kreuzung mit der Neigung 1:9 ist die verbreitetste Form, ihre Neigung entspricht der Regelneigung der Weichen. Es gibt jedoch auch zahlreiche Kreuzungen mit anderen Neigungen, steiler oder auch flacher. Die steilste Kreuzung mit der Neigung 1:2,9 entspricht der dreifachen Regelneigung, die flachste Kreuzung hat eine Neigung von 1:18,5, was der halben Regelneigung entspricht. Derartig flache Kreuzungen erfordern bewegliche Herzstücke.

Flachkreuzung der Neigung 1:14 mit beweglichen Doppelherzstücken im „ehemaligen“ Verschiebebahnhof Engelsdorf bei Leipzig
Sammlung Schmidt

Im Vordergrund das Endteil einer Außenbogenweiche mit Radius 800 Meter im rechten Strang, weiterführend durch eine Bogenkreuzung mit gleichem Radius. In Bildmitte zwei Steilkreuzungen mit den Neigungen 1:5,5 und 1:4,4
Sammlung Schmidt

Auch bei den Kreuzungen gibt es Sonderformen: Diese Kreuzungen bestehen aus einem geraden und einem kreuzenden Bogenstrang mit einem Radius von 500, 800 oder 1200 Metern. Solch eine Kreuzung mit einem Radius von 800 Metern wurde im Leipziger Hbf eingebaut, dort gabeln sich die Strecken Richtung Norden und Osten.

In einer Kreuzung kreuzen sich zwei Gleise, ein Übergang von einem Gleis auf das andere ist dort nicht möglich. Zu diesem Zweck muss die Kreuzung durch Weichen ergänzt werden, d. h. Kreuzung und Weichen werden ineinander integriert. Zu unterscheiden sind hier einfache Kreuzungsweichen (EKW) und doppelte Kreuzungsweichen (DKW). Bei einer EKW wurde die Kreuzung durch zwei Zungenpaare so erweitert, dass ein Wechsel von einem Gleis auf das andere möglich ist. Bei einer DKW ermöglichen vier Zungenpaare den Gleiswechsel in beiden Richtungen.

Analog den einfachen Weichen können auch Kreuzungsweichen zu Innen- oder Außenbogen-Kreuzungsweichen gebogen werden.

Trotz Standardisierung und Rationalisierung sind im Netz der DB AG auch heute noch weit über einhundert unterschiedliche Weichenarten vorhanden, die sich

Doppelte Kreuzungsweiche mit Radius 190 Meter in den Zweiggleisen (DKW 49-190-1:9-(H) in Dresden Hbf
Sammlung Schmidt





Einfache Außenbogen-Kreuzungsweiche (EABKW) in Leipzig Hbf – Das Bogengleis (Grundform EKW 54-500-1:9) wurde hier zur Geraden. Sammlung Schmidt

nach Schienenform (S 49, S 54, UIC 60), Radius, Neigung, Unterschwellung usw. unterscheiden. Außerdem gibt es Wei-

chen der Schmalspurbahnen, gemischtspurige Weichen und Gleisverschlingungen. Sie alle gehören zum Spezialwissen eines Bahnmeisters, Streckeningenieurs oder Bezirksleiters Fahrbahn.

Auch die Weicheninspektion unterliegt einer ständigen Entwicklung. Mit RAILCHAP haben Railway Robotics aus Norwegen zusammen mit Siemens Mobility aus Deutschland ein Roboter-System für die Weicheninspektion entwickelt. Aus sechs Stunden manueller Vermessung sind zehn Minuten automatischem Ablauf geworden (lt. Siemens). Und es wird nur ein Führer mit Fernbedienung benötigt. Das selbstfahrende Fahrzeug hat Kameras und Laser für die Erfassung von Weichengeometrie und -zustand eingebaut. Ein System zur Schmierung der Weiche lässt sich nachrüsten. Der Prototyp, der derzeit in Norwegen im Testzentrum von Bane Nor erprobt wird, wiegt um die 60 Kilogramm und kann 20 km/h fahren. Ziel ist noch eine Gewichtsreduktion in der Serie. Das Fahrzeug wird durch zwei Personen ein- und ausgeleitet und auf der Straße transportiert.



Prototyp des automatischen Weichen-Inspektionsgerätes RAILCHAP
Quelle: Pressebild Railway Robotics/Norwegen

Liliputlokomotiven – seit 100 Jahren im Einsatz

Redaktioneller Beitrag nach einer Idee von **Dr.-Ing. Steffen Henkel, Dresden**

Im Großen Garten in Dresden, auf der Parkeisenbahn (vormals Kinder- bzw. Pioniereisenbahn), fahren „LISA und „MO-RITZ“ seit 75 Jahren. Jetzt begehen diese Liliput-Dampflokomotiven ihren 100. Geburtstag. 1925 wurden sie von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. AG München als Bauart 2'C1' h2 mit einer Spurweite von 381 Millimetern gebaut. Dieser Loktyp war für Ausstellungsbahnen in Deutschland gedacht. Er hat zwei Vorlaufachsen, drei Treibräder mit einem Raddurchmesser von 530 Millimetern und eine Nachlaufachse. Der Tender fasst 750 Liter Wasser und 250 Kilogramm Kohle. Mit Tender haben sie jeweils ein Gewicht von 8,1 Tonnen und sind im Maßstab 1:3,33 optisch den Einheits-Schnellzuglokomotiven der DR-Baureihe 01 nachempfunden. Sie werden mit Steinkohlenkoks betrieben und können 30 km/h erreichen. Konstrukteur war Oberingenieur Roland Martens.

Eigentlich waren sie drei in der ersten Liliput-Serie (Fabrik-N° 8351, 8352, 8353). Ihre Premiere fand von Juni bis Oktober 1925 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München statt. Es folgten diverse weitere Ausstellungen in Düsseldorf und Köln. 1928 kaufte das Leipziger Feldbahnunternehmen Erich Brangsch das Trio und setzte es als Attraktion in verschiedenen Städten Europas ein, u.a. auf der Hygieneausstellung 1930/31 und der Reichsgartenschau 1936 in Dresden. Den Zweiten Weltkrieg „überlebten“ alle drei in einem Steinbruch in Cunnersdorf bei Kamenz (Ostsachsen). 1945–1950 wurden sie beim VEB Baumechanik in Leipzig-Engelsdorf (Nachfolgebetrieb der Fa. Brangsch) aufgearbeitet. Im Juni 1950 fuhr das Trio (Lok 001-003) auf der Interims-Kindereisenbahn Dresden, von Juli bis September 1950 auf der Gartenausstellung in Erfurt und im Oktober 1950 wieder in Dresden.

Lok „GRETE“
(Krauss 1928),
2012 bei der
Donaupark-
bahn in Wien
Foto: Herbert
Ortner





Lok „LISA“ (Krauss 1925), 2014 bei der Dresdner Parkeisenbahn im Großen Garten

Foto: Herbert Ortner

Danach sollte Schluss sein. Nach einer Intervention von „ganz oben“ (Walter Ulbricht) blieb die Dresdner Kindereisenbahn erhalten und fuhr nun als „Pioniereisenbahn“ unter der Regie der Deutschen Reichsbahn.

Im August 1951 öffnete eine Pioniereisenbahn in Leipzig-Wahren und die Lok 002 (8352) wurde dorthin versetzt. Ab sofort umrundete sie den Auensee. Dort wurde sie 1965 an eine Dampflok der Baureihe 03 angepasst, der Kuh-

Lok „03 002“ (Krauss 1925), 2015 bei der Leipziger Parkeisenbahn rund um den Auensee

Foto: Thorsten Maue



fänger entfernt, Puffer angebracht und mit der N° „03 002“ versehen. In den Jahren 2003, 2010 und 2015 war sie für jeweils für mehrere Tage wieder in Dresden zu Gast.

Insgesamt wurden 18 der Martens'sche Liliputloks gebaut, 15 von Krauss & Co (ab 1931 Krauss-Maffei) und drei von Krupp. Die letzte lieferte Krauss-Maffei im Jahr 1950 an die Ausstellungsgesellschaft Stuttgart (heute Killesbergbahn). Einige von ihnen fahren heute noch, neben Dresden, Leipzig und Stuttgart auch in Wien, in Norfolk, New Romney bzw.

Diss/GB. Nichtbetriebsfähige stehen noch bei Vereinen in Seville/Spanien, New Delhi/Indien und im Bresingham-Museum/GB.

Die Bezeichnung Liliputlok leitet ich von dem Zwergerland Liliput aus dem ersten Teil des Romans "Gullivers Reisen" von Jonathan Swifts ab. Er erschien bereits 1726. Eine Broschüre „Liliputloks“ legten die Autoren Thomas Jacob und Andreas Pucka im Jahr 1995 vor. Sie ist für 3,50 Euro bei der Parkeisenbahn Dresden zu erwerben: <https://parkeisenbahndresden.de/souvenirbestellung.php>.

FISAIC 2025

Roman Štěrba, Prag – *Vorsitzender der Technischen Kommission für Eisenbahn-Historie und -Modelle*

Vom 4. bis 6. April 2025 tagte die Internationale Freizeitorganisation der Eisenbahner (FISAIC) diesmal in Deutschland, in Gera/Thüringen. Die Organisation lag in den Händen des Bahn-Sozialwerkes

(BSW). Im alten Bahndepot der Geraer Eisenbahnwelten fanden sich Bahnmitarbeiter aus Tschechien, Frankreich, Deutschland, Ungarn und Spanien zusammen. An der feierlichen Eröffnung nahmen au-

Das Eröffnungsteam am 4. April 2025 im ehem. Bw Gera, v.l.n.r.: Kurt Dannenberg (OB Gera), Barbara Sciesinski (BSW Zentrale), Lars Naumann (HB BSW-Kulturbereich Eisenbahn-Historie/ Modelleisenbahn), Roman Štěrba (Vorsitzender der Technischen Kommission für Eisenbahn-Historie/ und -Modelle) und Franck Montcharmont (UAICF)

Foto: Bálint Krajcsír





Der MAV-Modellzug hat freie Fahrt.

Foto: Roman Štěrba

Bßerdem der Oberbürgermeister der Stadt Gera und Vertreter der Stiftungsfamilie BSW & EWH teil.

Die FISAIC-Modelleisenbahner präsentierten mehrere Anlagen in den Spurweiten H0, TT und N. Das H0-Netz umfasste 38 eingleisige Juniormodule mit einer Gesamtlänge von fast 26 Metern. In TT waren es 29 und N neun Module. So konnte man durch eine abwechslungsreiche Modellbahn-Land-

schaft quer durch Europa fahren. Hunderte Geraer Modellbahn-Fans nutzen an zwei Tagen die Gelegenheit zu einem Besuch.

Das Junior-Modul wurde vor 21 Jahren von französischen Freizeit-Eisenbahnern erfunden, um junge Menschen leichter in die Welt des Eisenbahnmodellbaus einzuführen. Im Laufe der Zeit haben sich Länder wie Ungarn, Lettland, Spanien und Deutschland mit eigenen Modulen angeschlossen.

Parallel zur Modellbahnausstellung tagte die Technische Kommission für Eisenbahn-Historie und -Modelle der FISAIC. Unter dem Vorsitz von Roman Štěrba (Betreiber der tschechischen Eisenbahninfrastruktur SŽCZ) kamen Vertreter aus Ungarn, Frankreich, Spanien (Katalonien) und Deutschland zusammen und beschlossen zukünftige Aktivitäten. Viele kannten sich bereits aus den Vorjahren.

Ein touristischer Höhepunkt der FISAIC-Veranstaltung war der Besuch der Oberweißbacher Bergbahn im Schwarztal. Darüber hinaus organisierte das BSW eine Stadtrundfahrt durch Gera mit einer historischen Straßenbahn der Baureihe



Neben den Modellbahnen gab es auch 1:1-Fahrzeuge zu bestaunen – hier die betriebsfähige Dampflok 35 1097-1 (Baujahr 1959) von der IG Traditionslok 58 3047 e.V. Glauchau.

Foto: Roman Štěrba

Tagung der Technischen Kommission für Eisenbahn-Historie und -Modelle

Foto: Bálint Krajcsír



KT4D, die 1983 von der ČKD Tatra Prag gebaut wurde sowie eine herrliche Fahrt mit der Parkeisenbahn Gera.

Die FISAIC ist der internationale Freizeit-Verband für Eisenbahnkunst und -kultur. Am 1. Dezember 2016 unterzeichnete sie eine Absichtserklärung mit der UIC. Ziel der FISAIC ist es, kulturelle Aktivitäten für

Eisenbahnpersonal aller Nationalitäten in ihrer Freizeit zu fördern und zu unterstützen, Beziehungen zwischen dem kreativen Eisenbahnpersonal nationaler Verbände und Gewerkschaften herzustellen und kulturelle Veranstaltungen zu organisieren. Die FISAIC ist 1952 in Straßburg/Frankreich gegründet worden.

Hans Piehler – BSW-Amateurfunker DL8ARJ

Die Eisenbahnfunkamateure bedanken sich für die Einladung zu dem FISAIC-Treffen der Modelleisenbahner in Gera. Wir haben im Signalwagen, einem Werkstattwagen mit eingebautem Stellwerk und Ausstellung der Fernmeldetechnik, unseren Platz gefunden. Der Wagen stand im Lokschuppen und sollte für den Event aus dem Lokschuppen gezogen werden. Die örtlichen Gegebenheiten machten einen Antennenaufbau fast unmöglich. So konnten wir nur mit Mobilantenne bzw. einer UKW-Antenne auf einem Hilfsmast arbeiten.

In den zwei Tagen kamen ca. 2 500 Besucher, unter anderen Funkamateure aus Gera und Weimar sowie Mitarbeiter der Funkwerk AG ehemals Funkwerk Kölleda.

Insgesamt kamen so 79 Funkverbindungen mit 19 Ländern aus Europa und Asien zustande.

Platz des Amateurfunktors im Geraer Signal-/Werkstattwagen

Foto: DL8ARJ



SVT Görlitz – Die Wiedergeburt einer Legende (Endspurt)

Lothar Kuhne – Redaktion

Ein Stück ostdeutscher Zeitgeschichte wird Schritt für Schritt zu neuem Leben erweckt. Wir begleiten die Restaurierung des Vorzeigezuges der Deutschen Reichsbahn, des SVT Görlitz/BR 175, über mehrere Hefte von Bahn&Modell hinweg. Am 2. Mai 2025 konnte die Unterstellhalle auf dem Werkbahngelände der Arevipharma GmbH in Radebeul Ost (bei Dresden) fertiggestellt und mit einer kleinen Feier eingeweiht werden. Es handelt sich um eine gebrauchte Leichtbauhalle mit doppeltem Foliendach, in der ein 150 Meter langes Gleis verlegt ist. Die Kosten für diesen zukünftigen Standort des reaktivierten SVT Görlitz belaufen sich bis jetzt auf ca. 500.000 Euro, alles Spendengelder. Ein Langzeitpachtvertrag und die Einbindung in das Sicherheitskonzept der Arevipharma GmbH lassen auf eine gesicherte Unterstellung der Fahrzeuge hoffen.

Ihren letzten Schliff bekamen die zwei SVT-Maschinen- und vier -Mittelwagen bei der VIS, Verkehrs Industrie Systeme GmbH (ehemals Reichsbahnausbesserungswerk) in Halberstadt. Am 17. Mai 2025 verließen ein Maschinen- und ein Mittelwagen erstmals aus eigener Kraft die VIS-Werkhalle. Die bisherigen Kosten haben sich von geplanten fünf Millionen Euro auf jetzt sieben Millionen Euro erhöht. Ca. eine Million Euro wurde bisher durch Spenden aufgebracht. Bund und Länder steuerten Fördermittel bei.

Am 21. Juni 2025 veranstaltete die VIS GmbH einen Tag der offenen Tür, an dem der restaurierte SVT Görlitz mit zwei Steuer- und zwei Mittelwagen 1./2. Klasse von außen und innen besichtigt werden



Außenansicht der neuen Leichtbauhalle auf dem Werksgelände der Arevipharma GmbH in Radebeul Ost bei Dresden



Innenansicht der noch leeren Leichtbauhalle, in die der restaurierte, sechsteilige Triebzug (2 Steuer- und 4 Mittelwagen) geradeso hinein passt.

konnte. Es handelte sich um die Fahrzeuge VTa 18.16.10 (B4ü), VMc 18.16.07 (ABWR4ü), VMd 18.16.07 (AB4ü) und VTb 18.16.07 (B4ü – Führerstand kein Zutritt). Zeitweise bildeten sich lange Warteschlangen.

Zur Eröffnung der Leichtbauhalle am 2. Mai 2025 hält der Geschäftsführer der Arevipharma GmbH Dr. Dirk Jung eine kleine Eröffnungsrede – rechts mit Zettel in der Hand, Mario Lieb, Geschäftsführer der SVT Görlitz gGmbH
Fotos: H. + L. Kuhne (3x)



Nach Redaktionsschluss, Ende Juli 2025, erreichte uns dann folgender Newsletter von der SVT Görlitz gGmbH:

„Trotz vieler sichtbarer Fortschritte bei der Aufarbeitung des SVT stehen wir ak-

tuell vor technischen Herausforderungen, die uns in der geplanten Inbetriebnahme leider zurückwerfen. Die ursprünglich für August 2025 angestrebte Inbetriebnahme kann nach heutigem Stand nicht

Vor der ersten öffentlichen Ausfahrt mit eigener Kraft am 17. Mai 2025 versteckt sich der restaurierte SVT Görlitz bei der VIS Halberstadt noch medienwirksam hinter einer Wand aus bemalten Pappkartons.





Der Maschinwagen VTa 18.16.10 und der Mittelwagen mit Speiseabteil VMc 18.16.07 haben die VIS-Werkhalle am 17. Mai 2025 zeitweise verlassen und zeigen sich erstmals wieder in ihrer alten, wiedergewonnenen Schönheit.
Quelle: SVT Görlitz gGmbH (2x)

mehr eingehalten werden. Auch die feierliche Eröffnungsfahrt, die für den 29. August 2025 vorgesehen war, müssen wir daher schweren Herzens absagen. Die komplexe Elektrik des historischen Triebzuges stellt uns – gemeinsam mit unseren Partnern – vor unerwartete Aufgaben. Auch wenn wir überzeugt sind, dass wir auch diese Herausforderungen bewältigen werden, ist es uns derzeit nicht möglich, einen verbindlichen Termin für die

Inbetriebnahme zu nennen. Wir bleiben jedoch zuversichtlich, dass der VT 18.16 – zunächst in vierteiliger Einheit – im 4. Quartal 2025 zu seiner ersten größeren Fahrt aufbrechen kann.[...] Noch ist der SVT nicht betriebsfähig und technisch abgenommen, deshalb ist weiterhin Geduld nötig.[...] Damit der SVT langfristig, wirtschaftlich betrieben werden kann, sind 40 bis 50 Fahrtage im Jahr, bei maximal 50 000 Kilometer Fahrleistung nötig.“

Bahn&Modell drückt die Daumen, dass die Schwierigkeiten bald überwunden werden und der SVT wieder viele Eisenbahnfreunde begeistern kann.



Der EK-Verlag in Freiburg brachte vor einiger Zeit ein Buch über die Schnelltriebwagen der Bauart "Görlitz" heraus

Schienen der Welt – Kuala Lumpur /Malaysia

Lothar Kuhne – Redaktion

Im März 2025 war unser Autor Klaus-Peter Schmidt auf Eisenbahn-Safari in Malaysia, u.a. in der Zwei-Millionen-Hauptstadt Kuala Lumpur. Seit 1995 existiert hier das Schnellbahnnetz „rapid KL“. Es ist gut entwickelt und umfasst mehrere S- und U-Bahnen (514,2 km) sowie eine kurze Ein-

schienenbahn (8,6 km). Die Fahrzeuge der S- und U-Bahnen stammen neben chinesischen Herstellern auch von Bombardier und Siemens Mobility. Die Einschienenzüge SUTRA baute das malaysische Unternehmen Scomi Rail. SUTRA bedeutet Scomi Urban Transit Rail Application.



Frontansicht des Einschienenfahrzeugs SUTRA von Scomi Rail
Quelle: www.nahverkehrspraxis.de/mobilitaet-in-kuala-lumpur/



U-Bahn im Außenbezirk von Kuala Lumpur mit INNOVIA Metro 300-Zug von Bombardier



Zweigleisige Einschienenbahn im Zentrum von Kuala Lumpur mit zwei SUTRA-Zügen von Scomi Rail
Fotos: K-P Schmidt (2x)

Fernweh nach dem Berge Ararat

Maik Loechelt, Coswig (b Dresden) – Lokführer im DB-Fernverkehr

Nach unserer Tour im Mai 2024 mit der Bahn nach Istanbul entstand die Idee, die Türkei mit der Türkischen Bahn (TCDD) zu bereisen, am liebsten mit dem Schlafwagen. Neben den türkischen Hochgeschwindigkeitszügen gibt es auch noch diverse Nachtverbindungen in weitentfernte Landesteile. Wir, das sind Mario Kaden, Dirk Iltzsche, Sven Seifert und ich. Wir hatten im Vorfeld schon oft vom Doğu-Ekspresi (Ost-Express) gehört, welcher die 1 310 Kilometer von der Hauptstadt Ankara nach Kars in Nordost Anatolien in 26,5 Stunden zurücklegt. 652 Kilometer der meist eingleisigen Strecke sind mit 25 kV-/15 Hz-Wechselstrom elektrifiziert, 344 Kilometer in Vorbereitung. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 120 km/h. Ursprünglich wurde die Strecke etappenweise von 1913 bis 1939 in russischer Breitspur (1520 mm) und Schmalspur (750 mm) gebaut und bis 1961 komplett auf 1435 mm (Normalspur) umgenagelt.

Der Doğu-Ekspresi ist mehr als nur ein Zug – er ist ein Kulturerlebnis. Viele Reisende dekorieren ihre Abteile, bringen

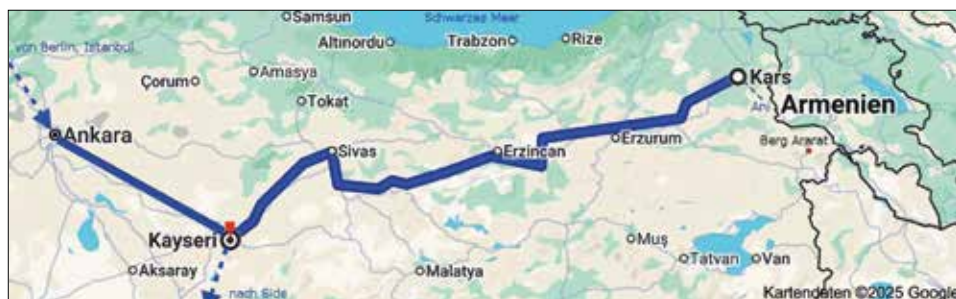
Snacks und Musik mit und zelebrieren die Fahrt wie ein kleines Abenteuer. Da sich die Reservierung über die TCDD als sehr schwierig erwies, buchten wir unsere Tickets über die Reiseagentur „Amber Travel“ in Antalya. Rund 45 Euro für die Strecke im Schlafwagen ist ein Super-Preis.

Am 24. April 2025 war es dann soweit. Wir flogen von Berlin über Istanbul nach Ankara. Nach einer Hotelübernachtung und einem Einkauf auf dem Markt ging es dann pünktlich 17.55 Uhr vom Bahnhof Ankara Tren Gari los.

Den folgenden Tag verbrachten wir im Zug und genossen die Fahrt durch die herrliche Landschaft. Die Strecke zwischen Ankara und Kars gehört zu den berühmtesten und beliebtesten Eisenbahnstrecken der Welt. Der Zug schlängelt sich durch bergisches Gelände, atemberaubende Canyons und entlang des Flusses Euphrat. Die von der Sonne angestrahlten Berge spiegeln sich darin – ein Postkartenmotiv.

