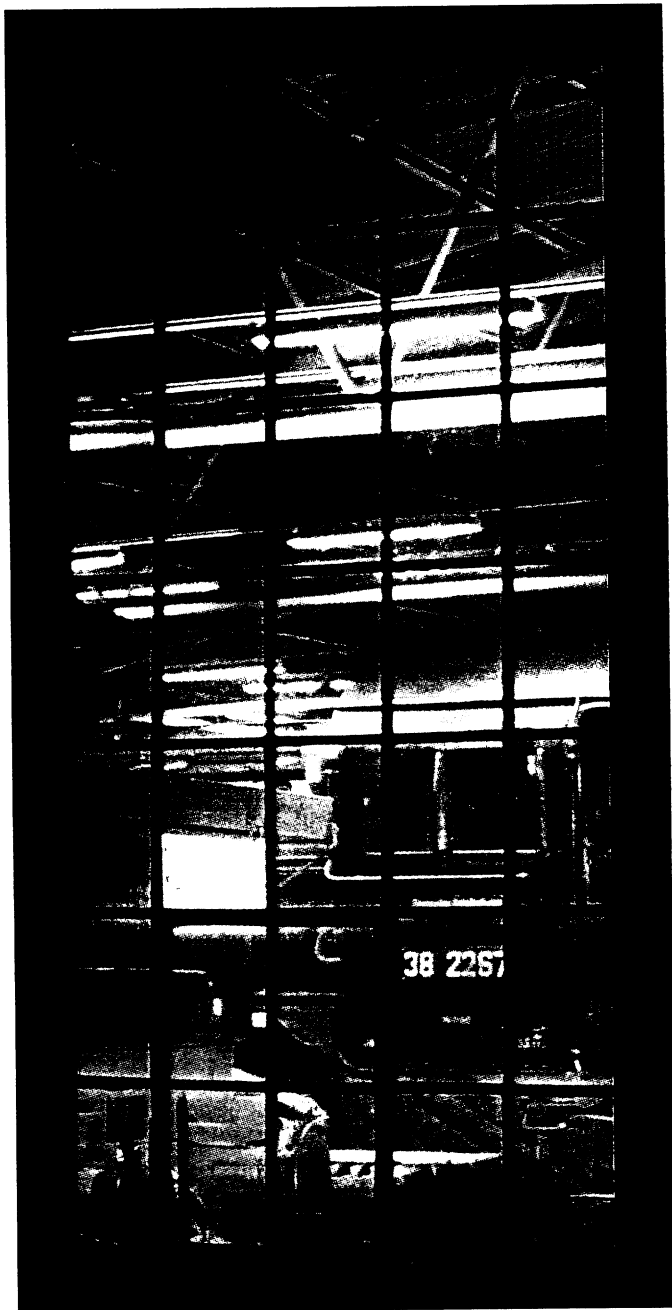


Schutzgebühr 2,- DM



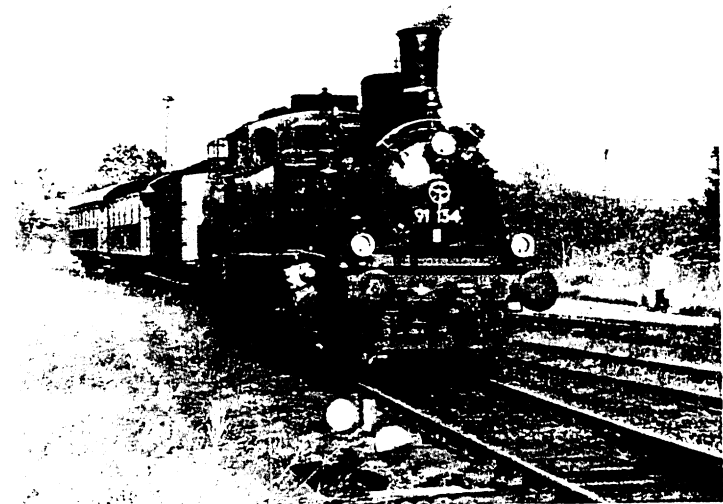
Bahn

Nr. 1

&

April 99

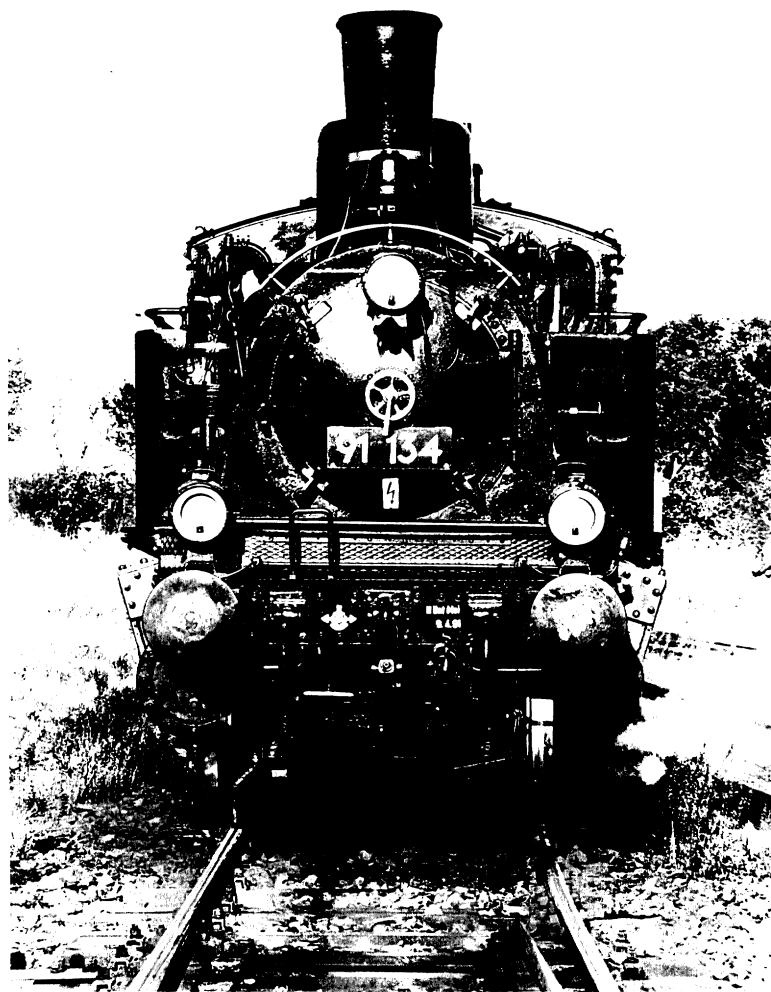
Modell



Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs
Historische Bahn / Modellbahn / Eisenbahngeschichte

Stiftung
Bahn-Sozialwerk





Titelbild, Bild oben

In unserem Portrait wird die Dampflokomotive 91 134 vorgestellt. Sie ist die einzige betriebsfähige Lokomotive der ehem. preußischen Gattung T9.2 und befindet sich in der Obhut der BSW-Freizeitgruppe Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e. V. Die Aufnahmen von Werner Wölke entstanden am 11. Oktober 1997 anlässlich einer Sonderfahrt der „Eisenbahnfreunde Witten im BSW“ im Bahnhof Rehna.

Rückseite

Nach der Dienstsicht - 38 2267 im Schuppen des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen. [Foto Robin Wölke]

Inhaltsverzeichnis

Gelingen soll's	4
Gedanken zu einem Mitteilungsblatt	5
Vorwort	7
<u>Portrait</u>	
91 134 - eine Hundertjährige	9
<u>Vorge stellt</u>	
Manfred van Kampen Bezirksbeauftragter im Bezirk Essen	12
Wolfgang Bahnert Sprecher Fachausschuß Modellbahn	13
Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e. V.	14
Miniatur-Bahn-Club Stellwerk Offenbach	15
<u>Eisenbahngeschichte</u>	
Zugfahrt mit Hindernissen während der Möhnekatastrophe	17
Die Dortmunder Eisenbahn	19
Harte Zeiten	23
<u>Berichte / Meldungen</u>	
Unsere BSW-Freizeitgruppen sind dabei	26
Mit der Dampflokomotive 18 201 nach Slowenien	27
1. Modellbahnseminar des Fachausschusses Modellbahnen	31
<u>Terminkalender</u>	
Termine und Veranstaltungen der BSW-Gruppen	34
<u>Adreßbuch</u>	
Anschriften der Bezirksbeauftragten Freizeitbereich Hist. Bahn / Modell- eisenbahn / Eisenbahngeschichte	38
Impressum	39

Gelingen soll's !



Der Hautvorstand Stiftung Bahn-Sozialwerk begrüßt die Herausgabe einer Informationsschrift des Freizeitbereichs „Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte“.

Die Pflege des Austauschs von Gedanken zu Vorhaben im Freizeitbereich ist mit ein Beitrag zur Förderung von Lebendigkeit, die unsere Solidargemeinschaft im Alltag auszeichnet.

Deshalb soll das Vorhaben „Informationsblatt“ gelingen.

Für jene Mitarbeiter, die sich der Redaktionsarbeit verschrieben haben, wünsche ich Ideenreichtum und Stehvermögen. Doch auf sich allein gestellt, wird das Werk kaum gelingen: Die Bezirksbeauftragten, die Freizeitgruppen, die Bezirksvorstände, und die interessierte Leserschaft außerhalb des BSW, also Freunde und Bekannte - alle sind freundlich eingeladen, das „Informationsblatt“

des Freizeitbereichs „Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte“ aktiv mitzugestalten.

Der große und geachtete Freizeitbereich, der sich erst 1994 in allen Bezirken begann, organisatorisch zu formieren, hat nun ein offizielles Sprachorgan. Bei all den vielfältigen Alltagsbelangen sollte das Davor des Freizeitbereichs nicht vergessen werden. Gruppen und Gemeinschaften, die sich aufopfernd um das technische Erbe der deutschen Eisenbahn mühten, gab es sowohl bei der Deutschen Bundesbahn und bei der Deutschen Reichsbahn. Die geplante Spalte im Blatt „Spurensuche“ gibt Gelegenheit, neben der Geschichte der deutschen Eisenbahn auch dieser Gegebenheit der Vorgeschichte des Freizeitbereichs Rechnung zu tragen.

„Es gibt nur zwei Wege, wie man auf die Überzeugung eines Menschen wirken kann: durch den Kopf und durch das Herz“, schrieb einst der bürgerliche Demokrat Georg Forster, dessen Werk „Ansichten vom Niederrhein, von Brabant, Flandern, Holland, England und Frankreich, Mai und Junius 1790“ heute noch in zahlreichen Grundauffassungen an Aktualität nichts verloren hat.

Möge das „Informationsblatt“ des Freizeitbereichs „Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte“ die Köpfe und Herzen der Leser bewußt erreichen.

Rudolf Kreisl
Mitglied des BSW-Hauptvorstandes

Gedanken zum Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereiches Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte

Von Dieter Koschmann, Hauptbeauftragter

Einschneidende Veränderungen allerorten. - Das, was in Folge der 1. und 2. Stufe der Bahnreform geschah und noch geschehen wird, kennen wir alle zur Genüge. Auch in unserem Freizeitbereich sind zahlreiche Spender / Mitglieder, Leiter von Freizeitgruppen und Bezirksbeauftragte nicht mehr für die Bahn bzw. für Beteiligungsgesellschaften tätig.

Unser Bahn-Sozialwerk wird sich gleichfalls strukturell verändern müssen. Hier sind ebenso wie im Konzern „Verschlankung“ und Konzentration das Motto aller Überlegungen des Hauptvorstandes sowie des Aufsichtsrates.

Noch mehr Ehrenamtlichkeit, gepaart mit einem überlegten und frei von Emotionen und Illusionen verbundenen Handeln, ist wohl das Gebot der Stunde. Dabei will der Hauptvorstand allen Freizeitbereichen mit Rat und Tat zur Seite stehen, gleich, wie künftig die Bezirksreform in praxi gestaltet wird.

Unser Freizeitbereich ist mit anderen nicht vergleichbar. Unsere 179 Freizeitgruppen mit insgesamt 4648 Spendern und Mitgliedern haben seit Jahren und Jahrzehnten Anerkennung erworben. Sie waren und sind stets Partner der Eisenbahn: Bis vor wenigen Jahren der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, dann der DB AG als Ganzheit und nun den einzelnen Aktiengesellschaften im DB-Konzern oder DBHolding oder wie auch immer genannt.

Jede Aktiengesellschaft hat mit sich selbst zu tun, und daraus werden sich auch die Umgangsformen zu uns verändern. Hoffentlich zum positiven.

Wir leben nicht auf der schönen Insel der Glückseligkeit. Jede Freizeitgruppe ist gut beraten, wenn sie mit dem Bezirksbeauftragten und BSW-Bezirksvorstand rechtzeitig Maßnahmen und Wege für die Zukunft festlegt und sich nach zuverlässigen Partnern umschaut: im Gefüge der Bahn aber auch im Territorium. Machbare Wege müssen beschritten werden und - wie schon geschrieben - frei von Illusionen. Wir bekommen nichts geschenkt.

Jede Freizeitgruppe sollte sich vor Augen halten, daß sie in der großen Solidarfamilie Bahn-Sozialwerk eine Aufgabe hat, die keine Aktiengesellschaft und kein Geschäftsbereich übernehmen kann: Wir sind Klammer und Heimat für Eisenbahnerinnen und Eisenbahner verschiedener Dienstzweige; für noch tätige Berufskolleginnen und -kollegen, aber auch - und das zunehmend - für Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Ruhestand. Sie alle vereint die wahre Hinwendung zum nie verlassenden Phänomen Eisenbahn.

Uns vereint der Wille zur Bewahrung historischer Werte, dort, wo sie sind. Diese Arbeit kann keine Zentrale allumfassend leisten, kein Museum ist in der Lage, umfassend zu behüten und zu bewahren. Wenn dem so wäre, dann könnten sich alle Vereine und

Verbände in Deutschland, die sich mit Kulturgut beschäftigen, verabschieden. Wie dunkel und arm würde es dann in Deutschland werden.

Unsere Arbeit ist und bleibt sinnvoll, gleich ob Bewahrung der bewahrenswerten „Großobjekte“ oder Beschäftigung mit der kleinen Welt auf Schienen oder auch mit Themen der Eisenbahn-Verkehrsgeschichte. Da gibt es noch viel zu erforschen, zu

sammeln und zu fotografieren. Unsere Türen im und zum Territorium sollten wir ganz weit öffnen...

Möge diese Info-Zeitschrift unser Sprachrohr sein. Wenn jede Freizeitgruppe daran mitwirkt und jeder Bezirksbeauftragte die Feder führt, zumindest die Redaktion schnell informiert, dann sollte dem großen Freizeitbereich diese Kommunikationsmöglichkeit gut zu Gesicht stehen.



