



Münchner Schiene

Information für Lokführer

EVG - Berufsgruppe Lokfahrdienst

Jahrgang 38 Nr. 100

Mai 2021

MS 100x Information für Lokführerinnen/führer

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen

Die MS erscheint mit dieser Ausgabe als MS 100. Dieses Jubiläum möchte ich mit einen Rückblick auf den Seiten 8 bis 11 feiern.

Seit 38 Jahren (1984) erscheint die MS etwa bis zu dreimal im Jahr mit Informationen von und für Lokführer.

Seit der Nummer 1 arbeiten Rolf Wittig, Bruno Adler und ich an der MS mit, in dieser langen Zeit haben viele Kollegen Artikel für die MS verfasst, einen Teil dieser Verfasserriege oder Verantwortlichen findet Ihr auf Seite 11.

Etwa mit der Nummer 21 wurde die MS am Computer erstellt, ab der Nummer 23 (ohne 25) habe ich an der Erstellung mitgearbeitet, ab Nummer 26 diese Aufgabe übernommen.

Mit der Zeit kamen weitere Aufgaben auf mich zu. So das ich heute das Layout, Redaktion und Organisation für die MS erledige.

Der Hintergrund der MS siehe Artikel Seite 8, sowie das Interview mit dem ersten Verantwortlichen der MS Seite 10.

Die Artikel wurden von den Verfassern später per E-Mail an die OV, Bezirk der Gewerkschaft oder an mich gesandt. Die Erstellung der MS erfolgte in der Ortsverwaltung in der Schwanthaler Straße, später in der Kelheimer Straße und dann in der Richelstraße. Dann erstellte ich die MS bei mir zu Hause daher war es kein Problem als ich Ende 2010 nach Berlin zog, diese weiter zu erstellen.

Die Artikel wurden und werden ehrenamtlich von Kollegen aus den Dienststellen und Betrieben geschrieben. Inzwischen sind ein Teil der Kollegen in Pension. Ab der MS 42 wurde diese auf den Bezirk

München den Südteil Bayerns und mit der Nummer 56 auf ganz Bayern ausgedehnt.

Gleichzeitig wurden weitere Kollegen (Bezirk Nürnberg) in die Schreiberriege aufgenommen.

Die Artikel wurden von mir gelesen ggf. überarbeitet und in der MS auf die Seiten verteilt. Zum Anfang wurde die Korrektur von der OV Kollege Rumpel erledigt. Später habe ich die Kollegen Bruno Adler, Peter Lehmann und Rolf Wittig mit dieser Aufgabe betraut. Der Rohentwurf der MS ging per Post an diese Kollegen und wurde nach Berichtigung an mich zurück gesandt. Die fertige MS wurde ausgedruckt und von Rolf persönlich in die Druckerei gebracht.

Dann per Datentransfer und per E-Mail dorthin gesandt, gedruckt und nach einem Verteilerschlüssel versandt.

Ein besonderer Dank: Die Münchner Schiene hat als eine Art Höhepunkt in ihren Ausgaben den „Fonsä“. Der Fonsä ist mittlerweile Kultfigur und dokumentiert auch ein bisschen die Entwicklung der vergangenen 38 Jahre bei der Bahn. Der Ur Fonsä ist entstanden am Biertisch nach einer GdED Versammlung aus einer Idee vom Claus Riedel. Lokführer beim Bw München 1 (Hbf). Gezeichnet und den Text verfasst hat über all die Jahre Rolf Wittig.

Mit der MS 100 lege ich meine Ämter, aus Altersgründen, Layout, Redaktion und Organisation nieder. Ob es mit der MS weiter geht entzieht sich meiner Kenntnis.

Ich möchte mich bei Allen die für die MS Artikel verfasst haben, sowie bei den Mitarbeitern der Gewerkschaft für die Unterstützung bedanken, denn ohne diese wäre keine MS entstanden.

Dietmar Schulz
Berlin im März 2021

Der
beste
Weg
sich
durch-
zuset-
zen

E
V
G

Mit-
glied
werden

Wandel nicht nur begleiten, sondern gestalten

Liebe Kolleginnen und Kollegen, aufgeklebt und in der Geschäftsstelle kopiert: So ging es los, im Jahr 1984, mit der ersten Ausgabe der Münchner Schiene. Das kann man sich heute, in Zeiten von Smartphones und anderen digitalen Geräten, kaum noch vorstellen. Vor 38 Jahren - da war ich selbst noch jung und gerade



erst ein Jahr Beamter im mittleren- nichttechnischen Dienst bei der Deutschen Bundesbahn. Die Münchner Schiene, als Informationszeitschrift für den Lokfahrdienst der GdED Bayern, wurde ins Leben gerufen, weil die Gewerkschaftsversammlungen der Lokführer wegen dem Schichtdienst nicht von Allen besucht werden konnten. Mit der Zeitschrift wollte man die Informationen an die Kolleg*innen weitergeben wollte.

Heute, in Zeiten der Corona-Pandemie, ist es in gewisser Weise ähnlich:

Viele Gewerkschaftsversammlungen konnten in den vergangenen Monaten nicht stattfinden und wir wissen nicht, wann das endlich wieder der Fall sein wird. Die Digitalisierung hat da heutzutage natürlich einen Vorteil: Wir können uns immerhin online und per Video treffen. Auch wenn das selbstverständlich nur ein kleiner Ersatz für den wirklichen Austausch ist. Aber immerhin!

An der Münchner Schiene und an Fonsä, der Hauptfigur des Comics, die in jeder Ausgabe der Münchner Schiene dabei ist, zeigt sich auch, was sich in den fast vier Jahrzehnten alles geändert hat: Anfangs von der GdED herausgegeben prangt mittlerweile natürlich das EVG Logo auf der Zeitschrift. Bei Fonsä geht es mittlerweile um das Tragen der Masken.

Schon an Fonsä sieht man: Die Eisenbahner*innenfamilie ist groß und bunt. Das macht sie als Gemeinschaft so stark. Doch mit der Bundestagswahl könnte diese Gemeinschaft in Gefahr sein, denn es gibt einige Parteien, die für eine Trennung von Netz und Betrieb werben. Für uns als EVG ist klar: Wir wollen den integrierten Konzern - denn er ist das beste Modell, um die großen Herausforderungen in den kommenden Jahren

zu meistern. Der integrierte Konzern sichert durch seinen konzernweiten Arbeitsmarkt Arbeitsplätze und die berufliche Mobilität der Beschäftigten. Der integrierte Konzern hat auch bessere Möglichkeiten, Menschen für die Vielfalt der Eisenbahnberufe zu begeistern.

In den kommenden Jahren müssen Tausende neue Beschäftigte gewonnen werden, um den gestiegenen Bedarfen und neuen Anforderungen gerecht zu werden. Dies lässt sich in einem großen Konzern effektiver steuern als in mehreren kleinen Gesellschaften, die im Falle einer Trennung jeweils mit eigenem Verwaltungsapparat und eigenen Kampagnen um die begehrten Fachkräfte konkurrieren müssten. Gerade bei den Lokführer*innen herrscht seit Jahren großer Nachwuchsmangel. Mit der fortschreitenden Digitalisierung stehen neue Herausforderungen auch bei den Lokführer*innen an. Dabei ist es unsere Aufgabe als EVG, diesen Wandel nicht nur zu begleiten, sondern auch zu gestalten - im Sinne der Beschäftigten.

In diesem Sinne:
Alles Gute,

liebe Münchner Schiene,
auf die nächsten 100 Ausgaben!
Euer Martin Burkert

BR 633 neuer Zug in Bayern

Nach der Elektrifizierung brauchte man auch neue Züge für den Einsatz zwischen München - Kempten und München - Memmingen. Der von Pesa Link in Polen produzierte 633 kommt wieder mit Luftfederung, Hoch- und Niederflurteil mit Einstiegshöhe von 76 cm. Da zeigt sich wieder das Problem der unterschiedlichen Bahnsteighöhen, ganz barrierefrei kann man Züge nicht konstruieren. So vollständig zufrieden sind die Kollegen nicht mit dem Gerät. Auch sei die Klimaanlage ziemlich laut. Doch werden die Fahrgäste recht zufrieden mit dem neuen Zug sein.

Rolf Wittig

Ich gab einer Katze einen Befehl
und die Katze gab ihn
an ihrem Schwanz weiter.
Chinesisches Sprichwort



Das Tarifeinheitsgesetz bei der DB AG

Liebe Kolleginnen und Kollegen, zur 100ten Ausgabe der Münchner Schiene möchte ich mich bei allen Autoren~innen, Unterstützer~innen und Freunden bedanken, die dieses Jubiläum möglich gemacht haben. Ich freue mich auf viele weitere Ausgaben unseres Magazins. Wie es der Zufall will, haben wir für diese Ausgabe auch ein wirklich spannendes Thema: Das Tarifeinheitsgesetz, welches bei der DB AG zur Anwendung kommen soll.

Dieser Zusatz im Tarifvertragsgesetz existiert seit 2015 und soll jetzt zur Anwendung kommen. Der bis zum 31.12.2021 geltende Grundsatztarifvertrag ist ausgelaufen und entfaltet keine Nachwirkung.

Dadurch wird es jetzt zum „Schwur“ kommen. Mit einem Anschreiben an die Mitarbeitenden vom 12.02.2021 informier-

te die DB AG darüber, dass die Tarifeinheit kommen wird. Jetzt zeigt sich, wer die besseren Tarifverträge hat und wer die Interessen der Beschäftigten jenseits von reißerischen Aushängen am besten wahrnt und durchsetzt.

Genau das ist unser Job als Gewerkschaft. Wir werden uns jetzt nicht nur mit anderen Organisationen oder uns selbst beschäftigten, im Gegenteil! Wir zusammen werden dafür kämpfen, dass wir in jedem Betrieb die Mehrheitsgewerkschaft sein werden. Denn bei der Anwendung dieses Gesetzes zählt nur die Mitgliederzahl der betreffenden Gewerkschaften in den jeweiligen Betrieben. Auf uns und unsere Lokführer~innen und Zugpersonale

kommt dabei die besondere Aufgabe zu, weitere un- oder andersorganisierten Kolleginnen und Kollegen von unseren Tarifverträgen zu überzeugen um die Mehrheiten zu sichern. Argumente dazu gibt es genug. Die tarifvertraglichen Errungenschaften wie das EVG-Wahlmodell, der Ausbau der betrieblichen Altersvorsorge, Nachwuchskräfteverträge oder unser Bündnis Bahn sprechen für sich. Aber auch unsere erfolgreiche politische Arbeit wie die Rettungsschirme im ÖPNV und der Kampf für mehr Geld für die Schiene zeigen, dass wir die Interessen unserer Mitglieder erfolgreich durchsetzen.

Wir sind aber nicht nur bei der DB AG unterwegs. Bei den Unternehmen „Die Länderbahn“ und „Transdev“ sind wir gerade in den Tarifverhandlungen und werden auch dort gemeinsam mit unseren Mitgliedern für Tarifverbesserungen kämpfen.

Irgendwann sollte es auch wieder zurück zur „Normalität“ gehen. Wir hoffen, dass die Corona Pandemie langsam aber sicher überstanden wird und unsere Lokführer~innen und Zugpersonale wieder mehr und vollere Züge fahren können, egal ob im Nah-, Fern- oder Güterverkehr.

Lasst uns also in den nächsten Wochen und Monaten gemeinsam für unsere Tarifverträge kämpfen, egal ob bei den NE-Bahnen oder der DB AG.

Bleibt gesund und uns gewogen –
Wir leben Gemeinschaft
Norman Maul



Inhalt	Seite
MS Nummer 100	1
Grußwort Martin Bürkert	2
BR 633	2
Leitartikel Tarifeinheitsgesetz	3
Impressum	3
Arbeiterbewegung - Gewerkschaft	4
FV München Arbeitswelten	5
FV München Bordgastronomie	5
BR 120 Heinrich Stangl	6-7
100x MS wie es begann	8
100x MS Nr 50 + Sozialsystem	9
100x MS Nr. 50 50x MS	10
100x MS Redakteure + Verantwortliche	11
FV Nürnberg Bahnhofname	12-13
Abschied	13
Bienchen	13
Regio Nürnberg Winterimpressinen	14
Digitilasierung	14
Bw Steinhausen Bruno Adler	15
Ostpreußen Peter Lehmann	16-17
Menschen Bahn Reinhard Winter	18
Brenner Zulauf in Bayern	19
Fonsä © Rolf Wittig	19
Sprüche	2, 3, 19
DEVK	20



Alt und vergesslich zu werden,
hat vier Vorteile:

Erstens

lernst du jeden Tag
neue Freunde kennen.

Zweitens

musst du dir keine
alten Witze mehr anhören.

Drittens

kannst du deine Ostereier
jetzt selber verstecken.