Gegen 22 Uhr erreichten wir mit 2,5 Stunden Verspätung den Bahnhof Kars. Im Hotel eingekcheckt, schnell noch

Streckenverlauf des Doğu-Ekspresi von Ankara nach Kars und zurück Quelle: Google (bearbeitet)



Der Bahnhof Ankara Tren Gari ist ein Acht-Etagen-Neubau von 2016. Er beherbergt noch ein Fünf-Sterne-Hotel, ein Einkaufszentrum mit 217 Geschäften und verschiedene Büros.
Foto: wikipedia/Ex13



Der Autor und das Zuglaufschild am Wagen N° 6 des Doğu-Ekspresi



Neben dem Gleis fließt der junge Euphrat.



Der Berg Ararat liegt an der armenischen Grenze, aber noch auf türkischem Gebiet.

einen Mietwagen bestellt und ab ins Bett, denn auch ein Tag im Zug macht müde. Am nächsten Morgen fuhren wir dann mit dem Mietwagen auf der E99 Richtung Süden. Wir wollten den berühmten Berg Ararat sehen, mit 5 137 Metern der höchste Berg der Türkei an der armenischen Grenze. Nach der Bibel soll hier die Arche Noah gestrandet sein.

Mehrere Polizeikontrollen hielten uns davon ab, näher an den Berg heranzufahren. Dafür besuchten wir die Ruinenstadt Ani, die ehemalige armenische Hauptstadt, die seit 1920 zur Türkei gehört. Sie liegt in östlicher Richtung 42 Kilometer von Kars entfernt und gehört seit 2016 zum Weltkul-

turerbe. Schon am nächsten Morgen ging es von Kars wieder retour.

Über 18 Stunden sollte die Rückfahrt nun bis nach Kayseri dauern. Dort stiegen wir um in einen Bus nach Göreme in Kappadokien, ein Gebiet mit bizarren Felsen und Höhlen. Drei Tage verbrachten wir dort mit wundervollen Wanderungen. Dann ging es mit dem Nachtbus nach Side, ans Mittelmeer, an die Türkische Riviera. Die Hafenstadt ist für ihre griechisch-römischen Ruinen bekannt. Hier gönnten wir uns noch fünf Tage Badeurlaub, dann flogen wir von Antalya nach Dresden zurück.

Fazit: Die Tour hat großen Spaß und Lust auf mehr Bahnreisen gemacht.



Vor der Rückfahrt noch ein Erinnerungsfoto vom Doğu-Ekspresi am Bahnsteig in Kars
Fotos: M. Loechelt (4x)

Kurzberichte:

Panzer aus Görlitz

Der deutsch-französische Rüstungskonzern KNDS übernimmt den Waggonbau in Görlitz. Es sollen Panzer statt Reisezugwagen produziert werden. Beim traditionsreichen Waggonbau in Görlitz bricht ein neues Zeitalter an. Mit Übernahme des Alstom-Werks durch den Rüstungskonzern wird sich das Produktportfolio komplett ändern. Nicht alle sind von dieser Entwicklung begeistert. Von den 700 Jobs sollen 120 wegfallen. 2026 wird der letzte Eisenbahnwaggon aus der Halle rollen.

Stuttgart 21

Das Jahrhundertprojekt zum Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs bleibt in den Schlagzeilen. Der Baubeginn war 2010. Jetzt soll Ende 2025 der Testbetrieb ohne und mit Passagieren beginnen. Die

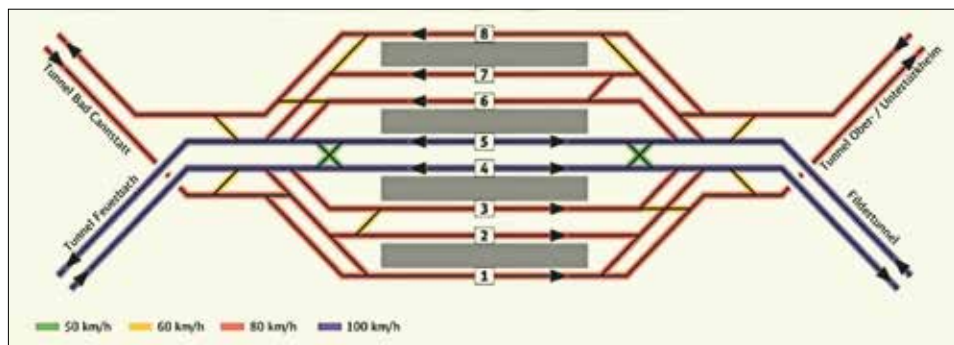
offizielle Inbetriebnahme des neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofs Stuttgart Hbf ist für Dezember 2026 anvisiert. Dann stehen dem Fern- und Regionalverkehr acht Tiefbahnsteige á 430 Meter zur Verfügung, die aber intensiv genutzt werden müssen, teilweise mit Einfahrt ins besetzte Gleis. Güterzüge werden hier nicht verkehren. Die Infrastruktur des alten, überirdischen Kopfbahnhofs mit 16 Bahnsteigen soll einstweilen stehen bleiben und bis Juli 2027 dem Nahverkehr dienen.

Seit 2020 wird der neue Bahnhof mit einem Digitalen Stellwerk (DSTW) und ETCS L2oS geplant. Damit lassen sich Zugfolgezeiten und Durchrutschwege reduzieren. ETCS ermöglicht eine metergenaue Geschwindigkeitssignalisierung, es kann früher beschleunigt und später gebremst werden. Damit einher geht eine Weiterentwicklung betrieblicher Regelwerke, beispielsweise die Einführung eines „digitalen Befehls“, um die betrieblichen Auswirkun-

Waggonbau Görlitz wird zum Rüstungsbetrieb

Foto: MDR





Schematischer Gleisplan von Stuttgart Hbf tief
Grafik: DVV Media Group GmbH in SIGNAL+DRAHT (113) 4/2021

gen von Störungen zu minimieren. Die oS-Ausrüstung (ohne Signale) des neuen Hauptbahnhofs erfordert eine ETCS-Bestückung aller führenden Fahrzeuge im Nah- und Fernverkehr, was besonders im Nahverkehr eine Herausforderung darstellt. Die DB AG verfolgt das Ziel, auf allen acht Tiefgleisen alle fünf Minuten einen Zug fahren zu können. Nach der Inbetriebnahme des unterirdischen Hauptbahnhofs sollen bis 2030 noch zahlreiche Optimierungen folgen. Dazu gehört die Weiterentwicklung des ETCS zum FRMCS (Future Railway Mobile Communication System), s. Seite 50 (Beitrag Zugbahnfunk).

Reaktivierung Usedomer Südanbindung

Usedom-Liebhaber können sich langsam freuen. Die Strecke Ducherow–Karnin–Swinemünde–Heringsdorf soll reaktiviert werden. Sie war 1876 bei km 163,2 von der Hauptbahn Berlin–Stralsund abgezweigt und erst einmal bis Swinemünde geführt worden. 1894 folgte der zweite Abschnitt bis Heringsdorf. Das spektakulärste Objekt an der Südanbindung ist die Kamminer Hubbrücke, die 1945 in Teilen gesprengt worden war. Daraufhin wurden die Gleise zwischen 1946 und 1948 schritt-

weise demontiert (s. Bahn&Modell, Heft 18, S. 15 ff und Heft 34, S. 56 ff). Seit 2004 kämpft Mecklenburg-Vorpommern um eine Reaktivierung der Südanbindung. Nun ist sie in greifbare Nähe gerückt, denn sie hat es in die Projektliste des Gemeindefinanzierungsgesetzes 2024–2028 geschafft und ist dort mit Fördermitteln in Höhe von 504 Millionen Euro aufgeführt, allerdings in Kategorie C, d. h. noch nicht in Abruf.

Fahrzeuginstandhaltungsfristen abschaffen

Seit Anbeginn wurde die Instandhaltung des Eisenbahn-Fahrzeugparkes durch feste Fristen bestimmt. Dank eingebauter Sensoren verfügen die Eisenbahnverkehrsunternehmen inzwischen über präzise Daten zur Laufleistung der einzelnen Fahrzeuge. Auf dieser Grundlage werden die Instandhaltungsprozesse heute gezielt optimiert, d. h. die Fahrzeuge gehen in die Werkstätten, wenn es der Kilometerstand oder der Gesamtzustand erfordert. Das kann auch früher als nach der Fristenlösung sein. Besonders im Intermodalverkehr gibt es viele Güterwagen, die jährlich über 100 000 Kilometer fahren und damit eher dran

sind. Oberstes Ziel ist die maximale Gesamtleistung eines Fahrzeuges. Künftig werden sich die Instandhaltungen auf die Werkstätten konzentrieren, die diese Veränderungen flexibel mitmachen können. Deutschlandweit gibt es gegenwärtig ca. 200 Instandhaltungsstandorte für Eisenbahnfahrzeuge.

BD Wuppertal-Haus aufgefrischt

Das Gebäude der ehemaligen BD Wuppertal von 1875 wird aktuell im Auftrag der Stadt Wuppertal umgebaut und saniert. In das neue Dienstleistungszentrum sollen das Einwohnermeldeamt, die Straßenverkehrsbehörde, das Jugend- und Sozialamt, das Jobcenter sowie Tei-

le der Bergischen Universität Wuppertal einziehen. Eröffnung ist für Ende 2025 geplant.

Tag der Schiene 2025

Jedes Jahr im September dreht sich an vielen Orten in ganz Deutschland alles um die Eisenbahn-Schiene. In diesem Jahr wird es vom 19.- 21. September soweit sein. 109 Events finden in ganz Deutschland statt, u.a. am 19. September eine Führung durch die DB-Betriebszentrale Berlin Fernbahn, am 20. September öffnet Siemens Mobility Braunschweig seine Türen und am 21. September zeigt das DB Museum Nürnberg seine Archive (s. <https://tag-der-schiene.de>).

Das Haus der ehemaligen BD Wuppertal ist im Frühjahr 2025 frisch renoviert.

Foto: H. Kuhne



Neues BSW-Museum in Adorf (Vogtl)

Peter Grunenberg, Adorf (Vogtl) – BSW-Ortstellenleiter Adorf (Vogtl)

Die BSW-Kulturgruppe Bw Adorf (Abt. Geschichte) hatte schon seit einiger Zeit vor, eigens für DR-Dokumente und für Arbeitsmittel für den Betriebs- und Verkehrsdienst eine gesonderte Ausstellung zu eröffnen. Im letzten Winter wurden dazu im Haus der BSW-Ortsstelle Adorf entsprechende Räumlichkeiten gefunden. Sie werden vom Eigentümer mietfrei zur Verfügung gestellt. Mit einigen Arbeitseinsätzen konnten viele Exponate in die neuen Räume umgelagert werden. Die Palette reicht von A wie Abfahrtstafel bis Z wie Zugschlusssignal. Alte Dokumente, Karten und sonstige Schriftstücke fanden in Vitrinen einen geschützten Platz. Neben Buch- und Bildfahrplänen sind Verschlusspläne und allerlei Vorschriften ausgestellt, die für eine frühere, gesicherte Zugfahrt relevant waren.

Der Besucher kann den kompletten Ablauf von der Zugmeldung bis zur Ab-/Durchfahrt eines Zuges nachvollziehen. Eine nachgebildete Dienststube für Fahrdienstleiter, Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung sowie eine separate Dokumentation zum SVT 18.16 (KARLEX) ergänzen alles. Besonders unsere ehemalige Hausstrecke Adorf–Erlbach steht dabei im Mittelpunkt.

Es gibt auch Aufsteller mit BSW-Broschüren und natürlich viele Ausgaben von Bahn&Modell. Geöffnet ist vorerst nur nach telefonischer Anmeldung bzw. an den Fahrtagen des Musikwinkel-Expresses. An einem Dienstplan zur regelmäßigen Öffnung sowie einer eigenen Internetseite arbeiten wir. Bahn&Modell wird im nächsten Heft dazu informieren.

Einblicke in das neue BSW-Museum in 08626 Adorf (Vogtl), Mehltshau 2, Kontakt: 0179 2384048
Fotos: P. Grunenberg (2x)



MEC Opladen unter einem guten Stern

Helga Kuhne – Redaktion

Opladen ist ein Stadtteil von Leverkusen und liegt an der Bahnstrecke Köln–Wuppertal. Über viele Jahre bestimmte hier das Ausbesserungswerk (AW) das öffentliche Leben. In diesem Umfeld wurde 1979 der Modelleisenbahnclub Opladen gegründet. 2003 schloss das AW und wurde sukzessive abgerissen.

Das ist nun schon über 20 Jahre her. Aber immer noch ist es in starker Erinnerung der Clubmitglieder, weil ihre Anlage damals zurückgebaut und alles von Neuem aufgebaut werden musste. Und zwar in den Clubräumen des Pfarrheims St. Remigius hinter der Kirche. Dort fand die Gruppe ideale Bedingungen sowohl fürs Bauen als auch im sozialen Umfeld. Das wird hoffentlich auch so bleiben. Die Miete ist erschwinglich, der Eigentümer umgänglich und die kleine Gruppe in sich homogen.

Waren es bei der Gründung der BSW-Gruppe noch 24 Mitglieder, die sich dem Werkeln und Basteln jeweils Dienstag-nachmittag im AW gewidmet hatten, sind es heute leider nur noch neun. „Viel weniger dürfen es aber nicht werden, dann würde die finanzielle Belastung pro Mitglied zu groß“, stellt der Gruppenleiter Kurt Görres fest.

Die Gesamtanlage in Nenngroße H0 wird im Zweileiter-System mit DCC gefahren. Sie nimmt einen großen, hellen und freundlichen Raum ein, der ursprünglich aus zwei Räumen bestand. 32 Züge können hier auf 280 Metern Gleise über 80 Weichen digital mit Gleichstrom fahren. Ein Teil der Anlage zeigt einen Kopfbahn-



hof, der dem Bahnhof Baden Baden mit sieben Gleisen nachempfunden ist. Am anderen Ende der Anlage steht ein Bahnbetriebswerk mit Lokhalle, Wasserturm und Drehscheibe, das ein Rudiment der alten Modellbahnanlage ist. Ein Güterbahnhof ist gegenwärtig in der Bauphase. Züge, Signale und Weichen werden komplett über das digitale Computerprogramm Win-Digipet gesteuert.

„Wir haben die Anlage nun altersgerecht umgebaut“, erklärt Kurt Goerres. „Hatten wir früher einen zwölfgleisigen Schattenbahnhof unter der Anlage, so ist davon heute nichts mehr zu sehen. Wir sind nun alle ein bisschen älter geworden und wollen nicht mehr auf den Knien rutschen.“



Helga Kuhne und Kurt Görres am vorderen Teil der Modellbahnanlage.

Am Besuchstag der Redaktion *Bahn&Modell*, an einem Freitag, waren fünf Club-Mitglieder gekommen, um sich mit uns über ihr Hobby zu unterhalten. Was sie alle eint, ist die Liebe zur Modelleisenbahn, der sie viel Zeit widmen und die für sie ein Lebensinhalt bildet. In einem großen und praktisch eingerichteten Aufenthaltsraum – er wird gemeinschaftlich mit anderen Gruppen genutzt – stellten sich die Modelleisenbahner vor.

Kurt Faust (85) ist der Senior der Senioren. Er hatte 1954–1957 im AW Opladen von der Pike auf gelernt und kennt sich bestens in der Materie aus. Er weiß, wie man Güterwagen abwrackt und hat das eine ganze Zeit lang getan, bis er in Köln im Fahrdienst landete. Vom Schaffner bis zum ICE-Chef war dann sein Werdegang. 2003 ging er in den Vorruhestand. Kurt Faust ist von Anfang an mit der BSW-Gruppe liiert. „Die Gruppenarbeit macht mir immer noch Spaß, alle kommen gut miteinander aus“, ist sein Fazit und auch sein Lebenselixier.

Wolfgang Grubert (67) ist seit 2000 dabei. Er ist auf einer Modellbahnbörse auf die Gruppe aufmerksam geworden. „Das alte Vereinsheim im früheren AW wurde 2003 stillgelegt. Wir mussten quasi wieder von vorne anfangen, denn die damalige Konstruktion war fest installiert und konnte nicht transportiert werden.“ So hat er einen Wunsch: „Ich würde gern eine Modulanlage bauen. Vielleicht könnten wir damit auch Nachwuchs gewinnen.“

Joachim Flacke (60) kam 2010 zur Gruppe – mit einem Arbeitsleben, das nichts mit der Bahn zu tun hatte. Damals suchte er bewusst nach einer Modellbahngruppe, die sich in der Nähe seiner Wohnung befand und wurde mit dem MEC Opladen fündig. Und er hat einen lang gehegten Wunsch, der bei seinen Freunden für Kopfschütteln sorgt: „Ich hätte gern eine Seilbahn auf der Anlage.“ Na, vielleicht wird es doch noch.

Der zuletzt in die Gruppe Aufgenommene ist Ralf Otto (61). Nachdem er in den Vorruhestand gegangen war, kam er zu

Corona-Zeiten zur Gruppe: „Wir haben unter Masken gebastelt. Das war in der Tat gewöhnungsbedürftig, aber es hat geklappt.“ Ralf ist das typische Klischee für einen Modelleisenbahner, denn er hatte schon als Kind eine Modellbahnanlage. „Meine Eltern haben die Liebe zu diesem Hobby gefördert. Wir machten oft in der Nähe von Bahnstrecken Urlaub. So konnte ich beizeiten den Eisenbahnbetrieb beobachten und die Bahnanlagen kennenlernen.“

Und schließlich Kurt Görres, der Gruppenleiter (66). Sein Vater hatte bei der Deutschen Bundesbahn gelernt und viele Jahre im AW gearbeitet. Er ist auch der Grund, dass sich Kurt heute „modellbahnverrückt“ bezeichnet. Bereits 1983 kam er zur BSW-Gruppe MEC Opladen. Seit 2023 ist auch er im Ruhestand vom Malerhandwerk und Logistikbetrieb.

„Wir gehen hier alle unser Leidenschaft nach und die Arbeit zusammen macht Spaß“, fasst der Gruppenleiter zusammen. Wir würden uns sehr über neue Interessenten an unserem Hobby freuen. Jeden Dienstag ab 17 Uhr treffen wir uns und bauen weiter an unserer kleinen Eisenbahnwelt. Die Kosten einer Mitgliedschaft belaufen sich auf 25 Euro im Monat. Davon können wir gerade die Miete bezahlen.“

Das Durchschnittsalter der Gruppe ist hoch, die Motivation aber auch. Alles steht unter einem guten Stern, im Pfarrheim hinter der Kirche. Der MEC Opladen ist eine von 36 Modelleisenbahngruppen in unserem BSW-Kulturbereich. Die bisherige Zusammenarbeit mit dem Regionalen Fachberater Karl Wecker war sehr gut, so der Gruppenleiter. In unserer neuen Struktur ist die Gruppe im Bereich Nordwest eingeordnet.

Das Bahnbetriebswerk am hinteren Teil der Modellbahnanlage im Aufbau.

Fotos: L. Kuhne (2x)



Deutsche Bundesbahn – mein Arbeitsleben

Richard Bohne, Hannover – Modelleisenbahn-Bereich Nordwest



Richard Bohne auf der Modelleisenbahnausstellung „Klein trifft Groß“ im Oktober 2023 in Halle (Saale)
Foto: MDR

Im Heft 53, Seite 29 ff, zeigten wir die chronologische Entwicklung der Deutschen Bundesbahn (DB) auf. Als Ergänzung dazu beschreibt unser Autor seine persönlichen Eindrücke als DB-Bauingenieur.

Am 31. Dezember 1993, um 23.59 Uhr, endete die Existenz der Deutschen Bundesbahn. Sie wurde am 1. Januar 1994 zusammen mit der Deutschen Reichsbahn in die private, aber weiterhin dem Staat gehörende Deutsche Bahn AG überführt. 20 Jahre nach der Gründung der DB, im Herbst 1969, nahm ich meinen Dienst als Beamter mit dem Titel „Technischer Bundesbahnspektorenanwärter“ auf. Vor diesem Zeitpunkt leistete ich noch Grundwehrdienst und musste am 1. April 1969 als einfacher Soldat in Ausgehuniform meinen Eid als Beamter vor dem Amtsvorstand des Betriebsamtes Hannover 2 mit anderen zivilen Anwärtern leisten. Diese waren sehr erstaunt,

3x ET 403 abgestellt im Bw München Hbf – Die drei 1. Klasse-Elektro-Triebzüge wurden 1973 gebaut und waren nur bis 1979 als IC im Planeinsatz. Die fehlende 2. Klasse schränkte die Akzeptanz ein.

Bildarchiv Ronald Eck



einen einfachen Wehrpflichtigen in Bundeswehr-Uniform dabei zu haben.

1969 gab es, nach den Jahren des reinen Wiederaufbaus der Zerstörungen, die der Zweite Weltkrieg hinterlassen hatte, in allen DB-Bereichen echte Fortschritte, z. B. die Entwicklung des ET 403 als neigefähigen Hochgeschwindigkeitszug oder der Abschluss der Umstellung der stark frequentierten Fern- und Hauptabfuhrstrecken des DB-Grundnetzes auf elektrischen Zugbetrieb. Die Betriebsleistungen der elektrischen Triebfahrzeuge lagen zu der Zeit bei 71,9 Prozent, gegenüber 14,1 Prozent der Dampfloks und 14 Prozent der Dieselloks.

Das weitere Elektrifizierungsprogramm war eine Herausforderung besonders für den Baudienst. Große Baubüros mit vielen Mitarbeitern (weibliche gab es damals im Außendienst kaum) stellten entsprechende Anforderungen an den Betriebsdienst mit Sperrpausen bzw. kurzfristigen Streckensperrungen. Sie benötigten viele Bau- und Betriebsanweisungen, Fahrplananordnungen oder Änderungen der Bahnhofsfahrordnungen. Und das alles unter einer möglichst pünktlichen Abwicklung des Betriebes.

Neben den Bauunternehmen war auch die Industrie gefordert. Die „Kraftakte“ zogen sich schon seit Gründung der DB hin. Die Infrastruktur sollte wieder auf ein gutes Niveau angehoben werden. Viele Brücken, Streckenabschnitte bzw. Stellwerke mit Außenanlagen mussten erneuert werden. Zum Glück hatte es keine Reparationsleistungen wie bei der Deutschen Reichsbahn (Ost) gegeben. Doch der Aufwand der Wiederherstellung war hoch und es wurde gleichzeitig versucht, nicht nur zu erneuern, sondern auch die Technik nach dem neusten Stand einzu-

setzen. Zahlreiche Stellwerksneubauten, teilweise mit kompletten Umbauten der Gleisgeometrie zur Verbesserung der Betriebsabläufe, wurden notwendig. Die Verlegung des Braunschweiger Hauptbahnhofs aus der Innenstadt an die Strecke Hannover–Magdeburg war ein typisches Beispiel dafür. Da, wie schon ausgeführt, an vielen Stellen nicht nur wiederhergestellt, sondern auch modernisiert wurde, kam es auch zu Situationen, die uns heute zum Schmunzeln bringen. Als Beispiel ohne Klarnamen (einzelne Akteure leben noch) sei genannt: Güterwagen mit Signal- oder Oberbaustoffen wurden abgefangen und auf die eigene Baustelle umgeleitet. Das war Wettbewerb der Bauüberwacher untereinander.

Viele Stellwerke aus den 1950er Jahren haben bis heute ihren Dienst verrichtet und dank guter präventiver Pflege auch weitestgehend störungsfrei. Stellwerkstechnik wie SpDrS, DrS2 (für kleinere Bahnhöfe), SpDrS59 und dann SpDrS60 als Hauptstandard verrichten bis heute ihren Dienst. Aber auch mechanische oder elektromechanische Stellwerke sind noch auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Bundesbahn vorhanden und arbeiten verhältnismäßig störungsfrei, allerdings auch personalintensiv.

