



BAHNAKTIONSTAGE

im Bahnbetriebswerk Lu.-Wittenberg

80 Jahre neues Bahnbetriebswerk Lu.-Wittenberg

Veranstaltungstage: 17. und 18. September 2022

Am 17. + 18. September 2022 laden der Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn e.V., seien Partner und die Deutsche Bahn AG zu den nunmehr 32. Bahnaktions- und Eisenbahnerlebnistagen nach Lu.-Wittenberg ein.

Unter dem Motto „Eisenbahn – zum Anfassen, Fotografieren und Mitfahren“ finden von 10.00 bis 18.00 Uhr im Bahnbetriebswerk Lu.-Wittenberg, Hufnerstrasse Aktionen rund ums „Bahnfahren“ statt.

Historische und moderne Fahrzeuge werden präsentiert und von erfahrenen Lokpersonalen erläutert. Besonders hervorzuheben sind hierbei die historischen Fahrzeuge des Fördervereins, sowie moderne Fahrzeuge, welche im Nahverkehr in Sachsen-Anhalt zum Einsatz kommen. An Ständen der Deutschen Bahn und seiner Partner gibt es Informationen und Aktionen über die Arbeit der Unternehmen und Einrichtungen.

Es präsentieren sich die Feuerwehr und die Rettungskräfte mit einer Notfallübung

Händler bieten spezifische Dinge rund um die Eisenbahn und Modellbahn an.

Zahlreiche Imbiss- und Getränkestände sorgen für das leibliche Wohl der Gäste.

Zwischen dem Hauptbahnhof Lutherstadt Wittenberg und dem Bahnbetriebswerk pendelt stündlich ein Nahverkehrszug. Der erste Zug wird um 9.40 Uhr ins Festgebiet fahren.

Mit dieser Veranstaltung sollen Einblicke in die Arbeit aller Beteiligten gegeben werden.

Ferner soll für die Aktivitäten des Fördervereins Berlin-Anhaltische Eisenbahn e.V. und der Bahn geworben werden.

Zwischen dem Hauptbahnhof Lutherstadt Wittenberg und dem Bahnbetriebswerk pendelt stündlich ein Nahverkehrszug. Der erste Zug wird um 9.40 Uhr ins Festgebiet fahren.

Die Arbeit des Fördervereins Berlin-Anhaltische Eisenbahn e.V.“, ist ohne eine vielfältige Hilfe undenkbar.

Daher suchen wir Interessenten welche unsere Arbeit unterstützen und fördern möchten.

Auch sind wir über finanzielle Unterstützungen sehr dankbar.

Dafür können Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.

Für Firmen bieten wir Präsentationsmöglichkeiten.

Besonders wichtig für uns ist die Arbeit an und mit unseren historischen Lokomotiven und Wagen, sowie an den Anlagen des Lokschuppens im Bahnbetriebswerk Lu.-Wittenberg

Nur mit dieser Hilfe ist es möglich auch zukünftig unsere Arbeit fort zu führen.

Die Bahnaktionstage sollen eine Möglichkeit bieten, die Arbeit des Vereins der Öffentlichkeit zu präsentieren und das Interesse an einer Unterstützung der Aktivitäten zu wecken

Ziel der Veranstaltung

- Erhalt der historischen Fahrzeuge und der Tradition ;
- Einblicke in den Bahnbetrieb und den Service;
- Eisenbahnfreunde sollen die Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch und Wissenserweiterung haben;
- Informationen und Werbung für die Arbeit aller Beteiligten der Veranstaltung
- Vielen Besuchern eine eindrucksvolle Abwechslung vom Alltag bieten

Programm

- Ausstellung moderner und historischer Lokomotiven;
- Informationen zu den ausgestellten Lokomotiven (gibt es von den Lokführern);
- Modellbahnausstellung
- Pendelverkehr mit Triebwagen zwischen Bahnhof und Betriebsgelände
- **Präsentation unserer befreundeten Partner, Vereine und Institutionen**
- **Vorfürhungen der Diensthundschule der Polizei Samstag 14.00 h**
- **Präsentation der Stiftung Kultur auf Schienen mit ihren Fahrzeugen und zu ihrer Arbeit**
- **am 17. September ab 19:00 Uhr ultimative Dokan-Party mit Live-Band, Show-Einlagen, und Überraschung Einlaß ab 18:00 Uhr**
- **Präsentation des Kampfsportclubs Dokan an beiden Tagen, jeweils 13.00 h**
- **musikalische Darbietung der Musikschule Fröhlich am Sonntag 15.00 h**

Weitere Angebote u.a.

