



Bahn&Modell 55

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahn-Historie/Modelleisenbahn im März 2026



Besuch in Frankfurt (Oder) ► Seite 20

Bahn&Modell, eine Lektüre für BSW-Förderer und sonstige Eisenbahnfreunde

diesmal im Fokus:

**Gruppenleben:
MEC Hannover im Stadtmuseum
Burgdorf:**

Foto: Altkreis Blitz

► Seite 23



**Bahnhistorie:
Eisenbahn-Lichtsignale
in Deutschland:**

Grafik: G. Richard auf YouTube

◀ Seite 49

**Serien:
Die Geschichte des BSW-Schwarzwald
Hotels Baiersbronn**

Foto: Stiftungsfamilie BSW+EWB

► Seite 78



**Rezensionen:
„Ehre, wem Ehre gebührt – Band I“
Die „Verdienten Eisenbahner der DDR“
von 1951 bis 1959**
◀ Seite 83

Titelbild: Die Redaktion von Bahn&Modell besucht die BSW-Gruppe Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder), v.l.n.r.: Lothar Kuhne, Helga Kuhne, Lutz Tannigel (alle Redaktion), Detlef Malzahn, Manfred Lorenz (ehem. bzw. jetziger Gruppenleiter)



Inhalt

Editorial

Leitartikel	2
-------------	---

Berichte

Kuppeln mit Speed im Schienengüterverkehr	4
Die neue Koralmbahn – die modernste Bahnstrecke Österreichs	5
Der Bahnhof Radeburg Nord wird nun doch noch gebaut	9
40. FISAIC-Fotoausstellung	10
Eisenbahn-Vermessung beim Auswechseln von Gleisen	14
Kurzberichte	16

Gruppenleben

Erfolgreiche Eisenbahntraditionspflege in Frankfurt an der Oder	20
Der MEC Hannover im Stadtmuseum Burgdorf	23
Basteln im BSW-Erlebnishotel Festenburg – wir suchen noch Teilnehmer	26

Porträt

Horst Büllesfeld arrangiert Bahn&Modell auf DVD	28
Lutz Tannigel – ein „Neuer“ in der Redaktion von Bahn&Modell	30

Jubiläum

125 Jahre Eisenbahner-Solidarität	31
70 Jahre BSW-Gruppe Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde	33
50 Jahre BSW-Modelleisenbahn-Club Kirchheim unter Teck	36

Bahnhistorie

Die "Dampflok-Scheinblüte" bei der Deutschen Bundesbahn um 1970	37
Gex, Po und Co. – Reisezüge, die nicht im DR-Kursbuch standen	43
Die Anfänge der Eisenbahn-Lichtsignale in Deutschland	49
Das Ks-Signalsystem der Deutschen Bahn AG	53
Bahnschulen in der ehemaligen Reichsbahndirektion Schwerin (Teil 1)	55

Serien

Das Wunder des Bahnhofs Rolandseck	63
Die allererste deutsche Dampfeisenbahn Nürnberg–Fürth	68
Eisenbahn in den Medien: Das Eisenbahn-Gedicht	76
Die Geschichte unserer BSW-Hotels: BSW-Schwarzwaldhotel Baiersbronn	78

Rezensionen

„Die Hauptbahn Kohlfurt/Węglińiec–Hoyerswerda“	81
„ZUG FÄLLT AUS“	82
„Ehre, wem Ehre gebührt – Band I“	83
Der Film – WUNDERLAND	85

Service

Gruppenverzeichnis nach Bereichen	87
Leserumfragen	94
Veranstaltungen 2026	95
Superbild/Impressum	96



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

der gesamte BSW-Kulturbereich Eisenbahn-Historie/Modelleisenbahn ist in Bewegung geraten und wandelt sich. Noch ist der Prozess nicht abgeschlossen und das beunruhigt die unter uns, die Veränderungen grundsätzlich ablehnen. Andere in unserem Kulturbereich motiviert das wiederum, neue Wege zu beschreiten (siehe Stimme aus Nordfriesland, unten).

Am 28. Oktober 2025 fand die letzte online-Tagung des Interims-Arbeitsstabes statt. Dabei wurde klar, dass unser neuer Arbeitsstab noch nicht komplett ist. Ich finde es bedauerlich, dass es so wenig Interesse in unseren Gruppen gibt, sich aktiv in unseren Kulturbereich einzubringen. Drei Positionen der Bereichsbeauftragten für Eisenbahn-Historie und Modelleisenbahn müssen noch besetzt werden, damit unser Arbeits-

stab arbeitsfähig ist. Für die Bereiche Eisenbahngeschichte  und Eisenbahn-Fahrzeuge/-Technik sowie für den Bereich Modelleisenbahn Südwest, also die Länder Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Saarland, fehlt uns noch je ein fähiger Bereichsbeauftragter. Wer Interesse hat, seine Ideen und Erfahrungen in unseren Arbeitsstab einzubringen, den bitte ich darum, mich zu kontaktieren.

Bedauerlicher Weise führen die Veränderungen im Bereich Ehrenamt unseres Bahn-Sozialwerks dazu, dass einige Gruppen neue Wege gehen und unsere Stiftung verlassen. In den letzten Tagen des alten Jahres erreichte die Redaktion ein Anruf von Rudolf Kerl, dem Gruppenleiter des Modellbahnclubs Riesa. Der Club hatte sich 1995 gegründet, bestand aber schon seit 1972 – damals mit 18 Mitgliedern. Er war mehrmals in Bahn&Modell präsent. Nun löste er sich am Jahresende 2025 mit den Worten auf: „Bitte schickt uns keine Hefte mehr.

Wir verabschieden uns vom BSW-Kulturbereich.“ Das tut weh, denn 2025 hatten sich schon einige Modellbahngruppen von uns abgewandt. Viele von den Gruppen haben sich aufgelöst ohne ein Wort des Abschieds an unsere Redaktion, die nun wo möglich unser Fachblatt ins Leere schickt. Es hat etwas mit Wertschätzung zu tun, sich bei seinen Kollegen abzumelden, wenn man einen Bereich verlässt.

Was uns wohl das Jahr 2026 so alles bringen mag?

Das Modellbauseminar Festenburg ist seit zwei Jahrzehnten eine feste Größe in der Arbeit unseres Kulturbereichs. In dieser Zeit wurde es von drei Männern geleitet, die mit ihren Ideen dem Workshop einen persönlichen Charakter gaben. Das Modellbauseminar wird nun weiter gereicht an ein Team von drei Ehepaaren, die sich gemeinsam für den Fortbestand unseres beliebten Workshops engagieren. Der mehrtägige Bastelworkshop für Kinder und die Modellbautage für Erwachsene in Festenburg gehen somit weiter: „Moin, aus Nordfriesland. Ich, Rüdiger Sönnichsen, bin einer von einem Team, der diese Angebote neu auf die Beine stellt.“ (s. Seite nn).



Es gibt sie, die begeisterten Bahn&Modell-Leser! Einer von ihnen ist Horst Büllesfeld aus Weiden i.d.OPf, der unsere Redaktion anrief und seine Mitarbeit anbot. Er hat sich der Mühe unterzogen, alle Hefte am Computer einzuscannen. Aus vielen Einzeldateien machte er eine riesige pdf-Datei, die wir nun unseren Gruppen anbieten können (s. Seite nn).



Auch in der Zusammenarbeit mit der BSW Zentrale und der FISAIC-Arbeit haben sich Veränderungen ergeben. Barbara Sciesinski, unsere langjährige Ehrenamtsreferentin, ist in den wohlverdienten Ruhestand gegangen. Ich möchte ihr herzlichst für die jahrelange gute Zusammenarbeit danken und ihr alles Gute für die kommenden Jahre wünschen. Ihre Arbeit wird von Nicki Florian Hörmann fortgesetzt, der uns nun als Ehrenamtsreferent betreut.

Ich wünsche uns allen ein erfolgreiches Jahr 2026 und viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe.

Ihr Zentraler Fachberater des Kulturbereichs Eisenbahnhistorie/Modelleisenbahn

Lars Naumann

Kuppeln mit Speed im Schienengüterverkehr

Redaktion

Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) beschäftigt weiterhin die Eisenbahnwelt. Wir berichteten bereits im Heft 48, Seite 67 darüber. Ca. 180 000 Güterwagen sowie 5 600 Lokomotiven sollen allein in Deutschland umgerüstet werden. Dafür sind rund 8 Milliarden Euro an Investitionen notwendig – das besagt der Abschlussbericht einer Studie, die das Bundesverkehrsministerium in Auftrag gab. Der zu erwartende betriebswirtschaftliche und gesellschaftliche Nutzen dürfte langfristig etwa doppelt so hoch sein. Damit die Einführung der DAK gelingt, empfiehlt die Studie einen zügigen Beginn von Pilotprojekten. Ein Demonstratorzug war bereits in neun europäischen Ländern unterwegs und hat die DAK auf 30 unterschiedlichen Rangierbahnhöfen getestet. Ab 2026 sollen bis zu 100 Pionierzüge mit serienreifen DAKs durch Europa rollen. Sie markieren den Übergang von der Testphase zur praktischen Anwendung der DAK. Allein für deren Ausrüstung sind rund 26 Millionen Euro in den Jahren 2026-2028 erforderlich. Aktuell haben 48 Unternehmen (insbesondere EVU, Fahrzeughalter und Verloader) ihr formelles Interesse bekundet, sich am Projekt zu beteiligen. Die Unternehmen kommen aus 17 Ländern (Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Türkei). Die großflächige Umrüstung von bis zu 500 000 Güterwaggons in diesen Ländern wird ab 2028 ange-

strebt. Das bedeutet ca. eine Million DAK-Kupplungen, die erst einmal produziert werden müssen.

Die DAK stellt ohne Handarbeit des Rangierpersonals eine mechanische und elektrische Verbindung zwischen den Wagen her und verbindet automatisch die Strom-, Daten- und Druckluftleitungen. Die DAK schafft die Grundlage für elektropneumatische Bremsen, wie sie im Personenverkehr längst üblich sind. Dabei werden die Bremsen an allen Wagen eines Zuges gleichzeitig elektronisch aktiviert statt wie bisher per Druckluft, die ihre Wirkung nur verzögert bis zur letzten Bremse am letzten Wagen entfaltet. Das verkürzt den Bremsweg und erlaubt schnelleres Fahren. Dadurch lassen sich Güterzüge besser in den Verkehrsfluss auf der Schiene einreihen.

Durch die durchgängige Strom- und Datenleitung der DAK – von der Spitze bis zum Ende des Zuges – lässt sich die Vollständigkeit eines Güterzuges digital überwachen. Bisher kontrollieren Achszähler an den Gleisen, dass ein Zug mit ebenso vielen Wagen aus einem Gleisabschnitt herausfährt wie bei der Einfahrt gezählt wurden. Erst danach wird der Gleisabschnitt für den nächsten Zug freigegeben. Bei digitaler Überwachung der Zugvollständigkeit können Personen- und Güterzüge – wie Pkw und Lkw – mit dem jeweils passenden Sicherheitsabstand verkehren. Ortsfeste Achszähler und starre Gleisabschnitte werden damit entbehrlich.

So oder ähnlich wir die endgültige DAK aussehen. Als Basistyp hat sich die Scharfenberg-Kupplung durchgesetzt.
Foto: DB AG, Oliver Lang



An der Entwicklung und Testung der DAK sind Stand 2026 nur noch drei Unternehmen beteiligt: Voith und Knorr-Bremse aus Deutschland sowie Wabtec aus den USA. Um die Produktion werden sich sicher weit mehr Firmen bewerben. Bis zum praktischen Einsatz gilt es

noch, den Rechtsrahmen anzupassen und die notwendigen Genehmigungen zu erteilen. Spätestens in zehn Jahren sollen Güterwagen in ganz Europa automatisch kuppeln. Von der Lok bis zum letzten Wagen sind Güterzüge dann digital verbunden.

Die neue Koralmbahn – die modernste Bahnstrecke Österreichs

Lothar Kuhne – Redaktion, nach einer Idee von Uwe Heim, Dresden

Zwei Tage vor dem Fahrplanwechsel, am 12. Dezember 2025, ging eines der größten Infrastrukturobjekte Europas komplett in Betrieb. „Auf die Strecke, fertig, los“ titelte eine große österreichische Boulevardzeitung, denn die Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt wurde nun auch für den Personenverkehr freigegeben. Der Premierzug war ein völlig neuer, dunkelroter Railjet mit einer Länge von 400 Metern. Der Andrang am ersten Betriebstag, den 14. Dezember, war bereits enorm groß. Der Güterverkehr auf der



Eisenbahnstrecken zwischen Graz und Klagenfurt vor und nach dem Bau der Koralmbahn
Grafik: ÖBB (bearbeitet)



ÖBB-Management am Eröffnungstag vor dem nagelneuen Railjet der 2. Generation (Koralmjett), links ÖBB-Chef Matthä Knop 

Koralmbahn hatte bereits im November 2025 begonnen.

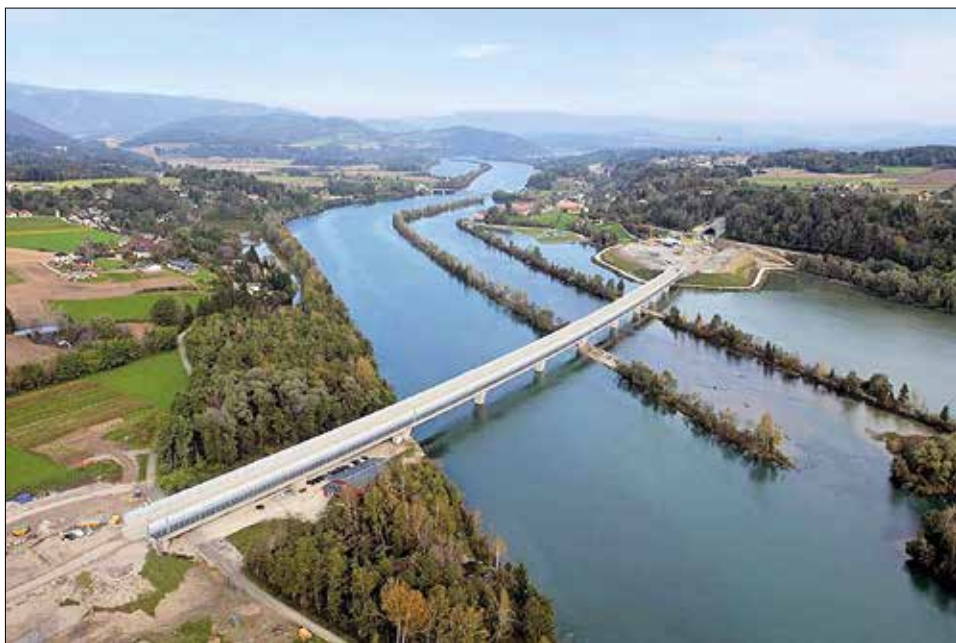
Auf 127 Kilometern verbindet die Koralmbahn nun die österreichischen Landeshauptstädte der Steiermark und Kärntens direkt miteinander. Überregional ist

die Koralmbahn ein Teil des europäischen Eisenbahnkorridors von der Ostsee zur Adria (Baltisch-Adriatische Achse). Das Herzstück dieser neuen Eisenbahnverbindung ist zweifellos der Koralmtunnel. Mit seinen beiden 32,9 Kilometer langen Röhren ist

Neuer Instandhaltungs-Stützpunkt der Koralmbahn bei Werndorf

Foto: ÖBB/Zenz





An der Koralmbahn, zwischen Mittlern und Klagenfurt entstand seit Ende 2014 eine gewaltige Brücke über die Drau. Mit rund 600 Metern ist sie die längste Eisenbahnbrücke Kärntens. Foto: ÖBB

er der sechstlängste Eisenbahntunnel der Welt. Insgesamt führen 50 Kilometer der Koralmbahn durch Tunnels. Im Zuge des Projekts wurden auch mehr als 100 Brücken gebaut. Drei gewaltige Tunnelbohrmaschinen mit jeweils 10 000 PS waren im Einsatz. Der erste Durchschlag gelang trotz hartnäckigem Gebirge im August 2018, der finale am 17. Juni 2020. Der Innenausbau und die Testfahrten dauerten noch mal fünf Jahre. 10 000 Sensoren sind auf der Strecke verbaut, die sich melden, wenn etwas defekt oder auch nur anfällig ist. Einige sind, um die Ausfallsicherheit zu minimieren, doppelt vorhanden. Für die Instandhaltung wurde extra in Werndorf (ca. 20 km südlich von Graz) ein Stützpunkt mit mehreren ständig anwesenden Technikern gebaut. In Notfällen kommt der Service-

jet (Hilfszug) zum Einsatz, der ebenfalls in Werndorf stationiert ist:

Dabei wurde die Idee einer Direktverbindung zwischen Graz und Klagenfurt schon vor 100 Jahren geboren, denn nach dem Ersten Weltkrieg zerbrach die Donaumonarchie und die Schnellzugverbindung über Maribor wurde schwierig. Dazwischen lag die Grenze des neuen Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen (ab 1929 Königreich Jugoslawien). Die Inland-Verbindung über Bruck–Leoben–Judenburg–St. Veit besteht aus mehreren Einzelstrecken und braucht viel Zeit (3 4 Min). Bis vor Kurzem fuhr hier nur ein einziger Direktzug pro Tag und Richtung. Der übrige Personenverkehr wurden mit Intercitybussen im Ein-/Zwei-Stundentakt in zwei Stunden über die Autobahn abgewickelt. Rascher und be-



ÖBB Südbahn–Salzburg
Grafik: ÖBB

quemer geht es mitten durchs Bergmassiv der Koralpe. Seit 1995 wurde geplant und seit 1999 in der Steiermark und seit 2001 in Kärnten aktiv gebaut. Die komplette Inbetriebnahme der neuen zweigleisigen, elektrifizierten Strecke war ursächlich für 2022 vorgesehen. Daraus wurde aber nichts, denn während der Corona-Pandemie mussten die Bauarbeiten pausieren. Neben dem Koralmtunnel entstanden schließlich weitere zwölf kleinere Tunnel, 100 Brücken sowie 23 Bahnhöfe und Haltestellen. Im Koralmtunnel befindet sich auch die Landesgrenze zwischen der Steiermark und Kärnten. Das Steirische Ostportal liegt bei km 40,8, das Kärntner Westportal bei km 73,7. Die zwei separaten Röhren wurden mit den Tunnelbohrmaschinen Mauli 1 und Mauli 2 von der Steiermark kommend durch den Berg gebohrt. In den Tunnelröhren liegt eine feste Fahrbahn aus 13 000 Gleisstragplatten, die schienenengebunden mit 80 Ganzzügen angeliefert wurden.

Auf Kärntner Seite wurde die 31 Kilometer lange Bestandsstrecke von Klagenfurt bis Mittlern (Richtung Slowenien) zweigleisig ausgebaut und mit zwei riesigen Brücken über die Drau geführt. Hier ging der Nahverkehr zwischen Klagenfurt und St. Paul im Lavanttal schon am 10. Dezember 2023 in Betrieb.

250 km/h lässt die neue Koralmbahn zu. Das Europäische Zugbeeinflussungssystem (ETCS) Level 2 ist installiert. Im Fernverkehr verkehren nun 29 Railjet-Verbindungen täglich, Railjet-Züge (RJ) im Einstundentakt, Railjet-Expresszüge (RJX) im Zweistundentakt, zusammen mit dem Güterverkehr ca. 180 Züge pro Tag. Die RJX werden durchgebunden bis Slowenien bzw. Italien und halten nur an den großen Bahnhöfen. Die Fahrzeit der schnellsten RJX zwischen Graz und Klagenfurt beträgt nur 41 Minuten. Die bisherigen Intercity-Züge entfallen. Dafür gibt es eine neue Fernverkehrsgattung, die mittelschnellen Interregios (160 km/h). Mit neuen Fahrzeugen bedienen diese Fernverkehrszüge die alpinen Regionen Österreichs, seit Mitte Dezember auf der Strecke zwischen Graz und Salzburg auch erstmals über Klagenfurt.

Die 27-jährigen Bauarbeiten kosteten die stolze Summe von 5,9 Milliarden Euro. Doch 220 Millionen pro Jahr sind eigentlich vertretbar. Damit hat die Südbahn der ÖBB für die nächsten 100 Jahre gesorgt, sollte man annehmen. Allerdings wird die Fertigstellung des Semmering-Basis-Tunnel zwischen Graz und Wien erst für 2030 anvisiert. Alles läuft nach dem Motto der ÖBB: HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Der Bahnhof Radeburg Nord wird nun doch noch gebaut

Helga Kuhne, Redaktion

Im Heft 31, Seite 65 ff. stellten wir die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg und den geplanten Anschlussbahnhof Radeburg Nord vor. Jetzt, nach zwölf Jahren, begegnete uns das Thema wieder auf einem Bahnhofsfest in Radeburg (bei Dresden).

Radeburg war meine Heimat, hier wurde ich geboren und hier ging ich zur Schule. Mein Vater war hier Dienstvorsteher und wir wohnten im Bahnhofsgebäude. Auf dem Oberboden hatte ich als Teenager eine ungeheizte Kammer, die mir etwas Privatsphäre zusicherte. Auf diesem ausgebauten Oberboden, hat der 2021 gegründete Modelleisenclub „Bahnhof Radeburg Nord“ e.V. (MEC Rabu) sein Domizil. Er versucht, die Eisenbahngeschichte vor 100 Jahren neu zu empfinden.

1920 wurde die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg um zwei Kilometer verlängert, um das Material für den Bau eines Regelspur-Bahnhofs Radeburg Nord anzufahren. Er sollte Teil einer Dresdner Umgebungsbahn werden, die aber nie vollendet wurde, da die Alliierten des Ersten Weltkrieges Einspruch einlegten. Diesen geplanten, bereits projektierten, aber nie gebauten Bahnhof Radeburg Nord baut der MEC Rabu im Maßstab 1:87 (H0) nach.

Zum unrunder 141. Streckengeburtstag organisierte der MEC Rabu am 13./14. September ein buntes Bahnsteigfest. Das privatisierte Bahnhofsgebäude und der Güterschuppen Radeburg verwandelten sich in Ausstellungsräume für diverse Modellbahnen. Sie kamen aus Radeburg, Meißen, Weinböhla, Rade-

Der Güterschuppen Radeburg war zum Bahnsteigfest am 13. September 2025 gut besucht. Drei jugendliche Mitglieder (!) des MEC Rabu stellten hier die halbfertige Modellbahnanlage des Bahnhofs Radeburg Nord vor.

Foto: H. Kuhne



beul und Ebersbach (bei Großenhain). Ein Stand präsentierte Module auf der Grundlage einer MOROP-Aktion, ein anderer hatte das ehemalige Wilsdruf-fer Schmalspurnetz zum Thema.

Zum Bahnsteigfest gehörten auch zahlreiche weitere Attraktionen wie Sonderzugfahrten, Lokbesichtigungen, Führerstandsmitfahrten und Fahrten mit einer Handhebeldraisine. Mit dabei war der Verein „Traditionsbahn Radebeul e.V.“, unter dessen Dach auch eine BSW-Gruppe gleichen Namens arbeitet.

Die relativ große Modellbahnanlage des MEC Rabu wanderte für das Festwochenende vom Oberboden ins Erdgeschoss und demonstrierte dort für die Öffentlichkeit ihren Entwicklungsstand.

Die Löbnitzgrundbahn, die historische Schmalspurbahn von Radebeul Ost nach Radeburg, ist eine der fünf Schmalspurbahnen, die heute noch in Sachsen in Betrieb sind. Die 16,6 Kilometer lange Strecke hat eine Spurweite von 750 Millimetern und wird von der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG) fahrplanmäßig betrieben.

40. FISAIC-Fotoausstellung

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Die FISAIC, der Internationale Kultur- und Freizeitverband der Eisenbahner, veranstaltet alle zwei Jahre einen Fotowettbewerb zu Eisenbahn- und freien Themen. Ausrichter ist jeweils ein Landesverband. 2025 war es Deutschland, vertreten durch das BSW mit seinem Kulturbereich Foto & Audiovision. Die Fotoausstellung fand vom 9. bis 12. Oktober im BSW-Hotel Villa Dürkopp in Bad Salzuflen statt. Die unter Denkmalschutz stehende Villa verströmt noch heute den Glanz vergangener Tage. In hohen Räumen mit stilvollen Kronleuchtern und bunt ornamentierten Fenstern bietet speziell das Restaurant ein einzigartiges Flair. Das passte hervorragend zum Anliegen eines Kunstwettbewerbes.

Teilnehmende Länder waren Österreich, Belgien, Schweiz, Tschechien,

Dänemark, Frankreich und Deutschland. Über 40 BSW-Fotogruppen sind allein in Deutschland aktiv. Für sie ist Fotografie weit mehr als ein Hobby – sie ist Ausdruck von Kreativität, Neugier und einem wachen Blick für die Welt.

Die FISAIC-Fotoausstellung findet jeweils zu mehreren Themen statt. Ich konzentriere mich auf die Eisenbahn-Themen, die sich in die Kategorien „Eisenbahn Schwarzweiß“, „Eisenbahn Farbe“ und „Eisenbahn Bilddatei“ unterteilen. Nach olympischer Manier wurden von einer internationalen Jury Gold-, Silber- und Bronze-Medaillen vergeben. Ich stelle hier je Kategorie das Gold-Foto und mein persönliches Favoriten-Foto des vergangenen Jahres vor.

Eisenbahn Schwarzweiß-Papierfotos 30x40 cm:



Gold schwarzweiß: „Berlin Hauptbahnhof“



Foto: Alfred Söhlmann, Deutschland, BSW-Fotoclub Würzburg



Mein Favorit: „Wartend“ – Eine Wartende in eisiger Kälte weckt viele Emotionen.

Foto: Maurits Groen, Belgien

Eisenbahn Farb-Papierfotos 30x40 cm:



Gold  rarte: „Leitungsgewirr“.

Foto: Christian Moos, Deutschland, BSW-Fotogruppe Hannover



Mein Foto : „The circle elevator“ (runder Aufzug) im März 2023 auf dem belgischen Bahnhof Liège-Gare des Minimes – Der futuristische Neubau von 2009 besteht aus Stahl, Beton und Glas. Die lustigen, bunten Farben stammen von einer Klebefolien-Installation, die nach dem 15. Oktober 2023 wieder entfernt wurde. Sehr beeindruckend!

Foto: Jos Meubis, Belgien.

