

Bahn&Modell 56

Fachblatt des Kulturbereichs Eisenbahn-Historie/Modelleisenbahn im September 2026



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

diesmal im Fokus:

Berichte:

Tag der Schiene in Deutschland

► Seite 5



Porträts:

**Zehn Jahre Dienstvorsteher –
Jahre, die mich prägten**

► Seite 33

Bahnhistorie:

**Eine historische Zeitreise mit der
BAHN-BKK**

► Seite 60



Rezensionen:

**„Ehre, wem Ehre gebührt – Band II“
Die „Verdienten Eisenbahner der DDR“
von 1960 bis 1969**

► Seite 81

Titelbild: Die Redaktion Bahn&Modell besuchte am 18. Mai 2026 die BSW-Gruppe Eisenbahntradition Bw Glauchau, v.l.n.r. die Gruppenmitglieder: Dieter Unger, Werner Linke, Klaus Häußner (sitzend mit Chronik) und Mathias Fiedler

Inhalt

Editorial

Leitartikel	2
In Memoriam Günter Walter	4

Berichte

Tag der Schiene in Deutschland	5
„Musikwinkel-Express“ gerettet	8
Deutschlands längste Schwebebahn – über der Wupper	11
Cornbergtunnel 2.0	16
Ausbaustrecke Angermünde–Szczecin (Stettin)	18
Kurzberichte	20

Gruppenleben

Zu Gast bei der BSW-Gruppe Eisenbahntradition Bw Glauchau	22
Die zwei geretteten Güterwagenmodelle	26
Die BSW-Gruppe MEC Hannover besuchte die Modellbundesbahn	29

Porträts

Der Tradition  ner Claus Burghardt und die Zirkuselefanten	31
Zehn Jahre Dienstvorsteher – Jahre, die mich prägten	33
Wohnen mit Vergangenheit – Architektur mit Haltung	42

Bahnhistorie

Vor 50 Jahren – die Städteexpress-Züge der Deutschen Reichsbahn kommen ins Rollen	46
Die Bahnschulen in der ehemaligen Reichsbahndirektion Schwerin (Teil 2)	52
Eine historische Zeitreise mit der BAHN-BKK	60
Die Geschichte des Bahnhof Glauchau (Sachs) – Teil 1, 1858-1926	65
Vor 40 Jahren – neue Produktfarben der Deutschen Bundesbahn	69

Serien

Die ersten öffentlichen Eisenbahnstrecken in deutschen Landen - N° 2: Leipzig–Althen	72
Die (letzte) Geschichte unserer BSW-Hotels: BSW-Hotel Ahlbeck	76
Eisenbahn Medien: Gedichte – Der Eisenbahn-Erlkönig	80

Rezensionen

Ehre, wem Ehre gebührt – Band II	81
Kantinengeschichten	84
Die Schule des Eisenbahnwesens	85

Service

Post	86
Gruppenverzeichnis nach Bereichen	87
Veranstaltungen 2026/2027	95
Superbild/Impressum	96



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

im ersten Halbjahr hat sich einiges getan in unserem Kulturbereich. Auf der letzten Online-Arbeitstagung fand sich der neue Arbeitsstab zusammen, der nun unseren Kulturbereich leitet. Wir konnten zwar noch nicht alle Positionen besetzen, aber die Motivation bei denen, die sich zur Mitarbeit freiwillig gemeldet haben, ist so groß, dass manch einer eine zweite Position kommissarisch mit übernommen hat, bis ein weiteres Mitglied gefunden wird.

Den Bereich Redaktion Bahn&Modell verantworten nun Helga und Lothar Kuhne zusammen mit Lutz Tannigel. Somit ist noch eine Stelle in der Redaktion offen für einen interessierten BSW-Förderer. Im Bereich Modelleisenbahn können wir im Bereich Nordwest (SH, HH, HB, NI, NW) auf die Erfahrungen von Richard Bohne und im Bereich Nordost (MV, BE, BB, ST) auf die von Norbert Jakobasch bauen. Für die Regionen Südost (SN, TH, BY) und Südwest

(HE, RP, SL, BW) konnten wir bis jetzt noch keinen Bereichsbeauftragten (BB) finden, deshalb werden diese erst einmal von mir selbst mit betreut. Bei der Eisenbahnhistorie sieht es ganz anders aus. Hier übernimmt Holger Prestin den Bereich Eisenbahndokumente, Manuel Seidel fungiert als Ansprechpartner für Eisenbahnfahrzeuge/-technik und Peter Grunenberg hat sich bereit erklärt, die beiden Bereiche Eisenbahnverkehr und Eisenbahngeschichte zu betreuen. Die Förderer des Arbeitsstabes wurden am 1. Juni 2026 schriftlich von der BSW-Zentrale für drei Jahre bestellt. Alle BBs werden in den nächsten Wochen mit den einzelnen Gruppen in Kontakt treten, um sich vorzustellen. Der Arbeitsstab selber wird sich einmal im Quartal zusammenfinden, um aktuelle Themen und Entwicklungen zu besprechen. Um es unseren Gruppen leichter zu machen, den geeigneten Ansprechpartner zu finden, haben wir unser Gruppenverzeichnis am Ende des Heftes neu sortiert und mit aktuellen Kontaktdaten versehen.

Im September dieses Jahres sollte die jährliche FISAIC-Veranstaltung in Budapest stattfinden, bei der sich mehrere Kulturbereiche aus den Teilnehmerländern präsentieren wollten. Leider haben sich nicht genügend Gruppen angemeldet, sodass die Veranstaltung kurzfristig abgesagt wurde. In unserem Kulturbereich „Eisenbahnhistorie/Modelleisenbahn“ einigten sich aber alle teilnehmenden Länder, ein separates Treffen zu organisieren. Die Kollegen aus Ungarn erklärten sich bereit, dieses in Debrecen vorzubereiten. Wir werden mit einer Delegation dieser Einladung folgen und uns vom 24.-28. September 2026 wieder an einer internationalen Modellbahn-Modulanlage beteiligen.

In unserem vorliegenden Heft wird das BSW-Hotel Ahlbeck vorgestellt. Es ist der letzte Teil unserer Miniserie über die BSW-Hotels, in dem wir noch einmal über die Geschichte und Entwicklung der beliebten Ferieneinrichtung berichten.

Es gibt Jubiläen, die gehen einfach so vorbei, weil die Geschichte längst voran-

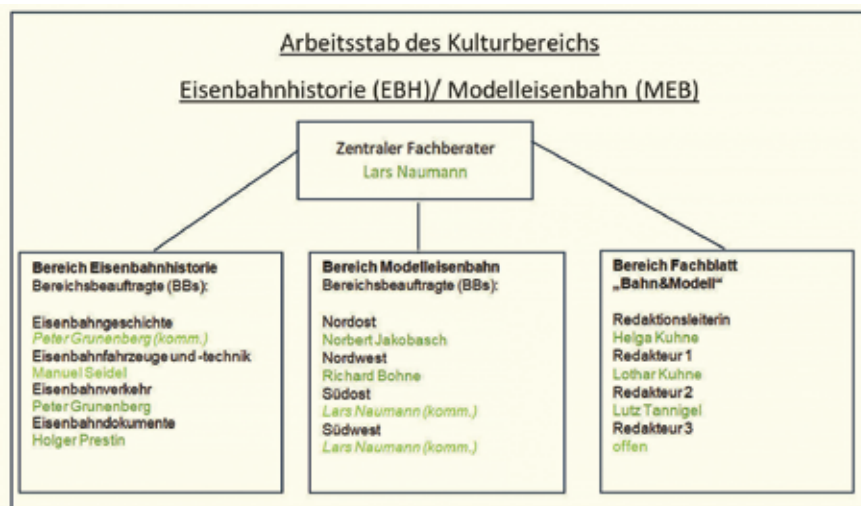
geschritten ist. In dem Beitrag über die Einführung der Städte-Expresszüge vor 50 Jahren berichtet Johann Walter über den „Intercity“ der Deutschen Reichsbahn. Manches überdauert noch mehr Zeit und so können wir in diesem Jahr auf 125 Jahre Wuppertaler Schwebebahn zurückblicken. Für diesen Beitrag konnten wir eine junge Gastautorin gewinnen, was uns sehr freut.

In der Rubrik „Porträts“ lesen wir neben zwei interessanten Beiträgen auch über einen Kollegen, der nach langjähriger Arbeit bei Deutscher Reichsbahn und Deutscher Bahn AG nun im Ruhestand als Buchautor fungiert und uns seine jahrelangen Recherchen und Sammlungen näherbringt.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe.

Ihr Zentraler Fachberater des Kulturbereichs Eisenbahnhistorie/Modelleisenbahn

Lars Naumann



In Memoriam Günter Walter

* 13. Juni 1941 † 13. Februar 2026

In tiefer Trauer haben wir davon Kenntnis genommen, dass
Herr Dipl. Ing. (FH),
Reichsbahn-Oberamtmann i. R. Günter Walter

nach langer Krankheit im Alter von 85 Jahren verstorben ist. Als langjähriger Berufskollege, hervorragender Kenner regionaler Geschichte und Verfasser zahlreicher Beiträge zum Thema Eisenbahn sowie als Ortschronist seines Heimatortes Gotha-Sundhausen hat er sich bleibende Verdienste erworben. Nach seinem Ruhestand widmete er sich mit großem Engagement der nunmehr über 180-jährigen Geschichte der Thüringer Eisenbahn. Mit zahlreichen Publikationen und Veröffentlichungen in der Fachpresse und auch im Fachblatt „Bahn&Modell“ brachte er die Thüringer Eisenbahngeschichte einem großen Leserkreis näher.



Günter Walter leistete gern Dienst im Eisenbahnbetriebsfeld der Ingenieurschule Gotha
Sammlung: J. Walter

Mit Günter Walter verlieren wir einen Zeitzeugen, geschätzten Freund und fachkundigen Ansprechpartner. Bleibende Zeugnisse seines Schaffens sind die Modellanlage des ehemaligen Betriebsbahnhofes Leinakanal mit Aquädukt an der Bahnstrecke Gotha—Eisenach und die Nachbildung eines Pferdebahnhofes der Waltershäuser Zweigbahn (1848-1876) anlässlich der 150-Jahrfeier der Streckeneröffnung. Die Modelle sind im Gothaer Schlossmuseum bzw. im Heimatmuseum auf Schloss Tenneberg in Waltershausen zu besichtigen.

Mit seinem Fachwissen und den praktischen Erfahrungen als früherer Stellwerksmeister unterstützte er die Ausbildung des Eisenbahnnachwuchses im Eisenbahnbetriebsfeld der staatlichen Fachschule Gotha. Unsere Gedanken sind in dieser schweren Zeit bei seiner Familie und seinen Angehörigen.

Rb-Haupttrat i.R. Klaus-Dieter Erdmann
Ehemaliger Leiter des Bahnhofes Gotha und
BSW-Förderer in der BSW-Ortsgruppe Gotha

Tag der Schiene in Deutschland

Lutz Tannigel, Ahrensfelde (b Berlin) – Redaktion

Die Schiene spielt eine zentrale Rolle für die Mobilität und den Klimaschutz in Deutschland. Sie verbindet Menschen, transportiert Waren und ist ein entscheidender Baustein für eine nachhaltige Zukunft. Doch oft bleibt ihre Bedeutung im Alltag noch zu sehr im Hintergrund. Der Tag der Schiene wurde 2022 ins Leben gerufen, um das zu ändern. Er macht die Vielfalt und Innovationskraft der Bahnbranche sichtbar, zeigt berufliche Chancen auf und lädt dazu ein, die Faszination der Eisenbahn hautnah zu erleben. Durch Veranstaltungen in ganz Deutschland wird greifbar, warum die Schiene mehr ist als nur ein Verkehrsmittel – sie ist ein Stück gelebte Geschichte, ein Arbeitsplatz mit Perspektive und eine Zukunftstechnologie.

Was ist der Tag der Schiene?

Der Tag der Schiene ist ein jährlicher, bundesweiter Aktionstag, um die Vielfalt, die Zukunftsorientierung und die Klimafreundlichkeit der Schienenbranche sichtbar zu machen. Unternehmen öffnen ihre Werktoe und zeigen die vielfältigen Berufe und Arbeitsfelder, Bahnen bieten Sonderfahrten an, Vereine und Verbände informieren bzw. diskutieren und Baustellen können besichtigt werden. Republikweit feiern Menschen aller Altersgruppen Bahnhofsfeste, gehen in Ausstellungen und genießen „Eisenbahn-Kultur“. Prominente Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Kultur diskutieren über die Zukunft des



Schienenverkehrs. Unternehmen geben Einblicke in Leistungen und Vorteile des Gütertransports auf der Schiene.

Der Tag der Schiene richtet sich an alle Menschen in Deutschland, an Jung und Alt, an Berufsinteressierte genauso wie an Familien, an Technikinteressierte und Klimaschützer, an Bürgerinnen und Bürger, die nachhaltige Mobilität in ihrer Kommune voranbringen möchten sowie an Eisenbahnbegeisterte und an solche, die es erst noch werden wollen.

Wann findet der Tag der Schiene statt?

Der Tag der Schiene findet einmal pro Jahr in ganz Deutschland, i.d.R. am dritten Septemberwochenende, statt. 2026 ist das Wochenende 18.-20. September vorgesehen.

Wo findet der Tag der Schiene statt?

Am Tag der Schiene gibt es zahlreiche dezentral organisierte Veranstaltungen. Diese können vor Ort oder auch online stattfinden. Eine Übersicht der Veranstaltungen wird vorab im Veranstaltungskalender auf der Website www.tag-der-schiene.de veröffentlicht.

Wer organisiert den Tag der Schiene?

Der Tag der Schiene wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr



Tag der Schiene 2024 (oben); Tag der Schiene 2026 (unten)

Quelle: www.allianz-pro-schiene.de/presse (2x)



(BMDV) und der deutschen Bahnbranche initiiert. Der gemeinnützige Verein „Allianz pro Schiene e. V.“ ist die koordinierende Stelle. Sie gibt Anregungen für Aktionen, vermittelt Ansprechpartner und stellt eine

Website inklusive Veranstaltungskalender, dem Logo und weitere Kommunikationsmittel bereit. Die Veranstaltungen am Tag der Schiene selbst werden dezentral von den Austragenden vor Ort bzw. online organisiert.

Wer kann als Veranstalter am Tag der Schiene auftreten?

Grundsätzlich kann jeder teilnehmen, der am Thema Schiene interessiert ist und dazu eine Veranstaltung anbieten möchte. Die Bandbreite der Veranstalter ist jedes Mal groß. Neben Unternehmen der Schienenbranche sind auch Institutionen aus Wissenschaft und Bildung beteiligt. Auch Kommunen, Museen, Gewerkschaften, Modelleisenbahnfreunde, zivilgesellschaftliche Initiativen und weitere Interessensverbände nutzen diesen Tag, sich zu präsentieren.

Die Allianz pro Schiene stellt einen zentralen Veranstaltungskalender bereit, in dem alle ihre Veranstaltungen veröffentlichen können. Der Kalender ist das Herzstück für Besucherinnen und Besucher sowie für interessierte Journalisten und Journalistinnen. Darüber hinaus gibt es auch Social-Media-Beiträge und -Aktionen, die den Tag der Schiene unterstützen (s. <https://tag-der-schiene.de>).

Am Tag der Schiene dreht sich alles um die Welt der Bahn. Überall in Deutschland öffnen Unternehmen, Verbände, Vereine und Bildungseinrichtungen ihre Türen, um die Faszination der Schiene erlebbar zu machen. Ob Werkstattführungen, historische Fahrten, Vorträge, Mitmach-Aktionen oder Karriere-Events – das Programm ist so vielfältig wie die Branche selbst.

Lutz Tannigel von DB Training Berlin erläutert als Praxistrainer am Tag der Schiene 2023 der damaligen DB CARGO-Vorständin Sigrid Nikutta das Bahnerden der Oberleitung Sammlung Tannigel



Auch besondere und historische Bahnen präsentieren sich!

Auf den meisten Bahnstrecken rollen vertraute Züge. Aber es gibt auch Bahnen, die aus der Reihe tanzen und überraschen. Ein DDR-Schnellzug, der gerade aus einem jahrzehntelangen Dornröschenschlaf erwacht ist. Eine offene U-Bahn, die nachts durch Berlins Tunnel rauscht. Eine Zahnradbahn, die sich auf Deutschlands höchsten Gipfel kämpft. Ein Original, das an die goldene Ära des Bahnreisens er-

innert. Und eine Standseilbahn, die seit über 100 Jahren verlässlich einen Thüringer Berg hoch- und runterfährt. Hier geht es um fünf besondere Eisenbahnen, die sich gern an diesem Bahn-Themenwochenende den Besuchern vorstellen.

Am bundesweiten Tag der Schiene ist somit für jeden Geschmack etwas Passendes dabei – man muss nur die Initiative an den Tag legen und den Weg zu den vielfältigen Veranstaltungen einschlagen. Wir wünschen viel Freude dabei!

Tag der Schiene
Fünf Bahnen
Quelle: www.allianz-pro-schiene.de/presse



„Musikwinkel-Express“ gerettet

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Was keiner erwartet hatte oder nicht wollte: Zum Jahresende 2025 wurde auf der Stammstrecke des "Musikwinkel-Express" u.a. wegen baulicher Mängel der Betrieb eingestellt. Im Heft 52, Seite 32 ff, berichteten wir bereits über den wiederbelebten Haltepunkt (Hp) Gunzen an der vogtländischen Nebenbahn Adorf (Vogtl)–Gunzen–Zwotental. 118 Jahre gibt es ihn schon, doch Ende 2025 lief der Pachtvertrag der Regio Infra Service Sachsen GmbH (RISS) für die Bahnstrecke aus. Ein neuer Betreiber war nicht in Sicht. Damit traf es auch die BSW-Gruppe Bw Adorf (Vogtl), die den „Musikwinkel-Express“ betreute und reichlich Eisenbahn-Fans nach Gunzen brachte.

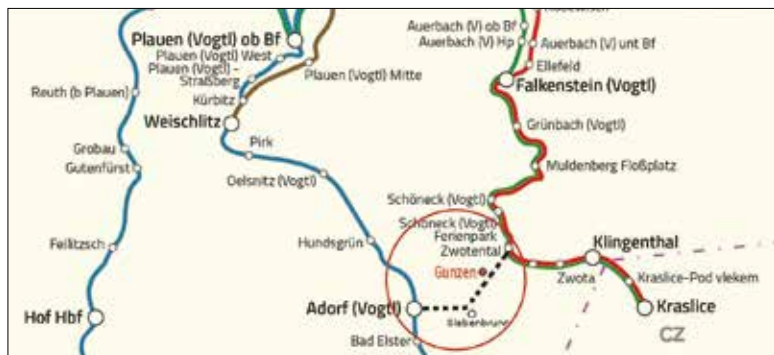
Christoph Kopp, der Eigentümer des Hp Gunzen und Leiter des Fördervereins Obervogtländische Eisenbahn e.V. (OVEB), bemühte sich intensiv um den Weiterbetrieb der zwölf Kilometer langen, eingleisigen Strecke. Eine Spendenaktion rief der Partnerverein "Dialog mit Böhmen e.V." ins Leben, speziell um die Infrastruktur der Strecke zu reparieren.



8. April 2026: Helga Kuhne (Redaktion) und ihre Enkelinnen halten Gunzen hoch!

35 000 Euro kamen zusammen, die nun für neue Schwellen und Ähnliches ausgegeben werden können.

Die Redaktion von Bahn&Modell war am 8. April 2026 in Gunzen und entdeckte sichtbare Fortschritte. Ein Inspektionsteam der Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie (NRE) war am selben Tag in Gunzen vor Ort und ließ neue



Strecken-Karte
Grafik: L. Kuhne

Neue Plasteschwellen (und 280 fast neue Holzschwellen) liegen vor Ort in Gunzen und warten auf den Einbau
Fotos: L. Kuhne (2x)



Hoffnung keimen. Helga Kuhne führte ein langes Gespräch mit dem NRE-Co-Geschäftsführer Eckart Sauter. Die NRE hat schon andere sächsische Strecken gerettet, u.a. Nossen–Freiberg, Riesa–Nossen und Döbeln–Nossen–Meißen.

Am 12. Mai 2026 kam die erlösende Nachricht: Die NRE pachtet die Strecke

und schafft die Grundlagen für deren Wiederinbetriebnahme und dauerhaften Erhalt. Regionale Unternehmer unterstützen zusätzlich mit großzügigen Materialspenden und Logistikleistungen. Es startete eine Kooperation zwischen mehreren Gleisbaufirmen und dem Bildungswerk BAU Hessen-Thü-

4. Juli 2026: Weitere Schwellen kommen an.
Foto: www.eisenbahn-forumvogtland.de





**Peter Grunenberg am 8. Mai 2022 vor dem Internationalen Musikwinkel-Express Adorf (Vogtl)–
Gunzen–Kraslice/Graslitz (ČZ)**
Foto: OVEB

ringen e.V. aus Gera. Dieses Modell verbindet Lehre und praktische Ausbildung mit konkretem Infrastrukturerhalt in einer Zeit, in der der Gleisbau zu einer der wichtigsten Disziplinen der Bau-branchen aufsteigt – ein Ansatz für praktikable Lösungen auf Nebenbahnen, der über die Region hinaus Beachtung finden dürfte.

Innerhalb von drei Wochen im Juli 2026 tauschten zehn Azubis ca. 300 morsche Holzschwellen aus. Nun bestand berechnete Zuversicht, dass die Strecke Adorf (Vogtl)–Gunzen–Zwoten- tal bald wieder in Betrieb gehen kann. Damit war der Weg frei für touristische

Verkehre, insbesondere für den beliebten "Musikwinkel-Express". Dieser verkehrte erstmals wieder am 1. August 2026 und Peter Grunenberg (Leiter der BSW-Gruppe) konnte wieder in die Tasten seines geliebten Weltmeister-Akkordeons greifen und die Fahrgäste begeistern.

Für den Musikwinkelplatz in Gunzen erhielt der OVEB aus dem EU-Programm "Leader-Regionalbudget" ein Fördergeld von 3 000.- Euro für den Kauf eines Party-Zeltes. Auch die EU hatte damit die Bedeutung von Gunzen für die Region und deren Menschen entdeckt.

Deutschlands längste Schwebebahn – über der Wupper

Sophia Kuhne, Wuppertal – Enkelin und Nachwuchstalent

Wenn man neuen Bekanntschaften erzählt, dass man in Wuppertal wohnt, folgt meist nach einem kurzen, etwas mitleidigen Blick der Kommentar: „Ach, die Stadt mit der Schwebebahn.“ Der Vorschlag der örtlichen FDP, Wuppertal offiziell den Titel „Die Schwebebahnstadt“ zu verleihen, wurde im Städteplenum letztlich abgelehnt. Dabei hat Wuppertal im soziokulturellen wie auch im ökonomischen Bereich weit mehr zu bieten als nur seine berühmte, hängende Einschienenbahn. Allerdings überdecken die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs und die daraus entstandenen architektonischen Brüche vieles davon bis heute. Abgesehen von ihrem touristischen Wert für das Tal ist die Schwebebahn jedoch vor allem eines: ein alltägliches Verkehrsmittel für rund 80 000 Wuppertaler

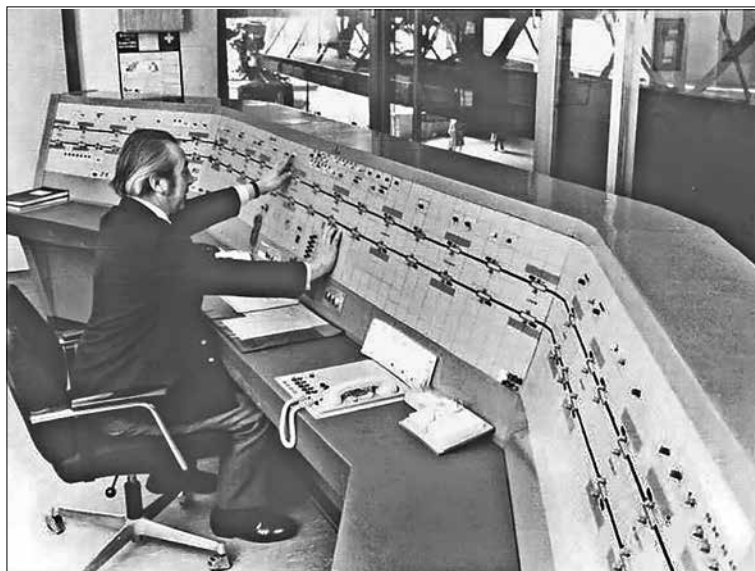


und bergische Pendler, die sie täglich auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder zur Universität nutzen.

Als Studentin an der Bergischen Universität Wuppertal ist die Schwebebahn aus meinem eigenen Alltag kaum noch wegzudenken. Ob man zwischen zwei Vorlesungen schnell von einem Campus in Barmen zum anderen auf den Grifflenberg nach Elberfeld gelangen muss, nachmittags vom Einkaufen in Barmen zurück



Probewagen auf
Teststrecke im Jahr
1900
Sammlung: Stadt
Wuppertal



Das Siemens Relais-Stellwerk am Hauptbahnhof steuerte die Lichtsignale von 1962 bis 2019.

Ein moderner digitaler Leitstand befindet sich heute an der Station Loher Brücke

Quelle: www.facebook.com/DieWuppertaler-Schwebbahn

nach Vohwinkel will oder abends nach einem Besuch im Lieblingslokal nach Hause fährt, solange man sich entlang der Wupper bewegt, ist die Schwebbahn fast immer die beste Wahl. Gerade in solchen Situationen kann sie sich schon 125 Jahre problemlos gegen andere Verkehrsmittel in Wuppertal behaupten. Das liegt nicht nur daran, dass sie auf ihrem eigenen Schienensystem unterwegs ist und somit unabhängig vom Berufsverkehr, von Unfällen oder anderen Störungen bleibt. Entscheidend sind auch ihre regelmäßigen Takte und die daraus resultierende Zuverlässigkeit. Während man in Wuppertal-Oberbarmen am Bahnhof durchaus einmal 15 Minuten oder länger auf die S8 Richtung Vohwinkel warten kann, wirkt die Schwebbahn fast wie ein kleiner Luxus. In Zeiten, in denen man bei der Bahn eher mit einer Verspätung rechnet als mit einer pünktlichen Abfahrt, ist sie eine willkommene Alternative. Nicht selten lohnt es

sich sogar, bei einer drohenden Verspätung einfach fünf Minuten zur nächsten Schwebbahnstation zu laufen, um anschließend über die Wupper bis ans Ziel zu schweben. Während die Eisenbahn ein Panoramafahrt entlang der Wuppertaler Höhen bietet, fühlt sich eine Fahrt mit der Schwebbahn eher an wie eine Stadtführung, nur eben aus der Vogelperspektive.

Beginnt man die 13,3 Kilometer lange Fahrt in Oberbarmen, dort wo die 31 dreiteiligen Gelenktriebwagen gewartet und abgestellt werden, führt die Strecke zunächst durch Fußgängerzonen und Einkaufsmeilen. Man gleitet an der Kunstthalle Barmen vorbei, die Kaiser Wilhelm II. gemeinsam mit seiner Frau bei einer Probefahrt am 24. Oktober 1900 einweihte. Weiter geht es zum Alten Markt mit seinem Einkaufszentrum und kurz darauf passiert man die Oper und das Engelshaus. Rechts und links steigen die Häuserreihen die Hänge hinauf, bis sie im grü-

nen Horizont verschwinden. Ganz gleich, in welche Richtung man blickt, irgendwo endet die Stadt immer im Grünen.