- Kinderanimation, Kindereisenbahn
- Ausstellung von Oldtimern aus DDR-Zeit;
- Info-Stände der Vereine und Institutionen
- großer Verkauf von Modellbahnartikeln, von Eisenbahnliteratur und von Souvenirs
- Imbissversorgung

Folgende historische Lokomotiven werden u.a. ausgestellt

Dampflokomotiven

52 8041,

rekonstruierte Lokomotiven der Baureihe 52, wurden für den Einsatz im 2. Weltkrieg in fast 7000 Exemplaren von 1942-1944 gebaut, sollte höchstens 5 Jahre im Einsatz sein, war nach 1945 in ganz Europa anzutreffen, ohne diese Lokomotiven war ein Neuanfang bei der DR nicht denkbar, einige Lokomotiven wurden ab 1960 rekonstruiert, Höchstgeschwindigkeit 80 Km/h

Diesellokomotiven + Triebwagen

V 23 004

einer der ältesten Vertreter einer Diesellokomotive für den leichten Rangierdienst und Arbeitszugdienst, Baujahr 1968, Höchstgeschwindigkeit 35 Km/h

V 60 1213

Lokomotive für den mittelschweren Rangierdienst, Leistung 600 PS, Höchstgeschwindigkeit 60 km/h

Bauzeit 1959 (Probemuster) - 1982, meistgebaute Regelspurlok in Europa,

V 100 003

Lokomotive für den Personen- und Güterzugdienst auf Haupt- und Nebenbahnen, Baujahr 1965, Leistung 1000 PS, Höchstgeschwindigkeit 100 Km/h, die V 100 003 ist die älteste ihrer Bauart und soll als historische Lokomotive im Originalzustand, wie sie auf der Leipziger Messe 1966 für Aufsehen sorgte, erhalten werden.

118 119

Lokomotive für den Schnell-, Personen- und Güterzugdienst auf Hauptbahnen, Baujahr ab 1964 Leistung 1800 PS

Höchstgeschwindigkeit 120 km/h. Einzige Großdiesellokbauart aus DDR Produktion.

Diese Lokbauart verkörperte den technischen Fortschritt bei der DR in den 60er Jahren

Baureihe 111, 202..

Lokomotive für den Rangier- und Güterzugdienst, Umbau aus der Lokbaureihe V 100 (201)

Leichtverbrennungstriebwagen LVT Baureihe 771/772

Triebwagen für Regionalverkehr, Höchstgeschwindigkeit 90 Km/h, 1. Baujahr 1959

besonders auf Nebenbahnen konnte damit der unwirtschaftliche Dampflokbetrieb abgelöst werden. Sie waren bei Personal und Fahrgästen beliebt. Sie hatten als Spitznamen Ferkeltaxi, Blutblase oder Sandmännchen. Diese Fahrzeuge sind heute noch bei Sonderfahrten u.a. auf der Heide Bahn im Einsatz.

Kleinlokomotive Kö

Diesellokomotive für den Rangierdienst. Vielseitiger Einsatz auf kleineren Bahnhöfen, Betriebswerken, Bauzügen u.a. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
gebaut ab 1930 in über 1000 Stück

elektrische Lokomotiven

142 255,

Lokomotive für den Personen- und Güterzugdienst, Höchstgeschwindigkeit 120 Km/h, bzw. 100 km/h

Baujahr ab 1961, 1. Neubau-E-Lok der DR

155 001, 155 272

neue E-Lokgeneration für die Deutsche Reichsbahn für den Schnell-Personen- und Güterverkehr, Baujahr ab 1977, Höchstgeschwindigkeit 120 Km/h, stärkste E-Lok der DR

E 44 044, E 44 108

Lokomotive für den Personen- und Güterzugdienst, Höchstgeschwindigkeit 90 Km/h, Baujahr ab 1932

E 95 02

Lokomotive für den schweren Güterzugdienst, Höchstgeschwindigkeit 70 Km/h, Baujahr ab 1927

171 001

Lokomotive mit dem abweichenden Stromsystem 25 Kv 50 Hz, gebaut für dem schweren Güterzugdienst und Reisezugdienst auf der Rübenlandbahn Blankenburg – Königshütte, Baujahr 1965

Sonstige

Eisenbahndrehkran EDK 6

Erhaltenes Exemplar eines Gleisgebundenen Eisenbandrehkranes, er konnte für die Be- und Entladung von Gütern als auch für die Bekohlung von Dampflok genutzt werden, Baujahr ab 1959

Schienenkleinwagen SKL

Exemplar eines Schienenfahrzeuges für den Materialtransport zu Gleisbaustellen, sowie für Gerätschaften zur Gleisunterhaltung, Baujahr ab 1959

Präsentation von Reisezugwagen der ehem. DDR Führung durch die Stiftung Kultur auf Schienen

Hand- und Motordraisinen

Schienenfahrzeuge zur Inspektion und Kontrolle. Hier haben die Besucher die Möglichkeit zur Mitfahrt.