Der Traktionswechsel brachte für das im Führerstand beschäftigte Personal viele Erleichterungen, aber auch neue Anforderungen. So wurden nach einer ersten Zeit die Beimänner auf den Elloks bzw. Dieselloks abgeschafft. Für viele langjährige Tzf-Führer war das sehr ungewohnt. Ich habe es selbst bei meinen häufigen Führerstandmitfahrten während meines Dienstes als Leiter einer Bahnmeisterei oder auch später als Betriebsingenieur



Unser Autor im November 1985, noch mit voller Haarpracht

Sammlung Bohne

bei einem Betriebsamt erlebt. Bei einer Mitfahrt in einem fremden Bezirk wurde mir bewusst, wie wichtig das Gespräch oder die Zweisamkeit für den Tzf-Führer war und ist. Bei einer Bahnhofsdurchfahrt z. B. lief eine Frau trotz geschlossener Schranke über die Gleise und wurde von der Ellok, einer BR 103, glücklicherweise knapp verfehlt. Da schaute man sich erstmal in die Augen und auch zeitweises Schweigen kann dann eine Form der gemeinsamen Verarbeitung sein. Dafür drückten wir uns beide am Endbahnhof zum Abschied lange und kräftig die Hand. Natürlich weinte keiner meiner Gesprächspartner dem Heizen auf einer Dampflok eine Träne nach, denn vom normalen Tzf-Führer über den Lehrlokführer bis zu den maschinentechnischen Mitarbeitern des gehobenen Dienstes hatten fast alle mit der Schaufel angefangen.

Eines muss hier auch festgestellt werden. Die Organisation der DB als Behörde unterschied sich bei den diensttuenden Beamten von den normalen rein administrativen Behörden dadurch, dass die meisten Beamten ihren Dienst draußen vor Ort verrichteten. Das natürlich bei Wind und Wetter. Und es wurden mehr Personale, Arbeitskräfte während der DB-Zeit eingesetzt, als es notwendigerweise der Fall war. Damit wurden keine Verspätungen verhindert, aber z.B. Zugausfälle. Diese waren eine absolute Ausnahme. Auch die üblichen Reserven im Fahrdienst haben dazu positiv beigetragen. Im Winter 1978/1979 mit seiner Schneekatastrophe wurden sogar die Mitarbeiter in den Direktionen angesprochen und auf Freiwilligkeit basierend zur Schneeabseicherung herangezogen. Das trug überdies auch zur heute sogenannten Teambil-



Am 23. Juli 2011 fuhr der Nostalgiezug TEE RHEINGOLD mit BR 103 von Düsseldorf nach Heidelberg, hier in der Rheinebene. Die BR 103 wurde zwischen 1970 und 1974 gebaut

Foto: DB AG, Claus Weber

dung bei. Allerdings soll es dann vorgekommen sein, dass nach Beendigung der Arbeit in einzelnen Bahnhofsgaststätten (gibt es heute kaum noch) der alkoholische Konsum zwecks Erwärmung von innen mächtig zugenommen hatte.

Zur DB-Zeit war einer der höchsten Grundsätze: Es wird immer alles getan, um den Betrieb so weit wie möglich aufrecht zu erhalten. Dabei war der Beamtenstatus mit hoheitlicher Funktion natürlich sehr hilfreich. Bei Unfällen konnte nach meist sehr kurzer Zeit der Betrieb wieder laufen, da Fachleute zuerst natürlich immer die Ursache feststellten, dann aber direkt an der Unfallbeseitigung arbeiten konnten. Selbst bei Unfällen mit unklarer Ursache wurde neben den

Aufräumarbeiten an der Ursachenforschung gearbeitet. Ich habe in einem Entgleisungsfall selbst mit dem Präsidenten der BD auf den Knien gelegen, um ihn von dem Ergebnis zu überzeugen. Es war ein nicht entfernter Hemmschuh bei der Ausfahrt aus dem Rangierbahnhof, wie man an Schleifspuren auf den Schienen erkennen konnte. Der Hemmschuh selbst war vermutlich auf einem vorbeifahrenden Güterzug gelandet, um nicht als Beweismittel zu dienen.

Unfälle gab es zu DB-Zeiten auch. Hier war die Eisenbahn, meistens von menschlichen Unzulänglichkeiten verursacht, nicht davor geschützt. So entgleiste ein IC wegen zu hoher Geschwindigkeit auf einem Bahndamm in der

Kurve oder es gab Zusammenstöße auf eingleisiger Strecke. Ich kann mich an mehrere Unfälle erinnern, in denen Tzf-Führer Signale verwechselt haben. Die Entgleisung eines D-Zuges in Celle nach Stopfarbeiten führte zu der Erkenntnis, dass man nach solchen Arbeiten längere Zeit Langsamfahrstellen benötigte, um den Querverschiebewiderstand zu erhöhen. In einem anderen Fall entgleiste ein D-Zug auf der Hauptrollbahn der DB (Nord-Südstrecke) wegen einer nicht ordnungsgemäß angebrachten Baulaschenverbindung. Technik, Vorschriften und Regelwerke, aber das war nicht nur zu DB-Zeiten so, wurden häufig mit „Blut“ weiterentwickelt.

Die Politik hatte zu Beginn der ersten DB-Jahre noch viel für die Eisenbahn getan, aber dann im Rahmen der ansteigenden Motorisierung doch mehr Gefallen an der privaten Mobilität gefunden. Die Unterstützungsprogramme z.B. wegen Finanzierung von Beseitigung der Kriegsschäden wurden weniger oder ganz eingestellt. Es wurden der DB immer mehr eigene Leistungen abverlangt, die aber wegen fallender Einnahmen nicht mehr bezahlt werden konnten und über Kredite abgedeckt werden mussten. Straßen wurden aus den öffentlichen Haushalten bezahlt, Gleise und dazugehörige Infrastruktur weniger.

Trotzdem gab es immer wieder einzelne Highlights wie z.B. den Bau des Rangierbahnhofes Maschen oder den Neubau der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg, die aber zu wenig für eine gute Infrastruktur waren.

Die Bundesbahn, mit der Reichsbahn vereinigt, ist nun heute die Deutsche Bahn

AG. Leider sind in der neuen Organisation einige Fehler gemacht worden. So stellt sich heute eine Auftrennung in viele Sparten oder Privatbereiche als eine Zersplitterung dar, die ein so komplexes System wie die Eisenbahn nicht verkraftet. Aber auch innerhalb der DB AG hat das reine Schauen auf finanzielle Zahlen den Blick auf notwendige Reserven oder Präventivmaßnahmen verstellt. Eine zusammenhängende Personalplanung mit einer Mischung aus erfahrenen, weniger erfahrenen oder noch heranzuführenden Mitarbeitenden wurde aus finanziellen Gründen versäumt. Auch kann man den Eindruck gewinnen, dass der Kunde, egal ob im Personen- oder Güterverkehr, nicht immer im Mittelpunkt steht. Hinzu kommt, dass die Mitarbeitenden heute schneller dahin gehen, wo es mehr zu verdienen gibt. Und das ist häufig nicht die DB mit ihrem Wechseldienst und entsprechenden Beanspruchungen. Als ehemaliger DB-Mitarbeiter kann ich sagen und zwar immer zu Recht: „Wir waren eine große Eisenbahnerfamilie“, etwas, das heute leider so keine Gültigkeit mehr hat. Ich spreche da als Eisenbahningenieur, Oberbauschweißfachingenieur, Betriebsingenieur und zuletzt als Betriebsratsvorsitzender.

Empfohlene Literatur:

1. DIE FRÜHE BUNDESBAHN“, Palm-Baumann/Hierl, Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1989, ISBN 3-440-05959-6
2. „40 Jahre Deutsche Bundesbahn 1949–1989“, Weigelt/Langner, Hestra-Verlag 1989, ISBN 3-7771-0219-9
3. „44 Jahre Zeitgeschichte Chronik Deutsche Bundesbahn“, Weigelt/Langner, 2. komplett überarbeitete Auflage, ISBN 3-7771-0277-6
4. „Deutsche Bundesbahn Ein Rückblick auf die Jahre 1969–1993“, Knipping/Wollny, Motorbuch-Verlag 2000, ISBN 3-613-71147-8

Ein Eisenbahner-Leben ganz im Dienst der S-Bahnstromversorgung Berlin

Nachruf für Manfred Lauchardt (4. März 1936 – 22. März 2025)

Holger Prestin / Lutz Tannigel, Berlin

Manfred Lauchardt begann seinen Dienst bei der Deutschen Reichsbahn in Berlin und durchlief eine Ausbildung im Bereich der Fahrleitungsmeisterei für die Stromschiene der Berliner S-Bahn am Standort Berlin-Ostkreuz. Zielstrebig qualifizierte er sich dort erfolgreich weiter und absolvierte zusätzlich ein Studium an der Ingenieurschule für Eisenbahnwesen Dresden in der Studienrichtung Eisenbahnstarkstromtechnik mit dem Abschluss Dipl.-Ing. (FH).

Nach einiger Zeit in der Verwaltung S-Bahn der Reichsbahndirektion Berlin wurde ihm 1968 die Leitung der Dienststelle "Fahrleitungsmeisterei Ost" übertragen. Diese wurde 1986 mit der Partnerdienststelle „S-Bahn Unterhaltungswerk für Bahnstromanlagen“ zusammengelegt. Manfred leitete überaus erfolgreich auch diese vereinte technische Dienststelle bis zum Erreichen seines Ruhestandes im Jahre 1999. Besonders herausfordernd dabei war der Umstand, dass es galt, den zuverlässigen Betrieb jederzeit zu gewährleisten; auch in der Zeit der politischen Trennung des damaligen Berlins. Somit führte er 31 Jahre lang maßgeblich und stets verlässlich diesen wichtigen Infrastrukturbereich der Berliner S-Bahn, vor allem auch in der Zeit des Überganges von der DR zur DB AG.

Mit Eintritt in den Ruhestand widmete er sich unermüdlich im Rahmen unseres BSW-Kulturbereiches Eisenbahnerbe dem Erhalt der historischen Berliner S-Bahnstromtechnik, welche zu diesem Zeitpunkt bereits über 70 Jahre im Einsatz war. Dazu initiierte er die



Gründung der BSW Kulturgruppe „Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin“, in der er bis zuletzt als Gruppenleiter wirkte. Dass in der dort vorhandenen musealen Sammlung mannigfaltige Exponate aus nunmehr 100 Jahren Berliner S-Bahnstromgeschichte ausgestellt sind, ist vor allem auch sein Verdienst.

Manfred Lauchardt verkörperte stets einen versierten, zielorientierten und überaus kollegialen Mitstreiter innerhalb des BSW in der Region Berlin – er genoss allseits hohe Anerkennung und Akzeptanz. Darüber hinaus war er deutschlandweit ein anerkannter Fachmann im Bereich der Bahnstromversorgung inklusive auch des Bereiches der 15 kV-Oberleitung. Noch bis ins Jahr 2025 fungierte er als technischer Berater für verschiedene Bahn-Unternehmen und gab darüber hinaus als Fachdozent in verschiedenen Bildungseinrichtungen sein breites Fachwissen in Schulungen weiter.

Unser „Manne“ war wirklich ein „Eisenbahner mit Herz“ und sein Wirken wird in unserem Kulturbereich unvergessen bleiben. Unser großer DANK gebührt ihm.

25 Jahre „Freundeskreis Historische Eisenbahnuniformen Schwerin/Mecklenburg“

Fritz Asmus, Parchim/Dresden – Eisenbahn-Historiker

Gegenwärtig treten deutschlandweit drei Repräsentanten-Teams unserer ehemaligen Berufsbekleidung in Erscheinung, die BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden, die BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau und der Freundeskreis Historische Eisenbahnuniformen Schwerin/Mecklenburg. Letzteren wollen wir heute vorstellen, da er mit unseren BSW-Gruppen auf vielen Eisenbahnfesten gemeinsam auftritt. (Redaktion)

Mitte der 1990er Jahre begannen ehemalige Eisenbahner nach Jahrzehnten aktiver beruflicher Tätigkeit sich mit historischen Eisenbahnuniformen, mit deren Geschichte und Präsentation zu befassen. Um Peter Falow, dem ehemaligen Lokführer, Fahrmeister und Instrukteur Triebfahrzeuge des Bahnbetriebswerks Schwerin, fanden sich etwa zehn Ruheständler für diese ehrenamtliche Aufgabe zusammen. In nachgeschneiderten Uniformen der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, der Königlich Preußischen Staatseisenbahnen und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft traten sie bei Bahn- und Ortsjubiläen, bei Stadt- und Heimatfesten sowie in Museen auf. Durch Zugänge von Gleichgesinnten konnten auch die Uniformen der Deutschen Reichsbahn, der Deutschen Reichsbahn der DDR und der Deutschen Bahn AG, aber auch der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen werden.



Am 3. Juni 2000, im Sonderzug „150 Jahre Bad Kleinen–Rostock/Güstrow“, beschlossen Peter Falow und Roland Suppra die Gründung des „Freundeskreises Historische Eisenbahnuniformen Schwerin/Mecklenburg“. Dieser besteht somit genau 25 Jahre.

Die Uniformfreunde zeigen nicht nur die verschiedenen Eisenbahnerberufe mit dem dazu bahntypischen Zubehör (wie K- und L-Scheiben, Zp 9, Signalpfeife, Sprechtüte, Bahnhofsglocke, Handlampe, Wagenmeisterhammer, Heizerschaukel, Ölspritze, Stopfhacke, Zugbegleiterausrüstung mit Fahrkarten, Lochzange etc.), sondern sie führen auch publikumswirksam dienstliche Aufgaben vor, so z. B. Abfahrtauftrag, Großer Bahnhof mit Empfang Allerhöchster Herrschaften, Auszeichnung von Lokführern bei Sonderzügen mit Goldener Uhr, dienstliche Beförderungen und Auszeichnungen mit historischen Urkunden. Besonderes Interesse beim Publikum finden die Uniformpräsentationen „Eisenbahner im Wandel der Zeit“, bei denen



Schweriner Freundeskreises 2018 auf dem Bf Meyenburg vor der Denkmalslok 50 3521-7

Foto: Fritz Asmus

ein Moderator einzelne Dienstzweige mit deren Uniformen und bahntypischem Zubehör vorstellt.

Bezog sich der Wirkungsbereich des Freundeskreises zunächst vorwiegend auf

Mecklenburg-Vorpommern, so hat er sich im Laufe der Jahre auf weitere Bundesländer ausgeweitet. Von den zahlreichen Auftritten bleiben uns in besonderer Erinnerung:

850 Jahre Schwerin am 5. Juni 2010

175 Jahre Eisenbahn in Deutschland am 2. Oktober 2010 zum Bahn-Wochenende in Berlin-Lichtenberg sowie am 6.-8. Dezember 2010 mit der DB AG in Nürnberg

125 Jahre Meckl. Bäderbahn „Molly“ am 6. August 2011 in Bad Doberan

150 Jahre Stettin–Pasewalk am 4.+5. Mai 2013 in Pasewalk und Szczecin

175 Jahre Fernbahn Leipzig–Dresden am 7. April 2014 in Leipzig und Dresden (B&M, Heft 32)

Empfang durch Bahnchef Dr. Grube in Berlin am 10. Dezember 2014

100 Jahre Leipzig Hbf am 24. Oktober 2015 in Leipzig

Dresdner Dampfloktreffen jährlich von 2016 bis 2024 (B&M, Heft 49)

175 Jahre Berlin–Frankfurt (Oder) am 2. September 2017 in Frankfurt (Oder)

120 Jahre Dresden Hbf am 16. November 2018 in Dresden Hbf (B&M, Heft 41)

800 Jahre Bitterfeld am 30. Juni 2024 in Bitterfeld (Sachsen-Anhalt)

Tag der Schiene – 50 Jahre S-Bahn Rostock am 21. September 2024

Sammlerbörse Zwickau im November 2023 und 2024 im ehem. Trabant-Werk (B&M, Heft 51)



Festakt zu 120 Jahre Dresden Hbf am 16. November 2018 – v.l.: Fritz Asmus, Dirk Beyer, Kars ten Kammler vom Freundeskreis Historische Eisenbahnuniformen Schwerin/Mecklenburg sowie Uwe Böttcher und Sohn Holger von der BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau

Foto: L. Kuhne

In letzter Zeit gingen sichtbare Veränderungen im gesellschaftlichen Leben auch an dem Schweriner Freundeskreis nicht spurlos vorbei. Spürbar zeichnete sich ab, dass die DB AG mit Bahnhofsfesten und Steckenjubiläen zurückhaltender wurde und diesbezügliche Anforderungen zu uniformierten Auftritten sich verringerten. Ebenso waren Teilnahmen an Ortsjubiläen und Heimatfesten weniger gefragt. Auch altersbedingt musste der Freundeskreis von einigen ehemaligen, aktiven Mitgliedern Abschied neh-

men. Gegenwärtig beleben noch sieben Freunde zwischen Ostsee und Dresden die kleine Uniformgruppe. Bestand bis Anfang der 2000er Jahre vorwiegend der Wunsch nach Uniformen der Länderbahnzeit, so zeichnete sich jetzt ein steigendes Interesse für die BKO-Zeit (Berufskleiderordnung 1951-1957) der Deutschen Reichsbahn ab. Das Buch von Olaf Storek „Russenbretter und Quarkschnitten“ kommt da gerade passend und dokumentiert diese Zeit recht gut. (s. Rezension Heft 53, Seite 82)



Mitglieder des Schweriner Freundeskreises im Juni 2020 auf dem Schweriner Hbf, im Hintergrund das ehem. Rbd-Gebäude von 1898 Foto: Fritz Asmus

50 Jahre „Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden“ und 15 Jahre BSW-Kulturgruppe

Dieter Birnstein, Porta Westfalica – Gruppenleiter der BSW-Gruppe HEUM

1975 gründete der Mindener Eisenbahner Günther Henneking (1922–2020), der bereits mehrfach in Bahn&Modell vorgestellt wurde, eine Uniformgruppe als losen Freundeskreis mit anfangs sieben Mitgliedern. In königlich preußischen Uniformen umrahmten sie damals die Ehrungen und Jubiläen beim Bundesbahn-Zentralamt und der Bundesbahn-Versuchsanstalt in Minden (Westf). Die Auftritte sprachen sich bald herum, sodass auch das Mindener Bürgerbataillon aufmerksam wurde und die uniformierten Bahnbeamten zu den Ausmärschen beim Freischießen einlud. In den 1980er- und 1990er-Jahren häuften sich die Veranstaltungen bis hin zu Fernsehauftritten im ZDF und ARD.

1999 organisierte die Gruppe, die sich nun Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM) nannte, erstmals eine Eisenbahn-Antiquitätenbörse im Preußenmuseum Minden. Diese Veranstaltung hat



sich etabliert und bis heute ständig erweitert. 2002 übertrug Günther Henneking aus Altersgründen die Leitung der HEUM an Dieter Birnstein. 2008 stieß auch Wilfried Rettig, ehemaliger Reichsbahn-Ober- rat und bekannter Eisenbahn-Buchautor, hinzu. Unter den geschickten Händen des Uniformschneidermeisters und langjährigen HEUM-Mitglieds Wilhelm Kottkamp entstanden maßgeschneiderte historische Uniformen.

HEUM-Fernsehauftritt beim ZDF am 7. Dezember 1985 in Nürnberg, anlässlich 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen – rechts der Sänger Gunter Gabriel mit seinem Song „InterCity-Linie Nr. 4“





Am 3. Oktober 2010 trat die HEUM dem BSW bei, vorn der Zivilist ist Thorsten Rosin vom BSW-Regionalbüro Hannover

Am 10. Oktober 2010 wurde die HEUM als Kulturgruppe (damals noch Freizeitgruppe) ins BSW aufgenommen. Von den mittlerweile zehn Mitgliedern waren zwar nur die Hälfte Eisenbahner, aber alle BSW-Förderer. Thorsten Rosin

vom BSW Hannover überreichte im VICTORIA-Hotel Minden die Gründungsurkunde an den kommissarisch eingesetzten Vorstand, der in der folgenden Jahreshauptversammlung auch offiziell gewählt wurde.



Acht HEUM-Mitglieder vor der 01 137 auf dem 9. Dresdner Dampfloktreffen am 8. April 2017

Das Dreigestirn Birnstein, Rettig, Hoffmeister bildet bis heute den Vorstand für unsere derzeitigen 18 HEUM-Mitglieder. Alle besitzen eine oder mehrere historische Uniformen (original oder nachgeschneidert) von der Länderbahnzeit bis 1990. HEUM-„Vize“ Wilfried Rettig hat als Schriftführer eine Chronik erstellt, die mittlerweile 325 bebilderte Seiten umfasst.

Seit Gründung der HEUM pflegen wir einen umfangreichen Kontakt mit dem Freundeskreis „Historische Eisenbahnuniformen Schwerin/Mecklenburg“ (s. Seite 38) und der Gruppe „Flügelrad“ Köln. Gemeinsam traten wir z.B. beim Jubiläum „175 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ in Nürnberg oder bei den Festumzügen beim NRW-Tag auf. Im Norden feierten wir „125 Jahre Bäderbahn Molln“ (2011) und die Schlossfeste Schwerin. Etwas Besonderes ist der jährlich im Februar statt-

findende Gottesdienst in Uniform in der Kirche Petershagen. Ein intensives Verhältnis besteht zur BSW-Ortsgruppe Minden, wo wir an den jährlichen Innenhof-Feten teilnehmen. Ebenso begleiten wir Sonderfahrten der Museumseisenbahn Minden (MEM), wo ein HEUM-Mitglied ehrenamtlich als Schaffner tätig ist. Highlights waren die Ausflüge zu den Strecken im Harz und sogar eine gecharterte Sonderfahrt mit dem MEM-Triebwagen zur Hafenbahn Bückeburg-Berenbusch am Mittellandkanal. Fast immer sind wir auch bei den Dresdner Dampflokkfesten (1992-2004) und bei den Dresdner Dampfloktreffen (2009-2025) dabei gewesen.

Da unsere HEUM-Mitglieder vornehmlich im fortgeschrittenen Alter sind, bleiben Todesfälle nicht aus. Wir gedenken unserer verstorbenen Kameraden stets mit einer würdigen Trauerfeier.

Die HEUM-Kollegen anlässlich der Trauerfeier von Günther Henneking am 3. März 2020 auf dem Mindener Nordfriedhof





Gemischter Auftritt am 12. April 2025 zum 17. Dresdner Dampfloktreffen. Vier Mindener und zwei Schweriner Uniformfreunde präsentierten sich vor der 50 3636-3. v.l.n.r. Christian Biendarra (Minden), Fritz Asmus (Parchim/Dresden), Wilfried Rettig (Minden), Arno Sebening (Minden), Oliver Rettig (Minden/Görlitz), Karsten Kammler (Schwerin/Dresden) Foto L. Kuhne

Bisherige Veröffentlichungen zur HEUM in „Bahn&Modell“:

- Heft 26, Seite 18 ff „Ein Jahr BSW-Gruppe HEUM“
- Heft 27, Seite 4 ff „Historische Eisenbahner 2011 unterwegs“
- Heft 29, Seite 10 ff „Vereinsleben der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden“
- Heft 33, Seite 40 ff „HEUM feiert 2015 ihr 40-jähriges Bestehen“
- Heft 37, Seite 35 ff „95 Jahre Günther Henneking“
- Heft 38, Seite 32 „So stark wie nie – die HEUM auf dem 9. Dresdner Dampfloktreffen“
- Heft 39, Seite 22 „HEUM-Jahreschronik 2017“
- Heft 42 Titelbild und Seite 9 Kurzmeldung Tauschbörse Minden
- Heft 44, Titelbild und Seite 20 Nachruf Günther Henneking sowie Seite 24 Porträt Wilfried Rettig

Zugfunk – ein Begriff, zwei Systeme (Teil 2)

Lothar Kuhne / Lutz Tannigel – Redaktion

Im Heft 53, Seite 63 ff, stellten wir den „Zugfunk“ der Deutschen Reichsbahn als Informations-, Unterhaltungs- und Agitationsmedium vor. Dagegen bezieht sich der aktuelle Begriff „Zugfunk“ ausschließlich auf die Verständigung zwischen dem Triebfahrzeugführer und ortsfesten Teilnehmern (Fahrdienstleiter, Betriebszentrale, Transportleitung, usw.).