BSW-Gruppen pflegen Eisenbahngeschichte auch dort, wo die Bahn AG sich nicht engagiert. Neben einer beachtenswerten Ausstellung zum 150jährigen Jubiläum der Bergisch-Märkischen Eisenbahn organisierten die Eisenbahnfreunde Witten im BSW in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen eine Sonderfahrt von Essen nach Siegen.
Finnentrop, 19. 12. 1998

Foto: Robin Wölke

Vorwort

Von Hans-Joachim Kirsche

Sie halten die erste Ausgabe von *Bahn & Modell* in den Händen. Unter diesem Titel wird das Heft zukünftig zweimal im Jahr erscheinen. Es soll als Mitteilungsblatt des BSW-Freizeitbereichs Historische Bahn / Modell-eisenbahn / Eisenbahngeschichte vor allem die Kommunikation zwischen den Mitgliedern der BSW-Freizeitgruppen fördern, denn: Wer weiß schon, was die Mitglieder zweier 300 oder 400 km voneinander entfernt tätigen Gruppen leisten, welche Probleme sie zu meistern haben, welche Lösungen sie fanden und wo sie vielleicht die Rat Suchenden sind.

Kommunikation, Erfahrungsaustausch und gegenseitige Information sollen also die tragenden Säulen unseres Mitteilungsblattes sein. Dafür sind die einzelnen Rubriken wie geschaffen.

Unter der Rubrik „Vorstellung“ schreiben die Gruppen selbst ihr Portrait: Wie sie entstanden sind, sich entwickelt haben und womit sie sich hauptsächlich beschäftigen; aber auch Schwierigkeiten und Sorgen sollten nicht verschwiegen werden, denn vielleicht gibt es in einer anderen Gruppe Erfahrungen, wie ähnlich Probleme gemeistert werden konnten. Hier können selbstverständlich Modellbaugruppen ihre Anlage vorstellen.

In der Rubrik „Erfahrungsaustausch“ sollen vor allem Tips und Anleitungen für den Modellbahnbau vermittelt werden. Das können kurze Informationen sein, aber auch Berichte über Veranstaltungen, wie zum Beispiel die beliebten Modellbauseminare oder Ausstellungen.

In der Rubrik „Spurensuche“ wollen wir Sie zur direkten Mitarbeit anregen und mit Ihnen anhand von Fotos, Zeichnungen, Dokumenten usw. auf Fahrte gehen und durch Ihre Mithilfe versuchen, auf Fragen, die solche weitgehende unbekannten Objekte aufwerfen, Antworten finden.

Eine weitere Kolumne heißt „Eisenbahngeschichte“. Das ist natürlich ein weites Gebiet, zu dem es noch dazu unzählige Bücher gibt. Hier werden die Gruppen, die sich mit der Historie, mit Forschungen und Zeitzeugenberichten beschäftigen, zu Wort kommen. Sie helfen damit ihren Freunden von der Sparte der Modelleisenbahn, ihre bahn-historischen Kenntnisse selbst zu kleinsten Details der einzelnen Epochen zu vertiefen.

Viele Mitglieder in den BSW-Gruppen beschäftigen sich mit der Erhaltung und Pflege von Lokomotiven und Wagen. Was liegt näher, als daß diese Gruppen „ihre“ Fahrzeuge in einem „Portrait“ in unserem Mitteilungsblatt vorstellen, natürlich auch mit Foto und Maßskizze.

Was wäre schließlich ein die Kommunikation förderndes Mitteilungsblatt ohne eine Rubrik „Termine“, in der die einzelnen Gruppen kundtun, was sich bei ihnen im nächsten halben Jahr ereignet, denn schließlich freut man sich doch darüber, möglichst viele Besucher bei Ausstellungen, Sonderfahrten oder „Tagen der offenen Tür“ zu haben, denn dort ist ja Erfahrungsaustausch pur zu erleben.

Wer Kommunikation betreiben und fördern will, muß natürlich wissen, wie

der Partner zu erreichen ist. Dem dient unsere Rubrik „Adreßbuch“. Hier werden wir die Ansprechpartner von den Leitern der Gruppen bis zum Hauptbeauftragten des Freizeitbereiches nennen. Und wer diesen Weg nicht gehen will, wende sich vertrauensvoll an die Mitglieder der

Redaktion, die auch ihre Beiträge für die nächsten Ausgaben unseres Mitteilungsblattes entgegennimmt.

In diesem Sinne wünscht die Redaktion dem Mitteilungsblatt einen guten Start, viele hungrige Leser und ein gutes Echo.



Nicht wenige BSW-Gruppen widmen sich der Pflege und Wartung betriebsfähiger, historischer Lokomotiven. Die Qualität dieser Arbeit zeigt sich nicht nur vor Sonderzügen sondern auch beim Einsatz im Regelverkehr. Zu Ostern 1997 konnte V200 116 mit einer Regionalbahn von Wuppertal-Oberbarmen nach Bottrop den Beweis dafür antreten.

Essen-Kupferdreh, 31. 3. 1997

Foto: Robin Wölke

91 134 - Eine Hundertjährige

Von Ronald Xanke, Bezirksbeauftragter, Bezirk Schwerin

Weil man befürchtete, daß die C1'-Güterzug-Tenderlokomotive der späteren Gattung T9.1 zu Entgleisungen neigen könnte, entstand gleichzeitig eine 1'C-Tenderlokomotive. Die Konstruktion war von der Union-Gießerei Königsberg ausgearbeitet worden und erhielt später die Gattungsbezeichnung T9.2. Da die Forderungen im wesentlichen erfüllt wurden, kam es zum Bau von 229 Lokomotiven dieser Bauart.

Die heute als 91 134 bezeichnete Lokomotive wurde 1898 von der Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft Grafenstaden mit der Fabriknummer 4843 an die Direktion Saarbrücken geliefert und als „Saarbrücken 1858“ in Dienst gestellt.

1925 wurde die inzwischen als „Trier 7128“ geführte Lokomotive von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft als 91 048 bezeichnet. Bereits 1929 erfolgte dann die Ausmusterung.

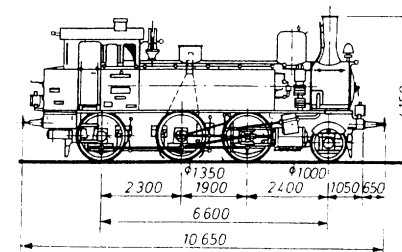
Die DRG verkaufte die Lokomotive an die Braunschweigische Landes-eisenbahn, die sie mit der Betriebsnummer 41 auf ihrem gesamten Netz einsetzte.

Mit der Verstaatlichung dieser Bahn im April 1938 kam die Lokomotive zur DRG zurück und ist nun als 91 134 wieder eingereiht worden.

Sie verblieb zunächst in der Betriebswerkstatt der ehemaligen Braunschweigischen Landes-eisenbahn und wurde am 1. Oktober 1938 dem Betriebswerk (Bw) Braunschweig zugeteilt. Nächste Stationen waren die Betriebswerke Helmstedt und

Magdeburg-Buckau. Hier ereilte die Lok das Kriegsende.

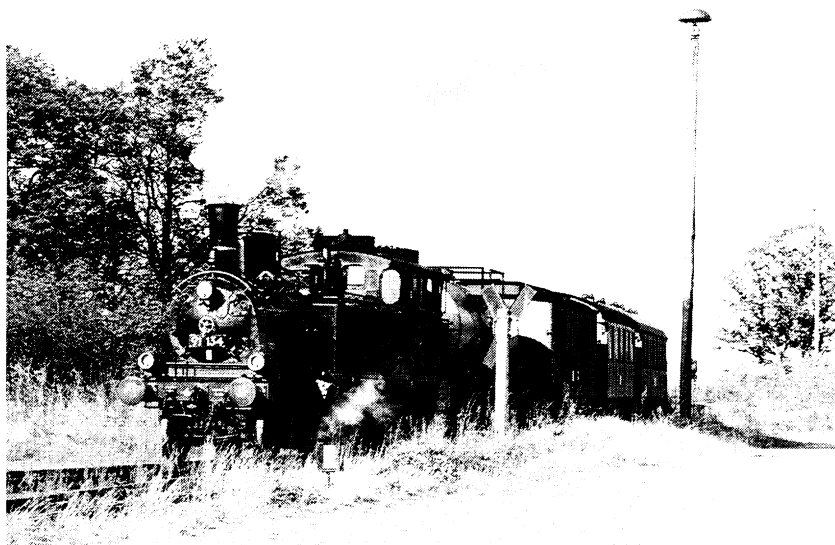
Nach dem Wechsel zum Raw Seestadt Rostock war ab August 1947 das Bw Schwerin die neue Heimat der Lok. Mit kurzen Unterbrechungen in anderen Betriebswerken verblieb sie hier über 15 Jahre bis zum November 1963. In Schwerin machte sich die Lokomotive im Rangierdienst nützlich, da sie aufgrund der geringen Kohle- und Wasservorräte nur bedingt strecken-



tauglich war. Viele Schweriner Lokomotivführer erlernten auf ihr das ABC ihres Handwerks.

Letzter Einsatzort war dann das Bw Neuruppin. Hier endete mit der Ausmusterung im Juli 1965 das „erste“ Leben der 91 134. Sie wurde abgestellt, aber nicht vergessen. Vom 3. März bis zum 12. Dezember 1977 weilte die Lok zur allerdings nicht betriebsfähigen Aufarbeitung im Raw Meiningen.

Auf Initiative Schweriner Lokführer kam 91 134 im September 1985 wieder nach Schwerin. Sofort begannen Bestrebungen zur betriebsfähigen Aufarbeitung der Lok.



Im Dezember 1990 war es endlich so weit. Nach dem die Warnow-Werft in Rostock-Warnemünde einen neuen Langkessel gefertigt hatte, wurde 91 134 zur Wiedergeburt nach Meiningen gebracht. Im April 1991 erfolgte die Abnahme. Am 1. Mai 1991 war die „zweite“ Jungfernfahrt der Lok, organisiert von der BSW Freizeitgruppe „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e. V.“

Seither ist die Lokomotive bei vielen Eisenbahnfesten und Sonderfahrten eingesetzt worden. Neben Fahrten auf der Schweriner Hausstrecke nach Rehna war 91 134 u. a. auf dem Dresdener Dampfloktfest 1996 und im DB-Nostalgieprogramm vertreten. Hoffentlich werden wir noch viele weitere Fahrten mit unserer Hundertjährigen erleben.

Technische Daten der betriebsfähigen Museumslok 91 134

zulässige Höchstgeschwindigkeit	60 kmh ⁻¹
Länge über Puffer	10 650 mm
Fester Achsstand	4 200 mm
Gesamter Achsstand	6600 mm
Zylinderdurchmesser	430 mm
Kolbenhub	630 mm
Kuppelraddurchmesser	1 330 mm
Lauftraddurchmesser	980 mm
Leermasse	41 t
Dienstmasse	54 t
Reibungsmasse	42 t
Mittlere Kuppelachsfahrmasse	14 t
Kesselüberdruck	12 bar
Wasserraum des Kessels	4,2 m ³
Dampfraum des Kessels	1,5 m ³
Verdampfungswasserfläche	6,1 m ²
Rostfläche	1,58 m ²
Heizrohranzahl	197
Strahlungsheizfläche	7,1 m ²
Rohrheizfläche	99,7 m ²
Verdampfungsheizfläche	106,8 m ²
Höhe der Kesselmitte über SO	2100 mm
Wasservorrat	7 m ³
Kohlevorrat	2 t

Zu den Bildern auf Seite 10:

Am 11. 10 1997 führte 91 134 einen Sonderzug der Eisenbahnfreunde Witten von Schwerin nach Rehna und zurück. Die Aufnahmen von Werner Wölke zeigen den Zug bei einer Scheinanzahrt in Rehna (oben) und auf der Rückfahrt in Groß Brütz.

Manfred van Kampen

Bezirksbeauftragter Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte, Bezirk Essen



Wenn er einmal beim Thema ist, dann fragt sich der Zuhörer: Spricht er jetzt vom Beruf oder vom Hobby?

Bei Manfred van Kampen ist das schwer zu unterscheiden. Zwar ist der 62jährige Technische Bundesbahnoberamtsrat, zuletzt Abteilungsleiter im Weichenwerk Witten, seit einigen Monaten in Pension, doch den größten Teil seiner Zeit widmet er immer noch der Eisenbahn. „Am 1. September 1959 habe ich beim Betriebswerk Cochem/Mosel angefangen. Gelernt habe ich Maschinenschlosser bei Krupp in Essen. Danach folgte das Studium der Konstruktionstechnik. Als die keine Dampflok mehr bauten, bin in den Maschinen gefolgt - eben zur Bahn.“ Erblich vorbelastet war Manfred

van Kampen nicht: „Mich hat ganz einfach die Eisenbahn interessiert.“ Und seine Frau, sagt er, habe gewußt, daß sie einen Eisenbahnfreund heiratet. Zum „Pufferknutscher“ und „Nietenzähler“, wie manche die „ganz Genauen“ spöttisch nennen, sei er trotzdem nicht geworden.

Und so ist es auch kein Wunder, daß sich MvK, wie er liebe-, aber auch respektvoll genannt wird, schon frühzeitig auch dem BSW verschrieb und zum Beispiel 1983 die BSW-Freizeitgruppe „Eisenbahnfreunde Witten“ gründete, deren 1. Vorsitzender er ist und über deren Wirken in fast jeder Ausgabe von „Unser BSW“ in spannenden Artikeln berichtet wird.

Und es verwundert auch nicht, daß Manfred van Kampens nebenberufliche Liebe nicht nur der großen Eisenbahn, sondern auch der kleinen Modellbahn gilt, was ihn zum Bezirksbeauftragten für „Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte“ geradezu prädestiniert und wozu ihn deshalb der BSW-Bezirksvorstand Essen am 20. 10. 97 bestellt hat.

Wir wünschen Manfred van Kampen auch in dem erweiterten BSW-Aufgabenfeld viel Freude und Erfolg und freuen uns im übrigen auch auf viele interessante Beiträge aus seiner Feder für unser Mitteilungsblatt.

Wolfgang Bahnert

Sprecher Fachausschuß Modelleisenbahn bei HV der Stiftung Bahn-Sozialwerk

Jahrgang 1940

Mit dem Modelleisenbahnbau beschäftigt seit 1949 (Gleisbau auf Holzdamm, selbstgeschnittene Pappschwellen und Klammern aus Konservendosen zur Befestigung des Schienenprofils)

1954 Bau der ersten Dampflok - BR 38¹⁰⁻⁴⁰ der DR in HO

1954- 1957 Lehre als Chemie-Laborant

1956 Erste Bauanleitung in der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ veröffentlicht

1958 Bauanleitung für DR-Neubau-lok BR 65¹⁰ für Zeitschrift Modelleisenbahner

1958 Heizer bei der DR

1965 Ausbildung zum Schienenfahrzeug-Elektriker

1967 Bildung und Leitung der Modellbahngruppe im Bw Leipzig Hbf Süd, die sich als Arbeitsgruppe der Leipziger DMV-AG 6/7 „Friedrich List“ anschließt

1968 Prüfung als Lokführer V100

1972 Dampflokführerprüfung

1976- 1984 Lokleiter und Loktechnologie im Bw Leipzig Hbf Süd

1978- 1988 Vorsitzender der AG 6/7 „Friedrich List“, Leipzig

1984- 1990 Sekretär des DMV-Bezirksvorstandes Halle (von DR freigestellt)

1991- 1995 Sachbearbeiter für Sonderfahrten in der Abt. Marketing beim GB Fernverkehr der Rbd Halle seit 1. 1. 1996 im Vorruhestand

In der Zeit von fast 30 Jahren Veröffentlichung zahlreicher Bauanleitungen, Fotos und Berichte in der Zeitschrift „Modelleisenbahner“. In eigener Werkstatt entstanden über 100 Um- und Eigenbauten von Triebfahrzeugen

in den Nenngrößen N, TT, HO, O und II_m sowie noch mehr Wagen in den Nenngrößen N, TT, TT_m, HO, HO_m, O, O_m, I und II_m.