Folgende moderne Fahrzeuge werden ausgestellt

Baureihe 442 (Talent 2)

Moderner Elektrotriebwagen für den Regionalverkehr, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, Baujahr ab 2012

Baureihe 143

Lokomotive für den Schnell-, Personen- und Güterzugdienst, Höchstgeschwindigkeit 120 Km/h, Leistung 3720 KW, meist gebaute Lokomotive der Deutschen Bahnen, 1. Baujahr 1982

Baureihe 146

Lokomotive einer neuen Generation mit Drehstromantrieb für den Schnell-, Personen- und Güterzugdienst, Höchstgeschwindigkeit 160 Km/h,

Baureihe 159

Die Lokomotiven der Eurodual-Familie sind Zweikraftlokomotiven mit dieselelektrischem und elektrischem Antrieb für den Streckendienst, werden. Das erste Exemplar wurde 2019 an die ausgeliefert. Die Lokomotiven zählen zu den größten einteiligen Lokomotiven auf deutschen Gleisen.

Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

Baureihe 203, 298..

Lokomotive für den Rangier- und Güterzugdienst, Umbau aus der Lokbaureihe V 100 (201)

Baureihe 232

Lokomotive mit dieselelektrischen Antrieb Leistung 3000 PS, die in großen Stückzahlen aus UdSSR importiert wurden. Höchstgeschwindigkeit 120 km/h.

Einsatz im Personen- und Güterzugdienst

Fett = Besonderheit

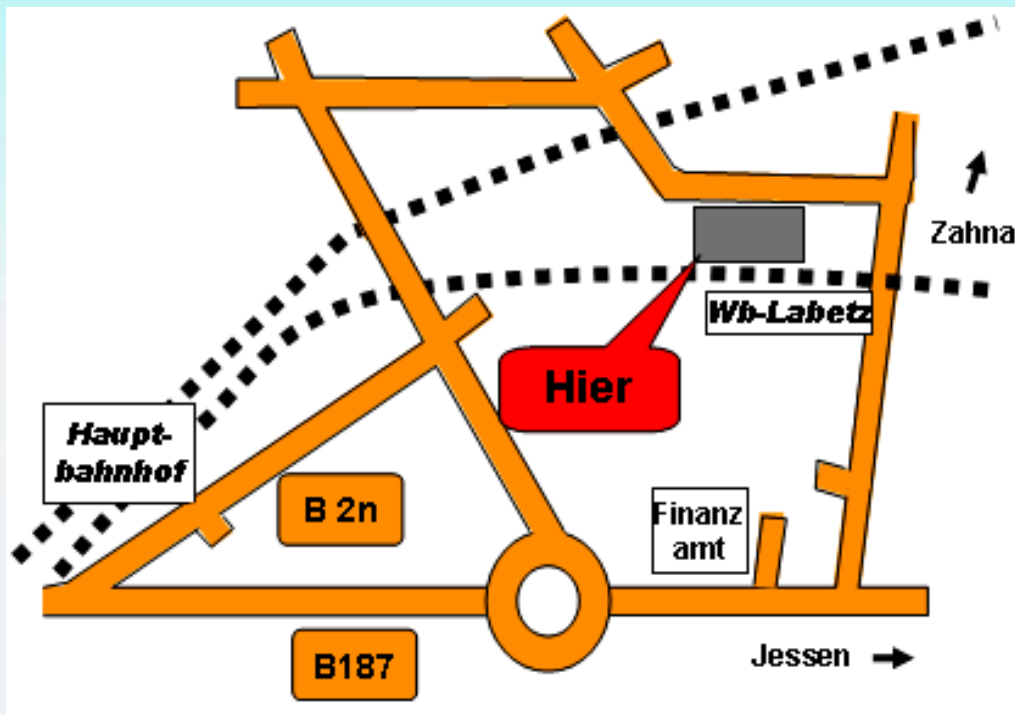
Abfahrt Pendelverkehr

<u>Bahnbetriebswerk Gleis 317</u>	<u>Hauptbahnhof Gleis 5</u>
10.25 Uhr	10.05 Uhr
11.35 Uhr	10.50 Uhr
12.35 Uhr	12.05 Uhr
13.35 Uhr	13.05 Uhr
14.35 Uhr	14.05 Uhr
15.35 Uhr	15.05 Uhr
16.35 Uhr	16.05 Uhr
17.35 Uhr	17.05 Uhr
18.25 Uhr nur am 17.9.	17.55 Uhr

Änderungen aus organisatorischen und betrieblichen Gründen bleiben vorbehalten.
Bei Bedarf ununterbrochener Pendelverkehr.