Eisenbahn Bilddateien im JPEG-Format:



Mein Foto mit Eisenbahn Bilddateien: „Ich gebe Dir Wasser“ – Erinnert fast an die Pflege eines geliebten Hobbies.
Foto: Miroslav Carek, Tschechien Quelle: www.bsw-foto.org/fisaic-2025



Gewaltige Datei: „Sparkes“ (Funken) Foto: Armin Lauber, Schweiz

Die 31. Bundeskunstaussstellung der Stiftungsfamilie BSW&EWH findet im Jahr 2026 vom 6. März bis 8. September statt (s. 3. Umschlagseite) – etwas früher als gewohnt, weil die Kunstausstellung der FISAIC schon vom 11. bis 14. Juni stattfinden wird.

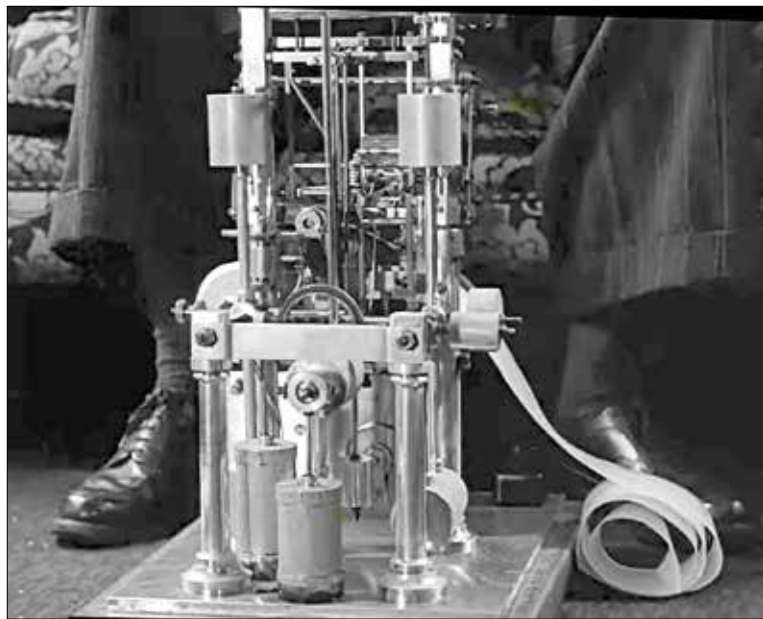
Eisenbahn-Vermessung beim Auswechseln von Gleisen und Gleisverbindungen

Horst Büllesfeld, Weiden i.d.OPf. – BSW-Förderer und ehem. DB-Geodät

In England, wo bekanntlich die Entwicklung der Eisenbahn ihren Anfang nahm, entstand auch die Eisenbahn-Vermessung. Georg Stephenson baute nicht nur erste brauchbare Dampflokomotive, sondern war auch für den Bau der Strecken einschließlich deren Vermessung verantwortlich. Er erkannte schon bald, dass z.B. starke Steigungen oder enge Radien den anfänglich PS-schwachen Dampfloks angepasst werden müssen. Diese Erkenntnisse nahmen auch deutsche Eisenbahn-Ingenieure mit, wenn sie nach einem Englandsaufenthalt in der Heimat Eisenbahnstrecken planten und bauten. Sie kamen meist vom staatlichen Kanal- bzw. Straßenbau.

Bei YouTube gibt es einen 16-minütigen englischen Film aus dem Jahre 1956 über eine Gleisausmessung. Der Titel lautet: "Vintage railway film - Making Tracks" („Historischer Eisenbahnfilm - Gleise bauen"). Dort sieht man in einem fahrenden Zug eine Apparatur, die auf einem Papierstreifen fortlaufend Unebenheiten und Erschütterungen der Gleise aufzeichnet. Später werden im Büro die detaillierten Aufzeichnungen genau überprüft.

Der moderierende Eisenbahningenieur stellt in dem Video fest, dass, bevor die neuen Gleisjoche vorgefertigt und hergebracht werden, der betroffene Streckenabschnitt ganz genau vermessen werden muss. Dazu hebt man die ca. 60 Fuß (ca.



Gleismessapparatur mit Papierstreifen im fahrenden Zug auf dem Boden eines 1. Klasse-Abteil 1956
Quelle: Video 1

Eisenbahn-Vermessungsingenieur der alten Art mit Theodolit

Quelle: Video 2



18,29 Meter) langen, alten Gleisjoche heraus, um sie später durch gleichlange, neue zu ersetzen. Das Aufmaß bekommt dann das Depot zur Fertigstellung der neuen Joche. Hier geschieht die Beladung der Waggons in der richtigen Reihenfolge, sodass der örtliche Austausch an einem Tag auf dem gesperrten Streckenabschnitt reibungslos vorantreiben kann.

Ein anderer, 20-minütiger englischer Film aus den 1960er Jahren trägt den Titel: „P Way Junction renewal - the old way“ („Erneuerung einer Gleisverbindung - auf die alte Art“). Hier wird ein großer Umbau bzw. die Auswechslung von Weichen und Kreuzungen bei einer Bahnhofseinfahrt gezeigt. Zuvor muss der Eisenbahn-Vermessungsingenieur ebenfalls die derzeitige Gleislage mit allen wichtigen Details genau aufmessen. Mit einem Winkelmessgerät (Theodolit) erstellt er optisch eine gerade Linie, die örtlich erkennbar ist durch aufgestellte Pflöcke, auf denen Nä-

gel eingeschlagen wurden. Eine Schnur verbindet diese Linie. Damit ist es möglich, Planunterlagen mit dem alten und neuen Zustand zu zeichnen.

In der Weichenfabrik wird dann auf einem freien Gelände der neue Zustand 1:1 aufgebaut, danach wieder in Einzelteile zerlegt, auf Waggons geladen und bei der Baustelle neu aufgebaut. Zuvor sind die alten Gleise, Weichen und Kreuzungen entfernt und der Schotteruntergrund planiert worden. Innerhalb einer kurzen Sperrfrist konnte so eine Kreuzung in einem Bahnhof erneuert werden. Das waren Beispiele aus den 1950er/1960er Jahren in England.

Während der Bundesbahnära hatte der Eisenbahn-Vermessungsingenieur auch amtliche Tätigkeiten inne und zwar katastertechnische Arbeiten bei Grundstücksangelegenheiten. Diese fielen mit der Gründung der DB AG weg. Private Ingenieurbüros sind nun für die Eisen-

bahn-Vermessungen zuständig, z.B. für Fahrbahnabsteckungen bei Neu- oder Ausbau-Strecken bzw. -Tunneln. Kurz, überall dort, wo vermessungstechnisches Wissen in Verbindung mit modernem Computereinsatz notwendig ist. Die Entwicklung der Vermessung ist – wie fast

alles bei der Eisenbahn – ständig im Wandel begriffen.

- 1) Video unter: https://youtu.be/MGszU8cA8_I
 - 2) Video unter: <https://www.youtube.com/watch?v=vwHKOMq5WzI>
- Tipp: Video in Vollbild abspielen und unten rechts Untertitel in Deutsch einstellen.

Kurzberichte:

XXVIII. Dampfloktag in Meiningen

Vier Freunde vom der Gruppe HEUM und vier vom "Schweriner" Freundeskreis waren am 6./7. September 2025 in Meiningen zu den XXVIII. Dampfloktagen eingeladen. Am 5. Sept. hatten wir vier Auftritte und am 6. Sept. vormittags noch einen in der "Dampflok Erlebniswelt". Es war für uns alle ein bleibendes Erlebnis. Leiterin, Frau Kubernus, bedankte sich

recht herzlich. Wir waren zweifelsohne ein Gewinn für ihr Haus. (Fritz )

Neue Eisenbahn-Direktverbindung mit Italien

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit N° 8 ermöglicht jetzt eine Direktverbindung zwischen Deutschland und Italien. Der letzte Bauabschnitt Altendorf–Strullendorf des VDE 8.1 Nürnberg–Ebensfeld



Foto: Besucher der Meiningener Dampfloktag am 7. September 2025



Grafik: DB AG

wurde im September 2025 fertiggestellt. Die Strecke ist ein wichtiger Abschnitt innerhalb der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Die Trasse gehört zu einem der neun Kern-Korridore im Eisenbahnverkehr, dem Skandinavien-Mittelmeer-Korridor von Finnland nach Sizilien. Ziel ist es, Zugfahrten ohne Lokwechsel und Wechsel des Zugleitsystems über die Ländergrenzen von Nord- nach Südeuropa zu ermöglichen.

Ab Juni 2027 sollen Direktzüge zwischen Berlin, München und Mailand verkehren. Ab 2028 ist ein Ergänzungszug

zwischen Berlin, Rom und Neapel geplant. Mit dem Frecciarossa (Roter Pfeil) 1000 von TRENITALIA werden erstmals Hochgeschwindigkeitszüge einer ausländischen Bahngesellschaft auf die Strecke des VDE 8 gelangen. Der Hersteller Hitachi wird 2026 diese Züge einschließlich Test- und Zulassungsfahrten für Deutschland und Österreich vorbereiten. Die europäische Kommission unterstützt die Kooperation von TRENITALIA, ÖBB und DB AG zu grenzüberschreitenden Bahnverbindungen. (Redaktion)

Dresdner Bahn in Berlin/Brandenburg ging wieder in Betrieb

Bereits in Bahn&Modell, Heft 47/2022 auf Seite 43 war zu lesen: „Heute hat er (der Berliner Außenring) erneut besondere Aufmerksamkeit erfahren, da die Wiedererrichtung der Dresdner Bahn und die Einbindung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg (BER) anstehen.“ Jetzt, dreieinhalb Jahre später, am 14. Dezember 2025, wurde die neue Dresdner Bahn zwischen Berlin-Südkeuz und Blankenfelde (16 km) in Betrieb genommen. Zwei Gleise

Die Dresdner Bahn dreigleisig zwischen Berlin-Lichtenrade und Blankenfelde, es fehlen noch die Lärmschutzwände

Foto: DB Engineering & Consulting



für 200 km/h stehen den Zügen in Richtung Dresden zur Verfügung, zwei Gleise für die Berliner S-Bahn bis Lichtenrade und weiter ein SB-Bahn-Gleis zum BER bzw. nach Blankenfelde. Damit entfällt die Umleitung über die Anhalter Bahn, die seit dem Bau der Berliner Mauer notwendig war. Der Fahrzeitrekord zwischen Berlin und Dresden mit dem Hentschel-Wegmann-Zug von 1936 (100 min) wurde bereits am Eröffnungstag von einem tschechischen Railjet um zehn Minuten unterboten. (Redaktion)



SVT Görlitz fährt wieder aus eigener Kraft

SVT Görlitz gGmbH: „Am Nachmittag des 2. Oktober 2025 war ein ganz besonderer Moment für unser Team: Der VT 18.16.07/10 rollte erstmals wieder aus eigener Kraft vierteilig über die Werksgleise der VIS GmbH in Halberstadt. Es war beeindruckend zu sehen, wie unsere harte Arbeit, unser Durchhaltevermögen und unsere Leidenschaft für dieses Projekt sich in Bewegung verwandelten. [...] Es gibt allerdings noch einiges bis zur finalen Inbetriebnahme umzusetzen. Wir freuen uns daher weiterhin auf Eure Unterstützung!“



Alle geplanten Sonderfahrten verschoben sich ins Jahr 2026!

Ausbaustrecke Angermünde–Stettin

Im Oktober 2025 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Baugenehmigung (Planfeststellungs-beschluss) für den zweiten Bauabschnitt der Ausbaustrecke Angermünde–Szczecin (Stettin) erteilt. Der Streckenabschnitt von Passow bis zur polnischen Grenze (30 km) wird bis Ende 2027 zweigleisig ausgebaut und durchgehend elektrifiziert. Die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts Angermünde–Passow (19 km) hat sich um



Verlauf der Ausbaustrecke Angermünde–Grenze D/PL (– Szczecin) Quelle: DB Netz AG

ein Jahr verzögert und ist für Ende 2026 geplant. Außerdem wird die Gesamtstrecke mit dem einheitlichen europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) ausgestattet. Das ETCS steigert die Zuverlässigkeit und Kapazität im grenzüberschreitenden Bahnbetrieb und erleichtert einen durchgehenden europäischen Zugverkehr. Die rund zehn Kilometer auf polnischer Seite werden parallel von der PKP PLK (Infrastruktur der Polnischen Staatsbahnen AG) geplant und gebaut. Bei 160 km/h soll die Fahrzeit um 20 Minuten, auf künftig 90 Minuten sinken. (DB Netz AG)



DB Museum: Standort Halle (Saale)

Die Deutsche Bahn AG befindet sich aktuell in einem umfassenden, strukturellen Sanierungsprogramm, um die Infrastruk-

Die Veranstalter der Eisenbahnsammlerbörse 2025 in Zwickau, links Uwe Böttcher (Vater), rechts Holger Böttcher (Sohn) in Königlich-Sächsischen Staatsbahn-Uniformen

Foto L. Kuhne



tur, den Eisenbahnbetrieb und die Wirtschaftlichkeit bis 2027 nachhaltig zu verbessern. Betroffen sind alle Bereiche des Konzerns. Dies hat auch Auswirkungen auf die Deutsche Bahn Stiftung mit dem DB Museum. Nach einem sehr intensiven Prüfungsprozess wurden Maßnahmen für alle Standorte beschlossen, ohne damit den Kernauftrag des Museums zu gefährden, die deutsche Eisenbahnkultur zu bewahren. Der Standort Halle (Saale) wurde mit Beginn des Jahres 2026 in ein Depot umgewandelt, d.h. der Lokschuppen 4 bleibt

erhalten. Auch die Fahrzeuge verbleiben dort. Es findet jedoch kein öffentlicher Besucherverkehr mehr statt. (DB Museum)



Eisenbahnsammlerbörse in Zwickau

Am 8. November 2025, 10–16 Uhr fand zum dritten Mal die Eisenbahnsammlerbörse in Zwickau statt – organisiert und veranstaltet von der BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau. 20 Stände boten Eisenbahn-Devotionalien an. Mit dabei war auch die Redaktion von Bahn&Modell mit einem kleinen Stand.



Bahn&Modell in der Mitte mit kleinem Tisch und Prospektträger auf der Eisenbahnsammlerbörse 2025

Foto L. Kuhne



Erfolgreiche Eisenbahntraditionspflege in Frankfurt an der Oder

Lutz Tannigel, Redaktionsleiter

Am 31. Oktober 2025 besuchte die Redaktion die BSW-Gruppe „Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder)“. Wir sprachen mit dem ehemaligen Leitern Detlef Malzahn und dem jetzigen Manfred Lorenz (s. Titelfbild). Bereits im Heft 31, auf Seiten 42/43, hatte ich über die Gruppe und ihre Pflegelok 64 317 berichtet.

Mittlerweile ist sie längst schon so etwas wie das Wahrzeichen vom Bahnhof Frankfurt (Oder) geworden - die Dampflokomotive 64 317 aus dem Baujahr 1934. Nachdem sie ihren aktiven Dienst bei der Deutschen Reichsbahn hinter sich hatte und nur knapp vor der Verschrottung in Berlin gerettet wurde, konnte sie im Jahre 1978 als technisches Erinnerungsstück vor dem damaligen neuen Eisenbahnerkulturhaus

in Frankfurt (Oder) platziert werden. Geschuldet der dann folgenden Entwicklungen der 1990er Jahre musste sie jedoch von dort im Oktober 1995 weichen und konnte zum Glück - auf Initiative der geschichtsbewussten Eisenbahner vor Ort - im Personenbahnhof Frankfurt(Oder) einen sicheren Standplatz finden. Doch wie sollte es mit diesem wertvollen technischen Denkmal der Eisenbahngeschichte weitergehen?

Endlich, am 23. Oktober 2003 konnte die BSW-Gruppe „Traditionspflege Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder)“ gegründet und im Sommer 2004 eine Vereinbarung über die Pflege der Lok 64 317 abgeschlossen werden. Glücklicherweise war es den Mitgliedern dieser neuen BSW-



Hausbahnsteig und Gleis 1 werden 2005 vom Unkraut befreit.

2007 erste kleine Ausstellung im Turmzimmer



Freizeitgruppe eine echte Herzensangelegenheit, sich nun zu engagiert und sich gewissenhaft um den Erhalt der Dampflok zu kümmern. Das äußere Erscheinungsbild musste zunächst in mühevollen Arbeitseinsätzen durch Entrosten und Anstreichen wieder ansehnlich gestaltet werden. Etliche Bestandteile und diverse Einrichtungen konnten z.T. in einen Zustand versetzt werden, der es ermöglichte, den interessierten Besuchern wieder wesentliche Funktionen des Fahrzeuges vorführbar zu machen. Dies geschah etappenweise über einen Zeitraum von elf langen Jahren (siehe auch Heft 31, Seite 42 ff).

Insso dazu gehörte die ständige Pflege des Umfeldes am Standort sowie der Installation einer hübschen Beleuchtung – vor allem zur Adventszeit ein echter Hingucker schon vom Bahnhofsvorplatz aus. Vielen interessierten Besuchern – ob groß oder klein – konnte der Besuch an und in der Lok über all die Jahre, überaus interessante, unvergessliche Momente

bescheren. Das ist bis zum heutigen Tage der Fall. Daher kann man nur hoffen, dass auch für die kommenden Jahre der Eigentümer des Fahrzeuges – das DB Museum Nürnberg – den Standort und den Zustand der Lok als gesichert ansieht.

Darüber hinaus war es den Mitgliedern der BSW-Gruppe klar, dass man sich rasch um die Bewahrung der eisenbahntypischen Utensilien kümmern musste, die es am traditionsreichen Standort noch gab. Der heutige Durchgangsbahnhof geht auf das Jahr 1846 zurück. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges war Frankfurt (Oder) der Sitz der Reichsbahndirektion Osten, eines Betriebs- und eines Verkehrsamtes. Mit der Oder-Neiße-Grenze nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich Frankfurt (Oder) zum wichtigsten Grenzbahnhof nach Polen, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Frankfurt (Oder) gehörte nun zur Reichsbahndirektion Berlin und war der Sitz eines Reichsbahnamtes.



Eine Draisine konnte wieder aufgearbeitet werden.

1994, mit Bildung der Deutschen Bahn AG 1994 trennte man sich von gewachsenen Strukturen und es war Eile geboten, eisenbahntypische Relikte zu retten. Dazu konnte zunächst im ehemaligen „Turmzimmer“ am Ende des Hausbahnsteiges am Empfangsgebäude, wenige Meter von der Lok entfernt, ein kleiner Ausstellungsraum hergerichtet werden, der auch Teile eines Lehr-Stellwerkes umfasste.

Später dann konnten sogar im nahen Gebäude des ehemaligen Postbahnhofes weitere und größere Räumlichkeiten dafür mitbenutzt werden – dank der noch vorhandenen guten Kontakte der BSW-Gruppenleitung zu den noch im Amt befindlichen „aktiven Eisenbahnern der DB AG“ war dies möglich gewesen. Der langjährige Gruppenleiter Manfred Lorenz und sein Stellvertreter Detlef Malzahn waren daran maßgeblich beteiligt.

Dem hohen Engagement aller Gruppen-Mitglieder ist es zu verdanken, dass ab dem Jahr 2006 (2006) wirklich begeisternde Bahnhofsfeste organisiert

und durchgeführt wurden. Bis 2017 bildeten diese den Höhepunkt der Gruppen-tätigkeit und waren stets ein hervorragendes Aushängeschild für das BSW.

Öffentlichkeitsarbeit ist und war der BSW-Gruppe stets ein wichtiges Anliegen, vor allem auch die Weitergabe des Wissens an die jüngere Generation. Zahlreichen Kita- und Schulkindergruppen konnte in all den Jahren das Thema Eisenbahn im Oderland anschaulich und amüsant vermittelt werden. Auch mit Fachvorträgen und Infoständen auf Messen engagierten sich einzelne Gruppenmitglieder. Sogar eine Projektoperation mit der europäischen WIRDRINA-Universität kam zustande. Mittlerweile zwingt der hohe Altersdurchschnitt, sich auf ein bescheidenes Mindestmaß zu beschränken. Historisch wichtige Schriftstücke der Eisenbahnerstadt Frankfurt (Oder), welche zu Reichsbahnzeiten über 2 000 Bahnbeschäftigte hatte, wurden ans Stadtarchiv übergeben. Ein Großteil der Eisenbahn-Utensilien und viele Samm-

**Bahnhofsfest 2015
mit polnischem
Spielmannszug,
vorn Manfred Lorenz
Fotos: Detlev Mal-
zahn (4x)**



lungsstücke gingen an das befreundete Eisenbahnmuseum in Letschin (Oder).

In 23 Jahren ihres Bestehens entwickelte die BSW-Gruppe einen Gemeinschafts-

geist, der heute besonders mit geselligen Veranstaltungen und mit Beiträgen im Internet hochgehalten wird (siehe www.eisenbahnfreunde-ffo.de).

Der MEC Hannover im Stadtmuseum Burgdorf

Richard Bohne, Hannover – BSW-Gruppe MEC Hannover

Vom 3. Oktober bis zum 7. Dezember 2025 fanden im Stadtmuseum Burgdorf zwei Ausstellungen statt, die sich mit der Eisenbahngeschichte aus unterschiedlichen Perspektiven beschäftigten: "Modell-eisenbahnen im Wandel der Zeit – vom Blechspielzeug zum High-Tech Modell" und "180 Jahre Burgdorfer Eisenbahngeschichte – vom ADLER zum ICE".

Burgdorf ist eine sogenannte Mittelstadt in Niedersachsen, hat ca. 30 000 Einwohner und gehört zur Region Hannover. Die Stadt liegt nordöstlich von Hannover an der Bahnstrecke Lehrte–Celle (km 24,5).

Im ersten Halbjahr 2025 kam der Verkehrs- und Verschönerungs-Verein Burgdorf (VVV) auf die BSW-Gruppe Modell-Eisenbahn-Club (MEC) Hannover zu und fragte nach Möglichkeiten, die vorgesehenen Ausstellungen mit Eisenbahn-Modellen zu beschicken. Nach vielen (!) Vorgesprächen mit der Leitung des Stadtmuseums haben alle aktiven Mitglieder des MEC Hannover ihre Modellbahnschätze zusammengetragen und in das Stadtmuseum Burgdorf gebracht. Dazu war natürlich viel Planungsarbeit, aber auch körperlicher Aufwand notwendig.



Eine der 24 Glasvitrinen im Stadtmuseum Burgdorf

So wurden die 24 Glasvitrinen des Museums erfasst und mit diversen Modellbahn-Exponaten bestückt. Und dann, als die Vitrinen gefüllt waren, bot sich ein äußerst interessantes Bild über alle gängigen Modellbahnmaßstäbe der Spuren Z 1:220, N 1:160, TT 1:120, Spur S (Fa. Karl Bub) 1:64, Spuren H0 + H0m 1:87, Spur O 1:43,5, Spur 1 1:32 und Spur G 1:22,5. Dabei kamen alle bedeutenden Modellbahnhersteller zum Zuge, denn jedes BSW-Gruppen-Mitglied konnte ein oder mehrere interessante Exponate beizusteuern, bis hin zu ganzen Zugkompositionen.

Jede Vitrine hatte ein Thema, so z.B. die Fahrzeuge der DR Ost oder Fahrzeuge der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) in den Größen H0m bzw. G. Andere waren

mit alten Blech-Eisenbahnen der Marke Bub und Bing bestückt. Ein anderes Mitglied hatte seine Vitrine mit Fahrzeugen der Spur 1 ausgestattet. Und da ihm das Mitbringen seines kleinen Hundes nicht gestattet war, stellte er einfach dessen Abbild im Maßstab 1:32 mit in die Vitrine.

Insgesamt kamen Modelle der Firmen Märklin, Fleischmann, Trix und Minitrix, Rocco, Bub, Bing, Arnold, Rokal, Piko, Lehmann Gartenbahn LGB und Train Line, Bemo, Gützold und andere Hersteller wie z.B. Blue Brix, einem Konkurrenten der Fa. Lego. zum Einsatz – viele natürlich auch mit Bezug zur Eisenbahn in Burgdorf.

Aber nicht nur statische Exponate waren zu sehen. Eine besondere Attraktion bildete eine große Spur N-Modellbahnanlage, auf der zahlreiche Züge aus dem reichen

Spur N Modulanlage des MEC Hannover im Erdgeschoss des Stadtmuseums Burgdorf



**Kinderfaszination,
Anlage des MEC
Hannover im Ober-
geschoss des Stadt-
museums Burgdorf**



Fundus des MEC Hannover analog, aber auch digital verkehrten. Viel Anklang fand eine sogenannte Mitmachanlage mit zwei getrennten Stromkreisen und einer schönen Ausgestaltung. Hier herrschte während der Öffnungszeiten immer wieder großer Andrang. Ein besonders auffälliger kleiner Modelleisenbahnfreund war ein fünfjähriger Vietnameser, der mehrfach mit seiner Familie ins Stadtmuseum kam, dort spielte, aber auch die Vitrinen bestaunte. Vielleicht wächst hier mal ein junges Mitglied der Modellbahnszene heran. Holz- und Lego-eisenbahn hat er schon zu Hause.

Eine große Besonderheit war das Funktions-Modell einer Zweischienenbahn-Gleisweiche mit nur einer Weichenzunge – ein Geschenk eines Eisenbahnfreundes an den MEC Hannover.

In einem kleineren Nebenraum wurde außerdem das Modell der früheren Eisenbahnanlagen in Burgdorf mit dem Gleisanschluss zur Kaligrube in Hänigsen gezeigt, so wie sie bis 1961 existierten.