Im Eisenbahnbetrieb nimmt heute der Zugfunk eine wichtige Stellung ein, denn er sichert die Kommunikation zwischen den mobilen und ortsfesten Funkteilnehmern. Auch kommt ihm durch die ständige Erreichbarkeit des Triebfahrzeugführers eine große sicherheitstechnische Bedeutung zu. Schon Mitte der 1920er Jahre begannen Versuche der Deutschen Reichsbahn (DR) zu Sprechfunk-Verbindungen mit dem fahrenden Zug. 1924 hatte die Berliner Gesellschaft für Funkentelegraphie bei einer Versuchsfahrt während einer Eisenbahntechnischen Tagung erstmals die

drahtlose Telefonie aus einem fahrenden Zug demonstriert. Dabei wurden die an den Eisenbahnstrecken entlang führenden oberirdischen Telegraf- und Telefonleitungen dazu benutzt, um die von der Sendestation im Zug erzeugten und von den Antennen auf den Eisenbahnwagen abgestrahlten hochfrequenten Signale zu empfangen und weiterzuleiten. Dabei dachte man aber mehr an eine Zugtelefonie für die Fahrgäste. Wegen mangelnder Rentabilität und schlechter Finanzlage wurde diese DR-Entwicklung um 1930 wieder eingestellt.

Bei der Deutschen Bundesbahn (DB) lebte der „Zugfunk“ als Sprechfunk-Verbindung mit dem Zugpersonal wieder auf. Zuerst konnten nur haltende Züge auf Bahnhöfen erreicht werden. Im März 1962 begann der analoge Funkverkehr mit fahrenden Zügen auf der Strecke Würzburg–Nürnberg. Dafür bürgerte sich der Begriff „Zugbahnfunk“ ein. Zuerst rüstete man nur Güterzüge damit aus, weil sie von Unre-

„Zugfunk 70“
auf einer DB-
Lok ab 1962,
Hersteller TELE-
FUNKEN
Quelle: Wiki-
pedia





DB-Zugbahnfunk-Vermittlungsplatz aus den 1980er Jahren, Hersteller TELEFUNKEN
Sammlung Tannigel

gelmäßigkeiten am meisten betroffen sind (Heißläufer, feste Bremse, Zugtrennungen usw.). Jede Lok bekam ein Funkaggregat eingebaut, das Kontakt mit Funkmasten entlang der Strecke hielt. Man arbeitete zunächst im Frequenzbereich von 160 MHz, später von 450/460 MHz (70-cm-Band). Jede Verbindung musste allerdings die sogenannte „Zugbahnfunk-Vermittlung“ manuell aufbauen.

Seine erste große Bewährungsprobe bestand der DB-Zugbahnfunk anlässlich der Olympischen Spiele 1972 in München.

Das S-Bahn-Netz mit einer Streckenlänge von ca. 400 Kilometern wurde rechtzeitig zum Beginn der Spiele fertig gestellt und der Zugbahnfunk erwies sich als zuverlässiges, betriebliches Hilfsmittel. Allerdings gelang es nicht, das DB-System als Standard zu etablieren. Es existierten mehrere analoge Zugbahnfunksysteme bei Privatbahnen oder in den Nachbarländern, obwohl der Eisenbahnverband UIC auf das System der deutschen Firma AEG orientierte. Auf UIC-Ebene wurden lediglich Frequenzbereich, Kanalabstand und einige weitere Parameter einheitlich festgeschrieben.

Auch bei der DR der DDR gab es eine ähnliche Entwicklung, die aber durch die Anbindung an den Eisenbahnverband OSSHD zu einem anderen Zugbahnfunksystem als bei der DB führte. Bereits 1969/70 gab es Versuche auf der Strecke Dresden–Glauchau (Sachs), die auf drei Lokomotiven der BR 102 und einen Messtriebwagen mit ausschließlicher Verbindung zum Strecken-/Kreisdispatcher beschränkt waren. Die Funktechnik erwies sich jedoch als nicht rentabel, zu teuer, zu aufwendig. Ein neuer Versuch begann erst 1980 zwischen Dresden und Schöna. Jetzt standen kleinere, preiswerte Geräte vom VEB Funkwerk Kolléda



DR-Sprechanlage FADA für Kreisdispatcher und Fahrdienstleiter aus den 1980er Jahren, Hersteller VEB Funkwerk Kolléda
Sammlung Tannigel

Analoges Lok-
Bedienteil MESA
mit DB-DR-Kom-
patibilität, Her-
steller Funkwerk
Kölleda
Quelle: [www.
ebay.de](http://www.ebay.de)



zur Verfügung und der Fahrdienstleiter wurde einbezogen. Eine manuelle Gesprächsvermittlung durch den Disponenten bzw. Dispatcher wie bei der DB war dabei nicht erforderlich. Entlang der Strecke und auf dem Dach von Stellwerken standen Funkmasten (FESA) und jedes Triebfahrzeug erhielt eine Mobile Eisenbahn-Streckenfunkanlage (MESA). Kreisdispatcher bzw. Fahrdienstleiter bekamen eine ortsfeste, analoge Sprechanlage (FADA) für Einzel- und Sammelrufe. Hier konnten sie eine Zugnummer eingeben und anschließend per Sprechaste

eine Verbindung zum Lokführer aufbauen. Technik und Menschen bewährten sich. Trotzdem dauerte es noch bis etwa 1985, bis weitere, vorrangig elektrifizierte DR-Strecken damit ausgerüstet werden konnten.

1994, beim Zusammenschluss von DB und DR, existierten in Deutschland acht verschiedene analoge Zugbahnfunksysteme. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) konzentrierte sich vorerst auf das weiterentwickelte analoge System MESA vom Funkwerk Kölleda, das nun über eine DB-DR-Kompatibilität verfügte.

Zugfunksystem
MESA 26, Her-
steller Funk-
werk Kölleda
Quelle: Funk-
werk Kölleda

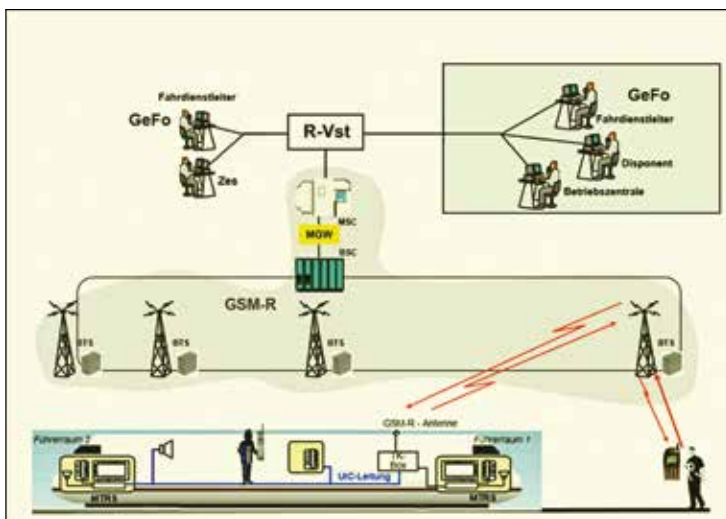




Digitales Bedienteil
MESA mit Telefon-
hörer auf einem
Doppelstocktrieb-
wagen Stadler
KISS, Hersteller
Funkwerk Kölleda
Quelle: CFL ([https://blogcfl.lu/
de/einfach-erklart/
im-fuehrerstand-
einer-kiss-stadler](https://blogcfl.lu/de/einfach-erklart/im-fuehrerstand-einer-kiss-stadler))

Zu Beginn der 2000er Jahre wurde die Strecken-Kommunikation schrittweise digitalisiert und nun nur noch als „Zugfunk“ bezeichnet. Dieser setzte auf den internationalen Funk-Standard GSM auf und wurde europäisch einheitlich um Bahn-Funkna-

litäten ergänzt, deshalb GSM-R¹. Die Digitalisierung ermöglichte eine verbesserte Sprachkommunikation zwischen dem fahrenden Personal und den ortsfesten Stellen „an Land“ und entlang der Strecke. Sogar eine Datenübertragung von und zur Lok



GSM-R-System

wurde möglich. Die Zugfunkgespräche werden aufgezeichnet und dienen bei gefährlichen Ereignissen oder Unfällen zur Beweissicherung. Die mobilen Funkteilnehmer verwenden hierbei eine spezielle GSM-R SIM-Karte.

Die DB AG verwendete seit 2002 hauptsächlich das Zugfunk-Fahrzeuggerät MESA 23. Es ist als „Dual-Mode-Gerät“ konzipiert, d. h. es kann (je nach vorhandenem Streckenausbau) im analogen oder digitalen Zugfunk betrieben werden. Digital werden zwei Frequenzbereiche benutzt: Sendefrequenz: 876 bis 915 MHz, Empfangsfrequenz: 921 bis 960 MHz. MESA 23 wurde zum Zugfunksystem MESA 26 weiterentwickelt. Es ist wesentlich schneller getaktet und bereits für ein Upgrade zum zukünftigen Zugfunk über FRMCS³ vorbereitet.

Die ortsfesten Teilnehmer wie Fahrdienstleiter, Weichenwärter, Zugdisponent bzw. Zentralschaltstelle nutzen spezielle digitale Tisch-Geräte. Sie werden GeFo genannt (GSM-R-Fernsprecher ortsfest). Diese digitalen Geräte sind über eine spezielle Kopplungs-Technik (R-VST) mit dem Mobilfunk-Teilnetz des GSM-R verknüpft.

Ein weiterer Vorteil der GSM-R-Technik ist, dass auch verschiedene Bahnpersonale per Spezial-Handy am Zugfunkverkehr teilnehmen können.

Generell sind im GSM-R-Funknetz drei Betriebsarten im Gebrauch: Zugfunk, Rangierfunk, Betriebs- und Instandhaltungsfunk. Den DB-Zugfunk regelt Richtlinie 481.0205.

Sowohl im alten (analogen) Zugbahnfunksystem als auch im neuen (digitalen) Zugfunksystem GSM-R war und ist es möglich, auch Gespräche zu „Nicht-Funkteilnehmern“ zu realisieren nämlich ins BASA-Netz.



Ortsfester GSM-R-Fernsprecher (GeFo) Typ WENZEL, Hersteller Wenzel Elektronik GmbH Pinneberg

GSM-R-Handy Typ TiGr 360 – konzipiert für den rauen Bahnbetrieb, widerstandsfähig gegen Erschütterungen, Staub und Feuchtigkeit, Hersteller Sagemcom Bois-Colombes/Frankreich
Fotos: Sammlung Tannigel (4x)



Im analogen Zugbahnfunknetz konnten bei DB und DR auch „Kurzmeldungen“ aufs Funkgerät einer Lok gesendet werden (quasi Vorläufer von SMS). Im heutigen Zugfunksystem GSM-R kann sich ein Triebfahrzeugführer per Datenübertragung eine Verbindung zum EBUla²-Server aufbauen, um sich die aktuellen Fahrplanunterlagen herunterzuladen.

Etwa 95 Prozent aller Strecken der DB AG sind inzwischen mit GSM-R ausgerüstet. Der Rest läuft noch mit analogen Funksystemen. Gegenwärtig wird die digitale Nachfolgetechnik FRMCS³ europäisch einheitlich geplant und erprobt. Es wird ein mehrjähriger Parallelbetrieb mit GSM-R folgen, um den Übergang so problemlos wie möglich zu gestalten.

1) GSM-R = Global System for Mobile Communication-Railways – digitaler Standard für den mobilen Funkverkehr unter Eisenbahnbedingungen, daher das „R“ wie Railway. Es basiert auf 2G-Funktechnologie. Der Frequenzbereich liegt um die 900 MHz. Die Einführung bei der DB AG erfolgte schrittweise ab 2002.

2) EBUla = Elektronischer Buchfahrplan und Verzeichnis der Langsamfahrstellen – ein etabliertes Verfahren der DB InfraGO AG zum Download und zur Anzeige von Fahrplaninformationen für den Triebfahrzeugführer. EBUla ersetzt die klassischen, gedruckten Buchfahrpläne.

3) FRMCS = Future Railway Mobile Communication System – Zukünftiges Eisenbahn-Mobilfunksystem als Nachfolger von GSM-R, geeignet für Sprach- und Datenkommunikation. Es basiert auf 5G-Funktechnologie. Der Frequenzbereich um 1 900 MHz macht zusätzliche Sendemasten erforderlich. Dafür ist es deutlich leistungsfähiger und kann auch beim autonomen Fahren eingesetzt werden. Die Einführung bei der DB AG ist ab 2027 geplant.

190 Jahre deutsche Dampf-Eisenbahnen – die Anfänge

Lothar Kuhne – Redaktion

Mit den Dampflokomotiven im 19. Jahrhundert bekam die industrielle Revolution den entscheidenden Schub. Die neuen Transportmöglichkeiten führten zu einer nachhaltigen Mobilität auf globaler Ebene. Wir erinnern uns der Anfänge in deutschen Ländern:

Bereits 1836 begann in Sachsen der Bau der ersten deutschen Ferneisenbahn von Leipzig und Dresden aufeinander zu. Die erste ausschließlich dampfbetriebene deutsche Eisenbahn war somit die am 24. April 1837 eröffnete Strecke Leipzig-Althen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn

(LDE). Dennoch gilt der 7. Dezember 1835 als Geburtstag der ersten deutschen Eisenbahn. Auf sechs Kilometern verband sie die fränkischen Städte Nürnberg und Fürth. Sie fuhr allerdings zu 75 Prozent mit Pferden als Zugkraft und nur zu 25 Prozent mit Dampfloks. Diese setzten aber eine Entwicklung in Gang, die nicht nur das Verkehrswesen revolutionierte, sondern auch die Industrialisierung einleitete. Es begann der Triumphzug der Dampfeisenbahn in Deutschland.

1838 eröffneten die Berlin-Potsdamer- und die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-

Erste brauchbare deutsche Dampflokomotive „SAXONIA“ von 1838, DR-Nachbau von 1989

Quelle: Ansichtskarte von 1989 anlässlich der Fahrzeugparade „150 Jahre deutsche Ferneisenbahn“



Gesellschaften ihre ersten Kurzstrecken. Im Herzogtum Braunschweig entstand die erste Staatsbahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel. Ab 1839 baute die Rheinische Eisenbahngesellschaft von Köln Richtung Aachen und die München-Augsburger Eisenbahn von München Richtung Augsburg. Die LDE war schon fertig und eröffnete am 7. April 1839 die erste deutsche Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden (116 km) mit der ersten deutschen Dampflokomotive „SAXONIA“.

Ende 1840 lagen schon über 400 Kilometer Eisenbahngleise. Die Königreiche Preußen und Sachsen waren bereits über die Eisenbahnstrecke Magdeburg–Halle–Leipzig verbunden, Frankfurt mit Nassau über die Verbindung Frankfurt–Wiesbaden und in Bayern die Städte München und Augsburg. In Thüringen verständigten sich 1840 die drei Herzogtümer Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Coburg und Gotha sowie Sachsen-Meiningen mit einem Staatsvertrag auf eine gemeinsame Streckenführung durch ihre Gebiete und

sicherten durch Verträge mit dem Kurfürstentum Hessen und mit Preußen den Anschluss der Thüringischen Eisenbahn an das deutsche Eisenbahnnetz.

Das Großherzogtum Baden schuf ab 1840 die große Nord-Süd-Verbindung von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe und Freiburg bis zur Schweizer Grenze als einzige deutsche Eisenbahn auf einer 1 600-mm-Spur. Alle anderen hatten sich auf die englische Spurweite von 1 435 mm (Normalspur) festgelegt. Heinrich Heine schrieb im Mai 1843: „Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig.“

1847 wurde der „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ gegründet. Die Staats- und Privatbahnen begannen, sich über gemeinsame Normen der Eisenbahntechnik und über Kooperationen im Betrieb zu verständigen.

Das Königreich Württemberg eröffnete nach zehnjähriger Bauzeit 1850 die Nord-Süd-Verbindung von Heilbronn über Stuttgart und Ulm nach Friedrichshafen am

Bodensee. Der Albaufstieg bei Geislingen war dabei die erste Gebirgsüberquerung auf dem europäischen Kontinent.

1850 hatte sich das deutsche Streckennetz bereits auf 5 700 Kilometer verlängert. Es war damit nach den USA und Großbritannien das drittgrößte Eisenbahnnetz der Welt. In den Augen der Zeitgenossen war die Welt kleiner geworden und die Faszination der dampfenden Maschinen wirkte beständig. 1852 schrieb der württembergische Arzt und Schriftsteller Justinus Kerner (1786-1862) das Gedicht „Im Eisenbahnhofe“, das so beginnt:

„Hört ihr den Pfiff, den wilden, grellen,
Es schnaubt, es rüstet sich das Tier,
Das eiserne, zum Zug, zum schnellen,
Her braust's wie ein Gewitter schier.“

Der Begeisterung über die Eisenbahn standen aber auch Befürchtungen entgegen, so z.B. dass „die Poesie des Reisens fliehe“ oder dass „die Geschwindigkeit den Fahrgästen den Verstand raube“.

Die wichtige Handelsverbindung Hamburg–Lübeck entstand erst 1865 unter preußischer Herrschaft. Zuvor hatte sich

der dänische König gegen eine solche Streckenführung durch sein Hoheitsgebiet verwahrt, weil er die holsteinischen Häfen und Handelsverbindungen schützen wollte. Auch das Großherzogtum Oldenburg bekam erst 1867 Bahnanschluss von Bremen aus.

Ab 1870 dominierten die Staatsbahnen. Das Bahnwesen wurde konzessioniert, reguliert, und zunehmend mit öffentlichem Geld gefördert. Zur Reichsgründung 1871 umfasste das deutsche Streckennetz 20 500 Kilometer, davon über die Hälfte von den deutschen Ländern gebaut und betrieben. Als letzte deutsche Länder erhielten das Fürstentum Lippe 1878 und das Fürstentum Waldeck 1884 Anschluss an das Eisenbahnnetz.

Die Eisenbahn prägte Deutschland weiterhin entscheidend. Die großen Bahnhöfe entwickelten sich zu „Kathedralen des Fortschritts“, zu Symbolen für Mobilität, Geschwindigkeit und Zeitgewinn. Nicht mehr das Unterwegssein war das Ziel, sondern die rasche und reibungslose Ankunft. „Pünktlich wie die Eisenbahn“ wurde zum geflügelten Wort im allgemeinen Sprachgebrauch.



Ludwigseisenbahn in Nürnberg um 1870
Quelle: Stadtarchiv Nürnberg

Vor 75 Jahren – Marshallplan-Zug

Lothar Kuhne – Redaktion

„Sehenswürdigkeit auf Schienen der Bundesbahn“ – so beschrieb die Westdeutsche Allgemeine Zeitung den speziellen Werbe-D-Zug, der 1950/51 in 100 Städten der jungen Bundesrepublik jeweils für mehrere Tage Station machte. Über zwei Millionen Menschen besuchten die 15 gelben Bundesbahn-Wagen mit den roten Streifen und den silbergrauen Dächern. Der Wagenzug kam auf eine Gesamtlänge von 330 Metern und musste daher am jeweiligen Ausstellungsort oft geteilt werden.

Der Zug war eine rollende deutsche Leistungsschau und eine Werbekampagne zum ERP (European Recovery Program = Europäisches Wiederaufbau Programm), besser bekannt als Marshall-Plan. Danach transferierte die USA zwischen 1948 und 1951 Hilfsleistungen in Höhe von etwa 13 Milliarden Dollar (nach heutigem Wert: etwa 110 Milliarden Euro)

nach Westeuropa. Die Bundesrepublik erhielt insgesamt rund elf Prozent der Leistungen (1,4 Milliarden Dollar, nach heutigem Wert: etwa 12 Milliarden Euro), obwohl das Potsdamer Abkommen vorsah, die industrielle Produktionskapazität Deutschlands auf dem Stand von 1932 einzufrieren. Größte Empfängerländer des Europäischen Wiederaufbauplans waren Großbritannien und Frankreich.

Der Marshall-Plan sollte nach dem Zweiten Weltkrieg die Wirtschaft der Empfängerländer ankurbeln, um diese als Absatzmarkt für die USA und als Bollwerk gegen den Kommunismus zu gewinnen. Die Sowjetunion und ihre Vasallenstaaten nahmen folgerichtig nicht daran teil. Schon zeichnete sich der Kalte Krieg ab.

Der Name des Programms und des Zuges gehen zurück auf Georg C. Marshall. Er bekleidete von 1947 bis 1949 das Amt des US-amerikanischen Außenministers

Begrüßung des Marshallplan-Zuges auf dem Neusser Güterbahnhof am 19. Oktober 1950

Quelle: Neuß-Grevenbroicher Zeitung vom 20. Oktober 1950





Eintritts- und Werbepostkarte zur Grenzlandfahrt, Vorder- und Rückseite mit Sonderpoststempel Ravensburg am 4. April 1951
Quelle: ebay



und erhielt 1953 den Friedensnobelpreis für seine Verständigungsbemühungen. Natürlich war der Marshallplan auch ein wirtschaftliches Hilfsprogramm für die USA, die zu der Zeit an einer Überproduktion litten. Die Hilfgelder des Marshallplans durften daher nur in den USA ausgegeben werden. 15 Prozent davon waren Kredite, 85 Prozent direkte Hilfen.

Die erste Rundreise des Marshallplan-Zuges in der Bundesrepublik Deutsch-

land fand vom 26. Mai bis 16. Juli 1950 statt und galt 30 Städten im heutigen Baden-Württemberg. Die zweite Rundreise führte vom 11. September bis 21. Dezember 1950 durch Nordrhein-Westfalen mit Halt in 49 Städten. Die dritte und letzte Aktion nannte sich Grenzlandfahrt. Sie fand vom 21. Februar bis 18. April 1951 statt und berührte 21 Bahnhöfe entlang der Grenze zu Frankreich und der Schweiz.

Veranstalter des Marshallplan-Zuges war die Württemberg-Badische Messegesellschaft mbh, gegründet 1946 in Stuttgart-Bad Cannstatt. Ihr überließ die Eisenbahndirektion Stuttgart 15 Schadwagen der Bauart C4i, die vor dem Zweiten Weltkrieg als Eilzugwagen fuhren und im Krieg als Lazarettwagen dienten. Diese wurden auf Kosten der Messegesellschaft so aufgearbeitet, dass sie als Messe-D-Zug laufen konnten. Ab der zweiten Rundreise trugen diese Wagen die Aufschrift „ERP schafft Sicherheit und Frieden – Verbindet die Völker“. Jeder der Wagen widmete sich einem aktuellen Thema, angefangen mit Not und Elend der Nachkriegszeit, denn die schlimmsten Hungerzeiten gehörten seit Ende 1948 schon der Vergangenheit an. Jedoch erst im Mai 1950 waren die letzten Lebensmittelmarken abgeschafft und damit die Rationierung von Lebensmitteln ganz aufgehoben worden. Die Wagen präsentierten auf 900 Quadratmetern den technischen Fortschritt von ca. 400 deutschen Firmen. Wagen 9 z.B.

zeigte eine moderne Druckerei der Firma Conradi & Co., Wagen 13 die neue Deutsche Bundesbahn, Wagen 14 moderne Werkzeuge des Weltunternehmens Bosch und schließlich Wagen 15 die damaligen Kommunikationsmöglichkeiten, u.a. Zugtelefonie, ein Fernschreibbüro und ein Sonderpostamt. Es gab sogar einen Wagen zur Freizeitgestaltung, in dem ein Springbrunnen betrieben wurde. Auf Mietbasis steuerte die DB noch drei Technikwagen bei, einen Kraftwerkswagen mit Stromgenerator auf Dieselmotorbasis, einen S-Wagen mit einem Werbeballon und einen Vorkriegs-Dampftriebwagen, der auf Kohlebasis Wärme lieferte. Für die Überführung des Zuges in die nächste Stadt wurden unterschiedliche Lokomotiven der nahegelegenen Bahnbetriebswerke eingesetzt. Der Dampftriebwagen war stets separat unterwegs. Heimatbahnhof des Marshallplan-Zuges war Stuttgart-Bad Cannstatt.