Viertens

- das habe ich vergessen.

Die EVG - ist für die Menschen da!

Unsere Bürozeiten:

Mo, Di, Mi, Do, 8.00 - 14.00 Fr - 12.00

telefonisch Mo-Do 8.00 - 16.00 Fr - 12.00

sowie wie bisher nach Vereinbarung

☎ 0821 / 54 37 40 50 Gst Augsburg

☎ 089 / 13 01 45 83 Gst München

☎ 0911 / 21 47 20 Gst Nürnberg

☎ 0941 / 46 52 38 40 Gst Regensburg

☎ 0931 / 26 08 01 20 Gst Würzburg

E-Mail: „Ortsname“@evg-online.org



Herausgeber EVG, Region Bayern,
Gst Nürnberg, Essenweinstraße 4-6, 90443 Nürnberg,
☎ 0911 / 214720 Fax: 0911 / 2147220 nuernberg@evg-online.org
Gst München, Marsstraße 21, 80335 München,
☎ 089 / 13014583 Fax: 089 / 13014588 muenchen@evg-online.org
© EVG - Region Bayern 2021

Redaktion: Norman Maul, Gewerkschaftssekretär München (V.i.S.d.P.)
Bruno Adler, Heiko Jaeckel, Volker Kabisch, Peter Lehmann,
Alfred Plöderl, Dietmar Schulz, Eduart Seitz, Rolf Wittig.

Layout: Dietmar Schulz

Redaktion: MS 101: Artikelschluss ?

Druck: DB Kommunikationstechnik GmbH, Medien- und Kommunikationsdienste,
Druck + Reprocenter München, Richelstr. 3, 80634 München, 089 1308-5109

Auflage: 950 Stück, gedruckt auf chlorfreiem Papier
Gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!

Die aktuelle MS im Internet

http://www.evg-online.org/Vor_Ort/Bayern_/Aktuelles/

<http://www.evg-online.org/Arbeitswelt/Personenverkehr/Publikationen>

Arbeitslohn und Solidarität

Die ersten Streiks

Irgendwann hatten es die Arbeiter satt täglich 12 Stunden in den Fabriken zu schufteln und am Monatsende kaum genug Geld nach Hause zu bringen, um davon leben zu können. So beschlossen sie einfach mal alle nicht mehr zur Arbeit zu gehen und zu streiken. „Wenn wir nicht arbeiten, dann verdient auch der Fabrikant nichts mehr!“ So zwangen sie die Arbeitgeber an den Verhandlungstisch. (Das funktionierte allerdings nur, wenn alle solidarisch mitmachten!) Schließlich schafften die Arbeitnehmer den Reichtum der Arbeitgeber, sie selbst hatten oft aber nicht genug zum Leben.

Barrikadenkämpfe

In Europa war die Arbeiterbewegung eng mit den Barrikadenkämpfen der 1840er Jahre verbunden. Karl Marx und Friedrich Engels waren die Theoretiker der Arbeiterbewegung. Das Motto lautete: „Proletarier aller Länder, vereinigt euch!“

England war das Land mit der ersten Arbeiterbewegung. Bereits Ende des 18. Jahrhunderts gab dort die ersten Zusammenschlüsse von Handwerkern und Arbeitern, die für das allgemeine und gleiche Wahlrecht kämpften und deswegen verfolgt wurden. Drucker gründeten die ersten Gewerkschaften, die „Free Journeymen Printers“.

Menschen starben für ihre Idee

In Deutschland gründete 1863 Ferdinand Lassalle den Allgemeinen Deutschen Arbeiterverein (ADAV), die erste Arbeiterpartei. Damals war die Sozialdemokratie noch eng mit der jungen Gewerkschaftsbewegung verknüpft. Anfang des 20. Jahrhunderts gab es, neben dem sozialdemokratischen auch anarchistische, christliche und kommunistische Arbeitervereine. Zu ihren Begründern gehören Rosa Luxemburg und Clara Zetkin.

Haymarket Massaker

In den USA kam es 1886 zum ersten Streik in Charleston. Die afroamerikanischen Kaminkehrer weigerten sich weiter ihren Job zu machen, bevor sie nicht besser bezahlt würden. Bald darauf gründeten Textilarbeiter die Gewerkschaft der „United Tailoresses of New York“.

Am 1. Mai 1886 gab es in Chicago 6 Tote als die Polizei in die Menge schoss. Die Gewerkschaften hatten einen Streik organisiert. 90.000 Menschen demonstrierten für eine

Reduzierung der täglichen Arbeitszeit von zwölf auf acht Stunden.

Am erfolgreichsten erstreikten sich jedoch Automobilarbeiter und Eisenbahner höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen. Die US-Lokführer, die „Engineers“, wurden die bestbezahlten Arbeitnehmer überhaupt. Ein Union Pacific Lokführer verdiente um 1970 bereits bis zu 5.000 Dollar im Monat! Diese Erfolge wurden oft in monatelangen Streiks unter schweren Opfern erkämpft. Streikgelder wurden und werden drüben nämlich nicht gezahlt! Nur durch die Solidarität der Kollegen konnten diese Streiks durchgestanden werden.

Einen schweren Rückschlag für die Arbeiterbewegung bedeutete der Beginn des Ersten Weltkriegs 1914. Trotz des immer wieder propagierten Internationalismus stellten sich die Arbeiterbewegungen der Länder am Ende leider doch hinter ihre Regierungen und zogen gegen ihre „Klassenbrüder“ in den Krieg.

Nach 1918 erreichte die Arbeiterbewegung ihren Höhepunkt im „Roten Wien“, wo sie fast zu einer richtigen Gegenkultur wurde.

Verbotener Eisenbahnverband

Schon 1896 schlossen sich die Eisenbahner im „Verband der Eisenbahner Deutschlands“ zusammen. Damals erforderte es noch Mut und Entschlossenheit, sich trotz Verbot einer Gewerkschaft anzuschließen. 20 Jahre lang, in der „Bismarckzeit“, war die Gewerkschaft illegal, die Mitglieder wurden verfolgt. Erst mit dem Ende des Kaiserreiches wurde mit der Errichtung einer Demokratie endlich auch das Streikrecht erzwungen.

Gewerkschafter gaben ihr Leben für uns

Dann brach Ende der zwanziger Jahre die große Weltwirtschaftskrise mit ihrer Massenarbeitslosigkeit aus. Durch die Brüning'schen Notverordnungen wurden die demokratischen Rechte wieder eingeschränkt. 1933 kam schließlich Hitler an die Macht, der die Arbeiterbewegungen gänzlich zerschlagen ließ. Gewerkschafter wurden verfolgt, als Widerstandskämpfer eingekerkert und sogar hingerichtet.

Neugründung der GdED

Nach dem Krieg wurde 1949 die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und damit die Vorgängergewerkschaft unserer heutigen EVG gegründet. Der erste Vorsitzende

war Hans Jahn, es folgten Philipp Seibert, Ernst Haar, Willi Schäfer und weitere.

Nach der Wende gründeten Anfang 1990 auch die Kollegen der Reichsbahn eine freie Gewerkschaft der Eisenbahner, die GdE. Am 25. Oktober 1990 trat diese der GdED bei. Damals gehörten ihr dann 320.000 Mitglieder an!

Transnet

Ab Mai 2000 benannte sich die GdED in „TRANSNET“ um. Damit sollte dem Wandel zu einer Gewerkschaft für die gesamte Mobilitätswirtschaft Rechnung getragen werden, wie der damalige Vorsitzende Norbert Hansen erklärte.

EVG

Am 01. Dezember 2010 schlossen sich die Transnet und die Beamtenbundgewerkschaft GDBA zur heutigen „EVG - Eisenbahn Verkehrs Gewerkschaft“ mit rund 246.000 Mitgliedern zusammen. Seitdem wird unsere Gewerkschaft von einem Bundesvorstand geführt. Durch den sinkenden Personalbestand bei der Bahn verringerte sich auch die Mitgliederzahl auf jetzt 185.000 Mitglieder. Unser jetziger Vorstand ist Klaus-Dieter Hommel.

40-Stunden Woche!

In München marschierten wir traditionell an jedem 1. Mai mit unserem Vorsitzenden Erwin Rumpel zum Marienplatz, um dort mit den Kolleginnen und Kollegen der anderen Gewerkschaften den Tag der Arbeit zu feiern. Für mich und für viele andere war das eine Frage der Ehre.

Persönlich verdanke ich unserer Gewerkschaft, dass sich meine Besoldung im Laufe meines Arbeitslebens vom Hungerlohn eines verbeamteten Reservelokführers zu einer akzeptablen Besoldung und Versorgung entwickelt hat. Allerdings nicht nur durch die bekannten Besoldungserhöhungen (Lohnerhöhungen), sondern vor allem durch die von uns durchgesetzten und weniger bekannten Strukturmaßnahmen. Ja, am Anfang der Laufbahn hatten die Arbeiterkollegen so ein bisschen von oben herab auf uns Hungerleider „kleine Beamte“ herabgesehen. Erst mit der Zeit wurde es auch für uns immer besser.

Aber nichts ist von allein gekommen, alles musste erkämpft werden Kollegen!

Rolf Wittig

DB Fernverkehr AG München

Ein neuer Begriff geistert durch den Bereich P.FBT. Damit ist keinesfalls die dringlich notwendige Verjüngung der Flotte gemeint. Im Ergebnis der Mitarbeiterbefragungen der letzten Jahre ziehen jetzt nicht nur Kaffeefullautomaten mit laktosefreier Milch in die Aufenthaltsräume des Fahrpersonals ein. Wem ständig der Hunger im Dienst plagt, kann rund um die Uhr am Hello Fresh GO-Automaten sein Körpergewicht formen. Auch für frostige Temperaturen beim Dienstweg in die VS werden jetzt neben der neuen UBK auch neue Funktionsshirts erreicht. Zweifelsohne Verbesserungen des Arbeitsumfeldes, welche sich in der Mitarbeiterzufriedenheit wieder spiegeln. Die Digitalisierung im Tf Bereich wächst mit jeder neuen App auf dem Tablet oder Handy. Von der „DIDI Hotel“ Anwendung über „Meine

Moderne Arbeitswelten

Leistung“ bis zur „Digitalen Abfertigung“ im RIS. Alles nützliche Helfer die auch verstanden werden müssen. Die Vor- oder Nachteile wird jeder selbst bewerten müssen. Ich möchte allerdings nicht mehr 30 Minuten auf eine Fplo im Bahnhof warten die an irgendeinem Drucker heraus kam.

Neustes Top-Projekt ist die Anwendung „Mein Tausch“. Pilotiert in verschiedenen Einsatzbereichen, darunter Freilassing. Hier können Lokführer mit ihren mobilen Endgeräten über eine Weboberfläche Schichten aus dem eigenen Einsatzplan in eine Tauschbörse einstellen, offene Schichten der Disposition sehen und selbst Gebote zu Schichten abgeben. Wenn sich zwei Tauschwillige gefunden haben prüft die Disposition nach Qualifikation und erteilt die Freigabe in EDIH. Großartige Sache hört man aus verschiedenen Pilotstandorten. In anderen Einsatzstellen lief es eher

schleppend. Verschiedene Faktoren wie Streckenportfolio oder Schichtengemenge spielen da eine wichtige Rolle. Viele Einsatzstellen haben auch eigene historische Gestaltungsmöglichkeiten. Sinnvollerweise sollte das miteinander verzahnt werden. Das könnte auch ein Meilenstein werden.

Hier ist der Bordservice etwas weiter. Die Mitarbeiter können neben „Mein Tausch“ auch über das Web Portal „Meine Zeit“ für die kommende Planungsperiode Wünsche und Präferenzen sogenannte „Lifestyle“ für die persönliche Einsatzplanung festlegen. Setzt allerdings voraus, dass genügend Luft im Ruhetagsplan vorhanden ist. Hier müssen die Erfahrungen der Piloten die Praxisnähe zeigen.

Allzeit Gute Fahrt wünscht
Heiko Jaeckel

Die Bordgastronomie in Corona Zeiten

Seit gut einem Jahr haben wir die Pandemie, die sich ja sehr stark auch auf unser Unternehmen auswirkt.

Im ersten Lockdown, fuhren wir ja ein stark verringertes Angebot, die reinen erste Klasse Stewards saßen mehrere Monate zu Hause, nur die Restaurantleiter fuhren in der Hauptzeit um ein Mini Angebot noch anbieten zu können. Hier konnte Kurzarbeit dank GBR und unserem Arbeitgeber verhindert werden, es wurden (bzw. werden immer noch) sogar die Durchschnittsumsätze des Vorjahres ausbezahlt, da ja die aktuellen Umsätze sehr niedrig waren.

Im Vergleich dazu waren die Kollegen von DON in Österreich, die da im Auftrag der ÖBB die Züge bewirtschaften sofort in Kurzarbeit und es gab da sogar Kündigungen. Selbst die ÖBB war fast komplett in Kurzarbeit (incl. Tf, Zub und Büro).