Den ca. 2 200 Besuchern, Erwachsenen und vielen Kindern, vermittelten die Ausstellungen große weihnachtliche Vor-

freude. Da keine Eintrittsgelder kassiert, sondern nur Spenden erbeten wurden, konnte ein Betrag von gut 500 Euro aus dem Spendenwagen der „Lebenshilfe Burgdorf“ zur Verfügung gestellt werden. Insgesamt ist nur zu hoffen, dass die Stiftungsfamilie den MEC Hannover bei solch wirkungsvoller Öffentlichkeitsarbeit auch weiterhin unterstützt.

www.altkreisblitz.de 25/11/05/faszinierende-miniaturwelten-im-stadtmuseum-burgdorf/



**Modell eines
lebensechten
Sicherungs-
postens (ohne
Schuhe) im
Stadtmuseum
Burgdorf
Fotos: R. Bohne (4x)**

Basteln im BSW-Erlebnishotel Festenburg – wir suchen noch Teilnehmer

Rüdiger Sönnichsen, Niebüll (Nordfriesland) – Mitglied der BSW-Gruppe MEC Hannover

In diesem Jahr 2026 möchten wir interessierten Modellbauern wieder zwei Bastel-Termine im BSW-Erlebnishotel Festenburg anbieten, einmal für Kinder, einmal für Erwachsene:

Bastelworkshop Ostern 2026 für Kinder (29. März – 4. April)

Seit 2011 veranstaltet das BSW Erlebnishotel Festenburg für Kinder in Alter von fünf bis zwölf Jahren einen mehrtägigen Bastel- und Modellbahnworkshop. Im Zentrum steht die gemeinsame Arbeit an einem konkreten Thema, in unserem Fall an Modellbahn-Modulen, Geschenkkartons, Filztaschen, Bügelperlenfiguren, Paracord-Armbändern, bunte Windlichter usw. Dank zahlreicher Sponsoren aus der Modellbahnbranche sowie Spen-

den von BSW-Förderern können wir den Kindern wieder ein anspruchsvolles und interessantes Programm bieten. Zur Ausschmückung stehen Bäume, Zäune, Figuren, Tiere (vorzugsweise Pferde), Straßen, Autos und Güterwagen bereit. Die fertigen Teile können dann anschließend auch mit nach Hause genommen werden.

Den kostenlosen Workshop leiten ehrenamtlich die BSW-Mitglieder Annegret und Wolfgang Pöllmann sowie Elisabeth und Rüdiger Sönnichsen. Vormittags und nachmittags sind je zwei Stunden geplant. Es können alle Kinder teilnehmen, die mit ihren Eltern im Hotel übernachteten. Die Anmeldung zum Workshop bitte ausschließlich über das Hotel vornehmen.



Modellbahn-Modul eines Kindes vom Bastelworkshop 2025
Foto: Rüdiger Sönnichsen

Basteln in Festenburg zu den Modellbautagen 2013

Foto: Waterholter



Modellbautage 24. – 28. Juni 2026 für Erwachsene

Die alljährlichen Modellbautage widmen sich in diesem Jahr dem Themen „Löten“ und „Digitalisierung“. Für beide Seminar-Themen ist je ein Tag vorgesehen und es wird einen Theorie- und einen Praxisteil geben. Nach allgemeinen Erklärungen in der Theorie steht im Praxisteil das Selbermachen im Vordergrund.

Beim Thema Löten geht es um das Bearbeiten von verschiedenen Materialien und um das Einrichtung eines Fahrzeugs mit Beleuchtung. Beim Thema Digitalisierung wird als Grundlage die Spur H0 und zwar 2-Leiter-Gleis DCC festgelegt. Die fertigen Teile können auch hier mit nach Hause genommen werden.

Für Referenten und Seminare fallen für die Teilnehmer keine Kosten an. Auch die Materialien werden vom BSW gestellt. Nur für das Löten sollte ein eigener LötKolben mitgebracht werden.

Neben den täglichen „Arbeitsstunden“ wird genügend Zeit verbleiben zum Fach-

simpeln und Klönen. An einen weiteren Tag ist ein gemeinsamer Ausflug in die Umgebung vorgesehen.

Die Kosten für vier Übernachtungen incl. Halbpension betragen für ein Einzelzimmer 356,- € bzw. für ein Doppelzimmer 476,- € bis 536,- € (je nach Ausstattung). Es bietet sich an, auch mit Partner(in) oder Familie anzureisen. Kinder bis 15 Jahre wohnen im Zimmer der Eltern ganz kostenfrei. Die An- und Abreise sowie weitere Verpflegung erfolgt auf eigene Kosten.

Anmeldungen für die Modellbautage bitte umgehend bei Rüdiger Sönnichsen: Handy 0175-7519915 oder E-Mail: rue.soennichsen@gmx.de.

Ausführliche Informationen zum Hotel stehen im Internet unter www.hotel-festenburg.de.

Redaktion:

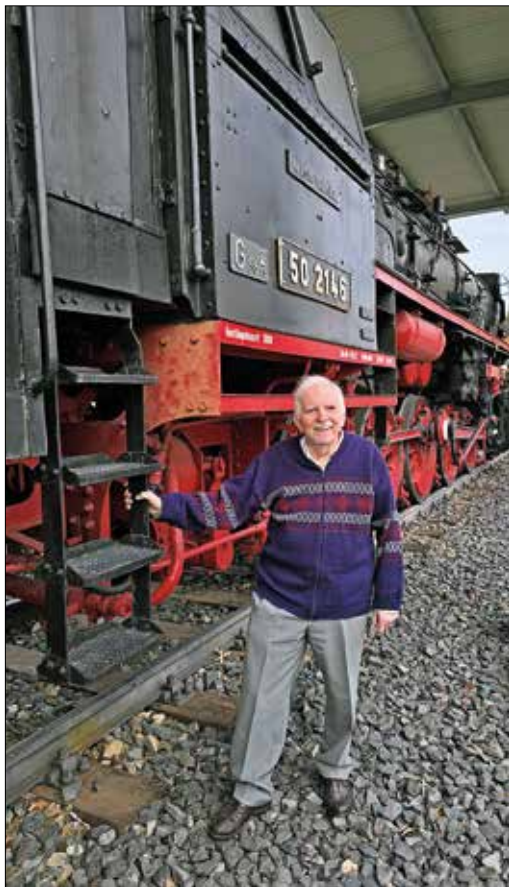
Die analoge Veranstaltung der Modellbauseminare in Baiersbronn ist aus Kostengründen ausgesetzt.

Horst Büllesfeld arrangiert Bahn&Modell auf DVD

Redaktion

Das digitale Zeitalter lässt grüßen. Die Hefte 1-50 von Bahn&Modell sind jetzt auf einer DVD vereint. Zu verdanken haben wir diese Neuerung einem begeisterten Leser aus Weiden i.d.Obf. Horst Büllesfeld (Jahrgang 1947) hat sich der Mühe unterzogen und alle Hefte am Computer eingescannt. Aus vielen Einzeldateien machte er eine riesige pdf-Datei mit 4 348 Seiten, die mit dem kostenlosen Programm PDF 24 Reader relativ schnell aufgerufen und durchsucht werden können. Dabei ist ihm Bahn&Modell bei einer BSW-Beratung rein zufällig begegnet und überzeugte. Als BSW-Förderer annoncierte er im BSW-Magazin nach weiteren Heften und stellte sich ganz allmählich eine fast komplette Sammlung zusammen. Die Redaktion ergänzte schließlich fehlende Hefte. Die DVD kann gegen 10,- Euro in Briefmarken bei der Redaktion bestellt werden.

Horst Büllesfeld, geb. in Bonn, lebt seit 1973 in Bayern. Bei der Deutschen Bundesbahn, BD Nürnberg war er 29 Jahre als Eisenbahngemeter (Vermessungsingenieur) tätig. Die vorzeitige Pensionierung im Jahr 2000 erlaubte ihm viele ehrenamtliche Tätigkeiten im Eisenbahnumfeld. So ist er Mitglied beim Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V. Unterstützte die Lokparade bei der 150-Jahrfeier in Nürnberg. 1988-1991 war er freier Mitarbeiter bei der Modellbahnzeitschrift „Miniaturbahnen“ (Miba) in Nürnberg. Außerdem war Horst Büllesfeld Mitinitiator und tatkräftiger Helfer bei der



Büllesfeld in Weiden i.d.Obf. vor der Dampflok 2146
Foto: Selfie

Restaurierung der Dampflok 50 2146. Als Gründungsmitglied war er bis 2024 beim Förderverein für Denkmalschutz Weiden e.V. tätig. Sein Hauptanliegen war die Überdachung der Lok, die 2014 gelang. Leider wurde diese Güterzuglok aber nicht in die Denkmalliste aufgenommen.

Nun möchte Horst Büllesfeld in unserem BSW-Kulturbereich mitwirken und



DR-Lok 50 2146 (Baujahr 1943) vor dem ehemaligen Ausbesserungswerk Weiden – 1986 im Bw Glauchau ausgemustert, 1990 nach Bayern verkauft, in den Zustand der Deutschen Bundesbahn versetzt und mit einem DB-Keks versehen:

1990-1991 an BEM Bayrisches Eisenbahnmuseum, Nördlingen

1991-2010 an PFA Partner für Fahrzeug-Ausstattung GmbH, Weiden (ex EAW/AW)

seit 2010 bei OWS Service für Schienenfahrzeuge GmbH, Weiden (ex PFA)

Quelle: www.onetz.de

seine Erfahrungen bei Bahn&Modell einbringen. Wir freuen uns über diese Entwicklung, denn engagierte und kompetente Mitstreiter sind stets willkommen. Seinen Einstand gibt er mit dem Beitrag „Eisenbahn-Vermessung beim Auswechseln von Gleisen und Gleisverbindungen“ hier ab Seite 14.



1900, Aufsicht bei der Lokparade in Nürnberg Langwasser.

Lutz Tannigel – ein „Neuer“ in der Redaktion von Bahn&Modell

Helga Kuhne, Redaktionsleiterin

„Wer Lutz zuhört, spürt seine Begeisterung für Technik, jahrzehntelange Praxiserfahrung und echte Bahnleidenschaft – und lässt sich gerne davon anstecken. Sein Werdegang ist beeindruckend und vielseitig: 1981 begann Lutz als Lehrling bei der Signal- und Fernmeldemeisterei der Deutschen Reichsbahn in Berlin. Die Faszination für Telefone, Lautsprecher und Uhren begleitete ihn vom ersten Tag an. Nach 15 Jahren als Techniker im Bahnalltag wechselte er zur Berliner Bahnschule (DB Training) und bildete dort zunächst Triebfahrzeugführer-Anwärter am S-Bahn-Fahrsimulator aus, nachdem er selbst den S-Bahn-Triebfahrzeugführerschein erworben hatte. Bis heute ist Lutz zudem die gute Seele der BSW-Gruppe Historischer S-Bahn-Fahrsimulatoren in Berlin-Marzahn. Seit 25 Jahren nun schon ist er technischer Trainer bei der DB in Berlin für die Themen Oberleitung und Telekommunikation.

Doch Lutz ist weit mehr als Techniker und Trainer, er ist auch begeisterter Netzwerker und Unterstützer. Seit 2018 engagiert er sich zudem als Schwerbehindertenvertreter (SVP) für die Belange der Kolleginnen und Kollegen bei DB Training im Bereich Nord/Ost/Südost – für ihn eine Herzensaufgabe. Im Mai 2024 übernahm er zugleich die Rolle als Gesamtschwerbehindertenvertreter (GSVP) der DB AG Holding – eine Aufgabe mit viel Verantwortung.“

(Kurt Kautzleben, DB AG Berlin)



Lutz Tannigel in seinem Metier

Foto: DB Training

In unserem BSW-Kulturbereich Eisenbahnerbe/Modelleisenbahn war Lutz (Jahrgang 1964) außerdem seit 2018 als Regionaler Fachberater (RFB) für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern aktiv. Er betreute in dieser Funktion neun verschiedene BSW-Gruppen und nahm regelmäßig an den Arbeitstagen des Kulturbereiches teil. Seine offene, herzliche Art wissen alle zu schätzen. Nun, da die RFB's nicht mehr bestellt werden, wechselte er in die Redaktion unseres Fachblatts Bahn&Modell. Als technischer Trainer musste er reden, als Redakteur sollte er schreiben können. Seinen Einstand gibt er hier auf Seite 55 mit dem Beitrag zur BSW-Gruppe „Technische Pflegetage Eisenbahnknoten Frankfurt (Oder)“.

125 Jahre Eisenbahner-Solidarität

Burkhard Wendel, Balve – Leiter BSW-Ortsstelle Fröndenberg

Im Jahr 2026 feiert unsere BSW-Ortsstelle Fröndenberg/Ruhr ihr 125-jähriges Jubiläum. Was im Jahr 1901 im Sauerland mit der Gründung des (Staats-) Eisenbahnvereins Fröndenberg seinen Anfang nahm, hat sich über mehr als ein Jahrhundert hinweg zu einer festen Institution für soziale Fürsorge und Gemeinschaftspflege innerhalb der Bahn-Familie entwickelt. Die Anfänge unseres Eisenbahnvereins waren geprägt von kameradschaftlicher Verbundenheit zwischen den einfachen und höheren Beamten sowie den Arbeitern und dem Wunsch, die Mitglieder im Berufsalltag und im privaten Bereich zu unterstützen. Schon früh wurde deutlich, dass neben fachlichem Austausch vor allem persönliche Solidarität in Zeiten von Krankheit, Notlagen oder familiären Herausforderungen unverzichtbar ist.

Seither standen und stehen wir Betroffenen mit Rat und Tat zur Seite – sei es durch organisatorische Hilfe bei unterschiedlichsten Problemen oder einfach durch ein offenes Ohr in schwierigen Lebenssituationen. Doch neben der sozialen Unterstützung war und ist es stets ein Herzensanliegen unserer Ortsstelle gewesen, den Gemeinschaftsgedanken durch vielfältige Veranstaltungen zu fördern: von Sommerfesten, Ausflügen und auch mehrtägigen Reisen, über Vortragsreihen bis hin zu gemeinsamen Wander- und Radfahrangeboten. All diese Aktivitäten haben dazu beigetragen, die Bindung untereinander zu stärken und ein Netzwerk der gegenseitigen Wertschätzung zu knüpfen.

Gerade in unserer schnelllebigen Zeit ist es bedeutungsvoll, Orte der Begegnung zu schaffen, an denen Zusammenhalt und Rücksichtnahme lebendig bleiben. Die Gründung des „Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen“ im Jahr 1904 gilt übrigens auch als Beginn des BSW, da sich damals erstmals die Eisenbahnvereine eine gemeinsame Struktur gegeben hatten. Die BSW-Ortsstelle Fröndenberg ist damit älter im Vergleich zum Zentralverband Stiftung BSW. Der Name hat sich mehrfach geändert. Begonnen hatte es 1901 beim Bahnhof Fröndenberg mit der Bezeichnung „(Staats-) Eisenbahnverein für Fröndenberg und Umgebung“.

Der Bahnhof Fröndenberg an der Oberen Ruhrtalbahn gehörte damals als westlichster Bahnhof zur Königlich-Preussischen Eisenbahn-Direction Cassel, ab 1922 zur RBD Elberfeld, ab 1930 RBD/BW Wuppertal, ab 1974-1993 zur BSW Essen.

Mitgliedskarte von 1902





BSW-Chronik zu bestellen für 20,- Euro + 5.- Euro Versand beim Autor unter burkhard.wendel.balve@t-online.de

Im Dritten Reich wurden die Eisenbahnvereine gleichgeschaltet und von 1939 bis 1945 nannten sie sich Ortsstellen des Reichsbahn-Kameradschaftswerks. Nach dem Zweiten Weltkrieg hieß es in Westdeutschland kurzzeitig

Reichsbahn-Sozialwerk, von 1949 für ein Jahr Eisenbahn-Sozialwerk und ab 1950 Bundesbahn-Sozialwerk. Seit 1997 heißt es in ganz Deutschland Bahn-Sozialwerk und ist Teil der Stiftungsfamilie BSW & EWH.

125 Jahre Staatseisenbahn-Verein Fröndenberg – das ist zweifellos ein Grund für eine zünftige Jubiläumsfeier, die im Juni 2026 steigen wird. Zahlreiche Ehrengäste werden dazu nach Fröndenberg/Ruhr eingeladen. Ralf Kloda von der BSW-Filmgruppe Dortmund hat die Jubiläums-Ortsstelle in einem tollen 51-minütigen Imagefilm gewürdigt, zu finden im Internet unter <https://www.nrvision.de/mediathek/die-Ortsstellen-des-bahn-sozialwerks-251211/>. (Aber wünscht Abdruck des Link in rot)

Anlässlich unseres Jubiläums hat die BSW-Ortsstelle Fröndenberg schon jetzt eine umfangreiche Chronik in Buchform herausgegeben. Auf 220 Seiten mit zahlreichen Fotos, Dokumenten und Plänen wird die historische Entwicklung des Bahn-Sozialwerks grundsätzlich beschrieben und auf die Fröndenberger Ortsstelle besonders eingegangen.



**Mitglieder der BSW Ortsstelle Fröndenberg anlässlich der Veröffentlichung der BSW-Chronik am 21. November 2025, v.l.n.r.: Winfried Lerch, Luzie Schröter, Angelika Honke, Klaus Westhoff und der Autor Burkhard Wendel.
Foto: WP Balve | Peter Müller**

70 Jahre BSW-Gruppe Frankfurter Modell- und Eisenbahnfreunde

Uwe Lademann, Frankfurt (Oder) – Leiter der BSW-Gruppe

Als das im Februar 1954 im Transitknoten Frankfurt (Oder) neu errichtete Eisenbahner-Kulturhaus „Völkerfreundschaft“ den vom Krieg immer noch gezeichneten Menschen eine kulturelle Betreuung schaffen wollte, suchte und fand man unter den im Bahnbetriebswerk (Bw) Beschäftigten einen modellbahninteressierten Eisenbahner – unseren leider 2009 verstorbenen Modellbahnfreund Artur Antrack. Man bat ihn, für die Eisenbahnerkinder einen Modellbahnzirkel zu gründen. Dieser fand lebhaften Zuspruch und es entstand eine erste Modellbahnanlage, deren Gebäude, Gleise und rollendes Material größtenteils noch selbst angefertigt werden mussten.

Nach der Auflösung des Transit-Bw im Juli 1954 wurde das Eisenbahner-Kulturhaus der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und es kamen nun auch modellbahninteressierte Nichteisenbahner zum Bauen und Spielen mit der kleinen Bahn. Bereits im Oktober 1955 war ein fester Stamm von Modelleisenbahnern im Zirkel vereint. Anfänglich noch unter der Bühne des Kulturhauses untergebracht, wurde ein konstruktiver Mangel der Heizung zum Glücksfall: Ein ca. 100 Quadratmeter großer Raum, den die Betriebsschule deshalb nicht sinnvoll nutzen konnte, wurde Domizil des Modellbahnzirkels. Mit den damals zur Verfügung stehenden Mitteln wurde eine Modellbahnanlage erbaut, die



Unser Modell-Bw aus dem Jahr 1978

Archiv FMEF

dem Vorbild so exakt nachempfunden war, dass sogar Unterricht für Lokfahrschüler zum HI-Lichtsignalsystem der Deutschen Reichsbahn (DR) stattfand.

1962 wurde der Modellbahnzirkel als eine der ersten Arbeitsgemeinschaften mit der Bezeichnung AG 1/3 in den neu gegründeten Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) aufgenommen. Im Laufe der Jahre haben wir unsere HO-Modellbahnanlage ständig erweitert und technisch modernisiert, sodass sie die stattliche Größe von 10 x 6 Metern in U-Form erreichte. Wenn auch Elemente aus den Anfangsjahren noch vorhanden sind, z.B. ein Tunnelportal mit der Aufschrift „1957“, wurde alles andere im Laufe der Jahre neu- oder umgebaut und modernisiert sowie der Fahrzeugpark auf den aktuellen Stand gebracht. Einiges lehnt sich an reale Bahnbauten im Knoten Frankfurt (Oder) an, z.B. unser Reiterstellwerk oder der Busbahnhof. Wenn wir auch in unserem Gruppenleben nach vorn schauen, so stöbern wir doch gern in alten Fotos und erinnern uns der Anfänge.

Die „Wende“ brachte viele Umbrüche und Veränderungen. Im Jahre 1993 wurden wir eine BSW-Freizeitgruppe und noch im selben Jahr gründeten wir, den damaligen Empfehlungen des BSW folgend, einen eingetragenen Verein. Auch passte ein Eisenbahner-Kulturhaus nicht mehr ins Bild der neuen Deutschen Bahn AG (DB AG), sodass wir uns nach einer neuen Bleibe umsehen mussten. Leider war keines der uns von der DB AG angebotenen Objekte für uns geeignet. So waren wir dankbar, als sich im Jahre 1999 die Möglichkeit bot, die ehemalige Tischlerei des alten Frankfurter Straßenbahndepots zu nutzen. Dort siedelte sich ein Verein an, der die historischen Straßenbahnen wartet und einsetzt. Das herrliche Gebäudeensemble „unseres“ Eisenbahner-Kulturhauses steht seitdem leer und verfällt zunehmend.

Und, was wäre eine Modellbahngruppe ohne Modellbahnausstellungen, speziell an den Adventwochenenden und am Heiligen Abend? Manch ein Vater hatte dabei in letzter Minute



Modellbahnausstellung am 19. September 2010 in einer Halle des ehemaligen Straßenbahndepots



Unsere Weihnachtsausstellung am 15. Dezember 2024

Quelle: Dirk Kalitzke/FMEF (2x)

noch eine zündende Geschenkidee. Seit einigen Jahren führen die Straßenbahnfreunde an diesen Tagen Glühweinfahrten durch. Das zieht viele Besucher zusätzlich an, was beiden Vereinen nützt. Traditionell klingt unser Modellbahnjahr bei einem „Spielnachmittag“ zwischen Weihnachten und Neujahr aus.

Im Jahre 2010, anlässlich des Tages der Fahrgäste des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), verwandelten wir zwei Hallen des alten Straßenbahndepots in eine große Modellbahnausstellung. Die positive Resonanz ermutigte uns, das in den Jahren 2012 und 2014 zu wiederholen.

Mit dem transportablen Teil unserer Anlage waren wir mehrfach auf Reisen, u.a. zweimal bei der bekannten Berliner Modellbahnausstellung unter dem Fernsehturm, im Jahre 2009 im Berliner Postbahnhof und 2017 in Neuenhagen.

Unsere aus einem Nachlass erworbene TT-Anlage zeigten wir 2018 in Neuenhagen und 2023 in Mittenwalde. Gern beteiligen wir uns an der alljährlichen Frankfurter Museumsnacht Anfang September und unterstützen unsere Straßenbahnfreunde.

Feste muss man feiern! Bei bestem Ausflugswetter begingen wir am 10. August 2025 unser 70. Jubiläum im Rahmen einer gemeinsamen Schifffahrt auf der Oder mit einem zünftigen Mittagessen im Anglerheim Lebus. Mit dabei waren natürlich unsere verständnisvollen Frauen, denen wir nicht nur für die häufige Abwesenheit an den Adventswochenende Dank sagen wollten.

Und was wünschen wir uns für die Zukunft? Natürlich weiterhin viel Freude am gemeinsamen Hobby, ein gesichertes Dach über dem Kopf und neue aktive Mitglieder.

50 Jahre BSW-Modelleisenbahn-Club Kirchheim unter Teck

Redaktion

Der BSW-Modelleisenbahn-Club Kirchheim unter Teck begeht dieses Jahr sein 50-jähriges Bestehen. Als Auftakt der Feierlichkeiten veranstaltete er am 3./4. Januar sowie am 6. Januar 2026 eine Ausstellung seiner Clubanlage. Die rund 20 Quadratmeter große H0-Modellbahnanlage steht im Untergeschoss der ehemaligen Güterabfertigung des Bahnhofs Kirchheim (Teck). Dort sind auf 400 Meter Gleisstrecke im Zweileitersystem bis zu 28 Züge unterwegs. Die Anlage hat 50 Signale und

über 70 Weichen. Es gibt einen Bahnhof Neuffen und eine selbst gebaute Burg Teck mit Bergbahnhof. Die Gebäude haben eine elektronisch gesteuerte Beleuchtung.

Langjähriger Leiter dieser BSW-Gruppe war Lothar Wissler, der leider im Januar 2025 verstorben ist. Im Heft 24, Seite 27 ff hatte er seine Gruppe umfassend vorgestellt. Sein Porträt ist im Heft 36 nachzulesen. Jetzt leitet Günter Ackermann die Gruppe kommissarisch und er plant noch eine Jubiläumsfeier im laufenden Jahr.



Teil der H0-Clubanlage mit Kohlebunker



Burg Teck mit Bergbahnhof
Fotos: MEC Kirchheim (2x)

Die "Dampflok-Scheinblüte" bei der Deutschen Bundesbahn um 1970

Christian Brocke, Koblenz – BSW-Gruppe im DB Museum Koblenz

Karl-Ernst Maedel erkannte bereits 1968 in seinem Werk "Die Dampflokzeit", dass die Ära der Dampfmaschine im Eisenbahnwesen vorbei war und sie ihren geschichtlichen Auftrag, den Weg für andere Traktionsarten, vor allem für die elektrische, zu bahnen, erfüllt hatte. Diese seine Feststellung hatte Gültigkeit sowohl für die marktwirtschaftlich ausgerichteten Volkswirtschaften als auch für jene, die nach planwirtschaftlichen Grundsätzen arbeiteten.