Das Stadtbild wirkt wie ein buntes Mosaik. Klassizistische Gründerzeitbauten stehen neben nüchternen Fassaden aus der Nachkriegszeit. Kurz darauf erreicht man die Adlerbrücke. Hier ereignete sich am 21. Juli 1950 eine der berühmtesten Geschichten der Stadt. Im Rahmen einer Werbeaktion des Circus Althoff wurde die vier Jahre alte und zehn Zentner schwere Elefantendame Tuffi in die Schwebebahn verfrachtet, mitfahren gelassen, angeblich auch, um die Stabilität der Bahn zu demonstrieren. Nach nur zwei Minuten Fahrt geriet das Tier jedoch in Panik, durchbrach eine Seitenwand des Waggons und stürzte in die Wupper. Glücklicherweise überlebte Tuffi den Fünfmeter-Fall und kam mit einem Schrecken davon. Heute erinnert an dieser Stelle im Fluss ein kleines Elefantendenkmal an den Vorfall.

Die Fahrt geht weiter durch Unterbarmen, vorbei am Campus Haspel, am Landgericht und am angrenzenden Na-

turpark Hardt. Hier fühlt man sich fast wie zwischen zwei Welten. Blickt man nach rechts, sieht man eine dichte grüne Wand, aus der gelegentlich ein cremefarbener Altbau hervorragt. Nach links hingegen eröffnet sich der Blick entlang der B7 auf die unterschiedlichsten Gebäude-rückseiten der Stadt. Zwischen alten Textilfabriken mit direktem Zugang zur Wupper, Plattenbausiedlungen, gotischen Kirchen und gentrifizierten Wohnquartieren scheint hier alles nebeneinander zu existieren. Gerade aus der erhöhten Perspektive der Schwebebahn wirkt diese Mischung besonders deutlich. Was manche als unästhetisch oder chaotisch empfinden, vor allem im Vergleich zu den gleichmäßigen Straßenzügen von Städten wie Paris, macht dies für mich einen großen Teil der Einzigartigkeit Wuppertals aus. Die Liebe zu ihrer Stadt hatte bereits die Dichterin Else Lasker-Schüler (1869–1945) sehr schön beschrieben. Sie wurde in Elberfeld geboren und war stolz auf „ihre“ Schwebebahn über den „schwarzen Fluss“. „Ein Eisengebinde, ein polternder

Ein heutiger Gelenktriebwagen in himmelblau über der „Landstrecke“ in Vohwinkel
Foto: L. Kuhne





Einfahrt in eine Station über der Wupper im März 2025

Foto: L. Kuhne

Drachen“, nannte sie sie in ihrem Schauspiel „Die Wupper“ von 1909.

In Elberfeld schwebt die Bahn schließlich ein Stück direkt über der Fußgängerzone entlang, mit Blick auf das rekonstruierte Bundesbahndirektionsgebäude am Hauptbahnhof. Auch dieser Blick zeigt noch einmal die etwas absurde, aber faszinierende Vielfalt der Stadt.

Kurz darauf erreicht man das Luisenviertel, Wuppertals bekannte Bar- und Restaurant-Meile. Die schmalen gepflasterten Gassen und die Gründerzeitfassaden bilden hier einen starken Kontrast zu den umliegenden Bürogebäuden und den zahlreichen, oft kaum bekannten mittelständischen Unternehmen, den „hidden gems“, die ebenfalls in der Stadt ansässig sind.

Es gibt allerdings einen Moment, in dem ich persönlich Bus oder S-Bahn der Schwebebahn vorziehen würde. Nach einem längeren Abend im Lieblingslokal im Luisenviertel und dem ein oder anderen alkoholischen Getränk intus, erweist sich das charakteristische Schwanken der Bahn als überraschend schwierig zu ignorieren. Während der Fahrt bemerkt man davon durch die waltenden Zentrifugalkräfte kaum etwas, doch sobald die Bahn anhält, beginnt sie leicht hin

und her zu schaukeln.

Für die letzten Kilometer verlässt die Trasse schließlich das Wupperbett und führt durch die engen Straßen von Vohwinkel. Hier fährt man teilweise erstaunlich nah an den Fenstern der oberen Stockwerke vorbei. Ohne Gardinen wäre es vermutlich kein Problem, einen Blick in das eine oder andere Wohnzimmer zu werfen. Genau aus diesem Grund beschwerten sich angeblich schon bei der Eröffnung einige Vohwinkeler Anwohner und forderten eine Finanzierung ihrer Vorhänge. Die Bahngesellschaft soll dem tatsächlich zugestimmt haben. Aus dieser Geschichte entwickelte sich später die bekannte Stadtlegende der Vorhangsteuer.

Nach etwa 25 bis 30 Minuten erreicht man schließlich den Endpunkt Vohwinkel. Hier dreht die Bahn und beginnt ihre Stre-

cke von Neuern. Am Ende des Stegs der Station kann man in das große Rondell blicken, in dem alte und neue Waggon abgestellt sind. Mit etwas Glück entdeckt man dort auch den historischen Kaiserwagen, der gerade frisch restauriert wieder zum Einsatz kommt.

Natürlich bleibt auch die Schwebobahn nicht völlig von Störungen verschont. Bei einem Defekt, einem Polizeieinsatz oder anderen Zwischenfällen bleiben alle Züge gleichzeitig auf der Strecke stehen, fahren jedoch meist noch bis zur nächsten Station weiter. Das ist vermutlich der größte Nachteil des Systems, wenn auch fast der einzige. Da die Strecke jedoch stets über oder parallel zur Bundesstraße verläuft, ist der nächste Bus selten weit entfernt. In der Regel gestaltet sich die Weiterfahrt deshalb deutlich unkomplizierter als bei einer S-Bahn, die irgendwo zwischen zwei Stationen stehen bleibt.

Zu den Berufsverkehrszeiten, wenn die Bahnen nicht alle fünf, sondern sogar alle drei Minuten fahren, wird es allerdings sehr voll. Dann passt man manchmal nur mit

Glück in den modernen Gelenktriebwagen. Viele Touristen rechnen damit nicht.

Für die Wuppertaler selbst ist die Schwebobahn kein exotisches Wahrzeichen, sondern schlicht ihr alltägliches Verkehrsmittel – zwei, die zusammengehören. Wer die Stadt besucht und Schwebobahn fährt, sollte versuchen, einen Platz ganz hinten am bodentiefen Fenster zu ergattern. Von dort hat man den besten Blick auf die Stadt und das Tal. Denn auch, wenn Wuppertals Ruf ihm leider oft voraus eilt, lohnt sich eines ganz sicher: Einmal im Leben durch Wuppertal zu schweben.

Am 19. September 2026 findet ein Bürgerfest zum 125. Geburtstag der Schwebobahn in Wuppertal statt. Die Schwebobahn existierte damit schon, als sich 1929 die Städte Elberfeld, Barmen, Ronsdorf, Cronenberg und Vohwinkel zusammen schlossen und sich erst in Barmen-Elberfeld und 1930 in Wuppertal umbenannten. „Wer über die Wupper geht“ fährt sprichwörtlich nicht Schwebobahn, sondern meldet Konkurs an, hoffentlich nicht in Ihrem Umfeld.

Die 20 Stationen der Wuppertaler Schwebobahn

Quelle: Wikipedia



Cornbergtunnel 2.0

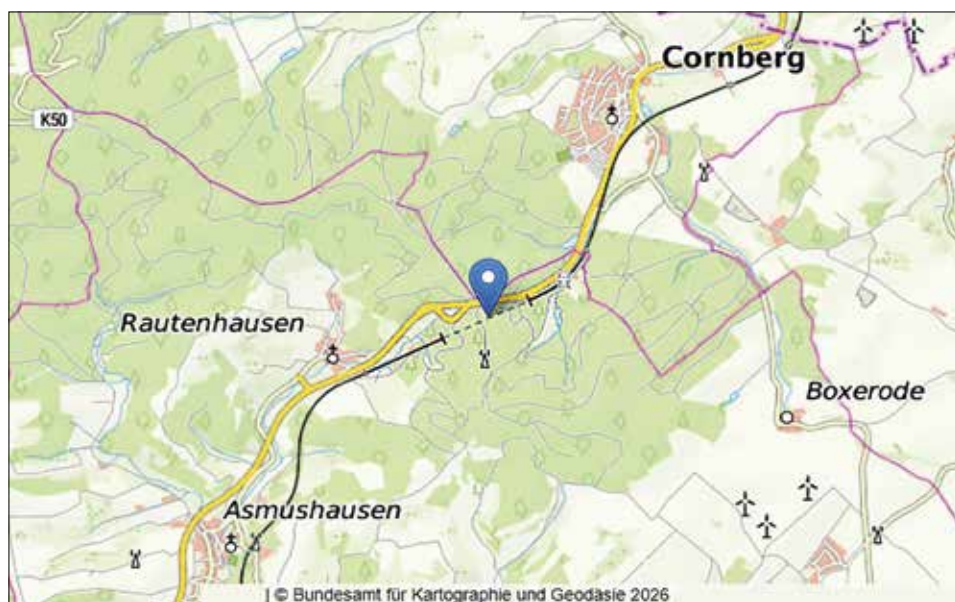
Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Am 30. Oktober 1875 begann das Eisenbahnzeitalter auf der Bebra-Friedländer-Bahn, zwischen Eschwege und Bebra (38,41 km) in der damaligen preußischen Provinz Hessen-Nassau. Um die Wasserscheide zwischen Fulda und Werra bei Cornberg (311 m) zu überwinden, waren auf der zweigleisigen Hauptbahn erhebliche Steigungen und mehrere Tunnel notwendig. Einer von ihnen ist der Cornberg-Tunnel mit zwei Gleisen in einer Röhre zwischen km 177,814 und 178,533. Damit ist er 719 Meter lang. Nicht viel denkt man, doch schon 1962, als die Elektrifizierung anstand, wurde er mit seinem eingeschränkten Profil zum teuren Hindernis auf der wichtigen Nord-Süd-Bahn der jungen Bundesrepublik. Allein 37 D- und Eilzüge

passierten ihn damals täglich. Mit der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg wurde er 1992 zwar vom Fernverkehr befreit, doch der Personen-Regional- und der Güterverkehr beanspruchen ihn immer noch erheblich mit ca. 150 Zügen pro Tag.

Die Strecke gehört zur Nord-Süd-Verbindung im Skandinavien-Mittelmeer-Korridor und ist damit Bestandteil des transeuropäischen Eisenbahnnetzes mit TEN-Kategorie V-Konventionell.

Mit 151 Jahren hat der Tunnel zahlreiche Mängel, die wirtschaftlich nicht mehr saniert werden können. Es gibt Mauerwerksschäden, das Gewölbe drückt und die Portale kippen. Der Fachmann sagt: „Der Tunnel ist technisch abgängig.“ Daher ist ein Neubau unumgänglich.





Altes Ostportal aus Richtung Eschwege mit Neubaustelle links daneben

Foto: Privat

Man entschied sich wieder für eine Röhre mit zwei Gleisen direkt neben dem alten Tunnel. Seit 2021 wird geplant und projiziert. Neben dem Tunnel sollen auch eine Eisenbahnüberführung über die Kreisstraße sowie Weichen, Durchlässe, Oberleitungen und die Technik erneuert werden. Am Ostportal ist ein neuer Rettungsplatz vorgesehen. 180 Millionen Euro sind für die Baumaßnahme insgesamt veranschlagt.

Der neue Tunnel wird nur 681 Meter lang sein und er wird in traditioneller, bergmännischer Bauweise vorgetrieben. Es wird gebohrt, gesprengt, ausgeräumt, mit Spritzbeton stabilisiert, dann mit einer Folie abgedichtet und mit einer Innenbetonschale ausgekleidet. Eine Tunnelbohrmaschine lohnt sich bei dieser Länge noch nicht. Der Aushub kommt auf einen Zwischenlagerplatz auf der Cornberger-Höhe. Damit wird später der alte Tunnel verfüllt.

Für die Fledermäuse bleibt aber auf ganzer Länge ein Meter von der Tunneldecke frei.

In Betrieb genommen werden soll der neue Tunnel im Dezember 2028. Die sehenswerten Tunnelportale bleiben als Zeitdokument erhalten, ebenso wie 20 Meter Schieneneroberbau zu beiden Seiten des alten Tunnels. Die Gleise im Bahnhof Cornberg werden zum neuen Tunnel leicht nach Süden verschwenkt.

Der symbolisch erste Spatenstich fand im April 2025 statt. Im Jahr 2026 läuft der Tunnelvortrieb von Ost nach West rund um die Uhr und bis Mitte 2027 soll die Innenschale fertig sein. Im Vergleich mit dem schmaleren alten Tunnel wird der Neubau zudem verkehrssicherer ausgeführt. Die Geschwindigkeit für die Züge bleibt bei 110 km/h. Ein Begegnungsverkehr ist – wie bei allen zweigleisigen neuen Tunneln der Bahn – planmäßig nicht vorgesehen.

Ausbaustrecke Angermünde–Szczecin (Stettin)

Redaktion

Die Bahnstrecke (Berlin–) Angermünde–Stettin (49 km) in der Uckermark wurde 1843 eröffnet. Der zweigleisige Ausbau der so genannten Stettiner Bahn war 1873 abgeschlossen. Der Zweite Weltkrieg hatte auch hier gravierende Folgen. Das zweite Streckengleis wurde im Rahmen der Reparationsleistungen an die Sowjetunion abgebaut. Die Großstadt Stettin kam zu Polen, sie erhielt den Namen Szczecin. Die letzten 10,1 Bahn-Kilometer lagen nun auf polnischer Seite.

In den 1980er Jahren baute die Deutsche Reichsbahn das zweite Gleis von Angermünde bis Passow (Uckermark) wieder auf und elektrifizierte diesen 19 Kilometer langen Abschnitt, da er die Zufahrt zum Petrolchemischen Kombinat Schwedt (PCK) sicherte. Bis zur polnischen Grenze fehlten noch 30 Kilometer. Und so blieb es die nächsten, fast 40 Jahre. Erst 2020 kam man auf den Streckenausbau zurück. In den Jahren 2021-2025 sollte

die Strecke zwischen Angermünde und Passow (1. Bauabschnitt) modernisiert und zwischen Passow und Grenze D/Pl (2. Bauabschnitt) zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Die polnische Seite plante Gleiches auf ihrem zehn Kilometer langen Abschnitt von der Grenze bis Szczecin Główny (Stettin Hbf).

Die gesamte Ausbaustrecke Angermünde–Szczecin soll mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem (ETCS) ausgerüstet und die Fahrzeit um 20 Minuten reduziert werden. Es wird mit einem Verkehrsaufkommen von 50 Regional- und 89 Güterzügen pro Tag gerechnet. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) benutzt auch den Hafen Szczecin und schlägt dort Container um.

Die Finanzierung sichern der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg. Auch die Europäische Union schießt Infrastrukturfördermittel zu, da die Strecke vier große europäische Verkehrsachsen zwischen



Ausbaustrecke Bauabschnitte
Grafik: DB AG



Schienenersatzverkehr von Szczecin nach Passow mit DB-Bussen

Foto: MOZ/Stefan Csevi

Skandinavien und dem Baltikum sowie zwischen Südosteuropa und dem Mittelmeerraum verbindet.

Am 30. November 2021 fand offiziell der erste Spatenstich statt, aber 2023 wurde bekannt, dass der Endtermin 2025 nicht gehalten werden kann. Als Gründe nannte die DB AG damals fehlendes Personal bei Planungs- und Ausführungsfirmen und ein ausstehendes Naturschutzgutachten. Damit verschob sich die Fertigstellung auf Ende 2026.

Im Dezember 2025 verlautete DB InfraGo: „Ein weiterer wichtiger Meilenstein ist erreicht. Der 1. Bauabschnitt zwischen Angermünde und Passow ist nun modernisiert und ausgebaut. Auf dem rund 19 Kilometer langen Abschnitt wurden die Bahnanlagen einschließlich der Oberleitung für höhere Geschwindigkeiten (160 km/h) erneuert. In Passow und Angermünde stehen jetzt 740 Meter lange Überholgleise für lange Güterzüge zur

Verfügung. Die neue Infrastruktur ist entscheidend für mehr Züge und mehr Verlässlichkeit im Verkehr zur PCK Raffinerie GmbH. Die Versorgung der Gesamtstrecke mit Bahnstrom sichert ein neues Umrichterwerk bei Angermünde“.

Dabei wurde aber nicht erwähnt, dass das Eisenbahn-Bundesamt die Baugenehmigung für den 2. Bauabschnitt (Planfeststellungsbeschluss) erst im Oktober 2025 erteilte, sodass die Hauptarbeiten zwischen Passow und der deutsch/polnischen Grenze (30 km) erst im Sommer 2026 begonnen haben. Diese Arbeiten laufen unter Totalsperrung. Es fahren DB-Ersatzbusse durchgehend zwischen Angermünde und Szczecin sowie solche mit Unterwegshalten. Das Ende der Streckenerweiterung und des Schienenersatzverkehrs wird nun im 4. Quartal 2027 erwartet. Ob das gelingt, steht jetzt bei den vielen anderen Großbaustellen der Bahn wohl auch noch in den Sternen.



Neun solcher vierteiligen Elektrotriebwagen FLIRT XL (DB-Baureihe 429) mit ETCS-Ausrüstung sind 2022 bei Stadler, speziell für die Ausbaustrecke, bestellt worden Grafik: Stadler

Den Zuschlag für das Fahren von Regionalexpress- und Regionalbahnzügen im Zweistundentakt hat bereits die DB Regio Nordost erhalten. Als RE9 soll ein Langlauf zwischen Cottbus–BER Berlin–Szczecin verkehren. Es kommen Elekt-

rotriebwagen FLIRT XL von Stadler zum Einsatz, die sowohl unter deutscher als auch polnischer Strom- und Signaltechnik fahren können. Fernverkehr zwischen Berlin und Szczecin ist (noch) nicht zu erkennen.

Kurzberichte

SVT Görlitz zu Hause angekommen

2 542 Tage voller Zweifel, Rückschläge und Herausforderungen, aber auch voller kleiner und großer Erfolge und wichtiger Meilensteine. Seit Monaten wurde der VT 18.16.07/10 in Halberstadt bei der Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS) aufgearbeitet. Was lange unmöglich schien, ist Realität geworden. Am 3. März 2026 bewegte er sich im Rahmen einer Werkstattfahrt zum ersten Mal wieder auf öffentlichen Gleisen rund um Halberstadt. Am 13. Juni 2026 wurde er medienwirksam von Halberstadt nach Thale überführt und dort der SVT Görlitz gGmbH zur Nutzung übergeben. Die „HEIMFAHRT“ des restaurierten, vier-

teiligen Diesellokomotivzuges mit je zwei Triebköpfen und Mittelwagen startete einen Tag später und endete in der neuen Leichtbauhalle in Radebeul Ost, seiner nunmehrigen Heimat (s. Heft 54, Seite 18 ff). Die beiden Mittelwagen, die noch bei der VIS stehen, werden nach der Endfertigung schrittweise in den Zug eingereiht. Mitte Juli 2026 wurde ein Haarriss in einem Motorblock entdeckt, der nun erst behoben werden muss. Dabei waren fast alle Sonderfahrten der nächsten Monate bereits ausgebucht.

Neubaustrecke Dresden–Prag wird Realität

Das Projekt NBS Dresden–Grenze D/ČZ (–Prag) hat es in den „vordringlichen Bedarf“

Der SVT 18.16 Görlitz ist am 14. Juni 2026 in seinem neuen Zuhause in Radebeul Ost angekommen – rechts die Leichtbauhalle, in der er untergestellt wird
Foto: youtube/Mo-dellbahnMicha



des Bundesverkehrswegeplanes geschafft. Der Verkehrsausschuss des Bundestages stimmte der von der DB AG vorgelegten Vorplanung zu. Ende Mai 2026 hat sich auch der Bundestag zu der Neubaustrecke bekannt. Es stehen Mittel für das Planfeststellungsverfahren bereit, das noch 2026 beginnen und ca. fünf Jahre dauern kann. Der Bau könnte somit 2031/32 beginnen und nach zehn bis zwölf Jahren vollendet sein. Die Baufinanzierung von ca. acht Milliarden Euro (incl. Risikoaufschlag) ist indes noch nicht gesichert. Der Staatsvertrag mit der Tschechischen Republik liegt im Entwurf vor.

Die Neubaustrecke wird den Engpass durch das Elbtal auflösen, die Hochwassergefahr bannen und den Lärm begrenzen. Die Reisezeit zwischen Dresden und Prag soll sich von 2,5 Stunden auf eine Stunde und zwischen Berlin und Wien von derzeit acht auf vier Stunden verkürzen. Das Projekt besteht im Kern aus einem 30 Kilometer langen Tunnel durch das Ost-Erzgebirge, davon 18 Kilometer auf deutschem Gebiet. Vorgesehen sind zwei jeweils eingleisige Tunnelröhren und ausgebaute Zulaufabschnitte. Die Bestandsstrecke bleibt aber für den Nahverkehr, speziell in die Sächsische Schweiz, erhalten.

Deutschland hinkt im europäischen Fernverkehr hinterher

2025 gegenüber Vorjahr (stark vereinfacht), Quelle: RailBUSINESS 19/26

	Fahrgäste	Auslastung	Pünktlichkeit
Polen PKP Intercity:	+ 14,0 %	k. A.	73 %
Frankreich SNCF:	+ 3,5 %	>70 %	87 %
Niederlande NS:	+ 2,9 %	k. A.	91 %
Österreich ÖBB:	+ 1,5 %	k. A.	82 %
Italien FS:	+/- 0 %	50 %, 48 %	77 %
Deutschland DB AG:	- 9,0 %		60 %

Zu Gast bei der BSW-Gruppe Eisenbahntradition Bw Glauchau

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Auf den Gleisen der Sachsen-Franken-Magistrale (sächs. DW-Linie) brachte uns – das Redaktionsteam – die Mitteldeutschen Regionalbahn (MRB) in einer reichlichen Stunde von Dresden nach Glauchau (Sachs) zu unserem heutigen Zielbahnhof. Anlässlich seines 100. Geburtstages war er gerade frisch renoviert worden. Die Stadt hatte es gekauft und zwei Jahre lang aufwendig saniert. Eigentlich untypisch für unsere Zeit, doch hier gibt es sie wieder, die vernünftige Normalität. Ein MRB-Servicepunkt, eine Buchhandlung mit Bockwurst-Stand und eine Behinderten-Toilette sind bereits eingerichtet. Weitere Gewerberäume warten noch auf Mieter. Abends wird das Empfangsgebäude verschlossen und morgens vom Kolle-

gen der Bahnhofsbuchhandlung wieder geöffnet.

Unterdessen sind wir in den Räumen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes (Bw) Glauchau angekommen, wo die BSW-Gruppe ihren Sitz hat. Fünf aktive Förderer treffen nacheinander ein und wir erfahren bei Kaffee und Kuchen, dass ihre BSW-Gruppe seit 2012 besteht. Ihre Wurzeln liegen in der Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047 e. V. (gegründet 1991). Diese existiert heute als Verein weiter und arbeitet eng mit der BSW-Gruppe zusammen. Der Verein pflegt die Loks und die BSW-Gruppe liefert die Geschichte dazu.

„Unsere BSW-Gruppe besteht aus 14 Förderer, davon acht aktive“, berichtet Klaus Häußner, der BSW-Gruppenleiter.

Die renovierte Bahnhofshalle Glauchau mit Bahnhofsbuchhandlung





Verweis auf die Eisenbahntradition am Hang des Bahnhofsvorplatzes Glauchau

Gründungsmitglied war Peter Vates, ohne den die heutige Gruppe nicht existieren würde. Der Schatz der BSW-Gruppe ist die „CHRONIK Das Eisenbahnwesen der Deutschen Reichsbahn in Glauchau/Sachs.“ (s. Titelbild). Die CHRONIK behandelt den Dienstort Glauchau, d. h. alle örtlichen Reichsbahn-Dienststellen wie Bahnbetriebswerk, Starkstrommeisterei, Signal- und Fernmeldemeisterei, Hochbaumeisterei, Bahnmeisterei und den Bahnhof natürlich. Ziel war es, die Zusammenarbeit im Interesse des täglichen Dienstablaufes enger zu gestalten. Man traf sich monatlich einmal zu einer Beratung, um von vornherein keine Probleme zwischen den Partnern aufkommen zu las-

sen. Ob das klappte, ist in der CHRONIK nachzulesen. Sie ist anlässlich des 150. Jubiläums der Eisenbahn in Deutschland, am 1. März 1985, durch eine dreiköpfige Arbeitsgruppe begonnen und 1989 vom Bahnhof an das Bw Glauchau übergeben worden. Hier ist sie der allgemeinen Aufräumwut der Wendezeit entgangen. Auch Brigadetagebücher aus der Zeit vor 1989 haben überlebt. Dreiviertel des Fundus der BSW-Gruppe Eisenbahntradition Bw Glauchau stammt aus dem hiesigen

Das verunfallte und das intakte Lokschild der 211 038-5 aus der Sammlung der BSW-Gruppe



Traditionskabinett, das Mitte der 1980er Jahre bei allen Reichsbahn-Dienststellen ins Leben gerufen worden war. Es entstand unter Führung der Politischen Verwaltung der DR und hatte das Sammeln, Sichten und Bewahren von Eisenbahn-Dokumenten in Wort und Bild zum Ziel. Heute ist der Gruppenraum mit vielen dieser Dokumente bestückt, u.a. auch mit den Nummerschildern der 1972 verunfallten Ellok 211 038-5 beim Zusammenstoß mit dem SVT „KARLEX“ auf dem Bahnhof Schweinburg-Culten.

Bei unserem Besuch berichteten einzelne Gruppenmitglieder über ihren Weg zur BSW-Gruppe:

Dieter Unger (1. von links auf dem Titelbild) stammt aus einer Eisenbahnfamilie, arbeitete allerdings im Sachsenring-Werk Zwickau (Trabant). Als Hobbyfotograf fand er zur BSW-Gruppe, denn Dampflokomotiven faszinierten ihn schon immer. Mit einzelnen Dampflokführern traf er oft eine Vereinbarung, um zur richtigen Zeit am richtigen Ort mit seiner Kamera bereit zu stehen. Wenn es alte Fotografien zu identifizieren gilt, ist er in seinem Element.

Werner Linke (2. von links auf dem Titelbild) hatte bei der DR, bei der Starks-trommeisterei in Glauchau, gelernt und diverse Stationen durchlaufen, zuletzt beim Bahnschutz. Seit zehn Jahren gehört er zur BSW-Gruppe.

Klaus Häußer (3. von links auf dem Titelbild, sitzend) war „von der Pike auf“ bei der Deutschen Reichsbahn, hat den Beruf eines Betriebs- und Verkehrs-eisenbahners erlernt und bis 2012 ausgeführt. Ehrenamtlich engagierte er sich bereits seit 1994 beim BSW als Leiter der Ortsstelle in Glauchau und ab 1997 als Leiter der damaligen BSW-Gruppe IG Traditionloks 58



Jens Hofmann

3047, die Verein wurde. 2012 übernahm er den Vorsitz der heutigen BSW-Gruppe Eisenbahntradition Bw Glauchau.

Mathias Fieder, (4. von links auf dem Titelbild) arbeitete bis zum Rentenbeginn vor drei Jahren als Fahrdienstleiter auf dem Bahnhof Greiz, zwölf Kilometer von Glauchau (Sachs) entfernt. Durch Dienstgespräche erfuhr er von der BSW-Gruppe, die seinen Neigungen entsprach und der er sich schließlich anschloss.

Jens Hofmann kam an diesem Tag erst später dazu (daher nicht auf dem Titelbild, aber jetzt hier solo). Als Fahrdienstleiter war er früher in Zwickau (Sachs) Hbf auf dem Stellwerk B7 tätig. Ihn treibt die Sorge um den Nachwuchs bei der Deutschen Bahn AG um. Auch das ist ein Grund, sich mit der Eisenbahntradition zu beschäftigen.