Lit.: EISENBAHN KURIER 10/2010

Der Marshallplan-Wagenzug abwechselnd mit der Aufschrift „MARSHALLPLANZUG“ bzw. „ERP schafft Sicherheit und Frieden – Verbindet die Völker“.
Quelle: Eisenbahn-Archiv/Schaller



Platzreservierung DB/DR gestern und heute

Redaktioneller Beitrag mit einer Zuarbeit von **Peter Grunenberg, BSW-Ortstellenleiter Adorf (Vogtl)**

Bereits ab dem 10. Oktober 1839 war auf den Billetts der Berlin-Potsdamer-Eisenbahn eine Wagen- und Platznummer vermerkt, ohne dass eine gesonderte Platzkarte erworben werden musste. Bei anderen Eisenbahngesellschaften keimte diese Idee erst später auf. Etwa ab 1900 wurden nur für Schnellzüge extra Platzkarten als Edmonsonsche Pappdeckel ausgegeben, auf denen die Wagen- und Platznummer handschriftlich vermerkt waren. Die Pappen wurden pro Schnellzug und Wagenklasse aufgelegt, denn die Zugnummer war bereits aufgedruckt und die Wagenklasse ging aus der Farbe der Pappe und dem Preis hervor (1. Klasse = 2.- Mark, 2. Klasse = 1.- Mark, 3. Klasse = 0,50 Mark). Platzkarten gab es stets nur bei Vorlage einer gültigen Fahrkarte.

Während des Zweiten Weltkriegs war die Platzreservierung ausgesetzt. Man war froh, wenn man in den wenigen, überfüllten Zügen überhaupt mitkam. Erst am 1. Dezember 1948 führte man sie bei der Deutschen Reichsbahn West mit den Vorkriegs-Pappdeckeln wieder ein. 1953 wurde rationalisiert. Bei der jungen DB kam nun ein Typ einheitlicher, hellbrauner Standard-Pappdeckel für alle Klassen zum Einsatz. Alle Angaben wurden handschriftlich eingetragen. Für den internationalen Reiseverkehr waren 1960 schon Blanko-Platzkarten üblich. Die Plätze konnten im Allgemeinen zwei Monate vor dem Reisetag bei allen Bahnhöfen oder DB-Verkaufsagenturen gekauft oder bestellt werden. Wenn die Plätze nicht sofort zugeteilt werden konnten, übersandte man die Platzkarten per Post. Die Platzkar-



Das Datum mit Stempelpresse lässt vermuten, dass die Platzkarte erst am Reisetag ausgegeben wurde.
Quelle: FKB Schmidtke

**Blanko-Platzkarte
DB 1960, ausge-
geben von einem
Reisebüro in Düs-
seldorf**
Quelle: Heimat-
sammlung

ten konnten auch telefonisch bestellt und später am Schalter bezahlt und entgegen-
genommen werden.

Auch die DR verwendete noch Edmons-
sonsche Platzkarten, allerdings in Weiß mit
einem farbigen Streifen für 1./2./3.
Klasse am linken Rand (gelb, grün,
braun). 1964 gab es 20 Platzreser-
vierungsstellen, die vorgedruckte
Platzkarten direkt verkauften. Ab
1970 verzichtete die DR auf farbi-
ge Schnörkel und die Farbstreifen
auf den Platzkarten entfielen. Die-
se konnten bei einer Platzreservie-
rungsstelle auch schriftlich bestellt
werden. Vorgedruckte Bestell-/
Antwortpostkarten gab es an allen
Fahrkartenschaltern kostenlos. Die
bestellten Plätze wurden ca. drei
Wochen vor Reiseantritt zugeteilt.

Gegen Vorlage der bestätigten Antwort-
postkarte konnten die Platzkarten dann
bei allen Fahrkartenausgaben gelöst wer-
den. Im Verkehr mit der DB verlangte die
DR den Preis in DM.



**Reservierungsschalter Berlin Friedrich-
straße 1957 – Die vorgedruckten Platz-
karten steckten in kleinen Kästchen.
Die Sommerkleider der Schalterfrauen
sind etwas ungewöhnlich für die DR-
Berufsbekleidung.**
Foto: Hist. Sammlung DB AG/Stephan



Edmonsonsche Platzkarte der DR 1986 mit handschriftlichen Einträgen Quelle: DDR-Museum Berlin

Die DR-Platzreservierungsstelle des Zug-Abgangsbahnhofs stellte das gesamte Platzkartenaufkommen fest und vergab Kontingente für sich und die Unterwegsbahnhöfe. Alle DR-Platzreservierungsstellen führten für das jeweilige Kontingent eine eigene Laufkarte. Darin wurden die verkauften Platzkarten abgehakt. Am Reisetag bekam sie der Zugführer bei Halt auf den Bahnhöfen mit Platzreservierung und konnte so während des Aufenthaltes noch freie Plätze verkaufen. Deshalb war er dort oftmals von einer Menschentraube umringt. Eine Ausnahme bildeten die Städteexpresszüge nach und von Berlin, die am Wochenanfang und -ende von Bauarbeitern genutzt wurden, die in Berlin Aufbauhilfe leisteten. Diese Platzkartenkontingente übergab die DR an die Bezirksbauämter, die eigenständig verteilten. „Zivilreisende“ waren so, auch kurz nach der Abfahrt des Zuges, nie sicher, ob nicht doch noch ein Bauarbeiter mit einer Platzkarte auftauchte.

Die DB führte 1971 ein erstes elektronisches Platzbuchungssystem, speziell für internationale Schnellzüge, ein. Es basierte auf einem der ersten Großrechner (main frame). 1983 wurde ein leistungsfähigeres System in Betrieb genommen, das sich „EPA 80“ nannte und den Reservierungsverbund erweiterte. Die Spitzenleistung lag bei 100 000 Buchungen pro Tag. Ende 1984 waren in 520 DB-Fahrkartenausgaben 1 015 Datenstationen TA 1069 von Triumph Adler aufgestellt, die per Modem Zugriff auf den Großrechner hatten. Sie druckten neben den Fahrausweisen auch die Platzkarten aus und speicherten die Umsätze auf Disketten, die sie einmal in vier Wochen an den Großrechner sendeten. Kleinere Fahrkartenausgaben verwendeten für die schriftlich vorbestellten Platzkarten noch weiterhin die Edmonsonschen Pappdeckel.

Am 23. Mai 1981 hielt auch bei der DR die Elektronische Platzreservierung Einzug (System EPLA). Für EPLA wurden getrenn-

DB-Datenstation TA 1069 in den 1980er Jahren zum Fahr- und Platzkarten-Ausdruck
Quelle: DB Museum Nürnberg



te Schalter in den Fahrkartenausgaben eingerichtet, die im Gegensatz zum Fahrkartendruck eine Online-Verbindung zu einem Großrechner unterhielten. Als zentraler Großrechner kam anfangs ein Robotron EC 1040, später ein EC 1056 zum

Einsatz. Als Schalter-Terminal wurden der Bürocomputer Robotron A 5120 verwendet, der sich in dieser Anwendung PRT 20.1/20.2/20.3 nannte und via Modem mit dem Großrechner verbunden war. Auf dem Bildschirm war online die Platz-

Edmonsorsche Platzkarte der DB 1988 mit handschriftlichen Einträgen

Die 10-stellige Prüfzahl wurde von einem speziellen Algorithmus generiert und half, Fälschungen zu verhindern und die korrekte Verarbeitung der Platzkarten zu gewährleisten.

Sammlung Detlef W. Kettner.



50 DR		Ausgabestempel	
Bestell-Nr. 975 525 - VL Berlin Ag 300 08/78	Nr.	BLN OSTBF	11137 011
		500010560081	23.07.82
	Wir haben für Sie reserviert		
	1	von BERLIN STADT	nach GERA HBF
	Abfahrt	15.08.82	9
	Abteil NICHTRAUCHER	KL. 2	
	Platz- FENSTER		
	nummern 25		
0,50 M			

EPLA-Platzkarte
DR 1982
S a m m l u n g
W ü n s c h e

belegung sichtbar und es konnte live gebucht werden. Gedruckt wurde mit zwei Nadeldruckern Robotron K 6316 (1x Formulardrucker für Platzkarten mit Schneideeinrichtung und 1x als Listendrucker für die Laufkarten. Nicht alle Arbeitsplätze hatten zwei Drucker. Ein Teil der älteren PRT 20.1

hatte noch einen Typenrad-Drucker mit zwei Papierbahnen (Robotron SD 1156).

Die Sitzplätze konnten 60 Tage im Voraus gebucht werden. Auf 85 großen DR-Personenbahnhöfen gab es Reservierungsstellen für ca. 400 Ex- und D-Züge. Mit EDV-gerechter Antwort-Postkarte



EPLA-Terminal
PRT 20.1 der DR
1989 in Berlin-
Lichtenberg
ausschließlich
zum Platzkar-
ten-Ausdruck
Foto: ZBDR/
Zimmer



Reservierungs-Schnipsel für EC 218 Graz–Frankfurt (Main) Hbf, die das Zugbegleitpersonal im ÖBB-Park manuell über den Sitzen steckt. Für die Rückfahrt erhält ZuB 218 die Schnipsel für EC 1291 Frankfurt (Main) Hbf–Salzburg und muss diese bereits im Zulauf nach Frankfurt (Main) Hbf stecken.
Sammlung P. Grunenberg

konnten Platzkarten auch schriftlich bestellt und dann an jedem Fahrkartenschalter abgeholt werden. Ab Mai 1987 waren auch Reisezüge Richtung BRD und ČSSR buchbar. Das System EPLA wurde in die ČSSR (CSD) exportiert und hieß dort ARES.

Die DB führte 1989/90 ein bahneigenes „Integriertes Netz“ (IN) in X.25-Technik ein. Es handelte sich um paketvermittelte Standleitungen vom Fahrkartenschalter zu einem Zentralrechner in Frankfurt am Main. Das Gesamtsystem nannte sich „Kurs`90“ und bestand aus mehreren Teilen, die getrennt genutzt werden konnten. Ein Teil war das „EPA“ für die Platzreservierung. Der Zentralrechner im Rechenzentrum der DB Frankfurt wurde aus zehn Tandem Nonstop-VLX-Maschinen gebildet. Als intelligente Terminals in 580 Fahrkartenausgaben dienten rund 1000 PCD-2 (Xenix-386-Rechner) von Siemens, die über 40 MB-Festplatten, Schwarz-

Weiß-Bildschirmen, Tastatur und spezielle Billet-Drucker verfügten. Die Software stammte von der Bonner Firma Gikom. Ein einziges Terminal reichte aus, um die Funktionen Zugauskunft, Fahrkartenverkauf und Platzreservierung zu realisieren. Damit entfiel für die Reisenden das lästige mehrmalige Schlange stehen an verschiedenen Schaltern und man konnte bahnsseitig das „Best Choise“-Angebot unterbreiten. Für das DB-Management standen statistische Daten jetzt schon innerhalb von 24 Stunden zur Verfügung (bisher nur alle vier Wochen).

EPLA (DR) wurde im Januar 1991 auf EPA (DB) aufgeschaltet, sodass auch im Osten alle europäischen Reisezugverbindungen buchbar wurden. Erstmals konnten so bei der DR Platzkarten für Reisezüge von der DB zur DR gebucht werden.

Das Organisations- und Rechenzentrum der Deutschen Reichsbahn (ORZDR)

wurde im Februar 1992 geschlossen. Damit endete auch EPLA und wurde systematisch durch EPA-Komponenten ersetzt.

Eine große Herausforderung für das Zugbegleitpersonal (ZuB) aller Platzkarten führenden Reisezüge war die Markierung der vergebenen Plätze. Die DR versuchte es mit roten beschrifteten Papier-Laschen, die an die Sitzplätze gehängt wurden. Die DB steckte kleine beschriftete Papierschnipsel in die Rahmen oberhalb der Sitzplätze. Erst die elektronische Ansteuerung der Minidisplays an IC- und ICE-Sitzplätzen löste das Problem zufriedenstellend.

Das heute benutzte EDV-System der Deutschen Bahn AG greift auf eine einheitliche Reisezug-Datenbank zu und

stellt Platzkarten im Reisezentrum, am PC oder Handy (DB Navigator) und am Fahrkarten-Automaten aus. Eine neue Herausforderung ist die aufkommende Platzreservierung in Langlauf-Regionalzügen, z.B. RE1 Mannheim–Koblenz 330 km oder RE5 Elsterwerda–Rostock 400 km.

Quellen:

Persönliche Erinnerungen von Peter Grunenberg, Adorf (Vogtl) als aktiver Zugführer

„EPA 80-ein neues Platzreservierungssystem der Deutschen Bundesbahn“ von Fritz Timm, und Volker Bretschneider in DB-Report / Deutsche Bundesbahn. Hestra-Verlag Darmstadt, 1985, S. 53-58

<https://www.computerwoche.de/artikel/2815295/bundesbahn-faehrt-mit-tandem-auf-kurs-90.html>

Knorr-Bremse – ein Berliner Eisenbahnerbe

*Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von **Klaus Oschmann, Berlin***

Das Anfahren, das Beschleunigen und das Bremsen eines Zuges, notwendigerweise bis zum Stillstand, sind drei Phasen einer Zugfahrt. Die Verminderung der Geschwindigkeit verlangt von der technischen Ausstattung eine gute Funktionsfähigkeit und vom Personal ein hohes Maß an Aufmerksamkeit und Können. Die Forderung „Sicherheit vor allem“ verleiht den technischen Voraussetzungen zum sicheren Bremsen eine besondere Wertigkeit.

Ursprünglich war die Konstruktion der Schienenfahrzeuge sowohl für die Mitfahrt von Reisenden als auch für den Transport von Gütern den entsprechenden Straßenfahrwerken nachempfunden worden.

Das betraf auch die Bauteile zum Bremsen. Der Gespannführer konnte über eine mechanische Hebelkonstruktion mit Hilfe von Bremsklötzen auf die Räder seines Fahrzeuges einwirken und so eine Bremswirkung erzielen. Diese Art des Bremsens war auch zu Beginn der Eisenbahnfahrten üblich. Im Prinzip war fast jeder Waggon mit einer mechanischen Bremse versehen und mit einem besonderen Zugbegleiter, dem Bremser, besetzt. Auf Pfeifsignale der Lok leitete er den Bremsvorgang an seinem Fahrzeug ein bzw. löste die Bremsklötze wieder.

Steigungen und Gefälle im Gelände, höhere Geschwindigkeiten und längere

Verwaltungsgebäude der Knorr-Bremse AG in Berlin um 1913
Foto: Wilhelm Wendlandt (1859–1937)

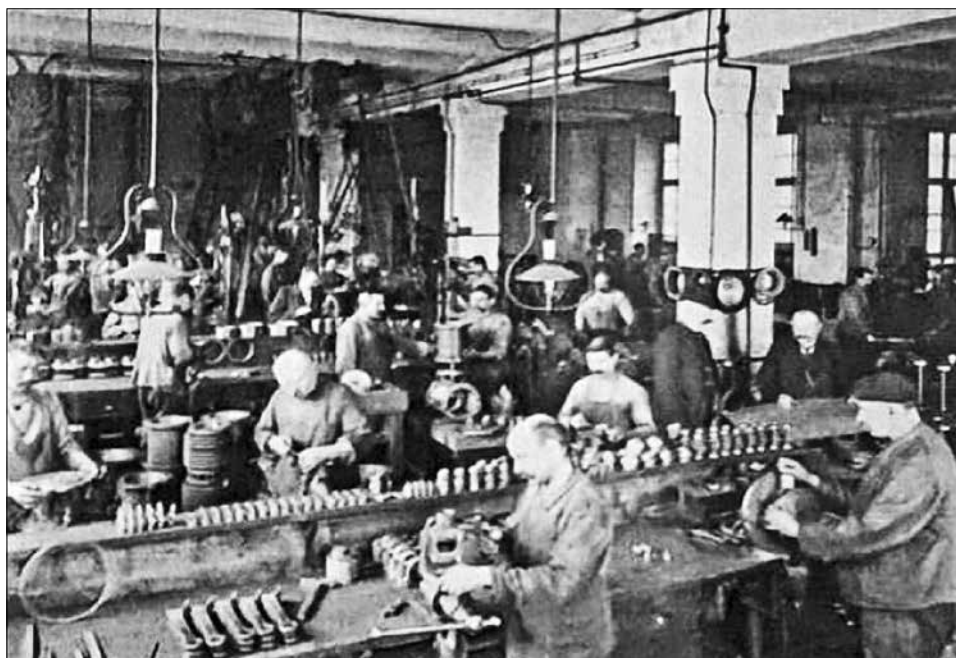


Züge stellten ständig höhere Anforderungen an die Bremsenrichtungen. Die Hebelbremsen wurden durch Spindel-, Schrauben- und Wurfhebelbremsen ersetzt oder ergänzt. Alle diese Bauarten waren nicht zukunftssträchtig, denn bereits um 1850 erreichten die Dampfloks bis zu 90 km/h und die Geschwindigkeit von Reisezügen sollte noch weiter gesteigert werden. Die Bremsen konnten aber keinen gleichmäßigen Bremsvorgang garantieren. Die Forderung an die Technik lautete: Alle Bremsen im Zug sollten durch eine Person, und zwar durch den Lokführer, bedient werden können. Es stand also die Aufgabe, eine durchgehende, auf alle Wagen wirkende, Bremse zu entwickeln. Eine erste derartige Bremse war die Seilzug-Hebelleinbremse. Mit Hilfe eines über alle Wagendächer des Zuges gespannten Seiles und angeschlossener Hebel konnte der Lokführer den Bremsvorgang einleiten und auflösen. Zeitlich folgend wurden Lösungen mit einem Wasserdruck-Bremssystem und auch mit elektrisch gesteuerten

Bremsen gesucht. Wie die Entwicklung gezeigt hat, lag die Zukunft förmlich in der Luft. Man begann eine Luftleitung durch alle Wagen eines Zuges zu führen und Druckluft als Steuermedium und Kraftspeicher für das Bremsen zu nutzen. Die Druckluft wurde durch eine Pumpe auf der Lok erzeugt.

Dem Deutsch-Amerikaner Georg Westinghouse (1846–1914) gelang 1869 in den USA die entscheidenden Erfindung, die Druckluftbremse. In Pittsburgh gründete er 23-jährig die Westinghouse Air Brake Company. Erste Bauformen hatten aber den großen Nachteil, dass bei Verlust des Luftdruckes, z.B. bei Zugtrennungen, die Bremswirkung verloren ging. Außerdem lag die Bedienung der Wagenbremsventile immer noch bei den Bremsern.

Später verlegte Westinghouse das Bremsventil auf die Lokomotive, in die Hand des Lokführers, d.h. die Bremser wurden überflüssig. Die Bremsen wirkten nun, wenn der Luftdruck sank, d. h. bei einer Zugtrennung blieb der Zug stehen. 1886



Montageabteilung bei Knorr-Bremse 1909

Unbekannter Fotograf

veröffentlichte Westinghouse eine exakte, noch heute erhaltene Dokumentation zur Automatischen Westinghouse-Bremse.

Der Berliner Georg Knorr (1859–1911) tüftelte über zwölf Jahre ebenfalls an der Druckluftbremse für Eisenbahn-Fahrzeuge. 1884 trat er in das Berliner Büro des amerikanischen Ingenieurs Jesse Fairfield Carpenter ein, der sich wenig erfolgreich um die Verbreitung der von ihm entwickelten Zweikammer-Druckluftbremse auf dem deutschen Markt bemühte. Knorr übernahm 1893 die Gesellschaft Carpenter & Schulze, die fortan mit dem Zusatz „Inh. G. Knorr“ firmierte und den Firmenstandort nach Berlin-Britz verlegte. Trotz der wirtschaftlich schwierigen Umstände gelang es ihm, das Unternehmen zu retten. 1900 konnte die Entwicklung der Knorr-Einkammer-Schnellbremse abge-

schlossen werden. Diese Neuentwicklung wurde ab 1905 bei den deutschen Bahnen für Güterzüge und bald als Einheitsbremse bei allen europäischen Bahnen eingeführt.

Die gestiegenen Anforderungen machten einen Ausbau der Produktionsstätten erforderlich. Knorr fand ein geeignetes Grundstück in der damaligen Landgemeinde Boxhagen-Rummelsburg, nördlich vom Bahnhof Stralau-Rummelsburg (ab 1933 Berlin Ostkreuz, vgl. Bahn&Modell, N° 52, Seite 11 ff). 1903 bis 1904 ließ er dort an der Neuen Bahnhofstraße ein Fabrik- und Verwaltungsgebäude für 170 Mitarbeiter errichten.

Gemeinsam mit Bruno Kunze, Dezerent für das Bremswesen im königlichen Eisenbahn-Zentralamt, entwickelte Knorr die Eisenbahn-Bremssysteme weiter. Sie wurden einfacher konstruiert, boten höhe-

re Betriebssicherheit und ermöglichten ein sanfteres Abbremsen von Zügen. Die Kunze-Knorr-Bremse war die erste mehrlössige Druckluftbremse für Güterzüge in Europa. Dennoch legte Knorr besonderen Wert darauf, dass seine Bremse mit der Westinghouse-Bremse kompatibel war, was ihre Verbreitung erleichterte.

Aus gesundheitlichen Gründen musste sich Georg Knorr bereits 1910 aus der Leitung seiner Firma zurückziehen und verstarb 1911. Mit der kurz vor seinem Tod vorgenommenen Umwandlung der Firma in eine Aktiengesellschaft war die weitere Erfolgsgeschichte des Unternehmens gesichert. In Abstimmung und im Zusammenwirken mit der Fahrzeugindustrie wurden in mehrjährigen Versuchen z.B. die mehrlössige Kunze-Knorr-Bremse für Güterzüge und die Hildebrand-Knorr-Schnellzug-Bremse zur Produktion- und Einsatzreife geführt. Die Firma Knorr beteiligte sich auch an der Vervollkommnung der Führerbremssventile und der Luftpumpen auf den Lokomotiven der Einheitsbaureihen.

1913 bis 1916 wurde die Knorr-Bremsen-Fabrik auf die Nachbargrundstücke erweitert, sodass schließlich zwischen Neuer Bahnhofstraße und Ringbahn (Berlin-Friedrichshain) ein riesiger Komplex von 160 Metern Länge entstand. In der Weimarer Republik entwickelte sich die Knorr Bremse AG zum größten Bremsen-Hersteller Europas. Mit dem Anstieg der Produktion insbesondere für die Eisenbahnindustrie, brauchte die Firma noch mehr Platz. Daher errichtete der Architekt Alfred Grenander 1922 auf einem Nachbargrundstück östlich der Ringbahn (Berlin-Lichtenberg) ein neues Hauptwerk, das mit dem



Lageskizze der Knorr-Fabrik-Gebäude nördlich von Berlin Ostkreuz

Grafik: Berliner Zentrum für Industriekultur

Stammwerk durch einen Tunnel unter der Ringbahn verbunden war.