Ende der 1960er Jahre begann, zumindest im Bereich der Deutschen Bundesbahn (DB), beim Publikum langsam das Bewusstsein dafür zu verblasen, dass die Dampftraktion noch immer zum Eisenbahnalltag gehörte. Man war gedanklich schon in der "Nach-Dampflok-Zeit". Entsprechende Plakate des DB-Werbeamtes versuchten, dieses Gefühl propagandistisch zu verstärken, z. B. "Unsere Loks gewöhnen sich

das Rauchen ab" aus dem Jahre 1968. Die DB-Dampflokleistungen 1969 lagen insgesamt noch bei 9,2 Prozent aller Triebfahrzeugkilometer, im Güterzugdienst sogar bei 17,6 Prozent. Bei den Dampflok-Ausmusterungen hatte es in den Jahren 1964–1968 längst nicht mehr nur Länderbahnmotoren getroffen. Auch der Bestand an schweren Einheits-Güterzugloks verminderte sich. Bei der Baureihe 50 reduzierte sich der Erhaltungbestand von 2 053 Loks am 1. Juni 1963 auf 778 Loks am 1. Oktober 1968. Gerade diese Dampfloks sollten der DB in den Jahren 1969–1971 schmerzlich fehlen. Bei der Dampflok 050 970-3 z. B. ergaben sich daher komplizierte Verhältnisse:

1. Sept.1969: z-Stellung (als Lok des Bw Mayen)
1. Juli 1970: w-Stellung (im AW Trier, immer noch als Lok des Bw Mayen)

050 970-3 im Bw Mayen am 9. September 1969
Foto: K.-H. Fischer



- 1. Febr. 1971 Umbeheimatung von Mayen nach Dillingen (immer noch auf "w" stehend)
 - 8. März 1971 z-Stellung (als Lok des Bw Dillingen, vermutl. noch im AW Trier stehend)
 - 2. Juni 1971 Ausmusterung und zum Verschrotten verkauft an Metalum AG, Saarbrücken
- („w“-Stellung:  auf Instandsetzung, „z-Stellung“  der Instandhaltung zugestellt)

Nach einem Konjunkturrückgang in den Jahren 1966/67, nach dem damals scheidenden Bundeskanzler scherzhaft als "Erhard-Krise" bezeichnet, zog die Konjunktur in der Volks  schaft der Bundesrepublik in den Jahren 1968/69 wieder an. Die DB hatte plötzlich Schwierigkeiten, die gestiegenen Transportleistungen im Schienengüterverkehr zu bewältigen. Es herrschte Lokmangel, zumal die Neuabnahmen bei den Streckendieselloks der V-160-Familie (ab 1968 Baureihen 216 und 215) und der schweren Rangierdiesellok V 90 (ab 1968 Baureihe 290) nicht

ausreichen. In dieser Situation machte die DB beim keineswegs grundsätzlich in Frage gestellten Traktionswandel eine kleine "Rolle rückwärts" und erhöhte den Unterhaltsbestand der Baureihen 044, 050-053 und 094. Am 1. Oktober 1969 zählte er 270 Loks der Baureihe 044, 887 Loks der Baureihe 050-053 und 45 Loks der Baureihe 094. Diese Zahlen hatten sich zum 1. Juni 1970 auf 285, 945 bzw. 56 erhöht. Auch der Einsatzbestand dieser drei Baureihen nahm zu: Man stellte bereits auf "z" gestellte Maschinen wieder auf "w" oder führte sie gleich einer Untersuchung im Ausbesserungswerk (AW) zu. Dem Werkstädtendienst wurde dabei durch eine Änderung der DV 946 (Dienstvorschrift für die Instandhaltung der Triebfahrzeuge) entsprechender Spielraum gegeben, besonders bei den Kesselfristen.

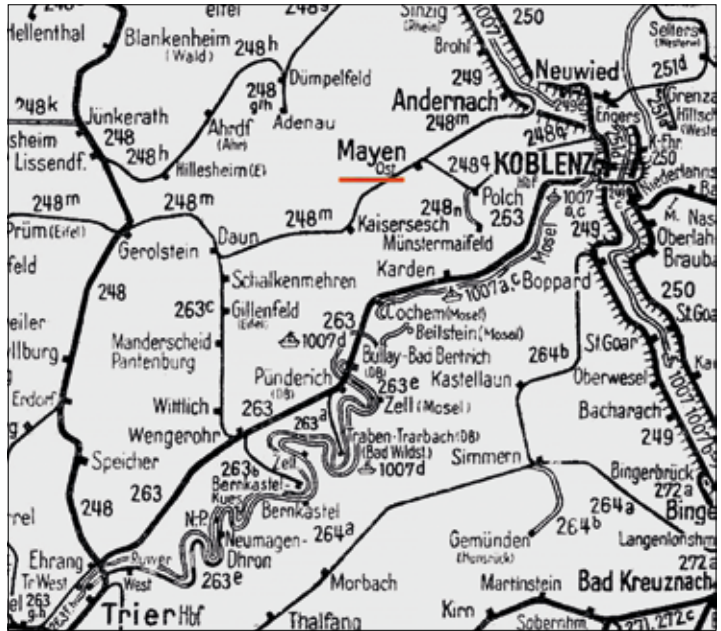
Im Buch über „Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Trier“ (s. u. Literatur Kreckler, Martin). schrieb Fritz Wolff dazu:

"Bereits kurze Zeit nach Übergabe der letzten hauptuntersuchten DB-Dampflok zeichnete sich ab, daß, bedingt durch



086 263-1 im Bw Mayen am 9. September 1969, "z-gestellt" am 7. Juli 1971 im Bw Hof, ausgemustert am 9. September 1971
Foto: K.-H. Fischer

Auszug aus: Amtliches Kursbuch DB
Winter 1964/65



erhebliche Verkehrszuwächse, die vollständige Ablösung der Dampflok voraussichtlich doch längere Zeit in Anspruch nehmen würde. Der Lebensdauer der vorhandenen Maschinen waren aber durch die vergleichsweise starre Regelung der Kesselfristen Grenzen gesetzt, und zwar insofern, als nach einer Kesselhauptuntersuchung (mit Wasserdruckprobe) zwei Kesselzwischenuntersuchungen folgen mußten und 14 Jahre später (nicht verlängerbar) die nächste Kesselhauptuntersuchung fällig war. Da eine solche aktuell nicht mehr erfolgen sollte (und viele Maschinen vom Ablauf der o.g. 14-Jahresfrist nicht mehr so ganz weit entfernt waren), drohte der Bestand schneller abzusinken als der Bedarf. In dieser Situation führte man die Auslauf-Kesseluntersuchung H2.8 ein, die man salopp vielleicht als Kesselhauptuntersu-

chung "light" bezeichnen kann. Sie gestattete es, einen Kessel über die 14-Jahresfrist für weitere vier, nach zweimaliger Besichtigung mit Fristverlängerung sogar sechs Jahre weiter zu betreiben. Sie beinhaltete gleichfalls eine Wasserdruckprobe, war allerdings in ihrem Arbeitsumfang gegenüber der normalen Kesselhauptuntersuchung deutlich gemindert und sah auch großzügigere Werkgrenzmaße vor. Wie in dem Begriff der "Auslauf"-Untersuchung schon zum Ausdruck kommt, handelte es sich um eine Untersuchung, die definitiv am Ende der Lebensdauer des Kessels stand. Das Hinausgehen über die bis dahin gültige 14-Jahresfrist bei vergleichsweise großzügigen Prüfungsmaßstäben rechtfertigte sich aus den erheblichen Verbesserungen, die die innere Speisewasseraufbereitung und die Schweißtechnik beim



078 303-5 im Bw Mayen am 9. September 1969, "z-gestellt" am 26. März 1970 im Bw Mayen, ausgemustert am 24. Juni 1970

Unterhaltungszustand der Kessel mit sich gebracht hatte."

Es kam zu einer "Scheinblüte" der Dampftraktion, denn es war den meisten Beteiligten klar, dass es sich um ein Provisorium und nicht um eine Renaissance der Dampfloks handelte. Nach gut zwei Jahren, zum Jahresbeginn 1971, war diese Episode dann vorüber und die noch auf Aufarbeitung wartenden Dampfloks wurden erneut auf "z" gestellt, diesmal endgültig.

Damit das bis hierhin Gesagte nicht abstrakt und somit für die Leserinnen und Leser wenig fassbar bleibt, soll im Folgenden am Beispiel eines mittelgroßen Bahnbetriebswerkes, des Bw Mayen in der damaligen BD Saarbrücken, exemplarisch betrachtet werden, welche Auswirkungen dies auf den Betriebsmaschinendienst hatte.

Das Bw Mayen hatte Ende der 1960er Jahre Zugförderungsaufgaben in der Osteifel zu erbringen. Es handelte sich hierbei um ein durch Landwirtschaft bzw.

Baustoffindustrie geprägtes Gebiet im Einzugsbereich von Koblenz und Neuwied. Befahren wurden die Streckenabschnitte Andernach–Mayen Ost –Daun (KBS 248m, nur bis Mayen Ost Hauptbahn), Koblenz Hbf bzw. Koblenz-Lützel–Mayen Ost (KBS 248q, Nebenbahn) und die Stichbahn Polch–Münstermaifeld (zuletzt KBS 248n, Nebenbahn). Auf letzterer, für den Personenverkehr seit 1961 stillgelegt, ergab sich jährlich während der Zuckerrüben-Kampagne zusätzlicher Güterverkehr.

Den Reisezugverkehr erbrachte das Bw Mayen bereits seit 1954 hauptsächlich durch Schienenbusse der Baureihe VT 95 (ab 1968: BR 795). Jedoch erforderten die morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen an Werktagen nach wie vor den Einsatz dampfbespannter Reisezüge. Der Streckenabschnitt Niedermendig–Mayen Ost verlor bis Ende 1967 das zweite Gleis, blieb aber betrieblich weiterhin eine Hauptbahn. Auch am Ostkopf des Bahnhofs Plaidt entfernte man das zweite Gleis und am Bahnhof Kruft mit seinem re-

gen Verschub wurde die Bahnwasserversorgung abgebaut, da man nicht damit rechnete, dass außer der BR 50 mit ihren 26 cbm Wasservorrat jemals wieder Tenderloks zum Einsatz kommen. Da kam es recht unerwartet, dass die 086 283-1 am 1. August 1969 aus dem Bw Saarbrücken zum Bw Mayen umbeheimatet wurde. Es folgten am 26. August 1969 die 086 809-1 und am 1. September 1969 die 078 303-5, beide ebenfalls vom Bw Saarbrücken. Die drei Loks übernahmen im – weiterhin gültigen Dienstplan der BR 50 – die "leichteren" Leistungen, zum Beispiel die Reisezüge, aber auch den Verschub und die Bedienung von Gleisanschlüssen. Der Hintergrund dieser Maßnahme war, dass die BD Saarbrücken versuchte, Loks der BR 50 für höherwertige Leistungen "freizubekommen", um diese in den Bws Saarbrücken und Dillingen zu stationieren. Das Bw Saarbrücken gab im Gegenzug seine Tenderloks an das Bw Mayen ab. Weitere der BR 86 wurden dem Bw Mayen zwischen Mai 1970 und Februar 1971 zugewiesen, zwischen April und September

1970 kamen schließlich drei 94.5 des Bw Mannheim (damals BD Karlsruhe), die nach gut zwei Jahren auf "z" in den Einsatzbestand zurückkehrten und vor der Umbeheimatung nach Saarbrücken bzw. Mayen eine "Auffrischungskur" in Form einer Untersuchung der Schadgruppe H 2.8 im AW Offenburg erhielten.

Nun rächte sich auch der voreilige Abbau der Bahnwasserversorgung: Während die BR 50 keine Probleme gehabt hatte, nach ihrem Einsatz im Verschub im Bahnhof Kruft als Lz den rettenden Wasserkran in Andernach oder Mayen Ost zu erreichen, hatte die 94.5 mit ihrem Wasservorrat von 8 cbm das Nachsehen: Bei dem Versuch, die Lok hilfsweise aus dem Wassernetz der Gemeinde zu speisen, brach deren Wasserversorgung zusammen. Man behalf sich nach dieser Erfahrung mit der Aufstellung eines ausgemusterten Tenders 2'2' T 26, der einen provisorischen Wasserkran erhielt. Bedeutete der erneute Einsatz von Tenderloks für die Eisenbahner eine Erschwernis ihrer Arbeit, wurde er von Eisenbahn--

094 720-0 im Bw Mayen am 9. September 1969, "z-gestellt" am 24. Januar 1971 im Bw Hamburg-Rothenburgsort, ausgemustert am 18. April 1972
Fotos: K.-H. Fischer (2x)



bern als willkommene Abwechslung gern gesehen. Mit Ablauf der Winterfahrplanperiode 1970/71 war dies alles dann vorbei. Die BD Hamburg überwies der BD Saarbrücken Loks der BR 50. Sieben 50er des Bw Hamburg-Rothenburgsort gelangten am 14. Mai 1971 zum Bw Mayen, das im Gegenzug seine drei 94.5 dorthin abgab. Die zu diesem Zeitpunkt fünf noch in Mayen beheimateten 86er wurden ebenfalls abgezogen und am 12. August 1971 zum Bw Nürnberg Rbf umbeheimatet. Drei von ihnen kamen bis dahin noch für gut zwei Monate leihweise ins Bw Ehrang, wo sie Rangierdienst versahen.

Die in diesem Beitrag abgebildeten Bild- und Textquellen (Fotografien und Buchfahrplanauszug) sollen den Leserinnen und Lesern eine Vorstellung von den damals

herrschenden betrieblichen Verhältnissen im Zuständigkeitsbereich des Bw Mayen vermitteln. Diese waren aber, wie eingangs festgestellt, letztlich nur eine "Scheinblüte" der Dampftraktion bei der DB.

Literatur:

Ebel, Jürgen U. / Wenzel, Hansjürgen: Die Baureihe 50. Geschichte einer Unentbehrlichen. Band 2: Deutsche Bundesbahn. Freiburg 1988, S. 128-129, 136-137, 142-144, 357, 360 (mit Abbildung 1059).

Horch, Wolfgang: Das Zugunglück zwischen Plaidt und Miesenheim im Jahr 1969. In: Plaidter Blätter 9 (2011), S. 143-162.

Knipping, Andreas: Die Baureihe 86. Freiburg 1987, S. 100 (mit Abbildung 86), S. 101-102, S. 305-308 (mit Abbildung 406).

Kreckler, Martin: Das Eisenbahn-Ausbesserungswerk Trier. Jünkerath 2017; hier: S. 277, S. 280 (Beitrag von Fritz Wolff zur H2.8).

Scharf, Hans-Wolfgang: Die DB vor 25 Jahren: 1969. Zahlen, Daten, Fakten. In: Die DB 1969: Die Deutsche Bundesbahn vor 25 Jahren. Freiburg 1994, S. 16-57. (EK-Special 35)

Scharf, Hans-Wolfgang: Die DB vor 25 Jahren: 1970. Zahlen, Daten, Fakten. In: Die DB 1970: Die Deutsche Bundesbahn vor 25 Jahren. Freiburg 1995, S. 16-68. (EK-Special 39)

Scharf, Hans-Wolfgang: Die DB vor 25 Jahren: 1971. Zahlen, Daten, Fakten. In: Die DB 1971: Die Deutsche Bundesbahn vor 25 Jahren. Freiburg 1996, S. 26-106. (EK-Special 43)

Wenzel, Hansjürgen: Die Baureihe 94. Die preußischen Tenderloks T 16 und T 161. Freiburg 2018, S. 187-189, 313-314 (mit Abbildung 406).

Quelle: BD Saarbrücken, Fahrplanbuch 7b, Winterfahrplan 1970/71 (2x)

14

Ng 16396 W (70.1), ab Polch W 
 Koblenz-Lützel — Polch — Münstermalfeld
 Last ab Kuf (902), ab KOM (902), ab BSH (902)
 Bei mehr als 400 t ab KOM Schtz von Koblenz-Metternich bis Ochending
 Mit Schtz (902) Koblenz-Metternich bis Ochending
 Tts 630 90 Minuten
 Von Koblenz-Metternich bis Polch verknüpfter Nebenbahnverkehr

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Legt das Be- triebs- ver- kehr- s- be- trieb	Stellen- namen und Be- triebs- ver- kehr- s- be- trieb	Bezeichnung, ständige Langenschriftzeichen, verknüpfter Vorgangsabstand	An der Trassen- stelle hält Zug	Ab- kunft	Ab- fahrt	Kreuz- ung mit Zug	Überhalt wird überholt durch Zug	Zusatz- bedingung Stich
0.0	40	Koblenz-Lützel Kuf A			837	1239 W		
		94.5 BD-Grenze						
3.0	50	Koblenz-Metternich		844	55	1901 W		
6.3		Rübenach			994			
0.7	40	Eissenheim u			13			
	50	A						
15.9		Ochending	*)	922	1007	4280 W		16.00 Tz
21.8	45	Kerben Sts Mayen u .		1017	27			21.00 Tz
26.0	50	Polch	4280	34	1110	GH W		26.00 Tz
0.0								
4.5	30	Mertloch, Hat u . . .		1124	32			
7.8		Nannheim, Hat u . . .		42	50			
		(Sts Mayen)						
10.1		Münstermalfeld u . .		1200		1721 30 Min		
		Zug rangiert unterwegs						

16396
 GO 40 Min
 247L
 10 Min

*) Entfällt ab Ochending, wenn 16396 verkehrt

Gex, Po und Co. – Reisezüge, die nicht im DR-Kursbuch standen

Johann Walter, Gotha – BSW-Förderer und aktiver Lokführer

Fällt der Begriff Reisezug, denken die meisten Eisenbahnfreunde gleich an lange Schnellzüge, oft farbenfrohe, internationale Touristenzüge oder eine Vielfalt von Personenzuggarnituren. Alle diese waren in den Kursbuchausgaben für jedermann öffent-

lich einsehbar. Bei der Deutschen Reichsbahn (DR) gab es aber auch Reisezüge, die nicht in öffentlichen Fahrplänen standen.

Zu den Reisezügen zählten bei der Deutschen Reichsbahn folgende Zuggattungen:

Ex	Expreßzug (ab 1976 auch Städteexpreß)
Ext	Expreßtriebwagen (z.B. Karlex, Vindobona usw.)
IEx	InterExpreßzug im grenzüberschreitenden Verkehr
D	D-Zug/Schnellzug
Db	Schnellzug für die westlichen Alliierten zwischen Bundesgebiet und Westberlin
E	Eilzug
P	Personenzug
Piw	Personenzug im Wendezugbetrieb
Ps	S-Bahnzug
Psiw	S-Bahnzug im Wendezugbetrieb
T	Triebwagen
Pmg	Personenzug mit Güterbeförderung
Gex	Gepäck- und Expreßgutzug
Gexpm	Gepäck- und Expreßgutzug mit Personenbeförderung
Dstp	Dienstpersonenzug
Gmp	Güterzug mit Personenbeförderung
Po	Postzug
Sr	Sonderreisezug

Ebenfalls aus Reisezugwagen gebildet waren die Probezüge der Reichsbahnausbesserungswerke Delitzsch, Potsdam, Wittenberge und Gotha sowie der Waggonbaubetriebe Bautzen, Görlitz und Halle-Ammendorf. Diese Probezüge mit durchaus interessanten Wagenreihungen fielen aber in den Fahrplanstoff der Güterzüge.

Die Reisezüge folgender Zuggattungen suchte der interessierte Beobachter im Kursbuch vergeblich:

Gepäck- und Expreßgutzüge (Gex)

Der Gex konnte als Nachfolgerzug für den Stückgutschnellverkehr, den „Leichtgüterzug“ (Leig), betrachtet werden und diente neben der Beförderung von Stückgutsendungen und Reisegepäck auch der von Post. Weiterhin wurden in Gex-Züge Reisezugwagen zur Überführung zu oder von den Ausbesserungsstellen (Bww oder Raw) eingestellt. Gex verkehrten innerhalb der Rbd-Bezirke



Gex 2695 am 4. März 1990 in Schwerin Hbf mit Kühlwagen nach der E-Lok

Foto: Detlef Radke

und auch überbezüglich. Ein Beispiel für einen überbezüglichen Zug war der Gex 2550 von Eisenach nach Stralsund. Aus den Rbd'en Dresden und Cottbus ist die Zuggattung Gexmp mit Gexmp 2981 Bischmitzverda - Ebersbach/Sa. und Gexmp Dresden Hbf Glogitz belegt.

Die Gex waren meist aus Expressgutwagen der Güterwagenbauart und / oder Reisezuggepäckwagen gebildet, aber auch einzelne Bahnpostwagen oder auch bahneigene Postwagen fanden sich darin. Auch Kühlwagen konnten einem Gex beigestellt werden. Für alle im Zug eingestellten Expreßgut- und Bahnpostwagen galten feststehende Umlaufpläne. Sah der Zugbildungsplan auch das Überführen von Reisezugwagen zwischen Einsatzbahnhöfen und Unterhaltungswerken vor, fanden sich auch solche im Zugverband. Die im Gex mitgeführten Reisezugwagen durften allerdings nicht mit Reisenden besetzt

werden. Eisenbahner aus den Gepäckabfertigungen besorgten auf den Unterwegsbahnhöfen das Ladegeschäft. Bei einem Teil der Gex fuhren Fahrladeschaffner mit, welche die Sendungen für das Entladen vorbereiteten und Zuladung entgegennahmen.

Anfangs kamen in den Gex-Zügen für höhere Geschwindigkeiten geeignete Güterwagen der ehemaligen Bauarten „Bremen“, „Oschersleben“ und „Nordhausen“ sowie zwei- und vierachsige Gepäckwagen zum Einsatz. Die Güterwagen älterer Bauarten wurden später durch zweiachsige Neubauten aus der Gbs-Familie ersetzt (Gbsqss-z). Die älteren Wagen der Güterwagenbauart waren teilweise, die Neubauten vollständig mit Durchgangsleitungen für Heizdampf und elektrische Zugheizung ausgestattet. Diese Wagen konnten damit auch in begleitete Gex und übrige Reisezüge eingestellt werden. Besonders die vierachsigen



Gex 2653 Stralsund–Berlin– Erfurt im Sommer 1979 noch mit Dampflok bei Berlin -Schönefeld

Foto: RN Lawrence

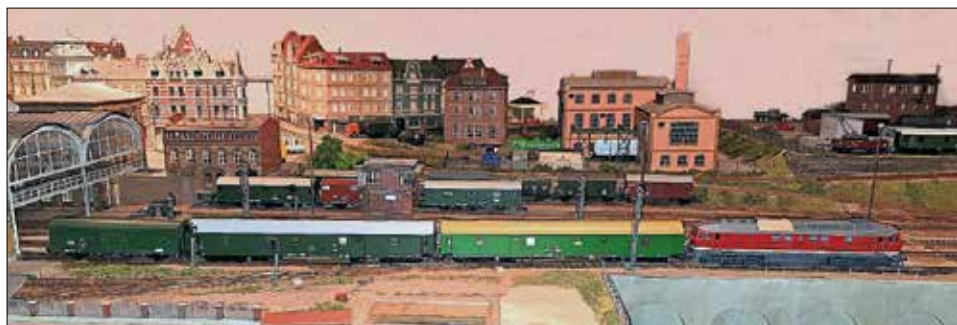
Gepäckwagen älterer Bauarten hielten sich bis zum Ende in Gex- Verkehre im Einsatz. Die Gattung Gex bespannten meist Lokomotiven der Reisezugbaureihen. Für die Gex wurden Zugnummern zwischen 2500 und 2999 vergeben.

Postzüge (Po)

Zur Beförderung von Brief-, Paket- und Wertsendungen zwischen den Bahnpostämtern der Deutschen Post verkehrten auch reine Postzüge. Diese Züge wurden aus begleiteten und unbegleiteten Bahnpostwagen gebildet. Mitarbeiter der Deutschen Post bearbeiteten im begleiteten Bahnpostverkehr Sendungen während der Fahrt, nahmen solche auf Unterwegsbahnhöfen entgegen und gaben Sendungen an stationäre Postler aus. Auch die Bahnpostwagen verkehrten in festgelegten Umläufen. Wagenlaufschilder mit dem Umlauf des Bahnpostwagens waren an jedem Postwagen zu finden.

Um die zentral in Berlin gedruckte Tageszeitung „Neues Deutschland“ (Zentralorgan der SED) in der Republik zu verteilen, verkehrten nachts von Berlin Ostbahnhof Posthof aus Postzüge mit entsprechenden Kurswagen in die DDR-Bezirke. Post in die Nachbarstaaten wurde gewöhnlich mit in Regelzügen des grenzüberschreitenden Reiseverkehrs eingestellten Bahnpostwagen befördert. In Zeiten erhöhten Aufkommens an Paketpost aus der BRD in die DDR in der Vorweihnachtszeit verkehrten zusätzliche Postzüge zwischen DB und DR.

Bis in die 1970er Jahre war das Bild der Postzüge durch Bauartvielfalt geprägt. Später wurden die alten, zwei- und dreiachsigen Bahnpostwagen durch Postwagen in Güterwagenbauart abgelöst. Dabei kamen auch Containertragwagen zum Einsatz. Neben Wagen der Deutschen Post kamen in Zügen mit Postbeförderung auch von der DR ange-



Modelleisenbahn mit Po 2359 Erfurt–Eisenach im Vordergrund

Sammlung Uwe Künzel

mietete, bahneigene Behelfspostwagen zum Einsatz. Diese Wagen waren mit einem rechteckigen, weißen Feld mit blauem Diagonalstreifen und der Aufschrift „Bahneigener Behelfspostwagen“ gekennzeichnet.

Modelle von Bahnpostwagen sind in den drei gebräuchlichsten Nenngrößen HO, TT und N von verschiedenen Anbietern auf dem Markt, für HO und TT bietet Tillig aus Sebnitz neben dem 24,5 m langen Wagen auch die zweiachsigen Containertragwagen der Deutschen Post an. Wie schon bei den Gex fanden hauptsächlich Lokomotiven der Reisezugbaureihen vor den Postzügen Verwendung. Für die Postzüge wurden Zugnummern aus dem Nummernbereich 2300 bis 2499 vergeben.

Dienstpersonenzüge (Dstp)

Um Beschäftigten im DR-Betriebsdienst das Erreichen von Dienstposten ohne Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr zu ermöglichen, verkehrten meist zu Schichtwechselzeiten Dienstpersonenzüge. Die Dstp verkehrten sowohl national mit Zugnummern im Bereich 14500 bis 14999 und auch international unter den Nummern 2200 bis 2299 zu Grenzbahnhöfen in der VR Polen und der CSSR. Die Zugbildung der Dienstpersonenzüge war recht unterschiedlich. Anhand der Lastangaben in den Buchfahrplänen der Dstp lässt sich auf die Zugbildung schließen. Oft kamen zwei oder drei Bghw-Wagen zum Einsatz. Aus den vorliegenden Zugbildungsplänen B geht auch hervor, dass auch komplette Personenzuggarnituren

Bahneigener Behelfspostwagen, TT-Modell Tillig 1982

Werksfoto Tillig



Zwischenverwendung als Dstp fanden. Auch Lokomotiven mit einem einzelnen Reisezugwagen konnten einen Dstp bilden. Für die Dienstpersonenzüge zwischen Berlin-Friedrichstraße und Berlin-Grünwald fanden ab 1984 Diesellok der Baureihe 110 mit Wendezugsteuerwagen Verwendung. Später kamen hier LVT der BR 171 zum Einsatz. Den Übergangsverkehr zwischen Bad Schandau und Decin besorgten ebenfalls Triebwagen, anfangs solche der Vorkriegsbaureihen, später der BR 172.

Reisezüge im vertragsgebundenen Berufsverkehr (P, Piw)

Verschiedene Betriebe der volkseigenen Industrie, der Energiewirtschaft und des Bergbaus bedienten sich für ihren umfangreichen Berufsverkehr der Deutschen Reichsbahn, so z.B. zum Kernkraftwerk Lubmin, zum Kraftwerk Jänschwalde West und zu den Bergbaubetrieben der SDAG Wismut im Bezirk Gera. Im Rbd-Bezirk Greifswald verkehrten zwischen Greifswald und Lubmin Werkbahnhof Wendezüge für die im Kernkraftwerk Lubmin Beschäftigten. Diese Züge waren aus einer, zwei oder auch drei Doppelstockgledugeinheiten DBGgq gebildet und wurden mit Diesellokomotiven der Baureihe 110, später 112 vom Bw Stralsund bespannt. Zwischen Cottbus und dem Werksbahnhof des Kraftwerkes Jänschwalde waren Wendezüge aus Cottbus und Steuerwagen DBmq, bespannt mit Cottbuser Diesellokomotiven der BR 118.1 im Einsatz.