Die BSW-Gruppe trifft sich jeden Dienstag ab 15 Uhr im ehemaligen Bw Glauchau. Gegenwärtig steht hauptsächlich das Einscannen historischer Dokumente auf dem Programm. Die Digitali-

sierung soll sie bewahren, auch wenn sie physisch verschleiben.

Es ist schon vorgekommen, dass ein Karton mit Eisenbahnbildern vor der Tür stand, von dem niemand wusste, wo er hergekommen war. Danach beginnt das gemeinsame Sichten und Recherchieren. Speziell Dieter Unger als Hobbyfotograf entwickelt dabei detektivische Eigenschaften. Selbst ein kleiner, unscheinbarer Kilometerstein auf dem Foto öffnet für ihn eine Tür in die Vergangenheit der Strecke oder der Fahrzeuge.

Die BSW-Gruppe fühlt sich für den gesamten Dienstort-Bereich und die nähere

Umgebung zuständig. Klaus Häußer bündelt das Wissen und übernimmt Führungen über den Bahnhof Glauchau (s. Seite 65). Kleine Dokumentationen werden auch in einem Schaukasten auf dem Bahnhof Zwickau Hbf gezeigt.

Zum Abschied dürfen wir noch die Fahrzeuge im Loksuppen besichtigen. Neben den „kalten“ Dampflok 50 849 (Lokomotive des ehemaligen Traditions-Eilzuges Zwickau) und 58 3047-6 stehen hier die betriebsfähige Dampflok 35 1097-1, die Dieselloks 118 770-7 (V 180), 102 182-3 (V 20), 100 126-2 (Kö), die Ellok E11 013 sowie die Akku-Loks ASF 59 und ASF 115.

Dampflok 58 3047-6 (Linke-Hofmann Breslau, 1920) in der Aufarbeitung im ehemaligen Bw Glauchau, Eigentümer: DB Museum Nürnberg
Fotos: L. Kuhne (5x)



Die zwei geretteten Güterwagenmodelle

Karl Wecker, Paderborn – BSW-Gruppe Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“

Als ich im Jahr 1969 meine Lehre im Ausbesserungswerk (AW) Paderborn beginne, stehen hier auf einem Sockel zwei Güterwagenmodelle im Maßstab 1:5, ein Wagen der Bauart G 10 und einer der Bauart Om 21. Beide Modelle bestehen aus dem kompletten Unterbau und einem nur teilweisen Oberbau. So ist ein freier Durchblick auf das gesamte Untergestell mit der Bremsenrichtung möglich. An beiden Langträgern befindet sich die Anschrift „REV P 21.5.63“. Ich gehe deshalb davon aus, dass die Modelle im Rahmen der Lehrlings-Ausbildung im AW Paderborn entstanden und am 21. Mai 1963 vollendet wurden. Das geschah sechs Jahre vor meinem Lehrbeginn.

Zur damaligen Zeit fanden diese Modelle keine besondere Aufmerksamkeit durch uns Lehrlinge. Das erste Mal seit meiner Ausbildung fielen mir diese Modelle wieder im Jahre 2013 auf, als das

Werk Paderborn sein 100-jähriges Bestehen feierte. An einem Tag der offenen Tür wurden die Modelle in der Ausbildungswerkstatt den Besuchern vorgestellt.

Zu dieser Zeit war ich schon einige Jahre Gruppenleiter der Eisenbahn-Modellbaufreunde „Flügelrad 79“ und hatte ein größeres Interesse an der Eisenbahn im Modell als in den 1970er Jahren. Um das Jahr 2015 sprach mich der Leiter der Ausbildungswerkstatt ziemlich aufgeregt an, denn er hatte vom damaligen Werkleiter die Anweisung bekommen, den „alten Schrott“ zu entsorgen! Zitat des Ausbildungsleiters: „Wir können doch diese Schmuckstücke nicht in den Schrott schmeißen. Die sind doch viel zu schade zum Entsorgen.“ Kurzerhand entschloss ich mich, die Güterwagenmodelle zu übernehmen. Platz genug war in unseren BSW-Räumen vorhanden. Mit Unterstützung des Ausbildungsleiters und einiger

Modell-Güterwagen G 10: Länge 1,89 m, Breite 0,59 m, Höhe 0,70 m





Modell- Güterwagen Om 21: Länge 1,95 m, Breite 0,60 m, Höhe 0,50 m

Azubis fanden die beiden Wagen den Weg zu uns. Dazu kamen auch noch vier Drehgestellmodelle im selben Maßstab, von denen wir aber leider keinen Fertigungstermin kennen.

In der darauffolgenden Zeit bauten wir ein Regal, in dem alle Unikate einen entsprechenden Aufbewahrungsort fanden. In den folgenden Jahren bewunderten viele Besucher unserer Räume diese Modelle. Wenn man mit einem Kompressor

Luft in die Leitungen pumpt, sollen sogar die Bremsen funktionieren. Wir haben dies aber nie getestet.

Anfang des Jahres 2025 wurde unsere Gruppe mit der Nachricht überrascht, dass wir unsere Räume innerhalb von drei Monaten zu räumen haben. Der Schock war groß und saß tief.

Durch viele Gespräche in den folgenden Monaten konnte das Schlimmste abgewendet werden. Aus dem Gedanken,

Bremsgestänge des Modell-Güterwagens Om 21

Fotos: K. Wecker mit KI-Unterstützung (3x)





Alles sicher auf dem Lkw verladen, vorn die Drehgestelle, hinten die Modell-Güterwagen Sammlung: K. Wecker

was mit unseren Modellanlagen und deren Fahrzeugen geschehen würde, entwickelten wir zwar einen „Plan B“, doch darin waren die 1:5-Modelle nicht berücksichtigt. Ein Gruppenmitglied sprach mich an und erklärte, dass er demnächst eine Fahrt mit Freunden zum DB Museum nach Nürnberg plane. Kurzerhand habe ich ein paar Fotos rausgesucht und einige Fakten plus meine Kontaktdaten aufgeschrieben. Das alles hat der Kollege dem Museumsführer übergeben, der großes Interesse daran zeigte. Einige Wochen später rief Stefan Ebenfeld vom DB Museum bei mir an und wollte noch weitere Informationen haben. Per Videochat konnte ich

ihm dann die Modelle näherbringen und wir wurden uns darüber einig, dass wir kein Geld dafür haben wollen, sondern uns nur daran liegt, die Objekte zu retten und einen ihrer Wertigkeit entsprechenden Standort zu finden. Allerdings sollten auch keine Kosten für uns entstehen. Herr Ebenfeld sagte zu, sich um den Transport zu kümmern. Es würde aber eine Zeit dauern, da die Modelle als Kunstobjekte mit einer spezialisierten Spedition transportiert werden müssten.

Anfang des Jahres 2026 war es dann soweit. Die Spedition meldete sich per Mail bei mir und wir vereinbarten den Termin 17. Februar 2026, um 8:00 Uhr. Wir boten den Fahrern an, schon am 16. Februar nachmittags den LKW auf unserem Gelände abzustellen, sie ins Hotel zu bringen und morgens wieder abzuholen. Somit konnte das Verladen pünktlich um 8:00 Uhr beginnen. Die Transporteure waren, nachdem ich alle Daten über Größe und Anzahl der Objekte im Vorfeld übermittelt hatte, mit Ladehölzern, Paletten, Schutzgummis und Gurtbänder gut ausgerüstet. Damit konnten unsere zwei Güterwagenmodelle und die vier Drehgestelle sicher verladen werden.

Gegen 11:00 Uhr traten sie ihre Reise zu einem Ort an, der ihrer sicherlich angemessener war als unsere Gruppenräume oder gar die Schrottpresse. Einige Tage später übersandte mir Herr Ebenfeld einige Fotos, auf denen zu sehen war, wie die Modelle sicher im DB Museum ankamen. Ende gut, alles gut!

Demnächst wird unsere Gruppe nach Nürnberg reisen, um das DB Museum zu besichtigen und die Güterwagenmodelle noch einmal in Augenschein zu nehmen.

Die BSW-Gruppe MEC Hannover besuchte die Modellbundesbahn

Richard Bohne, Hannover – BSW-Bereichsbeauftragter Modellbahn Nordwest

Eine der schönsten Modellbahnanlagen in Deutschland ist geschlossen. Damit keine falschen Gedanken aufkommen, wir reden nicht über das Miniaturwunderland in Hamburg, das auf seine Art einzigartig ist. Nein, hier ist die „Modellbundesbahn“ in Brakel/Ostwestfalen, an der Bahnstrecke Altenbeken–Kreiensen, gemeint. Viele kennen sie als eine Modelleisenbahn wie sie sein soll – authentische Landschaften, Gebäude und Fahrzeuge im Maßstab 1:87 (H0), bezogen auf Epoche IV (Sommer 1975).

Sofort nach dem Bekanntwerden, dass die „Modellbundesbahn“ 2026 ihre Pforten schließt, hatte der MEC Hannover spontan beschlossen, eine Clubfahrt nach Brakel zu organisieren, um diese bemerkenswerte Anlage noch einmal anzusehen. Uns alle bewegt dabei ein Problem: Der Alterungsprozess der Erbauer lässt sich nicht aufhalten, die Betriebskosten steigen und die Einnahmen decken nicht mehr die Ausgaben. So kündete die „Modellbun-

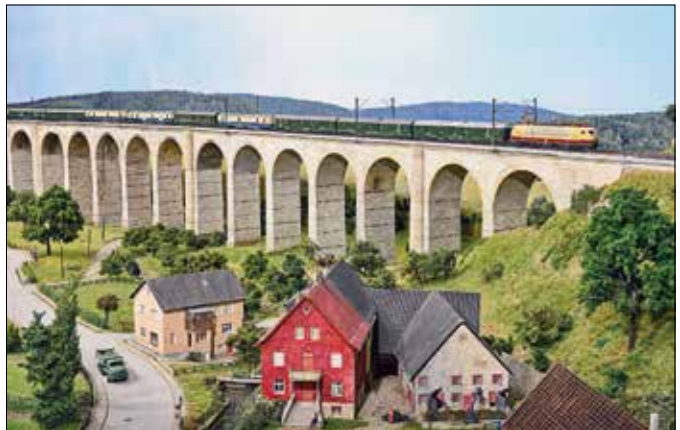
desbahn“ ihren letzten Öffnungs- und Betriebstag für Freitag, den 29. Mai 2026 an.

Mit 15 Teilnehmern brachen wir am 9. Mai 2026 mit einem VW-Bus bzw. der Eisenbahn in Originalgröße nach Brakel auf. Nach der Ankunft betrachteten wir sofort die Anlagenteile. Ins Auge fällt zuerst die Nachbildung des Altenbekener Viadukts, über das mit vorbildgerechter Geschwindigkeit abwechselnd Personen- und Güterzüge fahren.

V100 und V200 bespannen die verschiedensten Personenzüge. Ein Fan-Zug des FC Schalke 04 ist in Richtung Gelsenkirchen unterwegs. Die Güterzüge sind, wie damals üblich, mit 44er Dampfloks teilweise in Doppeltraktion bespannt. Das Original war in Ottbergen stationiert. Aber auch eine E44 führt einen Güterzug über den Viadukt Richtung Bahnhof Altenbeken. In der Zeit des Kalten Krieges fahren Güterzüge mit Panzern und anderem Militärgut über die Gleise. Container sind vorbildgerecht noch kaum zu sehen, dafür regio-

Vorbildgerechter Altenbekener Viadukt auf der Anlage der „Modellbundesbahn“

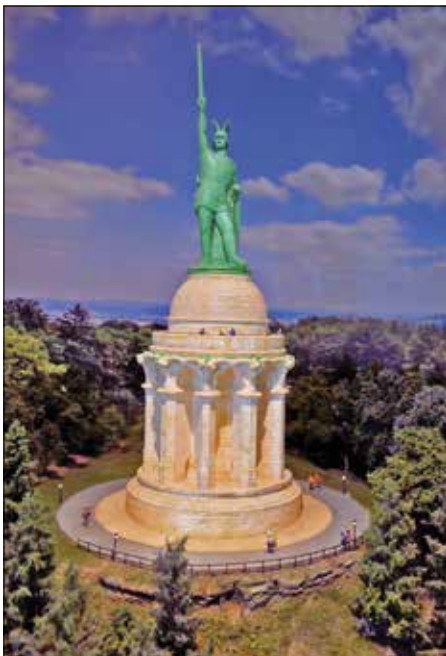
Foto: [wikipedia.org/](https://www.wikipedia.org/)
BahnkennerOWL





V200 vor einem Reisezug auf der Anlage der „Modellbundesbahn“
Sammlung: MEC Hannover

nale und überregionale Kesselwagen, G-Wagen für Stückgüter, Rungenwagen mit diversen Beladungen usw. Der Betrieb im Bw Ottbergen ist genauso vielfältig wie im Original nachgebildet. Neben dem Drehen der Dampfloks auf der Drehscheibe fahren die Loks in den Ringlokschuppen



Pkws auf der Hauptstraße in Ottbergen, die wegen ihrer zu hohen Geschwindigkeit geblitzt werden.

Als ich Anfang der 1980er Jahre als Betriebsingenieur beim Betriebsamt Warburg arbeitete, gehörte der Bereich Ottbergen dazu. Leider hat der Rückbau und auch der Verfall im Bw Ottbergen schon vieles verändert und lässt kaum noch an die Zeit der 44er erinnern. Nun soll auch noch die Nachbildung bei der „Modellbundesbahn“ verschwinden. Wirklich?

Die Hoffnung stirbt zuletzt, sagt man. Und das ist gut so. Die Nachrichten aus Brakel lassen leise Hoffnung aufkeimen, denn die regionale Politik ist aufgewacht und hat festgestellt, dass in der Region ein wichtiges touristisches Angebot wegbricht. So wurden erste Beträge zur Unterstützung angekündigt. Und vielleicht finden sich nach all dem Medienrummel doch noch Modellbauer für die Zukunft. Wir jedenfalls würden bei einer Wiedereröffnung die Ersten sein, die erneut nach Brakel zur „Modellbundesbahn“ aufbrechen.

Hermannsdenkmal (bei Detmold) auf der Anlage der „Modellbundesbahn“

Sammlung: MEC Hannover

Der Traditionseisenbahner Claus Burghardt und die Zirkuselefanten

Redaktioneller Beitrag nach einer Zuarbeit von **Steffen Henkel, Dresden**

Claus Burghardt, von vielen auch kurz „Bu“ genannt, war Leiter der Arbeitsgemeinschaft 3/58 »Traditionsbahn Radebeul Ost-Radeburg« des Deutschen Modellbahn Verbandes der DDR (DMV). Schon 1974 hatte sich dort parallel zum „Plandampf“ ein musealer Zugbetrieb entwickelt. Dieser Traditionsbetrieb auf der Schmalspurbahn Radebeul Ost-Radeburg (16,6 km) vor den Toren von Dresden war schon längst ins Rollen gekommen, als er 1980 die Leitung übernahm. Die jungen Männer – meist Hobby-Eisenbahner – in ihren historischen Uniformen, die die Züge begleiteten, und Besucher aus nah und fern, ebenfalls im Look der 1920er Jahre gekleidet, waren echte Hingucker und zogen Publikum aus Nah und Fern an. Rundfunk und Fernsehen genossen die Situation und sorgten für weitere Verbreitung dieses historischen Spektakels (siehe auch den Fernsehbeitrag „Eisenbahn-Romantik“ vom 14. Juni 1997 von Hartmut Ortlepp).

1992 gründete sich die BSW-Gruppe »Traditionsbahn Radebeul«, wieder mit Claus Burghardt als Leiter. Seine erfolgreiche Arbeit wurde durch eine unangenehme Geschichte, in der er eine verachtenswerte Hauptrolle gespielt hatte, abrupt beendet. Sie wird hier nicht näher erläutert, zwang ihn aber zum Rücktritt von seinen Ämtern bei der Traditionsbahn. Das war 2003. Nach der Niederlegung des Ehrenamtes engagierte es sich in der Schachgruppe SV Lok Dresden.



Claus Burghardt 1997 – Gallionsfigur der Traditionsbahn Radebeul in historischer Uniform der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen
Auszug aus „Eisenbahn-Romantik“ vom 14. Juni 1997

Steffen Henkel, ein Weggefährte aus Zeiten bei der Pioniereisenbahn in Dresden, und auch im späteren Berufsleben war er ihm öfters begegnet, erinnert sich an eine Geschichte, die Claus Burghardt selbst zum Besten gegeben hatte:

Während seiner Zeit als Student an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden (um 1970) arbeitete Claus Burghardt als Fahrdienstleiter-Aushilfe auf dem Befehlsstellwerk Dresden-Reick. Der Bahnhof Dresden-Reick, wenige Kilometer vom Stadtzentrum entfernt, besaß eine bei der DR eher seltene Einrichtung, eine Viehrampe. Das war die Laderampe neben dem Befehlsstellwerk, die eben auch für Tiere genutzt wurde. Das kam nicht von ungefähr, denn neben dem Bahnhof befand sich eine Tierklinik, eine Pferde-



Elefanten-Entladung 1959

Foto: L. Hessels

rennbahn und nicht zuletzt auch eine ärztliche Tierinspektion, die die Rampe für den An- und Abtransport von Tieren nutzten. Wenn in Dresden Zirkus angesagt war, kamen in der frühen DDR die Wohnwagen aufgebockt auf Rungwagen von ihrem vorherigen Gastspielort an und auch die Zirkustiere in den Viehwagen. Erst wurden die Wohnwagen an Ort und Stelle zum Platz gefahren, wo das Zirkuszelt dann aufgestellt wurde. Und später holte man die Großtiere ab, die zwischenzeitlich eben an der Viehrampe „gепarkt“ waren.

Einmal hatte ein Zirkus an der Viehrampe Güterwagen mit Elefanten abgestellt. Während diese noch auf ihre Entladung warteten, wollte der tierliebe Stellwerker Claus Burghardt den Elefanten etwas Wasser bringen. So entschloss er sich, den braunen Emailleimer vom Stellwerk mit Wasser zu füllen und zu den Elefanten vor die Ladeluke zu stel-

len. So gedacht, so getan. Doch die bekannte Neugier der Elefanten galt weniger dem Wasser, als dem Mechanismus des Eimers mit dem beweglichen Henkel. Mit besonderer Geschicklichkeit und etwas Ausdauer gelang es den Elefanten den Griff vom Eimer zu lösen und mit dem Eimer zu spielen, was natürlich bei Claus Burghardt einen großen Schreck auslöste. Nun kam er nicht mehr an den Dienst-Eimer und den losen Henkel heran. Erst nach dem Abmarsch der Elefanten mit ihrem Tierdresser auf der Straße war der Eimer wieder frei, aber sichtlich demoliert.

Claus Burghardts Liebe zur Eisenbahn, speziell zu den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, und sein versiertes Wissen dazu bleiben unvergessen. Am 17. November 2024, kurz nach seinem 76. Geburtstag, starb er in einem Seniorenheim in seiner Heimatstadt Dresden.

Zehn Jahre Dienstvorsteher – Jahre, die mich prägten

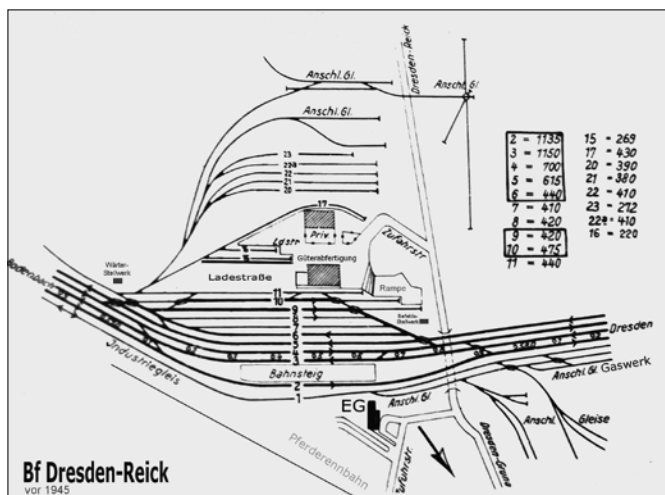
Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Kürzlich las ich drei interessante Interpretationen zum Wort „Erinnerung“. Eine Schriftstellerin meinte, dass sie nie objektiv sei. „Jeder, der dabei war, hat den Tatbestand, an den man sich erinnern will, anders abgespeichert.“ Ein zweiter Autor äußerte: „Je tiefer einen die Erinnerungen berühren, desto stärker bleiben sie haften. Daher sind Emotionen der Klebstoff für das Gedächtnis.“ Der dritte Autor, der sich speziell mit der menschlichen Psyche beschäftigte, stellte fest: „Was wir Erinnerung nennen, besitzt keinerlei Stabilität. Jede Erinnerung wird beim Abruf verändert, angepasst, neu arrangiert, nicht zufällig, sondern im Einklang mit dem Selbstbild, das wir schützen wollen und mit der Be-

deutung, die wir unserer Geschichte zuschreiben.“

Für meine Erinnerungen ab dem Jahr 1967 passt die zweite Aussage. Es sind die Emotionen, die jene Zeit vor fast 60 Jahren abrufbar machen. Dass ich mich überhaupt daran erinnere, ist Olaf Storecks Buch-Reihe „Ehre, wem Ehre gebührt“ geschuldet. Ich rezensierte den ersten und zweiten Band für *Bahn&Modell* (Heft 55 und 56) und stellte Parallelen zu meinem eigenen Berufsleben fest. Damals hatte ich auf dem Bahnhof Dresden-Reick als Dienstvorsteher (Dvst) begonnen und arbeitete dort fast zehn Jahre. „Gendern“ gab es zu jener Zeit noch nicht. Ich war einfach Dvst, bestenfalls nannte mich die





Belegschaft Chefin. Ich will versuchen, jene Zeit bei der Deutschen Reichsbahn für diesen Beitrag aufleben zu lassen.

1967, in den Frühlingsmonaten des letzten Studienjahrs in Gotha, an der dortigen Ingenieurschule für Eisenbahn-Betriebs- und -Verkehrstechnik (IBV), wurden ca. 60 Absolventen zu ihren künftigen Wunsch-Einsatzorten und -Beschäftigungen befragt. Gleichzeitig unterbreitete man ihnen auch diverse Angebote. Eines fiel besonders auf: Dvst im Bahnhof Dresden-Reick mit Dienstwohnung im Empfangsgebäude. Sieben Studenten und eine Studentin interessierten sich dafür. Nicht der Posten war so lukrativ, nein, die Dienstwohnung. Für junge Leute im Hochzeitsalter war es ein Hauptgewinn – nicht nur in jener Zeit. Dabei hatte ich wirklich keine Ambitionen, einen Bahnhof zu leiten, doch die Argumente dafür waren stark. Mein Vater, damals ebenfalls Dvst im selben Amtsbezirk, bestärkte mich. Bei Bedarf könne er mir ja helfen. Doch mein größter Trumpf war mein Freund aus derselben Matrikel. Er hatte keinerlei Bedenken, den Posten nicht

ausfüllen zu können, aber genau wie die anderen sechs Studenten, keine Chance, ihn zu erhalten. Junge Frauen in Leitungspositionen waren erwünscht. Hatten sie dazu noch die richtige politische Ausrichtung, waren die Messen für die Männerwelt gesungen.

Und so saßen wir im Sommer 1967 zu dritt – mein Vater, mein Zukünftiger und ich – ei-

nem etwas voluminösen, fast immer Zigarette rauchenden, knapp 65-jährigen Mann in seinem Dienstzimmer gegenüber. Rudolph Berger stellte uns „seinen“ Bahnhof in Daten und Fakten vor.

Das Bahnhofsgebäude lag bei km 57,63 an der zweigleisigen, nicht elektrifizierten BD-Linie (Bodenbach–Dresden), fünf Kilometer von Dresden Hbf entfernt. Als Güterbahnhof Reick war er 1848 entstanden, aber 1857 wieder geschlossen worden. Erst 1906 erwachte er aus dem Dornröschenschlaf, als sich verschiedene Betriebe und eine Pferderennbahn im Umfeld ansiedelten. Das Empfangsgebäude mit Schaltern und Warterhalle im Erdgeschoss und die Wohnungen in der 1. und 2. Etage stammen noch aus dieser Zeit, ebenso das Gebäude der Güterabfertigung (Ga) mit Dienstzimmern und der anschließende Güterboden.

Der Unfallmeldebereich war über drei Kilometer lang und reichte vom Haltepunkt Dresden-Strehlen über den Bahnhof Dresden-Reick bis zum Haltepunkt Dresden-Dobritz. Die Strecke führt weiter über

Pirna in die Sächsische Schweiz und in die ČSSR. Sie war und ist der Eisenbahnkorridor von Skandinavien nach Südosteuropa. In der Bahnhofsfahrordnung standen täglich über 200 Zugfahrten. Der Transit-, Personen-Nah- und Ortsgüterverkehr war beachtlich. Auch die angrenzende Pferderennbahn zog an ausgewählten Wochenenden viele Turf-Freunde an, die mit der Bahn an- und abreisten.

Was wird sich der alte Dienstvorsteher wohl gedacht haben, als ich ihm erstmals gegenüber saß? „Was will das junge Ding hier? Frisch von der Schule und keine Ahnung von der Praxis. Dabei gibt es auf dem Bahnhof schon über viele Jahre hinweg einen fähigen Betriebsdienst-Sachbearbeiter und Vorsteher-Vertreter. Er ist die Dresdner-Hockey-Legende schlechthin und absolvierte schon 15 Länderspiele für die DDR. Der wäre ein passender Nachfolger und eine Einarbeitung könnten wir uns dann auch sparen. Außerdem ist da noch die Güterverkehrsaufsicht, ein Mann im besten Alter, der sogar als Wanderlehrer im Amtsbezirk fungiert. Auch der wäre sicher geeigneter als eine junge Absolventin von der Ingenieurschule.“

Dresden-Reick war Rangklasse II und einem der größten Rangierbahnhöfe der Deutschen Reichsbahn, dem Bahnhof Dresden-Friedrichstadt, vorgelagert. Die zwei längsten Bahnhofsgleise 4 und 6 waren meistens mit Güterzügen besetzt: „Abruf Dresden-Friedrichstadt“ hieß es dann sehr oft. Von dort kamen drei Nahgüterzüge pro Tag mit Güterwagen für unsere Anschließter. Das war unsere eigentliche Arbeit. Die örtliche Rangierlok stellte die Güterwagen an die Ladestraße oder führte sie den weitläufigen Anschlüssen zu. Der größte Anschluss, das Städtische

Gaswerk, hatte eigene Gleisanlagen, mehrere Dampfspeicher-Loks und einen agilen Anschlussbahnleiter. Die Bäuerliche Handelsgenossenschaft (BHG) bekam vor allem Massengüter, die auf der Ladestraße landeten. Große Haufen mit Kali, Baustoffen und auch Kohlen lagerten hier bei Wind und Wetter. Hauptsache die Wagen wurden schnell entladen und die Wagenumlaufzeiten blieben gering. „Deshalb“, so der alte Dienstvorsteher, „sollte man die Anschlussbahnleiter des Öfteren besuchen. Wenn man sich kennt, laufen die Geschäfte besser.“

Am 7. Juni 1967 wurde der Bahnhofschef 65 Jahre alt. Die Tische im Kulturraum der Güterabfertigung (Ga) – hier befand sich auch sein Dienstzimmer – waren festlich gedeckt. Die Gratulanten aus dem Bahnhofsumfeld überreichten Geschenke. Im Ga-Keller werkelte z.B. ein Kleinbetrieb, der Stangenkäse produzierte, ein anderer ging einem Büromaterial-Versand nach. Aber auch dienstfreie Kolleginnen und Kollegen waren erschienen. Diverse Flaschen, Zigarren und Blumen schmückten den Geburtstagstisch. Reden wurden gehalten und für mich stand fest: Der Mann wurde verehrt, geehrt und war beliebt. Mein Beginn wurde für den 1. Dezember 1967 angekündigt. Bis dahin sollte ich mich einarbeiten und gleich in die Dienstwohnung als Untermieter einziehen. Da auch mein Freund mit musste, sonst hätte ich den Job nicht angenommen, fragte uns Herr Berger, ob wir schon das Aufgebot bestellt hätten. Wilde Ehe gäbe es bei ihm und seiner Frau nicht. Wir zeigten ihm die Anmeldung beim Standesamt und durften so ein Zimmer ohne Koch- und Waschgelegenheit beziehen. Frau Berger lehrte



Empfangsgebäude im damaligen bescheidenen Umfeld, mit Dienstwohnung in der ersten Etage
Foto: L. Kuhne

mich das Kochen, ein willkommener Nebeneffekt des sechsmonatigen Untermieterverhältnisses.