Der Ingenieur und Erfinder Georg Knorr wurde zum Begründer eines Weltunternehmens. Mit seinem Namen verband sich von Berlin ausgehend die Entwicklung von Bremstechnologien für Schienenfahrzeuge, die wenig später auch auf Straßennutzfahrzeuge übertragen werden konnten. Dafür errichtet man 1940 bis 1942 einen monumentalen Neubau in Berlin-Marzahn.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, nach 40-jähriger Erfolgsgeschichte, wurden die Knorr-Erben im sowjetisch besetzten Sektor von Berlin enteignet. Sie verließen Berlin und gründeten 1946 die Knorr-Bremse GmbH in München neu. Der Standort am Bahnhof Berlin Ostkreuz und in Marzahn wandelte sich zum VEB Berliner Bremsenwerke. In Westdeutschland setzte die Süddeutsche Bremsen-AG München die



Das ehemalige Knorr-Bremse Hauptwerk an der Hirschberger Straße mit einem der vier markanten Türme im Jahr 2014, heute Bürohaus der Deutschen Rentenversicherung Bund Foto: Andreas Muhs

Produktion fort. Entwicklung und Vertrieb lagen bei der Knorr-Bremse GmbH. Beide fusionierten 1985 und nannten sich wieder Knorr-Bremse AG.

1991 übernahm die Knorr-Bremse AG wieder ihre Traditionswerke im Berliner Osten. In Marzahn produzierte sie seither Bremssysteme für Schienen- und Nutzfahrzeuge. In Friedrichshain und Lichtenberg stellte sie 1993 die Produktion ein und verkaufte die Gebäude mit Ausnahme ihres Gründungssitzes in der Neuen Bahnhofstraße, den sie bis 1995 zum firmeneigenen Museum umbauen ließ. Der restliche Teil der Stammmfabrik wechselte im August 2012 erneut den Eigentümer, wurde entkernt und ist mittlerweile an das Berliner Internetkaufhaus Zalando vermietet. Das ehemalige Hauptwerk in Lichtenberg beheimatet

heute die Deutsche Rentenversicherung Bund. In Berlin-Marzahn soll bis 2030 ein urbanes Stadtquartier entstehen. Berlins größtes Stadtentwicklungsprojekt wird u. a. ca. 1 000 Wohnungen und 370 Studentenapartments auf dem einstigen Betriebsgelände umfassen und den Namen „Georg-Knorr-Park“ tragen. Andere Produktionsstandorte in Deutschland sollen wegen des Lohngefälles nach Osteuropa verlagert werden.

Zum Tag der Schiene 2025 findet am 19. September eine Werksführung bei Knorr-Bremse Berlin, Georg-Knorr-Straße 4, 12681 Berlin statt.

Quellen:  **100 Jahre Deutsche Eisenbahn**
und Kiez, Magazin Lichtenberg
2018/19
<https://industriekultur.berlin>



Rollende Landstraße

Lothar Kuhne – Redaktion

Die Idee zur Rollenden Landstraße stammt aus dem 19. Jahrhundert als bereits Pferdefuhrwerke per Eisenbahn befördert wurden. Seit 1964 war in der Bundesrepublik der sogenannte „Huckepack-Verkehr“ im Gespräch. Am 22. Sept. 1967 stellte der damalige Bundesverkehrsminister Georg Leber sein „Programm zur Gesundung des deutschen Verkehrswesens“ vor. Teile des Lastkraftwagen-Fernverkehrs sollten auf die Schiene verlagert werden. Dafür wurde 1968 das Unternehmen „Kombiverkehr KG“ in Frankfurt am Main gegründet. Der erste Fahrplan sah vier Nord-Süd-Relationen in Westdeutschland vor, bahnseitig ausgeführt von der Deutschen Bundesbahn (DB).

Am 1. Juli 1969 fuhr der erste „nur“ mit Sattelauflegern beladene Kombiverkehrszug vom Terminal des Bahnhofs Frankfurt am Main Ost zum Terminal im



Bahnhof Hamburg-Rothenburgsort. Die Sattelaufleger mussten kranbar sein, was nur selten der Fall war. Ansonsten fuhr der komplette Lkw auf die Niederflurwagen (Bauart Simmering-Graz-Pauker) und das ganze wurde dann als Rollende Landstraße (RoLa) bezeichnet. Die Zugmaschine musste dabei als „verlorene“ Ladung mit transportiert werden.

Am 1. Oktober 1969 ging die Rollende Landstraße planmäßig ans Netz. Sie verband einmal täglich Köln mit Ludwigsburg bzw. Stuttgart und zurück. Die Lkws samt Fahrer waren ca. sechs Stunden unterwegs. So wurde die Autobahn von täglich 80 Lastzügen entlastet, während die Fahrer im Liegewagen schliefen oder ruhten. Die Zeit im Liegewagen galt als Ruhezeit und die Fahrer konnten ihre Tages-Lenkzeit am Zielbahnhof be-

Lkw-Verladung in den 1960er Jahren auf DB-Rungenwagen (Rmmso-33) mit abklappbaren Stirnwänden
Quelle: Spur Null Magazin Heft 57/2025





1969 werden bei der DB komplette Lkws auf der Rollenden Landstraße transportiert.
Quelle: www.ig-historischer-güterverkehr.de

ginnen. Leider war eine gleichmäßige Auslastung der Kombizüge in beiden Richtungen nicht gegeben.

Ein Jahr später folgte die erste Verbindung ins Ausland, zwischen Frankfurt/Ludwigsburg und Paris im unbegleiteten Verkehr. Ab 1972 fuhren Kombi-Direktzüge zwischen Hannover und Westberlin. Innerhalb von zehn Jahren entwickelte sich „Kombi-Verkehr“ zu einem gefragten Akteur. Das Unternehmen wurde Marktführer in Europa. 1984 vergab das Bundesverkehrsministerium zur weiteren Förderung des Kombiverkehrs, KfW-

Fördermittel, um den Straßenverkehr um weitere 500 000 Lkw-Fernfahrten zu entlasten. Dieses Geld wurde von vielen Transportunternehmen für die Beschaffung von kranbaren Sattelauflegern oder Wechselbrücken genutzt.

Seit der Aufnahme des Fährverkehrs 1978 nach Skandinavien reichte das DB-Kombi-Streckennetz von Trelleborg bis Verona, jährlich mit 230 000 Lkw-Sendungen.

In den 1980er Jahren wurde in der BRD ein neuer Niederflurwagen (Saadkms 690) für die Rollende Landstraße entwickelt. Die Wagen sind er-



Die Wechselbrücke ist ein beladbarer Container mit einklappbaren Standbeinen, die beim Absender ohne Kran von einer Zugmaschine unterfahren und zum Terminal gebracht wird. Dort braucht man dann doch einen Kran, um sie auf den Bahn-Flachwagen zu platzieren.
Foto: Göbel Fahrzeugbau



DB-Niederflurwagen Saadkms 690, wobei über mehrere dieser gekuppelten Wagen mit dem Lkw hinweggefahren werden kann.
Quelle: DB-Archiv

heftig länger und haben eine um 50 Prozent höhere Ladekapazität. In den zwei Drehgestellen laufen je acht extrem kleine Räder. Für die kranlose Be- und Entladung kann das Kopfstück wie eine Tür aufgeschwenkt werden.

Der Mauerfall 1989 eröffnete der Rollenden Landstraße neue Verbindungen nach Osten, vorerst in die DDR nach Leipzig, Dresden und Zwickau. Von Dresden aus wurde am 25. September 1994 eine Rollende Landstraße nach Lovisice in Böhmen eröffnet, da sich bis dahin jährlich ca. 500 000 „Brummis“ über das Osterzgebirge quälten. Am Grenzübergang Zinnwald wurden täglich etwa 1 000 Lkws abgefertigt. Das deutsch-tschechische Kombi-Verkehr-Pilotprojekt bot nun täglich zwölf Zugpaare durch das Elbtal an. Allerdings dauerte die Eisenbahnfahrt nur rund drei Stunden, sodass sich keine große

Ruhepause für die begleitenden Lkw-Fahrer ergab. 2003 transportiert diese RoLa 93 000 Lkws und war damit zu 76 Prozent ausgelastet.

Im Jahr 2000 geriet die Pünktlichkeit der DB AG in die Kritik. Deshalb gründete die Kombiverkehrs KG zusammen mit anderen Unternehmen ein eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Lokomotion GmbH München. Sie sollte speziell den starken Lkw-Verkehr über den Brenner auf die Schiene holen. Ein Jahr später erwarb auch die DB Anteile an diesem Unternehmen. Das Kapital und dann die Fahrzeugflotte wurden aufgestockt. 2001 erfolgte die Verkehrsaufnahme auf der Brennerachse, 2005 auf der Tauernachse, 2007 über die Tauerachse nach Slowenien, 2011 auf der Donauachse nach Ungarn und 2012 nach Tschechien. 2023 transportierte die Kombiverkehrs KG 815 467 Lkw-Sendungen.



Die Elbtal-RoLa mit DB-Niederflurwagen zum Transport von Kombi-Lkw in Dresden-Friedrichstadt – Der weiße Personenwagen „Rollende Landstraße“ läuft dann im Zug gleich hinter der Lok mit.
Quelle: MDR, Bildrechte: picture-alliance/ ZB | Matthias Hiekel

Bereits im Juni 2004 endete die RoLa zwischen Sachsen und Böhmen, da die neue Autobahn A 17 nach Prag die hohe Subventionierung der RoLa nicht mehr rechtfertigte. Dennoch verlagerte die Lokomotion GmbH im Jahr 2007 als erster Operateur in Europa eine Million Lkws auf die Schiene. Ein Jahr später reichten die Verbindungen bereits bis in den europäischen Teil der Türkei. In Deutschland und von Deutschland aus fuhren täglich 150 Kombi-Züge, eingespannt in ein Netzwerk, das 25 Länder verband.

Ab 2017 heißt die neue Herausforderung „Digitalisierung“. Die Lkw-Sendungen für eine RoLa können online gebucht werden. Im Jahr 2019 feierte man 50 Jahre Kombi-Verkehr in Deutschland. Während dieser Zeit hatte

sich technisch viel geändert, sowohl die Bahn-Waggons als auch die Straßenfahrzeuge. Eine wesentliche Neuerung ist der weltweit patentierte Helrom-Trailer-Wagen (HTW), den die Helrom GmbH Frankfurt am Main entwickelte und seit 2020 erfolgreich einsetzt. Transportiert werden nur die Sattelaufhänger (Trailer). Dazu braucht man kein Spezialterminal, denn die meisten Trailer sind sowieso nicht kranfähig. Eine asphaltierte Fläche neben dem Gleiskörper genügt. Der HTW-Eisenbahnflachwagen klappt seitlich auf, senkt sich ab und die Absender-Zugmaschine schiebt den Trailer rückwärts in die Wanne des HTW. Die Zugmaschine koppelt ab und fährt weg. Der HTW hebt sich mit dem Trailer und schwenkt zurück aufs Gleis.

Der Ver-/Entladevorgang benötigt nur wenige Minuten und kann vom Helrom-Serviceteam erledigt werden, d.h. die Lkws bringen die Trailer nur bis zu einem Parkplatz. Die Helrom-Mitarbeitenden kümmern sich um den Rest. Mit eigenen Zugmaschinen sorgen sie für eine ordnungsgemäße und sichere Verladung und eine pünktliche Abfahrt. Die Trailer werden in eigenen Helrom-Zügen ohne Zwischenstopp an den Zielort gefahren. Dort angekommen, werden die Trailer von Helrom entladen und stehen pünktlich auf einem Parkplatz zur Abholung durch eine Empfänger-Zugmaschine bereit. Die Helrom-Zugverbindungen reichen gegenwärtig von Düsseldorf/Braunschweig/Regensburg bis nach Verona/Wien/Lébény/Budapest. Durch den Wegfall von teuren Spezialterminals und einer integrierten Dienstleistung aus einer Hand öffnen sich neue Wege für die Rollende Landstraße, denn bisher fahren nur 2-3 Prozent aller Trailer mit der Bahn.

Eine spezifische Form der Rollenden Landstraße im Personenverkehr sind die Autoreisezüge, die ab den 1950er Jahren verkehren. „Huckepack am Stau vorbei“ hieß es bei der DB um 1980. Auch die DR bot Verbindungen von Dresden nach Budapest an. Die letzten Verbindungen stellte DB Autozug 2016 ein. Einzig der „Sylt Shuttle“ zwischen Niebüll und Westerland blieb unter der Federführung der DB AG erhalten. Die heutigen Autoreisezüge werden von drei anderen Betreibern vermarktet: Urlaubs-Express (Train4You), Österreichische Bundesbahnen und Bahntouristikexpress. Angeboten werden Nachtverbindungen von Norddeutschland nach München, Innsbruck, Villach oder Lörach.

Quellen:

- FAQ Rollende Landstraße: Warum sie nicht überall funktioniert | MDR.DE
- www.ig-historischer-güterverkehr.de/Nationaler-Kombiverkehr-von-1969-bis-2019/desktop/
- www.helrom.com

Helrom-Trailer-Wagen (HTW) mit abgesenkte und seitlich ausgeschwenkten Wannen (grün) am Be-/Entladegleis
Pressefoto Helrom GmbH



Die Eisenbahn in den Medien:

Eisenbahn und Internet

mit KI-generierten Bildern

Redaktion

Das Internet, speziell das World Wide Web, ist erst gut 30 Jahre alt. Aber die Ähnlichkeit zur Entwicklung der Eisenbahn ist verblüffend. Beide Systeme haben das Leben der Menschen entscheidend verändert, obwohl sie in sehr unterschiedlichen Zeiten und für unterschiedliche Zwecke entwickelt wurden. Beide revolutionäre Erfindungen verzeichnen bemerkenswerte Gemeinsamkeiten:

1. **Netzwerkverbindungen:** Beide Systeme schaffen weitreichende Netzwerke, die Menschen und Orte miteinander verbinden. Die Eisenbahn verbindet physische Standorte, während das Internet virtuelle Verbindungen weltweit herstellt.

Netzwerk aus Eisenbahn und Internet



2. **Lebensrhythmus:** Sowohl die Eisenbahn als auch das Internet haben die Art und Weise, wie Menschen leben und arbeiten, revolutioniert. Die Eisenbahn ermöglichte einen schnelleren Ortswechsel und den Transport von Gütern über große Entfernungen, während das Internet die weltweite Kommunikation der Menschen und den Zugang zu Informationen radikal verändert hat. Niemand braucht mehr eine Postkutsche oder ein gedrucktes Lexikon.



Lebensrhythmus mit Eisenbahn und Internet

3. **Entwicklungsschub:** Beide Technologien haben wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen erheblich beschleunigt. Die Eisenbahn trug zur Industrialisierung und Urbanisierung bei, indem sie den Transport von Arbeitskräften, Rohstoffen und Produkten erleichterte. Das Internet spielt eine ähnliche Rolle in der digitalen Wirtschaft, indem es neue Geschäftsmodelle und Märkte erschließt. Online-Handel und Soziale Medien sind aus dem heutigen Leben nicht mehr wegzudenken.

Entwicklungs- schub durch Eisenbahn und Internet



4. Infrastruktur: Beide Systeme erfordern eine moderne, umfassende Infrastruktur. Die Eisenbahn benötigt ausreichende Gleise, Bahnhöfe und Züge, während das Internet auf leistungsfähige Netzkabel, Server und Datenzentren angewiesen ist.

5. Zugang: Sowohl die Eisenbahn als auch das Internet brauchen einen unkomplizierten Zugang. Im Personenverkehr sind es barrierefreie Lauf- und Fahrwege, im Internet moderne Browser, spezielle Webseiten und Apps. Die Verbindung von beiden ermöglicht einen neuen Zugang zu Bahndienstleistungen

Bahnhofs-Infrastruktur im Zeitalter des Internets



(Auskunft, Online-Tickets, Zugverfolgung, Personalwerbung usw.).

Diese Parallelen zeigen, wie technologische Innovationen tiefgreifende und weitreichende Auswirkungen auf die Gesellschaft und den einzelnen Menschen haben können. Viele unserer Vorfahren mussten von der Eisenbahn erst überzeugt werden, da sie keinen großen Sinn darin sahen, ihren Heimatort zu verlassen. So ähnlich ist es dann vielen mit dem jungen Internet gegangen. Die technischen Anforderungen waren hoch, die Zugriffszeiten lang und der Inhalt begrenzt. Dennoch sind heute Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn und Highspeed-Zugriffe im In-

ternet keine Seltenheiten mehr. Beides zu vereinigen ist gegenwärtig der Anspruch zumindest im Fernverkehr. Die Funkmasten an der Strecke und die Breitband-Ausrüstung der Züge müssen optimal zusammenarbeiten, so dass das WLAN am Platz für viele Reisende gleichzeitig zur Verfügung steht. Heute muss es daher heißen – „Eisenbahn mit Internet“ oder „Das Internet muss mitreisen!“

PS: Die obigen KI-Bilder sind nicht ganz ernst gemeint. Sie sollen nur demonstrieren, was herauskommt, wenn man einem KI-Bildgenerator (hier Copilot) die Aufgabe stellt, Eisenbahn und Internet zu verbinden.



Zugang zu Bahndienstleistungen über das Internet

Die Geschichte unserer BSW-Hotels:

BSW-Strandhotel "Seestern" Baabe auf Rügen

Lothar Kuhne – Redaktion

Rügen ist die größte deutsche Insel, gelegen in der Ostsee auf 54° N, 13° O. Nur der zwei Kilometer breite Strelasund trennt sie vom Festland. Der Rügendamm mit der Ziegelgrabenbrücke wurde 1936 eingeweiht. Seitdem kann man die Insel auch per Bahn erreichen.

Unser BSW-Hotel liegt im Ostseebad Baabe auf der Südostseite von Rügen, auf der Halbinsel Mönchsgut. Im Jahre 1889 wurde am Baaber Bodden ein kleiner Naturhafen (Bollwerk) errichtet. Den benutzten erste Urlauberschiffe. Daraufhin wurde 1895 auch das erste Hotel in Baabe eröffnet. Im Zuge dessen entstanden weitere Pensionen und Unterkünfte.

Seit 1899 verkehrt hier eine 750-mm-Schmalspurbahn. Sie wurde von der Firma Lenz&Co. gebaut und gehörte zum Rügenschon Kleinbahnnetz, das zu seinen

besten Zeiten um die 100 Kilometer umfasste. Der 24 Kilometer lange Abschnitt Putbus–Baabe–Göhrren war der wirtschaftlichste. Daher gibt es ihn auch heute noch. Er wurde 1976 unter Denkmalschutz gestellt. Diese Kleinbahn betreibt die Pressnitztalbahn (PRESS) unter dem Namen „Rügenschon Bäderbahn“ (RBB). Sie ist keine Museumsbahn, sondern gehört zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Eisenbahnfans fahren mit ICE oder RE bis zum Bahnhof Bergen auf Rügen. Hier wechseln sie auf die Regionalbahn nach Putbus und dort auf die Kleinbahn nach Baabe. Beide betreibt die PRESS, d.h. es gelten keine DB-Freifahrtscheine. Natürlich kann man mit dem ICE auch weiterfahren bis zum Ostseebad Binz. Von dort sind es nach Baabe nur noch wenige Kilometer mit dem Bus.

Die Bahnstrecken auf Rügen
Quelle: NordNord West





„Ernst-Kamieth-Erholungsheim“ um 1980
Alte Postkarte

Der Standort „Strandstraße 43“ ist seit fast 100 Jahren als Adresse für Gastlichkeit bekannt. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden Gäste im „Café Winkler“ bedient. In den 1960er Jahren entstand das „Ernst-Kamieth-Erholungsheim“ der Reichsbahndirektion Halle. Über 30 Jahre

lang freuten sich viele Eisenbahner-Familien über die Möglichkeit, an solch exponierter Stelle ihren wohlverdienten Urlaub verbringen zu dürfen.

Am 25. Juni 1998 war der erste Spatenstich für ein neues Haus und bereits am 22. Mai 1999 konnten die ersten Gäste

Frontansicht des BSW-Strandhotels Seestern seit 1999

Quelle: Expedia Affiliate Network





Der Pfeil markiert das Hotel unweit vom Strand.

Quelle: www.baabe.de

begrüßt werden. Die offizielle Eröffnung des heutigen BSW-Strandhotels "Seestern" fand am 17. Juni 1999 statt. Unter dem Motto „Ruf nach Rügen – Die See hat einen neuen Stern!“ luden der damalige Vorsitzende des BSW-Hauptvorstandes Dr. Helmut Sattler und Matthias Kurth, damaliger BSW-Hauptverantwortlicher für die Erholungseinrichtungen, rund 80 Gäste zum festlichen Abendessen ein. Dr. Sattler überreichte dem damaligen Pächter Siegfried Peiß den „Schlüssel zum Erfolg“, welcher heute noch in einer Vitrine zu sehen ist. Auf den ersten Pächter folgte bald der zweite. Peter Schöfl führte dann das Haus zehn Jahre. Seit dem 1. Oktober 2009 wird es mit 43 Zimmern in BSW-Eigenregie betrieben. Hoteldirektor ist jetzt Raik Granzin.

Unser BSW-Hotel in der Strandstraße hat eine einmalige Lage, nur 100 Meter vom Strand entfernt, 550 Meter zum Zentrum und 750 Meter zum Kleinbahnhof Baabe. Die Strandstraße ist der „Boulevard“ des 900 Einwohner-Ortes Baabe. In den Sommermonaten wird sie von einer doppelten grünen Baumreihe geprägt, welche den Eindruck erweckt, als würde

man durch einen grünen Tunnel gehen. Kein anderes Hotel in Baabe liegt so nah am Strand wie unser „Seestern“. Der markante Turm sowie der leuchtend gelbe Anstrich geben dem Haus sein unverwechselbares Äußeres.

Ein toller Ausflug bei schlechtem Wetter ist das Eisenbahn&Technik Museum Rügen in Pora. Hier stehen überdacht die schwerste Dampflokomotive Europas (eine sowjetische P 36 von 250 Tonnen), Loks der BR 03, 23, 44, 52, E 18, E 44, V 200, ein Berliner S-Bahn-Wagen, weitere Kleindieselloks und einige andere Wagen (Adresse: Proraer Allee 119, 18609 Binz OT Prora). Das Museum hat wie unser BSW-Heim ganzjährig geöffnet.

KONTAKT:

Strandstraße 43

18586 Ostseebad Baabe

Tel.: 038303 910

E-Mail: seestern@stiftungsfamilie.de

Rezensionen

„150 Jahre Eisenbahnen im Jülicher Land 1873–2023“

Band 1: Von der Postkutsche bis zum Zweiten Weltkrieg

von Klaus Wölfle, 320 Seiten, 576 Farb- und s/w-Abbildungen, Softcover, Hochformat 30x21 cm, 1,35 kg, Herausgeber: Eisenbahn-Amateur-Klub Jülich e.V., Verlag: Fischer-Jülich, 1. Auflage 2024, ISBN 978-3-87227-873-9, € 29,90

Helga Kuhne – Redaktion

Das vorliegende Buch stammt vom Autor Klaus Wölfle, der im Wirkungsbereich des Eisenbahn-Amateur-Klubs Jülich gereift ist und auch schon für Bahn&Modell geschrieben hat (s. Heft 34, Seite 32 ff). Der Klub entstand 1976 unter dem Dach des BSW, hat sich aber später von diesem wieder getrennt. Jetzt liegt Band 1 vor. Der Band 2 zum obigen Thema soll bis Ende 2025 folgen und wird den Zeitabschnitt ab 1945 beinhalten.