Federführende Organisation von Großveranstaltungen für die Deutsche Reichsbahn:

1987 Fahrzeugschau 150 Jahre Bw Leipzig Hbf Süd

1989 Fahrzeugschau 150 Jahre Leipzig-Dresdener Eisenbahn

1992 Fahrzeugschau 25 Jahre S-Bahn Halle

1992 Fahrzeugschau zum Jubiläum 1000 Jahre Zeit

1993 Fahrzeugschau 150 Jahre Sächs.-Bayerische Eisenbahn

1987 Modellbauausstellung zum MOROP-Kongreß in der IGA Erfurt

Seit 1978 Mitarbeit am Modellbahnkalender beim Verlag „Bild und Heimat“ Reichenbach mit Texten und Fotos. Veröffentlichung mehrerer Broschüren und Publikationen zur Eisenbahngeschichte, Bahnjubiläen und Modelleisenbahn.

Weitere Hobbies: Fotografie, speziell Modelleisenbahn und Vorbilder zum Nachbau für die Modellbahnanlage.

Nach seiner Konzeption entstanden mehrere Großanlagen in der Nenngröße HO, bis auf eine Ausnahme ausschließlich nach konkretem Vorbild bei der DR. Spezielles Hobby ist der Gebäudemodellbau nach Vorbild.

Mit Modellen mehrmals am Internationalen Modellbahnwettbewerb der Verbände sozialistischer Länder teilgenommen und hervorragende Preise errungen.

Seit 1997 Sprecher des FA Modellbahn.

BSW-Freizeitgruppe: Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e. V.

Von Ronald Xanke

Als Nachfolger der Arbeitsgemeinschaft (AG) 8/27 „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin“ des damaligen Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR (DMV) gründeten wir im Februar 1991 unseren Verein, der heute gleichzeitig eine BSW-Freizeitgruppe ist.

Anfangs zählten wir nur 7 Mitglieder, begannen aber sofort mit dem Aufbau unseres Vereins. Mit den Sozialeinrichtungen der Deutschen Reichsbahn und später der Deutschen Bahn AG, insbesondere dem Bahn-Sozialwerk (BSW), arbeiteten wir eng zusammen, so daß wir die Anerkennung als BSW-Freizeitgruppe erhielten.

Erste Erfolge waren die Mitorganisation eines Verbandstages des DMV 1990 in Schwerin und die Wiederinbetriebnahme, verbunden mit der zweiten „Jungfernfahrt“, der Dampflok 91 134. Sie ist damit die älteste betriebsfähige Vollbahndampflok der Deutschen Bahn AG. [s. auch unser „Portrait“ in d. Heft auf den Seiten 9-11]

Seit unserer Gründung arbeiten wir intensiv am Aufbau eines historischen Personenzuges. Geplant ist, diesen Zug - bestehend aus Personenwagen, einem Gepäckwagen und einem als Barwagen ausgerüsteten Pack-/Postwagen - zusammen mit der Dampflokomotive 91 134 zum Einsatz zu bringen.

Der Zug ist aus Wagen unterschiedlichen Alters (Baujahre zwischen 1896 und 1926) zusammengestellt. Bei Aufarbeitung der Wagen wurde festgestellt, daß es sich entweder um Einzelstücke oder um Fahrzeuge mit geringen Stück-

zahlen der gebauten Exemplare handelt. In fast allen Fällen konnte eine Zuordnung zu ehemaligen Privat- und Nebenbahnen Deutschlands nachgewiesen werden.

Die Aufarbeitung der Fahrzeuge erfolgte entweder in Eigeninitiative, durch zugelassene Werke der Deutschen Bahn AG oder aber durch ABM-Projekte. Eine Besonderheit stellt dabei der ehemalige Pack-/Postwagen 719-110 dar, der vom Ausbesserungswerk Malchin mustergültig und mit hoher Sachkompetenz aufgearbeitet und dabei weitestgehend in den Ursprungszustand versetzt wurde.

Eigentum unseres Vereins ist unter anderem die nicht mehr betriebsfähige Dampflok 89 008. Diese 1935 bei Henschel in Kassel gebaute Lok der Einheitsbauart ist das letzte noch existierende Exemplar der für den Rangierdienst gebauten 10 Maschinen. Diese Lok befindet sich in einem ausstellungswürdigen Zustand und kann nach Voranmeldung, wie alle anderen Ausstellungsstücke auch, besichtigt werden.

Mit der Deutschen Bahn AG bestehen Pflegeverträge für die betriebsfähige Dampflok 91 134 und die nicht betriebsfähige Dampflok 64 007.

In unserer Ausstellung zu Eisenbahngeschichte sind eine Vielzahl von Dokumenten und Sachzeugen, wie z. B. Werkzeuge, Signale, Fahrkartendrucker, Morsegeräte, Fernsprecher und Lokomotivzubehör unterschiedlicher Epochen zu bestaunen. Attraktionen aufzuführen hieße, andere Exponate in den Hintergrund zu drängen. Jedes Ausstellungsstück ist für sich eine „Attraktion“.

BSW-Freizeitgruppe „Miniatur-Bahn-Club ‚Stellwerk‘, Offenbach“

Von Helmut Klein, Leiter der Gruppe

Wir sind eine Freizeitgruppe der Stiftung Bahn-Sozialwerk und haben uns zur Aufgabe gemacht, die Eisenbahn, wenn nicht im Original, so doch im Modell zu erhalten, zu pflegen, vorzuführen und zu erklären. Wenige junge Leute wissen etwas über die Giganten der Schiene, die Dampfloks oder deren moderne Nachfolger, die Diesellokomotiven, die Elektrolokomotiven oder die Diesel- und Elektrotriebwagen.

Wir besitzen Eisenbahnmodelle aller Epochen und führen sie an unseren Ausstellungen vor. Wir geben Tips und Kniffe zum Bau von Modellbahnanlagen, zur Elektrik und Elektronik, zum Landschaftsbau, zur Wartung von Modellbahnfahrzeugen aller Fabrikate. Wir helfen auch bei der Planung von Modellbahnanlagen.

Mitte der 50er Jahre trafen sich einige Eisenbahner, um in Ihrer Freizeit Modelleisenbahnen zu bauen. Der Treffpunkt war damals die Gaststätte „Zur Eule“ in der Flutstraße in Offenbach. Anfang 1957 beschlossen sie, einen Verein oder Club zu gründen. Da es alles Eisenbahner waren, wandten sie sich an das damalige Bundesbahn-Sozialwerk, um eine Freizeitgruppe in der Sparte „Kulturelle Betreuung“ der BSW-Ortsstelle Offenbach zu werden. Aber es fehlte an passenden Räumlichkeiten. Dann wurde ihnen ein Raum im ehemaligen Stellwerk Om (gegenüber dem alten Bahnhofsgebäude des Ostbahnhofs, heute S-Bahnstation Offenbach Ost) angeboten. Daraus wurde nichts, weil das Stellwerk abgerissen wurde. Nach Inbetriebnahme der neuen Öl-

heizungsanlage im Güterbahnhofsgebäude wurden die alten Koks Keller frei. Genau die passenden Räume für eine Modelleisenbahn. Das BSW wurde eingeschaltet und konnte die Räume mieten und den Modelleisenbahnern Offenbach zur Verfügung stellen. Sofort begannen die Renovierungsarbeiten. Bereits nach einem Jahr konnte der junge Miniatur-Bahn-Club eine kleine Modellbahnanlage der Öffentlichkeit präsentieren. Die Anlage wurde weiter ausgebaut und vervollständigt. Es konnten noch freie Räume dazugemietet werden, auch der damalige DV des Güterbahnhofs stellte uns noch freie Kellerräume zur Verfügung. Alle Räume wurden renoviert, die gesamte Elektroinstallation wurde nach den aktuellen VDE-Vorschriften erneuert.

Auch die Modellbahnanlage mußte weiter gebaut werden. Sie wurde komplett durchgearbeitet, und Mitte der 80er Jahre konnten wir mit einer Modellbahnausstellung unsere Besucher voll zufriedenstellen. Wie begannen nun mit dem Bau von Oberleitungen, um auch Elloks auf der Anlage vorführen zu können.

Während der Vorbereitungen zur Modellbahn-Ausstellung Ende 1991 erhielten wir die Kündigung unserer Räume zum 31. 12. 1991 durch die damalige Bahnmeisterei Hanau. Begründung: Ausbau der Güterabfertigung Offenbach zu einem Frachtzentrum. Baubeginn 1992.

Ein Schock für uns! Wohin? Die DB stellte uns als Ersatz die Gepäcktunnel im Hauptbahnhof Offen-

bach zur Verfügung. Keine Räume für eine Modelleisenbahn, zu naß und zu kalt.

Im Juli 1992 erhielten wir einen Teilbescheid, daß wir unsere jetzigen Räume bis auf weiteres mit einer Kündigungsfrist von 4 Wochen nutzen können.

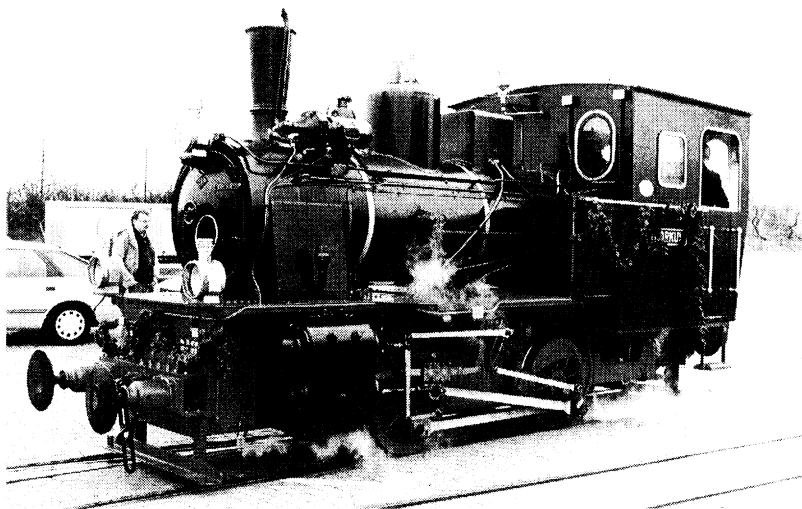
Wir bauten die alte Anlage ab und begannen mit dem Bau einer Modellbahnanlage in Modulbauweise.

Mitte 1993 wurde das Vorhaben Frachtzentrum fallengelassen.

1995 fand die erste Ausstellung der neuen Modellanlage statt. Die Besucher waren begeistert!

Am 31. 12. 1997 wurde auch die Güterabfertigung Offenach geschlossen.

Wir hoffen, daß wir unsere Räume noch recht lange behalten können.



Dass die Pflege eines technischen Erbes auch werbewirksam eingesetzt werden kann, haben die Borkumer Inselbahnen bewiesen. Nach Jahrzehnten auf dem Denkmalssockel reaktivierte man die Lokomotive „Borkum“ und setzt sie nur für regelmäßige Dampf Fahrten ein.
Foto: Jens Grünebaum

Zugfahrt mit Hindernissen während der Möhnekatastrophe

Von Hans-Ulrich Hake, Witten-Bommern

Am Montag, dem 17. Mai 1943, besuchte ich in den Morgenstunden meine Großeltern, bevor ich nach Lippstadt zum Arbeitsdienst fuhr. Die Großeltern wohnten zu der Zeit in Bommern in der Fabriziostraße.

Als ich am Friedhof die Deipenbecke hinunterging, sah ich über dem Ruhrtal große Nebelschwaden, die ab und zu aufrissen und den Blick auf silbrigglänzende Flächen freigaben. Ich konnte mir diese glänzenden Flächen zunächst nicht erklären. Sollte das Wasser sein? Nicht weiter nachdenkend kam ich bei den Großeltern an, die in heller Aufregung waren. Es solle etwas Fürchterliches im Ruhrtal geschehen sein. Genauer wisse man nicht. Daraufhin ging ich zur Wengernstraße in Höhe der scharfen Kurve, dort stand bereits eine ganze Reihe Menschen und diskutierte aufgeregt miteinander. Ich sah das gesamte Tal in einen riesigen See verwandelt. Vielerlei Gegenstände trieben auf der Wasseroberfläche. Niemand konnte sich dieses gewaltige Hochwasser erklären. Meine Abfahrtszeit drängte, und ich ging eilig in Richtung Witten. An der Ruhrbrücke waren die Wassermassen so stark, daß die Brücke für jeden Verkehr gesperrt worden war. Ich rannte die Uferstraße entlang, um über den Viadukt nach Witten zu gelangen.

Im Bahnhof traf ich meinen Bruder, der am Gymnasium schulfrei bekommen hatte, um auf irgend eine Weise nach Bommern zu kommen. Auf meinen Rat nahm er dann ebenfalls den Weg über den Viadukt. Auf dem Bahnsteig bekam ich die Auskunft, daß keine Züge verkehren würden, da die

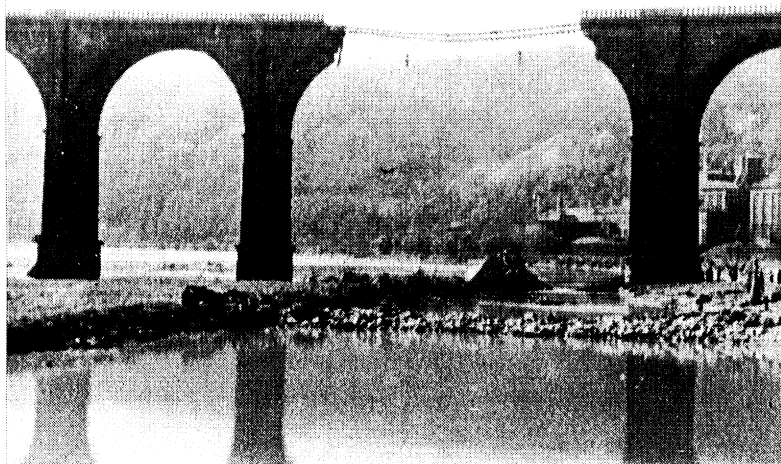
Strecken im Ruhrtal unbefahrbar seien. Nach längerem Warten wurde ein Zug angekündigt, der nach Langendreer fahren sollte. Von dort könne man über Löttringhausen nach Hagen gelangen. Da ich in Hagen bei der Bahnhofskommandatur Marschbefehle entgegennehmen mußte, war es unbedingt nötig, nach Hagen zu gelangen. Ich nahm diesen Zug und kam ohne nennenswerte Störungen bis Herdecke. Dort wurde dem Lokführer eine Betriebsanweisung heraufgereicht. Man kann annehmen, daß es sich um den Befehl zur verminderten Geschwindigkeit handelte, mit der der Viadukt bei Herdecke befahren werden sollte. In der Tat, der Zug befuhr mit einer Minimalgeschwindigkeit den Viadukt. Dabei hatte ich Gelegenheit die Wasserwüste von oben zu betrachten. Dächer von Schuppen, ein Klavier und eine Hundehütte sah ich in den Wassermassen vorüberschwimmen.