Dann gab es im Sommer die Lockerungen, etwas Normalität herrschte wieder, die Züge wurden wieder voller das ging ja leider nur bis Oktober - November gut. Mit den steigenden Infektionszahlen, sanken auch unsere Fahrgastzahlen. Mit den dann beginnenden Lockdowns, erst Light, dann verschärft wurde das bis jetzt nicht besser. Wir fahren im derzeitigen Lockdown zwar mehr Fahrgäste wie im ersten, aber um wieder zu uns Gastronomen zurückzukommen, sind

wir nach wie vor weit entfernt von den Umsätzen die wir bis Corona hatten. Derzeit sind ja auch die Restaurants nicht bedient, es gibt keinen am Platz Service, lediglich im Bistro kann das gesamte Angebot im „to Go“ Verkauf zum verzehren am Platz angeboten werden. Der Arbeitgeber hat aus der Erfahrung vom ersten Lockdown gelernt und gemeinsam mit dem GBR ein Konzept entwickelt, so sind jetzt alle Stewards für alle Bereiche einsetzbar und keiner muss zu Hause bleiben. Die Züge werden derzeit mit einem Restaurantleiter und einem Steward im Regelfall besetzt.

Das ist deutlich weniger Leistung wie es „normal“ wäre, aber so sind zumindest alle Kollegen im Einsatz. Nach wovor gibt es bei uns keine Kurzarbeit oder gar betriebsbedingte Kündigungen, dank Verhandlungen des GBR und des abgeschlossenen Tarifvertrages der EVG, lediglich wird seit letzten Jahr sowohl bei den Gastronomen als auch bei den Zugbegleitern nicht mehr eingestellt.

Die vielen Minusstunden (größtenteils im dreistelligen Bereich) vom letzten Jahr sind am Jahres Ende auf max. -40 beim einzelnen geschrumpft. Auch das eine Errungenschaft aus unserem Tarifvertrag.

Leider fallen derzeit auch bei fast allen Kollegen (sowohl Gastros und den Zubs) wieder Minusstunden

bedingt durch die oben erwähnten Personalreduzierungen an Bord der Züge an.

Als kleines Fazit zur aktuellen Situation, sind der Großteil der Bordgastronomen sehr zufrieden hier zu arbeiten, da bislang keine Kurzarbeit angewandt wird (wie in fast allen Gastronomie-, Tourismus- und Verkehrsbetrieben derzeit) und die Löhne im vollen Umfang weiter bezahlt werden. Die meisten Kollegen sehen derzeit die Arbeitsplatzsicherheit als wichtiger an, wie eine Gehaltserhöhung.



Trotzdem hoffen wir natürlich alle, das es bald wieder „normale“ Rahmenbedingungen gibt und unsere großen Sorgen dann wieder Kühnlungsausfälle oder defekte Kassen sind, statt der Sorge ob nicht doch irgendwann Kurzarbeit droht oder es überhaupt bei der Gastronomie weitergeht.

Gute Fahrt wünscht
Oliver Gerns

Abschied von der Baureihe 120.1 bei der DB Fernverkehr AG

Am 05.07.2020 wurde die BR 120.1 der DB Fernverkehr nach einer bis zu 33-jährigen Einsatzzeit verabschiedet. Die letzten Planleistungen von 120.1 bei der DB Fernverkehr AG waren die IC-Züge 2162 Nürnberg Hbf - Stuttgart Hbf und 2161 - Stuttgart Hbf - Nürnberg Hbf - München Hbf. Zum Einsatz kam bei diesen beiden Zügen ein sogenanntes Sandwich, bestehend aus der 120 102-9, einer IC Wagengarnitur und der 120 105-2.

Es sei an dieser Stelle das Ende der Einsatzzeit nach 33 Jahren kommentiert: Mir wurde in meinem Studium und danach auch in meinen diversen Zusatzausbildungen gelehrt, dass eine Lokomotive für eine Lebensdauer (und damit für eine „Zeitstandfestigkeit“) von 32 bis 36 Jahren zu konstruieren ist. Dies entsprach einesteils der damals anzusetzenden Abschreibungszeit einer Lokomotive und andernteils dem Intervall von 4 bis „4 1/2“ Hauptuntersuchungen nach den damals gültigen Zeitfristen der EBO. Also betriebswirtschaftlich und technisch nach Papierlage alles im grünen Bereich mit dem Ausscheiden der 120.1 bei der DB Fernverkehr AG.

Weiterhin sei mir erlaubt anzumerken, dass es mich immer wieder amüsiert, wenn Eisenbahnliebhaber und Nichteisenbahner über Lokomotivbaureihen schreiben. Ich selbst bin der festen Überzeugung, dass nur der, der in der Beschaffung und/bzw. in der Instandhaltung einer Lokbaureihe maßgeblich involviert war, Sachverhalte einigermaßen wahrheitsnah beurteilen und beschreiben kann und darf, weiß er doch dann u.a. auch, warum z.B. verschiedene Kompromisse zustande kamen.

Beide Lokomotiven, die 120 102-9 und die 120 105-2, die am 05.07.2020 zum Einsatz kamen, waren mit die ältesten 120.1 der DB Fernverkehr AG.

Aber: Die erste 1987 zur Abnahme aus dem Werk München-Allach in das AW München-Freimann angelieferte 120.1 war allerdings die 120 103-7. Diese Lok wurde damals von einem Abnahmelokführer und einer Begleitmannschaft von Werk Allach und dem AW MF mit einer Lok der Baureihe 111 überführt und fuhr nicht mit eigener Kraft.

Die Entstehungsgeschichte der Baureihe 120.1 in einigen Stichpunkten

Da waren einesteils die 5 Erpro-

bungsträger 120 001-3 – 120 005-4. Aber: Die Erprobung dieser 5 „Voraus-Lok“ war längst noch nicht abgeschlossen, da wurde die Serienlok 120.1 bereits bestellt.

Aus „gut unterrichteten Quellen“, nämlich z.B. von Herrn Gütlein vom BZA München und von einigen der Konstrukteure der Baureihe 120.1 weiß ich u.a. nachfolgendes:

Ursprünglich war die erste funktionsfähige Drehstromlok der Welt, die mit Einphasenwechselstrom mit 15 kV und 16 2/3 Hz versorgt wurde, als sechssachsige Lok mit 160 km/h geplant worden.

Dann wurde die Lok 120.1 „am Reißbrett“ mehrfach „über Nacht“ „aufgepimpt“: Aus den 6 Motoren wurden 4 Motore, aus der Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h wurden 200 km/h, die E-Bremse sollte ins Fahrleitungsnetz zurückspeisen und schließlich wurde im Lastenheft auch noch die Doppeltraktionsfähigkeit und die Wendezugfähigkeit verlangt. Und „on top“ kam dann u.a. noch dazu, dass im Lastenheft auf einmal stand, dass die Führerstände druckdicht zu sein hatten.

Auch dazu ein Kommentar: Die 4 Drehstromfahrmotore brachten eine Dauerleistung von 5600 kW, eine 6-achsige Lok hätte bei Verwendung von gleichen Motoren eine Dauerleistung von 7400 kW erbracht, also eine Motorisierung, die man niemals bei den ja feststehenden maximalen Reibbeiwerten nutzbar auf die Schiene hätte bringen können. Also war die Entscheidung für eine vierachsige Drehstrom-Lokomotive die einzig wirtschaftlich vertretbare Lösung.

Dann kam aber bei maximal 84 Tonnen Gesamtlokgewicht einer vierachsigen Lok eine Herausforderung für die Konstrukteure des mechanischen Teils, war doch die maximale Achslast von 21 t auch die Begrenzung der Gesamtgewichte für die mechanische Ausrüstung der Lok, denn das Gewicht, das die elektrische Ausrüstung dieser neuen Drehstrom-Lok erbrachte, war ein unverrückbares Dogma.

Meine erste direkte Berührung mit der 120.1: Ausbildung von Lokführern und Werkstättenmitarbeitern mit Firmen- und BZA-Plänen

Als Unregelmäßigkeiten beim MA

München 1 war ich über die Abnahmelokführer des MA München 1 ab 1987 informiert, dass eine neue Lokbaureihe dem AW München-Freimann zur Abnahme zulief.

Ich kannte von meinem Vater her die Stromlaufpläne aus den BZA-Beschreibungen für die Ausbildung auf elektrischen Lokomotiven. Ich selber wurde aber anfänglich nur mit BZA-Mappen auf den diversen Baureihen ausgebildet.

Umso erstaunter war ich, als ich 1989, also 1 1/2 Jahre nach der Anlieferung der ersten Lok der Baureihe 120.1, als frischgebackener Betriebsmaschinendienstlehrer E der BD München meine eigene (Kurz-)Ausbildung auf der Baureihe 120.1 bekam:

Man drückte uns 4 graue Ordner mit Text und Firmen-Beschreibung mit den darin enthaltenen zahlreichen Plänen in die Hand. Dazu bekamen wir wenig vorhandenes Unterrichts-



material unserer Vorgänger, die meist aus handschriftlichen Aufzeichnungen bestanden. Es sei an dieser Stelle erwähnt: Eine Einarbeitung als BEMA-Lehrer E gab es damals für mich nicht. Das Internet, in dem man sich heute schlau machen kann, war damals, im Jahr 1989, noch in den Kinderschuhen. Auch die bundesbahneigenen Bibliotheken waren zu dieser Zeit in Sachen „Vierquadrantensteller“ unbestückt. Obwohl die „Bordnetze“ ein Vorlesungsfach in meinem Studium war: Wechselrichter und Gleichrichterschaltungen, Anschnittsteuerungen und Compoundmotore waren beispielsweise Themen, ein Stromrichterschrank bzw. ein HBU bzw. ein Vierquadrantensteller kamen da damals aber nicht vor ...

Es war somit spannend für beide Seiten, als ich in Treuchtlingen meinen ersten Lehrgang für die Baureihe 120.1 abhielt. Aber zu meinem Glück waren es lauter altgediente, geduldige und pragmatisch denkende Lokführer,

die diesen meinen ersten theoretischen Lehrgang auf der Baureihe 120.1 übersich ergehen lassen mussten und auch ergehen ließen. Die die Ausbildung begleitenden Ingolstädter Ausbildungslokführer waren zudem alle ausgebuffte Pädagogen und Praktiker und beschränkten sich auf Wesentliches, nämlich meist nur auf das, was sie selber sicher wussten. Vor allen Dingen konnten wir aber in Theorie und Praxis den Lehrgangsteilnehmern vermitteln, dass in einer Drehstromlok hohe elektrische Gefahren lauerten, die man unbedingt kennen und beherrschen muss. Der Erfolg gab uns damals recht: Alle Lokführer des damaligen Lehrgangs bestanden die Baureihen-Prüfung und alle fuhren nach der Ausbildung mit der 120.1 relativ unauffällig.

Aber wie heißt es doch so schön, man wächst mit seinen Herausforderungen und seinen Aufgaben! Die damaligen Wissensdefizite wurden dann schnell geschlossen.

Was aber absolut innovativ in der Bedienung bei der Drehstromlok war: Bei einer Schaltwerkslok in einen schleuderten Fahrmotor zu sanden war ein absolutes Sakrileg, bei einer Drehstromlok wie der Baureihe 120.1 mit ihrer Schlupfregelung manchmal ein „Muss“.

Die Probezerlegungen bei der 120.1 waren teilweise ein Begehen von Neuland

Die Lok der Baureihe 120.1 war im mechanischen Aufbau aus Gewichtsbeschränkungsgründen äußerst innovativ.

Zwei Beispiele dafür:

Der Hauptrahmen der Lok bestand im Langträger im Wesentlichen aus einem Vierkantrohr und die beidseitige Lokkastenblechung bestand beidseitig aus zwei hintereinander angebauten Panzerpontoblechen. Diese Panzerpontobleche selbst waren sogenannte „Höckerkonstruktionen“, die zudem aus korrosiven Gründen innen beschichtet worden waren.

Spannend, was sich damals im AW MF in meinem Beisein abspielte, als man, wie bei Probezerlegungen üblich, den Vertretern von der Herstellerfirma und dem BZA München bekanntgab, dass man auch an die Seitenblechungen ran muss und dass man da einen Teil dazu raus schneiden wird. Dass man weiterhin vorhat, diese Sequenzen dann auch

wieder einzuschweißen. Usw. usw.

Erste mechanische Sanierungen bei der Baureihe 120.1

Bereits kurz nach meiner Dienstpostenübernahme Anfang 1992 als Werkschweißfachingenieur im AW München-Freimann wurde mir von den dortigen Insidern der Abnahme und Instandhaltung der Baureihe 120.1 unter vorgehaltener Hand „zugeraunt“, dass die Baureihe 120.1 „nur drei Krankheiten habe, nämlich elektrisch, mechanisch und pneumatisch“. Idealistisch, wie ich damals noch war, dachte ich mir: Man lebt ja von den Herausforderungen.