Dann kam der 1. Dezember und mit ihm der Amtsvorstand und der Kaderlei-

ter (Personalchef). Wieder wurden Reden gehalten und rare Blümchen übergeben. In Uniform, aber noch mit Studentenschulterstücken, bekam ich den „Staffelstab“ überreicht.

Alter und neuer Dvst Hand in Hand

Foto: Bildstelle Rbd Dresden





Ich stellte mich kurz vor

Foto: Bildstelle Rbd Dresden

Die Belegschaft hatte ich ja nun schon kennengelernt. Dazu gehörten 43 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in der Bahnhofsverwaltung, auf den zwei Stellwerken, als Aufsicht, im Rangier- und Waggendienst, in der Güterabfertigung, der Bahnhofskasse, der Fahrkartenausgabe, der Gepäckabfertigung, der Reinigung, der Essenausgabe und im Heizungskeller. Für alle war ich auch kadernmäßig verantwortlich, doch niemand hatte mir vorher gesagt, dass das eines der Hauptprobleme meiner zukünftigen Tätigkeit werden sollte. Da halfen keine ingenieurmäßigen Kenntnisse, wenn der Rangierleiter nicht zum Dienst kam, aber auf Gleis 6 der Nahverkehrszug einfuhr und auf seine Behandlung wartete. Oder wenn sich eine der beiden Fahrkartenverkäuferinnen krank meldete und der Schalter halbtags

geschlossen bliebe. Gott sei Dank gab es noch den Bahnhofsarbeiter, der sich im Keller um die Heizung kümmerte und immer für Dampf im Kessel sorgte. Das Haus war warm, die Uralt-Duschen funktionierten. Aber bald hörte auch er aus Altersgründen auf, genauso wie ein Weichenwärter und die einzige Reinigungskraft. Für alle musste ich Ersatz besorgen und sie bei Laune halten. Was ich dabei bis heute nicht vergessen habe, war die Solidarität der Kolleginnen mir gegenüber, die meine Feuertaufe mit durchlebten.

Der Bahnhof hatte ein Befehls- und Wärterstellwerk, die bei jeder Zugfahrt über ein Schlüsselwerk zusammenwirkten. Das Hantieren mit den Schlüsseln war betrieblich überkommen, es war Technik aus der Zeit der vorigen Jahrhundertwende. Bald nahm mir der Leiter des Signal- und



**Wärterstellwerk
(Stw 1)**

**Foto: Bildstelle Rbd
Dresden**

Fernmeldepostens die örtliche Prüfung als Fahrdienstleiter (Fdl) ab. Damit konnte auch ich auf dem Befehlsstellwerk Schichten leisten. (Für Herrn Berger, meinem Vorgänger, war das nie in Frage gekommen.) Die Personallage war oft so prekär, dass mir oftmals nichts anders übrig blieb, denn die Züge mussten fahren und der Fahrplan war Gesetz. So arbeitete ich an manchen Sonntagen oder Sonntagen zwölf Stunden auf dem Stellwerk, während mein Nunmehr-Ehemann unseren inzwischen erstgeborenen Sohn betreute und mir auch noch das Mittagessen bis zur Hebelbank brachte.

Einmal war für mich Nachmittagsdienst angesagt. Zusammen mit einer sehr umsichtigen Stellwerksmeisterin, die zugleich auch Zugmelderin war, managte ich den Zugverkehr auf dem Befehlsstellwerk. Die Abstellgleise waren, wie eingangs schon erwähnt, besetzt. Nur auf den beiden durchgehenden Hauptgleisen florierte der Verkehr. Der laut Bahnhofsbuch vor-

geschriebenen "Fahrwegprüfung im unübersichtlichen Gleisbereich" waren wir nachgekommen und hatten Hilfssperren am Fahrstraßenhebel angebracht. Aus Richtung Schöna war ein Güterzug eingefahren und wartete auf seine Weiterfahrt. Der vorliegende Blockabschnitt war noch besetzt. Auf einmal hörten wir von einer Dampflokomotive mehrmals ein Notsignal. Wir sahen uns an, dann den Fahrstraßenhebel mit Hilfssperre und schauten ins Zugmeldebuch. War ein anderer Zug auf den Güterzug aufgefahren? Welcher denn? Es gab keine Erklärung und das schrille Pfeifen hörte nicht auf. Eine von uns beiden lief hinüber und stellte fest, der Dampflok war ein Wasserglas geplatzt und hatte die gesamte Lok in dichte Nebelwolken gehüllt. Ein Grund für den Lokführer das Notsignal zu geben, das uns fast zu Tode erschreckt hatte.

Was in jener Zeit richtig unangenehm war, war die Unfallbereitschaft, die ich im wöchentlichen Wechsel mit dem Dvst der

Nachbardienststelle zu übernehmen hatte. Auch nach Dienstschluss musste ich für den Fahrdienstleiter erreichbar sein. Ein Festnetz- oder gar Mobil-Telefon gab es selbst in der Wohnung noch nicht, nur ein Ortsfernsprecher mit Kurbel. Man konnte einfach die Wohnung nicht verlassen, wenn man Bereitschaft hatte.

Es war gleich am Anfang meiner Dienstzeit, an einem Sonnabend. Ich hatte vor, in der Küche in einer kleinen blauen Wanne Wäsche zu waschen. Über eine Waschmaschine verfügten wir auch noch nicht. Zuvor wollten mein Mann und ich frühstücken. Kirsch-Marmelade, Brötchen und Butter standen auf dem Tisch, der Kaffee war gerade ausgeschenkt. Da meldete sich der Fahrdienstleiter: „In der Nähe des Haltepunktes Dresden-Strehlen, auf der Eisenbahnbrücke über die Rayskistraße, wurde ein Mann überfahren. Beide Gleise sind gesperrt.“ Der Fahrdienstleiter arbeitete den Unfallmeldeplan ab. Die Unfallbereitschaft hatte er zuerst zu verständigen. Das war ich. Der weitsichtige Fahrdienstleiter beordnete die Rangierlok als Taxifahrt für mich und wir fuhren ins gesperrte Gleis. An der Unfallstelle waren unterdessen schon weitere Experten eingetroffen: ein Arzt, ein Vertreter der Pietät und vor allem mein Dvst-Kollege von Dresden Hbf. Die Brücke war gewissermaßen die Grenze zwischen beiden Unfallmeldebezirken. Er war außerordentlich einfühlsam mir gegenüber, da ich zu diesem Zeitpunkt noch keinen Suizid-Toten gesehen hatte. Der Lebensmüde hatte noch in meinem Unfallmeldebereich sein Leben beendet. Ich blieb bis zum Aufheben der Sperrung an der Unfallstelle. Als ich wieder zu Hause ankam, stand noch mein Frühstück

auf dem Küchentisch: Rote Marmelade konnte ich nicht mehr sehen und mied sie für längere Zeit.

Im August 1968 erlebte die DDR-Bevölkerung ganz unterschiedlich den sogenannten „Prager Frühling“. Der Verkehr nach der ČSSR hatte stark zugenommen und militärische Transportaufgaben wurden durchgespielt. Ich, als örtliche Leitung, hatte ununterbrochen Bereitschaft. In meinem Dienstzimmer hatte sich ein Stab versammelt, der vorausschauend planen sollte, u.a. ein Auffanglager auf der benachbarten Pferderennbahn – eine Situation, die zum Glück nicht eintrat. Als sich die Lage beruhigt hatte, wurde ich im Dezember zu einer „Dankeschönveranstaltung“ ins Verkehrsministerium eingeladen. Vielleicht war man dort auf mich aufmerksam geworden, denn wenige Monate später wurde ich in den Dispatcherausschuss des Ministeriums für Verkehrswesen kooptiert. „Auf Grund Ihrer Kenntnisse und Leistungen in der operativen Betriebsführung der Deutschen Reichsbahn berufe ich Sie ab 15. April 1969 auf die Dauer von mindestens fünf Jahren zum ständigen Mitglied...“, so die Berufungsurkunde. Dort war ich wirklich deplatziert und mir fehlen noch heute die Erinnerungen, wie ich da wieder rausgekommen bin.

Die Winter hatten damals ihre speziellen Schrecken. Besonders wenn es ununterbrochen schneite und die verschiedenen Katastrophenstufen ausgerufen wurden. Dann kam Personal aus Betrieben, die Verpflichtungen mit der DR eingegangen waren, um den Schnee aus den Anlagen und Weichen zu schippen. Auch die Rangierwege und die öffentlichen Anlagen mussten freige-

halten werden. Die Helfer wurden örtlich betreut und eingewiesen. Elektrische Weichenheizungen gab es zu jener Zeit nicht, stattdessen wurden kohlegefeuerte Kästchen unter die Weichenzungen platziert und das Feuer musste ständig unterhalten werden. Die Kontrollaufsicht lag wie alles, was auf dem Bahnhof pasierte, beim Dvst.

Auch war viel Überzeugungsarbeit meinerseits notwendig, die Beschäftigten zu animieren, sich selbst um die Sauberkeit an ihrem Arbeitsplatz zu kümmern. Für größere Aktionen wurden überregionale „Subbotniks“ organisiert, bei denen auch Verwaltungspersonal des Reichsbahnamtes und der Reichsbahndirektion auf den Bahnhöfen „freiwillig“ halfen. Es wurden auch Weichen geschmiert, Schrott in den Anlagen gesammelt oder Fenster geputzt. Der Mangel an Arbeitskräften überschattete alles. Und nicht nur bei der Deutschen Reichsbahn. Auch die Betriebe, die die Güterwagen in einer bestimmten Frist zu entladen hatten, konnten ein Lied davon singen. Es war also kein Wunder, dass das eingehende Ladegut einfach auf der Ladestraße zwischengelagert wurde, um so den hohen Wagenstandgeldern zu entgehen. Die Personaldecke war „Rand genäht“. Es gab keine Puffer, keine Urlaubs- und Krankenvertreter. Ich erinnere mich daran, dass ein Rangierleiter nicht zum Nachmittagsdienst erschienen war. Bei meinem Besuch in seiner Wohnung stellte sich heraus, dass er am Vorabend so viel Alkohol getrunken hatte und nun mit Magenschmerzen im Bett lag. Er versprach mir aber hoch und heilig: *„Morgen komme ich wieder auf Arbeit.“*

Bei den Betriebsprüfungen, die vom Reichsbahnamt, vorgenommen wurden, erhielt unser Bahnhof jährlich die Bestnote. Das gesamte Kollektiv glückte vorhandene Einzelmängel aus. Sicher auch, weil es jährlich den Kampf um das „Kollektiv der sozialistischen Arbeit“ gab. Der wurde zwar mehrheitlich auf dem Papier ausgetragen, aber gemeinsame Feiern und Kulturveranstaltungen schufen das notwendige Zusammengehörigkeitsgefühl. Einmal wurde sogar eine Faschingsveranstaltung im Kulturraum der Güterabfertigung organisiert. Einige scheuten keinen Aufwand bei der Vorbereitung. Ein Rangierleiter kam als Kurfürst „August der Starke“, das Kostüm war ausgeliehen. Ein Anderer dichtete in acht Strophen über die mehrmaligen Wandlungen des Bahnhofs Reick. Eine davon, Anfang der 1970er Jahre, war die versuchsweise Bildung von BV-Dienststellen. Größere Bahnhöfe waren leitungsmäßig für kleinere zuständig. Ein Pilotprojekt bildete Dresden Hbf, zu dem nun auch Dresden-Reick gehörte. Die Rationalisierung bewirkte u.a. die Streichung der Planstellen, die schon lange nicht mehr besetzt waren. Aber auch der Sachbearbeiter Betrieb, mein Vertreter, hatte nun seinen Arbeitsplatz auf dem Dresdner Hbf. Das wirklich Positive daran war, dass die BV-Dienststelle nun die Personalabsicherung übernehmen musste. Endlich konnte ich in dieser Hinsicht aufatmen. Dafür kündigte sich 1972 die Streckenelektrifizierung zwischen Dresden und Schöna an, eine Herausforderung für die gesamte Bahnhofsbelegschaft. Es blieb kein Stein auf dem anderen, eine Betriebliche Anordnung jagte die nächste. Die beiden histori-



Elektrifizierung vor der Kulisse des Gaswerkes 1976

Foto: Bildstelle Rbd Dresden

schen Stellwerke wurden zurückgebaut und stattdessen ein Gleisbildstellwerk errichtet. Hubschrauber flogen uns um die Ohren. Sie setzten Gittermaste auf die gegossenen Fundamente. Mit Beginn der Sommerfahrpläne 1975 begann der elektrische Zugbetrieb. 1976, nach Abschluss aller Elektrifizierungsarbeiten, war auch ich veranlasst, etwas Neues anzufangen. Unser zweiter Sohn kündigte sich an und ich sagte dem Bahnhof endgültig Adieu. Nach dem Mütterjahr erwarteten mich neue Herausforderungen in der Reichsbahndirektion Dresden.

40 Jahre später liegen zwischen Dresden Hbf und Pirna vier Gleise – zwei für die S-Bahn, zwei für den Fern- und Güterverkehr. Die S-Bahn hat in Höhe des

ehemaligen Gaswerkes auf einer Straßenbrücke neue Bahnsteige bekommen. Das Ga-Gebäude, alle Gleisanlagen und Anschlüsse sind verschwunden. Auch das Gleisbildstellwerk ist bereits wieder abgebaut und nichts erinnert mehr an vergangene Zeiten. Dafür ist für die Wartung von Fernverkehrszügen ein Betriebsbahnhof mit 13 Gleisen entstanden, der schon 50 Jahre in Planung war (s. Heft 42, Seite 64 ff und Heft 43, Seiten 39 ff). Nur noch das Empfangsgebäude mit den Wohnungen steht noch am alten Fleck, losgelöst von den Gleisen und der Eisenbahn. Es ist privatisiert und völlig umgebaut. Der Bahnhof Dresden-Reick lebt nur noch in meinen Erinnerungen und in einem kurzen Beitrag auf Seite 31/32 dieses Heftes.

Wohnen mit Vergangenheit – Architektur mit Haltung

Die Mühlen-Loft des Eisenbahn-Autors Olaf Storeck

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

„Komm mich doch mal besuchen! Ich wohne in Leipzig in einer Mühle“. So lud mich Olaf Storeck schon vor einiger Zeit zu sich ein. Kein Wort dazu, was mich dort erwarten würde. Ich kannte ihn aus den 1990er Jahren als Kollegen in der Reichsbahndirektion Dresden. Danach hatten wir uns aus den Augen verloren. Und plötzlich trat er bei der Eisenbahn-Sammler-Börse in Zwickau erneut in mein Leben. Er stellte dort sein Buch „Russenbretter und Quarkschnitten – Die Berufskleidungsordnung der Deutschen Reichsbahn von 1951 bis

1957“ vor, das ich für Bahn&Modell Heft 53 rezensierte. Im Groben kannte ich die Uniformordnung, die mehrmals verändert wurde, war ich doch selbst Uniformträgerin gewesen. Aber darüber so viel Wissen in einem Buch zusammenzutragen, ließ mich doch erstaunen.

Kaum war dieses Buch auf dem Markt, folgte Band I der Reihe „Ehre, wem Ehre gebührt“. Es ist ein umfangreiches Werk über Eisenbahner, die den Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner der DDR“ erhielten (s. Heft 55, Seite 83). Von 1951 bis zur politi-

Das jetzige Gebäude der Mühle Knauthain wurde 1908/09 errichtet. Saniert und umgebaut ist es heute Wohnsitz von sechs Loft-Parteien





Beeindruckende Wandgestaltung im „Wohnzimmer“ mit Eisenbahn-Schulterstücken, -Orden und -Grafiken, davor eine alte Mühlen-Treibriemen-Achse
Foto: olaf Storeck

schen Wende 1990 waren das jährlich ca. 30 Eisenbahner und Eisenbahnerinnen. Vier Bände sollen es werden. Nun liegt Band II vor (s. Rezensionen, Seite 81) und ist genauso informativ wie der vorangegangene. Die Bände III und IV werden im November 2026 bzw. Juni 2027 folgen. Sie alle erscheinen im Eigenverlag dr-db Media Leipzig. Der Zeitplan ist straff, denn im Jahr 2029 steht der nächste Termin an. Das Werk Dessau der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH wird 100 Jahre alt und als ehemaliger Leiter desselbigen ist Olaf Storeck beauftragt, ein Jubiläumsbuch zu schreiben. Ein äußerst ambitioniertes Ziel in relativ kurzer Zeit. Da kann man nur hoffen, dass der bald 64-Jährige gesund und munter bleibt.

An einem kühlen Maientag, am letzten „Tag der Eisheiligen“, machten wir uns als Redaktion von Bahn&Modell auf den Weg nach Leipzig-Knauthain, einem südwestlichen Stadtteil der Messestadt und Bahnstation bei km 16,3 an der Strecke Leipzig–Zeitz–Gera. Dann standen wir vor der ehemaligen Getreidemühle, einem fünfgeschossigen Fabrikbau in Backsteinoptik. Eine Öl- bzw. Getreidemühle gab es hier seit 1492. Früher wurde sie vom Wasser der Weißen Elster angetrieben, zugeführt über den Elstermühlgraben. Bis 1991 war sie elektrisch in Betrieb, zuletzt zur Haferflockenproduktion.

Eine Mühle hatte ich mir eigentlich anders, weniger fabrikmäßig vorgestellt. Für ihre behutsame Umnutzung zu Wohnzwe-



Das untere „Zuglaufschild“ stammt von 2018 anlässlich Olafs Wechsel von DB Regio zur FZL. Das obere schenken die Kollegen des Werkes Dessau zum 40. Dienstjubiläum 2019.

cken gründete sich eigens eine Mühlenpartner GbR, die 2008 den Hieronymus-Lotter-Preis für Denkmalpflege bekam. Olaf Storecks Loftwohnung im zweiten Stock ist 284 Quadratmeter groß, klug durchdacht und sinnvoll unterteilt. An den Schlaf- und Wohnraum mit integrierter Küche und riesigem gemauertem Weindepot schließt sich ein Tisch für 20 Personen an. Ein altes Mahlwerk, zu einer Hausbar umfunktioniert, sowie eine ehemalige Sackrut-sche stehen wie futuristische Möbelstücke im Raum und dokumentieren die historische Substanz. Anschließend beginnt das „Eisenbahn-Museum“ mit Computer-Arbeitsplatz und riesiger Bibliothek. So-

fort ins Auge fallen die vielen Uniformen, Mützen und Schulterstücke der einzelnen Bahnepochen, die bis in die Anfangszeit der Eisenbahn zurückreichen. Diverse Schaukästen mit Dokumenten, Orden und Auszeichnungen machen neugierig.

Olaf Storeck selbst hat 1979 im Reichsbahnausbesserungswerk Dessau eine Ausbildung als Schienenfahrzeug-Elektriker begonnen. Später studierte er „Elektrische Bahnen“ an der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden und besetzte danach die unterschiedlichsten Positionen in den DB Bereichen Traktion, Cargo, Fahrwegdienste, Netz und Regio. Kurz vor der Rente berief man ihn bei der DB

Fahrzeuginstandhaltung GmbH (FZI) zum Leiter des Werkes in Dessau. Damit kehrte er an seinen Ursprung zurück und beendete auch hier seine berufliche Laufbahn. Wohlwollende Kollegen haben ihm zum Abschied persönliche Zuglaufschilder angefertigt, die selbst schon einen Seltenheitswert darstellen.

Was hat Olaf Storeck veranlasst, so viel Eisenbahngeschichte vor dem Vergessen zu bewahren? Warum hat er vor allem Schulterstücke gesammelt? Daran war ursächlich sein Vater schuld, selbst Eisenbahner in einer Führungsposition der Deutschen Reichsbahn (DR). Er spendierte dem damals 14-Jährigen die ersten „Russenbretter“, seiner eigenen DR-Uniform aus den 1950er Jahren. Das löste in Olaf das große Interesse aus, das ihn bis heute nicht mehr loslässt. Bemerkenswert ist, dass diese Schulterstücke nicht von Russen selbst stammten, sondern von der ersten DR-Uniformordnung nach dem Zweiten Weltkrieg. Sie ähnelten den russischen Vorbildern. Neben „Russenbrettern“ kurstierte noch der Begriff „Quarkschnitten“. Damit wurden im Eisenbahner-Jargon die fünf Zentimeter breiten, silbernen Schulterstücke der DR-Führungskräfte bezeichnet.

Auf dem jährlichen Treffen zur Eisenbahnuniform-Sammlerbörse in Delitzsch lernte Olaf den Organisator und Uniform-

experten Hartmut Schöttge kennen, der auch die bis dahin einzige Literatur, ein 28-seitiges Heft zur DR-Uniformordnung der 1950er Jahre, erstellt hatte. Mit der Materialsammlung von Hartmut Schöttge und der eigenen umfangreichen Sammlung bot es sich für Olaf an, sein erstes Buch diesem Thema zu widmen.

In Olafs umfangreichen Dokumentensammlung nehmen Eisenbahner-Biografien großen Platz ein. So ist er auf die Idee gekommen, die Buchserie „Verdiente Eisenbahner der DDR“ ins Leben zu rufen. Noch findet sich in seiner Mühlen-Loft immer wieder ein Plätzchen für weitere Bücher. Und er ist immer mittendrin und freut sich über jeden fachkundigen Austausch (info@dr-db.media).



Olaf inmitten seiner Devotionalien
Fotos: L. Kuhne (3x)

Vor 50 Jahren – die Städteexpress-Züge der Deutschen Reichsbahn kommen ins Rollen

Johann Walter, Gotha – BSW-Förderer und aktiver Lokführer

Für den Fernverkehr aus den Bezirken der DDR nach Berlin verkehrten seit Anfang der 1960er Jahre Züge des Städtetschnellverkehrs. Vor 50 Jahren konnte das Netz dieser hochrangigen Züge durch neue Städteexpresszüge vervollkommen werden. Zu diesem Thema gab es bereits zwei ausführliche Beiträge im Heft 37, Seiten 70–79.

Die ersten Städteexpress-Züge

Am Morgen des 25. Oktober 1976 steht im Bahnhof Meiningen eine neue

Garnitur aus orange/beigen Wagen der Bauart Y/B 70, bespannt mit einer Diesellokomotive der Baureihe (BR) 132, zur Abfahrt bereit. Dieser Zug ist der erste Städteexpress der Deutschen Reichsbahn (DR) – ein Zug, der fast immer Vorfahrt hat. Diese neue Zuggattung verbindet die Bezirksstädte, die weiter als 150 Kilometer von Berlin entfernt sind, mit der Hauptstadt der DDR. Sie bietet sowohl Berufsreisenden als auch Touristen neue Möglichkeiten für Tagesfahrten nach Berlin. Während der sogenannten



Erster Tag des Städteexpress-Zuges "RENNSTEIG" in Meiningen am 25. Oktober 1976 – Zugpersonal mit Blumen und Maßuniform vor dem Speisewagen
Foto: Hist. Sammlung DB AG/Alfred Schulz



20. Mai 1980: Der Städteexpress "STOLTERA" von Rostock auf dem Weg nach Berlin

Foto: Hist. Sammlung DB AG/Carl-Ernst Zimmer

Berlin-Initiative arbeiten junge Bauarbeiter aus der ganzen Republik in Ost-Berlin, montags früh und freitags nachmittags füllen besonders sie die Züge.

Die Einführung der neuen Zuggattung geschieht schrittweise, da anfangs nicht genügend Wagen der 1./2. Klasse zur Verfügung stehen. Die Städteexpress-Züge führen nur Platzkartenwagen.

Dem Städteexpress-Zugpaar Ex 150/157 „RENNSTEIG“ folgen bis Anfang Dezember 1976 sechs weitere Zugpaare, ausgehend von den Bezirksstädten der DDR. Damit sind die Bezirksstädte Suhl, Erfurt, Halle, Gera, Leipzig, Dresden sowie Karl-Marx-Stadt, Rostock, Magdeburg und Schwerin durch Städteexpress-Züge mit Berlin

verbunden. Alle sieben Verbindungen werden Montag bis Freitag bedient und erweitern das Platzangebot für Reisen nach und von Berlin um etwa 500 bis 600 Sitzplätze je Zug und Richtung. Die Reisegeschwindigkeit liegt auf Grund des schlechten Oberbaues aber nur bei 60 km/h. Die Städteexpress-Züge fahren als Jugendobjekte, d. h. das Zugbegleitpersonal ist jung und trägt besonders gefertigte Uniformen. Meist sind die Jugendlichen Mitglied in der "Freien Deutschen Jugend" (FDJ).

Weitere Städteexpress-Züge

Mit Inkrafttreten des Sommerfahrplanes am 27. Mai 1979 wird mit dem Ex 161/166 „LIPSIA“ Berlin–Leipzig–Berlin

Zug	Name	Laufweg	1. Verkehrstag
Ex 150/157	„RENNSTEIG“	Meiningen–Berlin–Meiningen (über Halle)	25.10.1976
Ex 100/107	„ELSTERTAL“	Gera–Berlin–Gera (über Leipzig)	01.11.1976
Ex 170/177	„ELBFLORENZ“	Dresden–Berlin–Dresden	08.11.1976
Ex 121/126	„STOLTERA“	Rostock–Berlin–Rostock (über Oranienburg)	15.11.1976
Ex 172/175	„SACHSENRING“	Zwickau–Berlin–Zwickau (über K-M-St., Riesa)	22.11.1976
Ex 141/146	„BÖRDE“	Magdeburg–Berlin–Magdeburg (ohne Halt)	29.11.1976
Ex 131/136	„PETERMÄNNCHEN“	Schwerin–Berlin–Schwerin (ohne Halt)	06.12.1976



Auszug aus DR-Kursbuch Sommer 1986 – Nur die Ex 162/163 „THOMANER“ Berlin–Leipzig–Berlin fehlen noch. Sie werden erst im Jahresfahrplan 1990/91 eingelegt.

kombinierter Schlaf-/Buf-fetwagen WLABr die Zug-bildung. Die Zuführung nach Bad Salzungen erfolgt sonntags als Leerrei-sezug.

Ab 26. September 1983 fahren die Ex 172/175 mit Ellok über Dresden, statt wie bisher mit Diesellok über Riesa. Zum Sommerfahrplan 1984, gül-tig ab 3. Juni, kommt es daher zu Laufwegsände-rungen bei zwei Städteex-press-Zugpaaren. Die Ex 172/175 verkehren fortan als „FICHTELBERG“ von Karl-Marx-Stadt nach Berlin und zurück. Den entfallenen Abschnitt ab

erstmal eine Städteexpress-Verbindung ausgehend von Berlin angeboten. Der neue Ex ersetzt den bisher verkehrenden Ext 162/163 und bietet deutlich mehr Sitzplätze als der Triebwagenzug an.

Ab Winterfahrplan 1979 wird der D 1550 von Bad Salzungen nach Berlin als Entlastungszug zum Ex 150 „RENN-STEIG“ eingelegt. Dieser Zug verkehrt in der Nacht von Sonntag zu Montag und ermöglicht Bauschaffenden aus dem Bezirk Suhl eine angenehmere Anreise in die Hauptstadt. Der Zug besteht aus Liegewagen, doch bald ergänzt ein

Zwickau bedient nun das Zugpaar Ex 160/167 „SACHSENRING“ von Zwickau über Leipzig nach Berlin und zurück.