Als der Zug nun endlich in Hagen einfuhr, herrschte dort auf den Bahnsteigen das reine Chaos. Der gesamte Zugverkehr war durcheinander geraten. In Richtung Ruhrtal ging zunächst nichts. Endlich wurde ein Zug angekündigt, der nach Dortmund über Herdecke fahren sollte. Mit meinem Befehl in der Tasche bestieg ich diesen völlig überfüllten Zug. Wir näherten uns dem Herdecker Viadukt mit mäßiger Geschwindigkeit.

Ich stand am Fenster und sah wieder auf die reißenden Wassermassen. In diesem Augenblick, ich wußte nicht, was ich sah, sackte der mittlere Pfeiler zusammen und die Schienen hingen im Bogen in der Luft. Die Tür aufreißen und vom Zug abspringen

war für mich die einzige Lösung. Der Zug fuhr zwar nicht schnell, aber trotzdem landete ich unsanft auf dem Schotter des Nebengleises. Neben mir lag die Schaffnerin des Zuges, die es ebenso gemacht hatte. Starr blickten wir auf den Zug mit den schreienden Menschen. Gott sei Dank - kurz vor der gähnenden Tiefe kam der Zug zum Stehen. Fahrgäste und Personal kletterten schreckensbleich aus dem Zug und alles rannte hinter der Zugführerin her zum Brückenende. Jeder dachte, das Viadukt wird gleich vollständig zusammenbrechen. Es geschah jedoch nichts. Der Lokführer kletterte wieder auf den Führerstand und setzte den Zug mit größter Behutsamkeit ganz langsam zurück. Auf dem Brückenkopf am Kaisberg angekommen, bestiegen wir wieder den Zug, der nun langsam rückwärts über Eckesey nach Hagen Hauptbahnhof zurückkehrte. Nach

langem Warten wurde ein Zug nach Dortmund über Schwerte angesagt. Mir war beim Einsteigen nicht sehr wohl zu Mute, da wir jetzt bei Hohensyburg die Ruhr überqueren mußten. Unter der Brücke am Ende des Hengsteysees strömte das Wasser bedrohlich nah unter dem Brückenboden. Auch hier war wieder Schrittgeschwindigkeit angesagt. Durch die Vorgänge im Ruhrtal hatte sich der Fahrplan auf weit übers Ruhrgebiet hinaus verdreht, und ich kam erst kurz vor Mitternacht in Lippstadt an. Dort wurde ich wegen meines Zuspätkommens erst einmal kräftig "angeschissen". Eine solch dämliche Ausrede habe sich noch keiner einfallen lassen und ähnliche Reden prasselten auf mich ein. - Einige Tage später konnten sich diese "Herren" beim Wiederaufbau der Möhnetalsperre von der "Ausrede" überzeugen.



Einen Tag nach dem Zusammenbruch wurde dieses Foto des zerstörten Ruhrviadukts bei Herdecke aufgenommen. Foto: Sammlung Hake

Die Dortmunder Eisenbahn

- eine unbekannte Privatbahn mitten in Dortmund

Von Jörg Scheerer, Hamm

In unserer unmittelbaren Nachbarschaft findet man eine Privatbahn, von der zwar die meisten Eisenbahnfreunde wissen, daß es sie gibt, aber wenn man mal genauer nachfragt, dann erhält man meist nur ein Achselzucken als Antwort. Wann und warum ist die Bahn gebaut worden? Wie hat sie sich im Laufe ihrer Geschichte entwickelt? Zur Geschichte dieser Bahn ist nur wenig in der einschlägigen Eisenbahnliteratur beschrieben und einiges davon leider auch falsch. In diesem Artikel soll kurz die Geschichte dieser Privatbahn beschrieben werden, die für die wirtschaftliche Entwicklung Dortmunds bis zum heutigen Tag eine tragende Rolle gespielt hat. Die ganze Geschichte dieser Bahn mit allen ihren Triebfahrzeugen und Einrichtungen hier zu beschreiben, würde den Rahmen unserer Zeitschrift sprengen, der interessierte Leser sei deshalb auf ein Buch verwiesen, das in diesem Jahr im LOK REPORT Verlag erscheinen wird.

Geschichte der Dortmunder Eisenbahn

Man kann die Geschichte der Dortmunder Eisenbahn nicht ohne die Geschichte Dortmunds, seines Hafens und seiner Stahlindustrie betrachten. Deshalb beginnt die Entstehungsgeschichte der DE genaugenommen lange vor ihrem Bau. Im Jahr 1840 erwarb Hermann Diedrich Piepenstock die Hörder Burg und gründete hier 1841 die Hermannshütte. Ihm folgten die Aplerbecker Hütte, Hoesch und „Strousbergs Hütte“, die Dortmunder Union. Mit der Entwicklung der

Stahlproduktion vom Puddelverfahren über das Bessemer- zum Thomasverfahren rückte die Frage nach der Versorgung mit Erzen immer mehr in den Mittelpunkt. Die am Rhein gelegenen Eisenwerke hatten hier einen entscheidenden Standortvorteil, denn sie konnten ihr Rohmaterial direkt auf dem Wasserweg beziehen. Erze und Roheisen für die Dortmunder Betriebe wurde in Duisburg auf die Eisenbahn umgeschlagen und so bis hierher gebracht. Um den Standortnachteil auszugleichen legte man schließlich den Dortmund - Ems - Kanal mit dem Dortmunder Hafen an, der 1899 eröffnet wurde. Gleichzeitig mit dem Hafen entstand die Hafenbahn, die die Keimzelle der heutigen Dortmunder Eisenbahn darstellt.

Der von den Erbauern des Dortmunder Hafens erhoffte Erzümschlag wollte sich in den ersten Jahren nach der Hafeneröffnung jedoch nicht einstellen. Der Grund dafür war, daß einzig die Union einen direkten Zugang zum Hafen hatte. Alle anderen Dortmunder Eisenwerke mußten dagegen weiterhin Ihre Erze zwischen dem Hafen und den Werken mit der Staatsbahn befördern, was den auf dem Wasserweg eingefahrenen Frachtvorteil wieder zunichte machte. Deshalb blieb man lieber bei dem „gebrochenen Verkehr“ d.h. dem Transport per Schiff über den Rhein bis Duisburg und dem anschließenden Weitertransport per Bahn bis ins Werk.

Um das Prestigeobjekt Hafen nicht zu einem wirtschaftlichen Fiasko werden zu lassen, entschloß man sich 1905

schließlich, die seit längerem geplante Kleinbahn zu bauen. Während erste Planungen noch die Überbrückung des Dortmund - Ems - Kanals mit einem Anschluß der Kleinbahn an den Hafenbahnhof sowie die Weiterführung der Strecke über Schüren hinaus bis zur Aplerbecker Hütte vorsahen, begnügte man sich nun mit der Anbindung der Kleinbahnstrecke an die Hafenbahn im Westerholz und wählte Schüren als Endpunkt der Bahn. Die Genehmigung zum Bau der Bahn wurde der Stadt Dortmund am 9. Mai 1905 erteilt und enthielt genaugenommen mehr Beschränkungen als Genehmigungen für den Verkehr auf der Kleinbahn: Vom Kleinbahnbinnenverkehr blieb der Hafen mit dem Hafenbahnhof ausgenommen. Auch durften keine Güter zwischen Anschließern befördert werden, die beide einen Staatsbahnanschluß hatten. Es war neben dem Binnenverkehr nur der Transport von Gütern aus dem Hafen erlaubt, die per Schiff dort angekommen waren. Diese Beschränkungen führten schon bald zu einem Jahrzehnte dauernden Streit mit der Reichs- und später der Bundesbahn. Als typisches Beispiel sollen hier nur die Verhandlungen über den Kohlentransport von der Zeche Fürst Hardenberg zum Hochofenwerk Phönix in Hörde erwähnt werden: Laut Genehmigungsurkunde war der direkte Transport untersagt, weil beide Anschließer einen Reichsbahnanschluß hatten. Lud man aber die Kohlen am Nordufer des Hardenberghafens in ein Schiff, das am Südufer wieder zur Kleinbahn entladen wurde, dann war der Verkehr erlaubt.

Aufgrund der zahlreichen Beschränkungen, die den täglichen Verkehr sowohl auf der Kleinbahn, als auch auf der Hafenbahn behinderten,

bemühte sich die Stadt Dortmund schon früh um eine Genehmigung für die Zusammenlegung beider Bahnen. Die Reichsbahn schaffte es mit ihrem Einfluß jedoch immer wieder, diese Genehmigung zu verhindern. Erst nach dem 2. Weltkrieg, als die Entscheidung hierüber beim Verkehrsminister lag, konnte die Zusammenlegung beider Bahnteile und die Aufhebung aller Beschränkungen trotz des massiven Widerstands der Bundesbahn erreicht werden. Nach dem Erlaß des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29.3.1951 wurde der Kleinbahn in Dortmund am 24.3.1953 die Rechtsstellung einer Bahn des öffentlichen Verkehrs verliehen, wobei auch die Hafenbahn mit einbezogen wurde. Der Name der Bahn wurde in „Dortmunder Eisenbahn“ (DE) geändert. Gleichzeitig änderte die „Dortmunder Hafen AG“ ihren Namen in „Dortmunder Hafen- und Eisenbahn AG“ (DHEAG).

Die Stahlindustrie in Dortmund überwand die Folgen des Krieges rasch und es folgten die Jahre des Wirtschaftswunders. Durch die Neufassung der Konzessionierung hatte die Dortmunder Eisenbahn nun alle Möglichkeiten, die Dortmunder Stahl- und Eisenwerke zu bedienen. Die erneute Fusion der Werke in Hörde und Dortmund, die bereits vor dem Krieg in den Vereinigten Stahlwerken vereinigt waren, zur Dortmund- Hörder Hüttenunion (DHHU) im Jahr 1951 war nur der Anfang einer Reihe von Fusionen, die die DE jedesmal vor neue Transportaufgaben stellte. Mit der 1966 erfolgten Fusion zwischen der DHHU und Hoesch folgten drastische Rationalisierungsmaßnahmen in den Werken: Die Hochöfen auf der Union, die Walzwerke des Phönix und das Stahlwerk der Westfalenhütte wurden geschlossen. Von nun an begannen

die Flüssigseisentransporte über die DE in großem Stil: Roheisen mußte von der Westfalenhütte zu den Stahlwerken der Union und des „Phönix“ gefahren werden, Brammen für das Warmbreitbandwalzwerk vom „Phönix“ zur Westfalenhütte. Zunächst erfolgte der Roheisentransport noch in offenen Pfannen, später wurden dann die auch heute noch eingesetzten Torpedowagen verwendet. Allerdings währte der Roheisentransport zur Union nicht lange, bald wurden auch hier das Stahlwerk geschlossen und man ging dazu über, Blöcke aus Hörde zu beziehen.

Die Rationalisierung in der Stahlbranche machte auch vor den Verkehrsbetrieben nicht halt. Im Dezember 1979 fusionierten die Hoesch- Verkehrsbetriebe mit der Dortmunder Eisenbahn und es entstand die Dortmunder Eisenbahn GmbH. Durch die Fusion stieg nicht nur die Zahl der Lokomotiven von 17 auf 82 sprunghaft an, auch die Verkehrsaufgaben waren mit der Übernahme aller schienengebundenen Transporte auf den Hoesch- Werken um ein Vielfaches gewachsen. In den folgenden Jahren war man bei der DE bemüht, den sehr typenreichen Fahrzeugpark zu vereinheitlichen und den gesamten Betriebsablauf zu optimieren. So wurden die leistungsschwächeren Diesellokomotiven nach und nach verkauft und die Funkfernsteuerung auf allen Lokomotiven eingesetzt. Mit der Fusion verschwand auch der olivgrüne Anstrich der DE- Lokomotiven, man übernahm das grün-gelbe Hoesch-Farbschema auf alle Triebfahrzeuge.

Die DE heute

Die DE verfügt heute über insgesamt 43 eigene Diesellokomotiven der Leistungsklassen von 130 bis 1600 PS. Im Streckendienst finden dabei

fast nur die 1600PS- Maschinen Verwendung, während alle anderen Typen als Rangierloks behandelt werden. In der jüngeren Vergangenheit sind bei der DE Leihlokomotiven anderer Bahngesellschaften eingesetzt worden. 1996 war bereits eine MaK DE1024 (ex DB 240 002) in Dortmund zu Versuchszwecken eingesetzt. Da 1997 bei der DE starker Lokmangel herrschte, eine kurzfristige Neubeschaffung von Lokomotiven aber im Hinblick auf die zu erwartenden Betriebsentwicklung nicht sinnvoll erschien, entschloß man sich zur Anmietung von Lokomotiven. Gemietet wurde eine von Adtranz modernisierte DR- V100.4 und zwei MaK G1204 der Wanne- Herner Eisenbahn. Alle gemieteten Maschinen werden im Rangierdienst auf dem Gelände der Westfalenhütte eingesetzt. Insbesondere die V100 ist jedoch beim Rangierpersonal nicht sonderlich beliebt, da sie wegen ihrer geringen Achslast zum Verschub der schweren Züge ungeeignet ist.

Sieht man einmal von den Veränderungen innerhalb der Hoesch-Werke ab, so hat sich das Streckennetz der DE seit Ende der 60er Jahre kaum verändert. Die Stellwerke in den Bahnhöfen sind ortsbedienten Weichen und einer modernen Leittechnik gewichen, jedoch ist der zwar heute ungenutzte Endbahnhof Schüren noch immer vorhanden und kann auch zukünftig durch einen Tunnel unter neu gebauten B236 noch erreicht werden. In der nahen Zukunft geht die DE schweren Zeiten entgegen: mit dem Wegfall der sogenannten „Flüssigphase“ also der Herstellung und Verarbeitung von Roheisen in Dortmund wird auch der allergrößte Teil des Binnenverkehrs auf den DE-Gleisen entfallen. In der Ausweitung der Aktivitäten auf den DB-Gleisen

können Alternativen für den Fortbestand der Bahn liegen, jedoch hat die Vergangenheit gezeigt, daß die Deutsche Bahn ein nicht gerade fairer Verhandlungspartner ist. Mit der Übernahme des Thyssen-Konzerns durch die Krupp-Hoesch Stahl AG ist die DE nun auch konzernintern der Konkurrenz durch Eisenbahn und Häfen ausgesetzt, deren Lokomotiven man schon auf den Gleisen der DE sehen konnte.