Noch 1992 kam es dann auch zu den ersten Konstruktionsbesprechungen für Nachbesserungen an der 120.1 unter Beteiligung von Vertretern der Hersteller, des Bundesbahnenzentralamtes, der schweißtechnischen Aufsichtsstelle und des AW MF, an denen auch ich beteiligt war. Eines der ersten Themen, in denen ich mich fand, waren Nachbesserungen zur Laufruhe und zur Verminderung der Rissempfindlichkeit bei der Baureihe 120.1.

Die zum Teil sehr hitzig geführten Besprechungen im AW im „blauen Salon“ führten dazu, dass speziell die anwesenden Konstrukteure des mechanischen Teils, aber auch die Vertreter des BZA (die ja auf der „Bestellerseite“ saßen), immer wieder, wenn es nicht mehr vermeidbar war, die offensichtlichen Detailschwächen dann auch zugaben und wir schließlich gemeinsam nach praktikablen Lösungen suchten. Nebenbei: Mit einem der vormaligen Kontrahenten am Verhandlungstisch, einem der damals am Tisch sitzenden Vertreter des Herstellers, pflege ich seit Jahren eine gegenseitige wertschätzende Freundschaft.

Die erste größere Sanierungsaktion bei der 120.1, die unter meiner Ägide als Schweißfachingenieur stattfand, waren die Umbauten der Dämpferanbindungen an Hauptrahmen und Drehgestellen. Hellhörig wurde ich dabei erstmals, als man von uns verlangte, dass sämtliche damals in diesem Umfeld herzustellenden Schweißnähte nicht nur in allen Lagen zerstörungsfrei geprüft werden mussten, sondern dass diese nach deren Fertigstellung dann auch noch „nachgewiesen kerbfrei“ durch Beschleifen bearbeitet werden mussten.

Am meisten erfuhr ich aber über die Baureihe 120.1 und deren „mechanischen Finessen“, als wir im AW MF nach der in der Front beschädigten 120 110-2 die noch schwerer beschädigte 120 154-0 wieder aufbauten. Aber das wäre eines der Themen im Umfeld der schweißtechnischen Instandhaltung der Baureihe 120.1, die gesondert abzuhandeln wären. Die 120 154-0 gehörte übrigens zu den drei Lok, die 1995 als letzte das AW MF verließen. Sie war voll funktionsfähig, aber noch ohne Abnahme, diese durften wir im AW MF nicht mehr machen.



Auch erwähnenswert: Die Sanierungen und Reparaturen an der Baureihe 120.1 verhalf meinem damaligen Schweißmeister, meinen Lehrschweißern und mir ab 1993 zu zahlreichen Dienstreisen, so unter anderem auch bis nach Cottbus in das dortige RAW, wurden doch diese Sanierungen der 120.1 damals auf weitere Werke verlagert.

Auch als das AW München-Freimann 1995 geschlossen wurde, verblieb die Baureihe 120.1 weiter in meinem Verantwortungsbereich als Schweißfachingenieur beim Werk München Hbf bis zu meinem „Abdanken“ als verantwortliche Schweißaufsichtsperson.

Ich behaupte an dieser Stelle, dass es vor allen Dingen auch dem Engagement und dem Können von Mitarbeitern, wie meinem langjährigen Schweißmeister und meinem „hochwertigen“ Schweißer im Werk München Hbf zu verdanken ist, dass die 120.1 überhaupt so lange bei der DB Fernverkehr AG weitestgehend unauffällig lief. Mein Dank an dieser Stelle an all diese „Hauptbahnhöfler“, meist zudem ehemalige Freimänner, für die langjährige vertrauensvolle Zusammenarbeit bei der schweißtechnischen Instandhaltung der Baureihe 120.1.

Extra Nr 100 Münchner Schiene im Laufe der Zeit Extra Nr 100

Die MS Titellogos - die Seite 1

Die Münchner Schiene entstand um die Lokführerinnen und Lokführer über örtliches und gewerkschaftliches Geschehen zu informieren.

Am Anfang war Handarbeit angesagt, die Seiten wurden mit Schere und Klebstoff erstellt.

Der Druck erfolgte anfangs im Kleinformat (A 5) und seit Nummer 9 in Din A 4.

Mit der Nummer 21 hielt die Computerzeit Einzug in die OV
seitdem wird das Layout am Computer erstellt.

Titellogo der ersten MS



Nr. 8: Aus den Lokfotos wurden Lokgrafiken



Nr. 12: Die Loktypen änderten sich



Im Laufe der Zeit mußte unsere Titelzeile
"Informationen für Lokführer"

einige Veränderungen durchmachen

Nr. 28: Die DB erfand die Traktion

Nr. 36: Wieder zurück zum Lokfahrdienst

Auch die Gewerkschaft änderte Ihren Namen

Nr. 43: GdED wurde TRANSNET GdED

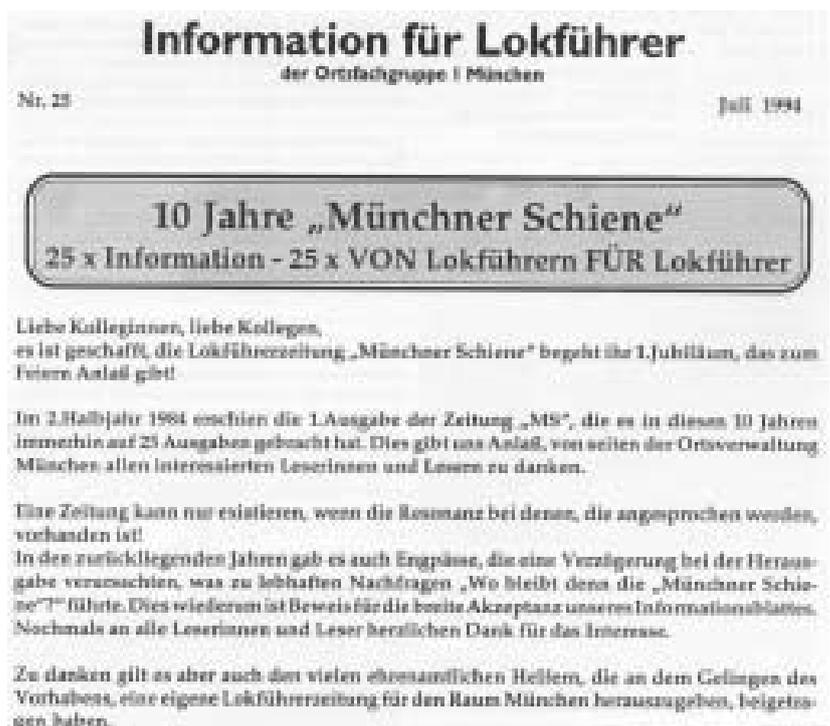
Nr. 50: TRANSNET

Nr. 74: EVG

So sah die Nummer eins aus



Dies war nach 10 Jahren
Nummer 25



Extra Nr 100 **Münchener Schiene im Laufe der Zeit** Extra Nr 100

Jahrgang 18 Nr. 50

Dezember 2002

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ihr haltet nun die fünfzigste Ausgabe der Münchener Schiene (MS) in der Hand. Ein Jubiläum. Wer hätte das gedacht, damals 1984, als wir für dieses Infoblättchen noch die Artikel mit Schreibmaschine tippten oder aus Papierschnipseln mit dem Prittstift zusammenklebten in mühseliger Kleinarbeit!

Nun erscheint MS schon im 18 Jahr. Das Besondere ist, wir sind eine örtliche Zeitung, die in Eigeninitiative von Betriebsräten und engagierten Lokführern, - die z.T. schon in Pension sind - für Lokführer gemacht wird. Da sind wir schon ein wenig stolz drauf.

Warum machen wir das? Die Kollegen im Schichtdienst sollten durch MS eine örtliche Informationsquelle erhalten, weil Sie nicht immer in unsere Versammlungen kommen können. MS wollte als Forum berichten: Über Aktuelles und Interessantes, Hintergründe dessen, was auf den verschiedenen Ebenen der Bahn, der großen Eisenbahnergewerkschaft im Gange ist, was unternommen wird für die Lokführer. Besonders auch örtliche Informationen aus dem Münchner Raum sowie wo den Lokführer der Schuh drückt. Um eine Vielfalt an Informationen des Berufslebens zu bieten sind neben eigenen Beiträgen, Artikel von Kollegen, Gastbeiträge und Leserbriefe erschienen.

Themen die MS aufgegriffen hat waren: z.B. Arbeitsplatz Lokomotive, Beruf Lokführer, Eisenbahnerwohnungen, Fahrzulage, Mehrleistung, Mitbestimmung, Nachtdienst, unbezahlte Pausen, Wechseldienst.

Technik der Lokomotiven, ICE, TGV, Signale. Die Struktur unserer großen Gewerkschaft ein bisschen näher bringen, dies für viele doch anonyme Gebilde, das so mancher nicht ganz durchblickt, das aber notwendig ist, um all die unterschiedlichen Belange der Eisenbahner abzudecken. Über die Arbeit der Lokführer-Fachgruppe zu informieren „Wozu gibt es überhaupt Fachgruppen!“, der Ortsverwaltungen, Betriebsräte, all der Strukturen, die notwendig sind, um die Arbeitnehmer auf allen

Fachgebieten kompetent zu vertreten.

Ja und nun besteht diese Zeitung, deren Layout inzwischen mit dem Computer erstellt wird, schon fast zwei Jahrzehnte. Aus diesem Anlass haben wir, ein wenig Rückschau gehalten, mit welchen Problemen MS sich im Laufe der Jahre auseinander gesetzt hat, wir haben noch einmal in den alten Nummern geblättert und im Mittelteil dieser MS eine kleine Auswahl aus der Vielzahl der bisher erschienen Beiträge zusammengestellt.

Wir möchten an dieser Stelle aber auch Dank an alle aussprechen, die die MS mitgestaltet haben, die Betriebsräte der vormaligen Betriebswerke München Hbf, Ost (Nord) und Steinhausen, - Peter Lehmann (Reise & Touristik), Alfred Plöderl (Cargo), Bruno Adler (Regio und S-Bahn), Josef Antretter und Michael Krieger (Regio) - sowie für die BOB Stefan Wallner, die aus Ihren Betrieben berichten, über gelöste und ungelöste Probleme aus dem Berufsalltag, sowie die Mitarbeiter der Ortsverwaltung und die Funktionäre der TRANSNET und an den Bezirk München, der die Kosten für Druck und Versand trägt.

Ganz besonders danken wir aber unserem Kollegen Erwin Rumpel, der seit der Nummer eins, bis zu seinem Wechsel zum DGB, die MS wohlwollend und mit viel Engagement begleitet hat.

Auch in Zukunft möchte die Redaktion die MS weiter mit interessanten Artikeln füllen, dazu solltet Ihr liebe Leser mit Ideen, Wünschen oder Beiträgen beitragen.

Neben der gedruckten MS wird es die Möglichkeit geben die MS auch aus dem Internet als Datei im PDF Format zu lesen oder auf den Computer herunterzuladen. Die Webanschrift findet Ihr auf Seite 13 im Innenteil. Als Überraschung möchten wir auf das Preisrätsel, auf Seite 18, mit attraktiven Preisen hinweisen.

Nun wünschen wir Euch viel Spaß beim Lesen.

Dietmar Schulz und Rolf Wittig auch im Namen der Redaktion sowie Ortsverwaltung und Bezirk der TRANSNET.

Jahrgang 20 Nr. 56

Unser Sozialsystem steht auf dem Prüfstand.

Dezember 2004

Kommentar

Die Ausgaben in den sozialen Systemen betragen seit Jahren etwa 29% des Bruttoinlandsproduktes. Die Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben klafft immer weiter auseinander. Über die Ursachen der Ausgaben und des Fehlens der Einnahmen möchte ich aus meiner Sicht informieren.

1. Die Wiedervereinigung Deutschlands: In den neuen Bundesländern sind 17 Millionen Menschen 1990 in die BRD beigetreten. Diese haben berechnete Ansprüche, die diese durch ihre Beiträge an die Rentenversicherung, an die Krankenkassen usw. erworben haben.
2. Durch die Wiedervereinigung kamen mehr Spätaussiedler aus den nachfolgenden Staaten der Sowjetunion und anderen souveränen Staaten mit deutscher Abstammung in die BRD.
3. Trotz Verkürzung der Lebensarbeitszeit kann das vorhandene Arbeitspotenzial nicht von allen arbeitsfähigen Bürgern entsprechend ihren Bedürfnissen in Anspruch genommen werden. Es schauen etwa vier Millionen Arbeitswillige zu. Zugleich fehlen aber auch Fachkräfte.
4. Das derzeitige Wirtschaftswachstum bleibt weit hinter dem der fünfziger, sechziger und siebziger Jahre zurück.