Mit dem Fahrplanwechsel am 2. Juni 1985 wird mit dem Zugpaar Ex 171/176 „BERLIN-EXPRESS“ eine morgendliche Städteexpress-Verbindung von Berlin nach Dresden eingeführt.

Nur vom Januar bis Mai 1986 ver-kehrt das Zugpaar Ex 120/123 (ohne Namen) zwischen Berlin-Lichtenberg und Rostock. Es dient der praktischen Er-probung von Neubauwagen Amhe und Bmhe aus Bautzen.

Ab dem 1. Juni 1986 wird eine Frühverbindung ab Berlin nach Erfurt über Halle/Saale und zurück angeboten. Die Züge Ex 151/156 erhält den Namen „BERLINER BÄR“.

Ab 27. Mai 1990 komplettiert noch das Zugpaar Ex 162/163 „THOMANER“ Berlin–Leipzig–Berlin die ansehnliche Flotte der schnellsten Reisezüge der Deutschen Reichsbahn.

Mit dem gemeinsamen DB/DR-Jahresfahrplan 1991/92 werden die meisten Städteexpress-Züge als Schnellzüge (D) geführt oder ganz abgeschafft.

Die Wagen der Städteexpress-Züge

Die Basis zur Einführung der Städteexpress-Züge bilden 103 neue Wagen der Bauart Y/B 70, welche vom VEB Waggonbau Bautzen ursprünglich als Wagen der 1. Klasse für die Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) gebaut worden waren. Aufgrund von Bilanzproblemen im Außenhandel mit der ČSSR entscheidet die Staatliche Plankommission der DDR diese sowie sieben weitere BD-Wagen der DR zuzuweisen. In Bautzen werden die reinen Sitzwagen zu 43 Wagen der 1. Klasse und 60 Wagen der 2. Klasse ausgebaut. Jeder Wagen hat neun Abteile und 54 Sitzplätze, d. h. auch in der 2. Klasse, gibt es „nur“ sechs Plätze pro Abteil. Wenn man die Armlehnen der Sitzbänke hochklappt, sind es wieder acht. Diese Neubaufahrzeuge kommen im 2. Halbjahr 1976 zur Auslieferung und werden im Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Berlin-Rummelsburg (Rga) beheimatet. Ihr Einsatzbahnhof ist Berlin-Lichtenberg. An den Endbahnhöfen der Städteexpress-Züge hält die DR Reservewagen vor. Montags und

freitags wird allen Trains ein zusätzlicher 2. Klasse-Wagen beige stellt.

Den Wagenpark der Städteexpress-Züge vervollständigen 13 Speisewagen der Bauart Halberstadt. Die Speisewagen stammen aus der 1. Serie (Baujahr 1973) und wurden im Werkteil Gotha des Reichsbahnausbesserungswerks (Raw) Delitzsch für die neuen Einsätze hergerichtet. Bei Einführung der Städteexpress-Züge stehen im Bww Rga folgende Wagen zur Verfügung:

Bauart	Gattung	Wagennummern
Y/B 70	Ame(-76)	51 50 19-40 070 bis 112
Y/B 70	Bme(-76)	51 50 29-40 274 bis 333
Hlb 18,7m	WRge (-75)	51 50 88-45 020 bis 023, 026 bis 031,033,046,048

Für die Zugbildung gemäß Zugbildungsplan A werden davon im ersten Einsatzjahr 39 Bme, 23 Ame und 7 WRge benötigt. Am Wochenbeginn und -ende ist der Bedarf an Bme durch Gestellung von Verstärkungswagen sechs Wagen höher. Zählt man die an den sieben Abfahrtsbahnhöfen vorgehaltenen Austauschwagen und der Instandhaltungsreserve noch hinzu, so ist der Bestand an 2. Klasse-Wagen nach Einführung der Zugpaare Ex 161/166 „LIPSIA“ schon recht knapp.

Ab 1978 ergänzt der 1975 in Bautzen fertiggestellte Baumusterwagen 61 50 10-80 007 Ame (ex 61 50 30-80 007 ABme) den Bestand an 1. Klasse-Wagen. Der Autor hat diesen Wagen im Sommer 1982 im Ex 150/157 im Einsatz erlebt.

1981 liefert auch das Raw Halberstadt zwölf Neubauten der Gattung

13 III. Reihungsplan (Züge nach der Nummer geordnet) Expreß-, Schnell- und Eilzüge sowie Triebwagenzüge dieser Zuggattung								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Verkehrsbeschränkungen und Hinweise	Gattung und Reihung der Wagen	Ordnungs-Nr.	Wagenlauf	aus Zug	in Zug	Wagen stellt	Umlauf-Nr.	Kurs-Nr.
Ex 100 Elstertal Mo-Fr Gera 5.24 – Leipzig (6.54/7.08) – (AR –) Berlin-Lichtenberg 9.37 1. 2. f a (V) 21 ** 102% 600 t Pl ↑ ab Gera 5 Bmz 12-8 Gera – Berlin 107 107 Bln 512 1) Bmz 7 WRg 6 A 6-1 ↓ ab Leipzig 1) Abt 11 Dienst								

Zugbildungsplan
A für Schnell-
und Eilzüge des
Binnenverkehrs
Jahresfahrplan
1989/90

Quelle: Samm-
lung Kuhne/DR,
Rbd Dresden

Bmhe in orange/beiger Farbgebung aus. Die Wagen 51 50 21-12 000 bis 005 und 51 50 21-43 833 bis 838 werden dann hauptsächlich als Verstärkungswagen eingesetzt. Später werden noch die Halberstädter Speisewagen 51 50 88-45 024,035,036,042,043 und 049 im Werkteil Gotha des Raw Delitzsch für den Einsatz in Städte-Expresszügen hergerichtet.

Ab 1982 wird der Bestand an 1. Klasse-Wagen durch die zehn 26,4 Meter langen Ame 51 50 10-12 330 bis 10-12 339 ergänzt. Schließlich liefert das Raw Halberstadt 1984 mit den Bme 51 50 21-53 000 bis 021, 21-53 069 bis 083 und 21-53 212 bis 231 sowie 51 50

21-50 092 bis 123 und 21-35 000 bis 050 26,4 Meter lange Seitengangwagen für den Einsatz im Städteexpress ab. Nach Indienststellung der Bme (-84) werden die 2. Klasse-Wagen aus der Erstausrüstung zu 1. Klasse-Wagen umgerüstet. Diese Wagen erhalten die Nummern 51 50 19-40 bzw. 45 118 bis 177.

An den Wochenenden wird so mancher Städteexpress-Train „artfremd“ eingesetzt und er taucht in Landschaften auf, wo er offiziell nicht hingehört, so z.B. in Wien als Ersatz für den SVT 175-VINDOBONA oder in Nürnberg als Zubringer für Westberliner zur Fahrzeugparade 1985.



Nach der Elektrifizierung der Strecke Dresden–Berlin ist der Städteexpress auf dieser Relation eine Domäne der 243er Elloks – hier bei der Ausfahrt in Dresden Hbf um 1985. Foto: U. Fischer

Die Lokomotiven der Städteexpress-Züge

Die Bespannung der Städteexpress-Züge übernehmen anfangs Bahnbetriebswerke in Erfurt, Leipzig, Dresden, Rostock, Karl-Marx-Stadt, Magdeburg und Schwerin. Vor den Zügen „RENNSTEIG“, „ELSTERTAL“, „BÖRDE“ und „PETERMÄNNCHEN“ kommen Lokomotiven der BR 132 zum Einsatz. Für die Erfurter 132 stellen die 370 Kilometer des Ex 150/157 zwischen Meiningen und Berlin-Lichtenberg einen wirklichen Langlauf dar (ab Meiningen 3:45 Uhr, an Berlin-Lichtenberg 9:26 Uhr!).

Die Städteexpress-Züge „ELBFLORENZ“, „STOLTERA“ und „SACHSENRING“ werden bei ihrer Einführung mit der BR 118 bespannt. Diese drei Zugpaare mit Ziel Berlin-Ostbahnhof befahren in

Berlin Streckenabschnitte, welche damals noch nicht für elektrisch beheizte Züge ertüchtigt waren. So kommen aus Dresden sechssächsige 118.2, aus Rostock 118.1 und aus Zwickau Karl-Marx-Städter 118.0 nach Berlin Ostbahnhof. Die Karl-Marx-Städter Lokomotiven verkehren dabei in Doppeltraktion. Eine Besonderheit dieser Bespannung ist die Besetzung der geführten 118.0 mit einem Reichenbacher Lokführer als Heizkesselwärter auf dem Abschnitt Zwickau–Karl-Marx-Stadt. Die Karl-Marx-Städter 118.0 werden aber bereits zum Fahrplanwechsel am 21. Mai 1977 durch Reichenbacher Lokomotiven der BR 132 abgelöst, die Dresdner und Rostocker 118 später durch Berliner und Rostocker 132 ebenfalls.

Mit zunehmender Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken nach Berlin kommen Elloks vor den Städteexpress-Zügen zum Einsatz. Die anfänglichen Leistungen der BR 211 und 250 vor diesen Zügen gehen ab Mitte der 1980er Jahre meist an die neugelieferten Lokomotiven der BR 243 über.

Auch Güterzugloks kommen vor den Städte-Expresszügen zum Einsatz, zumindest im Fahrplan 1979 ist der „SACHSEN-RING“ zwischen Zwickau und Karl-Marx-Stadt mit Elloks der BR 242 bespannt.

In den letzten Betriebsjahren der orangenen Züge ist die BR 243 die Regel, lediglich den „FICHTELBERG“ führt die BR 250. Für die Züge aus Schwerin und Magdeburg kann wegen fehlender Fahrleitung nur die BR 132 verwendet werden, Gleiches gilt für den „RENNSTEIG“ zwischen Meiningen und Arnstadt.

Betrieblich verkehren alle Städteexpress-Züge mit Vorrangstufe 2.

Das Ende der Städteexpresszüge und der Verbleib der Fahrzeuge

Die politischen Ereignisse vom Herbst 1989 brachten wesentliche Veränderungen der Verkehrsströme und Reisegewohnheiten mit sich. Das bisherige Reiseziel Berlin verlor für die meisten unserer orangenen Züge an Bedeutung. Die Zentralisierung der DDR-Wirtschaft löste sich auf. Demzufolge wurden die Expresszüge im Laufe des Fahrplanjahres 1990/91 zunächst gekürzt. Die freigesetzten Reisezugwagen fanden in neu eingelegten Ost-West-Reisezügen Verwendung. Ein Teil der Wagen vom Typ Y/B 70 kam später im Nahverkehr zum Einsatz, andere wurden an ausländische Bahnverwaltungen verkauft. Einige der ehemaligen orangenen Y/B 70 befinden sich in Obhut von Eisenbahnfreunden, so z.B. im Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig. Dort werden sie hoffentlich noch viele Jahre an ihre erste Zweckbestimmung erinnern.

Die Bahnschulen in der ehemaligen Reichsbahndirektion Schwerin (Teil 2)

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

Nach der Grenzöffnung zwischen Ost- und Westdeutschland und der starken Annäherung standen in Ostdeutschland viele Veränderungen an. Am 23. April 1990 bot die Bundesregierung der DDR eine Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion an. Damit wurde die D-Mark ab 1. Juli 1990 auch in der DDR offizielles Zahlungsmittel. Im Zuge des politischen Wandels strukturierten sich

auch die Reichsbahndirektionen (Rbd) neu. Vom 1. bis 13. Oktober 1990 fusionierte die Rbd Greifswald mit der Rbd Schwerin. Diese Maßnahme wurde wie folgt begründet: Aufwandsreduzierung, Angleichung an die Gründung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Beendigung des Behelfsstandortes Greifswald nach dem Zweiten Weltkrieg, Attraktivität des Rbd-Gebäudes in Schwerin.

Gesetzblatt der
DDR vom 13. August
1990, Ausschnitt



Zum neuen Rbd Bezirk Schwerin gehörten nun die Betriebsschulen in Schwerin, Wittenberge, Güstrow, Neustrelitz, Stralsund, Eberswalde und die Lokfahrschule in Güstrow. Bereits seit 13. August 1990 galten für sie das Berufsbildungsgesetz der BRD vom 14. August 1969 (BBiG) und das Gesetz über Berufsschulen der DDR vom 19. Juli 1990.

Das Berufsbildungsgesetz forderte eine duale Ausbildung, das heißt, die Theorie wird in der kommunalen Berufsschule vermittelt und nur die Praxis im Betrieb. Das bedeutete für die Deutsche Reichsbahn (DR), die Lehrlinge für die theoretische Ausbildung in die Berufsschulen vor Ort zu schicken. In diesen Berufsschulen waren aber keine Lehrer für Eisenbahn-Fachkunde vorhanden. Deshalb wurde in zähen Verhandlungen zwischen der Hauptabteilung Personal und Soziales, Abteilung Bildungs- und Vorschlagswesen der Rbd Schwerin, vertreten durch Rolf-Harald Senkebeil und dem Kultusministerium Schwerin, erreicht, dass die Betriebsschule „BRUNO SCHRAMM“ in Schwerin für zunächst drei Jahre als Ersatzschule für den Bereich Bahnbetrieb fungierte. Einzelne Fachlehrer wechselten dort hin. Auch aus der ehemaligen DR-Betriebsschule Neustrelitz gingen zwei Fachlehrer für Verkehrsberufe an die kommunale Berufsschule Neustrelitz.

Die praktische Unterweisungen der Lehrlinge bzw. Auszubildenden (Azubis), wie sie jetzt genannt wurden, fanden in der Rbd Schwerin weiterhin in den Ausbildungsbereichen der neu gebildeten Hauptdienststellen und den Lehrwerkstätten des Reichsbahnausbesserungswerkes (Raw), der Bahnbetriebswerke (Bw) und der Signal- und Fernmeldemeistereien (Sfm) statt. Letztere wurden in dieser Zeit im Instandsetzungswerk Sicherungs-, Fernmelde- und Prozessautomatisierungstechnik (IWSFP) zusammengefasst, u.a. weil die Robotertechnik Einzug hielt (z.B. Halbschrankenanlagen).

Die Ingenieurpädagogen und Lehrmeister setzte man Ende 1991 von den Betriebsschulen zu den Hauptdienststellen, zum Raw und zu den Bw's um. Die Lehrwerkstatt der Signal- und Fernmeldemeisterei der Betriebsschule Schwerin wurde geschlossen. In Bad Kleinen, in den Nebenräumen des Stellwerks am Schweriner See, öffnete eine neue Werkstatt, die Industrieelektroniker ausbildete. Die verbliebenen Schweriner Lehrmeister, die nicht in den Vorruhestand gehen konnten, wurden dort eingegliedert. Mit der Verlegung des Fährhafens von Warnemünde in den Rostocker Seehafen im September 1995 musste später auch die dortige Werkstatt weichen. Sie fand zu-



DB-Schulgebäude des
TZ Güstrow

nächst im Bw Güstrow Räumlichkeiten, siedelte aber wenige Jahre später ins Bw Rostock Seehafen um. Dort wurden Industriemechaniker ausgebildet.

Die Lehrausbilder BV der ehemaligen Betriebsschule Güstrow gehörten ab 1. November 1991 zum Geschäftsbereich (GB) Ladungsverkehr, Hauptdienststelle Rostock-Seehafen. Am 1. März 1995 wurden sie zum GB Netz, Netzbahnhof Rostock, versetzt.

Bei der Deutschen Bundesbahn (DB) endete 1991 die Laufbahnausbildung zum Bundesbahnbeamten. Alle neu eingestellten Azubis mussten nun einen Beruf erlernen. Mit dem Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) wurde daher ein neues Berufsbild erarbeitet: „Eisenbahner/Eisenbahnerin im Betriebsdienst“ (EiB) ab 1992. Federführend waren hier auch Kollegen aus der ehemaligen Betriebsschule Güstrow. Für den EiB galt die ersten vier Jahre eine „Eisenbahner-Erprobungsverordnung“.

Die Ausbildung „Kaufmann/Kaufrau im Eisenbahn- und Straßenverkehr“

(KiES) lief bereits bei der DB seit 1975 und wurde nun auch bei DR eingeführt.

Ende 1992 fiel bei der DR die Uniformpflicht, auch für Ausbilder und Azubis, weg. Damit ging ein wichtiges Identifikationsmerkmal mit dem Eisenbahnerberuf verloren.

Der Vorstand der am 1. Januar 1994 neu gegründeten Deutschen Bahn AG (DB AG), organisierte auch das Bildungswesen neu. Zum 1. März 1995 wurden alle Bahnlehrer und Ausbilder des nicht-technischen Bereichs in einem Dienstleistungszentrum Bildung (DZB) zusammengefasst. Leiter war Rolf Knoblauch, der den Bildungsbereich rasant vorantrieb. Für den Bereich Berufsausbildung waren Dr. Hofmann und dann Joachim Bullmann zuständig. Ab 25. Juli 1995 gab es 15 DB-Trainingszentren (TZ) in ganz Deutschland, für Mecklenburg-Vorpommern ein einziges in Güstrow. In jedem TZ gab es die Bereiche Vertrieb und Produktion sowie Berufsausbildung.

Am 1. August 1997 trat in ganz Deutschland die neue „Verordnung über die

DB-Wohnheim/Gästehaus des Bahn-Trainingszentrums Güstrow

Berufsausbildung zum Kaufmann/zur Kauffrau für Verkehrsservice“ (KfV) in Kraft. Damit wurde der nichttechnische Eisenbahner-Beruf „KiES“ abgelöst. Die KfV-Ausbildung dauerte drei Jahre und umfasste schwerpunktmäßig Fertigkeiten im Servicebereich, in der Kundenbetreuung und Beratung sowie im Verkauf von Fahrkarten.

Ab 3. April 1997 galt parallel dazu eine überarbeitete „Verordnung über die Berufsausbildung zum Eisenbahner/zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst“ (EiB), die nun zwei Fachrichtungen hatte, Fahrweg bzw. Lokführer/Transport. Die Ausbildung dauerte ebenfalls drei Jahre. Wer Lokführer werden wollte, brauchte als Voraussetzung keine Ausbildung als Loks Schlosser mehr.

Am 4. Dezember 1997 stimmte der Aufsichtsrat der DB AG der zweiten Stufe der Bahnreform zu. Zum 1. Januar 1999 wurden unter dem Dach der Holding fünf Aktiengesellschaften (AG) gegründet: DB Netz, DB Regio, DB Cargo, DB Station & Service und DB Reise & Touristik. Damit kamen erneut spürbare Veränderungen auf das zentrale Eisenbahn-Bildungswesen zu. Da die AGs eigenständig wirtschafteten, wurden nur noch die wichtigsten und sicherheitsrelevanten Weiterbildungen beim DZB bestellt. Jede der fünf AGs baute ihr



eigenes Bildungswesen auf. Viele Trainer und Ausbilder wurden vom DZB mit einer besseren Gehaltsgruppe abgeworben. Der ab 1999 agierende Vorstandsvorsitzende der DB AG Helmut Mehdorn hatte von der Bundesregierung den Auftrag, die DB AG an die Börse zu führen. Daher leitete er einen starken Sparkurs im gesamten Konzern ein. Viele DB-Liegenschaften wurden jetzt vom Bereich DB-Immobilien (DB Imm) bewirtschaftet, so auch das Schulgebäude und das Gästehaus des TZ Güstrow. Für beide musste das DZB nun Miete an DB Imm abführen.

Im Jahr 2000 wurde die Bildungsstruktur der DB AG weiter gebündelt und aus dem DZB wurde DB-Bildung. Der deutschlandweite Ausbau der Betriebszentralen und der damit verbundene Wegfall vieler Stellwerke führte ab 2001 zu sinkenden Azubi-Einstellungen und weniger Schu-



KURS 90-Schulung im TZ Güstrow

lungen beim DZB. Als Reaktion darauf wurde durch die Frankfurter Zentrale angewiesen, mehrere Trainingszentren zu Niederlassungen zusammenzuführen. Die TZs Güstrow, Hannover und Hamburg bildeten die Niederlassung Nord mit Sitz in Hamburg. Weitere Trainer und Ausbilder verließen daraufhin den zentralen Bildungsbereich. Auch die Lehrwerkstätten von DB Netz kamen in die Verantwortung von DB Bildung. Der Leiter des DZB Rolf Knoblauch verließ im April 2005 nach zehn Jahren den DB-Konzern. Sein Nachfolger wurde Stefan Riese, der DB Bildung zu DB Training weiterentwickelte.

Unter der Leitung von Manfred Knüttel vollzogen sich im TZ Güstrow viele Veränderungen. Das gesamte Haus wurde saniert und modernisiert. Die Schulungsräume erhielten eine moderne Ausstattung mit Polsterstühlen und neuen trapezförmigen Tischen die in U-Form aufgestellt werden konnten. Auf die Fußböden kam Teppichboden und die Toilettenanlagen wurden erneuert. Das ganze Gebäude

wurde von außen wärmegedämmt. Im Erdgeschoss entstand aus zwei Unterrichtsräumen und einem Anbau im Innenhof eine Cafeteria.

Der Fortbildungsbedarf in dieser Zeit war riesig. In den Büros der Dienststellen hielt die Technik zur Bahnkommunikation unternehmensweit (BKU) Einzug. Es fanden Computerlehrgänge statt, um die Grundlagen für Windows, Word und Excel zu legen. Auch zu ersten Nutzerprogrammen wurden die Anwender geschult, so für die Lohnabrechnung, Personaldisposition und Instandhaltung.

Die Lokfahrschule Güstrow zog vom Bw in das Schulgebäude um. Zum Trainieren einer Bremsprobe entstanden im Keller Übungsanlagen. Besonders Dampflokführerlehrgänge für Museumsbahnen waren in dieser Zeit sehr gefragt und brachten für das TZ gute externe Einnahmen.

Für die Bahnkunden wandelten sich die Fahrkartenausgaben zu Reisezentren, in denen die Tickets mit Hilfe des neuen kundenfreundlichen Reise-, Informations- und

Verkaufssystem KURS 90 verkauft wurden. Die Befähigungen hierzu erwarben die Fahrkartenverkäufer/innen während eines Wochenlehrganges im neu eingerichteten Schulungsraum.

Da die DB AG als Aktiengesellschaft agierte, musste ein neues Rechnungswesen eingeführt werden, das dem Handelsgesetzbuch entsprach. Das TZ Güstrow wurde zum Kompetenzzentrum für die neuen Controlling-Lehrgänge. Sogar an den Wochenenden stand die Schule nicht leer. An diesen Tagen fanden überwiegend Lehrgänge für Dampflokführer statt. Da Lehrgangsteilnehmer aus ganz Deutschland anreisten, wurde auch das ehemalige Lehrlingswohnheim (500 m entfernt) modernisiert. In 27 Einzel- und 24 Doppelzimmern waren die Teilnehmer gut untergebracht.

Die Ausbilderinnen und Ausbilder machten sich mit neuen westlichen Unterrichtsmethoden vertraut. In Arbeitsgruppen wurden Arbeitsblätter für eine

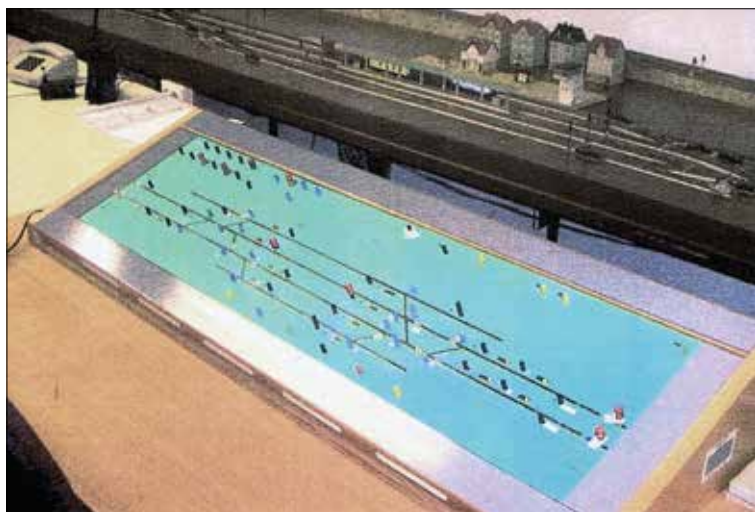
selbstständig fördernde Ausbildung (SFA) erstellt. Die technische Ausstattung der Unterrichtsräume verbesserte sich mit Beamern, Videotechnik und Kopierern erheblich.

Die nichttechnischen Bahn-Azubis lernten wie bisher auf den Einstellungsbahnhöfen an unterschiedlichen Arbeitsplätzen. Die betrieblichen Ausbildungspläne der EiB- und KfV-Azubis erforderten zusätzlich berufspraktischen Unterricht. Dieser fand in den Praxisräumen des TZ Güstrow und in den angeschlossenen Lernzentren statt. Durch die vielen Fortbildungslehrgänge wurden die Räume knapp. Das Betriebsfeld zog in den Keller, bekam dort ein elektromechanisches Stellwerk, ein Gleisbildpult sowie je ein Pult zur Schrankenbedienung von den stillgelegten Abzweigen Priemerwald Süd und Ost hinzu.

Einen großen und wichtigen Anteil an der Entstehung des Betriebsfeldes hatte unser Elektrosignalmechaniker Klaus-Dieter Wülferling. Ohne ihn wäre der Aufbau



Elektromechanisches Stellwerk im Betriebsfeld des Bahntrainingszentrums Güstrow



Gleisbild-Stellwerk im Betriebsfeld des Bahntrainingszentrums Güstrow

nicht möglich gewesen. Leider erkrankte er schwer und konnte nicht mehr arbeiten. Er verstarb am 26. Juni 2002. Der sich bereits im Vorruhestand befindliche Elektrosignalmechaniker Jürgen Pfeffer vollendet 2003 die Anlage.

Im TZ Güstrow fanden auch Lehrgänge für Cargo-Koordinatoren, die aus ganz Deutschland anreisten, statt. Die in der Theorie vermittelten Kenntnisse konnten nun unter praxisnahen Bedingungen im Betriebsfeld trainiert und gefestigt werden.

Das Berufsbildungsgesetz forderte für die anerkannten Ausbildungsberufe eine Zwischen- und Abschlussprüfung. Die Zwischenprüfung war im ersten Halbjahr des 2. Ausbildungsjahres abzulegen. Das Ergebnis hatte keinen Einfluss auf die Abschlussnote am Ende der Ausbildung. Die Abschlussprüfung bestand jeweils aus den Teilen Kenntnisprüfung (Berufsschule) und Praktische Prüfung. In der Kenntnisprüfung waren aus mehreren Antwortmöglichkeiten die richtigen anzukreuzen. Anschließend mussten offene Fragen be-

antwortet werden. Die Praktische Prüfung bestand aus vier Arbeitsproben:

- Fertigstellung eines Wagenzuges
- Rangierfahrt als Weichenwärter
- Zugfahrt im Regelbetrieb, bei Abweichungen vom Regelbetrieb und bei Störungen
- Fahrdienstliche Unterlagen (Zugmeldebuch, Befehle)

Um die Prüfungsanforderungen in ganz Deutschland einheitlich zu gestalten, wurde durch die Zentrale in Berlin ein Prüfungsaufgaben-Erstellungsausschuss gebildet. Dieser setzte sich aus Fachkundefachlehrern der Berufsschulen und Ausbildungsleitern aus ganz Deutschland zusammen und erarbeitete die jährlichen Prüfungsaufgaben. Nach bestandener Prüfung bekamen die EiB-Azubis ein Facharbeiterzeugnis.