Nachtrag der Redaktion:

Ende September ist der Hochofen in Dortmund Hörde stillgelegt und nach China verkauft worden. Die Abbauarbeiten haben in Januar 199 begonnen. Bis zur Stilllegung des Stahlwerkes muß nun das Flüssig-

Interessierte Fotografen sollten sich jedenfalls beeilen, denn das „Aus“ für den Hochofen der Hermannshütte ist beschlossene Sache und wird nicht mehr lange auf sich warten lassen. Der Autor wünscht der Dortmunder Eisenbahn trotz allem eine gute Zukunft und hofft, daß auch noch lange nach dem 100-jährigen Bestehen der Bahn Dortmund eine eigene Eisenbahn haben wird.

eisen vollständig per Bahn nach Hörde transportiert werden, so daß mit großen Verkehrseinschränkungen auf der Verbindungsbahn noch nicht gerechnet werden muß.



Güterzug der Dortmunder Eisenbahn mit der Lokomotive 23 (MAK G1600 BB) bei Dortmund-Schüren, Juli 1997. Foto: Robin Wölke

Harte Zeiten

Von Wolfgang Bahnert, Leipzig

Harte Zeiten waren das damals für Lokomotive und Personal. Ich war ein ganz junger Heizer, hatte ein Jahr Rangierdienst auf der 80er und drei Wochen Personenzugdienst auf der P8 hinter mir, als ich vertretungsweise auf die 65 1003 kam. Die ersten beiden Dienste brachten mich auf dieser Lok von Leipzig Hbf nach Großbothen und Goßnitz. Beim dritten Dienst hatten wir den „Bäderzug“ nach Karl-Marx-Stadt zu fahren, wie der D369 kurz genannt wurde.

Die Vorschicht hatte einen schönen „Sarg“ Stücksteinkohle auf den Tender unserer 1003 geladen. Während des Abölens im Schuppen wurde das Feuer vorbereitet und der Kessel voll Wasser gepumpt. Am Wasserkran am Ausfahrtsignal aus dem Bw Leipzig Hbf Süd nahmen wir noch „einen Schluck“ Wasser nach; jeder Tropfen wurde für diesen Zug gebraucht.

Während wir gemächlich bis zum Signal Ra 11 rollten, fuhr eine Wester 03 mit dem 369 aus Wolgast Hafen in den Leipziger Hauptbahnhof ein.

...zehn, elf, zwölf, dreizehn, vierzehn Wagen zählen wir. Das wird ein hartes Brot, denn alle Wagen haben noch Gleitachslager! Die nächsten Minuten vergehen wie im Flug: Ansetzen an den eingefahrenen Zug, auf den letzten Metern gibt der Meister etwas Sand auf die Schienen, Kuppeln, Bremsprobe und dann den Bremszettel studieren: 616 Tonnen! „Das wird wieder hart“, meint Rolf, mein Meister.

Die Wasserstände spielen auf halb voll, der Kesseldruck beträgt 15 atü, die Feuertür bleibt halb geöffnet, damit es im Bahnhof nicht qualmt. Jetzt wird

die Fahrpumpe belüftet und langsam angestellt, ganz langsam, dann drei, vier Schaufeln Kohle auf das Feuer. Der Druck im Kessel steigt, die Sicherheitsventile, sprich die „Ackermänner“ beginnen zu säuseln. Schon zeigt das Ausfahrtsignal die Stellung Hf 2 „Ausfahrt mit 40 kmh⁻¹“. Die Bahnsteigaufsicht fordert über Lautsprecher die Reisenden zum Einsteigen auf. Kurz vor der Abfahrt die letzten Kohlen, die das Feuer abdecken

„Abfahren!“ Ein langer Pfiff. Warten, jetzt ein leichtes Andrücken und das Pfeifsignal der 03 - der Spuk beginnt. Regler auf, der Schieberkastendruck steigt an, unsere 1003 setzt sich und den Zug in Bewegung. Noch verhalten kommt der erste Schlag, der zweite. Weiter auf den Regler, die Lok zieht stark an, langsam bewegt sich die Tachonadel. Die 03 schiebt uns kräftig bis zur Hallenschürze nach. Am Zwischensignal vor der Brandenburger Brücke haben wir 40 kmh⁻¹ drauf. Rolf zieht den Regler etwas ein, legt die Steuerung auf 40 % Füllung. Am Stellwerk B21 durchfahren wir die Weichenstraße quer über die Dresdener Strecke auf die Geithainer Schiene.

Feuertür auf, fünf Schaufeln, dicke schwarze Wolken quillen aus dem Schornstein. Der Schlag der Dampfmaschine wird härter und schneller, vorbei geht es am Heimat-Bw Leipzig Hbf Süd. Die Ausfahrt aus Leipzig vor dem Stellwerk B34 ist „frei“. Tür auf, drei Schaufeln gestreut... Jetzt wird mit vollem Schieberkastendruck gefahren. Die Tachonadel pendelt. Paunsdorf durchfahren wir mit 60, wie es die

Weichen zulassen. Engelsdorf Werkstätten Hf2; etwas verhalten geht es durch die Weichen, denn ab hier ist die Strecke eingleisig. Das Feuer wird bedeckt, im Heizerdeutsch „einer reingepackt“. Die Steuerung etwas nach vorn, damit Fahrt aufkommt. Bahnhof Holzhausen hat „Durchfahrt“; im Bahnhof beginnt eine leichte Neigung der Strecke und die Fahrt wird schneller. Bei „85“ wird der Regler hinter dem Bahnhof geschlossen. Eine dicke schwarze Wolke legt sich über den Zug. Vorsignal frei, Einfahrt frei mit „40“ zeigen uns die Signale des Bahnhofs Liebertwolkwitz an. Bremsen....., lösen, mit guten „40“ fahren über die Weichen. Regler auf! Die Auspuffschläge klingen wie Musik, die Ausfahrt ist frei, die Ausfahrweiche kann mit 100 kmh⁻¹ in beiden Richtungen befahren werden.

Gleichmäßig schlägt der Hubzähler der Mischwärmepumpe aus. Mit vollem Schieberkastendruck und gut 40 % Füllung „bellt“ unsere 1003 jetzt durch den Spätsommernachmittag. Großspöna - Schranke geschlossen. Wie im Fluge durchfahren wir den Haltepunkt. Durch Oberholz geht es mit „70“, und die Strecke steigt immer noch ganz leicht. Erst hinter Oberholz beginnt das Gefälle. Rolf zieht die Steuerung ein auf 30 % Füllung. Der Schlag wird schneller, die Tachonadel steigt: 80, 85, 90 kmh⁻¹. Durch das „Loch“, wie die Senke zwischen den Bahnhöfen Belgershain und Otterwisch an den Rorbacher Teichen genannt wird, geht es mit einer knappen „100“. Die Tachodifferenz wird bei solchen Fahrten mit eingerechnet. Die Maschine muß arbeiten, denn jetzt geht es bergan. „90“ durch Otterwisch. Das Ausfahrtsignal zeigt Hf 1, was Fahrt frei mit Höchstgeschwindigkeit bedeutet. Lauterbach-Steinbach, noch „75“, die Schläge schallen hart. Es folgen die S-Kurve, die Brücke. Die Schläge

werden wieder schneller. Vor Bad Lausick fällt die Strecke ganz leicht. Das Feuer wird völlig abgedeckt, denn hinter der Bäderstadt geht es in die Steigung, und jetzt wird Schwung geholt.

Einfahrt frei - Durchfahrt. Immer weiter steigt die Tachonadel. Unser D369 durchfährt den Bahnhof auf Gleis 3. Zwischendurch muß Kohle zerkleinert werden. Als Heizer bekommt man da wenig von der Strecke mit. Schippen, Kohlebrocken zerschlagen, Signale beobachten, Führerstand ausfeigen und spritzen und wieder schippen...

Die Steigungen und die Kurven lassen die Fahrt langsamer werden. In einer weiten Linkskurve geht es durch Hopfgarten. Wir „donnern“ über eine große Brücke, eine Linkskurve, der Bahnhof Tautenhain fliegt förmlich vorüber. „60“ sind es noch, und unsere 1003 muß sich mächtig anstrengen. Mehrere Rechts- und Linkskurven, wie auch die ständige Steigung, verlangsamen das Tempo. Die letzte Kurve liegt hinter uns, das Vorsignal des Bahnhof Geithain ist weithin sichtbar und zeigt frei. Jetzt heißt es Schwung holen und die Steigung bis Narsdorf bezwingen. Die Tachonadel zeigt am Ausfahrtsignal von Geithain wieder 80 kmh⁻¹. Die Steuerung liegt auf 40 % Füllung, der Schieberkastendruck ist gleich Kesseldruck. Eisenbahnfreunde wären heute begeistert über das Konzert der Auspuffschläge, die unsere 1003 in der Steigung erklingen läßt. Block Wickershain wird mit „75“ passiert und immer noch geht es bergan. Das Vorsignal von Narsdorf zeigt „Fahrt frei“ und wenig über „60“ haben wir noch drauf. Kurz vor Narsdorf ist die Steigung bezwungen, Rolf zieht die Steuerung auf 30% Füllung und den Regler auf zwölf Schieberkasten-druck ein. Die Schläge werden immer schneller und hallen in der Landschaft.

Durchfahrt durch Narsdorf, wo auf der linken Seite die Strecke von Rochlitz einmündet. Im Bahnhof grüßen uns am Gleis 1 das Karl-Marx-Städter Lokpersonal der 22 034 vor dem P 2607 und in der Überholung steht der Nahgüterzug nach Hilbersdorf, bespannt mit einer G12, pardon, einer 58¹⁰. Hinter dem Ausfahrtsignal poltert unser Zug in einer weiten Linkskurve über die Weichen, um die Fernstraße 107 am beschränkten Bahnübergang zu kreuzen.

Die Strecke ist jetzt nahezu eben bis hinter dem Abzweig „Narsdorf Bogendreieck“, wo die Nebenbahnstrecke über Langenleuba Oberhain nach Nobitz-Altenburg abzweigt. Nun geht es bergab, bei „85“ wird der Regler geschlossen, Block Himmelharta fliegt vorbei. Rechts- und Linkskurven wechseln sich ab. Mit knapp „100“ geht es nach einer Linkskurve über die Cossener Brücke, wie das Göhrener Viadukt von den Lokpersonalen wegen des naheliegenden Bahnhofs Cossen genannt wird. Regler auf zur letzten Etappe. Der Zeiger am Kesselmanometer steht kurz vor dem roten Strich, die Wasserstände pendeln auf $\frac{3}{4}$ voll bei offenem Regler. Mehr darf es nicht sein, damit unsere 1003 nicht „koltzt“, wie das Wasserüberreißen genannt wird.

Durchfahrt über Gleis 1 im Bahnhof Cossen mit satten 90 Sachen. Ein dicke Rauchfahne aus dem Schornstein liegt über dem Zug. Mit vollem Schieberkastendruck und knapp 40 % Füllung geht es in die folgende Steigung, die hinter Cossen noch recht kurvenreich ist. Die Türen zum Tender werden geöffnet, im Kohlenkasten ist ein ganz schönes Loch entstanden. Bei solch straffen Fahrten klappert der Meister dem Heizer die Feuertür, um das Eindringen unnötiger Kaltluft in die Feuerbuchse zu vermeiden. Es folgt

eine lange Gerade, das Vorsignal vom Block Heiersdorf zeigt Fahrt frei, ebenso das Blocksinal. Freundlich grüßt die Kollegin von dem kleinen Stellwerk, das von Obstbäumen umgeben ist. Für solche Betrachtungen bleibt aber auf dem Führerstand einer 65er vor dem D369 keine Zeit.

Die Schläge werden langsamer und die Tachonadel zeigt noch knapp „60“. Durch den Bahnhof Burgstädt wird wieder etwas Fahrt gemacht, die aber durch die folgenden Kurven und Steigungen wieder aufgezehrt wird. Der Zeiger des Kesselmanometer steht noch auf der 10, die Steuerung liegt auf 40 %. Die „Erlöserbrücke“, kurz vor dem Bahnhof Wittgendorf oberer Bahnhof ist in Sicht und wird mit „7 Dingen“ auf dem Kessel und „Schnippelmann“ Wasser bei offenem Regler passiert. Trotz des niedrigen Kesseldrucks hört man das Schnellerwerden der Auspuffschläge. Einfahrt frei, Durchfahrt. Hinter dem Bahnhof Wittgensdorf ob. Bf. fällt die Strecke bis Karl-Marx-Stadt. Bei 70 schließt Rolf den Regler und kommt zu mir auf die Seite des „Linksaußen“. „Heute sind wir gut gefahren“, meint er. „Mit dem Kesseldruck und Niedrigwasser“, entgegne ich. „Vier bis fünf atü Kesseldruck und noch weniger Wasser sind für diesen Zug normal“, mein er daraufhin. Später im Dienstunterricht kommentiert unser TB-Gruppenleiter, daß dieser Zug mit der 65¹⁰ an der Kesselgrenze und teils darüber gefahren werden muß.

Pünktlich mit Zeigersprung fahren wir nach 80 harten Kilometern in Karl-Marx-Stadt Hauptbahnhof ein. Die Strahlpumpe ist wieder still, bei halb voll Wasser haben wir 11 Dinger auf dem Kessel. Die Fahrgäste in den Abteilen haben von den Strapazen nichts gemerkt. Im Bw Hbf werden nun 2,5 t Kohle geladen, 14 bis 16 m³ Wasser nachgenommen und gedreht für die Rückfahrt mit dem D 368.

Unsere BSW-Freizeitgruppen sind dabei

Von Dieter Koschmann

Dies kann nur eine Auswahl sein. Mehr und mehr stellen sich BSW-Freizeitgruppen in der Öffentlichkeit vor, zeigen voller Stolz die Ergebnisse ihrer Arbeit und tragen so nicht unwesentlich zur Imagepflege der Deutschen Bahn AG bei.

Allerdings, und das soll nicht verheimlicht werden, legen einzelne Unternehmensbereiche merkwürdige Verhaltensweisen an den Tag. Fördervereinbarungen scheint es hier nur auf dem Papier zu geben. So wurden beim 7. Dresdener Dampflokfest „Standgebühren“ seitens der Bahn AG gefordert. Der Freizeitbereich übernahm die geforderte Summe von 1090 DM. Den beteiligten Gruppen sollten Belastungen erspart bleiben - die ohnehin kaum über Finanzen verfügen.

Bei den Ländertagen der einzelnen Bundesländer, z.B. „Tag der Sachsen“ in Hoyerswerda, „Sachsen-Anhalt Tag“ in Zeitz, „Hessentag“ in Erbach oder „Rostocker Tage der Eisenbahn“, „Rhein in Flammen“, Streckenjubiläen... überall sind BSW-Freizeitgruppen mit von der Partie. Einer derartigen Bereitschaft gebührt Dank und Anerkennung. Bedenken Dritte, u. a. bei der DB AG, wieviel Freizeit und Mühen das Mitmachen für die einzelnen Gruppen „kostet“, ohne irgendwelche finanziellen Vergütungen zu erhalten!