5. Die Alterstruktur ändert sich, da die Lebenserwartung weiterhin steigt und die Geburtenrate sinkt. Die Geburtenrate sinkt u.a. auch auf Grund der verschlechterten sozialen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Familien mit Kindern und der Einstellung unserer Gesellschaft zu Kindern im allgemeinen, seit den 80er in den alten Bundesländern und seit der Wende auch in den neuen Bundesländern. Die Ausgaben werden von den Beitragszahlern nicht mehr erwirtschaftet.

Die obigen Punkte stellen zwar die Ursachen vereinfacht dar, verdeutlichen aber das grundsätzliche Problem warum zu wenig Geld in das Sozialsystem fließt.

Der technische Fortschritt ermöglicht dem Arzt den Einsatz immer teurer Medikamente und medizinischer Geräte. Für das Gespräch bleibt meist jedoch zu wenig Zeit. Aber gerade dies wäre wichtig! Hier versuchen die Selbsthilfegruppen zu helfen und dies wird von der Politik auch anerkannt. Es besteht jedoch die Gefahr, dass zu viel auf diesen ehrenamtlich und unentgeltlich arbeitenden Kreis abgeschoben wird. Jeder sollte jedoch bedenken, dass auch er morgen sehr krank werden könnte, wodurch intensive mit hohen Kosten verbundene Behandlungen erfor-

derlich würden.

Diese Ausgaben müssen von der Allgemeinheit aufgebracht werden. Ein Beitrag ähnlich dem Solidaritätszuschlag mag zwar weh tun, wäre aber ein Weg, die Bürger anteilig vom Einkommen an den Kosten des Gesundheitssystems zu beteiligen. Da es bei den Steuern Freibeträge gibt, wird hierdurch der wenig Verdienende auch weniger belastet, was sicherlich der Gerechtigkeit dient. Aber auch unsere Wirtschaft ist in der Verantwortung, indem diese Arbeitsplätze mit denen man seinen Lebensunterhalt verdienen kann zur Verfügung stellt.

Ich meine: Wenn den Bürgern erklärt würde, welche Kosten entstehen und wie diese von der Allgemeinheit finanziert werden können, ließe sich ein Weg finden, der auch akzeptiert wird. Aber eine allgemein verständliche Information/Aufklärung fehlt nach wie vor.

Wir sitzen alle in dem Boot BRD/EU und es ist ausreichend Platz auf dem Boot. Leider leben wir auf diesem Boot in mehreren Stockwerken und manchmal werden diese unterschiedlich behandelt.

Mich interessiert zu diesen Gedankengängen Eure Meinung. Ich hoffe auf Zuschriften / Aussagen dazu per Brief oder E-Mail.

Dietmar Schulz

Extra Nr 100 Münchner Schiene im Laufe der Zeit Extra Nr 100 50 Ausgaben Münchner Schiene

Aus diesem Anlaß sprachen wir mit Erwin Rumpel, dem langjährigen Gewerkschaftssekretär und 1. Bevollmächtigten der GdED Ortsverwaltung München. Er hat die MS mitbegründet, mitgestaltet und immer unterstützt.

MS: Was war eigentlich die Veranlassung, eine Lokführerzeitung ins Leben zu rufen?

E.R.: Damals in den achtziger Jahren (scherzhaft: des letzten Jahrhunderts) war die Ortsfachgruppe der Lokführer sehr aktiv, von den 21 gewählten Mitgliedern der Fachgruppenleitung kamen je sieben aus einem der drei Münchner Betriebswerken München Hbf, München Ost und München Steinhausen. Hier wurde auch viel bewegt für die Lokführer.

Zu der Zeit gab es auch eine örtliche Jugendzeitung der GdED, den Schotter, der von jungen Kolleginnen und Kollegen für Jugendliche gemacht wurde.

Dies brachte uns auf die Idee, auch für die Lokführer eine Zeitung zu machen. Wir wollten mit örtlichen Informationen einen Schwerpunkt setzen und damit Interesse für die GdED-Arbeit vor Ort und nicht zuletzt auch für die Leistungen der GdED für die Lokführer und die Eisenbahner im Ganzen zu wecken.

MS: Örtliche Informationen macht das Sinn?

E.R.: Gerade das erschien uns besonders für unsere Lokführer notwendig und wichtig! Ihnen als rund-um-die-Uhr Dienstleister ist es ja häufig nicht möglich, unsere Versammlungen zu besuchen. Um ihnen fachliche Informationen und Hintergründe zugänglich zu machen und auch ihre berufsspezifische Probleme zu behandeln, erschien uns das Medium Lokführerzeitung gerade recht.

Es erschien uns damals auch deshalb notwendig, weil sich die Lokführer in der Mitgliederzeitung der GdED als Berufsgruppe zu wenig wiederfanden, wohingegen andere Organisationen eine eigene Zeitung für sich und ihre spezifischen Berufsprobleme anboten.

Information ist immer sinnvoll. Wer sich nicht informiert, nimmt nicht am Leben dieser Gesellschaft teil. Aufgabe einer Gewerkschaft ist es schließlich auch, Themen aus

Politik, Gesellschaft, Gewerkschaft und Wirtschaft, die die Arbeitnehmer betreffen, transparent zu machen. Die Münchner Schiene, wie sie dann nach der zweiten Ausgabe getauft wurde, sollte auch ein wenig Klammer zwischen den Lokführern der drei Traktionsbereiche sein.

MS: Berufsspezifische Information, ist das denn Aufgabe einer Gewerkschaft?

E.R.: Nicht vordergründig, dies ist zuerst Aufgabe des Arbeitgebers. Als Ergänzung zu Arbeitgeberinformationen ist eine solche Information bei unseren Mitgliedern immer willkommen. Die TRANSNET Gewerkschaft GdED bietet ja schon immer für die Mitglieder des Bildungs- und Förderungswerk der GdED hervorragend gemachte Ratgeber zu den verschiedensten Themen an. Viele Eisenbahner haben sich hier Wissen für ihre weitere berufliche Qualifikation geholt.

MS: Warum hast du dich eigentlich so für die MS engagiert?

E.R.: Als Gewerkschaftssekretär war ich damals unter anderem für die Betreuung der Beamten, und Lokführer waren vor 1990 alle verbeamtet, zuständig. Der technische Bereich entspricht ja auch meiner Ausbildung und Berufsausübung bei der DB. Mein Engagement für die MS war und ist so ausgeprägt, weil es Spaß macht für eine sehr aktive Berufsgruppe zu arbeiten und seine Erfahrung mit einzubringen. Berufliche Probleme bei der Arbeitsplatzgestaltung, der Arbeitszeiteinteilung und vielem mehr, können nur solidarisch, gewerkschaftlich in die Hand genommen werden, um Lösungen zu finden. Wir hatten bundesweit, aber auch oft vor Ort viele Erfolge zu verzeichnen. Leider hat sich das nicht in den Mitgliederzahlen der Lokführerinnen und Lokführer der GdED/TRANSNET niedergeschlagen.

MS: Was war wichtig?

E.R.: Auf der Höhe der Zeit zu bleiben, ohne sich sklavisch dem Zeitgeist anzupassen!

Die Leserschaft an die MS zu binden ist der gesamten Redaktion über die Jahre hinweg sehr erfolgreich gelungen. Auf Mitgliederwünsche und -anregungen einzugehen, ohne die Identität einer Zeitung zu verlieren. Die MS lebt, sie ist nun grade mal

volljährig geworden, ich denke sie kann noch eine Zukunft haben.

Wir Zeitungsmacher spürten immer den Wunsch nach Information der Leserschaft, das wird sich auch nicht ändern.

MS: Erwin, sind Lokführer etwas besonderes?

E.R.: Das kann man so nicht sagen. Sie haben auf alle Fälle besondere Probleme als Schichtdienstleistende. Sie tragen besondere Verantwortung für die Fahrgäste wie auch die Güter auf der Bahn. Der Triebfahrzeugführer muss durch den Alleindienst viele Aufgaben abdecken und muss sich - vor allem bei Störungen und Unregelmäßigkeiten - mit besonders vielen Dienstschriften befassen. Lokführer ist eins der wenigen Berufsbilder bei der Eisenbahn, die rund um die Uhr das eigentliche Produkt der Bahn erbringen, Güter und Menschen von A nach B zu transportieren.

Es ist meiner Meinung nach auch wichtig einer weiteren Abqualifizierung des Berufsbildes entgegenzutreten; Mit den Kurzausbildungen und den Verzicht auf qualifizierte Erstberufsausbildung hat das angefangen.

MS: Wie kann die MS sich von anderen Publikationen unterscheiden?

E.R.: Durch den Namen und das Titellogo, den schon erwähnten lokalen Bezug in den Artikeln, kann sich die MS eindeutig von anderen Publikationen abgrenzen. Viele Leser, die übrigens leider nicht alle Mitglieder der TRANSNET Gewerkschaft GdED sind, warten schon immer neugierig auf die nächste Ausgabe. Übrigens, ein weiteres wesentliches Merkmal zu anderen „Kampfblättern“ der Arbeitnehmerbewegung ist, dass wir immer versucht haben sachlich und fair und ohne Polemik dieses Blatt zu gestalten. Das ist uns nahezu in allen bisherigen 49 Ausgaben gelungen.

An dieser Stelle möchte noch hinzufügen, dass mir die Arbeit mit euch und der ganzen Redaktion immer viel Freude bereitet hat.

MS: Lieber Erwin, das Kompliment können wir uneingeschränkt zurückgeben.

Danke für das Gespräch.

Das Interview mit Erwin Rumpel, damals Organisationssekretär beim DGB, führten Rolf Wittig und Dietmar Schulz.

Die Akteure der MS angefangen mit Rolf und am Ende Dietmar





DB Fernverkehr AG Nürnberg

Vor 50 Jahren - der lange Weg, einen Bahnhof umzubenennen.

Beim Bau von Eisenbahnstrecken standen die Eisenbahngesellschaften



RB nach Simmelsdorf – Hüttenbach am 1980 neu erbauten EG in Neunkirchen am Sand

sehr oft vor dem Problem, welchen Namen sie ihren Bahnhöfen oder Betriebsstellen nun geben sollten. Zweckmäßig war natürlich der Name der Stadt oder Gemeinde, auf dessen Grund sich der Bahnhof befand. Auch die Nummer des jeweiligen Streckenkilometers war in dünn besiedelten Gebieten im Gebrauch. Oft wurden aber auch Namen von in der Nähe befindlichen wichtigeren Städten/Gemeinden genutzt. Auch Namen von wichtigen, einflussreichen Personen, die z.B. durch die unentgeltliche Abtretung von Bauland oder durch eine größere Geldsumme den Bau der jeweiligen Eisenbahnstrecke gefördert haben, wurden auf deren Wunsch verwendet. Ein Beispiel dazu ist Walpertshofen an der Strecke München-Ingolstadt, heute nach dem Streckenausbau im Jahr 2000 durch den S-Bahn Hp Hebertshausen an geänderten Standort mit richtigem Ortsnamen ersetzt.

Auch beim Bau der in Etappen zwischen 1877 und 1883 eröffneten Eisenbahnstrecke Nürnberg – Eger (heute Cheb) stand die Bayerische Staatsbahn bei dem damals bedeutenden Marktflücken Schnaittach vor diesem Problem. Zum einen wollte und sollte die Kleinstadt am Fuße der Festung Rothenberg an das entstehende Eisenbahnnetz angeschlossen werden, zum anderen verhinderte aber die geographische Lage in einem Seitental (Schnaittachtal) zum Pegnitztal einen stadtnahen Eisenbahnanschluss. So bekam Schnaittach im Jahr 1877 einen 5 km von der Stadt

entfernten Bahnhof in der Nähe des damals mit 114 Einwohnern recht kleinen Weilers Neunkirchen am Sand mit seiner historischen Pfarrkirche „Maria Himmelfahrt“.

Mit der Eröffnung der Nebenbahn durch das Schnaittachtal im Jahr 1895 erhielt die Stadt endlich ihren Bahnhof „Schnaittach Markt“ direkt in Ortslage. Gleichzeitig erfolgte die Umbenennung des Bahnhofes an der

Hauptbahn in „Schnaittach Bahnhof“.

Der genannte kleine Weiler Neunkirchen am Sand wuchs besonders in der Zeit nach dem 2. Weltkrieg durch Zuzug von heimatvertriebenen Menschen bzw. Einwohnern, Gewerbe und Industrie

aus dem kriegszerstörten Nürnberg beträchtlich an (heute ca. 5000 Einw.).