Die Azubis KiES (ab 1997 KfV) aus dem Nordosten Deutschlands erhielten den Berufsschulunterricht in der Kommunalen Berufsschule Neustrelitz. Diese Azubis wurden vorrangig in den Reisezentren und als Zugbegleiter benötigt. Um sie auf diese Tä-

**Trainingsanlage
Zugmeldungen im
TZ Güstrow
Fotos: Sammlung
Wahl (7x)**



tigkeit optimal vorzubereiten, fand nach erfolgreich absolvierten KURS 90-Lehrgang ein Teil der weiteren Ausbildung in zwei Juniorfirmen statt. Hierzu wurden zwischen dem TZ und der NL Rostock des Geschäftsbereichs Fernverkehr eine Leistungsvereinbarung zum Betreiben der Juniorfirmen in Waren (Müritz) und Hagenow (Land) abgeschlossen. Jeweils zwei bis drei Azubis ab dem 2. Ausbildungsjahr betrieben dort das Reisezentrum und verkauften in Früh- und Spätschichten eigenständig Fahrkarten an die Reisenden. Für jede Juniorfirma war eine Ausbilderin verantwortlich. Da diese nicht ständig vor Ort sein konnte, erhielten sie erstmals ein Diensthandy. So konnte bei auftretenden Fragen und Problemen schnell reagiert werden.

Von September 1998 bis Juni 2002 wurde im TZ Güstrow auch jeweils eine Klasse „Kaufmann/-frau für Bürokommunikation“ (KfB) ausgebildet.

Anfang September 2005 feierten der ehemalige Schulleiter und seine Mitarbeiter das 20-jährige Bestehen der Güstrower

Schule, doch ab 2006 konnten die zwölf Schulungsräume nicht mehr ausgelastet werden. Daher wurde vorerst das Obergeschoss abgemietet und im Februar 2008 das Haus ganz geschlossen. Die wenigen verbliebenen Mitarbeiter zogen zum TZ Rostock um. Nach kurzem Leerstand wurde die Güstrower Schule renoviert und diente 100 Flüchtlingen als Asylbewerberunterkunft. Neun Jahre später reaktivierte man das Schulgebäude wieder und gliederte es in das Berufliche Bildungszentrum des Landkreises Rostock ein. Auszubildende aus der Region, die das neue Berufsbild „EiB Lokführer“ und „EiB Zugverkehrssteuerung“ erlernen, erhalten seit 2023 in der alten Bahnschule wieder den theoretischen Berufsschulunterricht.

Im August 2008 zogen die noch verbliebenen Trainer, Ausbilder und administrativen Mitarbeiterinnen in einen Bürokomplex in der Nähe des Rostocker Hauptbahnhofs ein. In der obersten 7. Etage wurden vier Seminar- und fünf Büroräume angemietet. 2013 waren es wieder

zu viele. DB Training reduzierte auf zwei Seminarräume, drei Büros und eine Teeküche.

In ganz Deutschland wurden ab Januar 2018 die Niederlassungen von DB Training als eigene Organisationseinheiten aufgelöst. Alle Trainer und Mitarbeiter unterstehen seitdem den fachlichen Gruppen in der Frankfurter Zentrale.

Das TZ Rostock ist das letzte in Mecklenburg-Vorpommern verbliebene, da die Bildungsarbeit immer mehr in den Konzerngesellschaften selbst stattfindet. Es ist geplant, das TZ noch weiter zu verkleinern.

Am 22. Januar 2026 wurde im Bundesgesetzblatt Teil I, N° 15, eine neue „Verordnung der Berufsausbildung zum Kaufmann/zur Kauffrau für Mobilität und Verkehrsservice“ veröffentlicht, die das Berufsbild KfV an die neuen technischen Möglichkeiten anpasst.

Im Resümee der Ausbildung bei der Bahn in den letzten 70 Jahren kann festgestellt werden, dass die Trainingszentren der DB AG die gleichen Aufgaben erfüllten wie einst die Betriebsschulen der DR; mit einer Ausnahme: dem Berufsschulunterricht.

Wir suchen noch dringend Mitwirkende für unser BSW-Projekt „Historie der Bahnschulen in Deutschland“. Wer Lust und Zeit hat, daran mitzuarbeiten, melde sich bitte bei der Redaktion oder unter E-Mail: suche@bahnschulen.de. Wir bitten außerdem alle, die mit Bildern, Dokumenten, Chroniken, Zahlen und Anekdoten zu dem Thema 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.

Eine historische Zeitreise mit der BAHN-BKK

Jan Urban, Frankfurt (Main) – *Vorsitzender des Hauptpersonalrates der BAHN-BKK*

„Wird`s besser? Wird`s schlimmer?“ fragt man alljährlich.

Seien wir ehrlich: Leben ist immer lebensgefährlich!“

Erich Kästner

Den Lebensrisiken Krankheit, Invalidität und dem Tod zu begegnen, war seit der Neuzeit ein menschliches Bedürfnis. Ansätze heutiger sozialer Versorgungen entwickelten sich in den vergangenen Jahrhunderten. Sippen, Familien, Kirchen, Orden, Stände und Handwerker unterstützten ihre Mitglieder in Notfällen, bei Krankheit oder Invalidität. Beiträge wur-

den erhoben, dadurch war einzusetzen- des Vermögen vorhanden. So sammelten beispielsweise Handwerker und Bergleute Geld für ihre Invaliden, Kranken und Hinterbliebenen. Die Entstehung der Eisenbahn warf naturgemäß sozialmedizinische Fragen auf, noch heute sprechen wir von „gefahrengeneigtem“ Arbeiten bei den Bahnen. Es war also eine „in der Na-

tur der Sache“ logische Konsequenz, die „soziale Frage“ auch bei den deutschen Bahnen ab 1835 zu stellen.

Am 24. April 1837 war die Geburtsstunde der Eisenbahnkrankenkassen. Aus der „Hülfskasse“ der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE) wurden erstmalig Leistungen und Unterstützungen in Krankheitsfällen gezahlt. Das „Königlich Preußische Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen“ vom 3. November 1838 regelte die Vergabe von Konzessionen, das Tarifwesen, Gewinnbegrenzungen, eine Verstaatlichungsoption der privaten Eisenbahnunternehmungen und insbesondere im § 25 die „Haftpflcht“, aufgrund der „Gefährlichen Natur der Sache“ (des Eisenbahnbetriebes - der Autor). Das führte dazu, dass durch das Preußische Eisenbahngesetz nicht nur den Benutzern der Bahnen, sondern auch den bei ihr beschäftigten Personale weitgehender Schutz gegen alle vermögensrechtlichen Nachteile zugesichert wurde, einschließlich möglicher durch den Eisenbahnbetrieb verursachter körperlicher Beschädigungen. Das veranlasste die Eisenbahngesellschaften, ihre Mitarbeiter bei öffentlichen Anstalten zu versichern. Versicherungspflicht bestand für die Gesellschaftsbeamten und festeingestellte Arbeiter. Die Verordnung N° 2789 des Preußischen Staates vom 21. Dezember 1846, betreffend die beim Bau von Eisenbahnen beschäftigten Arbeiter, bedeutete dann den gesetzlichen Durchbruch. Paragraph 21 regelte: „Bei allen Eisenbahnbauten sind für die Arbeiter Krankenkassen einzurichten.“

Die Eisenbahn-Krankenkassen 1846 – die ersten Betriebskrankenkassen auf gesetzlicher Grundlage! Freie ärztliche

Hilfe, freie Arznei, Verpflegungsgeld und Aufnahme in eine Krankenanstalt seien als gesetzliche Bestimmung stellvertretend genannt. Zuschüsse der Direktionen waren epochal. Mit dem Reichshaftpflichtgesetz 1871, dem Zivilpensionsgesetz 1872 und der Einführung der dreigliedrigen Sozialversicherung mit der kaiserlichen Botschaft 1881 wurden weitere wesentliche Grundpfeiler deutscher Sozialgesetzgebung im Deutschen Reich geschaffen. Das Deutsche Kaiserreich baute mit der allgemeinen Gesetzgebung auf die Sozialsysteme der Bahn auf. Bismarck, der Reichskanzler, erfand nicht die Sozialversicherung, sondern er führte erfolgreiche Sicherungssysteme der deutschen Eisenbahnen und des Bergbaus im damaligen

Krankenversicherungsgesetz vom 15. Juni 1883 (Ausgabe 1898)



Kaiserreich fort. Die gesetzliche Krankenversicherung wurde durch das Krankenversicherungsgesetz (KVG) ab dem 1. Dezember 1884 im Deutschen Reich offiziell eingeführt.

Dies hatte Konsequenzen: Mit dem KVG wurde die Trennung von Krankenfürsorge/Krankenversicherung und Invaliden-Alters- und Hinterbliebenenversorgung notwendig.

Im Bereich der preußischen Staatsbahnen wurden aus den zahlreichen Kranken- und Unterstützungskassen für jedes der 76 Betriebsämter und der 59 Werkstättenbezirke je eine Betriebs- und Werkstätten-Krankenkasse gebildet. Für bestimmte Bauausführungen bestanden daneben noch besondere Eisenbahn-Baukrankenkassen. Die nach den vom Minister der öffentlichen Arbeiten aufgestellten „Normalstatuten für Eisenbahn-

Betriebskrankenkassen“ erlassenen Satzungen gingen im Allgemeinen über das im Gesetz vorgeschriebene Mindestmaß hinaus. Mindestleistungen waren zu gewähren: vom Beginn der Krankheit an freie ärztliche Behandlung, Arznei sowie Brillen, Bruchbänder und ähnliche Heilmittel. Im Falle der Arbeitsunfähigkeit vom dritten Tage an ein Krankengeld in Höhe der Hälfte des ortsüblichen Tagelohns. Die Krankenunterstützung endete spätestens nach 13 Wochen und anstelle der vorgenannten Leistungen konnten freie Kur und Verpflegung in einem Krankenhaus gewährt werden. Die Satzungen der einzelnen Kassen konnten auch Leistungseinschränkungen unter bestimmten Voraussetzungen vorsehen: wenn das Mitglied sich der Krankheit vorsätzlich oder durch schuldhafte Beteiligung beim „Raufhändeln oder durch Trunkfälligkeit oder geschlechtliche Ausschweifungen“ zugezogen hat. Auch konnten die Kassen Ordnungsstrafen vorsehen bei Verstößen gegen die Bestimmungen über die Krankmeldung, das Verhalten der Kranken und die Krankenaufsicht oder gegen die Anordnungen des behandelnden Arztes. Die weiteren Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reiches gründeten ebenso wie Preußen ihre Eisenbahnkrankenkassen in Mecklenburg, Oldenburg, Sachsen und Württemberg 1883, Baden und Bayern 1884. In Summe gab es im Deutschen Reich im Jahr 1885 17.511 Krankenkassen, im Jahr 1890 bereits 21.200 und im Jahr 1909 waren es rund 23.200. Dem standen 1914 insgesamt 28 Eisenbahnbetriebskrankenkassen im Deutschen Reich gegenüber – die Eisenbahn war wieder einmal Modell der Sozialversicherung für das Deutsche Reich.

Krankenkassensatzung der RBKK Stuttgart 1914



Mit dem Staatsvertrag vom 1. April 1920 wurden die Länderbahnen in Reichseigentum überführt und zur Reichseisenbahn zusammengefasst. Es entstanden eine einheitliche Besoldungsordnung und ein einheitliches Personalrecht. Aus den Eisenbahn-Krankenkassen bei den Eisenbahndirektionen wurden 1922 die Reichsbahn-Betriebskrankenkassen bei den neuen Reichsbahndirektionen. Um bei allen Reichsbahn-Betriebskrankenkassen zu einer weitgehenden Angleichung der Leistungen zu kommen, wurde im Jahr 1924 der Verband der Reichsbahn-Betriebskrankenkassen mit Sitz in Berlin gegründet. Dieser Verband wurde nach den gleichen Grundsätzen der Selbstverwaltung wie die Kassen selbst geleitet. Am 1. Januar 1940 schlossen sich die bis dahin 24 selbstständigen Reichsbahn-Betriebskrankenkassen der einzelnen Reichsbahndirektionen zur Reichsbahn-Betriebskrankenkasse (RBKK) zusammen. Ihr Sitz war ebenfalls in Berlin.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges ergaben sich für die Sozialversicherungssysteme im zerstörten Deutschland enorme Probleme. Die RBKK wurde zerschlagen. 1949, mit der Umbenennung der Deutschen Reichsbahn in Deutsche Bundesbahn im Westen Deutschlands, entstand hier die Bundesbahn-Betriebskrankenkasse (BBKK). Am 1. Januar 1950 trat dann die erste BBKK-Satzung in Kraft. In der DDR gab es nur eine einzige staatliche Sozialversicherungskasse (SVK), die sich in Trägerschaft des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes (FDGB) befand. Auch die DDR-Eisenbahner wurden von der SVK betreut.

Die (neue) Reichsbahn-Betriebskrankenkasse im Jahr 1991 – Am 17. Septem-

ber 1990 stellte die Deutsche Reichsbahn beim Minister für Gesundheitswesen der DDR einen Antrag auf Errichtung einer Betriebskrankenkasse für den Bereich der Deutschen Reichsbahn. Am 20. September 1990, zehn Tage vor seiner Auflösung, sagte das Ministerium für Gesundheitswesen der DDR eine zügige Bearbeitung und eine Abstimmung unter den Eisenbahnern zu. Diese Abstimmung erfolgte per Briefwahl. Der Niederschrift über die Abstimmung vom 29. November 1990 ist zu entnehmen, dass 245.680 Stimmberechtigte Unterlagen zugeschickt bekamen und 189.032 Stimmunterlagen fristgerecht zurückgesandt wurden.

183.454 stimmten für die Errichtung, 2.588 dagegen und 248 Stimmzettel waren ungültig. Diese Wahlbeteiligung von 76,9 Prozent ergab eine Zustimmung von 98,5 Prozent. Das Bundesversicherungsamt (BVA) stimmte der Errichtung am 7. Dezember 1990 per Bescheid zu. Der Wiedererrichtung einer Betriebskrankenkasse für die Deutsche Reichsbahn (RBKK) zum 1. Januar 1991 stand nichts mehr im Wege. Zwei Sozialverwaltungen in Berlin und Cottbus, mit den Zuständigkeiten für die BVA und RBBK, wurden eingerichtet. Die RBKK hatte in Berlin zwei und in Cottbus drei Bezirksleitungen.

Von der BBKK und RBKK zur BAHN-BKK im Jahr 1996 waren es nur wenige Jahre. Am 25. September 1995 vereinigten sich die Bundesbahn-Betriebskrankenkasse (BBKK) und die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse (RBKK) durch eine Fusion auf der Wartburg in Eisenach zur BAHN-BKK. Es war die Geburtsstunde einer der größten Krankenkassen Deutschlands und einer Kasse mit über 150 Jahren Tradition im Sozialrecht. Mit einem Finanzvolumen von

insgesamt 2,9 Milliarden Mark und einem außerordentlich günstigen Beitragssatz von damals 12,9 Prozent wurden 1996 über 700.000 Versicherte betreut. Der Geschäftsbereich der BAHN-BKK erstreckte sich auf den Betrieb der nunmehrigen Deutschen Bahn AG (DB AG) und deren Tochter- und Beteiligungsunternehmen. Der Start der BAHN-BKK war geprägt von starken gesundheitspolitischen Veränderungen. Gesundheitsreformen waren angesagt. Strukturelle Veränderungen prägten zur damaligen Zeit die Geschäftspolitik der DB AG. Verstärkter Wettbewerb ab dem 1. Januar 1996 auf dem Markt der Krankenkassen und ein zunehmender Konkurrenzdruck führte zu erhöhter Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der BAHN-BKK. Diese hatte am 1. Januar 1996 sieben Standorte ihrer zehn Bezirksleitungen in Cottbus, Münster, Wuppertal, Kassel, Karlsruhe, Rosenheim und Berlin. Sitz der BAHN-BKK wurde Frankfurt am Main. Der Vorstandsbereich I war in Frankfurt am Main, der Vorstandsbereich II in Berlin beheimatet. Erstmals gab es, auf Grund gesetzlicher Vorgaben, bei der BAHN-BKK einen hauptamtlichen Vorstand und einen ehrenamtlichen Verwaltungsrat.

Die BAHN-BKK im Jahr 2026 ist verlässlich, innovativ und immer einen Schritt voraus: Sie ist die Gesundheitsspezialistin für den Verkehrsmarkt und zugleich die Unternehmenskasse der DB AG. Für ihre Geschäftskunden bietet sie einen modernen, ganzheitlichen Service rund um das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM). Auch für

ihre Privatkundinnen und -kunden ist sie in allen Lebenssituationen da – mit passgenauen Zusatzleistungen und einem besonderen i-Tüpfelchen an Service. Unter der Servicenummer 0800 22 46 255 erreicht man die BAHN-BKK ganz einfach persönlich. Als geöffnete gesetzliche Krankenkasse mit klarem Präventionsschwerpunkt entwickelt sie Leistungen kontinuierlich weiter und richtet sie konsequent an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden aus. Die BAHN-BKK versteht sich als verlässliche Gesundheitspartnerin und bietet Orientierung, Sicherheit und Unterstützung in einem sich stetig wandelnden Gesundheitsmarkt. In fünf Regionalgeschäftsstellen, der Zentrale und 13 Servicepunkten betreut sie heute rund 588.000 Versicherte. Der Etat lag im Jahr 2024 bei 2.975.588.362,- Euro. Zudem lebt die BAHN-BKK seit vielen Jahren eine enge Sozialpartnerschaft mit der DEVK, den Sparda-Banken sowie der Stiftungsfamilie BSW&EWH.

Die BAHN-BKK ist eine Erfolgsstory deutscher Sozialgeschichte – seit fast 190 Jahren.

Quelle: Auszugsweise - BAHN-BKK, Eine Zeitreise – Band 1, Jan Urban 2014

Gelebte Sozialpartnerschaft
Fotos: Sammlung J. Urban (3x)



Die Geschichte des Bahnhofs Glauchau (Sachs) – Teil 1, 1858-1926

Klaus Häußler, Glauchau (Sachs) – BSW-Gruppe Eisenbahntradition Bw Glauchau

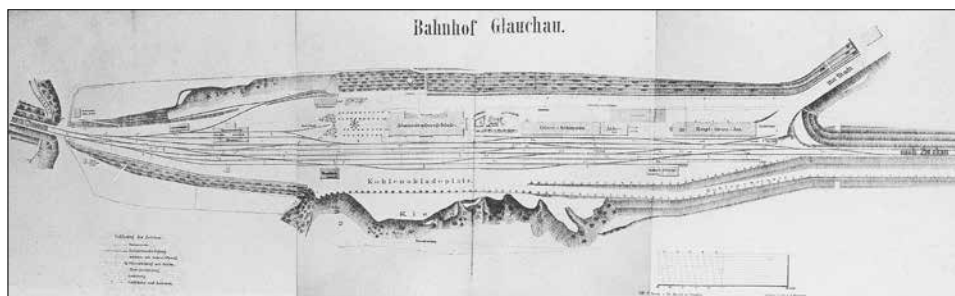
Meinem Grossvater, der in Glauchau (Sachs) bis 1958 eine Bäckerei betrieb, habe ich es vermutlich zu verdanken, dass ich nach der Mittelschule 1970 eine dreijährige Lehre zum „Eisenbahner im Betriebs- und Verkehrsdienst mit Abitur“ begann. Unsere Spaziergänge führten uns zumeist über den Bratwurstkiosk am Leipziger Platz zum Bahnhof, wo wir oft stundenlang den vielfältigen Zugverkehr und die umfangreichen Rangierarbeiten mit den imposanten Dampflokomotiven beobachteten. Nach der Lehre und der Fahrdienstleiter-Prüfung arbeitete ich in Glauchau (Sachs) als Bahnsteigaufsicht (der Mann mit der Roten Mütze) und als Fahrdienstleiter in Glauchau-Schönbörn-

chen. Mit Beginn der Umbauarbeiten am Glauchauer Bahnhof wechselte ich noch zu anderen Bahn-Dienststellen. Seit 1997 bin ich Mitglied der Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047 e.V. und seit 2012 Leiter der BSW-Gruppe Eisenbahntradition Bw Glauchau. In diesem Rahmen betreue ich mit anderen ehemaligen Eisenbahnern das Traditionskabinett, das sich mit der Eisenbahngeschichte des Ortes befasst.

Kommen wir nun zur eigentlichen Geschichte des Glauchauer Bahnhofs, der bei km 112,1 an der zweigleisigen Hauptbahn Dresden–Werdau (sächs. DW-Linie), liegt. Mit seiner Eröffnung am 15. November 1858 begann der Eisenbahnverkehr auf der

Karte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen um 1900





Gleisplan Bf Glauchau 1858

Sammlung Häußer

Teilstrecke Chemnitz–Glauchau–Zwickau (48,7 km). Am selben Tag wurde auch die eingleisige Hauptbahn Glauchau–Meerane–Gössnitz (12,7 km) eröffnet. Beide unterstanden ab sofort der (sächsischen) Königlichen Direktion der Westlichen Staatseisenbahnen in Leipzig.

Glauchau (Sachs) hatte zu diesem Zeitpunkt 16 000 Einwohner. Der neue Bahnhof befand sich nördlich des Stadtzentrums zu Füßen des noch unbebauten Scherberges. Er hatte sieben Gleise von insgesamt 680 Metern Länge und 35 Weichen.

Das Personal des Bahnhofs Glauchau (Sachs) 1885 vor dem Empfangsgebäude

Sammlung: Vater/Wohllebe





Bahnhofsvorplatz in Glauchau (Sachs) mit heutigem Empfangsgebäude. Das alte EG steht noch links davon zwischen den Gleisen.
Postkarte von 1930

Der Glauchauer Bahnhof erfuhr immer wieder Erweiterungen und Umbauten, die mit dem gestiegenen Transportaufkommen zusammenhingen. Bereits 1869 war eine Verlängerung der Bahnsteige nötig. Am 10. Mai 1875 ging das erste Teilstück der Muldentalbahn von Glauchau (Sachs) bis Penig (18,50 km) in Betrieb. Der Bahnhof Glauchau (Sachs) wurde Trennungsbahnhof und er bekam eine Lokstation, dem Vorläufer des Bahnbetriebswerks Glauchau. Ab 15. Oktober 1878 wurde die Nebenbahn Stollberg–St. Egidien (19,8 km) eröffnet, die bis Glauchau (Sachs) durchgebunden den Anschluss an das Oelsnitz/Lugauer Steinkohlenrevier mit umfangreichen Kohletransporten brachte. Die Glauchauer Textilindustrie hatte ebenfalls großen Anteil an dem ständig steigenden Transportaufkommen der

Eisenbahn. Auch die Anzahl der Reisenden, die ab Glauchau (Sachs) Personen- und Schnellzüge nutzten, steigerte sich jährlich. 1880 erreichten die Gleisanlagen schon über einen Kilometer Länge und umfassten 62 Weichen. Das Glauchauer Empfangsgebäude befand sich damals in der Mitte der jetzigen Bahnsteige 2/3.

Anfang des 20. Jahrhunderts hatten die Anlagen des Bahnhofs Glauchau (Sachs) erneut ihre Kapazitätsgrenzen erreicht, so dass sich die damaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen zu einem umfassenden Bahnhofsumbau entschlossen. Die Planungen begannen 1908, die Arbeiten aber erst 1913. Sie wurden durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen, mit Ausnahme des Bahnbetriebswerks Glauchau. Mit Drehscheibe und Ringlokschuppen nahm dieses im November 1916 ohne Festivitäten

seinen Betrieb auf. Es ersetzte die alten Lokbehandlungsanlagen, die sich unterhalb der Holzhandlung Schellenberg befanden.

1923 nahm man die Umbauarbeiten am Bahnhof wieder auf und baute eine neue Güterabfertigung, vier Stellwerke, eine Bahnmeisterei sowie zwei Brücken über den Lungwitzbach, der wenige Meter nördlich vom Bahnhof Glauchau (Sachs) in die Zwickauer Mulde mündet. Im Bahnhof wurden Gleise und Bahnsteige grundlegend geändert und erweitert.

Nunmehr vor 100 Jahren, am 30. April 1926, wurden das heutige Empfangsgebäude (in Randlage) und ein Teil der bis dahin fertig gestellten Gebäude und Anlagen in Betrieb genommen. Dazu war in der „Glauchauer Zeitung“ vom 29. April 1926 folgender Artikel zu lesen:

„Glauchau hat seinen neuen Bahnhof! Morgen früh fährt der erste Zug vom neuen Bahnhof ab. Heute ist der alte Bahnhof zum letzten mal in Betrieb. Der Münchner Nachtschnellzug, der 1.19 Uhr von Glauchau abfährt, wird der letzte Zug sein, der vom alten Bahnhof abgelassen wird. Der um 4.00 Uhr abfahrende Zug nach Penig-Wurzen wird der erste Zug sein, der vom neuen Bahnhof abgefertigt wird. Die Muldentalbahn wird also den neuen Bahnhof einweihen. Damit ist dann das Ereignis eingetreten, auf das unsere Einwohnerschaft viele, viele Jahre gewartet hat. Immer wieder schoben widrige Ereignisse diesen Tag hinaus. Erst kam der Krieg, dann die Nachrevolutionszeit mit allen schwierigen Verhältnissen, die es verursachten, daß der Bau lange Jahre brach liegen mußte. Seit 1923 ist nun der Bau vollendet worden. Glauchau hat seinen neuen Bahnhof, und wenn auch die Gleisanlagen noch nicht ganz fertig sind,

das Hauptstück für das Publikum und das, was am meisten ins Auge fällt, das neue Bahnhofsgebäude, ist fertig.“

In der selben Ausgabe wies die Bahnbuchhandlung Günther Kurt Lange auf ihre Geschäftseröffnung hin.

„Der werten Einwohnerschaft von Glauchau sowie unserer werten auswärtigen Kundschaft geben wir zur Kenntnis, daß wir am Freitag, 30. April 1926 die Bahnbuchhandlung im Bahnhofsneubau eröffnen. Wir werden stets bemüht sein, unserem geschätzten Kundenkreis ein sorgfältig gewähltes Lager in guter Reise- und Geschenkliteratur zu bieten. Zeitschriften und Tageszeitungen führen wir ebenfalls [...]“

Daneben war noch folgende Anzeige zu lesen: *„Hiermit zeige ich ergebenst an, daß die mir übertragene Bahnhofswirtschaft im neuen Empfangsgebäude zu Glauchau vom 30. April an dem öffentlichen Verkehr dient. Ich werde es mir zur Aufgabe machen, meinen verehrten Gästen den Aufenthalt in den freundlichen Warteräumen durch Anbietung preiswerter Speisen und Getränken sowie höfliche und aufmerksame Bedienung angenehm zu gestalten.*

Mit vorzüglicher Hochachtung Paul Frenzel, Bahnhofswirt.“

Später begann der Abriss des alten Empfangsgebäudes, um Platz für die Erweiterung des Bahnhofs Glauchau (Sachs) zu schaffen. Davon berichten wir im nächsten Heft.