Ein Blick voraus.

In der sogenannten Vorweihnachtszeit sind speziell die Modellbahngruppen in der Öffentlichkeit gefragt gewesen. Beispiele: Saarbrücker BSW-Freunde stellten ihre Anlage in der französischen Grenzstadt Sarreguemines aus, die Mecklenburger Eisenbahnfreunde aus Schwerin veranstalteten die 4. Schweriner Eisenbahn- und Modellbahntage, die Modellbahner aus Lübeck waren im Ostholstein-Museum in Eutin zu Gast, Tage der offenen Tür organisierten die Mitglieder der BSW-Freizeitgruppe Lahnstein, die Freizeitgruppe „Modelleisenbahn-Club Nordenham“ präsentierte sich zum 1. und 4. Advent, in Herborn im Clubheim „Stellwerk Herborn“ eine Modelleisenbahn-Ausstellung die Freunde der kleinen Welt auf Schienen anlockte und schließlich gab es noch im sächsischen Neuhausen vom 6. bis 20. Dezember eine Modellbahnschau, veranstaltet von der BSW-Freizeitgruppe „Freunde der Eisenbahn“ e.V. Langenau.

Es ist schon was los im Freizeitbereich Historische Bahn/Modelleisenbahn. Mögen alle Bezirksbeauftragten die Redaktion über interessante Termine im Jahr 1999 rechtzeitig informieren. Unsere Freizeitgruppen haben Öffentlichkeit und Lob für ihre fleißige Arbeit verdient.

Mit der Dampflok 18 201 nach Slowenien

Von Frank Wynands, BSW-Freizeitgruppe „Traditionsgemeinschaft Bw Halle P“

Bevor die Slowenische Eisenbahn im Mai 1996 ihren 150. Geburtstag feiern konnte, standen die Organisatoren vor einem Problem: Durch Bürgerkrieg und Teilung Ex-Jugoslawiens befanden und befinden sich die historisch wertvollen Fahrzeuge zum großen Teil im Ausland. Da den Besuchern etwas Besonderes geboten werden sollte, bat man befreundete und benachbarte Eisenbahnen um Unterstützung. Auch die DB AG stand mit 03 001 und 18 201 hilfreich zur Seite.

Der Zug, der am Morgen des 21. Mai 1996 den Bh Halle verließ, hatte eine kuriose Zusammenstellung: Als Zuglok diente die auf Hochglanz polierte 18 201, gefolgt vom Reservetender 3343, einem vierachsigen Kesselwagen und dem Mannschaftswagen der Traditionsgemeinschaft Bw Halle P. Pünktlich ging die Reise in Halle/Saale los, nach kurzem Halt auf dem Hauptbahnhof (um die Fahrplanunterlagen in Empfang zu nehmen) vorbei am ehemaligen Raw in Richtung Erfurt. Nachdem Merseburg und die Leuna-Werke passiert waren, erweckte ein langgezogener Pfiff unsere Aufmerksamkeit: Ein Mitglied des Stammpersonals verabschiedete sich standesgemäß von seinen Lieben (Ehefrau, Hund Daisy und den Nachbarn), die an der Strecke die pünktliche Vorbeifahrt kontrollierten. Saaleaufwärts verließ der Zug hinter Bad Kösen die Erfurter Schiene und befuhr die Saalebahn. In der ehemaligen Dampflokhoheburg Saalfeld nahm die Maschine Wasser, um das erste Tagesziel Nürnberg ohne weiteren Zwischenhalt zu erreichen.

In Saalfeld begrüßten wir auch unsere Reisebegleiter, die Dresdener 03 001

und ihr Personal. Nun sah unser Zug noch merkwürdiger aus. Die Reihenfolge der Fahrzeuge lautete jetzt: 18 201, Reservetender, Kesselwagen, mannschaftswagen, 03 001 und der Mannschaftswagen der Dresdner Kollegen. Nachdem alles gekuppelt und die Bremsprobe durchgeführt war, begann der Aufstieg zum Scheitelpunkt der Frankenwaldrampe. Beim Durchfahren des Bahnhof Probstzella und der sich anschließenden steigungsreichen Streckenabschnitte kamen wir auf die damals dort beheimateten bzw. diensttuenden Lokomotiven, wie die Baureihen 95, E 18 usw. zu sprechen. Im Bh Nürnberg West angekommen, von einer Schar Dampflokfans begrüßt, begannen die Personale mit den Arbeiten, die unsere stolzen Veteraninnen standesgemäß forderten.

Am nächsten Morgen wurde die Maschine noch einmal überprüft und der Kessel auf den erforderlichen Betriebsdruck gebracht. Aus dem Dresdener Zugteil hörten wir das Scharren der Schaufel und das Klopfen des Untersuchungshammers. Wir verließen den Bh Nürnberg West in Richtung Passau und weiter nach Linz in Österreich. Über Regensburg und Straubing näherten wir uns der Dreiflüssestadt. Nach dem Durchfahren des berühmten Felsentores (ein unter Eisenbahnfans bekannter Felsdurchbruch oberhalb der Donau) folgte der geplante Betriebshalt. Mit vereinten Kräften wurde geschraubt, geölt, kontrolliert und geputzt. Nach dem Mittagessen wechselte das Personal und die Fahrt ging bis zum Passauer Hauptbahnhof. Dort wechselten die Lotsen und ein neuer Fahrplan für die Weiterfahrt nach Linz wurde ausgehändigt.

Kurze Zeit später, nach Überquerung des Inns, befanden wir uns schon in Oberösterreich. Wir dampften über Schärding und Wels dem zweiten Etappenziel Linz entgegen. Wir rasteten in einem Ausbesserungswerk der ÖBB. Beim Befahren des Betriebsgeländes glaubten wir, in ein Reichsbahn-Bw „gebeamt“ worden zu sein. Lokomotiven der Baureihen 52 und 86, ein EDK 6, gar ein Halberstädter Speisewagen im Anstrich der Städteexpresszüge standen auf den Gleisen. Der äußere Eindruck reichte von top aufgearbeitet bis wirklich bedauernswerter Zustand. Ein österreichischer Kohlenkran-Urahn nahm die Bekohlung der 03 001 vor. Von den herbeigeeilten Eisenbahnfans erfuhren wir, daß es sich zwar um das Gelände des AW Linz handelt, jedoch die Gleise und der Lokschuppen der ÖGEG (Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) zur Nutzung überlassen worden waren. Inzwischen hatte der Greifer des Oldtimers seine Arbeit beendet und die 03 001 fuhr zusammen mit der 18 201 zur einzigen Wasserstelle, um die Vorräte zu ergänzen. Neben österreichischen E 18, E 94 und anderen Maschinen stand auch eine bulgarische Lokomotive, eine Baureihe 42 der ehemaligen Deutschen Reichsbahn auf den Depotgleisen abgestellt. Zum ersten Mal konnte ich miterleben, wie wegen der aufgebrauchten Ölvorräte in beiden Tendern der 18 201, ein Umbunkern des mitgeführten Heizöls vonstatten geht. Dazu wurde der Kesselwagen mit einem Schlauch an die im Reservetender befindliche Pumpe angeschlossen und der Lokomotiv- und der Reservetender mit Betriebsstoff aufgefüllt.

Am nächsten Tag erhielten wir die Hiobsbotschaft, daß auf der Haupt-

verbindung nach Italien und Slowenien ein schweres Zugunglück passiert war und die Aufräumarbeiten wahrscheinlich mehrere Tage dauern würden. Unser Ziel rückte in weite Ferne... Nach dem Motto „Immer wenn du denkst es geht nicht mehr, kommt irgendwo eine Lösung her“, gelang es den ÖBB-Kollegen nach erheblicher Verspätung die Weiterfahrt zu organisieren. Alle Beteiligten waren spürbar erleichtert.

Vom Lotsen hatten wir erfahren, es geht durch's „Gesäuse“, Eisenbahn- und Alpenlandkenner werden wissen, was uns da erwartete. Von Linz aus ging die Fahrt zunächst in südöstlicher Richtung bis St. Valentin, nach wenigen Kilometern mußten wir eine längere Zwangspause einlegen, um Regelszügen, die längst schon keine mehr waren, die Vorfahrt zu gewähren. Nachdem wir endlich einen Fahrtbegriff sahen, durchfuhren wir einen großen Rechtsbogen, anschließend verlief die Strecke parallel zur Enns, die uns stromauf in die Berge begleitete. Der eigentliche Anstieg begann hinter Steyr, in Fahrtrichtung links der Fluß, kurioserweise ragt ihr Wasserspiegel an manchen Stellen bis an den Gleiskörper heran. Am anderen Ufer konnte man neben schroffen Felswänden erkennen, daß die Berge immer höher aufragten und aus der Enns ein reizender Gebirgsfluß wurde.

Als Dienstsonderzug hatten wir fast jede „Ecke“ mitzunehmen, denn nun ging der Umleitungsverkehr richtig los. Züge der „Rollenden Landstraße“ und andere Güterzüge wechselten sich mit Triebwagen des Nahverkehrs ab. Unsere Auspuffschläge müssen weithin hörbar gewesen sein, denn es war schon verwunderlich, daß viele Neugierige die Strecke säumten.

Bei einem Aufenthalt in Weißenbach an der Enns servierten wir unserem Lotsen einen extra starken Kaffee. Bedingt durch die Umleitungsfahrten war auch er schon länger als geplant im Dienst. Über Hiefau durch das bereits erwähnte Gesäuse arbeiteten sich die beiden Maschinen zum höchsten Punkt der Reise hinauf. Der Bahnhof Selzthal, der Brechpunkt der Strecken nach Wels, Salzburg, Graz und Linz ist, besitzt neben den Anlagen für den Reiseverkehr einen Rangierbahnhof mit Bw. Nach der anstrengenden Bergfahrt wurde hier Wasser genommen und die stark beanspruchten Triebwerksteile kontrolliert und gewartet. Als der Lotse eingetroffen war, meldeten wir uns in der Lokleitung zur Weiterfahrt ab. Über Loeben und Bruck an der Mur fuhren wir nach Graz.

Am nächsten Tag erreichte der Zug die Grenze nach Slowenien. Es dauerte noch eine ganze Weile, bis aus dem slowenischen Maribor eine Diesellokomotive amerikanischer Bauart eintraf und den Zug an den Haken nahm. Die Uhr zeigte Stunde 23 als wir in Maribor eintrafen. Nach einigen Telefonaten teilte die Aufsicht mit, daß das heutige Tagesziel erreicht sei und wir nicht weiter fahren können. Bei Nacht und Temperaturen von über 20 Grad Celsius standen wir mit unserer „Fuhre“ am Hausbahnsteig. In nicht-klimatisierten Fahrzeugen und begleitet vom Geräusch unzähliger vorbeidonnernder Güterzüge erwies sich dieser Platz als der Beste.

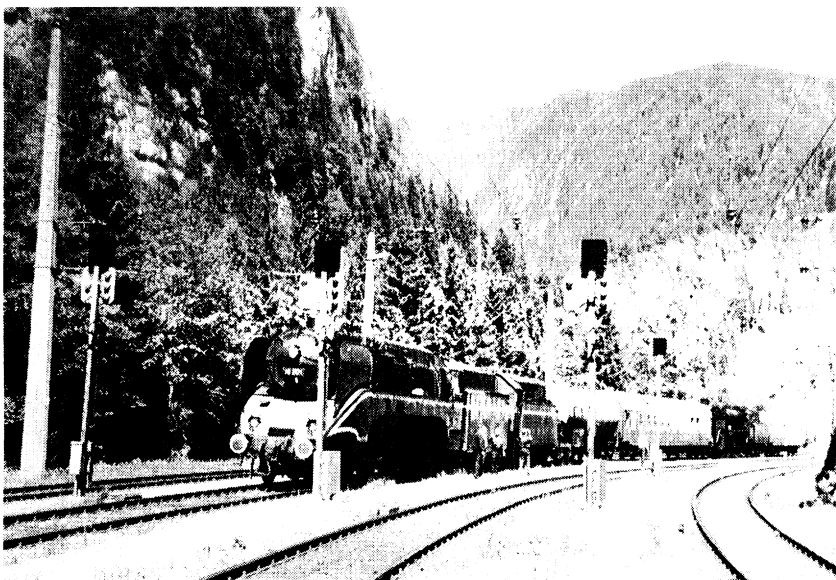
Am nächsten Morgen dauerte es nicht lange und eine Diesellok übernahm die Weiterfahrt nach Celje, dem Ort der Feierlichkeiten. Wir trafen als letzte Teilnehmer der großen Fahrzeugparade ein. Nach einer kurzen Begrüßung durch den Leiter des im Aufbau befindlichen Verkehrsmu-

seums wurde der Zug getrennt und die beiden Mannschaftswagen im Lokwartegleis des Zwischenbahnsteigs abgestellt. Am Nachmittag putzten die Personale ihre Fahrzeuge. Als Neuling erhielt ich die Aufgabe, die Feuerbüchse der 18 201 außen zu reinigen. Von vorn die heiße Feuerbüchse und im Rücken die Sonne Sloweniens - einem Brathendl hätte es nicht besser ergehen können. Die Maschine strahlte in leuchtendem Grün, als die Organisatoren zur Generalprobe aufriefen. Nur die Stammpersonale blieben bei ihren Lokomotiven, alle anderen suchten sich einen guten Platz, um die Dampfzöcher aus Slowenien, Ungarn, Tschechien, Italien, Österreich und Deutschland vorbeidefilieren zu sehen.

Am nächsten Tag folgte eine Überraschung nach der anderen. Die slowenische Regierung reiste im neuen italienischen Hochgeschwindigkeitszug an, ein dampfbespannter Zug kam aus Graz und ein von zwei Ellok-Oldtimern geführter Zug traf aus Italien ein. Aus zwei Propellermaschinen visierten mehrere Fallschirmspringer die Ladestraße direkt neben der stromführenden Fahrleitung (3 kV!) an. Anschließend fuhr ein dem ersten slowenischen Zug nachgebildeter Personenzug in den Bahnhof ein, von der Lok ertönte ein langgezogenes Pfeifsignal, dies war der Startschuß zur großen Fahrzeugparade. Am Nachmittag fand noch eine Fahrzeugschau aller teilnehmenden Lokomotiven statt. Gegen 17 Uhr begaben sich die ersten Züge und Lokomotiven auf die Heimreise, die von den zahlreichen Eisenbahnfotografen und Videofilmen auf das Zelluloid gebannt wurden. Nach kurzer Zeit standen an dem einen Bahnhofskopf nur noch die 18 201 und die 03 001 und auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofs die beiden Mannschaftswagen.