Die nun selbstbewusst gewordene Gemeinde wollte sich dann Mitte der 60er Jahre nicht mehr länger mit dem „falschen“ Bahnhofsnamen auf ihrem Gemeindegrund abfinden. Auch die Bezirksregierung von Mittelfranken gab dem Gemeinderat seine Zustimmung, mit der Bundesbahn entsprechende Verhandlungen zu führen.

Mit Schreiben vom 24.10.1968 stellte die Gemeinde dann den Antrag zur Umbenennung an die BD Nürnberg. Doch diese lehnte mit dem Antwortschreiben vom 10.12.1968 ab.

Sie verwies auf die Verwechslungsgefahr im Güter- und Personenverkehr des ähnlichen Bahnhofsnamen in ihrem Direktionsbezirk, Neunkirchen am Brand (seit 1963 nur noch Tarifpunkt für Bahnbus und Straßenstückgutverkehr an der ehem. Nebenbahn von Erlangen nach Eschenau und auf die Bahnhöfe Neukirchen b Sulzbach Rosenberg und Neukirchen-Balbinie (1984 aufgelöst) in der benachbarten Richtung Regensburg. Auch verwies sie auf die vielen Bahnhöfe mit Namen Neukirch, Neukirchen bzw. Neunkirchen u.ä. im gesamten Bundesgebiet.

Auch die geschätzten Kosten in Höhe von ca. 16.000 DM für die enormen Änderungsarbeiten einer Um-

Bahnhofsname

benennung wurden als Ablehnungsgrund genannt. Zu den aufgezählten Änderungsarbeiten gehörten z.B. Änderungen der Bahnhofsschilder, Stempel, Fahrkarten, Druckplatten für Kursbücher und Fahrpläne sämtliche Tarif- und Abfertigungsbehalte und Tarif- und Entfernungsanzeiger bei rund 7000 Dienststellen der Bundesbahn.

Es folgte ein weiterer, ausführlicher und reger Schriftverkehr zwischen der Gemeinde Neunkirchen am Sand und der BD Nürnberg. Besonders das Argument der Verwechslungsgefahr konnte man nicht nachvollziehen, hatten doch nach Befragungen durch die Gemeinde das ansässige Dekanat, das Pfarramt und Postamt der Deutschen Bundespost damit keine Probleme feststellen können.

Auch äußerten sich die Betriebe, deren Stückgutabfertigung durch den Bf. „Schnaittach Bahnhof“ erfolgte



Kath. Pfarrkirche „Marie Himmelfahrt“ im historischen Ortskern von Neunkirchen am Sand.

zustimmend zur Umbenennung.

Mit einem abschließenden Schreiben vom 10.12.1969 (ein Jahr später als das erste Ablehnungsschreiben) lehnte die BD den Antrag der Gemeinde endgültig ab und verwies neben vielen anderen genannten Gründen auch darauf, dass es der Bundesbahn nach der geltenden Rechtslage schließlich freigestellt sei, welchen Namen sie ihren Betriebsstellen vergibt.

Auch sollte die Gemeinde sich für die Übernahme der Umbenennungskosten bereit erklären und des Weiteren einen Vorschlag eines verwechslungsfreien Bahnhofsnamen vorlegen.

Wörtlich schrieb die BD im genannten Schreiben (Zitat): *Die Zusatzbezeichnung „am Sand“ ist nicht markant genug, und lässt keine Schlüsse auf die betreffende Gegend zu (wie z.B. Neunkirchen/Sa)*

Dazu sei aber angemerkt, dass es

hier unklar ist, welchen Bahnhofsnamen der zuständige Sachbearbeiter bei der BD Nürnberg gemeint hat. Die ähnlich klingenden Bahnhofsnamen in Sachsen (Sa) heißen **Neukirch** mit dem Zusatz „Lausitz“ bzw. **Neukirchen** - Klaffenbach und lagen im Netz der DR. Der Bahnhof **Neunkirchen** im Saarland hat den Zusatz „Saar“.

Für die Mitglieder des Gemeinderates wurde nun das Spiel der BD Nürnberg zu durchsichtig, so dass sie die Abgeordneten ihres Wahlkreises, die Herren Hans Roser (MdB), Dr. Dieter Haack (MdB) und Kurt Adelman (MdL) in ihrem Sinne um Hilfe baten. Die genannten Herren schalteten darauf hin den Bundesminister für Verkehr in Bonn, Georg Leber und den Präsidenten der Bundesbahn in Frankfurt, [Heinz Maria Oeftering](#) ein.

Nun kam Bewegung in die Sache, so dass die BD Nürnberg am 27.02.1970 die Gemeinde informierte, dass sie die Umbenennung für Herbst 1970 veranlasst. Etwas kleinlich teilte sie dann im genannten Schreiben noch mit, dass die Bezeichnung des Bahnhofes bahnamtlich „Neunkirchen a Sand“ lauten muss.

Während einer Feierstunde mit prominenten Gästen am 20.09.1970 erfolgte unter zahlreicher Anteilnahme der Bevölkerung dann die offizielle

Umbenennung. Damit erfuhr die Bedeutung der Bahnstation auch namensmäßig ihre zustehende Anerkennung.

In der abschließenden Kostenaufstellung wurden der Gemeinde Neunkirchen am Sand 24.805,20 DM (unter Berücksichtigung der Inflation heute



Dampfzug zum 100jährigen Jubiläum der Schnaittalbahn unterhalb der Festung Rothenberg. Die Dampflok 86 457 wurde von der BSW – Lokpflegegruppe V200 002 betreut.

ca 44.391,00€) von der BD Nürnberg in Rechnung gestellt, die diese als Veranlasser der Namensänderung zu tragen hatte und in voller Höhe auch bezahlte.

So mussten unter anderem in Schnaittal Bahnhof 7280 Edmondsche Fahrkarten, 2830 Streckenzeitkarten, 660 Blankokarten und 5 Beförderungsscheine, sowie für den AEG Kleindrucker 47 Druckstöcke E, normal, und 34 Druckstöcke Z, normal, sowie 30 Gepäckscheine und 70 Hinterlegungsscheine neu beschafft werden.

Im heutigen Netz der DBAG sind in

der Folgezeit noch einigen Bahnhöfen die richtigen Ortsnamen gegeben worden, wie z.B. Wolnzach Bahnhof in Rohrbach/Ilman der Strecke München - Ingolstadt. Doch es gibt auch heute noch genügend „falsche“ Bahnhofsnamen im Streckennetz. Manches ist auch durch Zusammenlegung von mehreren Gemeinden und nachfolgender Vergabe eines neuen Ortsnamens für den Reisenden sehr verwirrend geworden. Markantes Beispiel dafür ist das 1970 gegründete Schwalmstadt in Nordhessen, deren Bahnhof noch immer den Namen Treysa trägt.

Auch wird von Zeit zu Zeit von einigen Städten der Wunsch vorgetragen, ihren bestehenden Bahnhof durch den Zusatz „Hauptbahnhof“ aufzuwerten. Aktuell hat z.B. die Stadt Coburg ihr Interesse daran gegenüber der Bahn geäußert.

Mit der heutigen digitalen Technik wäre eine Umbenennung sicher kostengünstiger als im Jahr 1970 durchzuführen. Auch die Abfertigung von Gütern spielt nach Auflösung der Tarifpunkte auf vielen Stationen heute keine Rolle mehr.

Volker Kabisch

Quelle: Franz Semlinger, „Simmelsdorf Express“, Heimat- und Geschichtsverein Neunkirchen am Sand 1995

1's Feierabend

Nach 17 Jahren als Mitautor in der Redaktion der „Münchener Schiene“ möchte ich die Gelegenheit nutzen, mich bei allen Lesern unserer Bayerischen Lokführerzeitung im Allgemeinen und speziell der Beiträge aus meiner Feder für das gezeigte Interesse, Kritiken und Anmerkungen zu bedanken. Neben Beiträgen zu aktuellen Themen lag mein persönlicher Schwerpunkt innerhalb der Redaktion auf Beiträgen zur nordbayrischen Eisenbahngeschichte.

Mit der 100. Ausgabe der MS geht damit auch für mich ein Stück interessanter Lebensgeschichte zu Ende.

Ich wünsche allen Kollegen auf den Führerständen der Tzf von DB Fernverkehr, Regio und Cargo und allen anderen EVU weiterhin eine unfall- und störungsfreie Fahrt und persönlich alles Gute.

Volker Kabisch

Bienchen

Miau mein Name ist Bienchen

Ich möchte mich auch verabschieden. Ich bin mit meinen Bediensteten besonders mit der Tochter zufrieden. Ich bekomme von ihr Leckerli die ich liebe.

In der Umgebung wohnen einige unfreundliche Artgenossen.

Sonst führe ich ein zufriedenes Katzenleben. Mit Katzenpfotengruß verbleibe ich Bienchen



Technisches Phänomen

Die Hummel wiegt 4,8 Gramm. Sie hat eine Flügelfläche von 1,45 cm². Nach den Gesetzen der Aerodynamik kann die Hummel nicht fliegen. Aber die Hummel weiß nichts von Gesetzen und fliegt.

Winterimpressionen

Auch wenn die winterliche Wetterlage unserer Bahn etwas Probleme macht, Winter kann auch schön sein.

Ein paar Impressionen aus Nürnberg-Erlenstegen von Robert Kabisch.

Aufgenommen vom Bahnsteig des gleichnamigen Haltepunktes.



Digitalisierung zum Preis der Sicherheit?

Mit Weisung F-W 002/2021, gültig ab 14.01.2021 hat man nun die Betriebserprobung des digitalen Abfahrtauftrages bei allen Zügen des DB Fernverkehr bundesweit ausgedehnt.

Man begründet die Einführung dieses Verfahrens damit, die Abfahrtpünktlichkeit zu verbessern.

Digitaler Abfahrtauftrag - nun hat man also den Stein des Weisen gefunden? Oder ist man mit dem ungebremsten Drang zur Digitalisierung nur über das Ziel hinaus geschossen?

Denn die Anforderungen und Belastungen zur Aufmerksamkeit bei der Zugabfertigung für uns Tf auf den Führerständen erhöhen sich damit weiter. Bei einem planmäßigen Halt wird man ggf. anstehende Störungen abarbeiten, im Tablet die nötigen Unterlagen (La, Fplo, Fplm) für den nächsten Streckenabschnitt aufrufen und sich vielleicht auch mal strecken und recken um die schwer gewordenen Beine zu reaktivieren. Haben wir an einem Kopfbahnhof den Zug mit W2 übernommen, kommt vor alldem noch die Führerraumbremssprobe und Zugdateneingabe bzw. Startlauf bei ETCS dazu. Sind wir Maschinen?

Jetzt ist nach dem Entsperren des Smartphones und der Einbuchung

in der RIS-App noch zusätzlich zu prüfen, ob der digitale Abfahrtauftrag überhaupt technisch möglich ist. Wenn ja ob er gemäß „Angaben für das Streckenbuch“ oder im „Zusatz Fernverkehr“ bei diesem Bahnhof überhaupt gegeben werden darf oder das Zp 9 (Lichtsignal) erteilt werden muss! Ach ja, die Zeiten wann auf welchem Bahnhof die örtliche Aufsicht besetzt ist soll ich ja auch im Kopf haben. Wenn dies alles passt ist durch schieben des Reglers dem Zf mitzuteilen, dass die Zustimmung zur Abfahrt durch den Fdl vorliegt.

Ich frage mich, ob denn die Regel nicht mehr gilt, dass das Zp 9 erst gegeben werden darf, wenn die Voraussetzungen dafür erfüllt sind? Es ist unstrittig, dass in letzter Konsequenz die Verantwortung dafür beim Tf liegt. Doch es hat wohl seinen Grund, warum das Regelwerk auf das Vier-Augen-Prinzip bei der sicherheitsrelevanten Tätigkeit der Abfertigung eines Zuges baut.

Der Sicherheitsaspekt bei lokbespannten Zügen im TB0-Verfahren ohne Türüberwachung ist im oben Genannten noch gar nicht berücksichtigt!

Des Weiteren ist bei all dem Dargelegten noch anzumerken, dass für die meisten Tf eine mehr als ungenügen-

de Einweisung in das Verfahren von Seite der AG erfolgt ist. Mir persönlich ist nur ein Film bekannt, der im RFU 2020 gezeigt wurde. Für viele Kollegen war aber dieser RFU schon im ersten Halbjahr! Keiner von uns hat oder hatte jemals die Gelegenheit, das ganze Verfahren mal praktisch zu üben, mal live zu sehen wie es abläuft. Es ist ja schön, wenn man es mit der oben genannten Weisung etwas erklärt, nur soll ich nun, die volle Aufmerksamkeit erfordernden Abfertigungsverfahren auch die Erklärungen dazu in Weisungen lesen?

Noch ein Gedanke zum Schluss zur Umsetzung des digitalen Abfahrtauftrages.