Lit.:

Niedererzgebirgische Eisenbahn Chemnitz–Glauchau–Zwickau auf Webseite https://unsere-eisenbahnseite.de/index.php?page=niedererzgebirgische-eisenbahn-chemnitz-zwickau&utm_source=copilot.com

Vor 40 Jahren – neue Produktfarben der Deutschen Bundesbahn

Holger Bröbkamp, Münster (Westf) – BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Münster

Über die Jahrzehnte hat die Deutsche Bundesbahn (DB) stets versucht, ihre Züge farbiger als zu Dampflokzeiten zu präsentieren. Nach dem gescheiterten Popfarben-Experiment und dem ungeliebten Ozeanblau-Beige führte man 1986 das neue Konzept der Produktfarben ein. Jede Gruppe von Zügen sollte von außen erkennbar sein. Auf lichtgrauem Grund waren die Fensterbänder in einer Produktfarbe lackiert, darunter ein dünnerer Streifen aus dem gleichen Farbbereich, nur etwas heller oder pastelliger:

orientrot:	hochwertiger Fernverkehr
fernblau:	sonstiger Fernverkehr (insbesondere Interregios)
minttürkis:	Regionalverkehr
lachsorange:	S-Bahn-Verkehr
lichtgrau:	universelle Wagen (z.B. Gepäckwagen)

Bis auf wenige Ausnahmen (S-Bahn-Loks / 234 304 mint) wurden die Lokomotiven im Rahmen der Produktfarben einheitlich rot lackiert, mit dem berühmten "Lätzchen" als weiße Kontrastfläche auf der Front. Das kam bei den Eisenbahnfreunden nicht immer gut an: Bei manchen Baureihen konnte das Lackierungsschema durchaus gefallen (Dieselloks der Baureihen V 60/100). Bei anderen wirkte es etwas unbeholfen

und unpassend – insbesondere, wenn älteren Baureihen eine geradezu ikonische Lackierung erhielten (BR 103 rot/beige, BR 110 blau). Bei Neubauloks wie der BR 120.1 ab 1987 war das anders. Die kannte man ja schließlich nur im "Lätzchen-Look".

Die Neulackierungen im Zuge von fristgemäßen Ausbesserungen zogen sich natürlich über Jahre hin. Besonders Ende der 1980er-/Anfang der 1990er-Jahre zeigten sich die Reisezugarnituren oft bunt gemischt in alten und neuen Farben. Zehn Jahre nach Einführung der Produktfarben hatte sich das neue Lackierungsschema aber weitgehend durchgesetzt. Bei einigen Aufnahmen handelte es sich um die erste Begegnung des Fotografen mit den neuen Farben aus den Jahren 1986/87, bei anderen war bereits die Zeit der Deutschen Bahn AG angebrochen (ab 1994), was man am neuen DB AG-Logo erkennen kann. Das Konzept der DB-Produktfarben blieb bei der Vereinigung der beiden deutschen Staatsbahnen erhalten bzw. wurde auch auf die Reichsbahn-Fahrzeuge übertragen.

Die Fahrzeuge von DB Regio sind seit 1996 in Verkehrsrot (RAL 3020) lackiert. In diesem Jahr ersetzte die Deutsche Bahn AG das ältere „Produktfarben“-System durch die heute bekannte einheitliche rote Lackierung.



Die Intercity-Wagen hatten anfangs ein orientrotes Fensterband, heute nur noch einen roten Streifen.

Die Interregios fahren bereits seit ihrer Einführung 1988 mit dem fernblauen Wagenmaterial.



Regional-Triebzug in
Minttürkis



Gepäckwagen in
Lichtgrau
Fotos: Sammlung
MEC Münster (4x)



S-Bahn-Wagen in
Lachsorange
Foto: Eisenbahnfoto-
graph



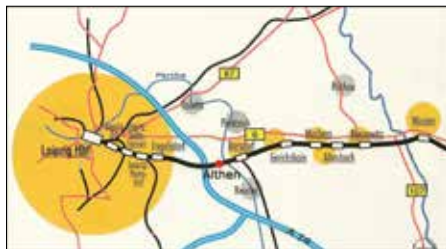
Serie: Die ersten öffentlichen Eisenbahnstrecken in deutschen Ländern

Nº 2: Die sächsische Dampfeisenbahn: Leipzig–Althen

Lothar Kuhne, Redaktion

Am 24. April 1837 ging der erste Abschnitt der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden in Betrieb. Von Leipzig bis Althen waren es nur 1,4 geographische Meilen (9,2 km), doch die Aktionäre der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE) wollten schnelle Erfolge und Dividende sehen. Das Datum war so gewählt, dass viele Gäste der jährlichen Leipziger Frühjahrsmesse an den Eröffnungsfahrten teilnehmen und zu Hause begeistert berichten konnten. Das Leipziger Tageblatt schrieb am 25. April 1837: „Gestern war der Tag erschienen, auf welchen so Manche, so viele Hunderte und Tausende lange gehofft hatten. An ihm fand früh um 9 Uhr die erste Fahrt eines mit Dampfwagen gezogenen Zuges von Leipzig nach Althen statt, an welcher nur das verehrte Directorium, die von demselben eingeladenen hohen Behörden und einige Andere mit einer Karte hierzu Beehrte Antheil nahmen. Es war ein festlicher Tag; ein Schauspiel der Freude und Hoffnung und Erwartung für Tausende, die aus der Stadt hinzueilten, um mitzufahren oder die Fahrenden zu schauen.“ An diesem Tag wollte man eigentlich schon bis Borsdorf fahren, doch die Brücke über die Parthe kurz vor Borsdorf war nicht rechtzeitig fertiggeworden. So kam das kleine abseitige Dorf Alten zu seinem Platz in den Geschichtsbüchern und zu einem Gedenkstein aus dem Jahr 1987.

Dem Direktorium der LDE stand seit ihrer Gründung im Jahr 1835 Gustav



Die heutigen Stationen zwischen Leipzig und Wurzen: Althen (roter Punkt) ist heute weder Bahnhof noch Haltepunkt. Als erste Endstation hatte sie rein taktische Bedeutung.

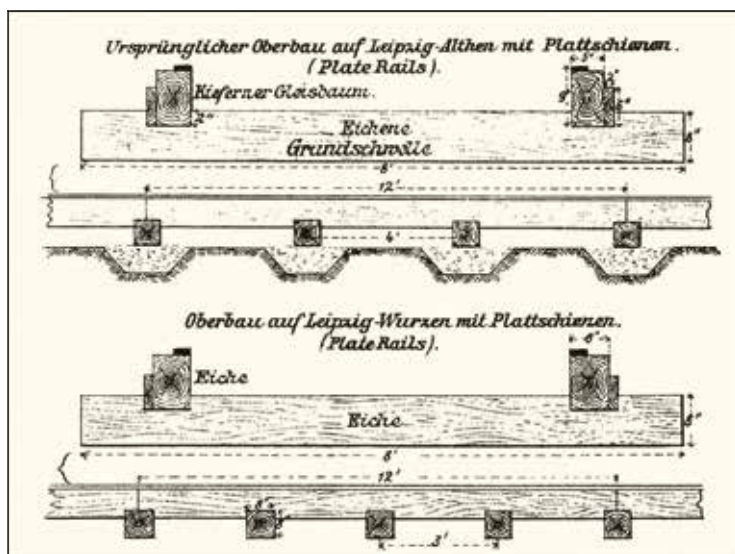
Grafik: Bildverlag Böttger GbR

Harkort (1795-1865) als Vorsitzender vor. An diesen Unternehmer und Bankier erinnert ein Denkmal auf dem Leipziger Hauptbahnhof. Die Oberbauleitung der Gesamtstrecke lag in den Händen von Ingenieur und Wasserbaudirektor Theodor Kunz (1791-1863). Ihm ist eine Ehrentafel am heutigen Bahnhof Dresden-Neustadt gewidmet. Für den Bauabschnitt Leipzig–Althen–Wurzen zeichnete der Ingenieur Hermann Köhler verantwortlich, der bereits Erfahrungen in England und Amerika gesammelt hatte. Für die zweigleisigen Erd- und Planumsarbeiten waren bis zu 7 000 Arbeiter im Einsatz. Für sie hatte Köhler 1837 erstmals eine Bahn-Hilfskasse angeregt, die der Unterstützung im Krankheitsfall diente (Vorläufer der BAHN-BKK, s. Seite 60).

Im November 1836 war in Leipzig bereits die erste Dampflok KOMET (B-n2) von der Firma Peter Rothwell & Co. aus Bolton/

Anfänglicher Oberbau der LDE zwischen Leipzig–Althen/Wurzen

Quelle: Civilingenieur, Jahrgang 1889, Tafel VI



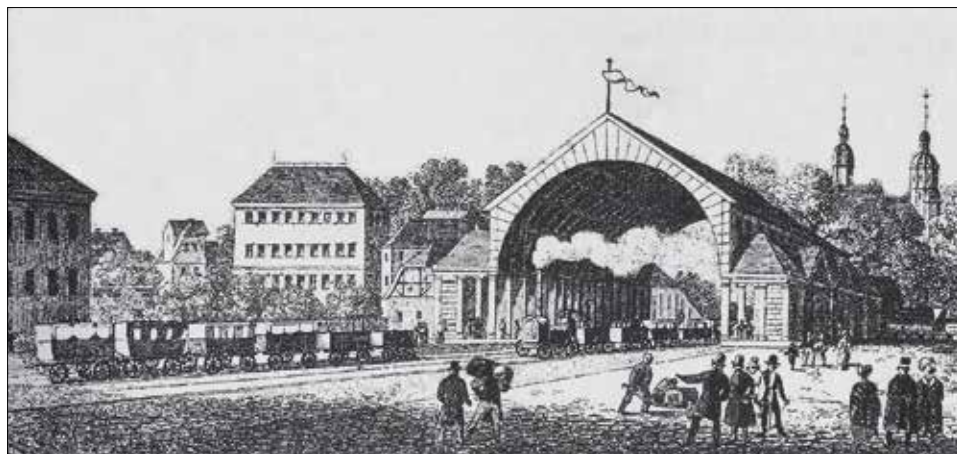
England eingetroffen. Sie war in 15 Kisten verpackt und wurde vom englischen Lokführer John Robson begleitet. Er baute sie in acht Tagen in Leipzig zusammen. Auf Böcken montiert, verhalf sie in den Wintermonaten zu ersten Einnahmen von Schaulustigen. Im Frühling kam sie auf die Gleise und absolvierte am 28. März 1837 ihre Probefahrt.

Man verlegte Querschwellen, darauf Gleisbäume (Längsbalken) mit Flach-/Plattschienen, laborierte aber bereits mit Pilzschienen, vorerst alles eingleisig in englischer Regelspur. Am Eröffnungstag standen zwei Lokomotiven, acht Personen- und ein Güterwagen zur Verfügung. Drei Personenwagen, anfangs noch Kutschen genannt, kamen aus Sachsen, die anderen aus Belgien bzw. England. Noch vor der Eröffnung des ersten LDE-Abschnitts entstand ab Januar 1837 in Leipzig eine Wagenbauanstalt unter der Leitung des Engländers Thomas Clarke Worsdell. Er war mit Frau und drei Kin-

dern nach Leipzig übersiedelt, kehrte aber 1841 nach Liverpool zurück.

Am 11. April 1837 traf die zweite Lokomotive BLITZ (B-n2) der Firma Rothwell & Co, zerlegt in Leipzig ein und wurde etwas überstürzt in zwei Tagen montiert. Sie zog am 24. April den Eröffnungszug von Leipzig nach Althen mit ca. 50 km/h. Stündlich pendelte dieser Zug mit acht Personenwagen hin und her. Dabei war die Strecke von Wurzen bis Dresden noch nicht einmal komplett nivelliert. Erst am 14. Juni 1837 hatte die LDE das gesamte notwendige Land in ihren Besitz gebracht. 3 920 Parzellen von 1 207 Eigentümern waren mühsam erworben worden.

Die Personenwagen waren in drei Klassen eingeteilt. Nur die 1. Klasse hatte Glasfenster, die 2. Klasse Leinwandvorhänge und die 3. Klasse war gänzlich offen. In der 1. und 2. Klasse zeichneten sich schon die ersten Standards ab. Jedes Abteil hatte sechs bzw. acht Sitze, so wie heute noch. Die 3. Klasse war aller-



Der erste LDE-Bahnhof in Leipzig um 1839

Sammlung: Prof. Berger

dings sehr spartanisch. Hier gab es vier Längsbänke für insgesamt 36 Personen. Außerdem hatte jeder Wagen außen an der Stirnseite einen offenen Sitz für den Bremser, der nach Pfeifsignalen der Lok die Handbremse anzog oder löste. Durchgehende Bremsleitungen kamen erst viel später. Die nummerierten Papier-Fahrkarten (Billets) hatten die gleiche Farbe wie die Personenwagen der jeweiligen Klasse. So entstanden die Farben der späteren edmonsonschen „Pappdeckel“. Einen eigentlichen Fahrplan gab es auch noch nicht. Die Abfahrtszeiten wurden in der Presse bekanntgegeben. Neben den Lustfahrten mit Ausflugszügen, verkehrten noch Test-, Material- und Personalzüge.

Am vorläufigen Endpunkt in Althen entstand im „Nichts“ eine große mobile Holzkiste als Wartesaal und Restauration, daneben zwei einstöckige Fachwerkbauten für Portier und Akzise-Einnehmer sowie ein Kohlenschuppen.

Die Längsbalken im Oberbau bewährten sich nicht, denn sie wurden durch

die eingesogene Sommerhitze und den auswalzenden Effekt der Lokomotiven dergestalt verlängert, dass sie hart aneinander stießen und alle zwei bis drei Tage freigesägt werden mussten. Die Schienen kamen alle noch aus England, das Klein-eisen steuerten sächsische Metall-Werke bei. Für die Signalgebung und die Bewachung von Wegübergängen gab es allein zwischen Leipzig und Althen 32 Bahnwärter. Die ersten Schrankentypen sperrten nicht die Straße, sondern das Gleis. Vor jeder Zugfahrt musste die Gleisschranke geöffnet werden. Zur Sicherheit fuhren die Züge auf Zeitabstand.

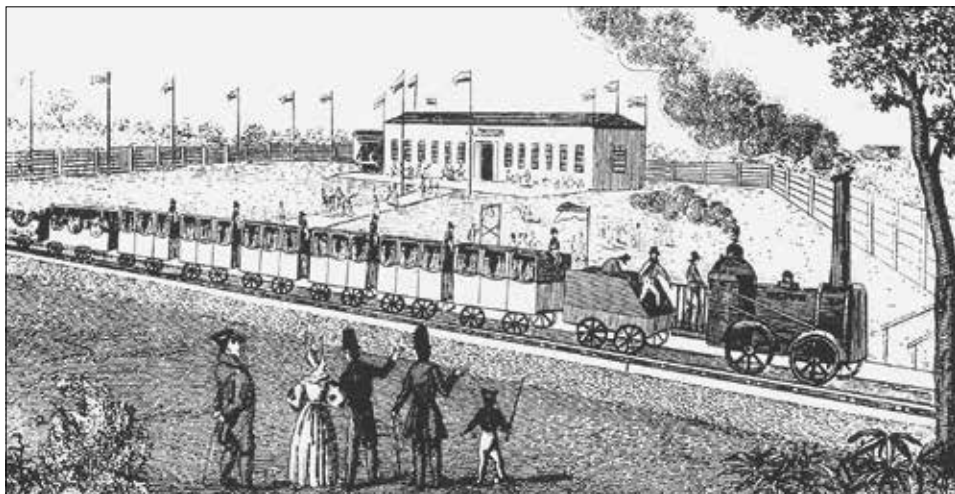
Dieser erste, unspektakuläre Abschnitt von Leipzig bis Althen war dahingehend bedeutend, dass er als Pilot-Projekt für die Erbauer und die Fahrgäste wirkte. Er stärkte das Vertrauen in das neue Verkehrsmittel Eisenbahn und bildete einen Stamm an Betriebspersonal heran, während die Bauarbeiten in Richtung Wurzen weitergingen. Bis Althen fuhren insgesamt 68 310 Personen

und zurück 64 591, verteilt auf 501 Fahrten an 121 Tagen. Wenige „Waarenzüge“ verkehrten nur nach Bedarf, denn für den Güterverkehr fehlten noch das Aufkommen und der Wagenpark. Nach einem halben Jahr höchster Geschäftigkeit verfiel Althen wieder in die Bedeutungslosigkeit, denn ab 12. November 1837 fuhr man schon bis Gerichshain (km 14,9) und setzte die mobile Holzkiste von Althen um. Bei Machern lief bereits seit 1. März 1836 die erste Großbaustelle. Ein Einschnitt von 3,1 Kilometern Länge und elf Metern Tiefe musste (gleich zweigleisig) von Hand gegraben werden, um die Neigung auf 1:200 zu begrenzen. Mehr schafften die B-gekuppelten Lokomotiven damals noch nicht. Erst am 11. Mai 1838 wurde Machern (km 17,7) erreicht. Nachts ruhte der Dampfbetrieb, doch mit Pferden transportierte man Holz, Kohle und andere Rohprodukte auf dem neuen Schienenstrang.

Ziemlich zeitgleich begann der Streckenbau auch von Dresden(-Neustadt) aus. Er stand unter der Leitung von Stephan Benedict Buchler vom Eisenbahnkomitee aus Chemnitz. Ab dem 19. Juli 1838 fuhr ein Dampfwagenzug zwischen Dresden und (Radebeul-)Weintraube (8,1 km) hin und her. 3 199 Billets wurden bereits am ersten Tag verkauft. Ab 16. September 1838 fuhr man von Weintraube weiter über Coswig (b Dresden) bis zum Bahnhof Oberau (Tunnelbeginn). Am 1. April 1839 waren der letzte Abschnitt Oberau (Tunnel fertig)–Riesa und die Gesamtstrecke von 15 ½ geographischen Meilen (115,5 km) fertiggestellt. Die LDE war damit die längste kontinentaleuropäische Eisenbahn ihrer Zeit. Sie markierte den Übergang vom Experiment zum großflächigen Eisenbahnbau und setzte wirtschaftliche Impulse.

Am 7. und 8. April 1839 fand die feierliche Gesamteröffnung statt. Drei Festzüge fuhren am 7. April von Leipzig nach Dres-

Die Interimsstation mit Behelfsbahnsteig in Althen Mitte 1837– hier die Abfahrt des Dampfzuges zurück nach Leipzig
Quelle: Wikipedia



den und am 8. April von Dresden nach Leipzig zurück. Die Fahrzeit betrug etwas mehr als drei Stunden. Am 8. April nahmen der sächsische König und seine Entourage teil. Jeder Zug fuhr mit zwei Lokomotiven, weitere waren als Reservemaschinen an den Zwischenstationen platziert. Ab 9. April 1839 verkehrten fortan zwei öffentliche Personenzüge von Leipzig nach Dresden und umgekehrt mit einer Fahrzeit von drei Stunden und 40 Minuten. 16 Lokomotiven, 87 Personen- und 47 Güterwagen standen jetzt zur Verfügung, darunter auch die von Andreas Schubert in Übigau gebaute erste sächsische Dampflokomotive SAXONIA (B1 n2). In der Regel blieb eine Maschine 6-8 Tage im Einsatz, dann folgte eine Restauration. Auch durfte eine Maschine in Personenzügen nur neun Wagen ziehen, in Güterzügen maximal acht Wagen á 80 Zentnern.

Gleich nach der Gesamteröffnung begann der zweigleisige Ausbau, der bereits am 1. Oktober 1840 beendet war. Parallel dazu entstanden feste Bahnhofsgebäude, Bahnwärter-Unterkünfte und

Werkstätten für Neubau und Reparatur. Im Jahr 1839 benutzten insgesamt 411 531 Personen die LDE, 1863 waren es schon 1 228 004. Der Güterverkehr machte anfangs nur ca. acht Prozent der Einnahmen aus. Er entwickelte sich langsam, aber zunehmend, denn die Wagenbauanstalt der LDE in Leipzig stellte inzwischen gedeckte Güterwagen und Wagen für Pferdefuhrwerke (Rollende Landstraße) her. Man produzierte sogar schon für fremde Bahnen. Am 1. September 1840 wurden optische, zweiflügelige Telegraphen eingeführt. Elektrische Läutewerke gingen 1861 in Betrieb. Nach weiteren 15 Jahren und langen Verhandlungen wurde die liquidierte LDE schließlich verstaatlicht. Am 1. Juli 1876 ging sie als letzte große Privatbahn an den sächsischen Staat über. Sie unterstand nun der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden. Fortan sprach man von der sächsischen LD-Linie. Nach englischem Vorbild wurde sie noch bis 1884 im Linksbetrieb befahren.

Serie: Die (letzte) Geschichte unserer BSW-Hotels:

BSW-Hotel Ahlbeck

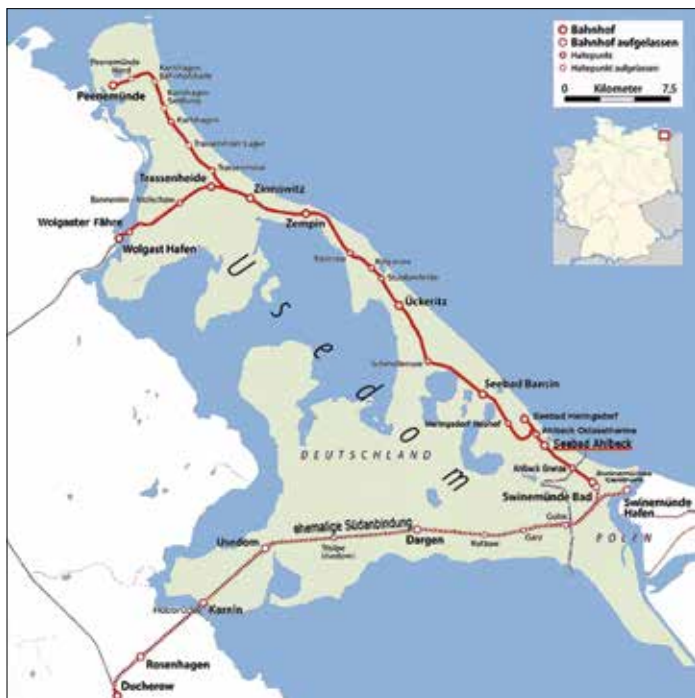
Redaktion

Das Seebad Ahlbeck ist eines der sogenannten Kaiserbäder. Der Ortsname leitet sich vom kleinen Bach „Beek“ ab, in dem es früher reichlich Aale gab. Die ersten Badegäste kamen 1852 nach Ahlbeck. Der Ort liegt ganz im Südosten der Ostseeinsel Usedom, nur wenige Kilometer von der polnischen Grenze und der Stadt Świnoujście (Swinemünde) ent-

fernt. Bis 1945 war Swinemünde deutsch. Bereits seit 1876 war sie Endstation der eingleisigen Hauptbahn (Berlin)–Duchelow–Swinemünde, die über die Karniner Hubbrücke führte. 1894 wurde die Strecke bis Heringsdorf (über Ahlbeck) verlängert. Diese Südanbindung Usedom war die kürzeste Verbindung von und nach Berlin. Der Bahnhof Ahlbeck eröffnete aber erst

Streckenkarte

Quelle: www.bahndampf.de/reisen/usedom



1906. Zwei Jahre später folgte der zweigleisige Ausbau dieser sogenannten „Kaiserbahn“.

Im Juni 1911 wurde die Nebenbahn Heringsdorf–Wolgaster Fährer eröffnet.

Damit konnte man nun Ahlbeck auch von Norden her per Eisenbahn erreichen. 1945 wurde die Südanbindung zweifach unterbrochen, erstens durch die Sprengung der Karniner Hubbrücke und zweitens durch



Ansichtskarte von 1928, Verlag Sigmund Weil, Stettin



Empfangsgebäude Bahnhof Ahlbeck Straßenseite 2013

Foto: Niteshif

die Grenze Deutschland–Polen. Der Streckenabschnitt Swinemünde–Ahlbeck wurde abgebaut. Der Bahnhof Ahlbeck konnte somit nur noch von Norden, von Wolgaster Fähre her, angefahren werden. Und so ist es heute noch, obwohl man immer mal wieder über den Wiederaufbau der Südanbindung diskutiert. Der Neubau, insbesondere der Karnimer Hubbrücke, war und ist zu teuer.

1990 wurde der Güterverkehr eingestellt und 1992 gar die Streckenstilllegung erwogen. Die Deutsche Bahn AG rettete 1994 die Eisenbahn auf Usedom durch eine Ausgründung der Usedomer Bäderbahn (UBB). Statt lokbespannten Zügen verkehrten ab 1. Januar 1995 nur noch Schienenbusse der Baureihe 771/772 (Ferkeltaxen). Von Seebad Ahlbeck bis Ahlbeck Grenze gab es 1997 ein Streckenneubau Richtung Polen (2,4 km), der 2008 nochmals bis Świnoujście Centrum (1,5 km) verlängert wurde. Extra dafür gründete sich die polni-

sche Tochterfirma UBB Polska (UBBP). Der Fuhrpark der UBB wurde seit 2000 schrittweise auf Dieseltriebwagen der Baureihe 646 (Stadler) umgestellt.

Das BSW-Hotel liegt in einem Kiefern-hain etwa einen Kilometer vom Bahnhof und vom Ortszentrum entfernt. Zum Ostseestrand sind es nur 150 Meter und in 20 Minuten schlendert man gemächlich zur Seebücke. Auf dem Hotel-Gelände stand von 1960 bis 1992 das Kinderferienlager „Geschwister Scholl“ des Reichsbahnausbesserungswerkes Stendal. Anfang 1993 gab es die ersten Modellentwürfe für das heutige BSW-Hotel. Im April 1993 wurde mit dem Abbruch der alten Bausubstanz durch die Firma Koch aus Wolgast begonnen. Am 13. Februar 1995 startete der Neubau des Hotels durch die Firma Strabag Hoch- und Ingenieurbau AG NL Güstrow. Bauherr war das Bahn-Sozialwerk (BSW), das bereits nach 16 Monaten, am 1. Juli 1996, die ersten Gäste begrüßen konnte.



Hotelleiter André Budeus 2022 an der neu gestalteten Rezeption. Foto: Stiftungsfamilie

2012 bekam das BSW-Hotel vom Deutschen Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA) drei Sterne zugesprochen. Nach fast 25 Jahren, noch während der Coronazeit, begann eine Grundsanierung. Es wurde in den Rohbauzustand zurückversetzt und in zehn Monaten wieder betriebsfähig hergerichtet. Die Grundrisse veränderten sich und zusätzliche Anbauten wie Balkone, erweiterter Haupteingang, Sauna und Restaurantterrasse entstanden. Am 1. Juli 2022 war Wiedereröffnung. Das BSW-Hotel verfügt nun über 148 Gästebetten in 74 Zimmern. Es beschließt hier in Bahn&Modell den Reigen unserer elf BSW-Hotels.

KONTAKT:

Heimstraße 12

17419 Seebad Ahlbeck

Tel.: 038378 570

E-Mail: ahlbeck@stiftungsfamilie.de

BSW-Hotel Ahlbeck Drohnenansicht

Foto: Stiftungsfamilie



Eisenbahn-Medien: Gedicht

Der Eisenbahn-Erzkönig

Wer donnert so spät durch Wind und Nacht?
Es ist als Lz eine alte P 8
mit Linksaußen Karl und Meister Bogumil,
die Hände an Regler und Bremsventil.

Bei Karl hat die Arbeit nun bald ein Ende,
denn morgen bekommt er die erste Rente.
Er denkt an das Geld und schaut aus dem Fenster
und sieht vor Aufregung lauter Gespenster.

„Bogumil“, ruft er ziemlich verstört,
„da vorne steht eine Weiche verkehrt!“
Der Lokführer spricht wie ein alter Husar:
„Die schneiden wir auf, das ist doch ganz klar!“

Da hört man Karls heisere Stimme knarren:
„Jetzt ham wir ein Lichtsignal überfahren!“
Doch Bogumil tröstet so gut wie er kann:
„Das war ja erloschen; das geht uns nichts an!“

„Dort vorne“, krächzt Karl und wird kreideweiß,
„da fehlt ja schon wieder ein Stückchen Gleis!“
„Reg dich nicht auf, das hat keinen Zweck.
Ein Satz – und wir gleiten darüber hinweg!“

„Lokführer Bogumil, mir wird ganz bang;
jetzt naht sich ein offener Bahnübergang.
Gott steh mir bei! Was hört da mein Ohr?
Da kam doch ein Schrei aus den Rädern hervor!“

„Sei ruhig, Geselle, das war nur der Wind!“
Und innerlich denkt er: Wie herrlich der spinn!
Doch ganz in der Nähe vom Schienenstrang,
da zieht sich die Trasse der Kleinbahn entlang.