Am Sonntagmittag fuhr der Dienstzug Richtung slowenisch-österreichische Grenze zurück. In Selzthal sollten die 18 201 und die 03 001 Wasser fassen. Allerdings mit Überraschungen: Durch die Bespannung und Fahrtrichtung fuhr 03 001 als erste an den Wasserkran und ergänzte ihren Vorrat. Danach rückte die 18 201 vor, doch aus dem Kran sprudelte kein einziger Tropfen mehr. In den Arbeitsgruben unter den auf den Nachbargleisen abgestellten Fahrzeugen rauschte es gewaltig. Die Hauptwasserleitung des Bahnhofs war geplatzt. Innerhalb weniger Minuten war das tiefer liegende

Gelände überflutet und aus keinem Wasserhahn des Bahnhofs floß ein Tropfen der kostbaren Flüssigkeit mehr. Nun machte sich der mitgenommene Reservetender bezahlt. Der Wasservorrat reichte bis Linz. Da in Selzthal ein Reisender den letzten Zug verpaßt hatte, wurde uns die Weiterfahrt nur genehmigt, wenn wir den jungen Snowboarder bis Hiefalau mitnehmen würden. In Linz und Nürnberg übernachteten wir und zu Hause in Halle/Saale angekommen, erwartete uns schon eine Einladung für die nächste Fahrt, von der ich das nächste Mal erzählen werde.



Unterwegshalt der Lokomotivzuges im Ennstal

Foto: Frank Wynands

1. Modellbauseminar

des BSW, Freizeitbereich Historische Bahn / Modelleisenbahn
- ein Rückblick

Von Wolfgang Bahnert, Leipzig

Wie oft muß man als Eisenbahnmodellbauer auf Modellbahnausstellungen feststellen, daß Modellbahnanlagen ausschließlich aus Industriematerial gestaltet sind und der Fahrzeugpark ebenfalls nur aus Serienmodellen besteht. Nicht selten kommt es vor, daß mehrere Lokomotiven gleicher Baureihe auch mit gleichen Betriebsnummern eingesetzt sind. Viele Modelleisenbahner aber scheuen sich davor oder haben Ängste, teure Modelle durch Unerfahrenheit zu verderben. Dabei ist es doch gar nicht so kompliziert, durch Frisuren, Alterungen oder einfache Umbauten eine realistische Vielfalt in den Betriebspark zu bringen.

All diese Bedenken und Vorurteile abzubauen, war Ziel des 1. Modellbauseminars, das vom Sprecher des Fachausschusses Modelleisenbahn, Wolfgang Bahnert, in der Zeit vom 14. bis 17. Mai 1998 im BSW-Hotel „Weißer Hirsch“ in Schwarburg/Thüringen organisiert und durchgeführt wurde.

Im Vorlauf konnten von den Teilnehmern des Seminars Themenwünsche auf der Anmeldung vermerkt werden. Eine solche Veranstaltung bedarf, wenn sie erfolgreich werden soll, einer gründlichen Vorbereitung. Über entsprechende Erfahrungen mangelt es beim Sprecher des Fachausschusses nicht. An der Spitze der Themenwünsche standen der Bau von Fahrleitungen für Modellbahnanlagen und die Herstellung von Kleinteilen in

Gießharztechnik. Es folgten die Themen Anlagenbau nach Vorbild und Modulbau sowie Umbau und Alterung handelsüblicher Modelle.

Nachdem alle 15 gemeldeten Teilnehmer aus 8 Bezirken bis 18 Uhr angereist waren, stellten sich nach dem Abendessen in der Heimstätte die beiden Moderatoren in kurzer Form den Teilnehmern vor, deren Beispiel die Teilnehmer folgten. Bei gutgekühltem Bier kam es zu ersten Fachsimeleien.

Am Freitag stand eine Fahrt mit der Oberweißbacher Bergbahn auf dem Programm. „Wenn die Sonne lacht, nimm Blende acht“ - das Wetter war ideal zum Fotografieren. Die Kamera sollte jeder Modellbauer und Modelleisenbahner bei Exkursionen und Wanderungen stets „schußbereit“ haben. Das Vorbild und die Natur sind die besten Lehrmeister. Egal, ob es sich um einen Waldweg, eine Viehkoppel oder einen Trampelpfad entlang der Bahnstrecke handelt. Und da wir durch private Pkw relativ ungebunden waren, führte uns der Weg von Cursdorf, dem Endpunkt der Flachstrecke, entlang des Schienstranges per Pedes zurück nach Lichtenhain an der Bergbahn. Auf der Fahrt nach Obstfelderschmiede schaltete die Wagenbegleiterin das Tonband ein, durch welches Informationen über die Geschichte und die Zukunft samt technischen Daten der Bergbahn, die noch von der DB AG betrieben wird, vermittelt wurden. Nach dem Mittagessen im BSW-Hotel folgte am Nachmittag der erste

Themenkomplex: Fahrleitungsanlagen und Gießharztechnik.

Jeder Teilnehmer erhielt eine Mappe mit Informationsmaterial, Zeichnungen und Hilfsmitteln für den Modellbau und den zu den behandelnden Themen. Maßzeichnungen und Fotos von Fahrleitungen sowie den unterschiedlichsten Bauarten von Fahrleitungsmasten auf Folie konnten über einen Overheadprojektor an der Leinwand erläutert werden. Dabei gab es Hinweise für den Bau im Modell und Bezugsquellen für das benötigte Material. Zum Thema Gießharztechnik konnten Gußmodelle aus verschiedenen Harzen und Formen aus Silikonkautschuk wie auch dazugehörige Urmodelle herumgereicht werden. Die Form der Veranstaltung gestatte viel Freiraum zur Erläuterung von Wünschen und Fragen der Teilnehmer. Für Modelleisenbahner und Modellbauer gilt die These: „geht nicht, gibt's nicht“, denn für alles kann eine respektable Lösung gefunden werden. Nach dem Abendessen folgte ein Dia-Vortrag über die Umgebung der Oberweißbacher Bergbahn im Speisesaal des BSW-Hotels, zu welchem auch die Urlauber im Hotel herzlich eingeladen und erschienen waren. Fast bis Mitternacht dauerten danach wieder die Fachsimpeleien in der Heimgaststätte bei kühlem Pilsener

Am Samstag „schaffte“ sich Kollege Heinicke, Chemnitz, zum Thema Um- und Eigenbau von Lokomodellen. An Beispielen aus seiner Werkstatt konnte er belegen, daß der Umbau gar nicht so schwierig ist. So stellte er die 18 314 (bad. IVh) aus der Piko 01⁵, die 58³⁰ aus der Roco 58¹⁰ und Piko 41 Reko sowie DR 22 aus der Rivarossi 39 und Piko 41 neben einer Reihe völliger Eigenbauten vor. Genannt seien hier nur die DR 83¹⁰ und 94²⁰. Kollege Bahnert stellte im Bau-

befindliche Messsingmodelle der Nenngröße 0 (BR 18⁰ und 64) vor

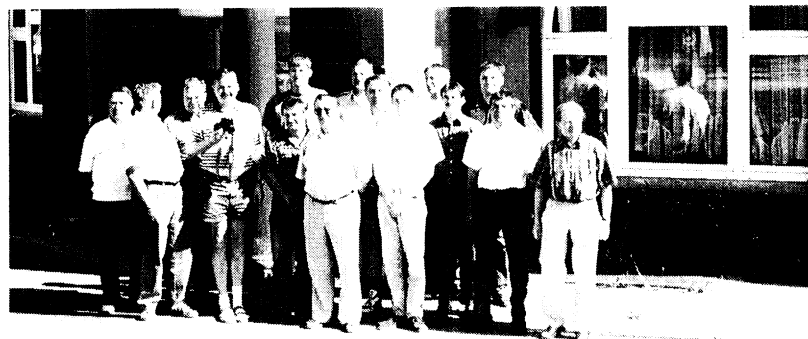
Mit dem Anlagenbau nach Vorbild und dem Modellbau wurde sich am Nachmittag beschäftigt. Eine Modellbahnanlage nach konkretem Vorbild bedingt i. d. Regel recht große Anlagenteile. Deshalb gehen viele Gruppen und Vereine zum Bau von Modularanlagen über. Die Module können von Einzelmitgliedern leicht gebaut und mit anderen Modulen zu einer großen Anlage zusammengestellt werden. Dabei ist der Übergang an den Kopfstücken entscheidend, er muß „genormt“ sein. In Vorbereitung dieses Themas wurden eine Reihe von Unterlagen zusammengetragen.

Dazu muß festgestellt werden, daß es trotz NEM (Normen Europäischer Modelleisenbahnen) eine Vielzahl von Modul-normen gibt, die mehr oder weniger miteinander kompatibel sind. Das reicht von den Maßen am Übergang bis hin zur elektrischen Steuerung wie auch die Höhe über FO (Fußbodenoberkante). Genannt seien an dieser Stelle die NEM (Modellbreite 500 mm, Gleise mittig verlegt), das „Nordmodul“ (wie NEM), das „Ostmodul“ (Modulbreite 700 mm, Gleise in Randlage), das HÖpür Modul sowie die FREMO-Module. Unterschiedlich sind die Bohrungen in den Kopfstücken zur Verbindung der Module untereinander. Einige Module gehen dabei von Plattenoberkante aus. Entsprechend der BO (Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung) geht das „Ostmodul“ von SO aus. Nachteilig für den Betrieb als Großanlage ist bei einigen Modulnormen der hohe Personalaufwand, der auf Ausstellungen kaum abgedeckt werden kann. Mehrere Modulnormen schreiben eine Höhe der SO über FO von 1000 mm und mehr vor. Das ist für Ausstellungen kinderunfreundlich

„hoch drei“, denn letztendlich soll es doch unser aller Ziel sein, ausreichend Nachwuchs für unsere weitere Tätigkeit zu finden. Und das sind nun einmal Kinder, die es für das Hobby Modelleisenbahn und Modellbau zu begeistern gilt. Sind wir doch ehrlich, der Altersdurchschnitt unserer Freizeitgruppen ist relativ hoch und bedarf dringend einer Verjüngung

So war es erfreulich, daß sich zu diesem Seminar auch zwei Auszu-

bildende vom Aw Dessau eingefunden hatten. Der Altersdurchschnitt der Teilnehmer lag übrigens bei 44,9 Jahren. Am Samstag abend bildete ein 6 x 6 Dia-Vortrag über die Sonderfahrten und Veranstaltungen zum MOROP-Kongreß 1988 in Stockholm, zu welchen auch die Urlauber im BSW-Hotel eingeladen und erschienen waren, den Höhepunkt. Am Ende der Veranstaltung war die meist gestellte Frage: Wann ist das nächste Seminar.



Teilnehmer des 1. Modellbahnseminars in Schwarzburg (oben) und Demonstration des Umbaus von einfachen Spielzeugwagen in ansehnliche Modellbahnfahrzeuge (unten).
Fotos: Wolfgang Bahnert

In unserem Terminkalender werden möglichst alle eingegangenen Termine der BSW-Freizeitgruppen Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte veröffentlicht. Außerdem sollen Veranstaltungen der DB AG aufgenommen werden, um den BSW-Gruppen eine Teilnahme an diesen Veranstaltungen zu ermöglichen. **Eine Gewähr für die Termine wird nicht übernommen.**

Die Redaktion bittet alle BSW-Gruppen um rechtzeitige Mitteilung ihrer Veranstaltungen.

Bezirk Berlin

4./5. 9. 99

„Tag der offenen Tür“ in der Netzleitzentrale der S-Bahn Berlin GmbH, Berlin Markgrafendamm. Beteiligung der BSW-Freizeitgruppe „Modellbahn- und Draisinenfreunde Doberlug-Kirchhain“.
[M] BSW-Freizeitgruppe S-Bahn-stromwerk Berlin, Markgrafendamm.

9. - 11. 9. 99

„125 Jahre Ausbesserungswerk (Raw / Werk) Cottbus“
[M] BSW-Freizeitgruppe „Lausitzer Modellbahnclub“

Bezirk Dresden

1. 5. 99

„Tag der offenen Tür“ in Radebeul Ost mit fotogerechter Aufstellung der Museumswagen, Bahnhofsrundfahrten, Souvenirverkauf und Führungen.
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

13. 5. 99

„25 Jahre Traditionsbahn“, Traditionsfahrt mit 99 713 um 10 Uhr ab Radebeul Ost
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

13. - 16. 5. 99

„8. Dresdner Dampflokkfest im ehem. Bw Dresden-Altstadt, Zwickauer Str.“, mit Gast-Dampflokomotiven aus Polen (PKP) und Tschechien (CD), zahlreiche Sonderzüge
[M] BSW-Freizeitgruppe Dresdner Dampflokomotiven sowie Verkehrsmuseum Dresden u. DBAG

15. - 16. 5. 99

Ganztägiger Sonderfahrplan auf der Traditionsbahn Radebeul anlässlich des Karl-May-Festes.
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

5. / 6. 6. 99

Sonderzug Löbau - Bautzen - Wilthen - Ebers-

bach - Zittau zur Landesgartenschau.

[M] BSW-Freizeitgruppe Historische Lokomotiven / Ostsächsische Eisenbahnfreunde e. V.

12. / 13. 6. 99

„Löbauer Maschinenhaustage“ mit Fahrzeugausstellung im denkmalgeschützten Lokscheunen Löbau.
[M] BSW-Freizeitgruppe Historische Lokomotiven / Ostsächsische Eisenbahnfreunde e. V.

17. 7. 99

Sonderzug „Böhmischer Kurier“ Dresden - Ebersbach - Rumburk - Ceska Lipa - Litomerice - Usti n. L. - Decin - Dresden (ca. 8 - 20 Uhr) mit 01 137 und CD 475 179.
[M] DB Reise & Touristik

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Meißen

[M] DB Reise & Touristik

18. 7. 99

Traditionsfahrten mit 99 539 ab Radebeul Ost
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Bad Schandau

[M] DB Reise & Touristik

24. 7. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Meißen

[M] DB Reise & Touristik

25. 7. 99

Traditionsfahrten mit 99 539 ab Radebeul Ost
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Bad Schandau

[M] DB Reise & Touristik

31. 7. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Meißen

[M] DB Reise & Touristik

Sonderzug zur Landesgartenschau n. Zitttau (wie 5./6. Juni)

[M] (wie 5./6. Juni)

1. 8. 99

Traditionsfahrten mit 99 542 ab Radebeul Ost (Fahrzeuge der Preßnitztalbahn zu Gast)
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Bad Schandau

Sonderzug von Löbau über Görlitz und Niesky zum Sommerfest nach Rothenburg sowie ab Rothenburg durch den niederschlesischen Kierferwald nach Lodenau

[M] BSW-Freizeitgruppe Historische Lokomotiven / Ostsächsische Eisenbahnfreunde e. V.