Wenn schon der Zugführer die Bandansage mit seiner App auslösen kann, dann sollte es technisch möglich sein, auch das Lichtsignal Zp 9 zu schalten? Zumindest bei ESTW Stellwerken ist dies kein Problem, wenn die Schnittstellen dafür vorhanden sind.

Meine Meinung: wir gewinnen vielleicht 5-10 sec Pünktlichkeit, bezahlen dies aber mit einer erhöhten Belastung für den den Tf und einer verminderten Sicherheit bei der Zugabfertigung!

Ist das die Sache wert?

Volker Kabisch

Beginn meiner Tätigkeit bei der S-Bahn München Steinhausen
Leider sind in den letzten Ausgaben



der „MS“ keine Artikel der S-Bahn München mehr erschienen, deshalb möchte ich zur Jubiläumsausgabe einen kurzen Bericht über meinen Beginn im Bw Steinhausen abgeben. Ich

wurde zum 1. April 1972 vom Bw Mü Ost nach Steinhausen abgeordnet. Nachdem ich als Bw Ostler schon Arbeitszüge in Steinhausen gefahren bin, waren mir die Örtlichkeiten schon etwas bekannt. Ich fragte mich deshalb wie der

Betrieb am 1. April beginnen soll, es waren immer noch kleine Baustellen vorhanden. Aber der Betrieb begann und der örtliche Rangierdienst für uns jungen Lokführer auch. Wir hatten

einen Aufsichtslokführer mit Funkverbindung zum Dispo Stellwerk von wo wir unsere Rangieraufträge bekamen. Unsere Unterkunft war eine kleine Baukantine, in der wir kurzzeitig untergebracht waren.

Die war rund um die Uhr geöffnet natürlich auch für die Bauarbeiter. Brotzeit und Getränke waren immer erhältlich. Dem damaligen Dienststel-



leiter war das scheinbar ein Dorn im Auge und die kleine Kantine wurde geschlossen. Nun stellte sich die Frage wo sollen wir Rgd Führer und unser Aufsichtsführer sich aufhalten? Weit und breit keine Möglichkeit, so blieb uns nur ein Triebwagen. Das „Büro“ des Aufsichtsführer war der Führerstand unsere Unterkunft war

S-Bahn München Steinhausen der „Fahrgastraum.“

Der Rgd Dienst lief folgendermaßen ab:

Der Aufs.Führer hatte als einziger ein tragbares Funkgerät (C-Kanal war noch nicht eingerichtet) und bekam vom Stellwerk die Rgd Aufträge und gab sie an uns weiter, z.B. Gleis 101 Stand 1-3 kuppeln und als Langzug in die Innenreinigung. Von der Innenreinigung Gleis 12 Langzug nach Gleis 6 Stand 4-6. Von Gleis 8 Stand 4-6 Langzug über den östlichen Auszug in die Halle Gleis



101 und entkuppelt abstellen. So ging das am Tag und bei der Nacht. Jeder Rgd Lokf. hatte natürlich einen Zettel oder einen kleinen Block, wo er seine Aufträge notierte, weil merken war

schwierig. Schlimm war es wenn alle Tzf unterwegs waren, da hatten wir keinen „Fahrgastraum“ mehr und saßen auf einem von uns organisiertem Holzbalcken oder standen in der Gegend herum

bis wieder Arbeit aus der Werkstatt oder vom Ostbahnhof kam. Doch dann welche Freude, wir bekamen eine Holzhütte aufgestellt zwischen Gleis

10 und der 17.ten Verbindung. Diese Hütte stand vorher am Ostbahnhof am östlichen Bahnsteigenden Gleis 4 und später am Tennisplatz.

Ab da machte die Arbeit wieder mehr Spaß. Alle hatten mittlerweile ein eigenes Funkgerät, der Aufs. Führer einen Schreibtisch mit Sprechverbindung zum Stellwerk und Lokleitung. Hinter der Hütte wurde ein kleiner Gemüsegarten angelegt mit Radi und

Radieserl und ein Platz zum Grillen.

Die Arbeit wurde zur Zufriedenheit erledigt und keiner der Oberen im 1. Stock Hauptgebäude hatte irgendwelche Einwände bezüglich Grill oder Garten. Sozusagen eine relativ schöne Zeit, die es wahrscheinlich so nicht mehr geben wird.

Später dann als Streckenlokführer war es etwas stressiger. Wir hatten im Führerstand kartonweise Stromrichtersicherungen dabei, weil am Endbahnhof immer mindestens eine gewechselt werden musste, meistens auch mehr als eine beim Langzug. Wenn wir während der Olympiade zum Olympiabahnhof gefahren sind, waren am Bf schon Ausbilder gestanden um Hauptschalter einzulegen oder eben Sicherungen zu tauschen. Schuld daran waren die stromlosen Schutzstrecken Richtung Oly. Hauptschalter aus, Bügel ab, Bügel hoch Hauptschalter ein und das mehrfach. Da hieß es nur noch der Christbaum brennt, wenn hinter dir die Leuchtmelder leuchteten.

Dann der Winter. Wenn die Türen teilweise eingefroren waren, gingen sie weder auf noch zu. Erst wenn du durch die Röhre gefahren bist tauten sie wieder auf. Die Fahrgäste waren natürlich stocksauer und haben uns Lokführer alles genannt, was in Hel- labrunn zu sehen gibt. Was noch zu schaffen machte war das Rutschen



aufglatten Schienen, weil teilweise die Räder blockiert haben. Du musstest wieder „aufschalten, damit du wieder bremsen konntest. Hattest du Pech, dann war deine Geschwindigkeit am Bahnsteiganfang 30 km/h und am Bahnsteigende immer noch 30 km/h. Also Anruf beim FdL und nach Rücksprache zurücksetzen.

Das war ein kleiner Auszug aus meiner Lokführerzeit für die, die das nicht erleben durften. Geil war's net immer.

Ich wünsche euch weiterhin eine unfallfreie und gesunde Zeit im Fahrdienst.

Bruno Adler

Mit Zug und Bus durch Ostpreußen

Im Jahre 2019 machten meine Frau und ich eine Leserreise der Süddeutschen Zeitung nach Ostpreußen.



Sonderzug

Der Zug „Classic Courier“ mit Wagen der 60/70 Jahre fuhr von München über Ansbach nach Würzburg und weiter über Jossa nach Fulda. Die Fahrt führte uns über Bebra nach Kassel-Wilhelmshöhe. Weitere Stationen waren Göttingen, Magdeburg, Berlin Stadtbahn und Frankfurt (Oder). Nach 14 Std. erreichten wir unser erstes Etappenziel Posen (Poznan).

Am nächsten Morgen machten wir einen Spaziergang zum Marktplatz mit seinen bunten Renaissancefassaden an den Häusern. Unser Weg führte uns zum Rathaus, dem Proserpina-Brunnen und zur Alten Apotheke. Weiter ging es zum Brunnen mit der „Bamberka“ (die Bambergerin, ist eine kübeltragende Frau in Tracht), zum Krämerhäuschen und der Stadtwaage.

Gegen Mittag fuhr unser Zug weiter nach Thorn (Thorun), der Geburtsstadt von Nikolai Kopernikus. Der

Kopernikus



im Jahre 1473 geborene Astronom entdeckte, dass die Erde sich um die Sonne dreht. Bei der Stadtführung sahen wir das Geburtshaus von Kopernikus, das mächtige Rathaus mit seinem Turm. Im Sankt-Johannes-Dom gibt es ein Taufbecken aus dem 13. Jahrhundert.

Am Abend waren wir dann an unseren nächsten Zielort Allenstein (Olstyn) in den Masuren.

Am 3. Tag machte meine Frau einen Ausflug nach Marienburg und an den Oberländischen Kanal. Beim Bau dieses Oberlandkanals, im Jahre 1844-1860, verzichtete man auf Schleusen. Es werden die Schiffe in 5 Teilabschnitten mit Rollwagen auf Schienen über eine schiefe Ebene gezogen.

Ich habe mit dem Bus eine Masuren Rundfahrt gemacht. Zuerst zur Wallfahrtskirche Heilige-Linde (Swieta



Posen

Lipka). In der Kirche befindet sich eine Orgel aus dem Jahre 1719, mit 3960 Orgelpfeifen und zahlreichen Figuren die sich beim Orgelspiel bewegen.

Anschließend fuhr der Bus weiter zur Wolfsschanze bei Rastenburg. Dort wurde die weitläufige Bunkeranlage, die im 2. Weltkrieg als Führerhauptquartier diente, besichtigt. Zum Schluss besuchten wir noch das Städtchen Nikolaika (Mikolajken) am gleichnamigen See.

Der nächsten Morgen führte uns zum eigentlichen Ziel unserer Reise, nach Königsberg (Kaliningrad), im heutigen Russland. Wir, eine deutsche Reisegruppe, aus Polen kommend, in einem litauischen Bus, mit einem russischen Fahrer! Die Einreise dauerte etwas! Königsberg war bis 1991 militärisches Sperrgebiet und konnte nicht besucht werden.

Unser erster Halt war im ehemalige



Posen Schloß

preußischen Ostseebad Rauschen (Swetlogorsk) an der samländischen Ostseeküste. In Rauschen sahen wir das Wahrzeichen der Stadt, den historischen Wasserturm mit seiner Sonnenuhr. Es gab auch viele alte Villen aus dem 19. und 20. Jahrhundert zu sehen.

Den Abend verbrachten wir dann in unserem Hotel in Königsberg.

Der folgende Tag begann mit einer Stadtrundfahrt. Viel ist von dem ostpreußischen Königsberg zusehen. Wo einst das

nicht mehr

Oberlandkanal





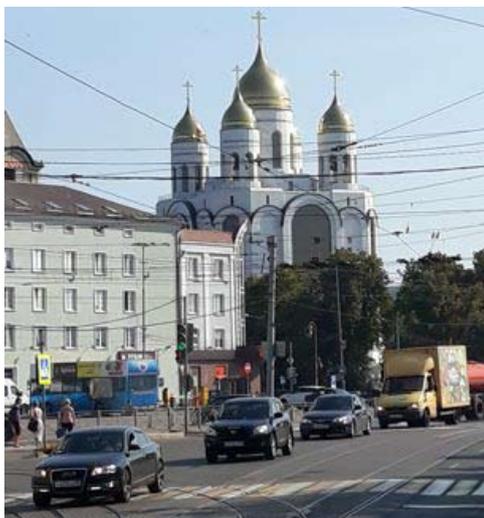
Königsberg Marienkirche

Schloss stand, steht heute das nie fertig gestellte „Haus der Räte“. Wir besichtigten den wiederaufgebauten Dom, der heute keine Kirche mehr ist, sondern kulturell genutzt wird. Die Grabstätte von Immanuel Kant befindet sich auch dort. Der Rest ist eine nach dem Krieg wiederaufgebaute, russisch geprägte Stadt. Heute gibt es vorsichtige Bestrebungen, die im Kriege total zerstörte und von den Trümmern geräumte Innenstadt, wieder herzustellen.

Am 1. September brachte uns der Bus gegen Abend nach Danzig (Gdansk). Die Ausreise ging etwas schneller, dauerte nur knapp 3 Stunden.

Am Abend unternahm ich noch einen Rundgang durch die Stadt. Es war der 70. Jahrestag des Kriegsausbruchs, welcher in Danzig begonnen hatte. Die Stadt war voller Leute, es herrschte

Königsberg



eine fröhliche, ausgelassene Stimmung.

Eine Stadtführung fand am nächsten Morgen statt. Der Weg führte uns vom Krantor durchs Frauentor zur Frauengasse (diese ist berühmt durch ihre „Beischläge“, das sind terrassenförmige Vorbauten mit einer Freitreppe vor den Häusern), weiter zur Marienkirche. Diese gehört zu den größten mittelalterlichen Backsteinkirchen Europas. Weiter ging es durchs Langassertor in die Lange Gasse zum Rechtstädtischen Rathaus, mit



Danzig

kann ich, zusammen mit meiner Frau, noch viele Reisen unternehmen. Pläne haben wir genügend. Vielleicht werde ich auch das eine oder andere Mal darüber berichten.

Servus es war eine schöne Zeit.

Peter Lehmann

Danzig Rathaus



Danzig Neptunbrunnen



seinem 82m hohen Turm, und dem Neptunbrunnen. Die Führung endete am Grünen Tor. Danzig war die Stadt welche uns von allen besichtigten Städten am besten gefallen hat.

Vom Danziger Hauptbahnhof aus ging es am Mittag mit dem Classic Courier weiter nach Stettin (Szczecin). Nach einer Übernachtung dort, fuhr der Zug über Frankfurt (Oder), Magdeburg, Halle und Saalfeld zurück nach München.