Um den Berufsverkehr der in den Bergbaubetrieben der SDAG Wismut beschäftigten Bergleute abzusichern, verkehrten zu den Schichtwechselzeiten von Gera und Altenburg aus Reisezüge nach

Schmirchau, Drosen und Beerwalde. Diese Züge waren meist aus Doppelstockwagen gebildet. Loks der BR 118 aus Gera und Altenburg sowie später BR 119 und auch BR 132 dienten der Förderung der WISMUT-Berufszüge.

Bei gut gefüllter Hobbykasse lassen sich die Greifswalder Wendezüge mit Modellen der DBGgq von PIKO (HO) und Kress (TT) nachstellen. Modelle der BR 110 und 112 sind bei Roco (HO und TT) sowie BRAWA (HO) und Tillig (TT) erhältlich.

Sonderreisezüge (Sr)

In den dienstlichen Fahrplanunterlagen waren zahlreiche Bedarfsfahrpläne für Sonderreisezüge enthalten. So waren Sonderzüge für das Reisebüro der DDR aus Ballungsräumen der Republik zu touristischen Zielen vorgesehen. Für diese Züge kamen Wagen aus den Reserven und Stilllagern zum Wochenende zum Einsatz. So konnte durchaus einmal eine Städteexpressgarnitur auf einer Nebenbahn im Erzgebirge, im Harz oder im Thüringer Wald auftauchen.

Zweimal jährlich, im Mai und im November, bestellten die bewaffneten Organe der DDR, NVA und Volkspolizei Sonderzüge zum Transport der neu einberufenen Wehrpflichtigen von den Stellungs- zu den Einsatzorten (Zugnummern 89xxx). Auch die Gesellschaft für Sport und Technik ließ Lehrlinge zu den im Rahmen der vormilitärischen Ausbildung stattfindenden Lehrgänge in zentralen Lagern mit Sonderzügen an- und abreisen. Für diese Züge kamen Reisezugwagen aus den Betriebsbereitschaften zum Einsatz. Mehrfach fanden in der DDR Großveranstaltungen an politischen Feiertagen oder zu Treffen der Massenorganisationen wie



Sonderreisezug zu einer Großveranstaltung mit Mannschaftswagen 1979

Foto: Andreas Stange, in  **ebahnknoten Berlin-Lichtenberg**, VBN Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin 2009, Seite 194

Freier Deutscher Jugend oder Gesellschaft für Sport und Technik statt. Die Teilnehmer reisten dazu fast ausschließlich mit Sonderzügen an.

In Zeiten der noch jungen DDR fanden für diese Sonderzüge meist zweiachsige, gedeckte Güterwagen der Gattung Ms (Mannschaftswagen) Verwendung. Später kamen Reisezugwagen aus der Betriebsbereitschaft und -reserve sowie aus Wochenendstilllagern zum Einsatz. Die Reisezüge zu Großveranstaltungen wiesen oft beachtliche Längen auf. Außerdem verkehrten Sonderreisezüge für die Kinderferiengestaltung, zur Leipziger Messe, zu Turn- und Sportfesten oder zu Kirchentagen. Für diese Reisezüge wurden Fahrpläne mittels Fahrplananordnung (Fplo) bekanntgegeben und Zugnummern im Bereich 21000 bis 29999 vergeben.

Militär-Reisezüge für die Besatzungsmächte (D, Db)

Der Reiseverkehr der Besatzungsmächte wurde zu Teilen auch auf der Schiene abgewickelt. Für die Westgruppe der Sowjetarmee verkehrten aus Weistreckenwagen der SZD gebildete D-Züge von Brest nach Wünsdorf (D 1190/91 und D 1198/99), nach Erfurt (D 1192/93), nach Magdeburg (D 1194/95) sowie nach Schwerin (D 1196/97). Kurswagen aus der UdSSR wurden Eil- und Personenzügen nach Schwerin (P 3101/3102) und Dresden (E 994/995 und P 4957/4958) beigestellt. Zweimal jährlich versetzte die Sowjetarmee (später Westgruppe der Streitkräfte) Armeeangehörige in die Reserve und kommandierte Soldaten aus der UdSSR in die DDR. Diese Verlegungen fanden auf dem Luftwege bis zu Flughä-

fen der Sowjetarmee, die weiter Verteilung der Truppen in der DDR erfolgte mit DR-Sonderzügen. Diese als Einberufungs- und Versetzung in die Reserve (EVR)-Sonderzüge verkehrten dann zwischen mehreren Tagen als Pendelzüge zwischen Stationierungs- und Ein- und /oder Ausreiseorten. Im Sprachgebrauch der Eisenbahner existierte für diese Züge das Kürzel EVR-Pendel. Anfangs brachte die DR dafür aus Güterwagen der Gattung M (später Hkm) zum Einsatz. In den 1960er Jahren ersetzten Reisezugwagen (Gauart Bghw) die Mannschaftswagen. Mittig in die EVR-Pendelzüge war ein Küchenwagen eingestellt. Dieser Wagen wurde vorher im Bww für den Einsatz mit Feldküchen und einer Durchgangsleitung für Heizdampf ausgestattet. Die Fahrpläne der EVR-Züge wurden mit Fahrplananordnungen bekanntgegeben.

Für die in Berlin (West) stationierten amerikanischen, britischen und französischen Streitkräfte verkehrten Reisezüge zwischen der Bundesrepublik und den Berliner Bahnhöfen Lichterfelde West für die Amerikaner, Charlottenburg für die Briten und Tegel für die Franzosen. Diese Militär-Züge der Gattung Db mit Zugnummern im Bereich 1040 bis 1049 erreichten das Territorium der DDR über den Grenzübergang Helmstedt / Marienborn und passierten nach der Fahrt über Magdeburg und Brandenburg/Havel in Griebnitzsee die Staatsgrenze nach Berlin (West). Die drei westlichen Alliierten hielten eigene Wagenparks für die Einsätze in den Berlin-Zügen vor. Bei den amerikanischen Streitkräften kamen neben Sitz-, Liege-, Speise- und Salonwagen auch Dieselschnelltriebwagen zum Einsatz.

Die Anfänge der Eisenbahn-Lichtsignale in Deutschland

Uwe Heim, Dresden – BSW-Förderer

Die Deutsche Reichsbahn (DR) verwendete bereits seit 1932 Lichtsignale. So wurde die Strecke Halle (Saale)–Leipzig damit ausgerüstet. Auch bei den S-Bahnen in Berlin und Hamburg waren Lichtsignale im Einsatz. Da die Vorteile gegenüber den Formsignalen deutlich überwogen, begann man in den 1950er-Jahren im Rahmen der Umrüstung zu Relaisstellwerken nur noch Lichtsignale einzusetzen. Die Signalbegriffe entsprachen den Lichtzeichen der Formsignale in der Nacht. Die von den Formhauptsignalen bekannten

Funktionen als Einabschnittssignale wurden übernommen. Sollte am Standort eines Hauptsignals auch das folgende Hauptsignal angezeigt werden (z.B. am Einfahrsignal das Vorsignal des Zwischen- oder Ausfahrtsignals), dann waren – wie bei den Formsignalen – zwei Lichtsignale erforderlich. Dieses Haupt-/Vorsignal-System (H/V) wird auch teilweise noch heute auf klassischen Strecken der DB AG verwendet.

Bei der Deutschen Bundesbahn (DB) existierten Anfang der 1970er-Jahre erste

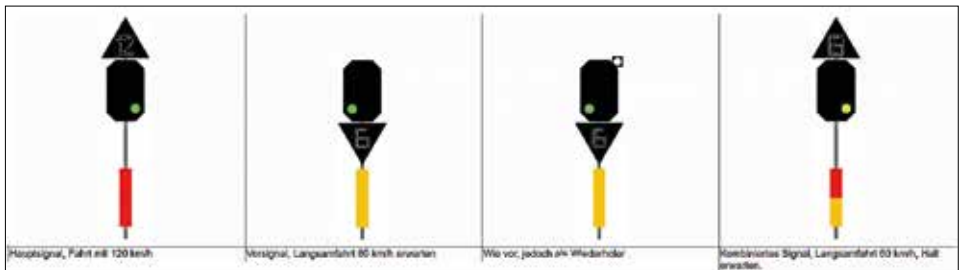


H/V-Lichtsignal als Einfahrtsignal des Bahnhof Friedrichsdorf an der Taunusbahn 2007: Der obere Schirm ist ein Hauptsignal (weiß-rot-weißes Mastschild) und zeigt „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ (Hp2) an. Der obere Wimper (Zs3) definiert die Geschwindigkeitsbeschränkung ab dem Hauptsignal auf 60 km/h. Der untere schräge Schirm ist ein Vorsignal und zeigt „Halt erwarten“ (Vr0) an. Da die Fahrt auf einem Stumpfgleis endet, zeigt darunter der Geschwindigkeitsvoranzeiger (Zs3v) an, dass ein Geschwindigkeitsanzeiger (Zs3) mit 30 km/h zu erwarten ist.
Quelle: [wikimedia.org/MdE/Signalbuch 301 0301](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:MdE/Signalbuch_301_0301)

Überlegungen zu Hochgeschwindigkeitsstrecken. Allerdings ließ der übliche Voreingabestreckenabstand von 1 000 Metern nur eine maximale Geschwindigkeit von 160 km/h zu. Da die Serienreife der Linienzugbeeinflussung (LZB) noch nicht erreicht war, gab es die Idee, die Signalisierung über mehrere Blockabschnitte zu ermöglichen. So entstand ein Mehrabschnittssignal - eine Signalkombination (Sk) aus Haupt- und Vorsignal an einem Signalschirm. Es wurde nur ein Lichtpunkt bei unterschiedlichen Mastschildern angezeigt. Die zulässige Geschwindigkeit ab dem Signal zeigte die weiße Ziffer im Dreieck über dem Schirm an. Die gelbe Ziffer im Dreieck unter dem Schirm signalisierte die Geschwindigkeit im Folgeabschnitt. Diese Sk-Lichtsignale wurden 1977 erstmals versuchsweise auf der Strecke zwischen Augsburg und Donauwörth eingebaut. Da bereits 1978 die Linienzugbeeinflussung (LZB) einsatzbereit war, blieb es bei diesem DB-Versuch. Die Erfahrungen aus dem Sk-Versuchsbetrieb sind in die Entwicklung des aktuellen Ks-Lichtsignalsystems eingeflossen (s. Folgebeitrag).

Bei der DR gab es 1954 auch ein Versuchslichtsignalsystem, das auf dem neugebauten Berliner Außenring erprobt wurde. Dieser war mit automatischem Streckenblock und mit Relaisstellwerken Bauform GS I später GS II ausgerüstet. Um die Vorteile des Automatikblockes mit den kurzen Blockstrecken maximal nutzen zu können, bedurfte es einer Mehrabschnittssignalisierung.

Durch die Entwicklung eines einheitlichen Lichtsignalsystems der sozialistischen Länder kam das DR-Versuchslichtsignalssystem über die Erprobung nicht hinaus. Erkenntnisse aus diesem DR-System gin-



Sk-Lichtsignale der DB von 1977

Quelle: <https://www.sh1.org/eisenbahn/shsk.htm>

Versuchssignale auf dem Berliner Außenring

Am Berliner Außenring sind Selbstblocksignale aufgestellt, die später durch Signale III 1...III 13 ersetzt werden sollen

Blendensordnung

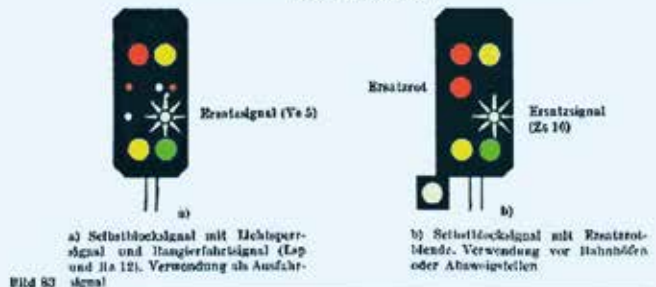


Bild 83

Begriffe

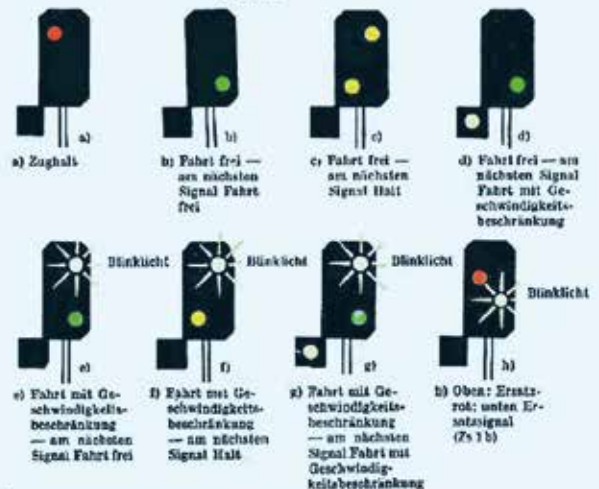


Bild 84

Die Selbstblocksignale werden selbsttätig von der jeweiligen Zugfahrt bedient. In und vor Bahnhöfen oder vor Abzweigstellen können die Selbstblocksignale außerdem von Hand bedient werden. Die Selbstblocksignale stehen im Abstand von etwa 1200 m — $\pm$ einer Toleranz von 25 % bei Steigungen oder Gefällen — rechts neben oder in der Mitte über dem Gleis. Die obere gelbe Blende zeigt je nach Einleitung der anschließenden Fahrstraße gelbes ruhendes oder gelbes Blinklicht.

Versuchssignale der DR von 1954





DR-HI-Lichtsignal als Ausfahrtsignal des Bahnhofs Hohen Neuendorf (b Berlin) in Kompaktbauweise: Hauptsignal (HI3b) „Fahrt mit 60 km/h im Weichenbereich, dann mit Höchstgeschwindigkeit“

Quelle: [wikimedia.org/Christian Liebscher](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:DR-HI-Lichtsignal_als_Ausfahrtsignal_des_Bahnhofs_Hohen_Neuendorf_(b_Berlin)_in_Kompaktbauweise.jpg)

gen in die Entwicklung des Hauptlichtsignalsystems (HI) ein. Dieses wurde bei der DR 1959 eingeführt. Dabei handelt es sich auch um ein Mehrabschnittssignalsystem. Unten auf dem Schirm leuchtete der Hauptsignalbegriff, oben der Vorsignalebegriff. Insgesamt zwölf Fahrbegriffe konnten angezeigt werden, wobei maximal zwei Lichtpunkte auf einem Signalschirm und ggf. ein Leuchtbalken darunter dem Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit auf diesem und dem folgenden Hauptsignal anzeigten. Neu gegenüber dem H/V-System waren das gelbe oder grüne Blinklicht für 40/60 bzw. 100 km/h.

Im Rahmen des Streckenausbaus mit Elektronischen und Digitalen Stellwerken (ESTW/DSTW) werden seit 1994 bei der DB AG alle bisherigen Lichtsignalsysteme durch Kombinationssignale (Ks) ersetzt (s. Folgebeitrag).

Literatur:

1. „Das Eisenbahn-Signalwesen in Wort und Bild“, Alfred Neumann, Transpressverlag 1959
2. „Der Modelleisenbahner“, 69. Jahrgang, Heft 7, Juli 2020, Axel Klebler, Verlagsgruppe Bahn-
3. „Das war die DR“, lose Blattsammlung, Erich Preuß, GeraMond Verlag
4. „Eisenbahnjahrbuch 1964“, Erich Henning, Transpressverlag 1965
5. DR-Signalbuch, DV 301 gültig ab 1971

Das Ks-Signalsystem der Deutschen Bahn AG

Hellfried Richter, Pirna – BSW-Förderer und aktiver Lokführer

Da mit der Vereinigung der beiden Deutschen Bahnen 1994 verschiedene Signalsysteme aufeinander trafen, stand die Notwendigkeit im Raum, eine Vereinheitlichung zu veranlassen. Dazu kam die Situation, dass mit dem Entstehen immer mehr elektronischer Stellwerke (ESTW) die Kompatibilität der bestehenden Signale nicht mehr gegeben war.

Man entwickelte daher das Ks-Signalsystem, d. h. KombinationsSignale.

Ks-Signale sind Lichtsignale, die die Fahraufträge mit nur einem Signallicht anzeigen. Durch Mastschilder erkennt man Mehrabschnittssignale, Signale nur mit Hauptsignalfunktion und Signale

nur mit Vorsignalfunktion. Durch Zusatzsignale ist eine größere Darstellung verschiedener Betriebssituationen und Anforderungen möglich.

Ein Ks-Signal folgt der Lesart, die bei der Deutschen Bundesbahn üblich gewesen war: Signale, in denen man von oben nach unten liest, d. h. die im oberen Bereich des Signales angezeigten Zeichen gelten ab dem Signalstandort, die im unteren Bereich des Signales angezeigten Zeichen gelten ab dem nächsten Signal. Das H-Signalsystem der Deutschen Reichsbahn wurde dagegen umgekehrt von unten nach oben gelesen.

Zwei Ks-Mehrabschnittssignale in Dresden-Klotzsche (Mastschilder weiß-rot-weiß und gelbes Dreieck), links: Hp0 auf Signalbrücke, rechts: Ks1 blinkend, oben Zs3 weiß für 120 km/h ab Signalstandort, unten Zs3v gelb für 80 km/h ab nächstem Signal
Foto: Ketamin (bearbeitet)





Ks-Signal nur mit Hauptsignalfunktion in Chemnitz Hbf (Mastschilder weiß-rot-weiß), Ks2 für Ausfahrt mit Zs3 60 km/h und Zs2 mit „Z“ in der Bedeutung Richtung Zwickau

Foto: H. Richter

die Vorbeifahrt am Standort des Signals mit der zulässigen Geschwindigkeit wie sie für den Fahrplan oder die entsprechende Strecke vorgegeben ist. Am nächsten Signal ist aber Hp0 („Halt“) zu erwarten.

Das Ks-Signalsystem ermöglicht eine Vielzahl von weiteren Möglichkeiten zur

Mit dem Ks-Signalsystem sind die zwei Grundsignale Ks1 und Ks2 festgelegt.

Das Signal Ks1 („Fahrt“) zeigt ein grünes Stand- oder Blinklicht. Das Standlicht bedeutet freie Fahrt gemäß Fahrplanunterlagen. Blinkt das grüne Licht, so ist am nächsten Hauptsignal eine Veränderung der Geschwindigkeit zum erwarten. Diese kann niedriger oder höher als bisher sein.

Das Signal Ks2 („Halt erwarten“) zeigt immer ein gelbes Standlicht und erlaubt

Information an den Triebfahrzeugführer. Neben dem Signal Zs1 (Ersatzsignal), das in der bisherigen Form unverändert angewendet wird, sind die Signale Zs2 (Richtungsanzeiger) und Zs3 (Geschwindigkeitsanzeiger) im oberen Bereich des Signalschirmes angebracht und leuchten weiß. Die Signale Zs2v (Richtungsvoranzeiger) und Zs3v (Geschwindigkeitsvoranzeiger) im unteren Bereich des Signalschirmes leuchten gelb.

Bahnschulen in der ehemaligen Reichsbahndirektion Schwerin (Teil 1)

*Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von **Uwe Wahl, Güstrow** – ehem. Leiter der DR-Berufsausbildung in Mecklenburg-Vorpommern*

In den 1920er-Jahren, nach Gründung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft, wurde in Lützow (westlich von Schwerin) für die Weiterbildung der Eisenbahner eine Reichsbahnbezirksschule gegründet und seit 1944 gab es in Güstrow eine Lokfahrschule. (s.u.)

In der DDR wurde der Eisenbahner zum Lehrberuf. Als größter Betrieb im Lande stellte die Deutsche Reichsbahn (DR) jedes Jahr viele neue Lehrlinge ein. Diese bewarben sich bei der Kaderabteilung (Personalbüro) eines Bahnhofs oder einer anderen größeren technischen Bahndienststelle. Dazu war der erfolgreiche Abschluss der 8., 10. oder 12. Klasse Voraussetzung. Die Abgänger der 8. Klasse absolvierten eine dreijährige Berufsausbildung, die Abgänger der 10. Klasse eine zweijährige und Abiturienten eine einjährige. Bei sehr gutem Schulabschluss der 10. Klasse konnte in einer dreijährigen Berufsausbildung mit Abitur die Hochschulreife erworben werden.

Da die DR ein riesiger Staatsbetrieb war, gingen die Lehrlinge nicht in kommunale, sondern in bahneigene Betriebsberufsschulen (BBS). Bis Dezember 1956 war hier nur theoretischer Unterricht. Im Januar 1957 wurden die Lehrmeister der praktischen Berufsausbildung von den Dienststellen (zumeist Bahnhöfe) den BBS zugeordnet. Später kam der Bereich der Aus- und Weiterbildung der Werk tätigen (AWW) dazu. Deshalb nannten sich die BBS nun Betriebsschulen (BS). Diese unter-

standen in der Regel den Reichsbahnämtern (Rba), bzw. den Bahnbetriebswerken (Bw) oder den Bahnbetriebswagenwerken (Bww). Die BS Schwerin wurde ab etwa 1970 der Reichsbahndirektion unterstellt.

Für die Unterrichtstage wurden alle Teilnehmer von ihren Dienststellen frei gestellt und hatte keinen Verdienstausschlag und keine Lehrgangskosten.

BS Schwerin

Im März 1952 begann die theoretische Berufsausbildung von Betriebs- und Verkehrs-Eisenbahnern (BuV) an der Berufsschule am Hopfenbruchweg in Schwerin. Zunächst standen zwei Unterrichtsräume, ein Kulturraum und ein Wohnheim zur Verfügung. 1955 wurde die Schule auf zehn Unterrichtsräume erweitert. Als Berufsschullehrer wurden Bahnwanderlehrer gewonnen. 1959 erhielt die BS Schwerin den Ehrennamen des ehemaligen Präsidenten der Rbd Schwerin, „Bruno Schramm“. Es wurde nun neben BuV auch im Signal- und Fernmeldewesen (SuF) ausgebildet. Die meisten Lehrlinge benötigte BuV auf den vielen Bahnhöfen. Bald reichte die Kapazität in der Schweriner Schule nicht mehr aus. Daher wurde 1969 am Bahnhof Laage (Meckl) in einem vorhandenen Barackenkomplex eine Außenstelle eröffnet. Hierher kamen die Lehrlinge des Einzugsbereichs Rostock.

Die Ausbildung in den 1970er-Jahren fand im wöchentlich wechselnden Turnus statt, das heißt, eine Woche Schule und



BS Schwerin,
Hauptgebäude
am Hopfen-
bruchweg in
Schwerin

die nächste Woche Praxis. Der Schultag begann um 7:30 Uhr. Nach drei Doppelstunden zu 90 Minuten war Mittagspause. In dieser gab es in der Kantine ein warmes Essen. Danach kam noch eine Doppelstunde. Die Unterrichtsfächer waren Fachkunde BuV (Reiseverkehr, Güterverkehr, Betriebsdienst) bzw. SuF (Fernmelde-/Sicherheitswesen), Betriebsökonomie, Verkehrsgeographie, EDV, Deutsch, Russisch, Staatsbürgerkunde und Sport. Bis 1973 ging die Schulwoche von Montag bis Samstag. Für die Mehrheit bildenden 10-Klassen-Schüler endete die Berufsschulzeit nach 1 ½ Jahren. Zum Abschluss mussten in den Hauptfächern schriftliche Prüfungen abgelegt werden.

In den Wochen der Praxis waren die Lehrmeister der Ausbildungsbereiche (Frauenanteil ca. 50 Prozent) für die Lehrlinge verantwortlich. BuV hatte diese in Schwerin, Ludwigslust, Hagenow Land, Bad Kleinen, Wismar, Rostock Hbf, Rostock Seehafen und Güstrow. Die Dienststein-

teilung der Lehrlinge wurde monatlich auf wechselnden Arbeitsplätzen vorgenommen (Fka, Gepa, Zub, Stellwerk usw.). Zur Vertiefung der Kenntnisse und der praktischen Fertigkeiten hielt der Lehrmeister an einem Tag in der Woche praktischen Unterricht, anfangs Lehrunterweisung, später Praktischer Unterricht (PU) genannt. Zur weiteren Aufgabe der Lehrmeister gehörte auch die Anleitung und Kontrolle der Lehrlinge auf deren jeweiligen Arbeitsplätzen. Durch diese Besuche vor Ort und den fachlichen Austausch mit den Mitarbeitern verloren die Lehrmeister nicht den Bezug zur Praxis.

Im 4. Ausbildungshalbjahr (10-Klassen-Schüler) begann die berufliche Spezialisierung. Es gab keinen Berufsschulunterricht mehr, sondern nur noch die praktische Ausbildung. Die Lehrlinge wurden vorwiegend auf den Arbeitsplätzen eingesetzt, auf denen sie nach Abschluss der Lehre arbeiten sollten. Dort konnten sie bald ihre ersten selbständigen Schichten machen,



BS Schwerin, Barackenkomplex der Außenstelle Laage

Quellen: Sammlung U. Wahl (2x)

im Betriebsdienst nach dem Vierbrigadepplan. Gemäß Jugendschutzgesetz wurde nur in Früh- und Spätschichten gearbeitet. Wer im letzten Lehrhalbjahr das 18. Lebensjahr erreicht hatte, durfte dann auch zum Nachtdienst eingeteilt werden. Zum Ende der Spezialisierung stand die praktische Facharbeiterprüfung an. Diese wurde von zwei Lehrmeistern, die Mitglied der Prüfungskommission waren, am künftigen Arbeitsplatz abgenommen.