Fahrzeiten ohne Gewähr

Sie erreichen uns:



Eintrittspreise

	1 Tag	2 Tage
Erwachsener	6,00 €	11,00 €
Ermäßigung (Kinder, Senioren)	4,00 €	7,00 €
Familienkarte (2 Erw., 2 Kinder)	12,00 €	20,00 €
Fotogenehmigung	5,00 €	9,00 €
Eintritt Dokan-Party am 17.09. (gültig ab 18:00 Uhr)	7,00 €	

Die Eintrittskarten gelten für den Besuch der Bahnaktionstage in der Zeit von jeweils von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr. Für die Dokan-Party am 17.9. gelten separate Eintrittskarten.

Eintrittskarten gelten auch für Benutzung des Pendelverkehrs zwischen Hauptbahnhof und Ausstellungsgeländes

Die Einnahmen dienen der weiteren Arbeit des Fördervereins Berlin-Anhaltische Eisenbahn und dem Erhalt der historischen Schienenfahrzeuge.

Corona-Krise Wichtige Hinweise

Im Interesse der Gesundheit aller Besucher und der Durchführung der Veranstaltung bitten wir, dass die Besucher folgende Hinweise beachten:

- gegenüber den vorangegangenen Jahren freuen wir uns, einige Maßnahmen nicht anwenden zu müssen
- weiterhin besteht Maskenpflicht in unseren Pendelverkehren und bei Lokmitfahrten
- im eigenen Interesse bitte wir um Einhaltung von Abstandgeboten in geschlossenen Räumen

Anmerkung

Alle hier gemachten Angaben erfolgen ohne Gewähr. Änderungen aus betrieblichen und organisatorischen Gründen behalten sich die Veranstalter vor. Bei Veröffentlichung dieser Mitteilung bitten wir auf die Anmerkung zu verweisen.