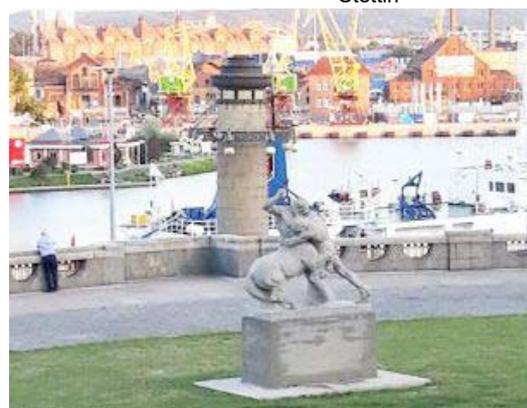
Im Sommer 2020 wollten wir mit der BSW-Stiftungsfamilie wieder eine Reise mit dem Classic Courier machen. Dieses Mal sollte es nach Breslau und Krakau, mit einem Abstecher in das ukrainische Lemberg (Lwiw), gehen. Leider wurde das wegen Corona abgesagt.

Mit diesem Bericht verabschiede ich mich nach jahrelanger Mitarbeit von der „Münchener Schiene“. Hoffentlich



Danzig

Stettin



Reinhard Winter
BR Vorsitzender S-Bahn

Ja, der Winter Reinhard, das ist ein noch echt gewachsener Bayer, aus Regen am Regen im Bayrischen Wald. Sein Vater war Elektriker. Er riet ihm auch zum Handwerk so hat er Werkzeugschlosser gelernt, damals die ideale Voraussetzung für den Lokführerberuf, im Bw Plattling, wo

er auch 1980 in die GdED eintrat. Anschließend bei der Bundeswehr kam ihm das gut zu staten, er konnte den Dienst in der Waffenwerkstatt ableisten.



Als er sich zum Lokführer bewarb, wurde er gleich gefragt, ob er auch bereit sei nach München zu gehen. Sehr gern tat er das nicht, bedeutete das doch mindestens 2/1/2 Stunden Fahrzeit, aber was blieb anderes übrig? Man würde sich auch um eine Wohnmöglichkeit kümmern, hieß es. Das dauerte allerdings einige Zeit, bis er im Wohnheim in der Mittererstraße ein freies Zimmer fand. Bis dahin musste er sich im Übernachtungsraum im Bw Steinhausen auf einer der Pritschen zur Ruhe legen.

Die Lokführerausbildung begann damals mit dem großen E-Kurs und mit dem Dieselkurs mit BR 260 bis 218. So wurde er erst einmal zum Rangierdienst in München Süd eingeteilt. Dabei wurde ihm nebenbei die Ehre zuteil, mit einer 290 im Jahr 1992 den neuen Containerbahnhof Riem einzuweihen. Was übrigens mit einer Panne begann. Eine E-Lok wurde in der Hektik versehentlich in ein stromloses Gleis gelassen, wo sich der Stromabnehmer nach oben streckte und nicht wieder herunter zu bekommen war.

Anfang der 90er Jahre begann Reinhard sich für Gewerkschafts- und Betriebsratsarbeit zu interessieren. Er hat sich dann überreden lassen, sich mal „ganz weit hinten“ auf eine der Liste setzen zu lassen, das hat ihm aber nichts genützt er wurde 2006 in den Betriebsrat gewählt und ist nun seit 3 Jahren Vorsitzender.

MS: Reinhard, was ist Euer größtes Problem?

Zum Beispiel haben die Kollegen

Menschen bei der Bahn

wegen Corona nur noch eingeschränkte Möglichkeiten ihr Essen in angenehmer Atmosphäre einzunehmen. Auch die Versorgungssituation an den Wochenenden bleibt durch die coronabedingt geschlossenen Imbissgeschäfte ungenügend. Um der Ansteckungsgefahr in den Pausenräumen entgegenzuwirken, werden sämtliche Ecken genutzt. Bei S-Bahnstörungen sind die aber manchmal auch schon besetzt.

Die Kollegen klagen, mit den Fahrgästen würde es immer unangenehmer, Übergriffe häufen sich, die Umgangsformen werden immer ruppiger, die Maskenpflicht nervt alle.

MS: Bekommt Ihr noch genügend Nachwuchs?

Zurzeit melden sich eigentlich genügend Interessenten. Corona und der daraus resultierende günstigere Arbeitsmarkt spielen uns dabei in die Hände.

MS: Wie ist es mit der Eignung, bringen alle auch die Voraussetzungen mit?

Das ist leider heute schwierig zu beurteilen. Du kannst den Aspiranten ja nicht mehr direkt in die Augen schauen, weil auch die Bewerbungsgespräche nur noch über Computer laufen. Du siehst den Menschen ja nur auf dem Bildschirm.

MS: Wieviel Lokführer hat denn jetzt die S-Bahn?

Systemtechnisch denke so knapp 600, direkt im Fahrdienst ca. 470 davon etwa 25 Frauen mit steigendem Anteil.

MS: Wer ist denn jetzt eigentlich Chef der S-Bahn?

„Wir haben jetzt nicht nur einen Chef sondern vier!“ -

MS: Ja, Chefs kann man nie genug haben!

MS: Hattest Du in Deiner Fahrdienstzeit auch Unfälle, Suizidanten?

Ja, einmal mit dem ersten Zug nach Dachau hatte der Sturm an der Hackerbrücke den Container vom Bahnsteig ins Gleis geweht, vor unsere S-Bahn. Als ich aus dem Tunnel heraufkam konnte ich das aber erst im letzten Moment sehen, weil auch die Bahnsteigbeleuchtung noch nicht an war. Ist aber nicht viel passiert.

Menschen im Gleis hatte ich mehrmals, aber damals wurde das noch nicht dokumentiert wie heute, und das KIT gab es auch noch nicht, das sich danach um den Lokführer kümmert. Einmal kam ein Mann aus einem Baurupp nicht mehr rechtzeitig aus dem Gleis, ihm wurden beide Füße abgetrennt, das war auch sehr traurig. Da schläft man danach nicht so gut nach solchen Vorfällen.

MS: Gibt es eigentlich noch immer diese bössartigen Diskussionen mit der GDL?

Nein, Rolf, das ist auch zum Glück der Belegschaft besser und konstruktiver geworden. Wir gehen jetzt sachlicher miteinander um.

MS: Was machst Du so in Deiner



Freizeit?

Ach da schraube ich gern an Autos herum, wie man so sagt, ich halte meinen 944er und die Suzuk's in Schuss. Drehe natürlich gerne auch mal ne Runde über Kesselberg und Fernpass.

MS: Reinhard, vielen Dank für das Gespräch, und weiterhin alles Gute und wenig Ärger im Dienst.

Das Gespräch führte Rolf Wittig

ÖBB Railjet in München Hbf



Das zähe Ringen um den Brenner Nordzulauf in Bayern

2028 wird der Brenner Basistunnel fertig werden, bislang ist aber der Verlauf der Zufahrtstrasse in Bayern noch ungeklärt. Es wird noch erbittert gerungen zwischen Bahn und Anwohnern um den Verlauf der Neubaustrecke, Umfahrung Rosenheim. Von vielen vorgeschlagenen Trassenverläufen kamen am Ende 5 in die engere Wahl. Alle fünf haben gemeinsam, dass sie den Bahnhof Rosenheim weitläufig umfahren. Die Möglichkeit der weiterhin Durchfahrt ist in der Planung nicht enthalten.

Ausbau des Bahnknotens Rosenheim

Im deutschen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist unter anderem eine Neubaustrecke von Grafing mit westlicher Umfahrung von Rosenheim nahe Kolbermoor nach Brannenburg enthalten, danach sind bis zur österreichischen Grenze zwei zusätzliche Gleise vorgesehen. Österreich drängte auch auf eine östliche Umfahrung von Rosenheim, um bei Stephanskirchen eine Abzweigung Richtung Kufstein bauen zu können. Diese Variante wurde aber nicht weiter verfolgt.

Von der Deutschen Bahn wurden anfangs insgesamt über 100 mögliche Trassenvarianten, (die meist von Dritten eingebracht wurden), betrachtet: Oberirdische Trasse durch Rosenheim

Unterirdische Trasse durch Rosenheim

Unterirdische Trasse durch Rosenheim, im Bahnhof oberirdisch oberirdische Trasse durch Rosenheim mit Verknüpfung vor dem Bahnhof und die wegen der erforderlichen großen Kurvenradien nicht mögliche Einhaltung der Entwurfsgeschwindigkeit von 230 km/h.

Die von den Anwohnern beauftragte VIEREGG-RÖSSLER GmbH behauptet in ihrem Gutachten dagegen, dass eine Durchfahrt des Bahnhofs Rosenheim immerhin mit bis zu 180 km/h auf Bahngrund machbar wäre. (Fahrzeitverlust kaum eine Minute). Schließlich kamen 5 Trassen in die engere Wahl.

Als beste Lösung daraus erscheint dem Aussenstehenden die westliche Neubaustrecke für 230 km/h von Grafing nach Brannenburg. Da ist aber die Bürgerinitiative Kolbermoor strikt dagegen, sie fordert, dass auch der Ausbau der Bestandsstrecke durch den Bahnhof Rosenheim in die

Planungen mit aufgenommen wird. "Wir werden weiterhin für unsere Heimat kämpfen!" Nach neuesten Planungen wird die neue Strecke nicht durch das Ortsgebiet von Großkarolinenfeld verlaufen, erklärt DB-Projektleiter Christian Tradler. Eine Entscheidung über die finale Trasse will die Bahn nach Ostern treffen

Wieviel Züge kann eigentlich eine zweigleisige Strecke pro Stunde schaffen?

Schweiz: Auf der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), mit dem Basistunnel, (dem längsten Tunnel der Welt!) der nach 28 Jahren Bauzeit! fertiggestellt wurde, können nun Güterzüge bis zu 750 Metern bis zu 2150 Tonnen mit 100 km/h gefahren werden. Die beiden stündlichen Reisezüge fahren im neuen Tunnel nur mit 200 km/h; (damit brauchen sie nur drei bis vier Minuten mehr als mit 250 km/h.) Die drei Güterzüge halten derweil vor dem Tunnel im Überholgleis und lassen sich vom jede halbe Stunde folgenden Personenzug überholen. Dann fahren sie dem Personenzug nach, während hinten der nächste Personenzug mit sinkendem Abstand folgt. Die SBB halten dazu fest: Die Kapazität im Güterverkehr wird sich pro Tag auf 260 Trassen bis Ende 2020 erhöhen. Das sind also 3 G-Züge plus zwei Reisezüge pro Stunde.

Kapazität der Rheintalbahn

Die durchschnittliche maximale Auslastung zwischen Karlsruhe und Basel bei optimaler Betriebsqualität beträgt derzeit 48 Züge in 8 Stunden auf einem Gleis, also 6 Züge pro Stunde. „Eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf der Schiene erscheint unter diesen Bedingungen am Oberrhein utopisch.“

Also kann gefolgert werden: Die Kapazität einer zweigleisigen Strecke im Mischbetrieb liegt bei 6 Zügen pro Stunde und Richtung. Nachts bei reinem Güterverkehr vielleicht 8 Züge. (Je langsamer umso mehr Züge). Der Brenner Tunnel ist auf 130 Züge/Tag je Richtung ausgelegt. Also brauchte man auf den Zulaufstrecken eigentlich auch nicht mehr Gleise, sollte man meinen. Allerdings laufen zwischen Rosenheim und Kufstein in der HVZ manchmal bis zu 4 Reisezüge, ein Regional- zwei Eurocity- und manchmal noch ein ÖBB-Korridorzug pro Stunde.

Wie viele Züge können maximal auf der Strecke Rosenheim - Kufstein fahren?

Die wirtschaftlich nutzbare Streckenauslastung beträgt ca. 240 Züge: (= 120 Z je Richtung = 5 Z/Std). Dabei sind noch Zeitpuffer für einen verlässlichen Zugbetrieb vorhanden, tagszeitbedingte Schwankungen sind berücksichtigt. Diese wirtschaftlich nutzbare Streckenauslastung wurde auch für die gesamte Brennerachse ermittelt. Derzeit fahren durchschnittlich 199 Züge am Tag durch das deutsche Inntal.

20 Jahre muss die Bestandsstrecke mindestens noch ausreichen. Frühestens 2038 steht eine Neubaustrecke zur Verfügung. Der Brenner Basistunnel geht 2028 in Betrieb. Wäre die Bestandsstrecke heute schon voll ausgelastet, könnte keine Verlagerung des Güterverkehrs mehr von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene erfolgen.

Zusammengestellt aus dem Netz: Rolf Wittig



Die ersten vierzig Jahre unseres Lebens liefern den Text, die folgenden dreißig Jahre den Kommentar dazu.

Arthur Schopenhauer 1788-1860,

Fonsä

So, serious Leut, des war jetzt die 100 ste mir gengen jetzt in Ruhestand, bleibts gesund!

Rolf Dietmar