Für die Anreise zum Schulungsort (BS bzw. Ausbildungsbereich) wurden allen Lehrern, Lehrlingen bzw. Lehrgangsteilnehmern Freifahrten gewährt. Pädagogen und Lehrlinge waren bis in die 1980er-Jahre uniformpflichtig. Um als Berufsschullehrer tätig zu sein, wurde ein pädagogischer Hochschulabschluss gefordert. Die älteren Lehrmeister hatten überwiegend eine Meisterqualifikation. Von neu eingestellten Lehrmeistern wurde ein Fachschul-/Ingenieurabschluss gefordert. Darauf aufbau-

end mussten sie ein pädagogisches Zusatzstudium absolvieren und waren damit Ingenieurpädagogen.

Bei BuV änderte sich im Laufe der Jahre mehrmals die Berufsbezeichnung:

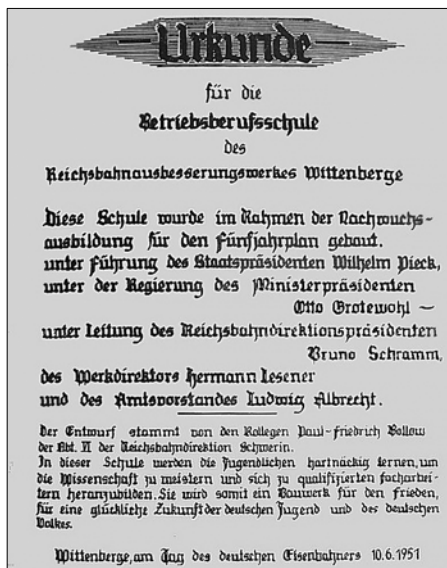
- bis 1976 Facharbeiter für Betriebs- und Verkehrsdienst
- 1977–1985 Facharbeiter für Eisenbahntransporttechnik
- 1986–1990 Facharbeiter für Eisenbahnbetrieb bzw. Kaufmann/-frau im Eisenbahnverkehr

Lehrlinge, die nach bestandener Facharbeiterprüfung und mindestens einem Arbeitsjahr Fahrdienstleiter (Fdl) werden wollten, konnte diese zusätzliche Qualifikation in einem Jahreslehrgang neben der beruflichen Tätigkeit erwerben. Der Unterricht fand einmal wöchentlich in einem Unterrichtsraum der ehemaligen Reichsbahnübernachtung in Rostock statt. Dazu kamen einwöchige Einführungs- und Abschlusslehrgänge in einem Unterrichts-

raum im Bahnhof Kühlungsborn Ost der Kleinbahn „Molli“. Heute befindet sich dort die Gaststätte „Gleis 2“ mit vielen alten Bahnutensilien. Die Lehrgangsteilnehmer und der Lehrer Wolfgang Granzow waren für die jeweilige Woche im Bahnhofsgelände in fünf Zimmern unter dem Dach untergebracht.

BS Wittenberge

In Wittenberge gab es ab 1951 eine BBS, die dem Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) angeschlossen war. Sie trug ab 1960 den Ehrennamen „Withold Schubert“ (Wittenberger Antifaschist, 1941 ermordet). Zu den erlernbaren Berufen gehörten Betriebsschlosser, Loks Schlosser, Elektromonteur, Sattler, Polsterer, Tischler, Maler und Wirtschaftskaufmann. Die praktische Ausbildung geschah in der



BBS Wittenberge Urkunde 1951

BS Wittenberge 1959, Hauptgebäude an der Perleberger Str. – Bei dem hinteren Gebäude handelt es sich um das ehemalige Lehrlingswohnheim I, das 2020 abgerissen wurde. Das Lehrlingswohnheim II war ein unscheinbarer Barackenkomplex. Quelle: facebook.com/Stadt Wittenberge (2x)



BS Güstrow 1984, Schulgebäude im Bau



Lehrwerkstatt des Raw Wittenberge. Das war ein großer Saal, den man durch halbhohe Zwischenwände in Lehrkabinette aufgeteilt hatte. In den 1980er-Jahren waren es um die 600 Lehrlinge.

BS Güstrow

Zur Ablösung der Ausbildung in den Laager Baracken, wurde Anfang der 1980-er Jahre der Bau einer neuen BS beschlossen. Die Eisenbahnerzeitung „Fahrt frei“ berichtete in der Ausgabe 19/1984: „Am 5. September 1984 wurde in Güstrow-Rövertannen feierlich die Grundsteinlegung für eine BS mit Lehrlingswohnheim für die DR vorgenommen. Durch dieses Bauvorhaben werden alle Voraussetzungen für eine sehr gute Ausbildung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner geschaffen. Das Schulgebäude wird über 14 Unterrichtsräume und Fachkabinette verfügen, das Lehrlingswohnheim wird in 24 Zweibettzimmern, 21 Vierbettzimmern und sechs Dreibettzimmern 150 Lehrlingen Unterkunft bieten.“

Die feierliche Einweihung des neuen Schulgebäudes fand am Mittwoch, den 28. August 1985 durch Renate Fölsch, Präsidentin der Reichsbahndirektion (Rbd) Schwerin statt. Insgesamt bot das Objekt zur damaligen Zeit hervorragende Arbeitsbedingungen für ca. 100 Beschäftigte. Einen Wermutstropfen gab es dennoch. Da im Schulprojekt keine Turnhalle vorgesehen war, mussten Kellerräume für den Sportunterricht genutzt werden.

Im beginnenden Lehr- und Ausbildungsjahr 1985/86 erlernten 343 Lehrlinge in 13 Klassen die Berufe Facharbeiter für Eisenbahntransporttechnik bzw. Schienenfahrzeugschlosser. Später kam der Verkehrskaufmann dazu. Der berufstheoretische Unterricht wurde in Blockform durchgeführt, d. h. die Lehrlinge waren jeweils zwei Wochen hintereinander in der BS. Der Unterricht verlief in Doppelstunden zu 90 Minuten. Er begann mit dem Klingelzeichen um 7:15 Uhr und endete 13:30 Uhr. 15 Fachlehrer unterrichteten in bis zu acht Berufsschulklassen pro Turnus.



Lehrkörper der BS Güstrow 1986

Mittags konnten die Lehrlinge und Pädagogen in den Kellerräumen ein warmes Mittagessen einnehmen, das von der Betriebsküche des Bahnhofs Güstrow angeliefert wurde.

Die praktische Ausbildung der Schienenfahrzeugschlosser (Voraussetzung für Dampflokführer) fand im 1. Lehrjahr in der Warnemündener Lehrwerkstatt an 24 Ausbildungsplätzen statt. Später verlegte diese in das Bw Güstrow und danach in das Bw Rostock-Seehafen verleg. Im 2. Lehrjahr übernahmen die Bws Schwerin, Rostock, Güstrow und Wismar die berufspraktische Spezialisierung.

Am 10. Juni 1986 erhielt die BS Güstrow noch den Ehrentitel „Fritz Behn“, eines während des Zweiten Weltkriegs in Estland aktiven deutschen antifaschistischen Widerstandskämpfers.

An der BS Güstrow wurden zwischen 1985 und 1990 folgende Lehrlinge ausgebildet:

Ausbildungsjahr	Facharbeiter für den Eisenbahnbetrieb	Fahrzeugschlosser	Triebfahrzeugführer
1985 / 1986	107	50	-
1986 / 1987	112	30	-
1987 / 1988	126	25	21
1988 / 1989	139	28	18
1989 / 1990	140	27	18

Die BS Güstrow unterstützte auch die polytechnische Ausbildung, d.h. die allgemeinbildenden Schulen der DDR suchten sich an jedem Ort jeweils einen Betrieb in dem die Schüler der 7. bis 10. Klasse einmal wöchentlich einen Unterrichtstag in der Produktion (UTP) absolvierten. Hier lernten die Schüler praktische Tätigkeiten so-

wie die Grundlagen der Holz- und Metallbearbeitung kennen. An der BS Güstrow gab es daher ab 1962 noch den Bereich Polytechnik. Die Räumlichkeiten befanden sich bis 1987 im alten Lokscheunen des Bw Güstrow hinter dem Stellwerk B 3, von 1987 bis 1991 im Flachbau der ehemaligen Streckenelektrifizierung. Hier wurden jährlich ca. 200 Schüler betreut.

Lokfahrschule Güstrow

Bereits im Juli 1944 wurde auf dem Gelände des Bw Güstrow eine Lokomotivführer-/Lokfahrschule eröffnet. Deren Namen wechselte in den Jahren mehrmals:

- 1944–1952 Reichsbahnbezirksschule Schwerin, Schulklasse Güstrow
- 1953–1965 Reichsbahnschule mit Fachlehrgängen für den Fahrdienst

1966–1992 Zentrale Betriebsakademie der DR (ZBAK), Außenstelle Güstrow

1993 DR-Zentrum für Betriebliche Bildung Güstrow, Nebenstelle Strenzer Weg

1994–1995 DB AG – Dienstleistungszentrum Bildung, Trainingszentrum (TZ) Güstrow, Nebenstelle Strenzer Weg

Die Lokfahrschule unterrichtete in den Fächern Eisenbahnbetriebsdienst, Bremsdienst, Kesseltechnik/-betrieb sowie in Triebfahrzeugtechnik/-betrieb. Ausbildungsfahrten mit Lehrlokführern gehörten ebenfalls dazu. Im Zuge des Traktionswechsels wurde 1975 die Ausbildung neu gestaltet:

- Erstausbildung Triebfahrzeugführer V-Lok
- Umschulung von Dampf- auf V- und E-Lokführer

Gebäude der Lokfahrschule Güstrow

Foto: Karl-Heinz Kneetz („Bremspapst“)



Literatur: „Auf Lokfahrschule! - Geschichten aus Güstrow“, Helmut Neumann, Herdam Fotoverlag 2016, Hardcover, 124 Seiten, ISBN: 9783933178374

In den letzten Jahren bis zur Schließung 1995 stand wieder die Dampflok im Fokus, denn historische Vereine und Museumsbahnen schickten Anwärter zum Dampflokführerlehrgang. In den Jahren 1993 und 1994 wurde dafür die Güterzuglok 50 3545 als Schulungsmaschine eingesetzt.

Insgesamt absolvierten rund 20 000 Lok-/Triebfahrzeugführer die Lokfahrschule Güstrow, davon ca. die Hälfte für die Dampflok.

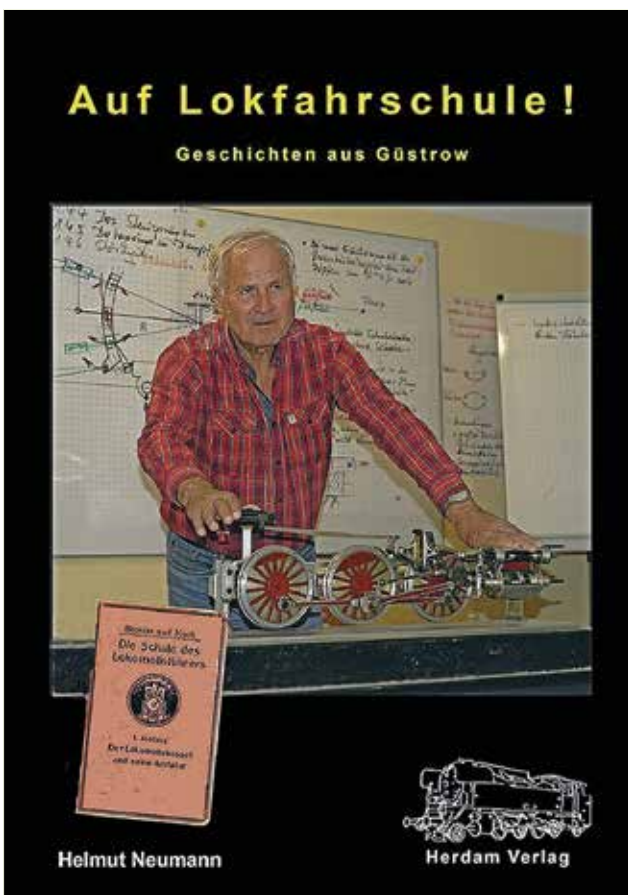
Redaktion:



sch der „Wende“ wurden bei der DR/Rbd

Schwerin die bisherigen Berufe nicht weiter ausgebildet, da sich die Volkskammer der DDR bereits im Juli 1990 entschieden hatte, das Bildungssystem der BRD zu

übernehmen. Weiterbildungs-Lehrgänge fanden jedoch weiterhin statt. Im Teil II (Heft 56) betrachten wir den Zeitraum 1990-2018.



Wir suchen noch dringend Mitwirkende für unser BSW-Projekt „Historie der Bahnschulen in Deutschland“. Wer Lust und Zeit hat, daran mitzuarbeiten, bitte melden bei der Redaktion oder unter E-Mail suche@bahnschulen.de

Wir bitten außerdem alle, die mit Bildern, Dokumenten, Chroniken, Zahlen und Anekdoten beitragen können, diese möglichst gescannt an obige E-Mail-Adresse zu senden oder unter folgendem Link hochzuladen: <https://nextcloud.bahnschulen.de/index.php/s/ZpLfC3TgiE2Ai4o>.

Die Einsender werden regelmäßig über den Fortgang des Projektes informiert.



Die Wunder des Bahnhofs Rolandseck

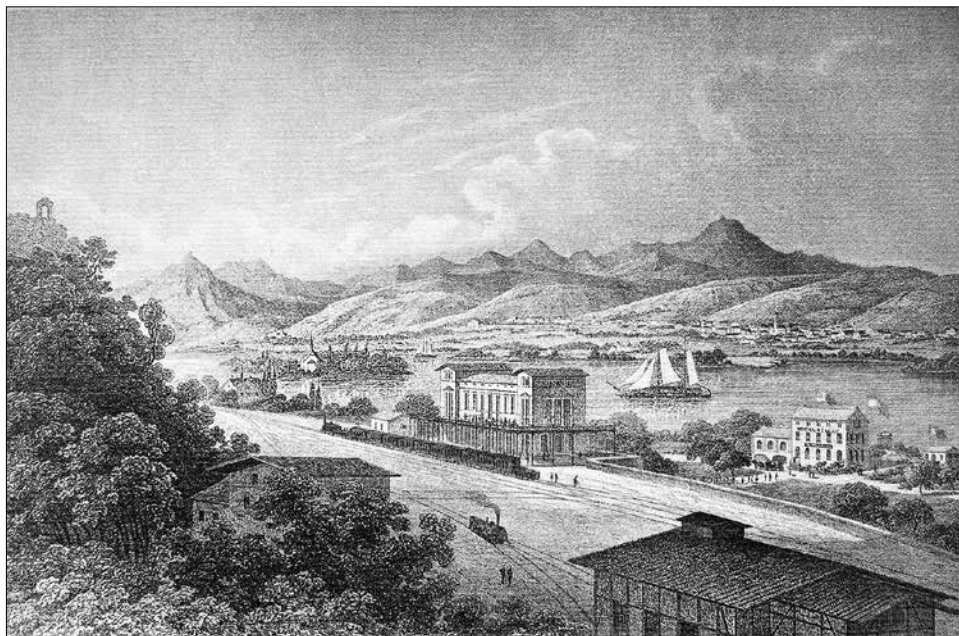
Lothar Kuhne, Redaktion

Der frühere Bahnhof und heutige Haltepunkt Rolandseck liegt an der linken Rheinstrecke Köln–Mainz bei km 45,9 – nicht mehr in Nordrhein-Westfalen und geradeso in Rheinland-Pfalz. Er wurde 1856-58 errichtet und überraschte mit einer opulenten Bauweise des Empfangsgebäudes (EG). Dieses erinnert wenig an den Zweckbau einer Eisenbahn, sondern viel mehr an eine mediterrane Villa oder eine herrschaftliche Sommerresidenz aus der guten alten Zeit. Geplant hatte diese die Bonn-Cölner-Eisenbahn-Gesellschaft (BCE) als repräsentative Endstation. Hier am schönen Rheinufer wollte sie ihre

Gesellschafter-ammlungen abhalten. Doch es kam anders, denn bereits am 1. Januar 1857 übernahm die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft (RhE) die Strecke und verlängerte sie bis Koblenz.

Der Bahnhof Rolandseck zwischen Bonn und Remagen war seit seiner Eröffnung ein Treffpunkt der feinen Gesellschaft. Anfangs wechselte man hier von der Eisenbahn auf ein Rheinschiff oder umgekehrt. Die Reste der Burg Rolands- eck befeuerten die Rheinromantik. Mit der Verlängerung der Eisenbahnstrecke Richtung Süden wurde aus dem Endbahnhof Rolandseck ein Durchgangsbahnhof und

Der Erste Zug hielt 1858 in Rolandseck. Auf dem gegenüberliegenden, rechten Rheinufer liegen die Stadt Honnef und das Siebengebirge **Stahlstich 1857 von Christian Hohe (auf wikimedia.org)**



es entfiel seine bahnbetriebliche Bedeutung. In der Folge wurden die Bahnanlagen sukzessive zurückgebaut, doch das prachtvolle Empfangsgebäude blieb erhalten und rechts zwei Turmbauten und ein Mittelteil mit über großen Fenstern, davor zwei prachtvolle Terrassen übereinander mit schmiedeeisernen Geländern.

Nach 1945 gehörte der Bahnhof zur Eisen-/Bundesbahndirektion Mainz, die 1958 entschied, das überdimensionierte, vernachlässigte Empfangsgebäude abreißen zu lassen. Der Abriss verzögerte sich und ein gewisser Johannes Wasmuth (geb. 1936 in Warburg) fuhr zur BD Mainz und mietete das Gebäude für läppische 560.-DM im Monat. Er selbst zog in den rechten Turm des Empfangsgebäudes ein, nachdem er mit seinem Künstlerfreund Günther Uecker (Nagelbilder) einige Räume wieder bewohnbar gemacht hatte. Als gelernter Schaulensterdekorateur entwickelte Wasmuth einen Sinn für künstlerische Gestaltung, denn er betrieb bereits eine kleine Kunstgalerie im nahen Bad Godesberg, in einem Gebäude, das ebenfalls der Deutschen Bundesbahn gehörte. Vielleicht kam daher die Idee, in einem außergewöhnlichen Empfangsgebäude ein Kunstzentrum zu gründen. Um an Geld zu kommen, fuhr Johannes



Johannes Wasmuth (r.) mit Gästen vor dem Bf Rolandseck um 1970

Foto: Helmut J. Wolf im Bonner Generalanzeiger vom 27. Okt. 2023

Wasmuth 1960 nach Paris und vollbrachte das erste Wunder, von berühmten Künstlern Bildspenden einzuwerben, so von Picasso, Chagall, Dali, Kokoschka und Arp.

Mit bekannten Künstlern und Wirtschaftsmagnaten gründete Johannes Wasmuth 1965 die „arts & music GmbH“



Das Empfangsgebäude Rolandseck ist heute Teil des arp-Museums und Wallfahrtsort für Architekturstudenten, hier im April 2024 von der Uni Wuppertal.
Foto: Sophia Kuhne

und übernahm deren Geschäftsführung. Nun fanden im renovierten Mittelteil des Empfangsgebäudes Rolandseck Konzerte, Lesungen und Ausstellungen statt, die ihrerseits zu Spenden aufriefen. Zuerst kamen vor allem Freunde von Günther Uecker von der Düsseldorfer Kunstakademie, später viele richtige Künstler wie der Komponist Leonhard Bernstein, der Pianist Swatoslaw Richter oder der Jazz-Star Duke Ellington.

Als der linke Turm renoviert war, schlug Johannes Wasmuth dem weltberühmten Pianisten Stefan Askenase (1896-1985) vor, dort einzuziehen. Dieser hatte seinen Wohnsitz in Brüssel. Mit seiner kranken Frau zog dieser 1966 wirklich in Rolandseck ein, denn die herrliche Umgebung versprach „Ein Bett zum Aufwachen“.

1969 gab es wieder Finanzschwierigkeiten und der berühmte Pantomime Marcel Marceau formulierte ein Manifest „Univers á Rolandseck“: „Hier wird die Zauberwelt sich auftun, und der Zauber wird in uns wach werden. Der Bahnhof Rolandseck wird das Theater sein, in dem sich alle Künste vereinen, um das Wunderbare zu schaffen“. Ca. 3 000 Menschen kamen daraufhin nach Rolandseck und halfen, die Insolvenz abzuwenden. Das war das zweite Wunder.

1972 erwarb das Land Rheinland-Pfalz (unter Ministerpräsident Helmut Kohl) den Bahnhof von der Deutschen Bundesbahn im Zuge eines Grundstückstausches. Damit war der Künstlerbahnhof Rolandseck gerettet. Schließlich gründete das Land Rheinland-Pfalz 1973 eine Stiftung Bahnhof Rolandseck. Hier konnte „arts &

music“ seine Aktivitäten einbringen und Rolandseck wurde endgültig zum Begriff als Museum, vor allem für die Werke des Künstlers Hans Arp, der bereits 1966 verstorben war. Mit dessen zweiter Frau und Witwe Marguerite Arp-Hagenbach schaffte Johannes Wasmuth 1977 ein Teil des Arp-Nachlasses von Paris nach Rolandseck. Das war das dritte Wunder.

Auch der irische Maler Stephen McKenna wohnte 1971-1973 in der Kunst-oase und hinterließ in den „Bahnhofs-Toiletten“ eine faszinierende Malerei mit Eisenbahnmotiven, Bildern der Kunstgeschichte, aber auch mit schlüpfrigen Themen – alles heute noch unverändert zu besichtigen. In ein späteres, museales Gruppengemälde nahm McKenna Persönlichkeiten auf, die entweder im Künstlerbahnhof Rolandseck gearbeitet oder schon mal zu Besuch waren, darunter auch Englands Königin Viktoria, Alt-Bundeskanzler Adenauer, Helmut Kohl und Willy Brand. Sie alle liebten Rolandseck zum Ausspannen, aber auch für vertrauliche Gespräche.

1995 wurde das Empfangsgebäude aufwendig saniert und es nahm als Kulturzentrum weiter Gestalt an. Den Fortgang erlebte Johannes Wasmuth leider nicht mehr. Er starb 1997 im Alter von 61 Jahren in dem Bett, das einst sein Freund Günther Uecker für ihn gebaut hatte. Er verließ die Welt als bekannter Galerist, Kunstsammler und Promotor des Kunstbahnhofes Rolandseck. Sein linker Wohnturm wurde im August 2000 als Arp Museum eingerichtet.

Ein Verehrer der Ideen von Johannes Wasmuth war der renommierte amerikanische Architekt Richard Meier. Ihn traf Johannes Wasmuth erstmals Ende der

1970er Jahre. Neben dem Frankfurter Museum für Kunsthandwerk entwarf er auch (so nebenbei) einen Museumsneubau für Rolandseck, oberhalb der Bahnanlagen. Mit dem Umzug der Bundesregierung von Bonn nach Berlin sprudelte dann einiges Geld in das Arp-Projekt, sodass der Meiersche Neubau von 2004 bis 2007 realisiert werden konnte. Für die gesamte Baumaßnahme wurden 33 Millionen Euro veranschlagt, von denen 14,3 Millionen Euro aus Ausgleichsmitteln des Berlin/Bonn-Gesetzes (Vereinbarung über die Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn) zur Verfügung gestellt wurden. Die andere Hälfte stammte vom Land Rheinland-Pfalz, das auch der Bauherr war. Bundeskanzlerin Angela Merkel eröffnete das neue Arp-Museum am 28. September 2007. Seitdem wird der Fundus von Hans Arp (1886-1966) und seiner ersten Frau Sophie Taeuber-Arp (1889-1943) als Dauerausstellung mit wechselnden Schwerpunkten im Obergeschoss des Neubaus präsentiert. Im Erdgeschoss des Neubaus und im Bahnhof werden wechselnde Ausstellungen internationaler Gegenwartskunst gezeigt.

Am 29. Oktober 2008 unterzeichneten das Land Rheinland-Pfalz und die Kinderhilfsorganisation UNICEF eine Vereinbarung, nach der im Arp Museum bis 2026 auch die „Kunstsammlung Rau“ mit derzeit rund 230 Werken von Malern wie Lucas Cranach, Claude Monet, Paul Cézanne, Max Liebermann und August Macke im Schätzwert von mehreren hundert Millionen Euro ausgestellt wird. Die Sammlung wurde vom 2002 verstorbenen Arzt Gustav Rau zusammengetragen und testamentarisch der UNICEF vermacht.



Das Arp-Museum 2024, unten das ehem. Empfangsgebäude Rolandseck, oben der Neubau von Richard Meier.
Foto: Sophia Kuhne

2015 schließlich stiftete der Mainzer Kunstsammler, Architekt und emeritierter Professor Gerhard Meerwein dem Arp Museum seine Sammlung aus über 350 Collagen, die er in den letzten 40 Jahren zusammengetragen hatte. Werke von Jiří Kolář, Walter Dexel, Wolf Vostell, Raymond Hains, Joseph Beuys, Max Ernst und El Lissitzky sind darin vertreten.

Viele dieser Aktivitäten grenzten an Wunder, die nur geschehen können, wenn eine Seele dafür brennt. Johannes Wasmuth und seinen Freunden war diese Gabe gegeben. Die Geschichte begann in der Zeit der Rheinromantik und Rolandseck wurde zu einem Ort, an dem man irgendwann gewesen sein muss.

Das historische Empfangsgebäude Rolandseck ist heute der Eingang zum Arp-

Museum. Es ist durch einen Tunnel und einen Aufzug bzw. einer Treppe mit dem Museumsneubau verbunden. Die Anfahrt sichert stündlich die MittelrheinBahn (RB 26 Mainz–Köln-/Bonn Flughafen) der Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH, die wiederum zur französischen Transdev-Gruppe gehört.

Literatur:

„BAHNHOF ROLANDSECK – Das Lebenswerk des Johannes Wasmuth“ von Peter Hoehnich und Heiko Martens, Verlag  Walther König 2024

Deutschlandfunk „Sonntagsspaziergang“, Bernd Geisen, 16. November 2025

<https://arpmuseum.org/ausstellungen/dauerausstellungen/kunst-am-ort/stephen-mckenna-ausmalung-der-toiletten.html>

Die ersten öffentlichen Eisenbahnstrecken in deutschen Ländern (1. Serie):

Die allererste, deutsche Dampfisenbahn: Nürnberg–Fürth

Lothar Kuhne, Redakteur

Man wagt sie unter Eisenbahner-Kreisen kaum noch zu erwähnen, so oft ist über die erste deutsche Dampfisenbahn schon geschrieben worden. Aber, sie stand nun mal am Anfang der deutschen Eisenbahntwicklung und startete für die Öffentlichkeit am 7. Dezember 1835, um 9 Uhr, in Nürnberg. Neun Minuten später kam sie in Fürth an. Die Strecke zwischen dem Nürnberger Pläner und der Fürther Freiheit verlief parallel zur Landstraße und zur Pegnitz, war schnurgerade, ganz eben und nur 6,05 Kilometer lang.