Steckbrief 80 Jahre neues Bahnbetriebswerk Lu.-Wittenberg

- Bereits bei Eröffnung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn befand sich in Wittenberg eine Lokomotivstation. In der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgte die Errichtung eines Lokschuppens mit 16 Ständen und Drehscheibe am Bahnhof. Dies reichte jedoch für größere Lokomotiven nicht aus. Zu Beginn der 20er Jahre des 20. Jahrhunderts erfolgte der Bau eines weiteren Lokschuppens mit Drehscheibe in der Gemarkung Labetz.
- In Zuge der Ausbaumaßnahmen (Elektrifizierung München-Berlin, 4 gleisiger Ausbau) der 30er Jahre des 20. Jh. war das bisherige Bahnbetriebswerk zu klein. Daher wurde ein Neubau des Bahnbetriebswerkes geplant, wo bereits der 2. Lokschuppen stand. Geplant waren 2 Ringlokschuppen mit Drehscheiben, wobei 1 Lokschuppen für elektrische Lokomotiven geplant war, Wagenausbesserungsschuppen, Abstellanlagen für Züge, Verwaltungsgebäude, Wasserturm u.a. Der Bau begann 1938 und wurde 1942 vorläufig fertig gestellt. Der fehlende 2. Lokschuppen sollte nach dem Krieg gebaut werden. Lediglich die 2. Drehscheibe wurde errichtet. Das Bw Wittenberg war der letzte Neubau der DR vor 1945. Die Architektur des Bw erfolgte in Anlehnung an die Bauhausarchitektur in Klinkerbauweise mit Stahlbeton und Zierelementen. Ähnliche Bauten bei der DR befinden sich z.B. Bw Bitterfeld, Bw Dresden-Friedrichstadt, Zwickau Hbf, Bw Dortmund Bbf
- Beheimatet wurden Lokomotiven u.a. Baureihen 38, 39, 41, 50, 57, 89, 94. Der Einsatz erfolgte hauptsächlich im Personen- und Güterzugdienst zwischen Berlin und Halle/Leipzig und Dessau - Falkenberg - Kohlfurt sowie auf der Heide-Bahn nach Eilenburg aber auch nach anderen Orten. Ferner wurden Schnellzüge zwischen Berlin und Halle/Leipzig gefahren.
- bei Kriegsende gab es nur geringe Schäden im Bw. Die 2. Drehscheibe wurde als Kriegsbeute an die UdSSR, demontiert. Es wurden Lokomotivkolonnen gebildet welche die Züge mit Reparations- und Beutegut bis an die Grenze Polen/UdSSR beförderten. Wittenberg stellte die Kolonne 18 mit 30 Lokomotiven und Personal. Die weiteren Zugleistungen nach 1945 erfolgten auf den o.g. genannten Strecken, wobei aufgrund der vorläufigen Grenzziehung nicht mehr nach Kohlfurt gefahren wurde, auch Schnellzugleistungen wurden durch das Bw Wittenberg nicht mehr gefahren.
- 1950 kamen Fahrzeuge übernommener Klein- und Privatbahnen in den Bestand. Weitere Zugleistungen kamen nach Kemberg, bis zur Einstellung 1951, sowie nach Straach hinzu.
- im Zuge der sich verschärfenden politischen Verhältnisse wurde auch nicht mehr zum Anhalter Bahnhof in Berlin gefahren, was seit Beginn der Eisenbahn der Fall war. Er lag im Westteil der ehem. Reichshauptstadt. Der Personenzug P 836, eine Leistung des Bw Wittenberg, war letzte Zug, der auf diesem Bahnhof am 17.5.1952 abgefertigt wurde. Fortan fuhren, wenn es möglich war, die Züge nach Ost-Berlin oder endeten vor der Stadtgrenze in Teltow, wo S-Bahn Anschluss bestand. In Güterverkehr und bei Leerfahrten erreichte bis zum Mauerbau weiterhin West-Berlin. Wittenberg war eines der letzten Bw aus dem Umland, die noch nach West-Berlin fuhren.
- Lokomotiven der Baureihen 38, 52 bildeten das Rückgrat der Zugförderung in den 50er und 60er Jahren. Hinzu kamen Lokomotiven der Baureihen 74 und 94, ab 1961 BR 44 ab 1963 BR 55. Haupteinsatzgebiete waren Personen- und Güterzüge auf den Strecken Berlin-Halle, Dessau-Falkenberg, der Heide-Bahn aber auch andere Orte.
- die moderne Dieseltraktion hielt 1964 mit Triebwagen der Baureihe LVT 2.09. (Ferkeltaxi) Einzug. Ergänzt wurde dies durch Rangierloks der Baureihe V 60 und ab 1966 mit Großdieselloks aus der UdSSR V 200 (Taigatrommel), ab 1970 mit Diesellok der Baureihe 110 (V100). Mit der Ausmusterung der guten alten P8 (BR 38) kamen Lokomotiven der BR 23.10.
- Mit Lokomotiven der BR 65.10 wurde beim Bau der Elbbrücke 1965, ein Wendezugbetrieb Wittenberg-Pratau eingerichtet.
- Die Dampflokzeit endete zunächst 1979. Zuvor wurden noch einmal Schnellzugleistungen zw. Leipzig und Berlin erbracht, wie 35 Jahre zuvor. Es waren die letzten Dampfschnellzüge zw. Leipzig und Berlin.
- 1980 kamen die ersten E-Loks nach Wittenberg was bereits 40 Jahre zuvor geplant war. Zugleich wurden einige Gleise im Bw mit Fahrleitung überspannt
- Im Zuge der Ölkrise in der DDR und der Einsparung von Kraftstoffen erfolgte ab 1981 wieder die Beheimatung und der Einsatz von Dampflokomotiven. Im Jahre 1985 endet endgültig die Dampflokzeit im Bahnbetriebswerk Lu.-Wittenberg
- Im Zuge der Bahnreform und dem Ende der DR 1994 wurde aus dem Bahnbetriebswerk Lu.-Wittenberg ein Betriebshof und eine Niederlassung Werke.
- Im Zuge der Neuausrichtung bei der DB wurde die Unterhaltung und Beheimatung von Lokomotiven beendet. Der Fahrzeugeinsatz erfolgte mit Fahrzeugen der DB Regio aus anderen Standorten
- heute erfolgt am Standort die Abstellung und Reinigung von Zügen der DB Regio, der Personaleinsatz, die Abstellung von Fahrzeugen der DB Netz. Der Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn e.V. hat den Bereich Lokschuppen angemietet und nutzt ihn gemeinsam mit seinen Partnern. Das Gelände des Bw mit seinen Bauten und Anlagen steht unter Denkmalschutz..