Jülicher Land? Ich habe nie zuvor davon gehört, werde aber bald aufgeklärt, dass es sich um das Dreieck Köln–Aachen–Mönchengladbach rund um die alte Eisenbahnerstadt Jülich handelt. Wer sich in der Eisenbahn-Literatur etwas auskennt, wird wohltuend bemerken, hier sind in der Aufarbeitung der Geschichtsdaten „neue Wege“ beschritten worden. Da liest man z.B. nichts vom Eisenbahnpionier Friedrich List, der sich 1833 in Leipzig für die Einrichtung eines deutschen Eisenbahnnetzes eingesetzt hatte, denn List dachte (und das war damals schon revolutionär genug) „deutsch“ und hat keine



Strecke von Köln ins Ausland vorgesehen. Es lag an dem Zufall, dass Köln und Belgien 1830 gleichzeitig Probleme bekamen (Köln: hohe holländische Rheinzölle, Belgien: fehlender Rhein-Zugang) und eine gemeinsame Eisenbahn als Lösung dafür erkannten, völlig isoliert von späteren Netz-Ideen. Stattdessen führt die Spurensuche des Autors zu den alten Römern, die Straßen anlegten, in deren Verlauf „die Eisenbahn mühsam ihren Weg nach Jülich fand“. Von Anfang an liest sich alles sehr kurzweilig, spannend, informativ.

Obwohl erst im zweiten Band vorgesehen, wird bereits im ersten Band eine gravierende Zeit angedeutet, die Erinnerungen weckt. Die Zeitabschnitte greifen einander über, was sich nicht immer vermeiden lässt. Parallelen in den 1960er und 1970er Jahren zum Osten, in Sachsen und

seiner Lommatzscher Pflege (auch hier fanden im großen Stile Rübenverladungen statt), tun sich auf und machen neugierig. Der Autor beschreibt eine spezielle Situation: „Im Herbst sehen Sie Güterwagen, hoch beladen mit Zuckerrüben. Sie sehen lange Schlangen von Treckern mit Rübenanhängern auf dem Weg zur Zuckerfabrik und Sie erblicken die Strecke der Jülicher Kreisbahn nach Puffendorf, wo in jedem Dorf eine Rübenverladung eingerichtet ist und die Bauern ihre süße Feldfrucht in Eisenbahnwaggons kippen.“ Klaus Wölflé offenbart an anderer Stelle im Buch, dass der „herbstliche Rüben-duft für ihn ein elementares Stück Heimat bedeutet“ und macht sich dadurch sehr sympathisch. Aber dann gibt es keine Parallele mehr: „Sie sehen Gleise. Viele Gleise, überall, auch auf den Dörfern und können miterleben, wie von Jülich die letzten Triebwagen nach Aachen Nord und Mönchengladbach fahren, eine gespenstische Ruhe in den Bahnhof einzieht, die Strecken, die von ihm ausgehen, immer weiter verkürzt und einige schließlich ganz abgerissen werden.“ Zum Glück hatte der Kreis Düren im Jahre 1993 das Bahnsterben gestoppt, ein Modellprojekt gestartet und den verwaisten Gleisen wieder Leben eingehaucht. „Sie sehen einen Zugverkehr von einer Dichte, wie es ihn hier noch nie gegeben hat, und der zum Vorzeigeobjekt für ganz Deutschland und die deutsche Bahnreform wird.“ Näheres wird sicher im Band 2 behandelt.

Band 1 – „Von der Postkutsche bis zum Zweiten Weltkrieg“ – beschäftigt sich ausgiebig mit der Vorgeschichte, Entstehung und Blütezeit der Bahnlinien und des Eisenbahn-Ausbesserungswerks Jülich. In-

teressant zu lesen ist auch im Kapitel 4.3 unter der Schlagzeile „Wie der NS-Staat sich selbst, seine Eisenbahn und vieles Andere in die Katastrophe führt (1939–1945)“. Jülichs Nähe zur belgischen und niederländischen Grenze und dessen Auswirkungen auf das Eisenbahnwesen werden hier sehr deutlich dokumentiert – auch schon im Ersten Weltkrieg und in den folgenden zehn Jahren französisch-belgischer Besatzungszeit. Überhaupt liest man sich an den politischen, wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen schnell fest. Es ist eine interessante Lektüre für Eisenbahn- und Geschichtsinteressierte gleichermaßen. Der Schreibstil ist locker und unterhaltsam. Auf 320 Seiten wurde ein umfangreiches Wissen zusammengetragen, unterstützt durch die vielen Fotos, Zeichnungen und Faksimiles. Dazu kommen noch 623 Fußnoten mit erweiterten Fakten, die auch sehr aufschlussreich sind.

Band 1 behandelt außerdem das Sonderthema: „Tagebau-Bahnen im Braunkohle-Revier Weisweiler/ Hambach, 1900 bis heute“. Wer glaubt, tiefe Einschnitte in die Landschaft und rauen E-Lok-Betrieb über schlammige Gleise hätte es nur in der Lausitz gegeben, wird hier ins Staunen kommen. Wenn man diese 90 Seiten liest, bekommt mancher Modellbahner vielleicht Lust, so etwas in Teilen nachzubauen. Schwertransporter für Großtrafos gibt es als Modell zuhauf, rar sind jedoch reine Tagebau-Lokmodelle, aber immerhin gibt es welche in Spurweite H0m, fand der Autor heraus. Es sind „Fantasiemodelle“, ähnlich der rheinischen EL 4, als professioneller 3D-Druck (siehe https://www.dtlw.org/shop_produkte/Tagebau-Lok-H0m-DC-2x-Glockenanker-p307392188).

Als Messing-Ätzbausatz gibt es auch die LEW-EL 3 der Firma Klunker (siehe <https://modellbahn-klunker.de/nenngruesse-h0/grubenbahn/>). Dazu gehören Kohle- und Abraumwagen in H0m.

Buch-Bestellungen bitte über www.eakj.de (Eisenbahn-Amateur-Klub Jülich e.V.).

Vorschlag des Autors für ein Modellbahn-Thema:

Ein kleiner Unterwegs-Bahnhof im Jülicher Land bietet, obwohl alle Strecken eingleisig waren, tolle Spielmöglichkeiten: Man kann alle möglichen langen Güterzüge, Lokzüge auf dem Weg zum RAW, seltene Loks, einzelne RHEINGOLD-Wagen, Stückgut-Triebwagen, Militärzüge, schwere Schnellzugloks vorbeischieben (als "Paradestrecke"), ohne dass man in Erklärungsnot gerät. Als Massengutzüge sind sie ohne Weiteres glaubhaft: Zuckerrüben-Ganz- oder Brikettzüge aus E-Wagen, lange Kohlezüge mit Fc-Wagen oder sogar Erz in Fads-177-Wagen (in H0 altes Lima- oder neues Brawa-Modell), ab Ende der 1980er Jahre auch Kalk-Ganzzüge aus Silowagen zur Entschwefelung. Auch Trafotransporte sind möglich, ohne ein Kraftwerk bauen zu müssen. Kurzum: Man hat alle Vorzüge einer Industrie-Bahn, ohne sie zu realisieren. Von daher ideal für betrieblich orientierte Modelleisenbahner, die nicht so gerne Industrielandschaften bauen, sondern einfach vorbildgetreue Züge fahren möchten. Einzige Kehrseite der Medaille: Landschaftlich hat das Jülicher Land wenig Reize zu bieten – bis vor 40 Jahren gab es dort noch nicht einmal einen Berg.

„Bahn-Bingo – GESCHICHTEN, DIE ANKOMMEN“

von Mark Daniel, 160 Seiten, Taschenbuch, Hochformat 12 x 19 cm, Eulenspiegel-Verlag, 1. Auflage 2025, ISBN 978-3-359-03073-7, € 12,00

Helga Kuhne – Redaktion

Eine Bahnfahrt in Deutschland hat Potenzial für Leidensgeschichten. Über die Eisenbahn kann in unserer Zeit fast jeder einen Kommentar abgeben oder sein Urteil fällen. Viele haben ihre persönlichen Erfahrungen und wollen im großen Austausch mitmischen. Meist fällt die Bilanz geringerschätzig aus – die



Bahn ist am Ende, schlimmer geht es gar nicht. Die Hämte tut weh, ist aber nicht immer angebracht, wie wir bald wissen werden.

Mark Daniel, geboren 1967, wuchs im westfälischen Witten auf, studierte in Bochum Theater-, Film- und Fernsehwissenschaften und arbeitet seit Anfang der 1990er Jahre bei der Leipziger Volkszeitung. Seine vorliegende kurzweilige Lektüre ist wohltuend. In seinem Paperback-Büchlein nimmt er die Bahn, deren Mitarbeiter und letztlich auch die Kunden auf die Schippe. Sein Credo, das er einem DB-Angestellten in den Vorbemerkungen in den Mund legt: „Pannen gibt es nicht, das ist Programm. Unterhalten ohne aufzuhalten!“

24 Kurzgeschichten reihen sich in Wagen 1-17 und 19-25 aneinander, meist getrennt durch kleine Einsprengsel, genannt „Durchsagen“. Wagen 18 fehlt und die „Durchsage“ nach Wagen 17 erklärt diesen Umstand: „Sie haben es sicher schon gemerkt: Wir haben unseren Zug zu heiß gewaschen, er ist etwas eingelaufen – weswegen unserem ICE heute Wagen 18 fehlt.“ Schon allein diese Durchsage macht gute Laune und relativiert den eigentlichen Anlass, allerdings führte kein ICE jemals 24 Wagen, auch in Doppeltraktion nicht.

In den drei ersten Wagen beschäftigt sich der Autor mit dem Deutschland-Ticket. Im Wagen 1 auf Seite 8 beschreibt er eine Reise im ersten Jahr des Deutschland-Tickets so sarkastisch, dass man eigentlich als Leser froh ist, dass diese Zeit vorbei ist: „Ich stehe am Gleis 2, umzingelt von einer Masse aus Menschen, von denen jeder Einzelne weiß: Ich erreiche mein Ziel nur, wenn

ich die anderen aus dem Weg räume. [...] Zu allem Übel habe ich mir einen nicht zu unterschätzenden Nachteil verschafft: Ich will nicht nur mich in eins der wenigen Abteile zwingen, sondern auch mein Fahrrad.“ Eine Zugbegleiterin gesteht: „Schlimmstes Reizwort in diesem Zusammenhang ist Fahrrad. Ich habe die Räder alle gehasst. Leute mit Rad wollten auf Biegen und Brechen mit, obwohl definitiv kein Platz war.“ Zu den Stoßzeiten blieb sie an den Türen stehen und hob die Hand, wenn das Limit erreicht war. Nicht alle wollten das verstehen. Zugbegleiter könnten Bücher schreiben über Szenen in Zügen. Der Autor sagt drüber: „Die Reisenden geben ein komprimiertes Spiegelbild der Gesellschaft ab. Sie stehen und sitzen alle hier: die Schnösel, die Bedürftigen, die Sozialen, die Eigenbrötler, die Welt-offenen, die Verschwörer, die Normalos und die Exoten.“

Im Wagen 2 auf Seite 13 spielt sich eine Szene in einer Kasseler Straßenbahn ab, wo doch tatsächlich mit dem Deutschland-Ticket ein Umzug realisiert wird: „Ist doch viel billiger als ein Transporter“, meint der Protagonist.

Und schließlich im Wagen 3 auf Seite 18 beschreibt der Autor wie das Neun-Euro-Ticket entstanden sein könnte, durch einen sicher nicht ganz erstgemeinten BESCHLUSS MIT WUMMS der Ampel-Koalition.

Dann, viel weiter hinten, im Wagen 12 lernt der Leser den Lebenslauf von Heiko Grauel, der Stimme der DB AG, kennen. Grauel sagt im wahren Leben das Eintreffen der Züge, Gleiswechsel oder Verspätungen an, natürlich mit der perfekten Stimme, die bei jedem An-

lass freundlich und warm klingen muss. Heiko Grauel, 1974 geboren, nahm an einem Wettbewerb der DB AG 2018 teil und gewann. Der Autor sagt über Grauel: „Sein Bariton klingt wie die Einladung, sich auf einem gemütlichen Teppich auszubreiten, der dicht geflochten ist aus warmen, weichen Stimmbändern und auf dem man die Zeit ausklinken möchte.“ Grauel hat natürlich auch eigene Erfahrungen mit seinen Ansagen. Einmal stand er am Frankfurter Hauptbahnhof und wollte nach Köln fahren. Plötzlich hörte er sich selbst durch den Lautsprecher sagen: „Dieser Zug fällt aus“. „Da konnte ich mich einen Moment lang nicht leiden“, sagt der gebürtige Hesse aus Hanau. Und weil wir gerade im westlichen Teil Deutschlands sind, hier die Durchsage nach Wagen 24: „Nächster Halt: Essen Hauptbahnhof. Next stop: Food Central Station.“

Der Text im Wagen 16 beschäftigt sich mit der Lautstärke im Reisezugwagen, über das Miteinander, die gegenseitige Rücksichtnahme der Menschen überhaupt. „Das Abteil ist erstaunlich leer, der Geräuschpegel niedrig. Angenehmes Grundrauschen über Schienen. Gedankenverlorene Blicke durch mild getönte Fenster. Nett hier. Sehr ruhig auch. Kein Gelaber nirgends. Lediglich einen Nachteil hat die Stille: Wenn sie zu Ende ist, tut es besonders weh. Wie von Starkstrom durchpulst schreckt das komplette Abteil hoch, als ein Klingelton die Idylle zerreißt: das auf volle Hütte gestellte Handy aus einem Zweiersitz ganz vorn.“ Der Autor lässt sich nun über die lieben Mitreisenden aus unter der Überschrift „LAUT IST SCHLIMMER ALS LEBERWURST“. Der Leser ahnt schon, was

da noch auf ihn zukommt. Irgendwann wird dann die Frage gestellt, was noch so nervt. Die Antwort: „Die Leute, die mich daran hindern, im Zug Trompete zu üben.“

Der Leser erfährt im Wagen 21 auch Hintergrundwissen zu Zugverspätungen, die es früher nicht gab. Die Erstmeldung dazu lautet meist: Brandalarm im Zug. Deshalb hält der Zug auf freier Strecke. Die Untersuchung ergab Haarspraymissbrauch auf dem Klo, denn Rauchmelder unterscheiden nicht zwischen Wasserdampf, Sprühnebel oder Brandqualm.

Das Wissen von Mark Daniel auch über die Geschichte der Bahn ist beachtlich und in den Kurzstorys schön miteinander verzahnt. Zwei kleine Fehlerchen haben sich dennoch eingeschlichen, die der Rezensentin aufgefallen sind. Die erste deutsche Ferneisenbahn zwischen Leipzig und Dresden ging im April 1839 in Betrieb und nicht, wie der Autor schreibt, ein Jahr früher. Dass die Central-Werkstätte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 1963 gegründet worden sei, ist offensichtlich ein Tippfehler. Das Gründungsjahr war sicher 100 Jahre früher. Das tut dem Büchlein aber keinen Abbruch. Es zu lesen, ist ein Vergnügen. Es gibt der Deutschen Bahn AG Aufwind, streichelt die Seele und lenkt auch von den vielen Unliebsamkeiten ab, an denen nicht immer das Unternehmen Zukunft schuld ist.

Noch eine letzte Durchsage: „Sehr geehrte Damen und Herren, wir bitten Sie darum, uns NICHT dabei zu helfen, Verspätung zu sammeln durch Blockieren der Türen. Das bekommen wir schon ziemlich gut selber hin.“

„Erlebnisse einer Bahnreise in den 70er Jahren“

Mit der Deutschen Bundesbahn entlang der Grenzen Westdeutschlands

von Günter Holle, 96 Seiten, div. Farb- und s/w-Abbildungen, Festeinband, Sonderformat 23 x 24 cm, transpress Verlag Stuttgart, 1. Auflage 2025, ISBN 978-3-613-71742-8, € 19,95

Helga Kuhne – Redaktion

„Die beste Bildung erfährt ein gescheiter Mensch auf Reisen.“ Mit diesem „Bonmot“ von Goethe beginnt und endet dieser historische Bericht über eine Rundreise um die Bundesrepublik Deutschland vor 50 Jahren. In 37 verschiedenen Zügen legte der Autor vom 8. bis 18. Juli 1970 ca. 3 260 Kilometer zurück. Dabei benutzte er alle Reisezugarten, außer dem Trans-Europa-Express (TEE). Noch gab es Raucher- und Nichtraucher-Abteile und auch im Speisewagen konnte man sich nach dem Menü noch eine gute Zigarre oder eine Zigarette anstecken.

Die Eisenbahn-Rundreise beginnt und endet in Frankfurt (Main) Hbf, der 1973 mit „Frankfurt (M) Hpb“ ausgeschrieben war (s. Seite 95). Die erste Tagesreise führt über Aschaffenburg, Würzburg, Bamberg bis nach Hof in Bayern ganz oben, die letzte von Kassel zur Mainmetropole Frankfurt zurück. Dazwischen liegt viel Sehenswertes an Landschaft, Kultur und Architektur. Und natürlich kommen auch Berichte über und zur Eisenbahn nicht zu kurz.

Ob der Autor seine Eindrücke als junger Mann oder als älterer Herr (Jahrgang 1947) aufgeschrieben hat, ist nicht klar zu



erkennen. Auf Seite 19, 2. Absatz, schreibt er „Heute ist Hof eine periphere gelegene Industriestadt ...“ Ja, wann ist heute? Für seine Rundreise nutzt er auf den Seiten 4/5 Kartenmaterial mit der Infrastruktur von 2024. Dafür stammen die Bezirkskarten ab der Seite 8 aus dem Jahr 1971, aus dem DB-Prospekt „Kleine Reisen mit dem Entdeckerspaß“. Sie bilden die Haupt- und Nebenstrecken der jeweiligen Gegend ab, lassen aber die gewählten Rundreisestrecken nicht erkennen. Diese Diskrepanz geht einem aufmerksamen Leser erst sehr langsam auf. Inzwischen sind immerhin 55 Jahre vergangen und viele Nebenbahnstrecken existieren gar nicht mehr.

Die Begriffe „Sowjetzone“ oder „Zonengrenze“ im Text muten 2025 sehr archaisch an. Sie lassen den Eindruck entstehen, dass man es mit etwas Überholtem zu tun hat. Leser in Ostdeutschland wird das besonders auffallen.

Trotzdem: Das Buch ist ein schöner Mix aus Statistik über die Eisenbahn, Beobachtungen von diversen Situationen, Geografie, Geschichte und Kunst. Bis ins Detail wird z.B. die Entwicklung der Groß-

diesellokomotive V 200 und auch anderer Lokomotiven beschrieben. Technik-Interessierte, die die gesamte Reise gedanklich miterleben können, kommen voll auf ihre Kosten. Der Autor weiß, wovon er schreibt, wenn er z.B. im Reisezugwagen sitzt und empfindet: „... weiche Federung und Schwingungsdämmung ergeben einen hohen Fahrkomfort.“ An anderer Stelle schreibt er „Polternd und stoßend rollt [...] der Zug über die zahlreichen Weichen aus dem Bahnhofsbereich.“ Der Leser fährt später im Schienenbus – dem „Retter der Nebenbahnen“ – gedanklich mit und erlebt Folgendes über der im Dienst befindlichen Eisenbahner: „Bei jeder Station das gleiche Bild bei Abfahrt des Zuges: trotz der großen Hitze tritt der Fahrdienstleiter in korrekter Uniform – schwarze Hose, weißes Oberhemd mit Krawatte, blaues Jackett, rote Mütze – in das Blickfeld des Fahrzeugführers, lächelt freundlich, hebt die grüne Kelle und gibt den Abfahrtsbefehl mit der Trillerpfeife.“ Sehr anschaulich werden ebenso die durchreisten Landschaften und Sehenswürdigkeiten der Städte und Dörfer im Stil einer Reportage beschrieben. Viel Wissenswertes wird so vermittelt, immer den Reisezug, in dem sich der Autor befindet, im Hintergrund. Das Aufgeschriebene erinnert an einen guten Reiseführer, der viele Geschichtsdaten parat hält. So ist z.B. Bamberg wert, einen Zug zu überspringen und mit dem nächsten weiter zu fahren, um einen Rundgang durch die Stadt zu ermöglichen. Der Leser erfährt, dass der Bamberger Dom eines der Fundamente war, auf denen das „Heilige Römische Reich Deutscher Nation“ ruhte und für das König Heinrich II. 1004 den Grundstein legte und wo er begraben ist.

Die größeren Städte, die die Züge mit Günter Holle passieren, werden kurz und knapp, aber inhaltsreich beschrieben. So wird dem Leser der Komponist Max Regger nahe gebracht, der in Weiden (Oberpfalz) seine berühmten Orgelwerke schuf. Auch der Bodensee, das „Schwäbische Meer“, wird eingehend beschrieben. Friedrichshafen ist eng mit der Geschichte der Luftfahrt verbunden. Hier startete das erste Luftschiff, das nach seinem Erbauer GRAF ZEPPELIN benannt wurde.

In Freiburg im Breisgau liest man von einer Eisenbahner-Kantine auf den Bahnanlagen, die „eine Einrichtung des Sozialwerkes der DB und daher nur dem Eisenbahnpersonal und deren Angehörigen vorbehalten“ ist.

Als Leser lernt man eine ganze Menge hinzu. Auch merkt man dem Autor seinen Beruf „Lehramt für Englisch und Geographie“ an, das dem Buch natürlich gut tut. Es ist kurzweilig und lässt Wehmut aufkommen, denn bei der Eisenbahn ist manches aus dieser Zeit endgültig vorbei.

Der Autor Günter Holle ist nach wie vor ein begeisterter Bahnfahrer. Am 3. März 2025 wurde er in Spanien Bahnkilometer-Millionär. Über 80 Länder der Erde bereiste er inzwischen mit dem Zug – immer auf eigene Faust und eigene Gefahr. Und ein weiteres Buch ist in Vorbereitung. „Die Welt per Zug erleben“ soll 2026 herauskommen.

Buch-Bestellungen bitte beim transpress-verlag:

<https://motorbuch-versand.de/transpress/71742-erlebnisse-einer-Bahnreise-in-den-70er-Jahren>

Post an die Redaktion

Kurt Faust vom MEC Opladen per Telefon zum Titelbild Heft 53, Beschreibung auf 2. Umschlagseite unten: „Bei der abgebildeten Ellok rechts oben handelt es sich nicht um die BR 10 sondern um die BR 03 (Baujahr 1974, letzte der Baureihe).

Winfried Boremski, Berlin zweimal per E-Mail zu Heft 53:

zu „Zugfunk“, Seite 63 ff:

- „Zugfunk“ war eine drahtgebundene, analoge Beschallungsanlage für einen Reisezug.
- Reisezugwagen mit Zugfunkabteil hießen „Sendewagen“.
- Die Verbindung von Wagen zu Wagen bestand aus einem kräftigen Kabel, das rechts oder links deutlich oberhalb der Puffer (siehe auch R-Zug) zu einer Steckdose passte. Die Steckermäntel trugen die Farben gelb, grün, rot, blau, je nachdem, zu welchem Standort das Fahrzeug gehörte (Berlin grün).
- Beide Steckdosen waren elektrisch parallelgeschaltet, sodass das Einfügen eines Wagens steckkabelmäßig kein Problem bereitete.
- Die Lautsprecher in den Abteilen waren 3-W-Ausführungen. Dazu gab es die Aufteilung in zwei Lautsprecherkreise (Abteil 1, 3, 5, 7 und 2, 4, 6, 8), um bei Ausfall eines Verstärkers eine Beschallung des Zuges sicherzustellen.
- Unterhalb des Wagenbodens war Platz geschaffen für einen Batteriekasten (24 V) und den Umformerkasten (220 V).
- Im Schaltschrank am Wagenende befand sich ein Kohledruckregler zur Konstanthaltung der Spannung und im Zugfunkabteil eine Kotrollanzeige

der Netzfrequenz 50 Hz.