Die erste Dampflok hieß ADLER und zog neun Personenwagen, 3x 1. Klasse, 4x 2. Klasse und 2x 3. Klasse. Die Lok kam von der Firma Robert Stephenson aus Newcastle/England. Sie war dort die N° 118. Die Wagen bauten mehrere deutschen Firmen, u.a. die Maschinenfabrik

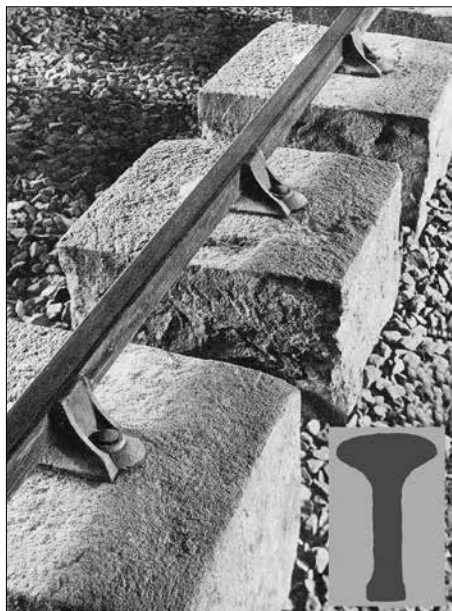
Spaeth und Schwarzkopf in Nürnberg sowie der Fürther Schmied Pfeifflein. Die Schienen waren auf Steinwürfeln befestigt, die von den Maurermeistern Jordan und Müller aus der Umgebung geliefert worden. Die Schienen bestanden aus gewalztem Schmiedeeisen und waren nur 15 Fuß lang (4,50 m). Sie lieferte die Firma Remy & Co. aus Rasselstein bei Neuwied am Rhein. Querswellen verboten sich, da auch noch Zugpferde zum Einsatz kamen, die in einem Kiesbett liefen.

Um 1830 befand sich Bayern in einer Wirtschaftskrise und man suchte Möglichkeiten, die Wirtschaft anzukurbeln. Daher gründeten fränkische Kaufleute im Mai 1833 eine Gesellschaft zur Errichtung einer Eisenbahn mit Dampffahrt von Nürnberg nach Fürth. Der bayerische König Ludwig I. unterstützte den Bahnbau eher widerwillig,

Die Stationen der schnurgeraden Ludwigsbahn (rot)

Quelle: wikimedia/M. Kipke





Schiene auf Steinwürfeln der Ludwigsbahn von 1835

Quelle: „Hundert Jahre deutsche Eisenbahn“

Hauptinitiator und späterer Direktor der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft war der ehemalige Bürgermeister von Nürnberg Johannes Scharrer (1785-1844). Er warb die Aktienpakete ein, verbürgte sich für zwölf Prozent Rendite und sicherte die Organisation. Scharrer gilt damit als Gründungsvater der ersten deutschen Dampfeisenbahn.

Der Transport des „Dampfwagens“ aus England war ein echtes Abenteuer. Er wurde einschließlich Tender in 100 Teile zerlegt, in 19 Kisten verpackt und über acht Wochen, teils auf dem Wasserweg, teils auf dem Landweg zur Firma Spaeth nach

Nürnberger Ludwigsbahnhof um 1910 auf der Straßenseite, am westlichen Stadtrand hinter dem Spittlertor gelegen



Postkarte/Sammlung N. Pietzsch





Fürther Ludwigsbahnhof um 1910 auf der Straßenseite, am östlichen Stadtrand gelegen
Postkarte/Sammlung G. Vogt

Nürnberg gebracht, wo man ihn wieder komplettierte. Transport und Zusammenbau kosteten mehr als der Anschaffungspreis der Lok (1 283 zu 1 184 Gulden), dabei wurde noch der Einfuhrzoll für eine in Bayern „unbekannte Ware“ erlassen. Ein Gulden entsprach in etwa dem Tageslohn eines Arbeiters, heute um die zehn Euro.

Am 31. Oktober 1835 fand die erste Befahrung der Strecke mit einem von einem Pferd gezogenen Wagen statt. Die Wagenbremse hatte der Ingenieur Denis dazu entwickeln.

Die erste Probefahrt mit der Dampflokomotive ADLER wurde am 16. November 1835 absolviert, weitere folgten in den nächsten Tagen. Der Lokführer William Wilson (1809-1862) kam mit der Lok aus England und war zunächst nur für acht Monate engagiert. Er war Lokführer, Lokmechaniker und Lokausbilder zugleich. Seine imposante Erscheinung mit Frack und Zylinder auf dem offenen Führerstand trug maßgeblich zur Beliebtheit der ADLER bei.

„Der lange Engländer“ war mit 26 Jahren der bestbezahlteste Angestellte der Ludwigsbahn. Er bekam ein Jahresgehalt von 1 500 Gulden, während sich der Direktor

Gemälde des Lokführers William Wilson
Auszug aus BR-Video von Tobias Burkert





**Zeitgenössisches Gemälde des ADLER-Zuges von E. Schilling und Prof. B. Goldschmitt
Sammlung Günther Hunger, Oschatz**

der Ludwigsbahn mit 1 200 Gulden begnügen musste. Willson sprach anfangs kein Wort Deutsch, fand hier aber seine Liebe und hielt Nürnberg die Treue bis zum Tode. Er ist auf dem Nürnberger Johannis-Friedhof begraben. Eine Straße in der Nähe des Nürnberger Rangierbahnhofs ist nach ihm benannt. 2024 ist ein Gemälde von ihm von 1839 aufgetaucht, das sein Ururenkel dem DB Museum in Nürnberg übergab.

Ca. 200 Ehrengäste nahmen am 7. Dezember 1835 an dieser ersten deutsch/fränkisch/ bayerischen Eisenbahnfahrt von Nürnberg nach Fürth teil. Sie waren begeistert und lobten die rasche, ungewohnt erschütterungsfreie Fahrt mit maximal 30 km/h. Der reguläre Betrieb wurde am nächsten Tag, den 8. Dezember 1835,

aufgenommen. Es war der erste Zug in Deutschland, der regelmäßig verkehrte. Bei gesonderten Belustigungs-Schnellfahrten mit nur zwei Wagen demonstrierte die Lok ihre Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Es gab nur diesen einen Dampfzug, sodass noch keine Signale vonnöten waren.

Die Schlepptender-Dampflokomotive ADLER war 7,6 Meter lang (LüP) und hatte mit Wasser und Kohle ein Gewicht von 14 Tonnen (Dienstmasse). Sie hatte einen blechbeschlagenen Holzrahmen und zwei innenliegende Zylinder. Die Achsformel lautete 1A1n2. Sie war die erste Dampflokomotive, die kommerziell erfolgreich im Personenverkehr und später auch im Güterverkehr in Deutschland fuhr. Die Bedienhebel für die Steuerung der Lok

Zeitungsanzeige vom 8. Dezember 1835

waren, nach englischem Empfinden, auf der linken Seite angeordnet. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 65 km/h, die Reisesegeschwindigkeit bei 35 km/h. Nur ein Viertel aller Züge auf der Ludwigsbahn wurde anfangs von der Dampflok gezogen. Die Vorbereitungen waren aufwendig, allein das Anheizen der Lok dauerte zwei Stunden und die Steinkohle war teuer. Sie kam per Fuhrwerk aus Sachsen. Im Jahr 1836 fanden 420 Pferde- und nur 142 Lokfahrten statt. Ein Pferd konnte nur zwei Wagen, zwei Pferde höchstens drei Wagen ziehen. Trotzdem erwirtschaftete die Ludwigsbahn in diesem Jahre eine Rendite von 20 Prozent und eine zweite Dampflok kam dazu, die PFEIL. Auch sie bediente der englische Lokführer William Wilson. Viele Jahre fuhren ADLER und PFEIL alternativ auf der Ludwigsbahn. 1853 wurde PFEIL verkauft und ADLER 1857 ausgemustert und 1858 ohne Räder verkauft, die der Reserve „zugesellt“ wurden. Beim Augsburgburger Unternehmen Riedinger verlieren sich ihre Spuren. Dafür kamen ab 1852 neue 1A1-Dampflokomotiven von Henschel bzw. Maffei zum Einsatz, die letzte neue von Maffei im Jahr 1906, eine 1Bn2t.

Erst 1862 wurden der Pferdebetrieb gänzlich aufgegeben und die drei letzten Pferde verkauft. Die Dampfloks waren leistungsfähiger und schneller geworden, da konnten Pferde nicht mehr mithalten. Außerdem bevorzugten die Fahrgäste die Dampfzüge, denn alle wollten an dem neuen Fahrgefühl teilhaben.

Die ersten Personenwagen der Ludwigsbahn ähnelten noch den Postkut-

Anzeigen.

Mit dem 8. December d. J. begannen die regelmäßigen Fahrten auf der königlich bayerisch privileg. Ludwigs-Bahn in folgender Ordnung:

I. Von Nürnberg nach Fürth täglich:
Morgens um 8-9-10-11-12 Uhr jeztmal 2 Wagen der II. und III. Gattung mit Pferdekraft; Mittags 6 1 und 2 Uhr die nöthige Zahl von Wagen 1. II. und III. Gattung mit Dampfkr.; Nachmittags um 3-4-5 und 6 Uhr jeztmal 2 Wagen der II. und III. Gattung mit Pferdekraft, so daß also Bündel Wagen nach Fürth abgehen.

II. Von Fürth nach Nürnberg täglich:
Morgens um 7 Uhr 2 Wagen II. und III. Gattung mit Pferdekraft; Morgens um 8½ - 9½ - 10½ - 11½ und 12½ Uhr, also von Stunde zu Stunde, jeztmal 2 Wagen II. und III. Gattung mit Pferdekraft; Mittags um 1½ und 2½ Uhr die benöthigte Zahl von Wagen 1. II. und III. Gattung mit Dampfkr.; Nachmittags um 3½ - 4½ und 5½ Uhr, jeztmal 2 Wagen II. und III. Gattung mit Pferdekraft.

Wenn so wie diese Bestimmungen nur provis. fortgesetzt sind, so die Erfahrung, daß sie länger bestehen läßt, so versteht sich auch von selbst, daß, wenn die für gewöhnlich bestimmten Wagen nicht zureichen, nach Bedarf mehrere genommen werden.

Die Preise der Fahrten sind:

für die Wagen 1. Gattung	12 fr.	die Person
" " " II.	9 " " "	
" " " III.	6 " " "	

Kinder unter zehn Jahren zahlen die Hälfte.

schen. Der Wagen N° 8 ist als einziges Originalfahrzeug der Ludwigsbahn im DB Museum Nürnberg erhalten. Er ist 5,7 m lang und wiegt ca. fünf Tonnen. Güterwagen gab es anfangs nicht. Zwei Fässer Bier waren die erste Fracht, die zwischen Nürnberg und Fürth befördert wurde, allerdings erst am 11. Juli 1836 in einem Personenwagen der 3. Klasse. Regulärer Güterverkehr setzte erst 1839 ein, nachdem zwei ausrangierte Personenwagen in Güterwagen umgebaut worden waren. Zu Hochzeiten standen zehn Güterwagen 44 Personenwagen gegenüber. Jeder Wagen wurde einzeln



Ludwigsbahn-Personenwagen № 8, 1. Klasse, mit Ölbeleuchtung, ohne Bremse, Original im Zustand nach Umbau 1844
DB Museum Nürnberg, Fahrzeughalle 1

Betriebsfähiger Nachbau des ADLER-Zuges zum 100jährigen Jubiläum der Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth im Jahr 1935
Sammlung G. Vogt





Betriebsfähiger, rekonstruierter Nachbau des ADLER-Zuges am 4. Mai 2008 im Bahnhof Fürth
Foto: Magnus Gertkemper

abgebremst, daher saßen außen an den Stirnwänden die „Bremser“, die auf ein Signal der Lok hin bremsen oder lösten.

1881 eröffnete eine Pferde-Straßenbahn parallel zur Ludwigsbahn. Die Straßenbahn fuhr ab 1896 elektrisch und wurde zur Konkurrentin der dampfenden Ludwigsbahn, da sie in die Innenstädte vordrang. Trotzdem verkehrten 1914 die Personenzüge zwischen 5:30 und 0:30 Uhr im Halbstunden- bis Viertelstunden-takt mit einer Fahrzeit von 10 bis 12 Minuten. Die Ludwigsbahn stellte am 31. Oktober 1922 auch wegen der grassierenden Inflation den Betrieb ein. Im Juni 1925 wurden alle Betriebsmittel verkauft und die Gleise abgebrochen. Der allerletzten Materialzug trug die Aufschrift: „Der Ersten Eisenbahn letzte Fahrt“. 1967 wurde die Ludwigseisenbahn AG gänzlich aufgelöst und aus dem Handelsregister gestrichen.

Erstaunlich ist, dass die Ludwigsbahn keine direkte Fortsetzung oder Anschlussbahn bekam. Selbst die Bahnstrecke Fürth–Würzburg begann 1844 ca. einen Kilometer entfernt vom Fürther Bahnhof der Ludwigsbahn.

Zwei Nachbauten des ADLER-Zuges in Originalgröße gibt es heute. 1933-1935 baute das Ausbesserungswerk Kaiserslautern eine betriebsfähige Lok. Fünf Wagen lieferte das Raw Nürnberg. Auf vielen Feierlichkeiten kam nun der ADLER-Zug zum Einsatz.

1983 wurde der ADLER-Nachbau von 1935 noch einmal im Aw Nürnberg aufgearbeitet, um auf der 150. Jahrfeier zu glänzen. Bei Brand im Ringlokschuppen Nürnberg-West am 17. Oktober 2005 wurden Lok und vier Wagen stark beschädigt. Das Dampflokwerk Meiningen konnte bis 2007 die Lok wiederherstellen. Zwei gelbe, kutschenähnlicher Personenwagen baute, nach Vorbild erhalten-



Nichtbetriebsfähiger ADLER-Nachbau von 1952 im DB Museum Nürnberg
Quelle: www.u-bahn-berlin.de

gebliebenen, eine Tischlerei, ebenfalls aus Meiningen. Dieser betriebsfähige ADLER-Zug mit drei historischen Wagen gehört heute dem DB Museum Nürnberg und wird vielfach am Standort Koblenz-Lützel der Öffentlichkeit präsentiert.

Ein zweiter, nichtbetriebsfähiger Nachbau der ADLER entstand im Auftrag des Werbeamts der Deutschen Bundesbahn

1952 im Ausbesserungswerk München-Freimann. Er steht heute in der Fahrzeughalle 1 des DB Museums in Nürnberg.

Die Lehrlinge von MAN bauten 1963/64 einen dritten, heute dieselgetriebenen Nachbau des ADLER-Zuges im Maßstab 1:2 für die Tiergartenbahn Nürnberg. Dieser fährt heute noch auf einer 600 mm-Spur.



Betriebsfähiger ADLER-Zug-Nachbau in 600 mm-Spur auf der Tiergartenbahn Nürnberg
Foto: Fritz-F

Die Eisenbahn in den Medien



Eisenbahn-Gedicht:

„Das Eisenbahn-Gleichnis“ von Erich Kästner

erstmalig veröffentlicht 1931 in der satirischen Wochenzeitschrift „Simplicissimus“.

1. Wir sitzen alle im gleichen Zug
und reisen quer durch die Zeit.
Wir sehen hinaus. Wir sahen genug.
Wir fahren alle im gleichen Zug
und keiner weiß, wie weit.
2. Ein Nachbar schläft; ein anderer klagt;
ein Dritter redet viel.
Stationen werden angesagt.
Der Zug, der durch die Jahre jagt,
kommt niemals an sein Ziel.
3. Wir packen aus, wir packen ein.
Wir finden keinen Sinn.
Wo werden wir wohl morgen sein.
Der Schaffner schaut zur Tür herein
und lächelt vor sich hin.
4. Auch er weiß nicht, wohin er will.
Er schweigt und geht hinaus.
Da heult die Zugsirene schrill!
Der Zug fährt langsam und hält still.
Die Toten steigen aus.
5. Ein Kind steigt aus. Die Mutter schreit.
Die Toten stehen stumm
am Bahnsteig der Vergangenheit.
Der Zug fährt weiter, er jagt durch die Zeit.
Und niemand weiß, warum.
6. Die erste Klasse ist fast leer.
Ein feister Herr sitzt stolz
im roten Plüsch und atmet schwer.
Er ist allein und spürt das sehr.
Die Mehrheit sitzt auf Holz.
7. Wir reisen alle im gleichen Zug
zur Gegenwart in spe.
Wir sehen hinaus. Wir sahen genug.
Wir sitzen alle im gleichen Zug
und viele im falschen Coupé!

Ein Gleichnis (oder eine Parabel) veranschaulicht eine bestimmte Wahrheit, indem es einen Vorgang aus einem anderen Vorstellungsbereich darstellt. Es soll dazu anregen, über den Sinn des Lebens und über die Stellung des Einzelnen gegenüber seinen Mitmenschen nachzudenken. Kästner gibt hier den Zeitgeist des wirtschaftlichen Niedergangs um 1930 wider, aus dem der Nationalsozialismus entsprang. Das Gedicht besteht aus sieben Strophen, die jeweils in fünf Verse unterteilt sind. In der ersten Strophe vergleicht Kästner das Leben und die Situation eines jeden Menschen mit der einer Eisenbahnfahrt. Die zweite Strophe weist darauf, wie Menschen mit ihrem Schicksal umgehen. In der dritten Strophe kommt der Schaffner. Aber auch er, eigentlich eine Autoritätsperson, weiß in der vierten Strophe nicht, wohin er will oder soll. Die fünfte Strophe kann nur bedeuten, dass manchen unter die Räder kommt und das Leben trotzdem weiter geht. Die sechste Strophe geht auf die sozialen Unterschiede zwischen arm und reich ein und symbolisiert, dass Reichtum nicht alles ist und oftmals Einsamkeit



und schlechte Gesundheit mit sich bringt. In der siebenten und letzten Strophe weist Kästner nochmals auf die (vielleicht auch seine damalige) Lebensunzufriedenheit hin („Wir sahen genug.“).

Dieses Gedicht hat seinen ganz eigenen Rhythmus – der zwischen „Marschier“-Elementen und „Tanz“-Elementen wechselt. Die Sprache ist schlicht und zugänglich – das ist typisch für die Neue Sachlichkeit.

Die Geschichte unserer BSW-Hotels:

BSW-Schwarzwaldhotel Baiersbronn

Redaktion

Die badische Gemeinde Baiersbronn mit ca. 15 000 Einwohnern liegt in Baden-Württemberg, im Nordschwarzwald auf max. 584 Meter Höhe. Durch die vielen Eingemeindungen ist der Ort sehr groß geworden. Über 100 Ortsteile und Weiler gehören dazu. Es ist die einzige Kommune Deutschlands mit drei Sternelokalitäten. „Gourmetmeile“ wird sie daher auch scherzhaft genannt.

Die Eisenbahn erreichte Baiersbronn vor 125 Jahren von Süden her. Die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen eröffneten im November 1901 die obere Murgtalbahn Freudenstadt–Baiersbronn–Klosterreichenbach (11,8 km). Aufgrund des steilen Verlaufes wurde diese bis 1924 stellenweise als Zahnradbahn betrieben. Die untere Murgtalbahn lag im Großherzogtum Baden. Hier hatte die Murgtal-Eisenbahn-Gesellschaft den ersten Abschnitt Rastatt–Gernsbach (15,6 km) bereits im Mai 1869 eröffnet. Die Großherzoglich Badischen Staats-eisenbahnen setzten den Bau 1904 fort und erreichten, wegen des schwierigen Geländes, erst 1915 den Ort Raumünzsch. Den Weiterbau bis zur Landesgrenze verhinderte zunächst der Erste Weltkrieg. Erst die Deutsche Reichsbahn schaffte 1928 die Verbindung zwischen der unteren und oberen Murgtalbahn und damit die durchgehende Strecke zwischen Rastatt und Freudenstadt (58,2 km). Aufgrund der Teilstrecke zwischen Baiersbronn und Freudenstadt Stadtbahnhof waren



Streckenkarte der Murgtalbahn

Quelle: wikipedia

auf diesem Teilstück die Züge zeitweise mit drei Dampflokomotiven bespannt – zwei Zugloks und eine Schublok. Im Jahr 1966 ersetzte die Deutsche Bundesbahn die Dampflokomotiven auf der gesamten Murgtalbahn durch steilstreckentaugliche Diesellokomotiven. Im Jahr 2000 pachtete die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) die Murgtalbahn von der Deutschen Bahn AG und begann mit der Elektrifizierung. 2004 war diese abgeschlossen und die

Baiersbronn
Blick vom Stöckerkopf
 Quelle: www.schwarzwald.com/baiersbronn/



Strecke wurde in den S-Bahn- und Regionalverkehr integriert. Die Murgtalbahn ist heute eine eingleisige Nebenbahn mit hohem touristischen Potential. Der Bahnhof Baiersbronn liegt bei km 49,7.

Das BSW-Hotel befindet sich direkt im Hauptort, oberhalb vom Bahnhof Baiersbronn und ist ab da zu Fuß über die Treppenstufen beim Zebrastreifen in ca. 5 Minuten zu erreichen. Es handelt sich um mehrere verschachtelte Gebäude aneinander, gelegen im Oberdorf zwischen Forststraße und Im Lehen (Navi-Adresse).

Das erste Haus stammte aus den 1930er Jahren. Dieses lies die ortsansässige Familie Klumpp um 1970 zum Hotel umbauen und führte es anfangs selbst unter dem Namen „Hotel Am Kurgarten“. Im Juni 1980 erwarb das BSW das Hotel sowie ein angrenzendes Grundstück. Hier sollte ein Bettenhaus errichtet werden. Inzwischen entsprachen jedoch die Zimmer im Hauptgebäude nicht mehr dem gestiegenen Standard und den technischen Anforderungen. Daher lag es auf der Hand, Neubau und Umbau in einem Stück zu realisieren. Das Genehmigungsverfahren

zog sich trotz vorliegender Baugenehmigung lange hin. Erst im November 1990 rollten die ersten Baumaschinen an und am 12. Juli 1991 konnte Richtfest für das neue Bettenhaus gefeiert werden. Vier Monate später begann auch im Haupthaus der geplante Umbau, der nun vorrangig betrieben wurde, um schnell wieder Gäste empfangen zu können. Das Bettenhaus wurde schließlich im Frühjahr 1992 fertiggestellt. Der Komplex hieß nun „Erlebnishotel Am Kurgarten“. Seitdem wurden keine grundlegenden baulichen Veränderungen mehr vorgenommen. Es fanden jedoch regelmäßig Modernisierungsmaßnahmen statt, um den gestiegenen Ansprüchen der Gäste zu entsprechen.

Der Deutsche Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA) verlieh dem Hotel 2011 das Prädikat „3-Sterne Plus“, was für eine Unterkunft mit gehobenen Ansprüchen steht. Zuletzt wurde das Haupthaus im Jahr 2015 komplett renoviert und modernisiert. Seit 2020 heißt es „BSW-Schwarzwaldhotel Baiersbronn“ und rangiert als N° 15 von 33 Hotels in Baiersbronn.



Hotel Straßenseite mit Außenpool

Quelle: www.stiftungsfamilie.de

Vom Hotel hat man einen spektakulären Panoramablick auf die waldreiche Gegend. Mit der Schwarzwald-Card, die man automatisch im Hotel bekommt, kann man Bahn und Busse in der Umgebung kostenlos benutzen, ebenso wie manch andere touristische Einrichtung.

Das Haus hat gegenwärtig 62 Zimmer sowie einen Innen- und Außenpool. Hotel-leiter ist Fiete Dorsch.

Kontakt:

Forststr. 12-14, 72270 Baiersbronn

Tel.: 07442 84510

E-Mail: schwarzwaldhotel@stiftungsfamilie.de

www.hotel-baiersbronn-schwarzwald.de



Blick von der Hotel-Terrasse

Quelle: www.stiftungsfamilie.de

Rezensionen

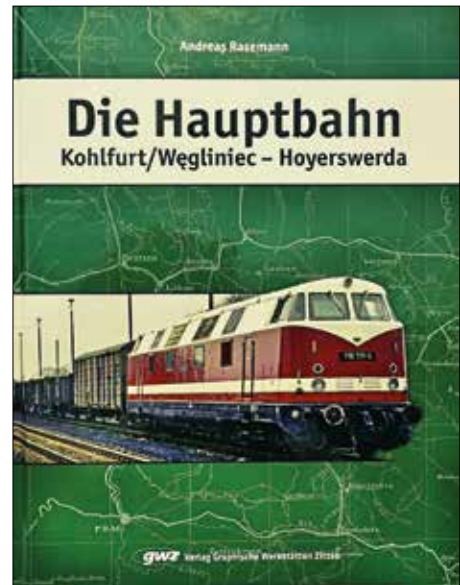
„Die Hauptbahn Kohlfurt/Węgliniec – Hoyerswerda“

von Andreas Rasemann, 248 Seiten, zahlreiche Farb- und SW-Abbildungen, Festeinband, Hochformat 21,9 x 29 cm, Verlag Graphische Werkstätten Zittau GmbH 2025, ISBN 978-3-946165-72-9, € 59,00

Wilfried Rettig, Minden (Westf)

Das Buch behandelt die als private Oberlausitzer Eisenbahn (OLE) 1874 eröffnete und 1887 verstaatlichte Strecke Kohlfurt–Falkenberg im Abschnitt Hoyerswerda–Kohlfurt/Węgliniec, allerdings entgegen der Kilometrierung und des Buchtitels. Ausgehend vom Bau werden Geschwindigkeiten, Achs- und Meterlasten, Streckenposten und Bahnübergänge sowie Brücken detailliert beschrieben und mit Fahr- und Gleisplänen belegt. Ausführliche Kapitel sind dem Reise- und Güterverkehr gewidmet. Die Bahnhöfe beginnen mit einleitender Geschichte der Ortschaften. Intensiv geht der Autor auch auf die bahnamtlichen Verwaltungsstrukturen ein. Den historischen Quellen (RBD Halle und RBD Breslau) geschuldet fällt der Unterschied auf, dass Hoyerswerda auf 18 Seiten, Kohlfurt nur auf acht Seiten beschrieben sind.