„Bogumil, öffne den Regler noch mehr! –
Es schleicht uns die Konkurrenz hinterher!“
Doch Bogumil tröstet: „Das sieht ja ein Blinder:
Bei uns steckt ganz anderer Bums dahinter!“

Mit einem Mal fängt der Karl an zu johlen:
„Jetzt will uns die Kleinbahn überholen!“



Passend zur Nachdichtung ein KI-generiertes Bild mit P8 (38 2267) bei Gewitter

Dem Heizer war es schon lang nicht geheuer.
Er schmeißt die Kohlen wie toll auf das Feuer.

Dem Lokführer graust, er gibt volle Kraft:
„Karl, halte aus, bald hast du´s geschafft!“
Die Lok bläst ab, und das Triebwerk kracht,
so rast das Ungetüm durch die Nacht,
kann mit letzter Kraft in den Lokschuppen fahren,
doch die Rente von Karl kann der Staat sich sparen.

(Ballade frei nach Johann Wolfgang von Goethe
von Wilfried Rettig für die Bergfestzeitung Hochschule
für Verkehrswesen Dresden 1964)

Redaktion:

Das Goethe-Original besteht aus acht Strophen mit jeweils vier Versen. Unser Eisenbahn-Erzkönig hat zehn Strophen, wobei die letzte etwas über den Paarreim hinausschießt, aber auch mit dem Tod des Schutzbefohlenen endet.

„Ehre, wem Ehre gebührt – Band II“ Die „Verdienten Eisenbahner der DDR“ von 1960-1969

von Olaf Storeck, 402 Seiten, div. s/w- und Farb-Abbildungen/Fotos, Hardcover-Einband, Format 295 x 205 mm, Eigenverlag (dr-db Media) Leipzig, ISBN 978-3-9826451-2-4, € 45.-

Helga Kuhne, Dresden – Redaktion

Nach nur neun Monaten folgt dem Band I (s. Heft 55, Seite 83 ff) nun der Band II dieses opulenten, auf vier Bände angelegten Werkes. Es sind sogar noch 32 Seiten mehr geworden als im Band I, denn der Zeitraum umfasst diesmal nicht neun, sondern zehn Jahre. Die 1960er Jahre waren geprägt vom Mauerbau und der Abkehr vom deutschen Einheitsgedanken. Die Auszeichnung „Verdienter Eisenbahner der DDR“ wurde jeweils am „Tag des deutschen Eisenbahners“ verliehen, der auch bald nur noch „Tag des Eisenbahners“ hieß. Der folgende Inhalt über die Geehrten der Jahre 1960-1969 ist schon sehr speziell, doch wenn man sich darauf einlässt, vermittelt auch dieser Band interessante Fakten zum Zeitgeschehen, zum Zustand der Deutschen Reichsbahn und zum Werdegang der Ausgezeichneten und manch einer findet eine Kollegin, einen Kollegen oder seinen Vorgesetzten wieder. Wer in das Auszeichnungsprozedere tiefer einsteigen will, liest in den ersten 25 Seiten des Buches von der vorgeschriebenen Gestaltung der Urkunden und Mappen und vernimmt erstaunt, dass es auch Trägerkarten- und -ausweise gab. Auf Seite 26 folgt zwar die Überschrift „Die Geehrten der Jahre 1960-



1969“, doch auf den nächsten zehn Seiten werden erst mal die neue Uniformordnung von 1957 und die Schulterstücke der Jahre 1958 und 1960 vorgestellt. Dann, auf der Doppelseite 38/39, geht es richtig los. Weiß auf mittelblauen Hintergrund folgt die erste Ehrentafel mit den Namen der Geehrten des Jahres 1960. Anschließend werden diese einzeln vorgestellt. Weitere zehn solcher Ehrentafeln mit mehr oder weniger Text zu den Geehrten folgen bis zur Seite 383.

Blättert man weiter in dem Werk, sucht vielleicht nach vertrauten Gesichtern, bleibt man alsbald bei Namen und Fotos hängen. Auf den Seiten 41/42 zum Beispiel wird Erich Böhme (geb. 1912) vorgestellt, der im Chefredakteur des SPIEGELS einen bekannteren Namensvetter im Westen hatte. Unser Erich Böhme bekam den „Verdienten Eisenbahner der DDR“ im Jahr 1960. Er war Streckenwärter in der Bahnmeisterei Freiberg (Sachs) und hatte durch eine fortschrittliche Methode die Zeitdauer

der Durcharbeitung der Gleise in seinem Bereich wesentlich verkürzt. Auf dem Foto unten sieht man ihn reichlich mit Orden bestückt. Das Buch greift damit 14 Jahre voraus, denn eine Auszeichnung folgte der anderen und erst 1974 bekam Erich Böhme auch die höchste Auszeichnung der DDR, den Karl-Marx-Orden. Große Geschichte wird bemüht, denn den Karl-Marx-Orden bekamen 1974 auch die Staatsmänner Leonid Breschnew, Josip Broz Tito und Willy Stoph sowie mein Lieblingsschriftsteller Erwin Strittmatter.

Mit Siegfried Demuth, Politeiler der Rbd Magdeburg, geht es in diesem Stil gleich auf den Seiten 44-46 weiter. Mit ihm in einem losen Zusammenhang wird ein Spionageprozess von 1954 vorgestellt, der mit

Erich Böhme 1974 schon mit Karl-Marx-Orden auf linker Brust ganz oben – Zu besonderen Anlässen (wie Tag des Eisenbahners) waren mit der Uniform alle Orden und Ehrenzeichen zu tragen. Sammlung: O. Storeck



der Todesstrafe der Hauptangeklagten endete. Einer davon war Ewald Misera, Disponent in der Oberzugleitung der Rbd Berlin.

Auch Dr. Alexander Gusinde gehörte noch zu den Geehrten des Jahres 1960 (Seite 50). Er war Direktionsarzt im Medizinischen Dienst des Verkehrswesens im Rbd-Bezirk Cottbus. Er hatte zur Reorganisation des Rettungsdienstes bei der Deutschen Reichsbahn erfolgreich geforscht und publiziert. Er ersetzte den 50 Kilogramm schweren Rettungskasten im Arztwagen durch einen gleichwertigen Rettungsrucksack, der nur zehn Kilo wog und von einer Person auch zu Fuß mitgenommen werden konnte.

Auf der Ehrentafel 1967 fällt mir Alfred Strobel (1902-1983) auf. Bis 1968 war er Amtsvorstand des Reichsbahnamtes Zwickau und schon zu Lebzeiten eine Legende. Er war ein proletarischer Haudegen, mit Leib und Seele Eisenbahner und 1945 ein Mann der ersten Stunde. Um ihn rankten sich Anekdoten und seine Versprecher wurden zu geflügelten Worten, zu „Strobolitäten“ eben. „Indien, den Indianern.“ war eine davon. Oder zum Frauentag: „Wir müssen uns mehr auf die Frauen legen.“ Diplomatie war überhaupt nicht seine Sache, weshalb er immer wieder aneckte. Auch hatte er keinen akademischen Grad und keinen Berufsabschluss, allein die Fahrdienstleiterprüfung qualifizierte ihn. Einem Journalist antwortete er: „Ich absolvierte nur die Universität des Lebens.“ Vielleicht gerade deshalb belegte das Rba Zwickau im Rbd-Bezirk Dresden in 17 von 24 Quartalen den ersten Platz im sozialistischen Wettbewerb.

Einer der „Verdienten Eisenbahner der DDR“ des Jahres 1969 war auch mein Chef Reiner Enders (1937-2012). Sein Werdegang ist höchst aufschlussreich und symptom-

matisch: Schlosserlehre, Direktstudium der Eisenbahnmaschinentechnik an der Ingenieurschule für Eisenbahnwesen Dresden, Fernstudium in der Fachrichtung Verkehrsmaschinentechnik an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in Dresden, Vertreter des Abteilungsleiters M-Tb in der Rbd Dresden, ein Jahr hauptamtlicher Parteisekretär, ab 1967 Vorsteher des größten Bahnbetriebswerkes der Deutschen Reichsbahn, dem neu gebildeten Bw Dresden mit fast 2 000 Beschäftigten. Gerühmt wurde sein ruhiger und freundlicher Umgang mit den Kollegen. Auf Empfehlung des damaligen Präsidenten der Rbd Dresden Werner Löscher wurde Enders langfristig auf höhere Aufgaben vorbereitet. Er wurde Verwaltungsleiter Maschinenwirtschaft und anschließend Vizepräsident für Ökonomie in der Rbd Dresden. 1987 stieg Enders vom Hauptverwaltungsleiter M zum Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn auf. Ab Mitte 1988 war er dann Stellvertreter des Generaldirektors für den Bereich Transport. Dann kam die politische Wende und er wurde im April 1991 durch Hermann Wolters, Frankfurt am Main, abgelöst. Da war Reiner Enders gerade mal 54 Jahre alt. Auf seine Erfahrung als hochqualifizierter Eisenbahner wurde zukünftig verzichtet. Obendrein wurden ihm lediglich die letzten zwei Dienstjahre anerkannt. Dagegen erhob er Einspruch und bekam vor Gericht fast alle Jahre wieder zugestanden. Die sogenannte Staatsnähe war das Totschlagargument der Wendezeit. Es traf viele Führungskräfte der Deutschen Reichsbahn, obwohl sie in der Regel von der Pike auf gelernte Eisenbahner waren.

Auch im Band II war der Autor auf Archivmaterial, Zeitungsberichte, Weggeführten oder den Zufall angewiesen. Mal

gab es zu den Geehrten nur wenige Zeilen, mal mehrere Seiten zu berichten. 1962 z.B. sind auf den Seiten 116 und 143 sieben „Minimalisten“ mit nur jeweils vier bis fünf Zeilen verzeichnet. Denen stehen 1961 Karl Hetz (Präsident der Rbd Halle) und 1962 Renate Fölsch (Präsidentin der Rbd Schwerin) mit je acht Seiten gegenüber. Hier wäre Weniger vielleicht mehr und angemessener gewesen.

Insgesamt ist dieses Buch ein verknapptes Geschichtskompendium, das das Geschehen bei der Deutschen Reichsbahn und weit darüber hinaus an Einzelpersonen sichtbar macht. Fast jeder Text der Ausgezeichneten ist interessant, lässt politische Rückschlüsse zu und steht im Kontext seiner Zeit. Vom einfachsten Eisenbahner bis zum Generaldirektor reicht die Palette der Geehrten und verdeutlicht damit, dass es bei der Auszeichnung „Verdienter Eisenbahner der DDR“ nicht nur um berufliche Spitzenleistungen, sondern hauptsächlich um den Menschen in seinem beruflichen Umfeld ging. Manche Texte wirken aber wie aus einer anderen Welt, denn sie spiegeln die Staatsräson der DDR sehr deutlich wider, heute allerdings mit freien, journalistischen Anmerkungen.

Der Umschlag dieses Bandes II ähnelt sehr dem des ersten Bandes. Nur wer genau hinschaut, entdeckt, dass sich die blaue Farbe des inneren Rahmens aufgehellt hat. In eine hellere Zukunft soll dieses Detail symbolisieren. Ist das so? Auch ich wünsche dieser Buchreihe weiterhin viel Erfolg und freue mich bereits auf Band III und IV.

Bestellung unter: 0341-33743126 oder info@dr-db.media sowie auf der Webseite www.dr-db.media“



Kantinengeschichten

Tatsachen und Halbwahrheiten, erzählt im Bahnbetriebswerk Berlin-Schöneeweide

von Jan Lukow, 160 Seiten, 140 Abbildungen und Fotos, Hardcover-Einband, Format 225 x 290 mm, Verlag Nord Süd Express GmbH Hattenhofen 2025, ISBN 978-3-949665-31-8, € 36,95

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

Wer ein Eisenbahnbuch erwirbt, beginnt normalerweise mit den Bildern und ihren Texten und widmet sich als nächstes den Unfällen, Unregelmäßigkeiten und Anekdoten. Das vorliegende Buch enthält ausschließlich derartige Ereignisse von der Nachkriegszeit bis nach der Wende, vom Autor in jahrelanger

Fleißarbeit gesammelt und bearbeitet. Erzählt werden sie von „Macke“, einem lokfahrenden Berliner Urgestein am „Spinner- oder Lügentisch“, den es in fast jedem Bahnbetriebswerk (Bw) gab. Alle Anekdoten haben sich tatsächlich ereignet, wurden aber vom Erzähler entsprechend ausgeschmückt und lassen sich schmunzelnd lesen.

Vorrangig in der Berliner Gegend handelnd, kannte „Macke“ aber auch Geschichten aus anderen Reichsbahndirektionen. Da die Streiche im Kollegenkreis nie fotografisch dokumentiert wurden, hat der Autor zu jeder Geschichte ein oder mehrere Bilder ausgewählt, um sich die Situation besser vorstellen zu können. Viele ehemalige Eisenbahner werden sich selbst an ähnliche Späße erinnern. Wer nicht zur blau uniformierten Zunft unter dem Flügelrad gehörte, denkt sicher sofort an die im Buch vorkommenden Nahrungs- und Genussmittel, die es in jeder VEB-Kantine gab. Gewürzt werden die Anekdoten mit eingefügten Sprüchen wie „Wenn der Fahrplan Gesetz wäre, dann wären wir alle hier Gesetzesbrecher“. Völlig ungewohnt hat der Buchbinder sogar ein Lesebändchen wie im Gesangbuch angeheftet, damit man seine Lesestelle schnell wiederfindet.

Fazit: Ein Eisenbahnbuch, welches den Reichsbahn-Betrieb aus völlig anderer Perspektive zeigt und sich sehr unterhaltsam liest. „Macke“ hätte bestimmt noch einiges auf Lager...

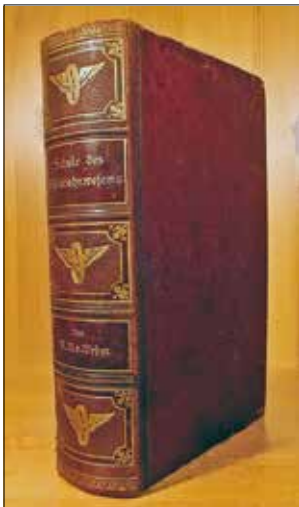
Das Buch ist auf der Webseite <https://www.nordsuedexpress.de> oder per E-Mail info@nordsuedexpress.de unter Bestell-Nº 201006 zu ordern.

„Die Schule des Eisenbahnwesens“

von Max Maria von Weber
 Erstausgabe 1857: 292 Seiten, 90 Abbildungen, Verlagsbuchhandlung von J. J. Weber in Leipzig,
 Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage von 1862: 334 Seiten, 97 Abbildungen; ledergebundenes Buch
 Nachdruck der 2. Auflage von 1862 als Taschenbuch: Hansebooks GmbH, Nordstedt 2016, ISBN-10: 3742861417, ISBN-13: 978-3742861412, € 26,90

Lothar Kuhne, Dresden – Redaktion

Max Maria Freiherr von Weber (1822–1881) war der Sohn eines berühmten Vaters, des Freischütz-Komponisten Carl Maria von Weber. Max Maria beschäftigte sich nicht mit der Tonkunst, sondern mit der frühen Eisenbahn. 1842–1849 sammelte er Erfahrungen beim Bau und Betrieb der Leipzig-Dresdner-Eisenbahn, der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn,



Buchrücken der 2. Auflage von 1862, in Leder gebunden



den Köln-Bonner Eisenbahnen und der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn. Als sächsischer Eisenbahndirektor ab 1850 fasste er das Wissen seiner Zeit zum Schienentransport in „Die Schule des Eisenbahnwesens“ zusammen. Dieses Werk enthält kurze Abrisse zur Geschichte, Technik, Administration und Statistik des frühen Eisenbahnwesens. Es wird ganzheitlich in zwölf Kapiteln behandelt: Geschichte der Eisenbahnen, Charakteristische Formen des Eisenbahnwesens, Bau der Eisenbahnen, Oberbau, Betriebsvorschriften, Signale, Stationen, Locomotiven, Personenwagen, Güterwagen, Administration und Statistische That-sachen. In weiteren literarischen Werken entdeckte er, nach dem Urteil seiner Zeitgenossen, die Poesie der Schiene.

Dem Zeitgeist geschuldet ist seine sonderbare Definition der Eisenbahn:
 „Eine Eisenbahn ist eine Straße, auf der sich die Fuhrwerke nicht beliebig auf al-

len Stellen ihrer Breite, sondern auf festbestimmten Spuren bewegen.“

Noch vergleicht er deutsche Eisenbahnen mit den Vorreitern in England, Frankreich und Belgien. Dabei fühlt er sich oft als Zwerg unter Riesen, sicher auch wegen der begrenzten Ausdehnung der Eisenbahnstrecken in den damaligen deutschen Kleinstaaten. Die Einführung der roten Mütze (Aufsicht) geht auf seine Anregung zurück. Die Lokomotivführer

verdanken ihm die geschlossener Führerhäuser.

Fazit des Buches: Die Anfänge der Eisenbahnen zu verfolgen, ist durchaus reizvoll. Allerdings sollte man auch Zeit und Muße für die teilweise ausschweifenden Texte mitbringen.

Digitalisat im Internet nachzulesen unter:
<https://archive.org/details/dieschuledeseis-00webegoog>

Post

Lutz Habrecht, Berlin, per E-Mail zu Heft 55, Seite 18, links oben: In dem Satz beginnend mit „Damit entfällt die Umleitung“ steckt ein Irrtum drin. Bereits 1951 war klar, dass keine DDR-Inlandszüge auf Fernbahnhöfen enden und beginnen, die in den Berliner Sektoren der Westalliierten liegen. Das wurde auch konsequent praktiziert. Der 13. August 1961 ist kein Bezugspunkt in dieser Sache. Das für viele Betroffene schwer Begreifbare ist vielmehr, dass erst so spät nach der Grenzöffnung 1989 angefangen wurde, die Dresdner Bahn wieder

herzurichten. Seit dem Zeitpunkt der Eröffnung von Berlin Südkreuz bis jetzt mussten Fern- und Regionalzüge über die Anhalter Bahn bis zum Außenring, dort ostwärts, dann erst ab Kreuz Glasower Damm auf die Dresdner Strecke fahren. Dieser Umweg kostete für die Berufspendler zwei mal 20 Minuten täglich. Indes – kein Zugverkehr störte das Lichtenrader Vorortidyll (im ehemaligen Westberlin, die Redaktion).

Der Satz muss richtig heißen: „Damit entfällt die Umleitung über die Anhalter Bahn, die seit der Wende notwendig war.“



Das ist uns bei der Dresdner Bahn erspart geblieben. Grafik: L. Handler

Unsere BSV-Gruppen



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

Eisenbahn-Historie

Bereich Eisenbahn-Geschichte (EG)

Bereichsbeauftragter: Lars Naumann, Gera (kommissarisch), s. o.

Adorf

(Vogtl)

Bw Adorf, Leiter: Peter Grunenberg, 0179-2384048
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, - Servicebüro: Leipzig

Großvoigtsberg/ Nossen

Museumsbahnhof Großvoigtsberg/Bw Nossen, Leiter: Mario Elsner
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, 05731-1531051, 0175-7130608, wilfried.rettig@gmx.de - Servicebüro: Hannover
- Stadtdendorf** Fahrkartensammler - 70 Förderer in ganz Deutschland sammeln alles rund um die Fahrkarten, Leiter: Bernd Schmidtke, 05532-4070, b.schmidtke@t-online.de - Servicebüro: Hannover
- Stuttgart** VT 12 „Stuttgarter-Rössle“, Leiter: Marcus Herold 07154-7340, 0160-97486427, marcus.herold@deutschebahn.com - Servicebüro: Stuttgart
- Zwickau (Sachs)** Eisenbahntradition Zwickau, Leiter: Uwe Böttcher, 0375-797483, eisenbahntradition_zwickau@t-online.de - Servicebüro: Leipzig

Bereich Eisenbahn-Fahrzeuge und -Technik (ET)

Bereichsbeauftragter: Manuel Seidel, Berlin, m.seidel@oderlandbahn.com, 0176-20327054

- 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, Leiter: Lutz Tannigel (s. Folgegruppe) - 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	Dampflokclub Gera (DLC), Leiter: Bernd Seidel, 0160 97465063 - Servicebüro: Leipzig
Koblenz	Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge im DB Museum Koblenz, Leiter: Wolfgang Ihrlich, 0261-3961339, wolfgang.ihrlich@deutschebahn.com, www.dbmuseum-koblenz.de - Servicebüro: Duisburg
Korbach	Eisenbahnfreunde Korbach-Arolsen, Leiter: Ralf 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 Lokpflegegruppe V 200 002 Nürnberg, Leiter: Thomas Obert,
0170-914 1090 – 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: Peter Grunenberg, Adorf (Vogtl)

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

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

Langenau IG Freunde der Eisenbahn Langenau,
(Erzg.) 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, innerhalb der BSW-Gruppe
Bahnstromanlagen S-Bahn Berlin (s.o. Bereich ET), Leiter: Holger Prestin,
030 6311244, 0162 9294505, prestinausberlin@web.de – Servicebüro Berlin

Modelleisenbahn

Bereich Nordost (NO)

Bereichsbeauftragter: Norbert Jakobasch, Blankenburg, 0160-91574503, sn.jakobasch@t-online.de

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 Hamburg

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

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: Lars Naumann, Gera (kommissarisch), s. o.

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: Lars Naumann, Gera (kommissarisch), s. o.

- Darmstadt** Eisenbahnmodellbaugruppe Darmstadt, Leiter: Alexander Krell,
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** MEC Lahnstein-Koblenz, Leiter Gerhard Lehmkuhler, 0261-77234,
g.lehmkuehler@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 Bahn&Modell

- 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

Antwort zur **Leserumfrage** im Heft 55, Seite 94 zu einem Spezial-Vierkant – von Frank Rüdiger, Berlin:

Ich war in den Jahren 1972-1995 als gelernter BuV-Eisenbahner auf dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg beschäftigt. Unter anderem war ich im Rangierdienst tätig und viele Male für die Zugbildung des Regierungs- bzw. NVA-Zuges zuständig. Die Zugbildung fand im Regierungszuggelände im Bw Nöldnerplatz (Gleise 102-107) und im Bahnhof (Gleise 28, 29, 31 und 32) statt. Bei der Zugbildung im Bahnhof wurde generell mit den Maschinen des Regierungszuges 118 048, 118 050 und 118 052 rangiert. Generell wurden die Wagen von einem oder mehreren ausgesuchten Wagenmeistern begleitet. Ich kann mich erinnern, diesen Schlüssel bei den Begleitern gesehen zu haben, da die Wagen nicht nur mit dem Vierkant, sondern mit dem abgebildeten Zweit-Schlüssel verschlossen wurden. Jede Tür hatte ein extra Schloss. Rückfragen gern unter fruedi55@gmail.co.

Veranstaltungen 2026/2027

- Münster (Westf)** **Modellbahn-Ausstellungen:**
18.-20. September 2026 Halle Münsterland, Albersloher Weg 32
23.+ 24. Januar 2027 Pfarrheim St. Gottfried, Duesbergweg 140
BSW-Gruppe Modelleisenbahnclub Münster, Joachim Spitz,
 0251-43729, info@mec-muenster.de
- Löwenberg** **Fahrplan- und Bücherbörse**
24. Okt. 2026, 10-17 Uhr – Besuchertag zum Saisonabschluss im
 Museum Umformerwerk Löwenberg in 16775 Löwenberger Land,
 OT Neulöwenberg – gut erreichbar von Berlin bzw. Oranienburg mit
 RE 5 und RB 12 bis Bahnhof Löwenberg (Mark)
BSW-Gruppen Historischer S-Bahn-Fahrsimulator und Sammlung
historische EISENBAHN-Dokumente, Björn Kresz, 0171-1031066,
 bjoern.kresz@web.de
- Zwickau** **4. Eisenbahn-Sammler-Börse**
7. November 2026, 10-16 Uhr – im ehem. Trabant-Werk,
 Horchstraße 2, 08058 Zwickau
BSW-Gruppe Eisenbahntradition Zwickau, Holger Böttcher,
 0375-44796981, 01590-6030590,
 eisenbahntradition_zwickau@t-online.de
- Minden (Westf)** **26. Deutsche Eisenbahn-Tauschbörse und Verkauf**
14. März 2027, 10-16 Uhr – Antiquitäten und Raritäten von der
 Eisenbahn – mit Modellbahn im LWL-Preußenmuseum Minden,
 Simeonsplatz 12, 32427 Minden (Westf)
BSW-Ortsstelle Minden, Günter Nikley, 0176-45916014,
 eisenbahntauschboerse Minden@web.de



Superbild

"Replikat von Helga Kuhne 2026, Öl auf Leinwand 30x40 cm – Original von Burkhardt Niebert 1980, Öl, auf Leinwand 50x70 cm"

Der Kunstmaler aus Baunatal in Hessen gab dem Bild den Titel „Personenzug mit Dampflok der Baureihe P8 der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung am Bahnwärterhaus“. Es soll die Zeit darstellen, als noch mehr Fuhrwerke als Autos über die unbefestigten Landstraßen fahren und überhaupt nur sehr selten welche vorbei kamen. Man sieht es an den frei laufenden Hühnern und der willkommenen Abwechslung, mal einem Menschen mit Fahrrad zum „Schnuddeln“ zu begegnen.“ Weitere Werke von Burkhardt Niebert (84) sind unter www.kunstmaler-niebert.de zu finden.

Impressum

Bahn&Modell Herausgeber:	Fachblatt des BSW-Kulturbereichs Eisenbahn-Historie/Modelleisenbahn Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), Zentrale, Münchner Str. 49, 60329 Frankfurt (Main) Geschäftsführender Vorstand: Siegfried Moog, Steuer-Nº: 01422711495
Redaktion:	Helga Kuhne (verantwortl.), Lothar Kuhne, Lutz Tannigel Heiligenbornstr. 19, 01219 Dresden, Tel.: 0351 2527896, E-Mail: bahn.modell@t-online.de
Layout/Versand	Bernd Neddermeyer, Zeppelinstraße 68, 13583 Berlin Tel: 0171 782 89 70, E-Mail: post@bnberlin.de
Erscheinungsweise:	2 x jährlich, Auflage ca. 2 500
Redaktionsschluss:	15. Juli 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 57
Redaktionsschluss: 15. Januar 2027
Auslieferung: Anfang März 2027



Kultur- und Freizeitbereiche in der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)



Bereich:

Zentraler Fachberater:

Bildende Kunst:

Klaus Klein
bildendekunst@stiftungsfamilie.de
www.bsw-kunst.de



Eisenbahn-Funkamateure:

Detlef Rämisch
amateurfunk@stiftungsfamilie.de
<https://efa-dl.com>



**Eisenbahn-Historie/
Modelleisenbahn:**

Lars Naumann
lars.naumann@deutschebahn.com



Esperanto:

Bodo Ehrlich
esperanto@stiftungsfamilie.de



**Familien- und
Wappenkunde:**

Georg Schmetz
gfw@stiftungsfamilie.de
www.gfw-bsw.de



**Foto und
Audiovision:**

Edgar Mutschler
edgarmu@gmx.de
info@bsw-foto.org



**Kultur und
Innovation**

Udo Warch
info.kunst@stiftungsfamilie.de



Musik
Chöre und Kapellen

Nicki Hörmann
nicki.hoermann@stiftungsfamilie.de



Schach:

Steffen Michel
steffen_michel@gmx.de
www.schach-im-bsw.de



Wandern:

Alois Landerer
wandern@stiftungsfamilie.de

Die DEVK hat für Sie in allen Lebenslagen das passende Angebot.
Denn unsere Versicherungen sind für Eisenbahner besonders günstig.

Für eine persönliche Beratung finden Sie unter www.devk.de einen
Ansprechpartner in Ihrer Nähe.

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

* gebührenfrei aus dem deutschen Telefonnetz



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

GESAGT. GETAN. GEHOLFEN.

DEVK