- Beim Betreten des Zugfunkabteils mit einem speziellen Schlüssel wurde gleichzeitig ein Zählwerk betätigt. Dessen Zahl wurde ebenso wie Fehler/Schäden in einem Bordbuch eingetragen.
- Das Foto im Heft 53, Seite 63, zeigt Sonnenschutz am Fenster herabgezogen (nicht sichtbar brauner Vorhang und Scherengitter als Sicherung gegen Einbruch). Frau Mücke trägt eine barrettartige Kopfbedeckung, ähnlich sowjetischer Schlafwagenschaffnerinnen, keine Schulterstücke, nur Kragenspiegel. Der Schallplattenspieler rechts (vermutlich 78 U/min) wurde nur selten während der Fahrt genutzt, weil dann der Tonarm wegen Oberbaumängeln oder Schienenstößen sprang. Weiter rechts, unterhalb einer der beiden 75-VA-Verstärker, befindet sich ein Tonbandgerät (76 cm/sec !!!), nur für die Wiedergabe. Das Radio (nicht sichtbar) diente nur zur internen Information auf Lang-, Mittel- und Kurzwelle, noch nicht UKW. Dazu gehörte eine Antenne auf dem Fahrzeugdach (langgestreckter Draht).“

zur Rezension „Russenbretter und Quarkschnitten“:

„Mir ist aufgefallen, dass im Buch auf Seite 82 zu den Berufsgruppenfarben Ungereimtheiten auftauchen. Grün gilt für den Baudienst, gelb für SF (bin/war selbst einer davon), grau für den Wagendienst (die Kollegen mit den langen Hämmern für die Räder). Die Farben orange oder weiß sind mir nie begegnet.“

Antwort vom Autor: „Da sieht man, wie wichtig es war, literarisch diese Lücke der

Uniformordnung zu schließen. Ja, später waren die Biesenfarben Grün, Gelb, Grau usw. Aber in der Uniformordnung von 1951-1957, neben Rot und Blau (was sich erhalten hat), auch Orange und Weiß. Grün stand für Beides, SF und Bau. Herr Boremski hat anscheinend 1956 bei der Bahn begonnen. Selbst wenn er in der Lehre uniformpflichtig war, galten noch die "Russenbretter", allerdings mit der einheitlichen Biesenfarbe "Rot". Ich vermute aber, dass er erst nach der Lehre im Sinne der neuen Uniformordnung attestiert wurde und Anfang/Mitte der 60er Jahre eine Uniform im Sinne der ab Ende 1957 geltenden Uniformordnung erhielt. Da galten dann die Biesenfarben, wie von ihm erwähnt. Übrigens: Die gelbe Biesenfarbe wurde erst 1959 eingeführt."

Winfried Boremski begann am 3. Sept. 1956 bei der DR und ging ab 1. März 1960 als Techniker zum Zugfunk Berlin, wurde damit dann auch uniformiert (gelb). Nach entsprechenden Qualifizierungen durchlief er alle Dienstränge bis zum ROA

Lutz Habrecht, Berlin per Brief

Auch die BSW-Gruppe Zentrale liest aufmerksam Bahn&Modell. Mehrere Mitglieder haben in der 14. Matrikel (1966-1969) der Ingenieurschule Gotha studiert. Das diesjährige Absolvententreffen war bei der Historischen S-Bahn Berlin geplant, die aber kurzfristig absagte. Dafür sprang die Woltersdorfer Straßenbahn GmbH ein. Als normalspurige, elektrische Überlandbahn von 5,6 Kilometern verbindet diese den S-Bahnhof Berlin-Rahnsdorf mit der Gemeinde Woltersdorf im Landkreis Oder-Spree (Brandenburg). Sie verkehrt seit 115 Jahren und besitzt noch einen

Triebwagen (Tw 2) von 1913, mit dem wir eine Sonderfahrt organisierten.



Wagenhalle der Woltersdorfer Straßenbahn GmbH – ganz links Triebwagen 2 von 1913, ganz rechts Triebwagen 44, Baujahr 2024

Foto: Nissen

Peter Grunenberg, Adorf (Vogtl) per WhatsApp

Die BSW-Gruppe Bw Adorf hat es im Juni 2025 wieder mal auf die Titelseite der Neuen Klingenthaler Illustrierten (NKI) geschafft.



Die Klingenthaler Agentur für Werbung und Medien gibt alle zwei Monate die Neue Klingenthaler Illustrierte heraus – hier Ausgabe 71 mit Michael Jaculi von BSW-Gruppe Bw Adorf als Zugführer

Foto: Helmut Schlangstedt

Unsere BSW-Gruppen – neu geordnet nach Bereichen

Ehrenamtlicher Leiter des Kulturbereiches Eisenbahn-Historie/Modelleisenbahn:

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

Eisenbahn-Historie

Bereich Eisenbahn-Geschichte (EG)

Adorf (Vogtl)	Bw Adorf 1, Leiter: Dorothea Kobel / Peter Grunenberg, 0160-95192469, service@eisenbahnnostalgie-vogtland.de Servicebüro: Leipzig
Arnsberg	Eisenbahnfreunde Obere Ruhrtalbahn, Leiter Reinhold König, 02937-3079, 0151-17238641, reinhold.koenig@web.de, www.ef-obere-ruhrtalbahn.de Servicebüro: Duisburg
Augsburg	ET 491 „Gläserner Zug“, Leiter: Werner Meisl 0821-542236, wernermeisl@bahn.de, http://www.glaesernerzug.de Servicebüro: München
Bamberg	Eisenbahngeschichte Bamberg, Leiter: Norbert Heidrich, 09543-7562, norbertheidrich@yahoo.de - Servicebüro Nürnberg
Berlin	Historische S-Bahn Berlin, Leiter: Hardy Schulz, 0177-4744664, hardyh.schulz@t-online.de - Servicebüro: Berlin
Döbeln	Eisenbahngeschichte Döbeln, Leiter: Andreas Riethig 03431-701401 oder 03431-613887, andreasriethig51@mail.com Servicebüro: Leipzig
Frankfurt (Oder)	Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder), Leiter: Manfred Lorenz 0151-21184282, lorenzmanfred627@googlemail.com oder detlef.malzahn@gmail.com, www.eisenbahnfreunde-ffo.de - Servicebüro: Berlin
Glauchau (Sachs)	Eisenbahntradition Bw Glauchau, Leiter Klaus Häußner 0171-7341480, haeusser.gc@gmx.de, www.dampflok-glauchau.de, Servicebüro: Leipzig
Großvoigtsberg	Museumsbahnhof Großvoigtsberg/Bw Nossen, Leiter: Mario Elsner/ Nossen 03731-1650534, fv-zellwaldbahn@gmx.de, www.fv-zellwaldbahn.de Servicebüro: Leipzig

- Haltingen** Historische Schienenfahrzeuge Haltingen, Leiter: Wolfgang Hugenschmidt
0160-97489946, uw.hugenschmidt@t-online.de – Servicebüro: Stuttgart
- Leipzig** IG Betriebsschule Reichsbahnamt Leipzig, Leiter: Steffen Uhlmann, 0171-3387434,
info@deutsche-reichsbahn.de, www.deutsche-reichsbahn.de
Servicebüro: Leipzig
- Minden
(Westf)** Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden (HEUM),
Leiter: Dieter Birnstein(Westf), 05731-1531051, 0175-7130608,
wilfried.rettig@gmx.de – Servicebüro: Hannover
- Stadtoldendorf** Fahrkartensammler – 70 Mitglieder in ganz Deutschland sammeln alles
rund um die Fahrkarten
Leiter: Bernd Schmidtke, 05532-4070, b.schmidtke@t-online.de
Servicebüro: Hannover
- Stuttgart** VT 12 „Stuttgarter-Rössle“, Leiter: Marcus Herold
07154-7340, 0160-97486427, marcus.herold@deutschebahn.com
Servicebüro: Stuttgart
- Zwickau
(Sachs)** Eisenbahntradition Zwickau, Leiter: Uwe Böttcher, 0375-797483,
eisenbahntradition_zwickau@t-online.de – Servicebüro: Leipzig
(15)

Bereich Eisenbahn-Fahrzeuge und -Technik (ET)

- Augsburg** E 18 08, Leiter: Andreas Eigl, 089-72609992, 0170-9141508
Servicebüro: München
- Bad Belzig** Eisenbahnfreunde Hoher Fläming, Leiter: Frank Wieland
033841-35247, 0160-97459602, frankw9@nexgo.de – Servicebüro: Berlin
- Berlin** Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin, kommissarischer Leiter:
Holger Prestin, 030 6311244, 0162 9294505, prestinausberlin@web.de
Servicebüro: Berlin
- 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 – Servicebüro: Berlin

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

- Braunschweig** VT 08 Braunschweig (Weltmeisterzug 1954), Leiter: René Hendschke
0151-19710320, rene.hendschke@vt08.de, www.vt08.de
Servicebüro: Hannover
- Dresden** IG Bw Dresden-Altstadt, Leiter: Jürgen Seidel, 0176-56808635,
www.igbwddresden-altstadt.de – Servicebüro: Leipzig
- Falkenberg** Eisenbahnmuseum Falkenberg, Leiter: Heinz Welisch, 035365-2920,
kontakt@eisenbahnmuseum-falkenberg.de,
www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de – Servicebüro: Leipzig
- Gera** Dampflokclub Gera (DLC), Leiter: Bernd Seidel, 0160 97465063
Servicebüro: Leipzig
- Koblenz** Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz,
Leiter: Wolfgang Ihrlich, 0261-3961339, wolfgang.ihrlich@deutschebahn.com,
www.dbmuseum-koblenz.de – Servicebüro: Duisburg
- Korbach** Eisenbahnfreunde Korbach/Arolsen, Leiter: Ralf Lüer, 05631-61551,
ralf.lueer@t-online.de oder eisenbahnfreunde-kb-aro@gmx.de
Servicebüro: Frankfurt am Main
- Kronach** Historisches Stellwerk Kronach, Leiter: Bernd Geiger, 09265-5956,
bernd.geiger@arcor.de – Servicebüro: Nürnberg
- Leipzig** Historische Fahrzeuge Bw Leipzig Süd, Leiter: D. Wallussek
0341-2516016, 0163- 7375153, d.wallussek@arcor.de
Servicebüro: Leipzig
- Lichtenfels** Historisches Bw Lichtenfels/E44 119 (Depot DB Museum), Leiter: Oliver Age
0157-58906036, oliver.agel@deutschebahn.com,
https://bw-lichtenfels.de – Servicebüro: Nürnberg
- Löbau** Historische Lokomotiven Löbau, Leiter: Uwe Weiland, 03585-862989,
0160-2947751, info@osef.de oder uwe.weiland@osef.de,
www.osef.de – Servicebüro: Leipzig
- Lutherstadt-
Wittenberg** Historische Fahrzeuge der DR, Leiter: Michael Jungfer, 034921-21110,
0172-9746750 mjungfer@t-online,
www.eisenbahnverein-wittenberg.de – Servicebüro: Leipzig

Sammlung Regierungszüge der DDR, Leiter: Axel Zwingenberger
04526-3816168, info@kultur-auf-schienen.de,
www.kultur-auf-schienen.de - Servicebüro: Leipzig

Nürnberg V 200 002 Nürnberg, Leiter: Robert Krahle, 0176-62412800
king-krahle@web.de - Servicebüro: Nürnberg

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

Stuttgart Fernmeldemuseum Stuttgart, Leiter: Rainer Beer, 0711-94568088,
0152-03788802, rainerbeer@arcor.de,
www.fernmeldemuseum-stuttgart.de - Servicebüro Stuttgart

(20)

Bereich Eisenbahn-Verkehr (EV)

**Adorf
(Vogtl)** Bw Adorf 2, Leiter: Peter Grunenberg, 0160-95192469
service@eisenbahnnostalgie-vogtland.de - Servicebüro: Leipzig

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

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

**Langenau
(Erzg.)** IG Freunde der Eisenbahn Langenau,
Leiter: Hans-Joachim Krohberger, 037322-41951; 0172-7255620,
krohberger@gmx.de, www.eisenbahnverein-langenau.de
Servicebüro: Leipzig

Radebeul Traditionsbahn Radebeul, Leiter: Jürgen Medak, 0351-79696275,
0172-3529298, j.medak@web.de oder verein@trr.de,
www.traditionsbahn-radebeul.de - Servicebüro: Leipzig

(5)

Bereich Eisenbahn-Dokumente (ED)

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

Modelleisenbahn

Bereich Nordost (NO)

- Bernburg** Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Bernburg, Leiter: Ronald Hoppe
03471-314001, petsitho@t-online.de, www.mefbernburg.de
Servicebüro: Leipzig
- Cottbus** Lausitzer Modellbahnclub, Leiter: Jens Balacz
0355-471132, jens.balacz@gmx.de, - Servicebüro Berlin
- Frankfurt (Oder)** Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde 55, Leiter: Uwe Lademann,
0335-533780, 0160-97453212, ladeuwe@aol.com,
www.modellbahn-frankfurt-oder.de - Servicebüro Berlin
- Halle (Saale)** Eisenbahnmodellbahn-Club 78 Halle/Saale, Leiter: Ulrich Bühling,
0174-3228870, buehling@t-online.de, www.emc78.de
Servicebüro: Leipzig
- Wernigerode** Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode, Leiter: Norbert Jakobasch,
0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de, www.harzquerbahn-bsw.de
Servicebüro: Leipzig
- Zeitz** Modellbahn „Eduard Tretrop“, Leiter: Michael Ganzenberg
034424-835394, 0172-8718293, pitt1975@aol.com - Servicebüro: Leipzig
(6)

Bereich Nordwest (NW)

- Bremerhaven** Modelleisenbahn-Club Bremerhaven (MECB), Leiter: Henk Veldkamp,
0471-82459, henk.veldkamp@mecbremerhaven.de,
www.mecbremerhaven.de - Servicebüro Hannover
- Cuxhaven** Eisenbahn-Modell-Club Cuxhaven, Leiter: Lars Meinhardt
0151-65196605, larsmeinhardt@gmx.de, www.emc-cuxhaven.de
Servicebüro Hannover
- Dortmund** Modelleisenbahnclub Dortmund, Leiter: Martin Kohlhaas, 0231-512115,
01577-1567744, info@mec-dortmund.de, www.mec-dortmund.de
Servicebüro Duisburg

Düsseldorf	Modellbahngruppe Bw Düsseldorf, Leiter: Gerald Schulze 0211-26110095, geraschu@gmx.de - Servicebüro Duisburg
Emmerthal	Eisenbahnfreunde Emmerthal, Leiter: Hans-Peter Gerunde, 0151-59455489, sgerunde@aol.com, www.eisenbahnfreunde-emmerthal.com - Servicebüro Hannover
Hannover	Modell-Eisenbahn-Club Hannover, Leiter: Michael Kahler, 0151-59403742, 0160-3315648, kahler_michael@web.de, www.mec-hannover.de - Servicebüro Hannover
Leverkusen	Modelleisenbahnclub Opladen, Leiter: Kurt Görres, 02171-30141, 0172-8932031, kurt.goerres@arcor.de - Servicebüro Duisburg
Münster (Westf)	Modelleisenbahnclub Münster, Leiter: Joachim Spitz, 0251-43729, info@mec-muenster.de, www.mec-muenster.eu - Servicebüro Duisburg
Oldenburg (Oldb)	Modelleisenbahnclub Oldenburg (MECO), Leiter: Rolf Hullmann, 0441-4851010, info@mec-oldenburg.de, www.mec-oldenburg.de Servicebüro Hannover
Paderborn	Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“, Leiter: Karl Wecker, 0177-7428603, karl.wecker@fluegelrad79.de, www.emf-fluegelrad79.de - Servicebüro Duisburg

(10)

Bereich Südost (SO)

Arnsdorf (b. Dresden)	Modelleisenbahnclub Arnsdorf, Leiter: Michael Bachmann, 035200-23685, michael.bachmann@mec-arnsdorf.de, www.mec-arnsdorf.de Servicebüro: Leipzig
Coswig (b. Dresden)	Modellbahngruppe Lössnitzgrund, Leiter Dietmar Merbitz, 03523-61524, 0162-1680915, mec@frank-heuschkel.de, https://mec-loessnitzgrund.hpage.de - Servicebüro: Leipzig
Dresden	Modelleisenbahnclub „Max Maria von Weber“ Dresden, Leiter: Roman Horn, 0162-6250801, romanhornt12@gmx.de, www.mec-weber-dresden.de - Servicebüro: Leipzig
Glauchau	IG Modellbahn Glauchau, Leiter: Jens Wolf, 03764-5395078, wolf-glauchau@t-online.de - Servicebüro: Leipzig

Kempten	Modell-Eisenbahn-Club Oberallgäu-Kempten, Leiter: Dieter Meisel 0831 201828, vorstand@mecoake.de, www.mecoake.de Servicebüro: München
Lichtenstein (Sachs)	Modellbahnclub 3/22 Lichtenstein, Leiter: André Lommatzsch 037204-82630, www.modellbahnclub-lichtenstein.de - Servicebüro: Leipzig
Meiningen	Meininger Modelleisenbahn-Club, Leiter: Maik Artelt, 03693-470819 meiningermodelleisenbahn@web.de - Servicebüro: Leipzig
München	Modellbaugruppe München West, Leiter: Pierre Heß, 08193-9906360, 01511-9709718, p.hess@mbg-muenchen-west.de, https://mbg-muenchen-west.de - Servicebüro: München
Riesa	Modellbahnclub Riesa, Leiter: Rudolf Kerl, 03525-891864, 0160-97495200, rudolfwkerl@web.de - Servicebüro: Leipzig
Zschopau (Erzg.)	Zschopauer Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde, Leiter: Mirko Caspar, 03725-344434, 0179-9087434, www.modellbahnverein-zschopau.de, zschopau@gleisdreieck-erzgebirge.de oder info@modellbahnverein-zschopau.de - Servicebüro: Leipzig

(10)

Bereich Südwest (SW)

Darmstadt	Eisenbahnmodellbaugruppe „Central“, Leiter: Rene Stork, 0162-7610258, r.stork@signalmeisterei.de www.modellbahngruppe-darmstadt.de - Servicebüro: Frankfurt am Main
Kirchheim unter Teck	Modelleisenbahn-Club Kirchheim/Teck, Leiter: ??? Servicebüro: Stuttgart
Lahnstein	Eisenbahnfreunde Lahnstein/Koblenz, Leiter: Berthold Hagner 02603-6166, berth11@web.de, www.mec-lahnstein-koblenz.de Servicebüro: Duisburg
Lindau	Modellbahngruppe Lindau, Leiter: Manfred Aberle 0157-51939008, mail@mbg-lindau.de, www.mbg-lindau.de Servicebüro: München

- Mainz** Modellbahn-Club Mainz 70 (MCM 70), Leiter: Dominic Doos, 06131-2108598, 0175-5731336, d.doos@mcm70.com, www.mcm70.com – Servicebüro: Frankfurt am Main
- Offenburg** Modelleisenbahnclub Offenburg, Leiter: Dirk Flacke, 0781-32825, 0151-52705251, dirkflackemecoog@web.de – Servicebüro: Stuttgart
- Saarbrücken** Modellbahngruppe Saarbrücken, Leiter: Siggı Gottschall, 0681-9103641, moba-sb@gmx.net – Servicebüro: Frankfurt am Main
- Stuttgart** Modellbahn 65 Stuttgart, Leiter: Gerhard Hammrich, 0711-293750, 0163 8290331, mail@modellbahn65.de, www.modellbahn65.de
Servicebüro: Stuttgart
- Modellbahngruppe Lokführer Bw Stuttgart 1, Leiter: Rainer Koroknay 07191-23120, 0170-9140684, rainerkoroknay@t-online.de
Servicebüro: Stuttgart
- Weil am Rhein** Modellbahnbau Weil am Rhein, Leiter: Rainer Lang, 07621-791409, 0170-7365563, rainer.lang@gmx.com, www.bsw-modellbahnbau.de
Servicebüro: Stuttgart

(10)

ges.: 77, davon 36 Modelleisenbahn

Modellbautage Festenburg 2023

Foto: MEC Hannover



Veranstaltungen 2025

- | | |
|----------------------------|--|
| Kempten | BSW-Gruppe Modell-Eisenbahn-Club Kempten
Teilnahme an 11. Peißenberger Modellbahntagen in Tiefstollenhalle
3.-5. Oktober 2025
Kontakt: Dieter Meisel, 0171-2296960, vorstand@mecoake.de |
| Burgdorf | BSW-Gruppe MEC Hannover
Modellbahn-Ausstellung zu „180 Jahre Burgdorfer Eisenbahngeschichte“
im Stadtmuseum Burgdorf (Niedersachsen)
3. Oktober bis 7. Dezember 2025
Kontakt: Richard Bohne, 0511-833336, 0173-9624032 |
| Halle
(Saale) | BSW-Gruppe MEC Hannover
Teilnahme an 3. Modellbahnausstellung „Klein trifft Groß“
im DB Museum Halle
24.-26. Oktober 2025
Kontakt: Richard Bohne, 0511-833336, 0173-9624032 |
| Münster
(Westf) | BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Münster
Teilnahme an Ausstellung des MEV Varel in Altjührden bei
Möbel Maschal mit einer Anlage und einem Börsenstand
7./8. November 2025
Modellbahn-Ausstellung im Mühlenhofmuseum
an den Adventswochenenden 2025
Kontakt: Joachim Spitz, 0251-43729, info@mec-muenster.de |
| Zwickau | BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau
3. Eisenbahn-Sammler-Börse
im ehem. Trabant-Werk, Horchstraße 2, 08058 Zwickau
8. November 2025, 10-16 Uhr
Kontakt: Holger Böttcher, 0375-44796981, 01590-6030590,
eisenbahntradition_zwickau@t-online.de |
| Minden (Westf) | BSW-Gruppe Historische Eisenbahn-Uniformgruppe Minden
25. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf
(Antiquitäten und Raritäten von der Eisenbahn – mit Modellbahn) im
LWL-Preußenmuseum Minden, Simeonsplatz 12, 32427 Minden (Westf),
15. März 2026, 10-16 Uhr Kontakt: Dieter Birnstein, 05731-153 10 51,
0175-713 06 08 |



Superbild

Schienenersatzverkehr in Zentral Asien

Foto: Manfred Oberg, BSW-Fotogruppe Villingen-Schwenningen

Impressum

Bahn&Modell	Fachblatt des BSW-Kulturbereichs Eisenbahn-Historie/Modelleisenbahn
Herausgeber:	Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), Zentrale, Münchner Str. 49, 60329 Frankfurt
(Main)	Geschäftsführender Vorstand: Siegfried Moog, Steuer-Nº: 01422711495
Bereiche:	Eisenbahn-Historie, Modelleisenbahn, Bahn&Modell
Redaktion:	Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne, Lutz Tannigel, Werner Wöhlke
Kontakte:	
Arbeitsgruppen:	AG Fachblatt Bahn&Modell, AG FISAIC, AG Sammlung hist. EISENBAHN-Dokumente
Kontakte:	
Redaktion	Helga Kuhne, Heiligenbornstraße 19, 01219 Dresden Tel.: 0351 2527896, E-Mail: bahn.modell@t-online.de
Layout/Versand	Bernd Neddermeyer, Zeppelinstraße 68, 13583 Berlin E-Mail: post@bnberlin.de
Erscheinungsweise:	2 x jährlich, Auflage ca. 2 500
Redaktionsschluss:	15. Juli 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 55
Redaktionsschluss 15. Januar 2026
Auslieferung Anfang März 2026