Mit viel Fleiß hat der Autor Details zusammengetragen, die teilweise sogar dem Rezensenten unbekannt waren. Neben dem reparationsbedingten Rückbau des zweiten Streckengleises wird auch die Streckenverlegung bei Lohsa beschrieben. Erfreulich sind die eingeflochtenen Anekdoten und „Was sonst noch passierte“ wird ebenfalls



gerne gelesen. Neben dieser niederschlesischen Magistrale wird eingehend auf den Kohleabbau im Bereich Schwarze Pumpe eingegangen, wobei eine zeitgemäße Streckenkarte fehlt. Das Buch behandelt auch alle Anschlussbahnen und Nebenstrecken. Spezielle Kapitel widmen sich den Kolonnen-, Militär- und Deportationszügen sowie der Bahnpost. Eingehend beschrieben sind die Bahnbetriebswerke Hoyerswerda und Kohlfurt/Węgliniec mit ihren Fahrzeugen sowie die Eisenbahnindustrie in Niesky.

Das Buch schließt aktuell mit dem zweigleisigen Wiederaufbau, der Ertüchtigung auf 160 km/h und der Elektrifizierung. Trotzdem manche SW-Bilder teilweise zu dunkel und manche Gleispläne nur mit der Lupe lesbar sind, ist das Buch eine absolute Fundgrube für Eisenbahnfreunde und bergbaulich interessierte Leser und Historiker.

Das Buch ist über die Webseite <https://bandbuch.de> versandkostenfrei zu beziehen.

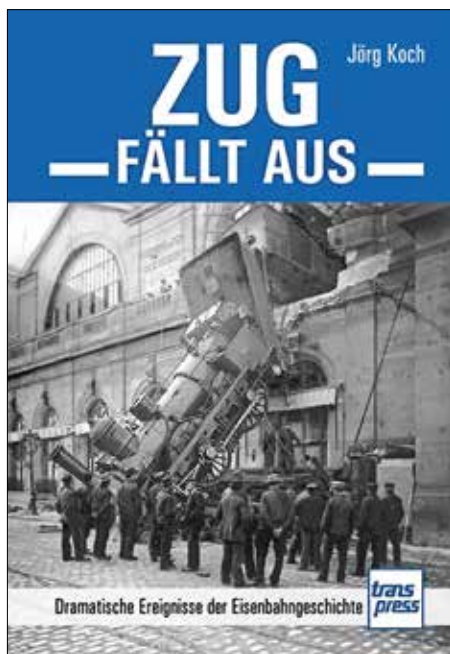
„ZUG FÄLLT AUS“

Dramatische Ereignisse der Eisenbahngeschichte

von Jörg Koch, 160 Seiten, div. s/w- und Farb-Abbildungen/Fotos, Hardcover-Einband,  Format 140 x 205 mm, transpress Verlag Stuttgart 2025, ISBN 978-3-613-71740-4, € 19,95

Helga Kuhne – Reda 

Einen passenderen Buchtitel für das Unternehmen Eisenbahn hätte man im Jahre 2025 nicht finden können. Die Unzuverlässigkeit der Deutschen Bahn AG (DB AG) war so sprichwörtlich geworden wie früher der Ausspruch „Pünktlich wie die Eisenbahn“. In diesem interessanten Büchlein im DIN A 5-Format widmet sich Jörg Koch dem Titelthema erst am Schluss des Buches ab Seite 142. Für acht Seiten lautet die Überschrift „Darauf ist Verlass – die Unpünktlichkeit der Bahn“. Sachlich und emotionslos versucht der Autor, Hintergründe und Ursachen dafür aufzudecken. Seiner Meinung nach kann die Bahn oftmals nichts für Verspätungen oder Zugausfälle. Sie sind vielfach auf Fehlverhalten von Reisenden, Suizide, Sabotage (z.B. Kabelklau) oder Unwetter zurückzuführen. Der Leser wird aber auch aufgeklärt, dass das „Unternehmen Zukunft“ vielfach an überalterter Infrastruktur leidet. Jahrelang wurde gespart, zu wenig gewartet und zu wenig erneuert. Selbst auf Personal wurde verzichtet, sodass es immer wieder zu Zugausfällen aufgrund fehlender Lokführer, Zugbegleiter oder Mitarbeiter in den Stellwerken kam. Jede 30. Fahrt mit einem



ICE oder IC fiel im 1. Halbjahr 2024 komplett aus. Die Pünktlichkeit im Fernverkehr betrug 62,7 Prozent (heute nur noch um die 50 Prozent). Allein für den ICE 278 Basel–Hamburg lauten im Dezember 2024 die Verspätungsgründe: „Technische Störung am Zug“, „Verspätung eines vorausfahrenden Zuges“, „Polizeieinsatz“, „Technischer Defekt an einem anderen Zug“, „Reparatur an der Strecke“, „Hohes Fahrgastaufkommen verlängert den Aus- und Einstieg“, „Reparatur an der Oberleitung“, „Defektes Stellwerk“, „Reparatur an einer Weiche“, „Verspätetes Personal aus vorheriger Fahrt“, „Verspätete Bereitstellung des Zuges“, „Bauarbeiten“, „Reparatur an einem Signal“ usw. Der Autor und Historiker Dr. Jörg Koch stellt sarkastisch fest, dass es für die Statistik besser sei, wenn sich die Züge erst gar nicht in Bewegung setzen, denn ein Zug, der ausfällt, kann sich ja

nicht verspäten, so zumindest die Logik der DB AG. Der Autor berichtet aber auch vom Gegensteuern der DB AG ab zweiten Halbjahr 2024 und den ehrgeizigen Projekten der Generalsanierungen.

Insgesamt behandelt das Buch 43 Themenkomplexe, von der Dampflok im Rhein bis zur vergänglichen Pracht von Empfangsgebäuden. Auch „Stuttgart 21“ bekommt seine Zuwendungen unter der Überschrift „Größte Fehlentscheidung der Eisenbahngeschichte“.

„Corona – Bahnfahren mit Maske“ ist ein weiteres brisantes Thema überschrieben, denn Ende Februar 2020 geriet auch

das Eisenbahngeschehen aus den Fugen. Der Personenverkehr wurde drastisch reduziert, teilweise ganz eingestellt. „Abstand halten“ war das Gebot der Stunde.

Dieses Buch beschäftigt sich insgesamt mit Eisenbahnunfällen, technischen Defekten, unzureichenden Sicherheitsvorkehrungen, schwierigen Wetterbedingungen und menschlichem Versagen. Es ist eine anekdotische Zeitreise durch die fast 200-jährige Geschichte der Eisenbahn. Bahn&Modell hat in zurückliegenden Heften bereits einige der Themen behandelt, sodass sich beim Lesen zuweilen ein Aha-Effekt einstellt.

„Ehre, wem Ehre gebührt – Band I“ Die „Verdienten Eisenbahner der DDR“ von 1951–1959

von Olaf Storeck, 370 Seiten, div. s/w- und Farb-Abbildungen/Fotos, Hardcover-Einband, Format 295 x 205 mm, Eigenverlag (Foto Media) Leipzig, ISBN 978-3-9826451-1-7, € 45.-

Helga Kuhne – Rezension

Seit November 2025 ist dieses umfangreiche Werk über verdienstvolle Eisenbahner (und auch Eisenbahnerinnen) der DDR auf dem Buchmarkt. Auf der dritten Eisenbahn-Sammlerbörse am 8. November in Zwickau präsentierte es der Autor mit Erfolg einem interessierten Publikum. Das Buch ist vorerst der erste Band über die Verdienten Eisenbahner der DDR. Es behandelt die Jahre 1951–1959 und ist der Auftakt von insgesamt vier Bänden. Die



Jahrzehnte 1960–69, 1970–79 und 1980–1990 sind den Bänden II bis IV vorbehalten und laut Autor schon in Arbeit.

Um so ein umfangreiches Werk realisieren zu können, braucht es einen sehr langen Atem und den großen Wunsch, diese außergewöhnliche Zeit von 40 Jahren der Nachwelt zu erhalten. Dazu braucht es aber auch zeitnahe Veröffentlichungen in Büchern, Zeitungen, Urkunden und Zeugnissen, die hieb- und stichfest sind. Wer 1989/90 diesbezüglich handelte und sich das betreffende Material „an Land zog“ hat jetzt gute Karten. Nur historisch Interessierte waren weitsichtig genug, zu retten, was es zu retten gab.

Olaf Storeck hatte beizeiten die Vision, den verdienten Eisenbahnern mit einem Buch ein Denkmal zu setzen. Inwieweit dabei sein Vater, selbst mit anderen hohen Auszeichnungen bedacht, insgeheim mitgewirkt hat, lässt sich nur ahnen. Der Sohn hat ihn verehrt, der Eisenbahn-Vater war für ihn ein großes Vorbild. Olaf Storeck selbst geht der Frage nach: Können die so Geehrten stolz auf die Verleihung sein? Könnte man die Auszeichnung noch heute tragen oder ist diese ideologisch belastet, obwohl es um Verdienste für die Eisenbahn geht? Schon der Titel deutet es an: „Ehre, wem Ehre gebührt“. Jeder Leser kann nach der Lektüre seine eigenen Schlussfolgerungen ziehen.

Die hohe Auszeichnung „Verdienter Eisenbahner der DDR“ geht auf die ständige Gesetzgebung des Jahres 1950 zurück. Im Gesetzblatt der DDR № 115 vom 14. Oktober 1950 wird dazu die „Verordnung zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Reichsbahn und der Lage der Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik“ veröffentlicht. Unter V. „Besondere Ehrenrechte“ steht im § 23: „An besonders verdiente Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik

werden am ‚Tag des deutschen Eisenbahners‘ Titel und Ehrenzeichen ‚Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik‘ verbunden mit Prämien verliehen [...]“. Der „Tag des deutschen Eisenbahners“ wird immer am zweiten Sonntag im Monat Juni begangen.

Diese und alle weiteren gesetzlichen Regelungen sind im Buch, in Anlage 1 ab Seite 342, nachzulesen.

Wer ausgezeichnet wurde, hatte seinen speziellen Beitrag für die Deutsche Reichsbahn geleistet. Im vorliegenden Band I sind jährweise dunkelblaue Blätter eingefügt, auf denen in alphabetischer Reihenfolge die Geehrten mit ihrer Tätigkeit und dem Dienstort aufgelistet sind. Zählt man die Personen zusammen, sind im Zeitraum 1951-1959 insgesamt 288 Verdiente Eisenbahner der DDR ausgezeichnet worden.

Die „Ehrentafel 1951“, auf Seite 40, wird von Wolfgang Berkner angeführt. Diesen Eisenbahner aus der Reichsbahndirektion (Rbd) Dresden lernte ich Ende der 1960er Jahre kennen, da war er schon lange kein Lokführer mehr. Das Leben hatte ihn bereits geprägt. Er hatte einen derben, witzigen, manchmal ans Sarkastische grenzenden Humor und war so beliebt oder unbeliebt bei seinen Kolleginnen und Kollegen. Brigadier Berkner und sein Lokfahraktiv hatten sich Anfang der 1950er Jahre am Wettbewerb um den Titel „Brigade der ausgezeichneten Qualität“ beteiligt und sich Gedanken gemacht, wie mit den alten Arbeitsmethoden gebrochen werden könnte. Und sie hatten es geschafft: Mit einer Schnellzuglokomotive ist das Aktiv im Jahre 1950 im Tagesdurchschnitt 338 Kilometer gefahren und damit 135 Prozent der Norm.

Dabei konnten Wolfgang Berkner und seine Kollegen 235,8 Tonnen Kohle und 395,4 Kilogramm Öl einsparen. Das war erst der Anfang. Die Steigerungen gingen weiter, auch dienststrangmäßig. Nach mehreren Bildungs[?]chlüssen wurde er Vorsteher im Bahnbetriebswerk Dresden, Verwaltungsleiter Maschinendienst in der Rbd Dresden, Vizepräsident und letztlich Beauftragter des Präsidenten für den politischen Bezirk Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz). Solche zielstrebigem Kollegen förderte, beförderte und zeichnete die Deutsche Reichsbahn auch weiterhin aus.

Beim Durchsehen der „Ehrentafel 1951“ fiel mir ein weiterer Name auf, den ich schon mehrmals gehört hatte: Elfriede Ebelt, Dienstvorsteher, Bahnhof Priestewitz (Reichsbahnamt Dresden). Sie war eine der ersten Frauen, die mit dem Titel „Verdienter Eisenbahner der DDR“ ausgezeichnet wurde. Der Bahnhof gehörte zum Reichsbahnamt Dresden, wo auch ich ab 1. Dezember 1967 als Dienstvorsteherin des Bahnhof Dresden-Reick, als einzige Frau unter 50 Dienstvorsteher-Kollegen, eingesetzt wurde. Ab Seite 47 kann man Näheres über diese umtriebige Frau lesen. „(Sie) hatte es verstanden, in ihrer persönlichen Haltung und durch Anleitung von

Kolleginnen ein Vorbild für die Entwicklung der Frauen bei der Deutschen Reichsbahn in verantwortungsvollen Dienststellen zu sein“, so eine Bildunter[?]chrift im Buch. 1965 war sie ihrem Eisenbahn-Ehemann nach Thüringen gefolgt, der dort Dienstvorsteher des Bahnhofs Bad Langensalza Ost wurde. Als stellv. Dienstvorsteherin des Bahnhofs Mühlhausen engagierte sie sich sowohl in der Partei als auch in der Gewerkschaft. Als sie 1985 ihren 70. Geburtstag beging, „schenkte[?] ihr die Leitung der Rbd Erfurt die Auszeichnung „Aktivist der sozialistischen Arbeit“. Da war sie 70 Jahre alt und immer noch im Dienst. Ort, Zeit und Bedingung spielen eben im Leben immer eine Rolle.

Wer die 40 Jahre in der DDR miterlebt hat, interessiert ist, was sie zusammenhielt, wer die Rahmenbedingungen in diesem Staat kannte, wer vielleicht von diesem oder jenen Ausgezeichneten gehört, ihn vielleicht gekannt hatte, für den ist das Lesen dieses Buchs in Gewinn. Es vermittelt tiefe Einblicke in eine Gesellschaft, die es nicht mehr gibt. Und wie der Autor Olaf Storeck selbst feststellte: dies muss jeder selbst mit sich ausmachen. [?] Schlussfolgerungen ziehen. Und das ist für mich das Interessanteste an diesem einmaligen Nachschlagewerk.

Der Film – WUNDERLAND

[?]ard Bohne, Hannover –BSW-Gruppe
MEC Hannover

„WUNDERLAND – VOM KINDHEITSTRAUM ZUM WELTERFOLG“, so heißt der 93-minütige Film über das Miniatur Wunderland in Hamburg. Er erzählt die



Geschichte zweier Brüder, die Modelleisenbahn-Geschichte schrieben.

Im Jahr 2000, als die Weltausstellung EXPO in Hannover stattfand, hatten die Zwillingen Frederik und Gerrit Braun die Idee, eine Eisenbahn-Modellanlage für die

Öffentlichkeit zu bauen und sich damit ihren eigenen Kindheitstraum zu erfüllen. Sie haben es geschafft. Sie errichteten die weltgrößte Modelleisenbahnanlage im Maßstab H0 (1:87). Sie hatten seitdem 23 Millionen Besucher und veröffentlichten folgende Zahlen und Fakten:

Quelle: www.miniatur-wunderland.de/austausch/wunderland-informationen/zahlen-fakten/



Der Film zeigt Ausschnitte verschiedener Attraktionen dieser Anlage mit Hilfe von zwei animierten Figuren. Sie stellen Frederik und Gerrit bei einem Gang über und unter dieser Modelleisenbahnanlage und auch hinter den Kulissen dar, sie bestimmen die filmische Handlung. Steuerung und Betrieb der Züge werden gezeigt, aber auch Pflege und Reinigung der Anlage, Ersatz bei Havarien und Beschädigungen durch z.B. zu neugierige Finger von Besuchern. Es gibt private Filmausschnitte, aus denen man entnehmen kann, warum diese beiden Hamburger Jungs so von dem Thema angetan waren, dass sie ihre Disco verkauften, um sich dem Abenteuer Miniatur Wunderland ganz und gar zu widmen. Sie selbst haben die entsprechenden Fähigkeiten, technisch und wirtschaftlich, dieses begeisternde Projekt auszuführen. Der Film zeigt all diese vielen Nuancen, die seit 25 Jahren Menschen

begeistern, auch wenn diese keine Modelleisenbahner sind. Und was auch wichtig für den Erfolg ist: Sie haben die richtigen Begleiter, Fachleute und Helfer gewinnen und überzeugen können. Die einzige Schwachstelle dieser sonst so gelungenen Filmes ist die Überlänge bei der Beschreibung der Zusammenarbeit mit südamerikanischen Modelleisenbahnern.

93 Minuten Film, für 14,90 € als DVD oder Blu-Ray, im Miniatur Wunderland-Shop erhältlich, sind ein Muss für jeden engagierten Modelleisenbahner, aber auch für die Menschen, die die Arbeiten der Miniaturisierung im Maßstab 1.87 lieben und schätzen. Vielleicht weckt dieser Film auch bei dem Einen oder Anderen das Interesse am schönsten Hobby Modelleisenbahn. Diesen Film kann man nur weiterempfehlen. Und das Schöne dabei ist, man kann ihn mehrfach anschauen, ohne dass es langweilig wird.

Unsere BSW-Gruppen – neu geordnet nach Bereichen

Zentraler Fachberater (ZFB) für **Eisenbahnhistorie, Modelleisenbahn und Fachblatt „Bahn&Modell“**:
Lars Naumann, Gera - 0172-3653902, lars.naumann@deutschebahn.com

Eisenbahn-Historie

Bereich Eisenbahn-Geschichte (EG)

Bereichsbeauftragter: ...



Adorf (Vogtl)

Bw Adorf, Leiter: Peter Grunenberg, 0179-23844048
bsw-os-adorf@gmx.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

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

Stadtdoldendorf Fahrkartensammler - 70 Mitglieder in ganz Deutschland sammeln alles rund um die Fahrkarten 
Leiter: Bernd Schmidtke, 05332-4070, 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

Bereich Eisenbahn-Fahrzeuge und -Technik (ET)

Bereichsbeauftragter ... 

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: Rainer Ranfeld, 035365-2920,
kontakt@eisenbahnmuseum-falkenberg.de,
www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de - Servicebüro: Leipzig
- Gera** Dampfloklub 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 Rossel, 0171-8313918,
ralf.rossel@eisenbahnfreunde-kb-aro.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: Thorsten Eichhorn,
04331-339 215, www.museumsstellwerkrendsburg.de 
Servicebüro: Hamburg
- Stuttgart** Fernmeldemuseum Stuttgart, Leiter: Rainer Beer, 0711-94568088,
0152-03788802, rainerbeer@arcor.de,
www.fernmeldemuseum-stuttgart.de - Servicebüro Stuttgart
-

Bereich Eisenbahn-Verkehr (EV)

Bereichsbeauftragter: ...



- 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
-

Bereich Eisenbahn-Dokumente (ED)

Bereichsbeauftragter: Holger Prestin, 030 6311244, 0162 9294505, prestinausberlin@web.de

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

Modelleisenbahn

Bereich Nordost (NO)

Besucht von ...



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, 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, pittil975@aol.com - Servicebüro: Leipzig

Bereich Nordwest (NW)

Bereichsbeauftragter: Richard Bohne, 0511-833336, 0173-9624032, richard.bohne@htp-tel.de

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

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	

Bereich Südost (SO)

Bereichsbeauftragter: 

Arnsdorf (b. Dresden)	Modelleisenbahnclub Arnsdorf, Leiter: Michael Bachmann, 035200-23685, michael.bachmann@mec-arnsdorf.de, www.mec-arnsdorf.de Servicebüro: Leipzig	
Coswig (b. Dresden)	Modellbahnguppe Lössnitzgrund, Leiter Dietmar Merbitz, 03523-61524, 0162-1680915, mec@frank-heuschkel.de, https://mec-loessnitzgrund.hpage.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	

- Meiningen** Meiningener Modelleisenbahn-Club, Leiter: Maik Artelt, 03693-470819
meiningermodeleisenbahn@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
- 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

Bereich Südwest (SW)

Bereichsbeauftragter: ...

- Darmstadt** Eisenbahnmodellbaugruppe Darmstadt, Leiter: Alexander K...
bswsuedbahnhof@ gmx.de, www.modellbahngruppe-darmstadt.de -
Servicebüro: Frankfurt am Main
- Kirchheim
unter Teck** Modelleisenbahn-Club Kirchheim/Teck, kommiss. Leiter: Günter Ackermann
Servicebüro: Stuttgart
- Lahnstein** Eisenbahnfreunde Lahnstein/Koblenz, Leiter: Berthold Hagner
07921-45812, guback@t-online.de - Servicebüro: Duisburg
- Lindau** Modellbahngruppe Lindau, Leiter: Peter Steffani, 0170-442 4930,
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, dirklackemecoog@web.de - Servicebüro: Stuttgart
- Saarbrücken** Modellbahngruppe Saarbrücken, Leiter: Sigggi 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



Fachblatt Bahnmodell



Dresden

Redaktionsleitung: Helga Kuhne, 0351-2527896, 0160-1121388, bahn.modell@t-online.de

Redakteur 1: Lothar Kuhne, 0351-2527896, lothar.kuhne@t-online.de

Berlin

Redakteur 2: Lutz Tannigel, 030-297 36638, 0160-97416843, lutz.tannigel@deutschebahn.com

Redakteur 3: unbesetzt

Leserumfrage



Wer weiß, wozu dieser spezielle Schlüssel dient?

Antworten bitte an bahn.modell@t-online.de

Es ist ein normaler 8er-Vierkant mit einer Gesamtlänge von sieben Zentimetern.

Foto: L. Tannigel

Veranstaltungen 2026

- 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
- Festenburg (Oberharz)** **Bastelworkshop für Kinder von 5-12 Jahren**
 im BSW-Erlebnis-Hotel Festenburg (hier anmelden)
29. März – 4. April (Ostern) unter Leitung von BSW-Förderern
- Dresden** **BSW-Gruppe IG Bw Dresden-Altstadt**
18. Dampfloktreffen im Eisenbahnmuseum an der Nossener Brücke,
 Zwickauer Str. 86, 01187 Dresden
11. und 12. April 2025, jeweils 10-18 Uhr
 Kontakt: Jürgen Seidel, 0176-56808635, www.igbw-dresden-altstadt.de
- Löwenberg** **BSW-Gruppe Historischer S-Bahn-Fahrsimulator und**
BSW-Sammlung historischer EISENBAHN-Dokumente
 mit einer Fahrplan- und Bücherbörse im Museum Umformerwerk
 Löwenberg in 16775 Löwenberger Land, OT Neulöwenberg
Besuchertag zur Saisonöffnung am 11. April 2026, 10-17 Uhr
 (weitere Termine 13.6., 14.6, 8.8. und 24.10.2026)
 gut erreichbar von Berlin bzw. Oranienburg mit RE 5 und RB 12 bis
 Bahnhof Löwenberg (Mark)
 Kontakt: Björn Kresz, 0171-1031066, bjoern.kresz@web.de
- Festenburg (Oberharz)** **BSW-Gruppe Modell-Eisenbahn-Club Hannover**
Modellbautage 2026
 im BSW-Hotel Festenburg, Vollendung der Modellbahn Selketalbahn
24.–28. Juni 2026 (offen für neue Teilnehmer, s.  54, S.95 unten)
 Kontakt: Richard Bohne, 0511-833336, 0173-9624052,
richard.bohne@htp-tel.de
- Zwickau** **BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau**
4. Eisenbahn-Sammler-Börse
 im ehem. Trabant-Werk, Horchstraße 2, 08058 Zwickau
November 2026, 10–16 Uhr
 Kontakt: Holger Böttcher, 0375-44796981, 01590-6030590,
eisenbahntradition_zwickau@t-online.de



Superbild

Handgefertigte Eisenbahner-Puppen von Dorothea Dost (dorothea.dost@web.de) – entdeckt auf der 3. Eisenbahnsammlerbörse am 8. November 2025 in Zwickau.

Foto: L. Kuhne

Impressum

Bahn&Modell

Fachblatt des BSW-Kulturbereichs Eisenbahn-Historie/Modelleisenbahn

Herausgeber:
(Main)
Bereiche:

Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), Zentrale, Münchner Str. 49, 60329 Frankfurt
Geschäftsführender Vorstand: Siegfried Moog, Steuer-Nº: 01422711495
Eisenbahn-Historie, Modelleisenbahn, Fachblatt Bahn&Modell

Redaktion:

Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne, Lutz Tannigel

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
Bernd Neddermeyer, Zeppelinstraße 68, 13583 Berlin
Tel: 0171 782 89 70, E-Mail: post@bnberlin.de

Layout/Versand

Erscheinungsweise:

2 x jährlich, Auflage ca. 2 500

Redaktionsschluss:

15. Januar 2026

Druck:

WirmachenDruck, Backnang

Eine Zuarbeit mit Text und Foto ist stets willkommen. Beiträge werden als Word-Datei per E-Mail oder auf USB-Stick erbeten. Für eingesandte Manuskripte und Bildsendungen übernehmen wir keine Haftung. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut gekürzt oder auszugsweise veröffentlicht bzw. zu redaktionellen Beiträgen verarbeitet werden. Die geäußerten Ansichten und Auffassungen bzw. Vorschläge in Beiträgen mit Autorennamen müssen nicht in jedem Fall mit der Meinung des Herausgebers oder der Redaktion übereinstimmen.

© Alle Rechte vorbehalten. Nachdrucken, Kopieren oder Scannen für kommerzielle Zwecke nur mit Einwilligung der Redaktion.

Dieses Fachblatt erhalten alle BSW-Gruppen unseres Kulturbereichs kostenlos, alle anderen BSW-Förderer können ein oder mehrere Hefte für je 2,50 Euro + 1,80 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, Kulturbereich EBH/MEB, Lars Naumann, Sachsenplatz 1, 07545 Gera. Wir teilen Ihnen dann unsere Bankverbindung mit.



nächstes Heft 56
Redaktionsschluss 15. Juli 2026
Auslieferung Anfang September 2026





STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH

31.
BUNDES-
KUNST-
AUSSTELLUNG

6. MÄRZ —
8. SEPTEMBER
2026

BSW-Hotel
Villa Dürkopp
Obernbergstraße 2
32105 Bad Salzuflen



www.bsw-kunst.de

BUKU
'26

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

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

* gebührenfrei aus dem deutschen Telefonnetz



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

GESAGT. GETAN. GEHOLFEN.

DEVK