7. 8. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Meißen

8. 8. 99

Traditionsfahrten mit 99 542 ab Radebeul Ost (Fahrzeuge der Preßnitztalbahn zu Gast)
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Bad Schandau

14. 8. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Meißen

15. 8. 99

Traditionsfahrten mit 99 539 und 542 ab Radebeul Ost (Fahrzeuge der Preßnitztalbahn zu Gast)
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Bad Schandau

21. 8. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Meißen

22. 8. 99

Traditionsfahrten mit 542 ab Radebeul Ost (Fahrzeuge der Preßnitztalbahn zu Gast)
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Bad Schandau

28. 8. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Meißen

28. / 29. 8. 99

Traditionsfahrten, Bahnhofsfest, Fahrzeugausstellung „25 Jahre Traditionsbahn“
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

29. 8. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Bad Schandau

4. 9. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Meißen

5. 8. 99

Traditionsfahrten mit 99 539 ab Radebeul Ost (Hengstparade in Moritzburg)
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Bad Schandau

11. 9. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Meißen

12. 9. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Bad Schandau

18. 9. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Meißen

19. 9. 99

Fotosonderfahrt mit 99 539 und 99 713
[M] BSW-Freizeitgruppe Traditionsbahn Radebeul e. V.

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Bad Schandau

25. 9. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Meißen

25. / 26. 9. 99

Dampfsenderzüge auf der sächs. Semmeringbahn von Bad Schandau nach Neustadt/Sa.
[M] BSW-Freizeitgruppe Historische Lokomotiven / Ostsächsische Eisenbahnfreunde e. V.

26. 9. 99

Dampfpfendelfahrten mit 03 001 und hist. Wagenmaterial Dresden - Bad Schandau

Bezirk Erfurt

28. - 30. 5. 99

Bw- und Bahnhofsfest in Weimar,
[M] BSW-Freizeitgruppe Thüringer Eisenbahnverein e. V., Weimar

5. 6. 99

Kindertag auf dem Bahnhof Arnstadt
[M] BSW-Freizeitgruppe Thüringer Eisenbahnmuseum Arnstadt

12. 6. 99

„Tag des Eisenbahners“ im Bw Arnstadt (hist.)
 ☒ BSW-Freizeitgruppe Thüringer Eisenbahnmuseum Arnstadt

11. / 12. 9. 99

Sonderfahrt mit 01 1531 von Arnstadt n. Bebra
 ☒ BSW-Freizeitgruppe Thüringer Eisenbahnmuseum Arnstadt

13. 9. 99

„Tag des offenen Denkmals“ im Bw Arnstadt (hist.) und im Bw Weimar
 ☒ BSW-Freizeitgruppe Thüringer Eisenbahnmuseum Arnstadt

Bezirk Essen**24. / 25. 4. 99**

„Museumstage in Bochum-Dahlhausen“, Sonderfahrten u. a. mit 18 316

Vortragstermine der Eisenbahnfreunde Witten im BSW

Dia-Vorräte finden in der Regel an jedem ersten Mittwoch eines Monats in den Vereinsräumen im Wittener Hbf ab 19 Uhr statt. Anschließend gemütliches Treffen.

☐ Eisenbahnfreunde Witten, Bergerstr. 35
 58452 Witten, ☎ 02302 / 58 73 99

5. 5. 99

Elektrolokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR - Diavortrag von Axel Mehnert, Dessau

2. 6. 99

Dampf jenseits des Eisernen Vorhangs - Diavortrag von J. Wensorra, Dortmund

7. 7. 99

„Das Neueste von Rio-Grande-Video“ - J. Schmidt zeigt Videos aus seiner Produktion

4. 8. 99

Züge um Witten vor 25 Jahren - Diavortrag von H. Bittner (DGEG)

1. 9. 99

Eisenbahn in Dänemark vor langer Zeit - Diavortrag von H. Schambach, Essen

8. / 9. 5. 99

Neueröffnung des Oberhausener Hbf in Zusammenarbeit mit dem Rheinischen Industriemuseum und der IBA (Int. Bauausstellung Emscherpark) - weitere Bahnhofsfeste entlang der Köln - Mindener Bahn

30. 5. 99

50 Jahre Modelleisenbahnclub (MEC) Münster
 ☐ BSW-Freizeitgruppe MEC Münster

August 99

Dampfsonderfahrt zum „Rhein in Flammen“
 ☐ BSW-Freizeitgruppe Dampflok-AG Oberhausen

Bezirk Frankfurt (Main)**8. 5. 99**

OEF-Spezial: Fotosonderfahrt für Eisenbahnfreunde: Gießen - Marburg - Frankenberg - Battenberg mit Fotohalten und Schienenbuskreuzungen
 ☐ BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde e. V.

12. / 13. 6. 99

Modellbahnboerse in Langenlonsheim
 ☐ BSW-Freizeitbereich Hist. Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte Frankfurt (Main)

Modellbahnvorführungen für Ferienkinder im Clubwagen Mainz

finden an folgenden Terminen statt.
 ☐ BSW-Freizeitbereich Hist. Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte Frankfurt (Main)

07. 7. 99**14. 7. 99****21. 7. 99****28. 7. 99****04. 8. 99****11. 7. 99**

Rhön-Fahrt zum Parkfest n. Bad Brückenau. Fahrtstrecke: Gießen - Bad-Nauheim - Friedberg - Frankfurt - Hanau - Schlüchtern - Jossa - Bad Brückenau
 ☐ BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde e. V.

18. 9. 99

Rhein in Flammen in St. Goarshausen. Fahrtstrecke: Gießen - Wetzlar - Oberlahnstein - St. Goarshausen - Rüdesheim - Frankfurt - Friedberg - Gießen
 ☐ BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde e. V.

11. 9. 99

Rhön-Fahrt zum Parkfest n. Bad Brückenau. Fahrtstrecke: Gießen - Bad-Nauheim - Friedberg - Frankfurt - Hanau - Schlüchtern - Jossa - Bad Brückenau
 ☐ BSW-Freizeitgruppe Oberhessische Eisenbahnfreunde e. V.

Bezirk Halle (Saale)**17. 5. - vsl. 11. 6. 99**

Fotoausstellung "Impressionen am Schienenstrang" mit Motiven deutscher und ausländischer Eisenbahnen im Stadteilladen Leipzig-Grünau Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Bw Leipzig Süd Hbf

29. 5. 99

Sonderfahrt mit dem Schnelltriebwagen SVT 175 "Karlex" von Leipzig nach Annaberg-Buchholz u. weiter zur Preßnitztalbahn nach Jöhstadt. Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Eisenbahnmuseum Bayrischer Bahnhof zu Leipzig

11./12. 9. 99

Fahrt mit DB-Regio Sachsen-Anhalt mit 52 8154-8 von Naumburg (Saale) nach Vitzburg. Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Eisenbahnmuseum Bayrischer Bahnhof zu Leipzig

12. 9. 99.

„Tag des offenen Denkmals“ im Museums-Bw Leipzig-Plagwitz Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Eisenbahnmuseum Bayrischer Bahnhof zu Leipzig

Bezirk Hamburg**Ab Mai jeden 1. Sonntag im Monat**

Besichtigung des Museumsstellwerks "Rn" in Rendsburg von 14 bis 17 Uhr. Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Rendsburg (weitere Termine nach Vereinbarung telefonisch unter 04331/89820)

Ab Mai bis 1. 11. jeden Sonntag

Besichtigung des Museumsstellwerks "Gs" in Glückstadt von 10 bis 12 Uhr. Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Guckstadt (weitere Termine nach Vereinbarung telefonisch unter 04124/3809)

11. 7. 99

Tagesfahrt mit 01 1100 von Hamburg zum "Flensburger Dampf rundum". Ansprechpartner: DB Reise&Touristik u. BSW-Freizeitgruppe ARGET Nord Neumünster

31. 7. 99

Tagesfahrt mit 01 1100 von Hamburg nach Alt Schwerin (historische Dampftechnik). Ansprechpartner: DB Reise&Touristik u. BSW-Freizeitgruppe ARGET Nord Neumünster

Bezirk Hannover**1. 5. 99**

Bahnhofsfest in Bremerhaven Hbf, Ausstellung

einer Modulanlage. Ansprechpartner: Modelleisenbahnclub Bremerhaven

12. 7. 99

Sommerfest der BSW-Ortsstelle Hannover im hist. Innenhof des ehem. BD-Gebäudes. Teilnahme aller BSW-Freizeiteinrichtungen, Eisenbahnausstellung.

Bezirk Karlsruhe**Jeden Freitag**

Clubabend im Clubhaus des MEC Offenburg. Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe MEC Offenburg

Bezirk Köln**10./11. 4. 99**

Bahnfest in Koblenz-Lützel "10 Jahre Freizeitgruppe zur Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge". Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe zur Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge Koblenz

23. 5. 99

Bahnhofsfest in Raeren/Belgien (Vennbahn). Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe Eisenbahnamateurclub Jülich

5./6. 6. 99

"Tag der offenen Tür" im Bw Siershahn. Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge Koblenz

10. 7. 99

BSW-Fest zum 10jährigen Bestehen der BSW-Freizeitgruppe mit Vorstellung der restaurierten E 16. Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge Koblenz

Bezirk München**15./16. 5. 99**

Kindertag in Garmisch-Partenkirchen. Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe zur Erhaltung der E 63 und historischer Schienenfahrzeuge im Betriebshof München Nord

12./13. 6. 99

Ausstellung in Garmisch-Partenkirchen. Ansprechpartner: BSW-Freizeitgruppe zur Erhaltung der E 63 und historischer Schienenfahrzeuge im Betriebshof München Nord

3. / 4. 7. 99

Modellbahnausstellung in Ternberg (Öster.) mit den ÖBB
 [] BSW-Freizeitgruppe MEC Oberallgäu-Kempten e. V.

10. / 11. 7. 99

Ausstellung mit Dampfzug und Grillfest (nur 10. 7.) in Garmisch-Partenkirchen.
 [] BSW-Freizeitgruppe zur Erhaltung der E63 und hist. Schienenfahrzeuge im Betriebshof München Nord

07. / 08. 8. 99**21. / 22. 8. 99****04. / 05. 9. 99**

Ausstellung in Garmisch-Partenkirchen
 [] BSW-Freizeitgruppe zur Erhaltung der E63 und hist. Schienenfahrzeuge im Betriebshof München Nord

11. 9. 99

Bahntag in Augsburg mit Modelleisenbahnausstellung.

[] BSW-Freizeitgruppe MEC Oberallgäu-Kempten e. V.

12. 9. 99

Ausstellung in Mühldorf

[] BSW-Freizeitgruppe zur Erhaltung der E63 und hist. Schienenfahrzeuge im Betriebshof München Nord

3. 10. 99

Große Modellbahnausstellung im Clubheim des MEC in Kempten-Hegge

[] BSW-Freizeitgruppe MEC Oberallgäu-Kempten e. V.

Anschriften der Bezirksbeauftragten Freizeitbereich Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte

Bezirk	Bezirksbeauftragter	Anschrift	Telefon
1 Berlin	Jürgen Hirsch	Mellenseestr. 49 10319 Berlin	030 / 5122719
2 Dresden	Claus Burghardt	Haenel-Claus Str. 25 01309 Dresden	0177 / 4615100 (Handy)
2a Dresden	Hellfried Richter	Kohlbergstr. 34 01796 Pirna	03501 / 441372
3 Erfurt	Otto Hanusch	Wachseburgweg 101 99094 Erfurt	0361 / 2254905
4 Essen	Manfred van Kampen	Röhrchenstr. 17 58452 Witten	02302 / 85812
5 Frankfurt/M	Günter Staudt	Alsbachstr. 26 35745 Herborn	02772 / 42494
5a Frankfurt/M	Helmut Schmidt	Friedenstr. 24 34497 Korbach	05631 / 66295

Bezirk Nürnberg

Keine Termine gemeldet

Bezirk Saarbrücken**28. / 29. 8. 99**

100 Jahre Bahnhof Bexbach
 [] BSW-Freizeitbereich Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte Saarbrücken

11. 9. 99

Geplant: Dampfloktreffen in Saarbrücken

[] BSW-Freizeitbereich Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte

Bezirk Schwerin**25. 9. 99**

Veranstaltung in Warnemünde zum Jubiläum „25 Jahre S-Bahn Rostock in der jetzigen Linienführung“

[] BSW-Freizeitgruppen Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e. V. und Modellbahnclub Warnemünde

Bezirk Stuttgart**4. / 5. 9. 99**

Teilnahme der BSW-Freizeitgruppe Neu-Ulm / Ulm e. V. mit der mobilen Modulanlage an den Meininger Dampfloktagen (als Patengruppe)

[] BWS-Freizeitgruppe Neu-Ulm / Ulm e. V.

Fortsetzung der Anschriften der Bezirksbeauftragten Freizeitbereich Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte

Bezirk	Bezirksbeauftragter	Anschrift	Telefon
6 Halle/Saale	Wolfgang Bahnert	Berkaer Weg 3 04207 Leipzig	0341 / 4210104
6a Halle/Saale	Günter Baum	Berliner Str. 232 06116 Halle/S.	0345 / 5603545
7 Hamburg	Gert-Eberhardt Thalau	Steinrader Damm 40 23556 Lübeck	0451 / 8993029
8 Hannover	Bernhard Waterholter	Fuldaer Wende 5 30419 Hannover	0511 / 751405
9 Karlsruhe	Wolfgang Wiegand	Marschallstr. 2 79115 Freiburg/Br.	0761 / 493618
10 Köln	Wolfgang Ihrlich	Alte Kemmenauer Str. 42 56130 Bad Ems	02603 / 70253
11 München	Horst Göbel	Leichtleweg 6 87435 Kempten	0831 / 28443
12 Nürnberg	Norbert Heidrich	Bahnhofplatz 2 96114 Hirschaid	09543 / 7562
13 Saarbrücken	Siegfried Gottschall	Kohlweg 14 66123 Saarbrücken	0681 / 36942
14 Schwerin	Ronald Xanke	Nedderfeld 164 19063 Schwerin/Meckl.	0385 / 2000486
15 Stuttgart	Dieter Stuhler	Kelterstr. 51 73733 Esslingen	0711 / 3708595

Impressum:

Herausgeber:	Stiftung Bahn-Sozialwerk - Freizeitbereich Historische Bahn / Modelleisenbahn / Eisenbahngeschichte
Redaktion:	Hans-Joachim Kirsche (verantwortl.) ☎ 030 / 297- 250 98 Werner Wölke ☎ 02335 / 680058 Jens Grünebaum ☎ 02330 / 73316 NN
Redaktionsbeirat:	
Redaktionsanschrift:	H. J. Kirsche, Rosenfelder Ring, 10315 Berlin oder W. Wölke, Herm.-Henning-Str. 25, 58300 Wetter
Erscheinungsweise:	zweimal jährlich
Redaktionsschluß:	20. März 1999 - alle Angaben ohne Gewähr Eine Mitarbeit (Meldungen, Fotos, Anregungen) ist stets willkommen. Alle Beiträge werden ehrenamtlich erstellt. Beiträge werden möglichst auf Diskette (als Textdatei - evtl. mit einem Ausdruck) erbeten.

© Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck oder fotomechanische Wiedergabe, Übersetzung, Datenspeicherung und -auswertung für kommerzielle Zwecke - auch auszugsweise - nur mit Einwilligung des Herausgebers.